

MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2003 - 32. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



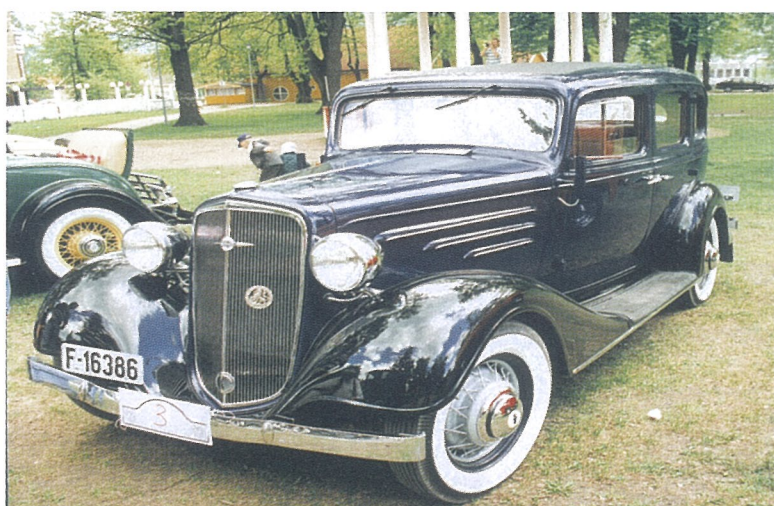
Fra medlemmenes bilpark



*Arne Finsrud med en
1904
De Dion Bouton i
Drammensløpet 1990.*



Start Drammensløpet 1990.



*Chevrolet Master 1934,
Drammensløpet 1990.*





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:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf. 32 88 51 45

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

Hans Petter Wold
Farmen 13 Nedre, 3024 DRAMMEN
Tlf. 32 82 43 65

Varamann:

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



Forsidebildet:
Tom Bryhn's
Ford Cortina,

Redaktør for dette nummer har vært:
Erling Dagslet

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:

Tore Gustavsen 31 28 90 95
Vidar Andersen 32 78 00 04
Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Arrangementkomitè:

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

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Finn Torgersen 32 87 47 21
Tore Gustavsen 31 28 90 95
Bjørn Lund 31 28 40 55

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: mhkd@online.no

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2003 er:

- Mars: Per Langøy 32 87 14 63
- Juni: Erling Dagslet 31 28 49 84
- September: Christian Christensen 66 78 35 97
- Desember: Svein Erik Finnerud 32 78 39 83

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. august



Formannen har ordet:



Siden jeg i alle mine “formannen har ordet”, har hatt en eller annen note med forbindelse til det legendariske Tyske Grand Prix teamet som dominerte det meste av Grand Prix løp før krigen, vil jeg denne gangen starte med å fortelle om en av disse team medlemmene.

Manfred Von Brauchitch den siste gjenlevende av det legendariske Mercedes-Benz GP teamet døde i februar i år i en alder av 97 år. Von B ble født i Prøysen i 1905, og signerte kontrakt med det tyske teamet i 1934 hvor han ble fram til 1939. Høydepunktet i hans karriere var seieren i Monaco i 1937. Av forskjellige grunner flyktet (!) han over til Øst Tyskland i begynnelsen av 1960 årene. Her var han ansatt i sports departementet med ansvar for utvikling av det olympiske idealet. Denne stillingen hadde han fram til Berlin murens fall i 1989. Han var ved flere anledninger gjest hos Mercedes-Benz ved historiske arrangement.

Jeg vil igjen minne forsamlingen om at jeg nå er inne i min siste periode som formann og vil nok en gang oppfordre til å ta godt i mot valgkomiteen når den kontakter deg. Jeg føler behov for avlastning nå, jeg sliter med motivasjonen og har problemer å være engasjert nok i klubbarbeidet. Jeg ønsker at noen overtar i oktober og kan være litt mer kreativ enn det jeg har vært det siste året. Jeg mener fremdeles at klubben er godt drevet og Motorhistorikeren som jeg har engasjert meg mye i, har blitt en meget fin klubb avis med mye godt lokalt stoff til glede for medlemmene. Dessuten har vi greid å få kostnadene under kontroll.

Jeg mener som jeg før har sagt til dere at dersom vi gjør litt hver oss, blir det ikke så mye på den enkelte. Men dette har tydeligvis problemer med å få innpass hos medlemmene.

Jeg vil komme tilbake til noen av disse synspunktene i nest utgave av Motorhistorikeren som blir i september.

Til slutt vil jeg som vanlig ønske dere en god og varm sommer med ny grillede sommerkoteletter og masse potetsalat.

Og helt til slutt vil jeg minne om Notodden Bluesfestival første helga i august, dersom du ikke skal til Biri.

When invited to demo the 600bhp W125 at the new Ring :” I asked Lauda to drive, and he just said: I wouldn` t dare I` d shit my pants”

Von B

Enliten historie

Tiden under lupen.

Et ur fugerer som et veldig sterkt mikroskop. Det gjør den usynlige tiden synlig.



Nytt fra Styret:

Medlemsmøte MHK Drammen 03.03.2003

65 medlemmer hadde funnet veien til møtelokalet denne kvelden som i hovedsak var viet modellbiler. Og de var det mange av. Helt fra de bitte små til modeller i 1:12.

Øvrig informasjon og saker denne kvelden:

- Motorhistorikeren har kommet med flere fargesider. Redaktøren ønsker flere bilder av medlemmenes biler i farger.
- Vårløpet (Drammensløpet) arrangeres 24.05.03 fra Buskerud Bilsenter
- NVK inviterer til samarbeids- og koordineringsmøte 07.03.03. Meldingen er sendt til 20 klubber. Kjell Ødegård stiller fra klubben.
- Årsmøte i LMK avholdes 08.03.03. Kjell Ødegård og Per Langøy representerer klubben.
- Turen til Jon Bråten ble meget vellykket. Mye fint å se.
- Kjell Ødegård har vært på møte med Skrothaugen Maskinlag i forbindelse med Eikermarkedet 26.04.03. Det er behov for hjelpere denne dagen.
- Det arrangeres Veteranutstilling i Vikingskipet 05.04.03. Kongsberg Automobilklubb tilbyr skyss (kr 250,- pr pers).
- Vognmannen arrangeres 21.06.03 med start fra Eikhaugen i Drammen.
- Flåklypa Grand Prix arrangeres 31.05.03
- Dameløpet arrangeres 24.-25.05.03

Og som vanlig var det loddsalg under kaffepausen. Og medlemmenes 10-minutter før formannen takket av for kvelden.

Neste møte blir som nevnt, et Markeds- og auksjonsmøte. Ta med ting og tang relatert til hobbyen.

Medlemsmøte MHK Drammen 05.05.2003

52 medlemmer hadde funnet veien til møtelokalet denne kvelden. Kjell hadde fått tak i den offisielle videoen fra Norgesløpet i Narvik og Bjørn Lund hadde på nytt vært ute med videokameraet, denne gangen på utstillingen i Vikingskipet. Begge filmene ble vist.

Formann Kjell minnet om klubbens aktiviteter: Vårsjekken den 8.5, Vårløpet den 24.5 og Høstløpet 31.8.03. Hokksund Camping åpner sine porter den 21.5 for de nå så innarbeidede onsdagstreffene. Det var også spørsmål etter noen kjøretøyer torsdag 22.5 for deltakelse ved åpningen av Hokksund-dagene.

Videre minnet formannen om diverse løp/arrangementer i henhold til LMK's arrangements-kalender og mottatte skriv fra andre klubber. Han refererte også noen punkter fra LMK's årsmøte.

Det er fortsatt en del medlemmer som ikke har betalt kontingenten for i år. Disse tilskrives.

Redaktørene ønsker stoff fra medlemmene til kommende utgaver av Motorhistorikeren, så ta med penn og kamera på sommerens utflukter.

Svein Hansen, sekretær



På tur med Cadillac Automobile Club til Frankrike og landsbyen Cadillac.

Fredag kveld, den 25. april i år, stablet jeg madammen og bagasjen inn i min gamle Nissan Prairie, satte gearspaken i Drive og la trøstig i vei mot Gøteborg, hvor vi skulle entre bussen til Frankrike lørdag morgen kl 08.00.

Sammen med en annen normann og 30 svenske medlemmer av CAC (ledet av presidenten i CAC, Tage Jिंगnert) tok vi fatt på første etappe ned til Bremen for overnatting.

Dagen etter bar det videre gjennom Nederland og Belgia før neste stopp som var Paris. Der ble det også for noen av oss, tid for en kveldstur ned på Hard Rock Cafe i Montmartre.

Mandag morgen fikk vi en fin guidet 3 timers rundtur i Paris før ferden gikk videre sørover mot Tours. Da skulle vi også ha vært innom Cadillac-museet i slottet Planchoury (fra 1650) ved Langeais, men da de ville avkreve oss 22 Euro pr pers for inntreden, snudde vi i døren og forlot stedet i protest.

På veien mot Bordeaux stoppet vi innom Chateau Cadillac Branda for vinsmaking og innkjøp. Det ble også tid for en omvisning og innføring i vinleggingens kunst i Chateau Villemaurine. I deres dype kjellerhvelv lå det fortsatt vinflasker fra 1880 og 1890-tallet.

Mellom to overnattinger i Bordeaux besøkte vi landsbyen Cadillac og det ærverdige slottet Chateau Cadillac fra ca år 1600.

Så bar det nordover igjen, mot Champagneområdet og Reims. Det ble tid for en liten runde i katedralen før middag. Hotellet hadde også besøk av andre fornemme gjester denne natten. Flere av deltakerne i

billøpet "La Prestigieuse Route du Champagne" (fra bl.a. Frankrike, Tyskland, Nederland, Belgia og England) sto fint oppstallet i kjelleren. Det var en meget fin blanding veterankjøretøyer fra forskjellige tidsepoker.

Fredag var det igjen tid for vinsmaking, denne gangen i Bernkastel Kues i Moseldalen før vi satte kursen mot Cadillacmuseet i Hackenburg. Der var det et meget bra utvalg av Cadillac fra 50, 60 og 70-tallet. Dagen endte i Köln.

Siste etappe var opp til Kiel og fergen til Gøteborg natt til søndag før Prairien brakte oss tilbake til Drammen.

Det var en lang busstur (4500 km), mye sitting og lite tid for egne oppdagelsesferder. Da var nok turen de hadde i 1981 til landsbyen Cadillac med egne Cadillacer mer å huske tilbake på.

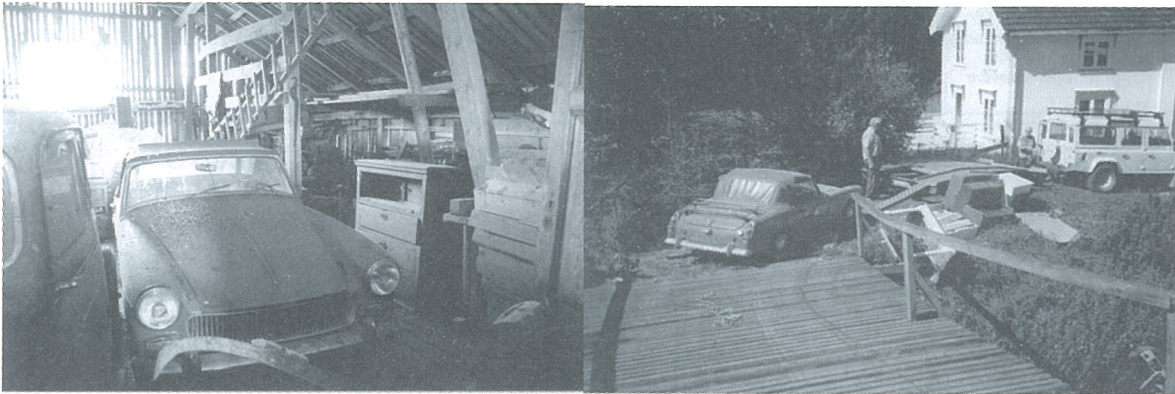
Svein Hansen



Garasjebesøk hos Bjørn Lund.

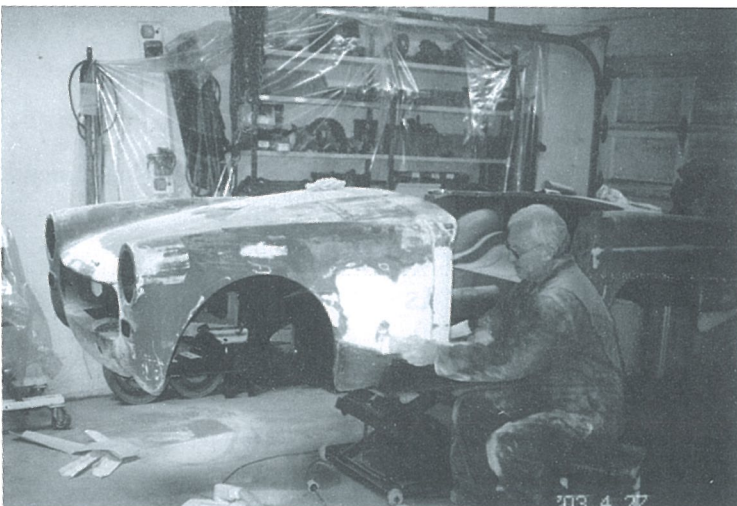
Bjørn pusser sveisede og sparklede flater når jeg kommer. Pussing av utvendige flater er ganske enkelt en tålmodighetsprøve. Den som pusser synes det ser ganske bra ut, men så kommer noen på besøk, - og det er bare å finne et nytt papir å pusse videre.

Objektet til Bjørn er en 1964 modell MG Midget II. Bilen ble hentet fra en låve på Darbu i ferien 2002, sammen med fire Citroën B11. Låven skulle tømmes.



Demonteringen ble påbegynt straks, delene ble rengjort, grunnet og lagt i hylla for å være klare for montering senere. Utpå senhøsten ble karosseriet sendt til sandblåsing hos Jon i Hoff. Det kom heldigvis ikke noen store overraskelser til syne.

Sveisedeler ble innkjøpt og noen dele ble laget. Sveisingen ble påbegynt ut på nyåret og er nå ferdig.. Når Bjørn begynte å sparkle erfarte han at "amatør" – sveising medfører tung sparkel jobb. Mitt besøk avbrøt en intens jakt på overgangene mellom sparklet flate og original MG –plate for å få den akseptabel.



Lakkering av understellet er utført i garasjen, det samme regner han med å gjøre med den innvendige lakkeringen. Utvendig lakkering settes bort.

Motoren var havareert, rådene var "vekk" Det var en uoriginal 950 ccm motor. Før henting av bilen var inntrykket at "motor var ikke noe problem". Det ble litt vanskeligere når den skulle hentes inn. En annonse via internet og Norsk Motorveteran ga positiv respons. En Morris Marina motor med 1275 ccm ble anskaffet. Det må gjøres noen modifikasjoner på svinghjul og motorfester, men det går bra. Resultatet blir en sprekere motor enn MG'en hadde før.

Hele understellet er enten nytt eller overhalt. Bremsesystemet er bra, men slanger skal byttes.

Etter en kaffepause forlater jeg Bjørn i "full puss", med forventning om å komme tilbake for å følge opp pussingen utover sommeren.

Erling Dagslet, tilskuer.





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

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

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Kåre W Johnsen

Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN

Tlf.: 32 88 51 45

Helårsannonser :2003

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 2003 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

RABATTAVTALER

FIRMA

Grønland Auto

Brems & Clutchservice

PROFF Rekvisita

Rammeverksted Bu, St. Senter

NOR AUTOLAKK AS

Postboks 1287

3254 LARVIK

Tlf. 33 17 93 30

Bergerud Eftf.

Haraldsen Farvehandel

Drammen Supply

QMI-produkter

RABATT

Etter avtale

20% på alle lagervarer

20 %

30%

5% på engrospriser

10% på alle varer

15% på lakk, 10%
andre varer

20%

Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.



LITT HISTORIE OM EN BEMERKELSESVERDIG BILFABRIKK

Mi interesse for biler og maskiner begynte ganske tidlig. Jeg har funnet en utklippsbok fra først i 50 tallet som inneholder fine fargebilder av amerikanske biler og svart-hvitt bilder fra europeiske bilmerker som ble solgt i Norge under rasjoneringstiden. Det er også en del bilder av maskiner, Ferguson var på vei inn, men det var allerede den gang annonsert en 4 –hjulsdrevet MAN med tvilling på alle fire hjulene. En annen maskin som var annonsert var ”Grav-og-tøm-uten-å-snu”, var den for smart til å leve videre?

Det var de amerikanske bilene som var mest interessante, Moskvits, VW, Ford Eifil, - Angelia, Gutbrod, IFA og Hansa kom nok i annen rekke.

Noe lenger ut i femtitallet kom Citroën med sin DS 19, fra før hadde vi fått med at bandittene i franske filmer alltid kjørte Citroën, det var antagelig et bevis på at det var raske biler. Citroëns fremragende teknologi gjorde at jeg fortsatte å være interessert i dette merket.

I 1999 skulle ”The Car of the Century” kåres, det var mange kandidater, og tre av dem var fra Citroën, ingen andre fabrikker hadde tilsvarende. Det var modellene Traction Avant, (betyr forhjulstrekk) (bl.a. B 11) 2 CV og DS 19 som var fabrikkens kandidater.

André Citroën oppdaget bilindustrien i 1907, han kom inn i en bilfabrikk i Paris; Mors, som var i problemer. Han klarte å snu driften av denne fabrikk til igjen å klare seg . Etter noen år ble Mors et attraktivt bilmerke, firmaets finansielle situasjon ble forbedret, de tjente penger. I løpet av sju år økte fabrikkens produksjonen atten ganger!

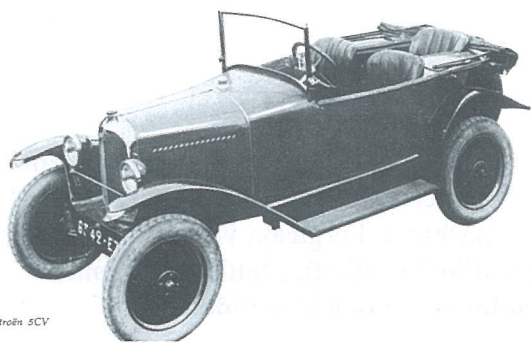
Før dette var André Citroën utdannet ingeniør fra et av Frankrikes mest prestige fylte college, Ecole Polytechnique. Han startet sitt første firma i 1902 etter avtjent militærtjeneste. Under et besøk i Polen, hos en slektning, hadde han skaffet seg retten til å produsere spesielle tannhjul med vinkelskårede tenner som arbeidet jevnere, mer stillegående og effektivt. Dette var også grunnen til at dette ”Cheveron emblemet” ble valgt som symbol da han i 1919 startet sin egen bilproduksjon. Under første verdenskrig hadde han drevet produksjon av ammunisjon, det ble gjennomført etter ”løpende bånd” prinsippet. Da han, mindre enn ett år etter krigen kom i gang med bilproduksjon, var det av lettere konstruksjon enn konkurrentene. Det ble en vellykket start.



I 1920 vant Citroën Grand Prix for brennstoff økonomi. Citroën var tidlig ute med nye tiltak for å øke salget. Han begynte å selge på 12 – 18 måneders kredit, dette økte bilens popularitet generelt i Frankrike. I 1923 ble det startet et nytt samlebånd på 49 meter i en av fabrikkene. Kapasiteten økte med dette til ca. 3500 biler pr. måned. Produksjonen ble 32.678 biler dette året. Citroën innførte faste priser på reparasjoner i Frankrike samme år. Faste utsalg for hvert bilmerke var ikke vanlig inntil da. Det hadde vært slik at selgerens ansvar for bilen han solgte var avsluttet når salget var avgjort. Service og reservedeler måtte hver enkelt skaffe som best han kunne etterpå, dette endret Citroën ved å opprette systemer for service og reservedeler.

Citroën startet sitt renome som ”ørken bil” ved å være første bil gjennom Shara fra Algerie til





Citroën 5CV

Timbukutu i sentral Afrika, ca. 3600 km målt på kartet. Bilene som gjennomførte dette var utstyrt med belter bak i stedet for hjul. Utviklingen av denne ideen hadde tatt store resurser, for å markedsføre beltedriften ble ørkenekspedisjonen gjennomført.

Det var den første lille Citroën, med sine 5 franske skattehestekrefter, modell 5 CV (Cheval-vapur, som betyr hestekrefter) som stod for en stor del av omsetningen. Bilens konstruksjon var planlagt for produksjon på løpende bånd, det medførte mer rasjonell produksjon enn på mange andre fabrikker, og derved en lavere pris. 5 CV ble en

suksess og kjent som en "dame bil" fordi den var liten og lett å kjøre.

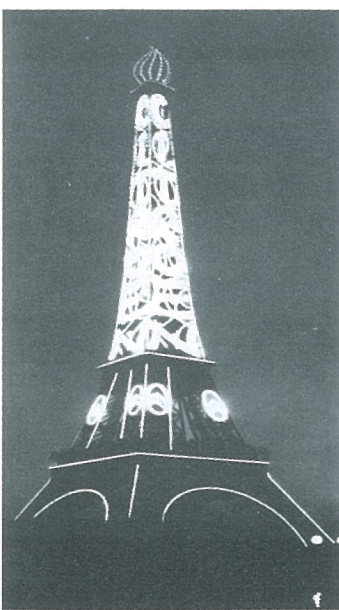
I 1924 lanseres en "all steel car", modell B 12. Det er stor produksjonsøkning i fabrikkene, 250 kaldformingspresser kommer i drift. En ny fabrikk for produksjon av "High Speed" busser startes. Citroën eksporterer 17000 biler dette året. Utviklingen går fort, det er oppgang i Europa og USA, det er penger blant folk og krigen var kommet på avstand. Citroëns nye salgsmotiv var lysreklame i Eifeltårnet. Den er bygget opp av 250.000 lamper som er koblet sammen med ca. 600 km kabel.

Citroën organiserer sine 5000 service steder i Frankrike i et nettverk i 1925. Fabrikkene vokser stadig, det startes en ny fabrikk for smidde deler som blir den største i Europa i sitt slag. Fabrikken organiserer en ekspedisjon som går fra Colomb – Bechar (Algerie) til Tanarivo (Madagaskar), en avstand på ca. . 20.000 km, en stor del gjennom ørken. Citroën kommer med firehjuls bremses dette året, og det lanseres en "dual purpose veichle" (flerbruksbil?) med lasteevne på 1000 kg. For øvrig kom det mange nyttekjøretøyer fra fabrikken i denne tiden. Årsproduksjonen var 61.404 biler.

Citroën kom ganske tett med nye modeller, og i 26 kom model B14 som ble levert i mange varianter. Denne modellen kom med komplett dashboard med indirekte lys i instrumentene. Denne modellen kom året etter med vacumservo for bremsene.

I løpet av et par år starter Citroën fabrikker i Belgia, England, Tyskland og Italia, og det åpnes avdelinger i Lisboa og Tunis.

På denne tiden dekker Citroën's fabrikker ca. 762.000 m², og med 32.000 ansatte som produserer ca. 400 kjøretøyer pr. dag, dette er enestående i Europa. I 1927 var da også årsproduksjonen steget til 76.077 biler av forskjellig slag. Året etter står Citroën for 45 % av Den franske motorindustri eksport. Ganske imponerende tatt i betraktning at det var ganske mange flere fabrikker i Frankrike.



Fabrikken lanserer i 29 en ny model som kalles "Highspeed truck", som er en helstål, innelukket varebil med nyttelast på 1800 kg. Samme år, under "Paris Motor Show", arrangeres "åpen dag" på en av fabrikkene i Paris. Det ble meget vellykket, slike ting tyder på at Citroën var kreativ på salgssiden, dette var forøvrig det beste året for langtid fremover, årsproduksjonen var 102.891 kjøretøyer.

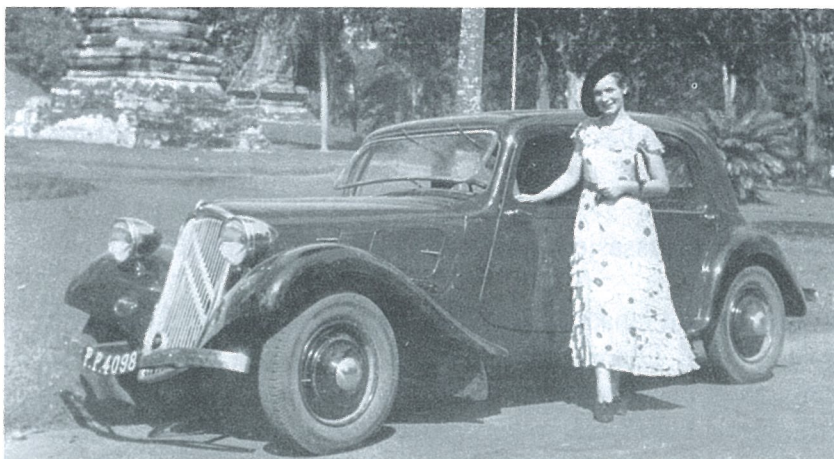
Norsk Citroën A/S, Oslo, etableres i 1930. To karer, Costes og Bellonte flyr nonstop Paris - New York, de var i luften i 37 timer og 17 min. Citroën begynner, som en av de første, å montere motorene på gummioppheng i sine biler. (Chrysler var først ute).

I 1931 ble selskapstrukturen endret og navnet ble Société Anonyme des Transportes Citroën.

I april 32 starter Haardt og Audouin-Dubreuil en ekspedisjon fra Beirut med Peking som mål. Ekspedisjonen består av 40 personer i 14 "half-trucks", selvfølgelig fra Citroën-. Turen gikk via Himalayas Gobi ørken og inn i Chia.

China var på den tiden i revolusjon. Ekspedisjonen var fremme i februar 33.





Fabrikken startet utvikling av en ny personbil modell, "Traction Avant", dette året. Det var en modell med selv bærende karosseri og forhjulstrekk. Fabrikken ble ombygget i løpet av 5 måneder, mens produksjonen av andre modeller pågikk. Dette var i en tung tid også for Citroën, og fabrikken gikk konkurs i 1934. Den franske stat ber Michelin, fabrikkens største kreditor, om å overta. Konkursen medfører at 8000 arbeidere må slutte. Årsproduksjonen er dette året 56.123 kjøretøy. André Citroën dør året etter av

en alvorlig sykdom. Årsproduksjonen er dette året den laveste på lang tid og var nede i 30.759 kjøretøyer. Den italienske fabrikken ble stengt på grunn av nye reguleringer.

I 1936 starter ekspansjonen igjen, denne gang i Saigon med firmaet "Société Automobile d'Ekstrem Orient". I Frankrike lanseres en lettvekts nyttekjøretøy med dieselmotor, modell 500 DI. Konstruksjonen av 2 CV påbegynnes dette året.

GM kom dette året med automatgir til personbiler. Brequet klarer å lage et helikopter som flyr.

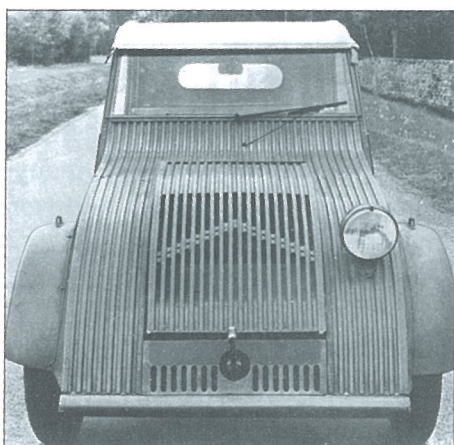
I Frankrike innføres 40 timers arbeidsuke og 2 ukers betalt ferie. Eduard Calvin Kendall oppdager cortisone.

I 1938 kommer Traction Avant modell 15-six 2 GL. Med sekssylinderet motor på 77 bhp. Denne rommelig og komfortable bilen ble oppgitt til å ha maks hastighet 135 kmh, og ble kalt "Queen of the road". Traction Avant var en av de mest populære biler i denne tiden. Bilen ble produsert fra 1939 til 56.

I Ungarn lager Georg Biro den første kulepennen og Du Pont de Nemours oppdager nylon og perlon.

I 1939 kommer krigen til Frankrike også, og tyskerne overtar styringen. Det var faktisk til mange franskmenns tilfredshet, "da blir det i alle fall orden på greiene"! Modell 11 kom som "Perfo", den brukte mindre brennstoff og hadde 56 hp. En ny varebil, TUB kom med forhjulstrekk, flatt gulv og skyvedører. Etter hvert ble bilproduksjonen redusert og mange nyttekjøretøy ble ombygget til gassdrift.

Fra 1946 kom produksjonen i gang igjen og modellene er 11 Normale, 11BL eller Légere og modell 15-6G.



I Frankrike er det store forandringer, det blir garantert rett til å streike, alle arbeidere er garantert en sosial sikkerhet, arbeiderne skal ha rett til å ha representanter i bedriftene. Staten nasjonaliserer mange bedrifter, bl.a. Renault, e-verk, forsikringsselskap, gass- og kullindustri.

Hos Citroën startet de allerede i 1947 eksperimenter med utvikling av individuelle arbeidsstasjoner i motorfabrikken i Levallois.

I New Orleans, USA, startes et program for oljeutvinning offshore dette året. Det tyder på at det tross alt var noe erfaring før det begynte i Nordsjøen.

På Paris utstillingen 1950 vises en ny modell av 2CV'en. Den hadde nå fått 275 kg nyttelast, hastigheten var oppgitt til 60 km/t. Motoren

ydet 9 bhp og brennstoff forbruket 0,5 l pr. mil.

Produksjonen startet i februar 51 i den fabrikken som mer enn to år tidligere hadde blitt dens "hjem", nemlig fabrikken i Levallois. 2 CV ble produsert frem til mars 1978. Det hadde foregått mange endringer i løpet av disse 27 årene. Sett i forhold til T-Ford og VW ble det produsert "bare" 1.246.306 eksemplarer av den. I perioder med stor etterspørsel var ventetiden oppe i 6 år !

Citroen starter opp i USA i 1952, med Citroen Car Company i New York.



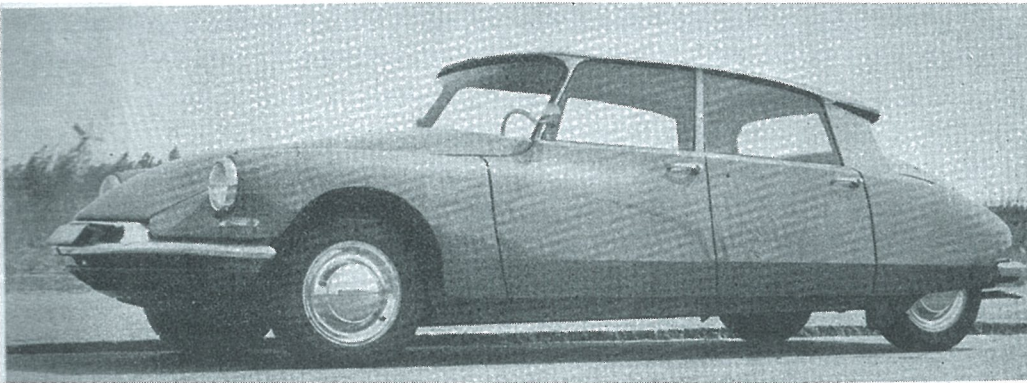
I 1953 inngår Citroën og Panhard samarbeide i salgsorganisasjonene. Citroën kommer med en ny modell buss, 29 seter. Det kommer også andre nyttekjøretøyer med opp til 5.000 kg lasteevne. En av fabrikkene til Citroën i Asniéves begynner i 1954 å produsere komponenter for hydraulisk utstyr til modell 15 Six. Det begynner med hydraulisk i fjeringen bak. Dette gir mulighet for holde konstant høyde bak. Bilen får med dette forbedret veigrep og økt komfort.

2 CV'en får centrifugal kløtsj.

Ellers i verden har Eurovisjonen startet. Det første jetpassasjer flyet er satt i drift, det er De Havilland Comet.

På Paris Motor Show i 1955 ble DS 19 Traction Avant lansert. Den hadde 1,9 l motor på 70,5 bhp, som skal gi bilen en fart på opp til 140 km/t og ca. 1 l/ mil. Det var andre nyheter som gjør at denne bilen innleder en ny æra: Hydropneumatisk fjering, automatisk høydekontroll, aerodynamisk karrosseri med mange spesielle løsninger med plast-materiale for å holde vekten nede. Det er servoassistert gear, clutch, styring og bremsesystemer, og individuell bremse kontroll i forhold til vekten på bakhjulene. Dette var også den første serieproduserte bil med skivebrems på forhjulene. Det var også lagt vekt på aktiv sikkerhet ved konstruksjonen ved at bilen har meget stabile, gode kjøreegenskaper, ikke for stor motorkraft og en konstruksjon i forhjulsopphenget som gjør at bilen ikke skjener ut selv om det oppstår en punktering på et forhjul.

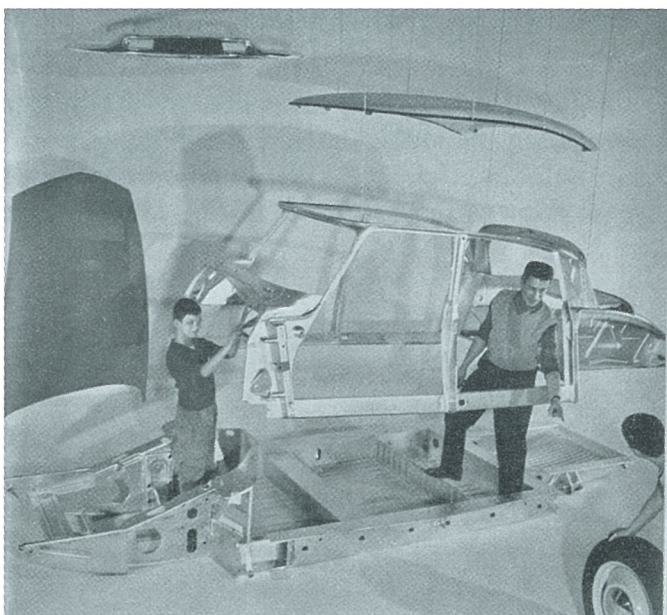
I løpet av 45 minutter på utstillingen kom det ordre på 749 biler. Første dag på utstillingen fikk de 12000 biler i ordre !



DS modellen ble laget fra oktober 55 til april 75, og det ble laget 1.456.115 eksemplarer, som ikke var noe bemerkelsesverdig antall over så lang tid. Det er allikevel ikke alle fabrikkene som har produsert modellene

så uforandret i så mange år som Citroën har gjort med sine modeller.

Fabrikken begynner å bruke computer for å styre reservedelelageret i 1957. Om dette er den første



fabrikken som innførte dette kjenner jeg ikke til. Den videre utvikling av Citroën er beskrevet mange steder og det er mye å velge i. Det har vel ikke vært tilsvarende utvikling i noen av de nye modellene som har kommet etter DS – ID 19, bare "tamme" utviklinger.

Det er ganske interessant å søke og samle slik historisk informasjon, men det tar noe tid. Jeg velger derfor å avslutte omtalen av Citroën her.

I Skandinavisk Motor journal fra 1961 fant jeg denne illustrasjonen som viser chassi konstruksjonen for DS og ID modellen. Byggesett ?

Erling Dagslet

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



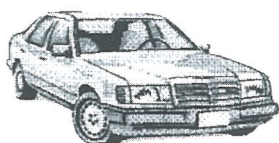
GEITHUS TEXACOSTASJON

3360 GEITHUS
TELEFON 32 78 03 30
TELEFAX 32 78 11 69

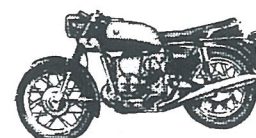
Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen
Biler, motorsykler
&
landbruksredskap etc.



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



Hokksund Camping 2003

Så er det klart for en ny sesong på Hokksund Camping. Dette er et uformelt treffsted for alle som er interessert i gamle kjøretøy av alle typer, her møter dere likesinnede og det er åpent for alle uansett om du er medlem i en klubb eller ikke. Det er bare å komme, ta gjerne med kaffe og en campingstol og la "skavla" gå. **Treff dager er alle onsdager fra kl 18.00 og utover.,**



Igjen inviterer vi til Norges **største og morsomste** løp for veterankjøretøy med kun **kvinnelige** førere. Ta gjerne med mannlig kartleser/ passasjerer.

Løpet går over to dager.
Lørdag 16.-og Søndag 17. august 2003. *Merk dato!*

Start: Fra Østre torg i Hamar sentrum.
Frammøte kl. 09.00 – start kl. 10.00

Tradisjonen tro overnatter vi på gamle ærverdige
Selma Lagerlöf Hotel i Sunne.

Mål: Rådhusplassen i Kongsvinger ca. kl. 16.00.
All premiering foregår der.
Premiering for beste tidsriktige antrekk.

Løpet er åpent for biler og motorsykler for årsmodeller
1974 og eldre.

Maks. antall kjøretøyer i løpet: 100

Husk: **KUN KVINNELIGE FØRERE!**

Startkont.: kr. 300,- pr. kjøretøy

Påmeldingsfrist: 20. juni *Merk dato!*

For nærmere informasjon:

Kontakt Sissel eller Ove Hafås
på tlf. 62 53 27 64, mobil: 913 40 105 evt. 908 48 551
evt. Jenny eller Åge Westgårdsronningen
tlf. 62 57 77 79, mobil: 909 50 663 evt. 901 29 148

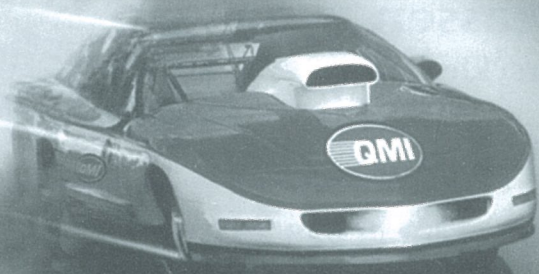
Arrangør: **GRETA MOLANDERS ÆRESKLUBB** (tilsluttet LMK)
Høgvollvn. 14, 2312 Ottestad

Nordens mest solgte motorbehandling.



MOTOR BEHANDLING

MED PTFE



www.qmi.no

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

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

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

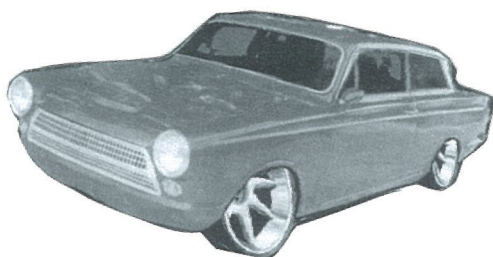
QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



Stafett

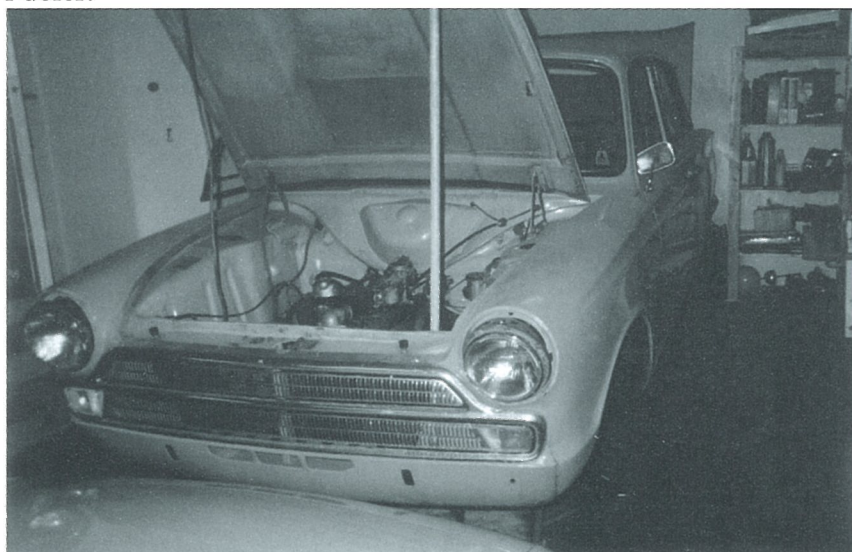
Garasje prosjekt *Cortina*



Jeg må få lov å si at jeg ble litt overrasket når jeg under klubbmøte i mars ble spurt om jeg kunne skrive litt om Cortina'n min til Stafetten. Dette har ikke noe å gjøre med at det er negativt, men tvert i mot at jeg ble overrasket. Det har med at jeg går bort fra original til mer racingrigget bil, men er det uoriginalt? Det gikk tross alt både rallybiler og "rånebiler" den gang (1966 – 67).

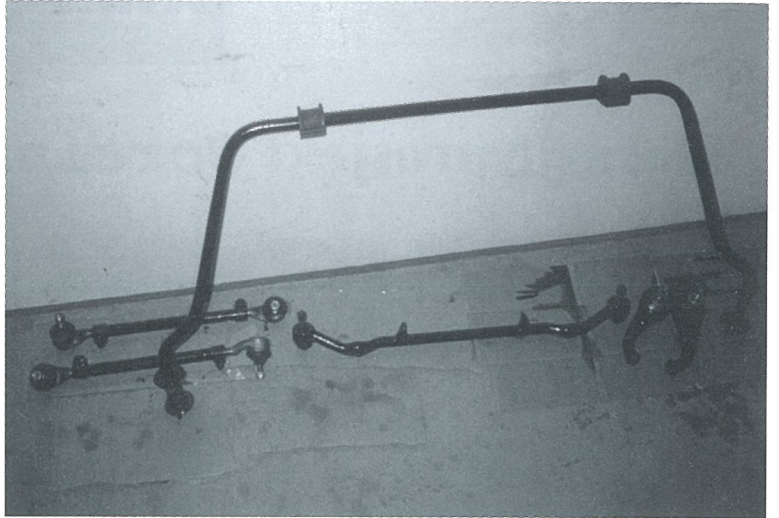
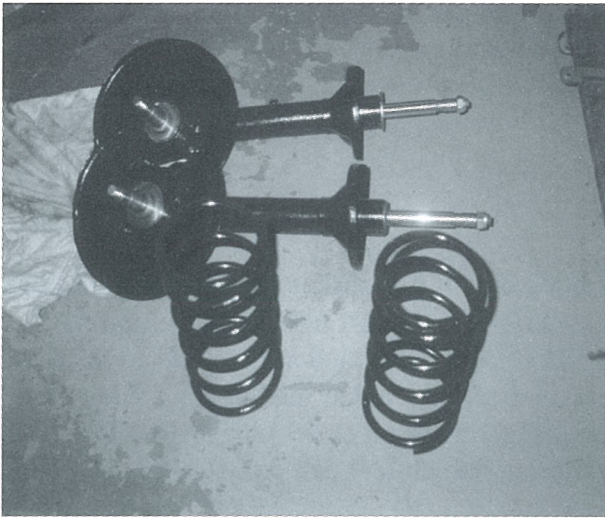


Slik så Cortina'n ut når jeg kjøpte den av Tom Laugerud vår/sommer 2000. Bilen var i meget god stand når det gjelder rust, noe jeg faktisk ikke funnet. Men jeg skulle ikke ha noen original utgave så her var det bare å demontere og kontrollere slitasjedeler for å pusse/restaurere og ikke å finne ut hvem og hvor jeg kunne få tak i deler.

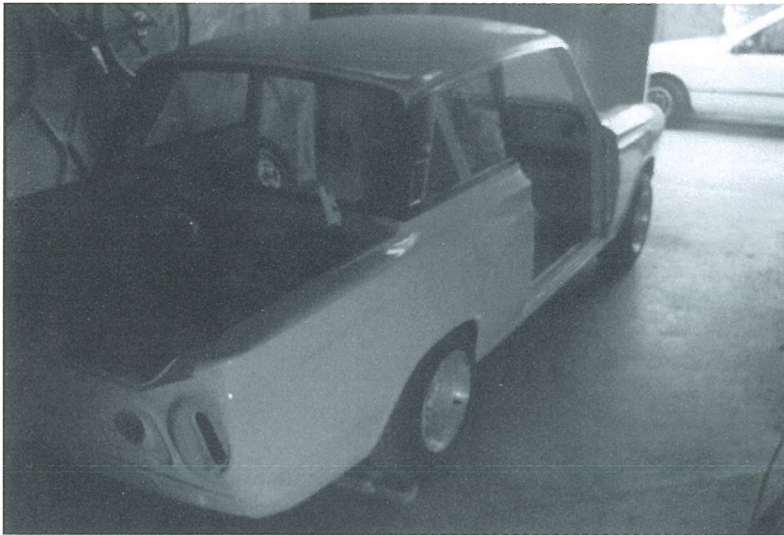


Her er demonteringen av forstilling, bakaksel, motor, gearkasse etc. påbegynt. Deretter ble det skraping, påføring av Ovatrol og Tectyl under hele bilen.





Her er dempere (Volvo 240) ferdig samlet og behandlet, klare til å bli montert sammen med nye senkefjærer. Alle endeled, foringer og undere bærelenker er nye og klar for montering.



Cortina'n er nå ferdig i understellet, senket med nye foringer, dempere og bremses, behandlet og tectylert.

Bilen er nå klar for lakkering i bagasjerommet og innvendig i kupeen.

Dører, innvendig og rundt karmene, lokket over bagasjerommet, panser og motor rom er ferdig lakkert.

Motor og gearkasse, GT 1500 M/K –kam er så å si klar for innmontering.

Cortina'n vil foreløpig kjøres med originalt interiør, men skal på sikt rallyrigges med bur, seter, sikkerhets seler etc., men jeg har ikke hatt noe hastverk så langt, (3 år!!) det er også andre som trenger pleie og tid.

Men, så har vel ikke Bryhn'ere rykte på seg for å ha dårlig tid.



Tom Bryhn.

Klippet fra Internet:

Det norske praktverket "Håndverk på hjul" av Asbjørn Rolseth ble i oktober 2002 tildelt The Society of Automotive Historians (SAH) Cugnot Award for beste bilhistoriske bok. det er første gang en norsk bok har gått til topps i en internasjonal prisutdeling for bilhistoriske bøker. Boken er en omfattende presentasjon av en del av den norske kulturhistorien som har gått i glemmeboken.

Det er den internasjonale forfatterforeningen The Society of Automotive Historians (SAH) som deler ut prisen som populært sagt er Oscarprisen innen bilhistorie. Prisen utdeles i to kategorier, en for engelskspråklige bøker og en for bøker på andre språk.

Da prisen ble kunngjort i Hersey, Pennsylvania i oktober 2002, gikk "Håndverk på hjul" til topps som beste bilhistoriske bok utgitt på et ikke-engelsk språk i foregående år.

Juryens begrunnelse for tildelingen er at "Håndverk på hjul" avdekker historie på et område som tidligere ikke er behandlet. Kun bøker som er basert på selvstendig resarch og omhandler og dokumenterer et emne grundig blir nominert til prisen. Her holdet det ikke med flotte bilder på glanset papir, det må være et innhold med tyngde. I dette tilfellet ligger det 14 års arbeid bak boken.

Det er oppsiktvekkende og enestående at en norsk bok gjør seg gjeldende i internasjonal motorhistorisk sammenheng. her er det bøker på engelsk, tysk, fransk, spansk og italiensk som dominerer. Norge er et perifert land uten egen bilindustri, men har likevel hatt en omfattende virksomhet når det gjeldet karosseribyggning.

Jeg fant ikke noe om hvor boken kan kjøpes.

Statlig garanti hindrar teknisk utveckling - vätgas

2000-09-03 Hans Sternlycke

Statlig garanti hindrar användning av vätgas

Om man sätter upp solceller krävs inte mer än tio procent av Saharas yta för att framställa vätgas som täcker hela världens nuvarande energibehov!

Bränslecellen som omvandlar vätgas till elektricitet innebär en revolution inom energiförsörjningen. Detta visste NASA (amerikanska rymdstyrelsen) för 40 år sedan! Redan på 60-talet skötte bränsleceller energiförsörjningen på bl.a Apollo 11, den första bemannade farkosten på månen.

Varför har inte Sverige kommit längre!

Olof Tegström, 69 eller mr Hydrogen som han kallas, fick föreningen Centrum för Ekologisk Teknik´s pris 1998 för sin långa kamp för vätgas som energibärare. Sedan ingenjörsexamen har han samlat på sig ett imponerande curriculum vitae av projekt han sysslat med över hela världen. Mest känd för allmänheten blev han i samband med Härnösands 400-årsjubileum 1985-86 då kommunen och tio företag sponsrade Welgasprojektet - ett hus och en bil fick energi från ett (1) mindre vindkraftverk Elen omvandlades till vätgas via elektrolysörer som sönderdelade vatten och man blev helt självförsörjande på energi. Staten backade ur projektet då "alternativ energi störde infrastrukturen". Energiverket såg det som "hembränning" om man själv kunde ordna energi.

Tegströms intresse för vätgas uppstod när hans firma fick uppdrag från Norge att lösa problem med småexplosioner från vätgas som bildades vid plätning och galvanisering och se om det gick att samla upp den. Då fick han klart för sig vilka stora vätgasmängder som frisläpps vid industriella processer. I Sverige skulle de räcka till alla bussar flera gånger om eller en miljon bilar. Vatten som spills förbi vid kraftverken kan ge lika mycket till om energin tas tillvara.

När han var i Mexiko 1980 fick han se Roger Billings köra en vätgasbil i ett amerikanskt TV-program och ringde Sveriges Radio och bad dem ta reda på vem det var. Han fick i uppdrag att åka till Utah och intervju Billings. De blev vänner för livet och har hjälpt varandra med konstruktioner. Till exempel bidrog Billings med elektrolysören till Welgasprojektet. Ett av proven med den var att köra den baklänges och då fungerade den som bränslecell.

Welgasprojektet lyckades så bra att det utgjorde ett hot mot stora intressen och man satte stopp för det. Det gick inte att rädda en fortsättning och Jan Stefensons försök att få över vätgasbilen till Ekocentrum stoppades. Genom riksdagens upplysningstjänst lyckades riksdagsledamot Birgitta Hambreus finna en förklaring när hon fick fram att staten hade borgat för både kärnkraft och petroleumindustri med sammanlagt 20 miljarder och förpliktat sig betala skadestånd om man stödde alternativa bränslen med 20 öre för varje kWh som förlorades. Underskott som uppstod skulle betalas av vattenkraften innan dess vinster redovisades d.v.s döljas! Dessa överenskommelser har antagligen gjorts i samband med oljekrisen 1974 när Sverige kände sig tvingat att investera i egna raffinaderier och bygga ut kärnkraften. Avtalsperioderna var mellan tio och femton år och det var statliga Vattenfall som fick delegation att förnya avtalen och antagligen förnyas de fortfarande. Så var det med den svenska offentligheten och så gick det till när Sverige förlorade framtida möjliga stora industrier.



Volvochefen har som en av anledningarna till att sälja Personvagnar angett att man var efter på bränslecellstekniken. Tegström blev 1993 kallad till Volvo som ville göra sin miljökonceptbil ECC till en vätgasbil. Men när man ringde till STU (föregångaren till NUTEK) kunde han höra via högtalartelefonen att det var veto mot att utveckla bränsleceller och att det bara kunde ändras genom ett riksdagsbeslut. SAAB å sin sida hade känt till detta sedan mitten på 80-talet i samband med att Welgasprojektet stoppades. Denna teknik fick man alltså inte forska på.

Miljöpartisterna Eva Goës och Barbro Johansson/Feltzing har krävt ändring men förvånansvärt nog inte fått något stöd av partiet. När Karlstad och Uppsala ville pröva vätgasbussar 1989 fick man avslag av Transportforskningsberedningen.

I Alternativbränsleutredningen 1998 nämndes inte ens vätgas som en möjlighet och detta förmodligen tack vare vetot. Officiellt sågades den med motiveringen att tekniken inte skulle vara möjligt inom de närmsta tio åren.

Däremot har Tegström vunnit respekt och erkännanden utomlands. Welgasprojektet utnämndes av EU som framtida modell för u-länder och fick Regionala teknikpriset ("lilla nobelpriset"). Han har nu projekterat ytterligare welgasprojekt i Europa och tekniköverföring till u-länder. Han har byggt upp en vätgasutbildning i Stralsund. Han är invald i amerikanska internationella Vetenskapsakademien och var med och organiserade Världsvätekongressen på Krim 1995. USA hade lovat all sin kunskap om Ryssland och Ukraina avstod kärnvapen runt Svartahavsflottan.

Där träffade han den legendariske Tupolev. Sovjet har tidigt gjort prov med vätgas för flygplan. Airbus prövar också vätgas. Det skulle minska vikten på planet med 15% och därmed möjliggöra 50 passagerare till.

Även om Sverige försökt stoppa vätgasen kommer vi snart att få acceptera den. Det stora genombrottet kom när Ballard uppfann PEM-cellen med ett membran som gör att dimensionen på bränslecellen bara blir tiondedelen. Miljardbelopp har satsats på utvecklingen och nu tillverkas bränsleceller kommersiellt för bussar, lastbilar och personbilar men också i stället för villapannan. Tillverkarna Ballard och Zevco ligger i täten inom bränsleceller.

2003 skall tio procent av Kaliforniens nya bilar ha nollutsläpp. Det är fråga om en kvarts miljon bilar. De flesta kommer att bli bränslecellbilar eftersom det är huvudalternativet före batterier nu. Mercedes, Ford, Opel, Honda och Hyundai slåss om den nya marknaden med nollemissionsfordon. Mercedes A-modell kommer att vara billigare än bensinversionen 155.000 kr.

I USA har Shell, Texaco och BP lovat bygga upp vätgastankstationerna och invigningen av omställningen sker förste november i år. New York och Massachussets har hakat på.

Island vill helt gå över till vätgassamhälle på 40 år. Man börjar med bussarna 2002, sen bilarna och slutligen fiskebåtarna. Hawaii siktar på att bli stor vätgasexportör. Man har en jämn och stark vind på 10 m/sek och kan med vindkraften framställa vätgas för export till bl.a. Californien.

Shejk Yamani, Saudiarabiens förre oljeminister har sagt att oljeindustrin har fem år på sig. Om trettio år tas ingen olja upp längre. Shells representant på Ingenjörsvetenskapsakademins vätgasseminarium i Stockholm sa: "stenåldern tog inte slut på grund av brist på sten".

Geoffrey Ballard - som utvecklat bränslecellen - mottar Göteborgs stads miljöpris på en miljon kronor den sjunde december. Vätgas istället för bensin och vatten istället för avgaser.

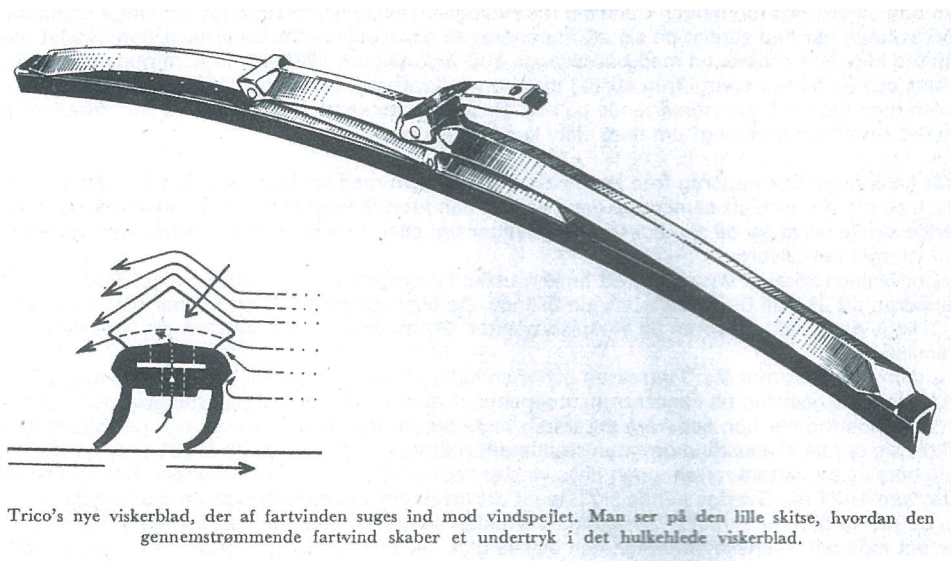
Olof Tegström fick rätt mot Sverige. Synd bara att vi inte utnyttjat hans förmåga bättre här.

Dette er ikke akkurat veteranbilstoff selv om NASA's månebil er kvalifisert til å være veteran nå.

Jeg synes det er meget interessant å se hva som kan komme opp som muligheter om ikke så altfor lang tid.

Er det for øvrig bedre forhold i Norge for å få utviklet ny teknologi ?

Norge er i alle fall storprodusent av silisium til solceller, dersom olje "går ut på dato".



Trico's nye viskerblad, der af fartvinden suges ind mod vindspejlet. Man ser på den lille skitse, hvordan den gennemstrømmende fartvind skaber et undertryk i det hulkelede viskerblad.

Nyhet fra 1961.
Trico Aermic.

Er det noen som husker dette i praksis, skal ha vært standard på Consul 315.

Så god ide at den lever fortsatt ?



SANDPRODUKTER

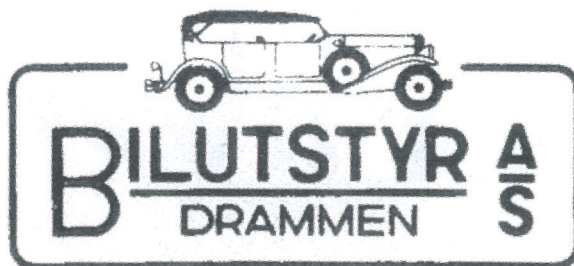
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

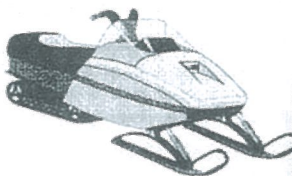
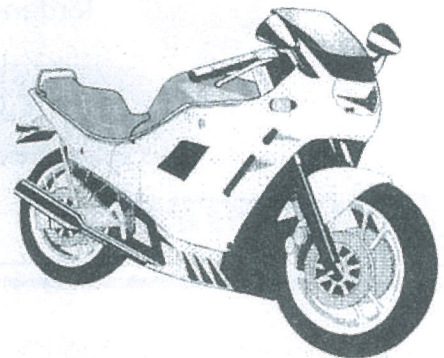
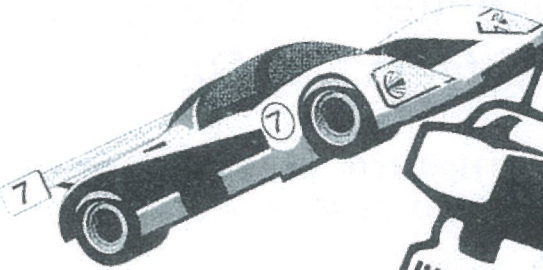
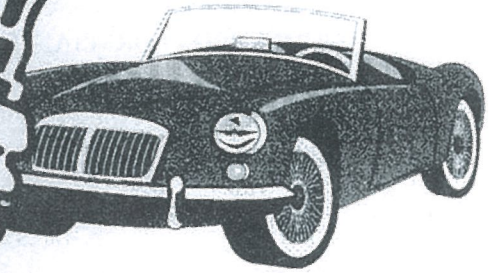
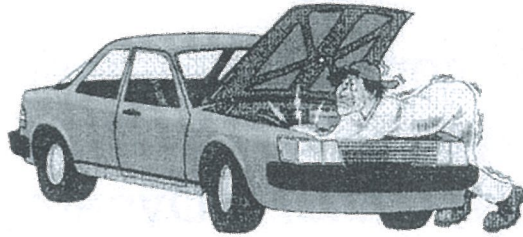
- Kontakt oss - det lønner seg
- Gummi-Mayer de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



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



KJØPES:

Eksosmanifold og Innsugmanifold med forgasser (SU eller Weber)

Til 1275 BMC motor ønskes kjøpt. Skal brukes i MG Midget.

Ring Bjørn telf. [31284055-90537629](tel:31284055-90537629)-
bjorn.l@online.no

SELGES:

Deler til Opel Rekord 1900 D (1973 – 77).

Nye bremsecalipere, høyre og venstre med slanger
Og klosser.

Brukt, starter og vekselstrømsdynamo, to hovedlykter, komplette. Vifterem ny, øvre og nedre radiator slange, kjølevifte, coil med ledning.

&

KJØPES:

Heldekkende gulvmatte, sort gummi, til Amason.
Tel. 33 77 12 35, mobil, 413 39 480.

SELGES:

1969 Fiat 125 Litt rust, ellers god stand.

1965 Ford Taunus Transit Ch 1500 nesten rustfri men mangler lasteplan.

Nye deler til Skoda 1000MB

&

KJØPES:

Seter og hjulkapsler til 1974 Toyota Hiace.
Tel. 928 52 822 Roy etter kl. 17.00.

SELGES:

Scooter, NSU Prima m/dynastart, delevis restaurert,
Pris: 6000.- Tel. 32 87 85 08 / 909 46 881.

KJØPES:

Til Renault Dauphine (R1091) 1959 modell.
Vannpumpe ev. rep-sats. Ventiler, innsug /exhaust.
Jan-Ove Rekstad Tel. 32 88 69 34.

SELGES:

Volvo PV 1955 modell, registrerings nr. F – 23.
(Dr. Mo's legebil, Drammen.) Ikke restaurert, godt vedlikeholdt.

Peter Austad, Tel. 982 57 978.

SELGES:

1988 Dodge Van 350 Ram Meget pen og god bil.
S/V dekk, aluminiumsfelger.

1938 Ford V8 STD. Pen og god bil. Mye nytt.
White Side dekk.

1964 Fiat 1800 B. 6 sylindret motor. I meget bra brukstand. EU kontroll ok.

1973 Fiat 850. Rød sølv. Pen restaurert bil.
Tel. 99 58 64 93 (dagtid)

SELGES:

1978 Simca 1307, til salgs for alt over vrakpant.
Relativt god stand.

Asle Wang tel. 32 83 01 12 / 982 20 266.

SELGES, KLASSIKER.

!960 MB 220, I meget god stand, rustfri, pen.

Selges grunnet "min" alder. Vist EU.

Bud ønskes. Har også massevis av deler til samme serie (går fra 1959 til 1965).

Sølve Jorde, Homsjøen, (ca. 25 Km nordøst for Kongsvinger.)

Tel. 90 68 02 44 e. Kl. 18.00.

KJØPES:

Veivakseling til Triumph TR 3.

Arnt Ivar Lund Tel. 32 83 98 65.

KJØPES:

Klokke til engelsk bil fra 40-50 tallet. Skal sitte i speedometeret.

Finn Torgersen, Tel. 32 87 47 21.





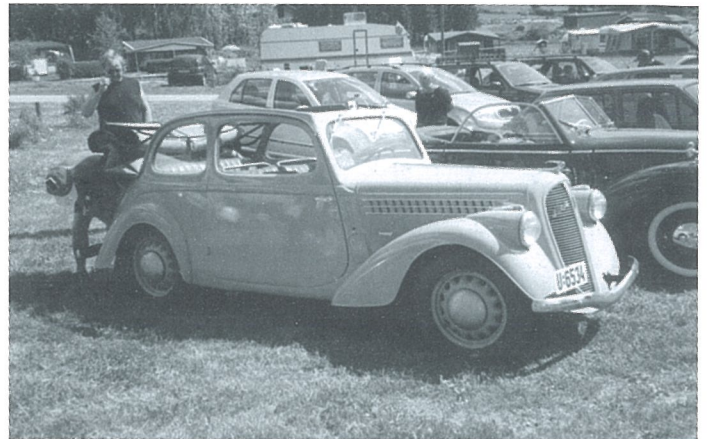
Škoda - med tradisjon inn i fremtiden

Škoda er en av de eldste ennå eksisterende bilfabrikker, til tross for at de første bilene med navnet Škoda først dukket opp etter 1925. Denne tilsynelatende selvmotsigelsen har en logisk forklaring, som følger nedenfor.

I 1895 startet to ivrige syklistere, Václav Laurin og Václav Klement, sin egen sykkelfabrikk i hjembyen Mladá Boleslav, ca. 80 km nordøst for Praha. Fire år senere begynte de å lage motorsykler, og i 1905 presenterte de den første bilen av merket Laurin & Klement.

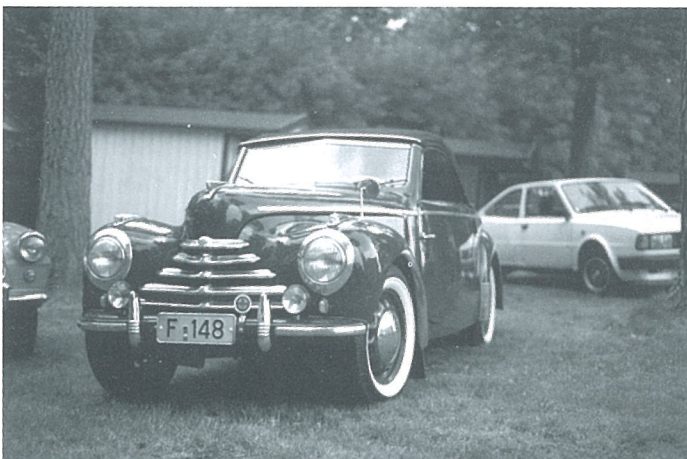
I Pilsen hadde Emil Škoda i 1869 overtatt et mekanisk verksted som han senere bygde ut til et stort konsern med stål, våpen og tungt maskineri som hovedprodukter. Škodafirmaets kjente varemerke, pilen med vinger, ble registrert i 1923. Det er en stilisert utgave av et portrett av en indianer som var Emil Škodas kammertjener.

Škoda-konsernet produserte i liten skala biler på lisens fra Bollet og Hispano-Suiza, men ønsket å gå tyngre inn i bilbransjen. I 1925 kjøpte de opp Laurin & Klement, som på sin side var på jakt etter en pengesterk eier. Bilene skiftet så etterhvert navn til Škoda. På begynnelsen av tredvetallet forsto man at man måtte satse på mindre og billigere biler, og den første av disse var Škoda 420 Standard, med en 20 hesters motor på 995 cm³. Typisk for de små Škodaene var sentralrørsramme og uavhengig hjuloppheng foran og bak med tverrstilte bladfjærer. De større Škoda-modellene ble etterhvert bygd opp på samme måte. I 1940 hadde motor og understell i modell 1100 fått den utforming som alle Škodaer i store trekk skulle beholde frem til 1964.



1938

Importen av Škoda til Norge begynte på slutten av trettitallet, men på grunn av krigsutbruddet ble det i denne omgang en kortvarig historie. Men noen få av disse første bilene eksisterer faktisk ennå. I Trondheim går det en 1938-modell Popular halv-kabriolet, som er den eldste bilen i Škoda Klubb Norge. I 1946 startet Škoda bilproduksjonen igjen, med lett modifiserte førkrigsmodeller. Et fint eksemplar av denne typen er Hans-Petter Bergs 1101 Roadster, som en gang i tiden tilhørte Tsjekkoslovakias ambassade i Oslo.



1948

Etter krigen hadde Škoda-konsernet blitt nasjonalisert, og bilfabrikken skilt ut som en egen virksomhet. Siden

staten likevel eide alt sammen, var det ikke noe problem å la bilene fortsatt hete Škoda, selv om fabrikken nå offisielt het AZNP Mladá Boleslav. Produksjonen av Škoda lastebiler og busser ble overført til Avia og deretter til LIAZ.



I 1952 kom Škoda 1200, en litt større og finere modell med fire dører og karosseri helt av stål. Rolf Maurseth i Hokksund har en slik. Som varebil, med modernisert karosseri, overlevde denne modellen helt til 1973. I 1956 fikk vi 440, som i 1959 ble til Octavia. Dette er en bil som mange husker den dag i dag. Basert på Octavia ble det også laget en åpen 2+2-seter med navnet Felicia. Siden østsonebiler kunne kjøpes uten spesiell tillatelse var Škoda en vanlig bil i Norge rundt 1960, men det største salget var faktisk året etter at bilsalget ble helt fritt.



1952

I 1964 ble produksjonen av Octavia personbiler innstilt, mens stasjonsvognen fortsatte frem til 1971. Den nye personbilen var 1000MB, med selv bærende karosseri og motoren bak. I forhold til sine mer traktorlignende forgjengere var dette en moderne, komfortabel bil som minnet mye om Renaults hekkmotormodeller. Både Roy Hafslien og undertegnede har slike biler, som fremdeles er helt OK til daglig bruk.



1966

Škoda fortsatte med hekkmotorbilene i 25 år, og sakkett gradvis etter i forhold til konkurrentene i Vesteuropa og Japan. Politikken og økonomien i Tsjekkoslovakia på 70- og 80-tallet tillot ingen store satsinger og man fortsatte å flikke på et foreldet konsept år etter år. Til slutt gjorde man likevel et krafttak, og i 1989 kom den nye forhjulsdrevne Favorit-modellen. Kort tid etterpå forsvant både kommunistene og hekkmotorbilene ut av bildet.

Tidlig på 90-tallet kom V.A.G. inn på eiersiden, og dagens Škodaer ligner teknisk sett veldig mye på Volkswagen, Audi og Seat. Men fremdeles kan man kjøpe Škoda Fabia med en motor som nedstammer direkte fra den som satt i 1000MB.

Petter J. Brudal



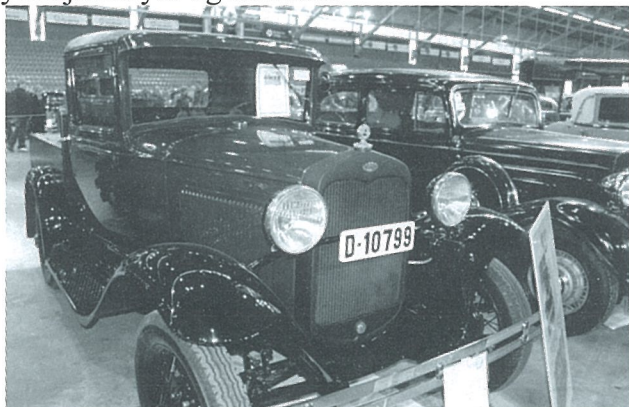
Tut & Kjør 2003

Motorveteranene Hedmark hadde i anledning sitt 25 års jubileum fylt Vikingskipet på Hamar til randen med historiske kjøretøy. De kunne vise frem 100 år med bil og motorhistorie, alt fra flotte messingbiler til "moderne" kjøretøy fra 60- og 70-tallet, til sammen 381 kjøretøy.



Motorsport:
Porsche 911, Morris mini, Ford Escort Mk1

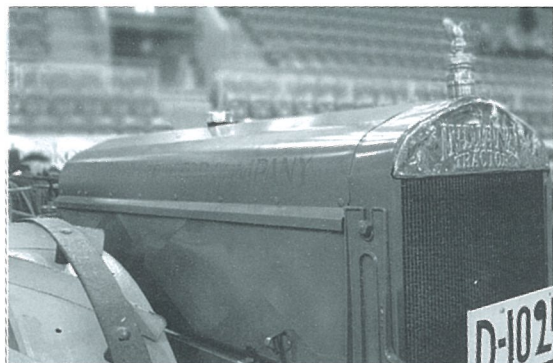
Utstillingen inneholdt også motorsykler, traktorer, landbruksmaskiner og en egen avdeling for nyttekjøretøyer og militært.



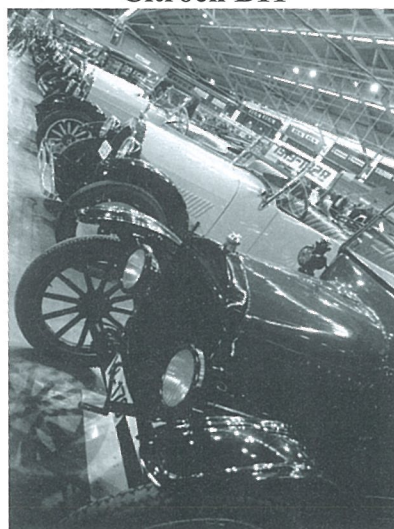
A-Ford last 1931



Citroen B11



Indiana Silo and tractors



1919-1928

Tekst og foto: Espen Lund



Overland Speedster 1916



Høydepunktet i løpet av lørdagen, når vi besøkte utstillingen, var kjøretøy- og motekavalkaden. Her ble biler fra nesten 100 år vist fram sammen med tidsriktige kostymer og små revy innslag på scenen samtidig som bilene ble kjørt opp og presentert. Dette satte virkelig stemningen tilbake til "gamle dager".



Mercedes Benz 175, 1953
Klar for påsketur?

Alt stod i stil musikk, handling, skuespillere og eimen av eksos og olje. Her fikk vi se familier på bærtur i 30-talls lastebil, ferietur i 60-talls folkevogn, far på fisketur med Tempoen og filmstjerner i Hollywood på 50-tallet.

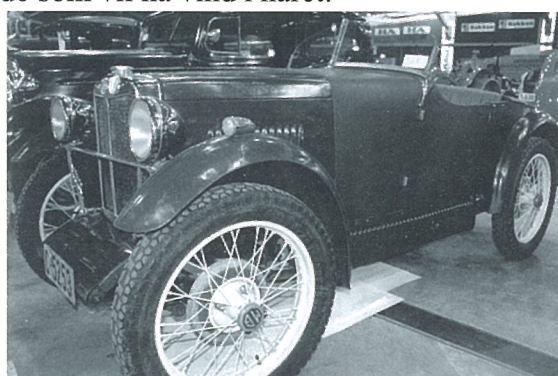


MG A

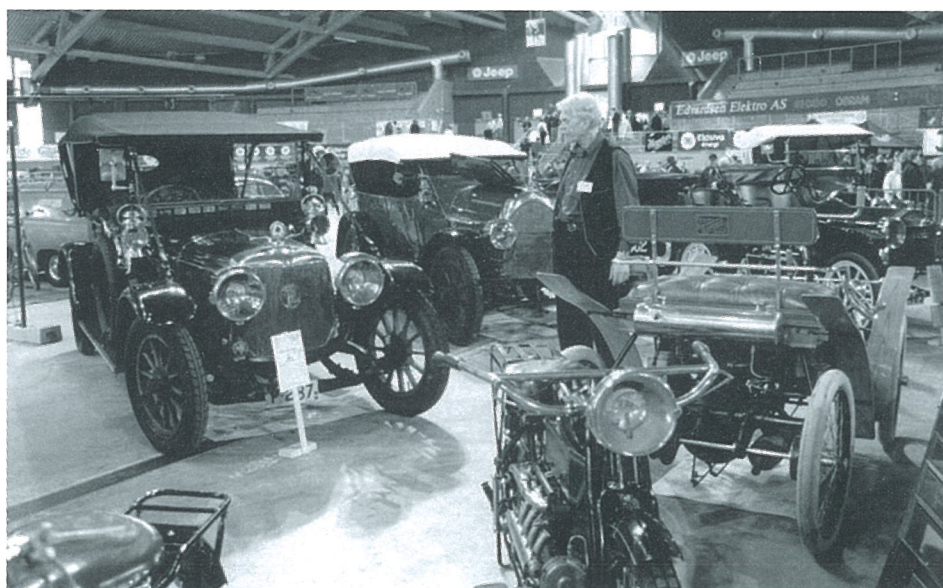
Her noen smakebiter både for de sløydinteresserte, og de som vil ha vind i håret:



Brødbild fra 1920 tallet. Opprinnelig gått hos en baker i Drammen



MG



En flott samling messing dannet de eldste kjøretøyene i hallen



Tur-retur Monte Carlo: 315 kr.!

Taunus 12M brukte 0,578 l/mil på hard økonomiprøve.

(Dette er en liten artikkel som stod i Ford-Nytt nr. 1 1963.)



Samtidig med årets (1963) Rally Monte Carlo startet en Taunus 12M fra Stockholm med den kjente svenske bilkjøreren Pelle Nyström bak rattet. Han hadde sjefsredaktør Gösta Holmström med som passasjer og kontrollør, og fulgte rallyløypa helft fram til Monaco – og tok samme vei tilbake. Vei- og føreforholdene var håpløse – de samme som knekket 2/3 av rallykjørerne – med bl.a. snøstormer og 37 kuldegrader underveis. Og Pelle Nyström fikk med seg alt sammen.

Han kjørte som en vanlig bilturist, med gjennomsnittlig 60 km/t og normale overnattinger. Bilen hadde ikke noe ekstrastyr, alle vitale deler var

plombert, og bensinpåfyllinger ble kontrollert av Gösta Holmström. I alt veide bilen 1104 kilo.

Da de omsider var tilbake i Stockholm, viste kontrollen at de hadde brukt 303,6 liter bensin på den 5253 km lange turen, og det tilsvarer 0,578 liter pr. mil. Etter norsk bensinpris (OBS! OBS! dette var i 1963!) ville altså turretur Monte Carlo på vinterføre koste ca. kr. 315,- med en Taunus 12M. Og da må man sannelig kunne si at den er økonomisk tvers igjennom!

Kommentar: 0,578 liter pr. mil på vinterføre i 1963! Var det noen som sa at utviklingen hadde gått fremover?

Dette er et utklipp fra FKN – posten (Ford m Klubb Norge) fra 1991, og det er fortsatt et tankekors at brennstoff forbruket for normalbilen ikke er lavere enn det var i 1963 ?



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 tlf. eller e-post ikke er oppført vises til klubbadresse. Kun arrangementer registrert under avsnittet "Løpsarrangementer/treff" er dekket av LMKs arrangøransvarforsikring.

Juni			
07	TOTENLØPET Henv. Jonny Reinli tlf. 61 18 70 10 / 92 29 89 11, e-post: jore@tollpost.no	Kapp	TGK
14	UNGDOMSLØP Henv. tlf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no		NVK
14	AMKs HOVEDLØP	Vennesla	AMK
14	VESTLANDSTREFFET Henv. Leif M. Skare tlf. 93 04 61 63 / e-post mb230sl@entusiastisk.com	Suldal	GBV
14	KAPPLØPET MC t.o.m 1945	Kapp	NVMC
14	HAMAR-LØPET	Hamar	MVH
14-15	MESSINGTRIPPEN Kjøretøt t.o.m. 1925 Henv. tlf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no		NVK
19-22	OPELTREFF Henv. tlf. 55 24 88 08	Bergen Camping Park	OR
20-22	STJERNELOP 2003 Henv. Sven Olav Szallies tlf. 40 24 50 96, Info. www.mercedesklubben.no	Røros	MBKN
21	9. VOGNMANNEN Løp for nyttekjøretøyer eldre enn 30 år. Kontaktperson: Lars Petter Skau, tlf.: 32 88 35 75 / 905 56 361	Drammen	RHF, THF
21	HALLINGDALSLØPET Henv. Rune Andersen tlf. 99 45 40 90 eller r-ande5@online.no	Ål	HalVK
27-28	7 SETERSTREFF Førkrigs 7 setere Henv. Ymer Sletten tlf. 55 31 11 74 / 98 28 23 62 eller Ymer@online.no	Dalen/Geilo	BVK, SAK
27-29	VESTFRONTTREFFET	Valen	HMK Hord.
28	MUSEUMSLØPET Henv. Ingar Sommerstad tlf. 90 89 06 79 / 33 05 26 65	Horten bilmuseum	HOMK
28-29	VASSDRAGSLØPET Kjøretøy t.o.m. 1930 Henv. tlf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no	Halden	ØVK, NVK
Juli			
06	SLOTTSFJELLØPET Henv. Ole tlf. 33 32 29 20, Gunnar tlf. 33 39 95 67, Ingolf tlf. 33 32 63 36	Rosanes	TAK
06-09	PINSETREFF Henv. tlf. 33 44 62 45	Rørestrand, Horten	VVV



07-13	SOMMERTUR Henv. tf. 33 44 62 45	Til Trøndelag	VVW
12	SJØORMLØPET (20-års jub.)	Dyrskuplassen, Morgedal	VTMK
19	GLADLØPET Henv. Fred Olav Døvle tf. 95 85 98 47	Stavern	LSVK
August			
01-03	FAMILIETUR Henv. tf. 33 44 62 45	Til Venersborg, Sverige	VVW
01-03	ALBIONTREFF Henv. tf. dagtid 69 18 73 35 eller 91 85 62 83	Stranda Camping	Albion
03	HELGØYA RUNDT	Helgøya, Mjøsa	MVH
08-09	VETERANBILTREFF/SOMMERFEST Henv. Jarl Skauge tf. 55 50 01 66, jaskcon@online.no eller Ymer@online.no	Eidsfjord	BVK
10	GREVLINGLØPET Henv. Reidar Henriksen tf. 95 07 72 65		LSVK
16	TRONDHEIMSLØPET Info. www.veteranvognklubb.no		TRV
16	LILLEHAMMERLØPET		LVK
16	KONGSBERGKNEKKEN Henv. Bjørn Sand tf. 32 72 03 10 / 32 77 03 33 / 908 42 206 eller bjorns@indok.no		KAS
16	OLD CHEVY SHOW Henv. Willy Elders tf. 69 18 26 30, Einar Westgaard tf. 69 18 85 92	Fredriksten Festning, Halden	ChRN
16-17	GRETA MOLANDERS ÆRESLØP 2003 Henv. Jenny tf. 62 57 77 79 / 90 95 06 63	Hamar-Sunne-Kongsvinger. Kun kvinnelige førere	GMÆ
17	FAMILIEDAG	Eidsborg, Vest-Telemark Museum	VTMK
22-24	NORGESLØPET 2003 Henv. Rita Fjeld Hovden tf. 63 96 02 82 / 92 28 42 34, Geir Martinsen tf. 63 90 41 02 / 91 11 59 58	Sør Gardermoen	RGK
22-24	MATRETREFFET	Matre	HMK Hord.
22-24	EIKEDALSTREFFET Henv. Geir Seth tf 90 77 22 68	Eikedal	NRKK
24	FORD VS LØPET 2003 Henv. Ola Hegseth tf. 92 89 38 53 eller olasfordv8@c2i.net		EFV8
29-31	CAMPING OG SJITPRATTREFF Henv. Roger Edvardsen tf 76 94 25 35	Skjomen	NAS
30-31	SANDVIGEN SUNDVOLDEN Henv. tf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no		NVK
September			
07	HØSTTUR		TAK
07	STRØMMENLØPET Henv. tf. 63 80 23 10 (kl. 12-16)		OR
26-28	HØSTTUR Henv. tf. 33 44 62 45	Et sted i Sør-Norge	VVW
27-28	1921-LØPET Henv. tf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no	Det. 3. Historiske	NVK
Oktober			



11	HØSTLØP Henv. tlf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no	Med sportslig tilsnitt	NVK
----	--	------------------------	-----

Desember

26	JULEKUT		MVH
----	----------------	--	-----

Annet

Juni	Uformelle gammelbiltreff	Sjøflyhavna Fornebu, hver onsdag	EFV8
-------------	--------------------------	----------------------------------	------

Juli	Uformelle gammelbiltreff	Sjøflyhavna Fornebu, hver onsdag	EFV8
-------------	--------------------------	----------------------------------	------

August	Uformelle gammelbiltreff Henv. Ola Hegseth, tlf. 93 89 38 53.	Sjøflyhavna Fornebu, hver onsdag	EFV8
---------------	--	----------------------------------	------

UTSTILLINGER**August**

03	JUBILEUMSUTSTILLING Henv. Jan Tønsberg tlf. 63 95 30 80 / 92 45 35 02, Rita Fjeld Hovden tlf. 63 96 02 82 / 92 28 42 34	Eidsvolls Bygningen	RGK
----	--	---------------------	-----

MARKEDER**Juni**

14	TRØNDERMARKEDET Henv. Lars F. Dahlberg tlf. 72 59 04 54 / 98 04 52 64, Info. www.veteranvognklubb.no	Granåsen, Trondheim	TVK
----	--	---------------------	-----

14	ROMERIKSMARKEDET Henv. Jan Tønsberg tlf. 63 95 30 80 / 92 45 35 02	Kulmoen Travbane, Vormsund	TGK
----	--	----------------------------	-----

August

02	BIRI-MARKEDET	Biri Travbane	HVK
----	----------------------	---------------	-----

16	AMKs DELEMARKED	Birkeland	AMK
----	------------------------	-----------	-----

September

13	EKEBERGMARKEDET Henv. tlf. 23 38 05 10, e-post. n.v.k@online.no , Info. www.norskveteranvognklubb.no	Ekeberg Camping, Oslo	NVK
----	--	-----------------------	-----

Et innslag fra det litterære område: **"Du er også min sønn Brutus"**.

Stortinget

Politikk er når noen bestemmer over andre. Det skjer inne i Stortinget, som består av ca. hundre eldre mennesker som er sammensatt fra hele landet. De er en slags samfunnsjelpere, for de hjelper alle oss andre med å finne ut av alt. Deres første plikt er å tjene på befolkningen i tykt og tynt. På den ene siden av Stortingssalen sitter regjeringen, og på den andre sitter opinionen, eller det tause flertall, som vi også kaller dem. For å få litt forandring, bytter de plass hvert fjerde år. Fra prekestolen i Stortinget snakker de om kapp, og den som vinner, blir ordfører. Ordene de bruker er for det meste valgspåk og slagord og noen gamle fraser som vi har hørt talløse ganger før. Noen ganger er det veldig følsomme debatter der. Da roper og skriker de i munnen på hverandre, selv om det er forbudt. Det er nemlig en ordstyrer som skal styre alle ordene.



ANDRE ARRANGEMENTER (Ikke LMK-arrangementer)

Juli

04-06

CAMPINGTREFF

Henv. 32 67 98 60 / 98 08 85 77, e-post:
nvc2@start.no,
 Info www.veterancamping.no

Blefjell Camping, Tinn
 Telemark

August

15-17

CAMPINGTREFF

Henv. 32 67 98 60 / 98 08 85 77, e-post:
nvc2@start.no,
 Info www.veterancamping.no

Aurdal Fjordcamping,
 Valdres

NORDISKE ARRANGEMENTER (i samarbeid med norske klubber)

August

07-10

STYRKEPRØVEN

Henv. tlf. 23 38 05 10, e-post:
n.v.k@online.no,
 Info. www.norskveteranvognklubb.no

Danmark

22-24

NORDISK GRENSETREFF

Henv. tlf. 33 44 62 45

Danmark

VWV

OVERNATTING

Bestill overnatting så tidlig som mulig.

Clarion Hotell Oslo Airport
 Sør Gardermoen 2060 Gardermoen
 Tlf 63949494

Letohallen Gardermoen messe- og konferansesenter AS
 Sessvollveien 2072 Dal
 Tlf 63 95 91 00

Hersjøen Camping
 Trondheimsveien 2054 Mogreina
 Tlf 63 97 60 36

Herregårdshuset Dal Bed & Breakfast
 Trondheimsveien 2072 Dal
 Tlf 63 98 08 60

Gardermoen Gjestegård
 2060 Gardermoen
 Tlf 63 94 08 00

Radisson SAS Airport Hotel
 Hotellvegen 2060 Gardermoen
 Tlf 63 96 30 00

Quality Airport Hotel Gardermoen
 Jessheim Nord 2050 Jessheim Tlf 63 92 61 00

Romerike Gammelbilklubb ble stiftet i 1983, og har 250 familiemedlemskap i hovedsak fra Øvre Romerike, men også fra andre deler av Østlandet. Vi har vår egen tomt i Nannestad Kommune, med egen lager hall og eget nybygd klubblokale. Vi er opptatt av at alle skal føle tilhørighet hos oss, uansett hvilke kjøretøy man har, eller interesserer seg for, om det er biler, motorsykler, mopeder eller traktorer. Hvert år arrangerer vi Romeriksmarkedet i juni og Romeriksløpet i august. RGK er tilsluttet LMK (landsrådet av motorhistoriske kjøretøyklubber).

LAYOUTTRYK: ROLLANDSHUSET EIG PRODUKTER AS - WWW.EIGPRODUKTER.NO



ROMERIKE GAMMELBILKLUBB
ØNSKER VELKOMMEN
TIL NORGESLØPET
22-24 AUG. 2003



Arne Willy Hansens T – Ford 1923



Chrysler Touring 1928, Arnt Ivar Lund



Bergs Skoda Museumsløpet 1994



"Det annerledes billøpet 2000"



Chevrolet Touring 1927, Jan Sandholt



Drammen Park, Plymouth 1929, 2 stk. Buick 1932 I 1996



B-blad

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk Klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

Norsk Motorveteran koster kun kr. 380,- pr år!
Vi følger kalenderåret.

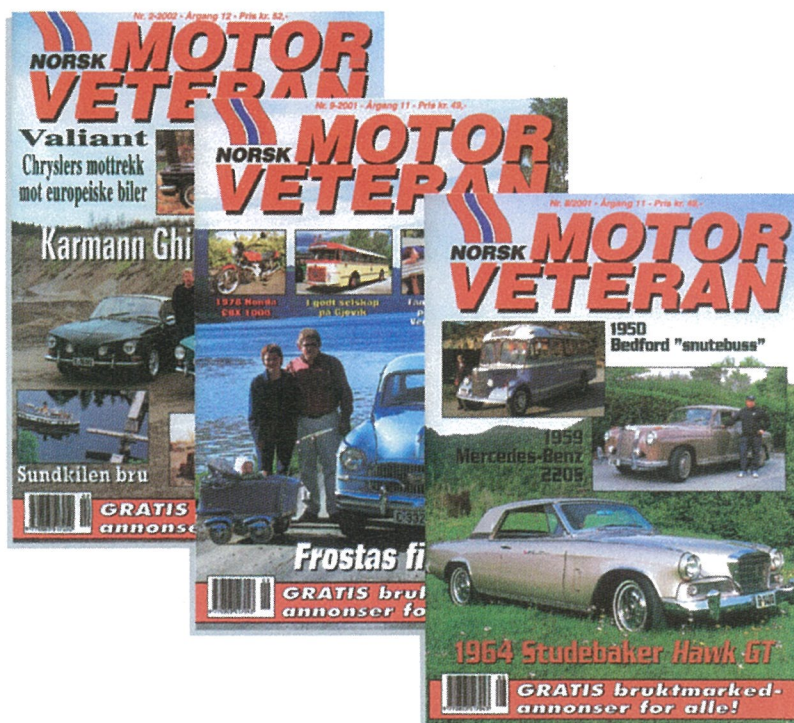
NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: norskmo@online.no

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



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**
er:

Christian Christensen

Gudolf Blakstadsvei 30, 1392 VETTRE

Tlf.: 66 78 35 97

E.mail: chrrhc@online.no

Send inn stoff før 15. august 2003.

