

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2007 - 36. ÅRGANG



Medlemsblad for

## Motorhistorisk klubb - Drammen

**FLÅKLYPA GRAND PRIX 2007**





# Motorhistorisk klubb - Drammen

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

## I STYRET:

### Formann:

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

### Nestformann:

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

### Sekretær:

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

### Kasserer:

Stian Olsen  
Møllenhofveien 21, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 952 37 272  
[so@g-h.no](mailto:so@g-h.no)

### Styremedlem I:

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

### Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen  
Amtm. Blomsgt. 20, 3015 Drammen  
Tlf. 907 23 902  
[jhornbol@online.no](mailto:jhornbol@online.no)

### Varamann:

Nils Petter Danielsen  
Bedehusgata 10, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 32 87 83 79 - 480 38 405  
[nipdan@online.no](mailto:nipdan@online.no)

### Forsidebildet:

Nyrestauret Tempo Corvette 300  
1965 modell, tilhørende Kjell Thon  
på Vikersund.

### Redaktør for dette nummer har vært:

Svein Erik Finnerud og Kjell Thon

## UTVALG:

### Teknisk/forsikringskomite:

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

### Løpskomite:

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

### Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98  
Tore Fridheim 958 73 529

### Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

### Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

### Valgkomite:

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

## MOTORHISTORIKEREN

E-mail: [motorhistorikeren@lmk.no](mailto:motorhistorikeren@lmk.no)

### Redaksjonsmedarbeider:

Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240

### Redaktører i 2007 er:

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



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





## Nå er det sommer!!

Nå har vår toppsesong startet. Medlemsmøtet i mai, som var en kjøretur med våre gamle kjøretøyer, ble en suksess til tross for at regnet hang rundt åsene. Bort i mot 30 kjøretøyer var med på turen. Jeg regner med at turen blir omtalt et annet sted i bladet så jeg skal ikke dra noe mer om det, men ordentlig moro var det med så godt frammøte.

Sommeren høydepunkt for meg og en del andre medlemmer blir Norgesløpet i Trondheim. Vi blir vel rundt 9 biler fra vår klubb som kommer til å bruke en ukes tid på turen. På vei til Trondheim blir det

Gudbrandsdalen med overnatting på Hjerkin. Etter løpet går turen antagelig vis med Hurtigruta til Kristiansund hvor vi videre kommer til å kjøre Atlanterhavsveien, ta turen via Geiranger osv. VI GLEDER OSS.

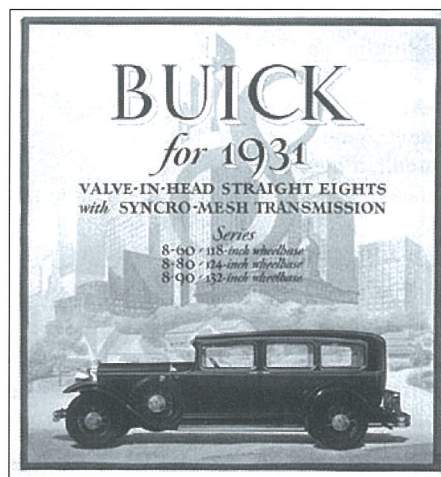
Vi håper været blir like flott som til Voss i fjor, men kan vi ha sånn flaks da?

”Burd prosjektet” har kommet et steg videre og vi håper å informere mer om det i nærmeste fremtid.

Før vi møtes neste gang har allerede ”Spiralløpet” gått av stabelen og jeg håper virkelig du er med enten som deltager, postmannskap eller bare tilskuer.

Jeg ønsker dere alle en god sommer med forhåpentligvis mange flotte kjøreturer med ”den gamle”

Jan Roger Sand Olsen  
formann



## *Du kan ingenting ta med deg dit du går ...*

Alle skal vi før eller siden forlate denne jord, og vi kan ikke ta med oss noe dit vi eventuelt kommer etterpå. De biler, restaureringsprosjekter og delesamlinger vi har må vi overlate til neste generasjon. Det er også et faktum at gjennomsnittsalderen er ganske høy blant veteranbilfolket, og at antallet biler og prosjekter som blir 'foreldreløse' bare vil øke. Samtidig er det vanskelig å få rekruttert å få yngre folk til miljøet. Dette har mange årsaker, én av dem er mangelen på rimelige og greie prosjekter.



Derfor vil jeg bringe videre en idé som et fornuftig menneske la fram på et av våre 'skravlemøter' på Langebru: Alle som har prosjekter og delelagre de ikke lenger orker å gjøre noe med, burde gi dem bort gratis til yngre veteranbilinteresserte.



Man må se i øynene at salgsværdien av mye av dette egentlig er svært liten, og at tingene etter hvert kan havne på søppelfyllinga hvis ikke en ekte entusiast tar hånd om dem. Da er det bedre å gjøre en god gjerning som kan sikre etterveksten i veteranbilmiljøet.

For egen regning vil jeg legge til at den som pga. av alder og dårlig helse ikke lenger bruker sin

veteranbil, bør selge den til en seriøst interessert person før det er for sent. Og man skal ikke tro at bilen alltid representerer en kjempeverdi. Den er bare verd det som en eventuell kjøper vil betale.

Det er mye lettere for en som er kjent i veteranmiljøet å få solgt en gammel bil til en bra pris, enn det er for arvinger eller bobestyrere å gjøre det. Jeg vil også minne om at det ikke er sikkert at ens egne etterkommere er seriøst interessert i veteranbiler, selv om de syns at en fin, gammel bil er 'kjekt å ha'.



De som ønsker å sikre veteranbilmiljøet for fremtiden og som er interessert å få de gamle bilene ut på veiene, bør tenke alvorlig på å få bilene og delene sine 'i sirkulasjon' før det er for sent. Ellers er det stor fare for at de havner de innerst i en garasje, hos en samler i Tyskland, - eller på Lindum.



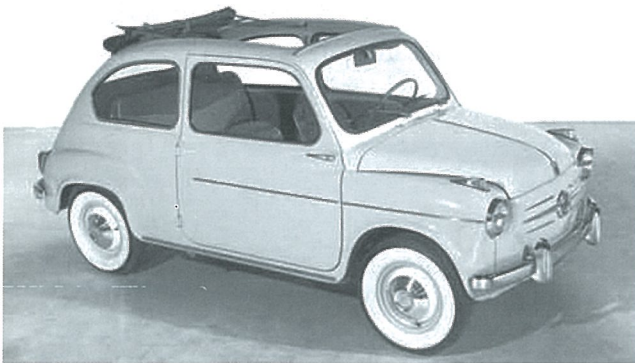
**Disse fire bildene viser hvordan det kan gå med prosjektene. SEF**

**Petter J. Brudal**



# FIAT 600

Fiat 600 dukket opp første gang på bilutstillingen i Geneve i 1955. Både journalister og publikum tok i mot den nye modellen fra Fiat med stor entusiasme - her var en praktisk bil for det bilhungrige bilinteresserte etterkrigs Europa.



## Første modellen med bakhengslede dører

Den gode mottakelsen på bilutstillingen viste at her hadde Fiat en suksess på gang. Produksjonen ble derfor prioritert, og den gikk opp fra 624 stk. pr. dag i starten til 839 pr. dag i 1957. På 12 mnd forlot over 300 000 Fiat 600 samlebåndet. Bilen var rimelig - den kostet faktisk mindre enn Fiat Topolino som hadde dårligere plass.

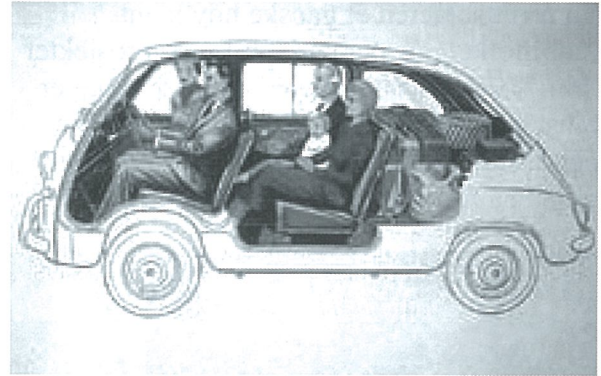


## Lokal 600. Eier Roy Hafslien.

Den lille motoren på 633 cc som var plassert bak ga god plassutnyttelse og viste seg å være driftssikker. Dessuten hadde den lille bilen bra kjørekomfort selv på dårlige veier (som var vanlig i Italia på den tiden). Små forbedringer

ble innført fortløpende - skyvevinduer ble byttet ut med sveivevinduer og bilen fikk også soltak som ekstrautstyr.

I 1956 kom det en ny modell i tillegg - Fiat 600 Multipla som kunne romme 6 personer. Multipla ble produsert til 1970 i et antall av 243 000.



## Snittegning av 600 Multipla 6 seter.

I 1960 ble Fiat 600D presentert på bilutstillingen i Paris. Det var en rekke forbedringer. Først og fremst var motorvolumet øket fra 633 cc til 676 cc, nå leverte motoren hele 29 hk. Toppfarten var nå 110 km/t mot 95 km/t tidligere.

Fiat 600 ble produsert frem til 18 mai 1969. 2 604 000 på 18 år da den ble etterfulgt av Fiat 850.



## Senere modell med framhengsled dører.

Fiat 600 ble også produsert på lisens i Tyskland som Neckar Jagst 770. Modellen solgte bra i Norge.

**Tekst og foto: [www.bilhistorie.no](http://www.bilhistorie.no)**



**BILFABRIKKER SOM ER BORTE**



*DKW*



*LLOYD*



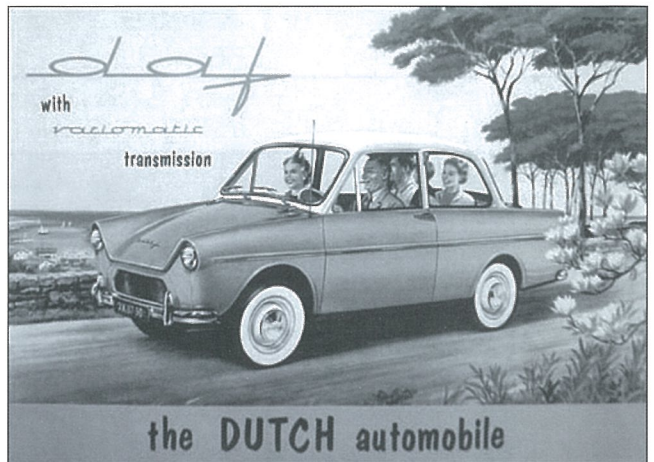
*GLAS*



*PRINCE*



*ISUZU*



*DAF*



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

Ta kontakt med:

**Jonny Hornbøll Olsen**

Telefon 907 23 902

**Priser for hele året 2007**

Helside	kr 2700,-
Halvside	kr 1800,-
Kvartside	kr 900,-
Åttendelsside	kr 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i svart/hvitt.

## Rekvisitapriser

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



Prisene gjelder så langt lageret rekker. Styret

## Rabattavtaler %

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

**Bilextra** Åssiden etter avtale.

**Rammeverksted Buskersud Storsenter** 30%.

**Bergerud Eft.** 10% på alle varer.

**Haraldsens Farvehandel** 15% på lakk,  
10% på andre varer.

**Mekonomen** 20%.

**Torshov rekvisita** 10%.

*Listen oppdateres fortløpende.*

## Motorhistorisk klubb - Drammen

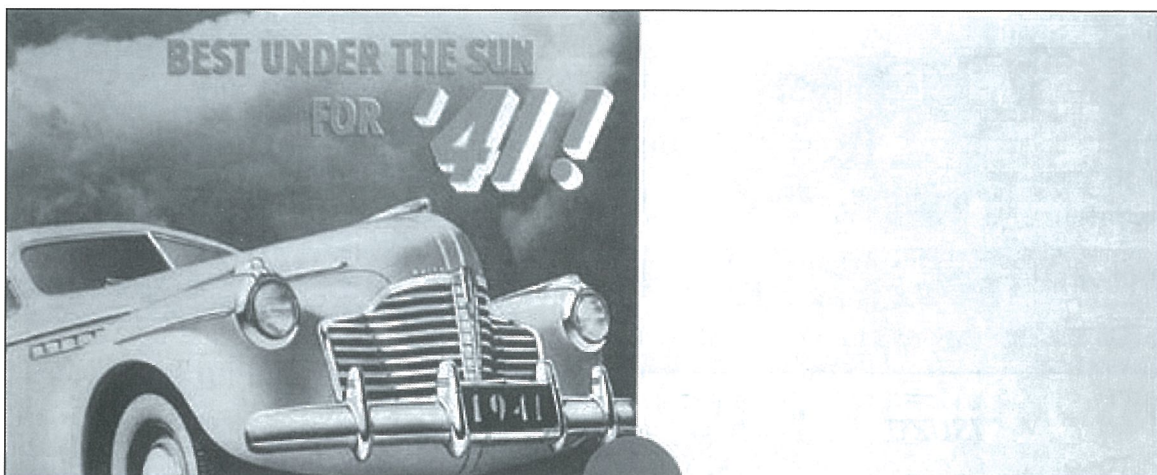
- Ett års medlemskap i klubben koster kr 275,- pr. år.
- Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august.
- Møtene begynner kl. 19.00.
- Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automasik årabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, 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



## LMK NYTT

### FJERNSTYRT HOVEDSTRØMSBRYTER

Det er nå mulig å erstatte den manuelle hovedstrømsbryteren med et relé, og få den godkjent under LMK Helforsikring. Dermed finnes det nå en løsning for de som har kviet seg for å montere en bryter i torpedovegg eller på annet sted i kjøretøyet.

Relé medfører at du slipper :

- \* hovedkabelen over deler av motorrommet
- \* spenningstap eller behov for større tverrsnitt med lang kabel
- \* problemer med å nå bryter fra førerplass

Løsningen er utviklet og testet av Claus Lund (Norsk Morgan Club) og Trond Solberg (Corvette Club Norway), og vil bli publisert på LMK's Internettssider. Besiktigelses-menn vil også få dette tilsendt.

Noe er likevel verdt å merke seg: 5-amper sikring monteres på styrestrømskretsens plusside så nær batteriet som mulig for god sikring mot bl.a. kortslutning.

Kjøretøyets eier har ansvaret for at bryteranlegget i alle detaljer er dimensjonert for den belastning som kan forekomme. Husk at 6 volt krever langt større dimensjoner enn 12 volt.

### MYE MER ENN "BARE" PENGER

Mange rister litt på hodet dersom de ikke sparer store summer ved å bytte til Tennant Forsikring. Men selv om du havner under gjennomsnittet på ca. 3000 sparte kroner ved flytting, så er det uansett kjempeviktig å flytte forsikringene til Tennant.

Én ting er at vi entusiaster aldri hadde klart å oppnå det vi har i dag dersom ikke godtgjørelsen fra forsikringen hadde gitt LMK økonomi til å kunne satse på systematisk lobbyvirksomhet

ovenfor myndighetene. Årsavgiften er dessverre bare en av mange utfordringer.

EU-direktiver kommer sigende i en tung og kontinuerlig strøm fra Brussel. Selv om de fleste er ufarlige for oss, så må disse følges med argusøyne for at våre motorhistoriske kjøretøy får unntak fra tekniske forskrifter inneholdende moderne krav.

Ved å flytte forsikringene til Tennant tar du samtidig din del av ansvaret for dette arbeidet!

En annen sak er at klubbene som eier LMK har gitt beskjed om at forsikringsordningen skal skreddersys for deg som motorhistorisk entusiast. Det betyr at LMK følger med på både prisutvikling og vilkår for de forsikringer du tegner.

LMK passer på! – kan være et godt slagord for økt trygghet deg som forsikringstaker via ditt medlemskap i en LMK-tilsluttet klubb.

For det tredje får LMK fortløpende beskjed om alle skader, og kan med sin egen skadebehandler ta tak i disse ved behov.

Forsikringen er kvalitetsikret av LMK, og husk at Tennant er det selskapet som har Norges mest fornøyde forsikringskunder! 97 % er fornøyd eller meget godt fornøyd med den behandling de opplever ved skade.

I tillegg har du som medlem av LMK-klubb krav på en lavere premie enn "alle andre". Dagbladets undersøkelse (nov. 2006) viser klart at Tennant Forsikring er det ene av de to billigste selskapene i en undersøkelse på 9 selskaper. Og da er vilkår og variabler på hus, bil, båt, hytte og reiseforsikring helt like! Men det absolutt beste er jo at sammenligningen er FØR du får din unike LMK-rabatt på hele 20%!

Dette gjør deg, og klubben/LMK til en suveren forsikringsvinner! Og når også 5% av premien du betaler inn til selskapet går videre til LMK og klubbene, får du dobbelt betalt. Denne godtgjørelsen går rett til arbeidet for å bedre og tilrettelegge forholdene for hobbyen

LMK.



## LANDSMØTET

### KLUBBEN DIN KREVER "STØ KURS"!

52 klubber med til sammen 83 delegater møtte på LMK's Landsmøte i Folkets Hus i Oslo lørdag 10. mars. Det har aldri tidligere møtt så mange klubber, men med tanke på at eier-klubbene i LMK-systemet øker i antall er jo dette en naturlig utvikling.

#### INNTEKTER

De store sakene var forsikringsordningen, og den internasjonale satsningen. Grunnet overgangen til Tennant Forsikring vil LMK i de første årene måtte påregne lavere inntekter. Men 2006 gikk bra, og i løpet av 2008 regner vi med å være på det inntektsnivå vi i hadde med If (per 2005). Egenkapitalen gjør at LMK har sterk rygg til å bære disse årene. Klubbene påla derfor LMK å opprettholde det samme aktivitets-nivå som LMK har hatt de siste årene, men være svært økonomisk fornuftig der dette var mulig.



#### ÅRSAVGIFTEN

Ikke minst betyr dette kamp mot årsavgiften, og søkelys på formues-beskatningen. Eiere av motorhistoriske kjøretøy opplever begge deler som urettferdig. Ikke minst fordi det koster allerede masse penger og tid til å restaurere og vedlikeholde de kulturhistoriske kjøretøyene. Og mange mener at dette egentlig er en type ivaretagelse av den norske kulturarven staten selv skulle bekostet. Men så gjør altså vi dette i stedet, og "belønnes" med skatter og avgifter.

Lobbyvirksomheten mot denne skjevheten opprettholdes.

Også det internasjonale innsatsnivået skal

oprettholdes. EU-direktiv, samt norsk tilpasning til disse må følges nøye for å unngå uheldige utslag for våre motorhistoriske kjøretøy.

#### LANDSMØTET OG "SERVICEBIL"

Det ble også stilt spørsmål ved den ordningen der klubbene ved løp skal stille med en servicebil. Deltakere skal informeres om at bergningsbil ikke skal tilkalles før dette er diskutert med arrangøren. Bergningsbil er dyrt i helgene da løp normalt går, og ofte kan arrangøren skaffe tilveie deler slik at deltakeren kan fortsette. I tillegg skal arrangøren ha en trygg oppbevaringsplass for kjøretøy som får motorstopp eller av andre grunner ikke kan fortsette. Dette for at en eventuell hjemtransport av kjøretøy til deltakers adresse kan gjøres på en virkedag som kan bety 50% av prisen i forhold til helgetakst. Følgende presisering er gjort ovenfor klubbene: Servicebilen kan være en vanlig følgebil, men noenlunde utstyrt til å takle de vanlige problemene kjøretøy opplever under løp. Verktøykasse, startkabler, ekstra batteri og lignende utstyr bør være med. Det kreves altså IKKE bergningsbil. En trygg oppbevaringsmulighet for et kjøretøy i et døgn eller to er også viktig.

Merk uansett at det viktige med de nye reglene er å ha den nødvendige samtalen mellom arrangør og deltaker FØR bergningsbil tilkalles. Det kan jo hende at det er enkelt å fikse det som er skjedd!

#### NY BUSSFORSIKRING

Gla'melding til bussfolket! Det vi aldri klarte med If for bussentusiastene, har vi nå klart i løpet av kort tid med Tennant. LMK Helforsikring for buss inklusive ansvar for alle passasjerer i henhold til antall tillatte sitteplasser. Ståplasser er ikke dekket. Det har vært et ønske om dette i årevis fra blant andre Rutebilhistorisk Forening og SamSør Agder, og det er derfor svært hyggelig å kunne annonsere at denne er virksom allerede fra i år. Så nå er det bare å be en besiktigelsesmann om å fylle ut besiktigelsesskjemaet for bussen, og sende denne med søknad og bilder inn til oss. Husk å ta flere bilder enn de nødvendige 10 som for bil. Det er noe mer å dokumentere når det gjelder lange, flotte busser.... Årspremie for busser fra 1960 og opp til 1977 vil i utgangspunktet være kr. 625. (Forsikringssum inntil kr. 150.000.)

Årspremie for busser fra 1959 og eldre vil i utgangspunktet være kr. 815. (Forsikringssum er inntil kr. 250.000.) Grunnen til at premien er noe høyere for eldre busser er fordi ansvarsdelen koster mer for eldre kjøretøy enn for nyere. For høyere forsikringssum betales det kr. 135 for hver økning på kr. 50.000. Uansett alder.



## LMK BØR ANMELDE.....

mener en rekke oppgitte medlemmer som i løpet av vinteren og våren har vært i kontakt med LMK. Både disse (og LMK's styre) er provoserte over hva If får seg til å gjøre! I Forsikringsbeviset under rubrikken "Sum årspremie" som sendes kunder som tidligere hadde LMK Forsikring på sine kjøretøy via If, forsøker selskapet seg på denne fullstendig villedende teksten :

"FORSIKRINGSPREMIEN ER BEREGNET I HENHOLD TIL MEDLEMSAVTALE MED LANDSFORBUNDET FOR MOTORHISTORISKE KJØRETØYKLUBBER (LMK). VED OPPHØR AV MEDLEMSKAPET I LMK, OMBEREGNES FORSIKRINGSPREMIEN OG EVENTUELLE MEDLEMSFORDELER OPPHØRER."

Hvilken medlemsavtale er dette? Mener If den avtalen de selv sørget for å avslutte i 2005 da de fikk fyken av landsmøtet i LMK? Fordi klubbene ikke godtok et ultimatum fra If om "500.000 kroner i mindre godtgjørelse, ellers....." for den gode forsikringsjobben besiktigelsesmennene, klubbene og LMK gjør?

Med all respekt å melde; teksten i forsikringsbeviset er i beste fall det rene pølsevev...

Tilbakemeldingene vi har fått fra klubbmedlemmer er at If med denne teksten gir et inntrykk av at samarbeidet med LMK er i sin skjønneste orden. Bruken av LMK's navn i forsikringsbeviset medfører faktisk at mange tror at avtalen med If fortsatt er aktiv, og at Tennant Forsikring kun er et ekstra selskap klubbene og LMK samarbeider med.

### LAGER UNØDIG FORVIRRING

Uansett baktanker er det helt klart at denne teksten bidrar til å skape forvirring som skader medlemmene, klubbene og LMK. LMK og klubbene går glipp av godtgjørelse, og et utall medlemmer som blir i If ender sannsynligvis opp med å betale mer for sin samlede portefølje av skadeforsikringer, enn de ville gjort med LMK's solide samarbeidspartner Tennant. LMK er på

vegne av klubbene nå så kraftig provosert over misbruket av LMK's navn at det må advokat inn i bildet. Det er kjempeleit at vi nå er nødt til å bruke masse penger på grunn av den finske forsikringsgiganten. Men hvis det er Davids kamp mot Goliat som må til, så er det slik det må bli. Vi minner for ordens skyld om at den kampen vant David....

### HVA ER RIKTIG?

Vi ber medlemmer som fortsatt har sine kjøretøy i If vurdere om de er tjent med et selskap som bruker tekster som kan bidra til å skape et annet inntrykk enn virkeligheten.

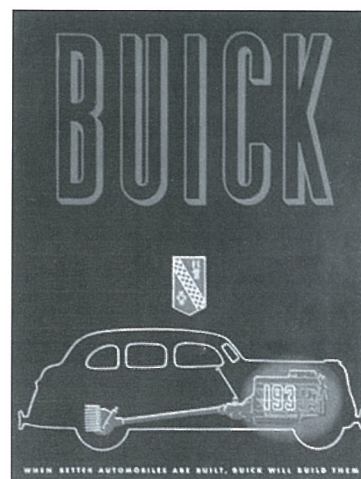
Vit at det du leser i forsikringsdokumentene fra Tennant og LMK – er korrekt. Generelt minner vi om at Tennant ikke skrur opp premiene unødig fra år til år.

### SJEKK SELV!

LMK sjekker jevnlig pris og tilbud. Daglig leder i LMK (postnr. 0576 Oslo) fikk 23.4 oversendt et tilbud fra If med alle rabatter for sin portefølje med 2 x ulykke, 3 x barneforsikring, hus/garasje, 3 bruksbiler og 2 veteraner. Pris: kr. 26.000. Porteføljen koster i Tennant kr. 20.700 for så å si nøyaktig det samme! Daglig leder har jobbet med forsikring i årevis, og kan dette med vilkår og ulike parametre.

En så stor gevinst er over gjennomsnittet. Men de tilbakemeldinger kontoret får fra klubber og hundrevis av enkeltmedlemmer viser at det er tusenlapper å spare ved å flytte alle forsikringene. Og dét er gode penger å ta med seg i denne hobbyen!

Tennant Forsikring tlf: 22 47 91 10



## Opel Rallye Kadett fyller 40 år.

Allerede fra introduksjonen hadde private tyske rallyførere brukt Opel Kadett til løpskjøring. Disse kom med tallrike oppfordringer til Opel om å komme med en kraftigere modell med mer sportspregede egenskaper.

Svaret ble Rallye Kadett. Den første Rallye Kadett rullet av samlebåndet i Bochum i november 1966 - og rett inn i hjertene til talløse bilsporetelskere. Opel hadde utstyrte coupé-versjonen av Opel Kadett med en 1,2 liter SR-motor, sporty interiør og et ekstriorerdesign som vitnet om Rallye-egenskaper.



I tillegg til å sikre eierne mye kjøreglede, var nykommeren første medlem i den sportslige delen av kompaktklassen og forløperen til dagens avanserte Opel OPC-modeller.

Rallye Kadett 1,1 liter med 60 hk nådde en toppfart på 148 km/t og kunne kjøpes for ca 7 175 tyske mark. Den hadde bremseskiver foran og tokrets bremsesystem med bremseforsterker som standard. For å sikre godt grep i kritiske situasjoner, var Rallye Kadett utstyrt med 155 SR 13 dekk på brede, sølvgrå sportsfelger. Eksteriøret var lett gjenkjennelig med sort dekor på panseret og doble sidestriper. Hele utseendet bar bud om at Rallye Kadett tok sikte på å bli en seriøs deltaker i racing- og rallysegmentet. Bilen hadde også et sporty interiør, med mange detaljer i matt sort. Standardutstyret omfattet sikkerhetsratt med tre metalleiker, turteller, oljetrykksmåler og amperemeter. "Rallye" sikrer suksessen

Nykommeren realiserte sine ambisjoner fra starten. Fra slutten på 1960-tallet tok den mange

rally-seiere, både nasjonale og internasjonale. For eksempel ble Rallye Kadett klassevinner i det 21. Internasjonale Rally Lyon/Charbonniere-Stuttgart/Solitude og det 30. Internasjonale Rally Wiesbaden i 1968.

Bare ett år senere beviste Kurt Waldner og Hans Vogt at Opel Kadett var både sporty og driftssikker da de vant det 13. ADAC Tour d'Europe, et utfordrende rally på 14 000 kilometer gjennom Europa og Lilleasia. Blant rallybragdene vil vi også fremheve 11. plassen til Ragnotti/Hermonier med Rallye Kadett 1900 i Rally Monte Carlo i 1970, som plasserte dem jevnt med Porsche med sekssylindrede motorer også til hverdags. Den kompakte, sporty bilen matchet sine rivaler også til hverdags. Til forskjell fra mange av konkurrentene kunne den 4,18 meter lange bilen by på komfortabel plass for fire voksne. I tillegg hadde den fordeler som lite vindstøy og høy kvalitet.

Høsten 1967 lanserte designerne en enda kraftigere "Rallye" med en 1,9 liters S-motor med 90 hk, kjent fra Opel Rekord. Dette ga ytelse på sportsbilnivå, med akselerasjon fra 0 til 100 km/t på 13 sekunder og toppfart på 168 km/t.

Også LS-Rallye Coupé, som ble introdusert høsten 1968, vakte oppsikt. Med bratt skrånende bakvindu brakte den det karakteristiske, sporty designet et skritt videre.

Takket være både krefter, design og rallyegenskapene, var Rallye Kadett B en salgssuksess helt til produksjonen sluttet i juli 1973. Totalt ble det produsert 100 000 enheter ved fabrikken i Bochum.

De nåværende OPC-modellene er verdige arvtakere til den tidlige Opel-modellen. Opel holder fast ved sin filosofi om å kombinere praktisk bruk i hverdagen med topp ytelse og en særpreget silhuett i sine OPC-modeller (Opel Performance Center) Astra, Vectra, Vectra stasjonsvogn, Meriva og Zafira, som alle kan skryte av dynamisk design og masse kjøreglede. **Teksten er hentet fra [www.bilhistorie.no](http://www.bilhistorie.no)**



## NORMANN BILVERKSTED AS

Ing. Rybergs gate 99, 3027 Drammen

REP. AV ALLE TYPER LETTE KJØRETØY



TLF. / FAX : 32821801  
post@normannbilverksted.no  
JAN-ROGER: 90136907



**SJEKK PUNKT**  
Bilverksted



**Norges Bilbransjeforbund**

## 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

## Bremse- og Clutchservice



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

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



## DEKK - FELGER

- Kontakt oss  
- det lønner seg

Små annonser –

Små priser

**bilringen a/s**

Tollbugt. 35, Drammen  
Tlf. 32 25 44 30

## 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



### NOEN VETERANBILLØP 2007

**13 JUNI. Østfoldløpet.** Kontakt: Arnfinn Hansen, tel: 95795875.

**30 JUNI. Hamarløpet.** Kontakt: motorveteranene.hedmark@online.no

**30 JUNI. Museumsløpet.** Start fra Horten Bilmuseum kl. 1000. Mer info: hovk@lmk.no <http://hovk.lmk.no> eller kontakt Bjørn, tel. 91122968.

**14 juli. Sjøormløpet.** Start fra Dyrskuplassen kl. 10.00. Kontakt: Bjørn Arild Hagen, tel: 35050071 (e. kl. 1700) epost: aasmubr@online.no . Eivind Torsdalen, tel. 91140000, (e. kl. 1700) epost: eitorsda@online.no

**21 JULI. Gladløpet i Stavern.** Start fra Hotell Wassilioff kl. 1300. Fremmøte i god tid før start. Kontakt: Fred Olav Døvle tel. 33116414 / 9585984.

**30 JUNI Firdaløpet.** Kontakt: Rune Helgås tel: 99341280 eller epost: opelP2@hotmail.com

**11 AUGUST. Kongsbergknekk.** Ingen forhåndspåmelding. Fremmøte Magasinparken. Info: <http://kas.lmk.no>

**12 AUGUST. Lillehammerløpet.** Kontakt Jan Vidar Lie Pedersen, tel. 61254441 eller [jan.vidar.lie.pedersen@c2i.net](mailto:jan.vidar.lie.pedersen@c2i.net)

**18 AUGUST. Spiral-løpet. Elvefestivalen i Drammen.** Åpent for alle kjøretøyer eldre enn 30 år. Påmelding ved fremmøte Drammen Park kl. 1000. Løypelengde 50 km. Egne oppgaver for barn. Kontakt: Jan Roger Sand Olsen, tel: 9051983 evt. tel: 32878576 (kveld), epost: jarsan@online.no

**18 AUGUST. Romeriksløpet.** Start er klubbhuset i Maura. Kontakt Kontakt Per Vegell tel: 92630200 / 63998530 eller Knut Solum, tel: 92215333 / 63968862.

**18-19 AUGUST. Greta Molanders Æresløp.** Start i Hamar, overnatting i Sunne, og målgang i

Kongsvinger. Kontakt Reidunn Ingvoldstad, tel. 91757937.

**24-26 AUGUST. Japantreff 2007.** Sted: Norsjø Ferieland på Gvarv. Hytter og annen overnatting bestilles direkte på tel. 35958430. Fellsbespisning lørdag kveld bestilles på tel. 32783983. For mer info epost: [datsun\\_pmc\\_reg@hotmail.com](mailto:datsun_pmc_reg@hotmail.com) eller [sefinner@online.no](mailto:sefinner@online.no)

**25 AUGUST. Bilens Dag.** Sted: Sarpsborg Sentrum. Kontakt: Arnfinn Hansen, tel: 95795875.

**1 SEPTEMBER. Vinterbroløpet.** Påmelding ved oppmøte på Vinterbro Handelpark kjøpesenter. Mer info Tor Olav Stræte, [renaulttor@yahoo.no](mailto:renaulttor@yahoo.no) , tel. 90980811. Helge Smogeli, [helsmo@online.no](mailto:helsmo@online.no) , tel. 90571597

### DELEMARKEDER 2007

**9 JUNI. Romeriksmarkedet.** Sted: Kulmoen Travbane, Vormsund. Kontaktperson Per Vegell tel: 92630200 / 63998530 eller Tor Kristiansen tel: 9062491 / 63972611.

**4 AUGUST. Mjøsmarkedet.** Kjempestort delemarked på Biri Travbane. Kontakt: Ketil Raaum, tel: 61191675

**18 AUGUST. Delemarked. BIRKELAND.** Kl. 8.30. Kontakt: Håkon Omland, tel: 90095891.

**25-26 AUGUST. Bilutstilling og loppemarked.** Sted: Tønsbergs messeområde Hall A.

**2 SEPTEMBER. Høstmarkedet.** OBS Sarpsborg. Kontakt Vidar Thorn, tel: 90570367.

**2 SEPTEMBER. Delemarked.** Sted: Hedrum Bygdetun kl. 10.00. For mer info kontakt Jan Tore Andersen, tel. 98492834 eller 35940833. Epost: [saab92@online.no](mailto:saab92@online.no)

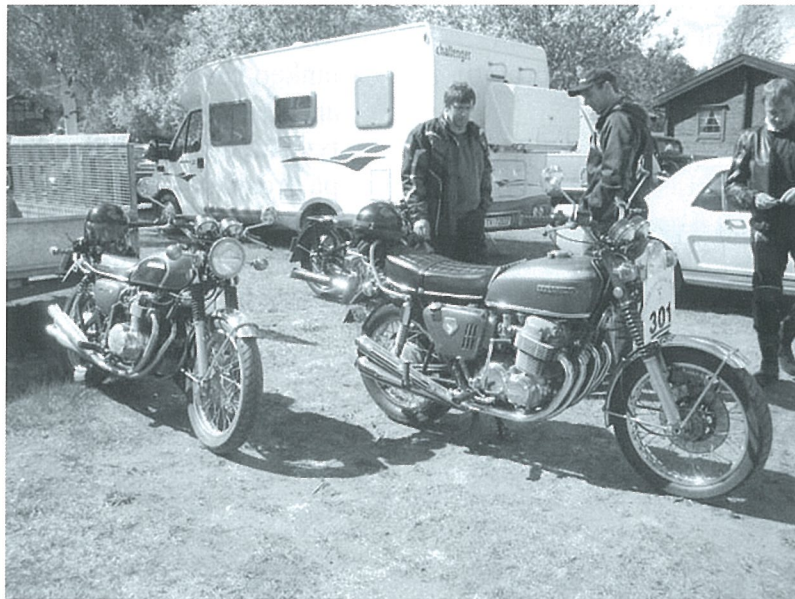
**15 SEPTEMBER. Høstmarkedet, Ekeberg Oslo.** Kontakt tel: 23380510, epost: [n.v.k@online.no](mailto:n.v.k@online.no)



## ***MHK DRAMMEN***

inviterer til  
kveldstreff for to-hjulinger i

**Hokksund sentrum**  
**onsdag 13. juni 2007 , kl 18.00 – 21.00**



Dette er et uhøytidelig treff uten noe formelt program. Tanken er å samle eiere av eldre mopeder, scootere og motorsykler i distriktet til en uhøytidelig sammenkomst, med meningsutvekslinger og ”brobygging” på tvers av interesseområder og merkeklubber. Dersom responsen blir god, kan dette på sikt kanskje være starten på et videre samarbeid, for eksempel et løp utelukkende for to-hjulinger.

Treffet finner sted i Hokksund sentrum, vis-à-vis den tidligere Sorenskrivergården / Nøstetangen Glass.

På dette stedet har det i flere år vært avholdt uformelle kveldssamlinger for alle typer veterankjøretøy. Den **13. juni** er det meningen at to-hjulingene skal stå i fokus.

Ta med termosene og nistepakke og kjør en tur til Hokksund denne kvelden !

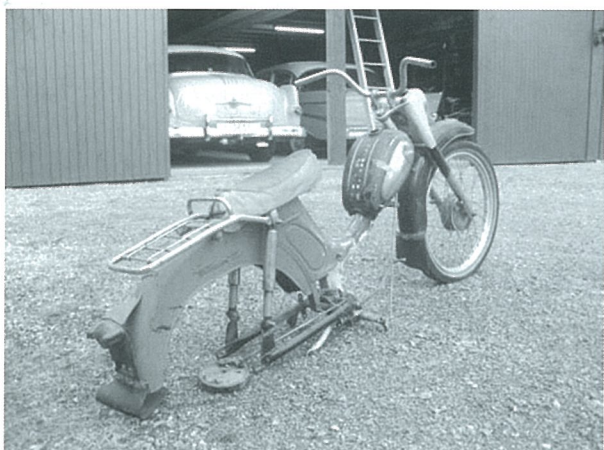
**PS: Dersom været er svært dårlig denne ettermiddagen, forskyves arrangementet to uker frem, til 27. juni !**

**Hilsen Motorhistorisk Klubb Drammen**

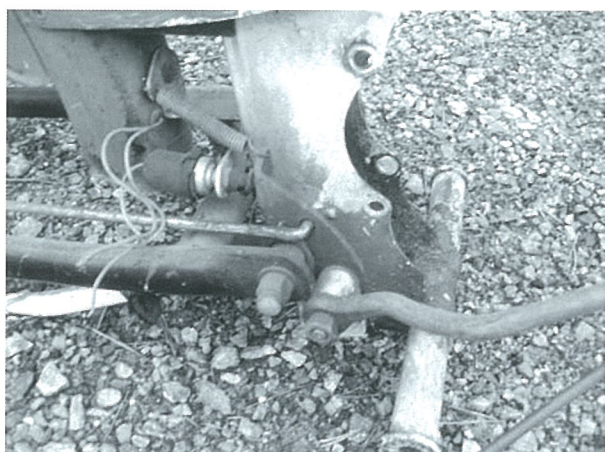


## Tempo Corvette 300

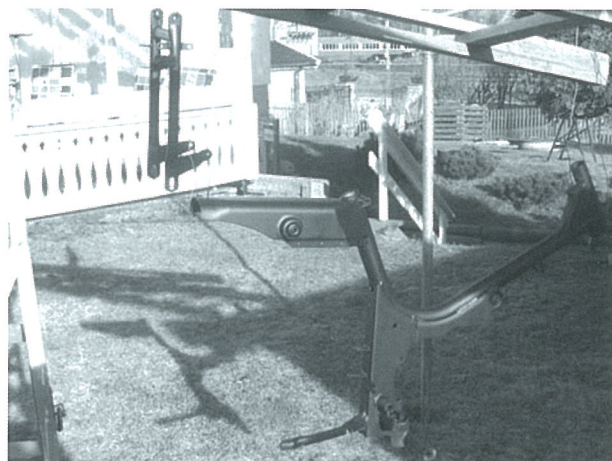
Corvette må vel sies å være den norske folkemopeden fremfor noen, og har i flere tiår vært et vanlig syn langs norske veier, med alt fra fartssugne 16-åringer til giktbrøtne 80-åringer bak styret. Mopeden er altså ingen eksklusivitet innen veteranmiljøet, men en viktig representant for den norske kjøretøyparken i etterkrigstiden. Corvette var den første mopeden fra Øglænd uten pedaler, og kom på markedet i 1960, da som modell 240 med viftekjøling, kickstart og tre gear betjent fra styret. Fra 1962 kunne du kjøpe modell 300 med 4 gir betjent med foten samt større bremses og nav. Svinggaffel var i bruk til 1964.



Mopeden på bildet er en 1965-modell Corvette 300 og tilhører undertegnede. Det er ikke alltid arbeidslysten er på topp når de mørke kveldene setter inn, men i november i fjor høst hentet jeg ned restaureringsobjektet fra garasjeloftet, der det hadde samlet støv i noen år.

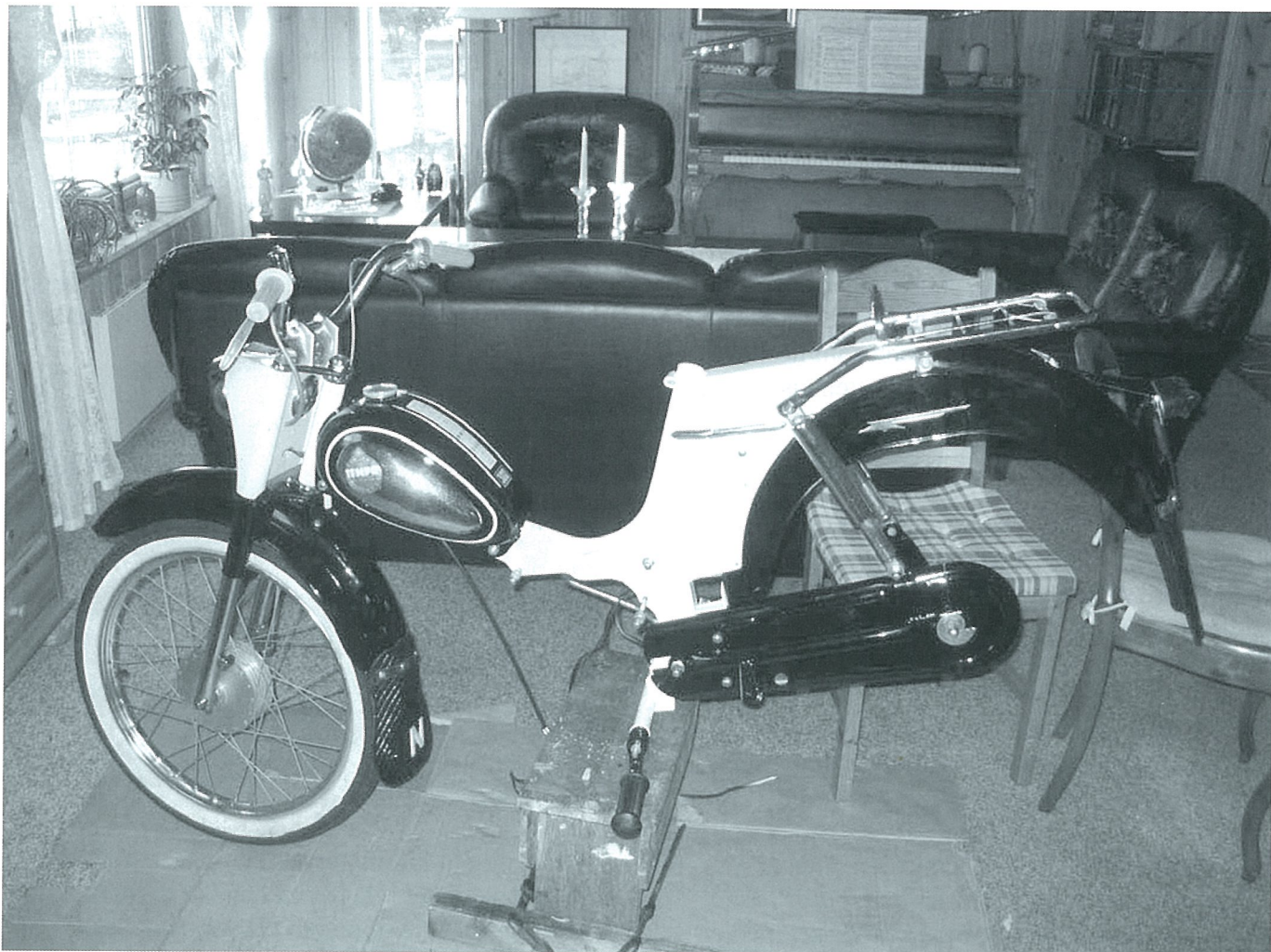


De som har vært med i MHK Drammen i noen år, husker helt sikkert Harald Amundsen fra Borre. Harald var medlem i klubben i mange år, og drev et lite moped- og motorsykkkelverksted i det lille tettstedet Kirkebakken i Borre kommune, ikke langt fra Borrehaugene. I august 1987 var tre entusiaster fra Modum nede hos Amundsen for å kjøpe deler, og den ganske ukomplette Corvette'n ble med på tilhengeren hjem. Den var ikke særlig pen å se på, og blant annet malt med noe som lignet brun dekkbeis. Men den inneholdt også en del bra deler, og tanken var å restaurere den når jeg fikk tid og anledning (hørt den før?). Det gikk altså nesten tyve år, og tilfældigheter ville det til at jeg startet på prosjektet. Jeg tenkte litt på å selge den ukomplette mopeden og kjøpe et bedre eksemplar, men det er jo ikke så morsomt som å bygge en på egen hånd.



Det å lete frem deler er morsomt, men også ganske tidkrevende, og tanken var at det aller meste, ned til skruer og bolter, skulle være så originalt som mulig. Etter å ha samlet på Tempodeler i mange år, har det også blitt noen deler til denne modellen, og det aller meste dukket opp i egne hyller. Faktisk så er det eneste jeg har kjøpt to nye slanger, speedometerwire og dekalere. Jeg valgte å lakkere mopeden i de mest vanlige Corvette-fargene sort og hvit, som også var originalfargen på dette eksemplaret. Andre fargealternativer på Corvette er helhvitt, topas (bronsefarge)/hvitt og rød/hvitt, avhengig av årsmodell. Jeg har brukt vanlig to-komponent akryllakk.





**Undertegnede har ikke piano i garasjen ! Det sure været i slutten av påsken gjorde at jeg bar den ukomplette mopeden inn i stua og foretok en del monteringsarbeide der.**

Nå som mopeden er ferdig, blir det nok til at den settes vekk inntil videre. Jeg har ikke lyst til å betale nesten 400 kr i årsavgift for å kjøre 50 eller 100 km. Det blir dyre mil. Men håpet er at den urettferdige avgiften en dag blir fjernet, og da vil du kanskje oppleve å se en godt voksen herre med ryggsekk og hjelm à la Basse Hveem frese rundt på skogsbilveier i Modumtraktene med et selvtilfreds smil og en nonchalant holdning til blåøyk og CO2-utslipp!

PS: Ser du nøye på bildet, ser du kanskje at bakstykket på potta ikke er av korrekt utførelse. Den skal ende i en spiss tut. Har du en slik en med diameter på 65 mm, har du samtidig en kjøper !

KT

## ***HVA ER DETTE?***

Under en Telemarkstur i vår fikk vi øye på denne doningen, litt vest for Seljord. Har jorden hatt besøk av Marsboere? Eller er det en ny miljøbil fra Japan? Er det noen av leserne som vet hva det kan være? Hva er drivkilden?



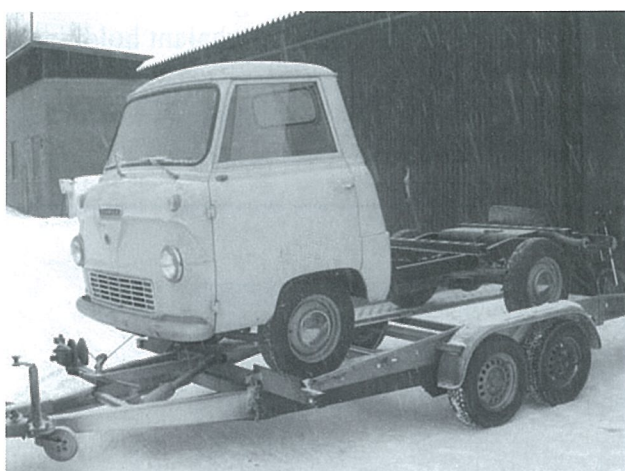
## Snerten vedbil

En annonse i Veteranbørsen viste denne lille Ford Pick Up'en. Øivind Thon har en tilsvarende bil stående, og tanken var at to biler kunne til sammen kunne bli én komplett og bra bil. Da vi kom frem til Lillehammer, for øvrig på et skikkelig snøføre, så vi raskt at denne bilen var altfor fin til å demonteres på noen som helst måte. Bilen var, som bildet viser, uten lasteplan, men ellers helt komplett.

Bilen er en 1963 modell Ford Thames Freighter 800, en modell kalt 400 E, og som Ford bygde i England fra 1957 til 1965. I denne perioden hadde Ford ennå ikke satset så bevisst på verdensmodeller, og bygde altså denne typen i England, samtidig som de bygde Taunus Transit i Tyskland. Høsten 1965 ble den mer velkjente Transit-typen med kort snute lansert, og de tyske og engelske versjonene av disse var like å se på, men hadde helt ulike motorer.

Men tilbake til den lille Thames'en. Den er utstyrt med 1,7 liters motoren fra Consul Mk. 2, og '63-modellen har tretrinns gearkasse, med en komplisert overføring til rattgearet, som kan stille til litt besvær.

Bilen finnes i flere versjoner, blant annet varebil og minibuss. Dere kjenner jo den grå bussen til Lars Petter i klubben.



På bilen vi hentet, ble visstnok lasteplanen demontert etter bare et par år, og planen var at

bilen skulle bygges om til torgbil, med kasse bakpå. Imidlertid døde eieren, og bilen ble

stående. Skvettlapper, baklamper, skruer og bolter som var demontert, men som fulgte med, indikerer at bilen har vært lite i bruk, og det er



sannsynlig at kilometerstanden på ca 30 000 km faktisk stemmer. Når bilen har fått ny plan, vil i hvert dette bli en morsom bil som kan brukes til å frakte ved til peisen og mer tvilsomt skrot hjem fra Biri eller Ekeberg.



På vei hjem fra Flåklypa så vi denne varebilen med høyt tak, ombygget til campingbil. Bilen er til salgs og står noen kilometer nord for Fagernes. Ideell doning dersom du har tenkt å ta en tur til Aidsfield en gang i fremtiden !

KT



## **MA Metallock®**

Metallock Norge reparerer sprekker i støpejern ved hjelp av Metallocking, syng av støpejern. Over 50 års erfaring! Kom til oss når du trenger hjelp til følgende:

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

**[www.metallock.no](http://www.metallock.no) - din reparasjonspartner!**

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



## **GETHUS TEXACOSTASJON**

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

**Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.**

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

Nordens mest solgte motorbehandling.

**QMI**  
**MOTOR  
BEHANDLING**  
*MED PTFE*

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

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

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

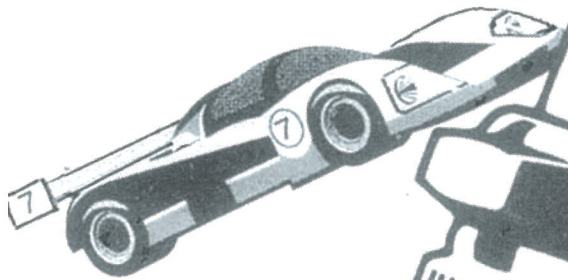
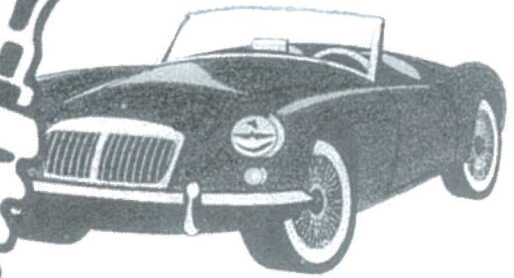
Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

**QMI Scandinavia**

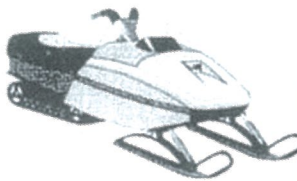
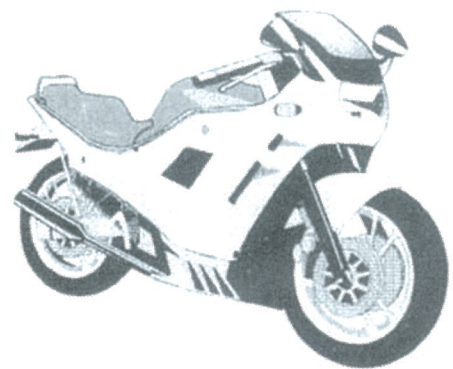
Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



# PROBLEMLÖSER'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



RENAULT Dauphine 1961 modell. Original stand. Full historikk fra ny. STAR 1924 modell. "Delebil". BUICK 1928 modell. Påbegynt restaurering. VOLVO last N84 1964 modell. Henvendelse: Bjørn Lund. Tlf. 90 53 76 29. E-post: [bjorn-l\(a\)online.no](mailto:bjorn-l(a)online.no).

ØNSKES KJØPT. Omformer fra 6 til 12 volt. Mascot eller lignende. Skal brukes til bilradio. Henvendelse: Kai Letmolie. Tlf. 32 83 57 55 – 47 67 80 41. E-post: [mletmolie\(a\)hotmail.com](mailto:mletmolie(a)hotmail.com)

**VERKSTEDSHÅNDBØKER:** Datsun/PMC Registeret kan selge originale Datsun verkstedshåndbøker og motorbøker (Engelsk tekst) for kr.250,- per. stykk (Kr 150,- -200,- for motorbøkene) pluss porto og oppkrav. **VI HAR TIL ALLE MODELLER MELLOM 1964 OG 1990. Vi har også fått inn mye nye instruksjonsbøker og eldre brosjyrer. HENV. Datsun/PMC Registeret. Tlf. 32 78 39 83. E-Post: [sefinder\(a\)online.no](mailto:sefinder(a)online.no)**

**DIVERSE NYE OG BRUKTE DELER TIL ALLE DATSUNER MELLOM 1964 OG 1985.** Fronter, skjermer, innerskermer, bakskermer, panser, dører, koffertlokk, bakluker, støtfangere foran og bak, kanaler, ruter, lister, lamper, slipesett, toppakninger, lager, simmerringer, releer, brytere, instrumenter, opphengskuler, endeledd, kjøleslanger, luftfilter, stifter, rotor, fordelerlokk, klips og mye annet **Datsun/PMC Registeret. Tlf. 32 78 39 83. E-Post: [datsun\\_pmc\\_reg\(a\)hotmail.com](mailto:datsun_pmc_reg(a)hotmail.com)**



## Spiral-løpet 2007

Under kulturarrangementet «Elvefestivalen» 18. august 2007 (ca. 52 000 besøkende i fjor), innbyr vi til veteranløp åpent for alle kjøretøy eldre enn 30 år.

**Start og mål i Drammen park.** (Det blir skiltet fram til start)

Arrangementet byr på opplevelser for hele familien og egne barneoppgaver. Påmelding ved start.

Startkontingent kr. 200. Oppmøte kl. 10.00.

### Motorhistorisk Klubb Drammen

Postboks 2193 Strømsø, 3003 Drammen.

Nærmere opplysninger:

Jan Roger Sand Olsen

tlf: 32 87 85 76/905 19 083

(etter kl 17.00)



## NYTT MOTORMUSEUM I LIER

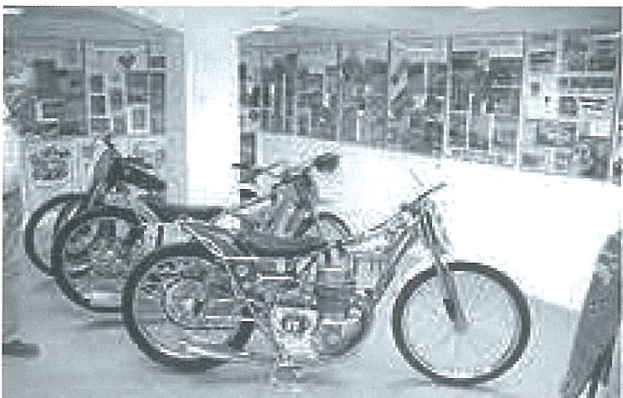
Etter 10 års innsats kunne Hans Erik Fuglerud endelig åpne sitt nye motorsportsmuseum på Fuglerud Gård i Lier. Selv har han kjørt motorsykkel i over 40 år og og samtidig tatt vare på ting av motorhistorisk betydning. Nå har alt blitt samlet og stilt ut til glede for alle med interesse for motorsportshistorie.



*Publikum koste seg i det fine været under åpningen av museet*



*Motorsportshistorien godt dokumentert*



*Flere spennende motorsykler*



- fra forskjellige tidsepoker

Torsdag 3. mai var det duket for offisiell åpning med en rekke motorsportsutøvere, ordfører og representanter for klubber og organisasjoner tilstede. NMKs Motormuseum passer godt inn i Lier som har gode motortradisjoner med Lyngåsbanen. Under åpningen leste Tore H. Bratlie fra sin nye bok som kommer med det aller første, ordføreren klippet snoren og erklærte museet for åpnet.



*Tore H. Bratlie og Hans Erik Fuglerud*

Inne i museet finnes det en rekke motorsykler samt forskjellig utstyr. Blant annet har Pål Anders Ullevålseter lånt sitt private utstyr til museet.

For den som er interessert i å titte bakover i historien finnes der rikelig med dokumentasjon. Både blader, gamle program og annen litteratur.

Dette bør bli et mekka for alle som er interessert i motorsport.

**Tekst og foto: [www.bilhistorie.no](http://www.bilhistorie.no)**

### Norsk suksess i Rallye Monte Carlo Historique 2007

Da har deltagerne i årets Rallye Monte Carlo Historique passert målrampen i Monte Carlo og kan puste ut etter nesten en hel uke med billøp.



*Fra starten. A-68909.Sunbeam Talbot. Samme type bil som vant i 1955.*

De foreløpige rapportene tyder på at løpet har vært både hardt og krevende. Som ventet ble mye avgjort på den siste nattetappen, og den aller siste av prøvene, på 33 km seiret Svein Lund/Oddvar Moland, noe som første dem opp på 7. plass totalt og vinner av sin klasse.

Beste nordmann ble veteranene Jan Skute/Stein Røed i en VW 1500 S, som havnet på 5. plass totalt.

Årets løp ble en stor suksess for de norske deltagerne og i tillegg til fremskutte individuelle plasseringer, tok nordmennene også lagseieren.

Resultater:

- 1). Alain Lopes/Joseph Lambert – Porsche 911 Carrera 2,7
- 2). Stephanie Aime/Pascal Aime – Autobianchi A 112 Abarth
- 3). Pierre Guy Morani/Didier Morani – Porsche 911 T 2,4
- 4). Gianmaria Aghem/Diego Cumino – Lancia Fulvia HF 1,6
- 5). JAN SKUTE/STEIN RØED – Volkswagen 1500 S
- 6). Juan Breda/Angela de la Hoz – Lancia Fulvia 1600 HF
- 7). SVEIN LUND/ODDVAR MOLAND – Datsun 240 Z
- 8). Bilou/Greg – Porsche 914/6
- 9). Herve Migeo/Olivier Ponties – Alfa Romeo 2000 Berlina
- 10). Gert Pierer/Marcus Muller – Volvo 122 S

**Tekst og foto: [www.bilhistorie.no](http://www.bilhistorie.no)**

### VISSTE DU DETTE?

Nå kan både klubb og enkeltmedlemmer på [www.lmk.no](http://www.lmk.no) hente en kompakt og enkel informasjonsbrosjyre om LMK. Svært mange er



ikke klar over at det er klubbene selv som har dannet – og ”eier” LMK, og derfor bestemmer organisasjonens satsningsområder:

Informasjonen inneholder oversikt over forsikringsordningene, i tillegg til å gi en økt forståelse for organisasjonens posisjon og betydning for det motorhistoriske miljøet i Norge. Klubber som vurderer å gå inn som medlemmer og deleiere i LMK kan nå lettere få mer informasjon, og med dette avgjøre om brosjyren gir mersmak!

For klubbene kan det jo være en ide å skrive ut brosjyren for utdeling til medlemmene på møter. Eller ha som vedlegg i medlemsbladet!

**LMK**

### MARKED PÅ KONGSVINGER

Lørdag 28 april var det klart for sesongens første utendørsmarked. Travbanen på Kongsvinger da vi la i vei tidlig på lørdag morgen. Vi kom fram til et Kongsvinger som badet i sol, men en lei nordavind gjorde det litt surt.



Travbanen var lang og vi så for oss et rikholdig marked, da halve banen var fylt med boder.

Egentlig ble jeg litt skuffa for flesteparten av bodene her, som på de fleste andre markedene var fylt opp med ting og tang som hadde svært lite med kjøretøyer å gjøre. Samtidig synes min bedre halvdel at det er fryktelig mye spennende å rote i, slik at alle interesser blir vel tilfredsstilt på en slik dag.

Fortsetter s.25

## Bakkeløp Hokksund 1980



Her er noen små glimt fra et bakkeløp i Hokksund i 1980. Dette er bilder vi har funnet frem i arkivet og så får vi forsøke å huske etter beste evne. Som bildene viser, var det nydelig vær og høy stemning. Tore H. Bratlie stilte med sin nye Simca R3 (grupp5) sammen med en rekke andre kjappe biler..

Av førerene har vi også navnene på:

31 Jan Simonsen, R3

14 Anders Kjos, R3

Arne Stenshorne, Porsche

78 Jens Seigerud, R3

Den gule NSU'en tilhørte Arne Hansen tidligere, men var trolig solgt på dette tidspunktet.

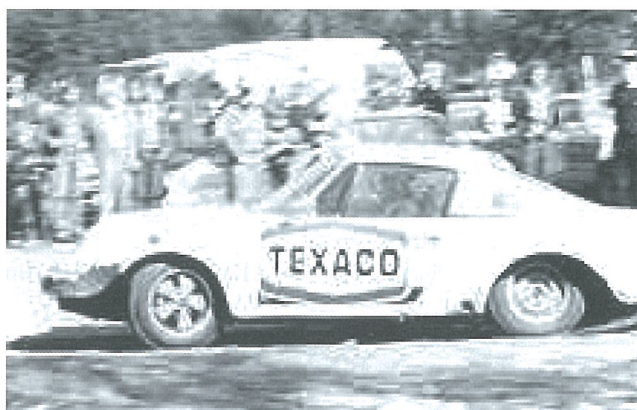
Som bildet øverst viser - så koste publikum seg blant bilene under det fine arrangementet.



*Tore H. Bratlie Simca R3*



*En Skoda oppover bakken...*

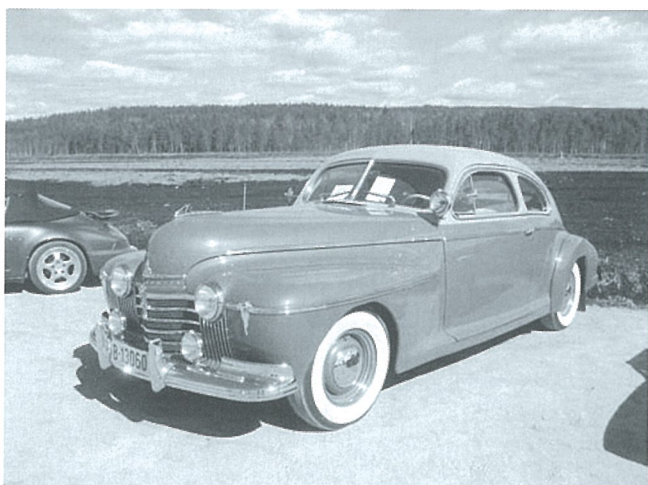


*Her er det en Porsche som passerer....*

Tekst og foto: [www.bilhistorie.no](http://www.bilhistorie.no)



På finbilparkeringen derimot var det et rikt utvalg av eldre biler fra distriktene rundt.



*Fin gammel Oldsmobile.*



*2 fine Volvo PV*



*Stilig Ford Thames Trader*

## Vårmarked på Ekeberg !

Når mai måned nærmer seg, begynner det å rykke litt ekstra i svenskepungen, --nei, kanskje heller i portemonèen, det låter litt bedre. På Ekeberg er det alltid spennende å gå på skattejakt, og her er det alltid mulig å finne noe man ikke trenger, men som kan være med på å fylle litt opp på garasjehylla. Etter å ha hatt inntrykk av at markedet hadde stagnert noe de siste par årene,



**En del av selgerne på Ekeberg virker litt tvilsomme, og det gjelder å være litt oppmerksom. Disse to ga imidlertid et positivt inntrykk, og så ikke ut til å ha til hensikt å lure noen.**

virket det som om vårmarkedet i år var velfyllt både i forhold til antall salgsstands og antall besøkende. Det begynner riktignok å bli vanskeligere å finne eldre deler, men det er mye å se på, blant annet av verktøy og rekvisita som trengs for å restaurere eller vedlikeholde veteranen. Skal du gjøre et kjøp, er det mange om beinet, og de beste handlne gjør du gjerne ved 6-7-tiden om morgenen. Selv om en ikke nødvendigvis kjøper så mye, er Ekeberg stedet der du treffer gamle kjenninger innen hobbyen, og spesielt på klubbstandene blir det gjerne tid til en prat. Flere klubber serverer kaffe, pølser eller lignende, og jeg passer gjerne på å ta et lite mellommåltid på "min" klubbstand, og får samtidig hvilt beina litt.

KT

## En sjelden fugl – Borgward Hansa 2400 Pullman



Allerede som guttunge, var jeg lite interessert i sport og andre uvesentligheter. Da var det mye mer spennende å studere biler og bilblader, og i 7-årsalderen kjente jeg nok til de fleste biltyper som forekom i trafikkbildet i Vikersund. Men en dag, da jeg stod med sykkelen min i veikanten ved den lokale kiosken på Vikersunds østside, kom det kjørende en bil som fanget min interesse. En bil jeg aldri hadde sett maken til. Den var relativt stor, skinnende blank og lignet ikke på noe jeg hadde sett tidligere. En gedigen luksusbil. Bak rattet satt Elis Lund, faren til Arnt Ivar. Hva var nå dette ?

Senere fikk jeg svaret. Bilen var en **Borgward Hansa 2400 Pullman**, og var trolig den eneste bilen vi har hatt i landet av akkurat denne typen.

Etter krigen, var Dr. Carl Borgward internert i nærmere tre år, etter å ha produsert fly og panserkjøretøy for det tredje riket. Han ble satt fri i juli 1948 og startet straks arbeidet med å utvikle de første etterkrigsmodellene. Den første modellen var Borgward Hansa 1500, som ble presentert allerede i mars 1949. Dette var en moderne mellomklassebil, i motsetning til modellene fra de andre tyske bilprodusentene, som gjerne var en lett modifiserte førkrigskonstruksjoner. Forbildet for bilen sies å ha vært, i hvert fall designmessig, de amerikanske bilene Kaiser og Frazer. I mars 1952 ble etterfølgeren 1800 presentert, med større motor og noen designmessige endringer. Den mer kjente modellen Isabella etterfulgte denne bilmodellen i 1954.



Men Borgward ønsket også å bygge større biler, først og fremst for å konkurrere med Mercedes, BMW og Opel. I 1952 presenterte Borgward en helt ny bil, Borgward Hansa 2400. Med sin noe klumpete fastback-form ble den ikke akkurat tatt i mot med noen større begeistring. Enda verre var det at bilen var belemret med ulike mekaniske problemer, blant annet bremsene og gearkassen. Denne bestod av momentomformer og to gir forover. Motoren var en solid sekser på 82 hk ved 4500 o/min. En mer vellykket karosseriform var den såkalte "Pullman"-versjonen med vanlig avtrappet hekk og et tredje vindu på c-stolpen. Sommeren 1955 kom en vesentlig forbedret modell av bilen, og her kommer vi altså til Lunds bil. Den tidligere versjonen hadde dessverre ødelagt bilens rykte, og salget gikk tregt, selv om bilen nå var blitt svært bra. Det ble bare bygget 356 eksemplarer av den oppgraderte bilen frem til november 1958.

Prismessig lå bilen på samme nivå som hovedkonkurrenten MB 220 S, 12 500 DM. Lund

fikk kjøpt bilen rimelig ca fem år gammel med defekt gearkasse. Siden bilen var så vidt sjelden, trodde man naturlig nok at det var problematisk å skaffe en ny kasse. Imidlertid viste det seg at gearkassen fra en Isabella lot seg montere, og dermed var den staselige bilen på veien igjen. Legg merke til at fordørene var bakhengslet. På den første versjonen med skrå hekk var faktisk alle de fire dørene hengslet i bakkant. Etter noen års bruk, ble motoren kjørt i stykker, og bilen ble satt til side. Under denne lagringsperioden ble frontruten knust. Ser du på bildet av bilen, er det ikke vanskelig å forstå at denne ruten ikke var å finne i nærmeste forretning. Bilen ble derfor sendt til skroting. Lunds bil var som sagt sort, og interiøret var meget elegant i lysegult skinn. Dessverre eksisterer det ingen bilder av bilen. Fortsatt er det mange bilinteresserte i Vikersundområdet som har minner om den flotte bilen. I ettertid er det leit å tenke at den er gått tapt for alltid.

### Noen data om 2400 Pullman 1955-58

**Motor: 2337 ccm ,(fra mars 1957: 2240 cc) , dreiemoment 16,1 mkg / 2200 omdr./min, 100 hk(din), toppventiler**

**Lengde / Bredde / Høyde : 4,81 m / 1,78 m / 1,54 m, Egenvekt : 1575 kg**

**Dekkdimensjon: 6,70-15, Bremsflate: 1200 cm<sup>2</sup>**

**I 1958 kostet:**

Borgward Hansa 2400 Pullman	12 500 DM
Mercedes Benz 220 S	12 500 DM
Mercedes Benz 219	10 500 DM
BMW 501 (V8, 2,6 liter)	13 450 DM
BMW 502 (V8, 3,2 liter)	17 850 DM
Opel Kapitän L	11 000 DM

Til sammenligning kostet en vanlig VW Boble 4 600 DM

KT



## Flåklypa Grand Prix 2007

Dette løpet er etter hvert blitt obligatorisk for oss å besøke, for med rundt 350 kjøretøy på startstreken er det mye å se på, og her rekker en ikke å kjede seg. Vi startet med bruksbilen fra Vikersund ganske presis kl 0500 lørdag morgen, og koste oss på stille veier gjennom Ådalen og Begnadalen før vi stoppet på Fagernes for bunkring og tømning av ulike reservoarer litt før kl 07.00. The Byrds på et relativt høyt lydvolum var med på å holde oss pigge og årvåkne. Jeg hadde fått signaler om at det var ganske kaotiske forhold over Valdresflya på torsdag, men en kjapp telefon til veimeldingstjenesten på nr 175 bekreftet at forholdene hadde bedret seg vesentlig, og det ble en nydelig tur over fjellet i strålende vær. Gradestokken i bilen viste riktignok minus 3 på det kaldeste, men været var nydelig, og det var ikke en snøflekk på veien.



### Det strøymer på meg så eg knapt kan anda...

Før kl 0900 var vi fremme i Lom, og fant raskt campinghytta der Gunnar Kjemperud nettopp hadde avsluttet frokosten. Vi pleier nemlig å være med Gunnar i løpet, og vi avtalte å møte ved Volga'en i god tid før start.

Gunnar hadde fått påmeldingspapirer i posten rett før jul, og gikk rett på posthuset allerede tredje juledag. Likevel fikk vi startnummer 103, så det er tydelig at det er flere som er tidlig ute.

Med så mange startende, er det lett å tenke seg at det blir lange køer og mye venting, men dette er

faktisk ikke tilfelle. Løypa er på rundt 80 km, og bilene kjører i to retninger, noe som fungerer utmerket. Det var fem poster, og minimalt med køer og venting. Løpet bestod av tre teoretiske og to praktiske oppgaver, i tillegg til et



### Familien Finnerud ved starten, klare til å gi clutch !

utfyllingsark der det gjaldt å komme frem til et langt ord, ved å sette sammen bokstaver fra småord. Vi landet på "grkktjolis", men er ikke helt sikre på om det var dette ordet arrangøren skulle fram til, men hvem vet ?



### Tommy Løfshus har ei fiskestang som er så fin at han ikke kan bruke den. Derfor ble det seipanetter fra S-laget på Skjåk.

På en av postene skulle vi identifisere 2 stk tohjulstraktorer, men dette var nok en oppgave som passet best for våre interessefrender bosatt i ufremkommelige Vestlandsbygder ved trange fjorder. Traktorene var visstnok av merkene Bucher og Rapid. Vi hadde hørt om noe som heter Agria, og trodde vi var riktig flinke. Midtveis i løpet var det lagt inn lunsj med skjåsuppe ("sjaok`supe") med tilbehør, noe som smakte fortreffelig.



Dette er en 1931 Ford A Deluxe Delivery, hjemmehørende i Sogndal. Da undertegnede var guttunge, gikk denne bilen i Vikersund. Da var registreringsnummeret F-10880. De to eldre ungene som eide bilen likte ikke å kjøre der det var mye trafikk, og i hvert i fall ikke over Vikersundbrua. Derfor ble bilen parkert på Tangen, og den siste biten frem til butikken foregikk til fots, med en diger ryposekk samt matchende knickers.

MHK Drammen var, utenom "Volga-laget", representert ved Gudrun og Svein Erik Finnerud i sin nyinnkjøpte PMC A 150'en fra 1967 og Tommy Løfshus i sin like strøkne Datsun Bluebird 312 fra 1963. De to japesebileierne var et noe avmålt begeistring for riskokere i speaker Jan Vidar Lie Pedersens kommentarer ved starten, og har nå kontaktet den japanske ambassaden for å vurdere om dette skal få et etterspill.

Fulle av inntrykk og godt krydret chicken chopsuey fra "Dagens" på Fagernes svingte vi inn på gårdsplassen i Vikersund ved 22.00-tiden. Synd at det er et helt år til neste gang !  
KT

## "LAKSEHYTTA" 2 MAI 07

På grunn av det fine været i begynnelsen av mai var det rekordaktig åpning av sesongen på "Laksehytta" i år. Innen vi reiste hjem hadde vi talt til 17 biler denne kvelden.



*Noen av de som er her oftest i løpet av sesongen*



*Lund og Andersen luftet sportsbilene*



*Høgger Refsal var ute og luftet en av Fordene SEF-GAAF*



## SELJORDMARKEDET 2007

19 mai var det igjen klart for det årvisse Seljordmarkedet. Dette ser ut til å vokse seg større for hvert år. I år var det veldig mye folk innom og været var også greitt.



Øverste bilde viser en del av finbilparkeringen, det i midten viser en av "gatene" og det siste viser biler til salgs. SEF+GAAF

## MER BORGWARD

Da Kjell i dette bladet har skrevet om en sjelden Borgward fra Vikersund vil vise 3 andre modeller som denne fabrikken produserte.



Øverst ser vi Borgward Hansa 2400 med "Stufenheck" bygd i 1032 stk. mellom 52 og 54. Etterfølgeren fra 55-58 har Kjell skrevet om og den siste modellen i den store serien var Borgward P100 FRA 59-61. Bildet i midten. Nederste bilde viser Borgward Hansa 1500 SP-C fra 1964.  
**Kilde: Wikipedia.**



# FLÅKLYPA GRAND PRIX 2007



