

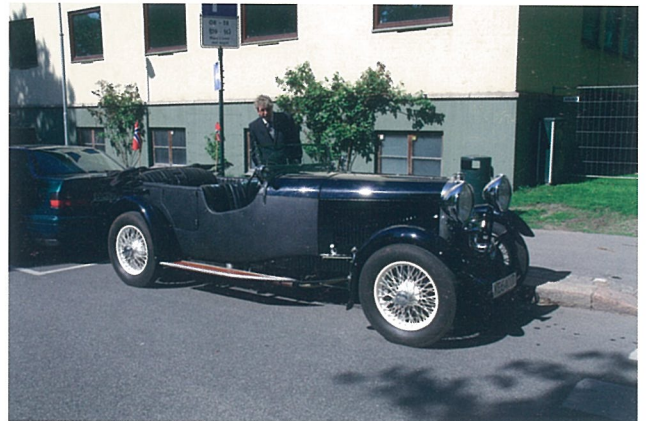
MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2010 - 39. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865 Org. nr : 986 885 919
E-mail: post@mhkd.no Hjemmeside: www.mhkd.no

I STYRET:

Formann:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083
jarsan@online.no

Nestformann:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 Drammen
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559
arllund@online.no

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 Drammen
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240
sv-han3@online.no

Kasserer:

Stian Olsen
Møllenhofveien 21B, 3055 Krokstadelva
Tlf. 952 37 272
stian.olsen@ebnett.no

Styremedlem I:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 Mjøndalen
Tlf. 995 86 493
steinarludvigsen@msn.com

Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen
Amtm. Blomsgt. 20, 3015 Drammen
Tlf. 907 23 902
jhornbol@online.no

Varamann:

Helge Andersen
Sandskroken 4, 3055 Krokstadelva
Tlf. 951 04 532
helge@steinulvene.no

Forsidebildet:

Hovedinngang Goodwood Revival.

Redaktør for dette nummer har vært:

Lars Erling Livrud

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:

Odd Runar Holm.....992 51 011
Thorbjørn Lund.....986 97 453
Kjell Thon.....901 66 954
Jon Aase.....957 27 222

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Tom Persson.....915 26 778

Valgkomite:

Nils Petter Danilsen.....408 38 405
Vidar Andersen.....32 78 00 04

Burudkomite:

Steinar Ludvigsen.....995 86 493
Svein Hansen.....908 41 240
Odd Runar Holm.....992 51 011
Tom Laugerud.....917 00 083
Arnt Ivar Lund.....934 18 559

Museumskomite:

Nils Petter Danilsen.....408 38 405
Vidar Andersen.....32 78 00 04

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@mhkd.no

Redaksjonsmedarbeider:

Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240
Terje Andersen 926 11 723

Redaktører i 2010 er:

Mars: Asle Wang 32 83 01 12
Juni: L.E. Livrud og L. Ravnås 404 77 912, 32 71 07 50
September: Tom Laugerud 917 00 083
Desember: S.E. Finnerud / K. 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 hjemmeadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under Kjøp og Salg er gratis.



FORMANNEN HAR ORDET.

Da er vi inne i den tiden vi ser fram til gjennom hele vinteren. Våren er her og nå er vel de fleste fått sine gamle "venner", kjøretøyene, ut på veiene igjen.

Ingen "formann har ordet" uten å nevne Burud. Når denne utgaven av Motorhistorikeren deles ut, skjer det på medlemsmøte på Burud. Da er det grillkveld og siste møte før ferien. Den gamle bensinstasjonen er snart ferdig bygget. Opplevelsessenteret åpnes forhåpentligvis til markedet. Kun sparkling og maling av vegger samt montering av elektrisk utstyr gjenstår. Asle Wang og Lars Hagavold samt flere, har stått på for å få klar biltransporteren vår til sommeren. Forden fra 1970 er snart klar. Så klar at de har testet at de nye bremsene lagde spor i grusen på Burud.

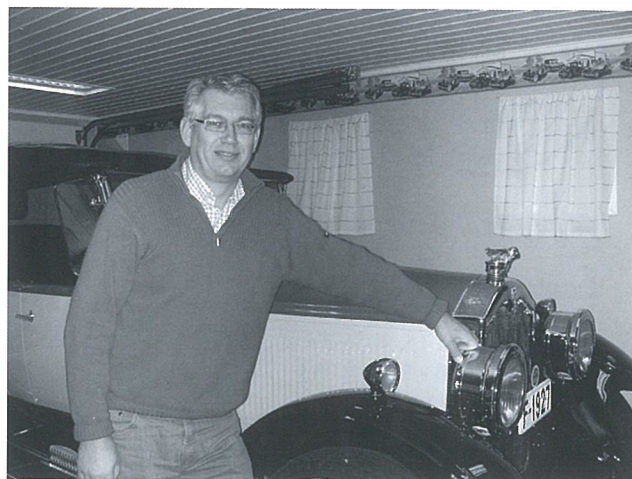
Det har allerede vært fler klubber å besøkt oss på Burud i år og flere kommer utover våren/sommeren. Veldig hyggelig.

Husk på Hokksunddagene 12. juni, festen på Burud samme kveld og vårt eget marked 19. juni. Møt opp! 30. juni kommer NAF Drammen opp til Burud for å se på anlegget. De skal ha sitt eget opplegg med bespisning borte ved banen, men det er selvsagt hyggelig at så mange kjøretøyer som mulig møter opp.

Så håper jeg vi får en flott sommer med mye hygge og opplevelser med "de gamle". Selv tar vi turen til Sverige med A-Forden i juni for å delta på Grensetreff. Det blir vår langtur i år. Hilde og jeg starter med hyttebygging nå i vår så det kan hende det går ut over at jeg ikke får vært med på alle arrangementene, men jeg skal prøve så godt jeg kan.

God sommer alle sammen.

Jan Roger



REDAKTØRENS TANKER.

Når dette skrives har de aller fleste av oss våknet fra hiet og gått ut av dvalen. Kjøretøyet er tatt fram og vårpussen unnagjort. Noen har jobbet gjennom hele vinteren for å bli ferdig med et nytt prosjekt, andre har kun gjort små forbedringer eller rent vedlikeholdsarbeid. Tilslutt er det noen som opplever at ting som virket som det skulle i fjor høst ikke lenger gjør det. Uansett håper jeg at arbeidet med å klargjøre de flotte kjøretøyene vi er eiere av ikke frembringer alvorlige tilfeller av skrusperre.

Selv er jeg eier av en fremskreden skrusperre som i den senere tid også har omfattet vaskenekt og poleringsstopp! Dette har gjort at verken injektorene eller simmerringen på bakakselen er byttet i vinter, men delene er bestilt og jeg er ved godt mot.

Den andre delen av redaktørene har ikke vært omfattet av samme type skrusperre, men har hatt garasjen full av "pasienter", men også denne har til tider ment at nå får det jaggu være nok.

Grunnet ekstrem kulde i vinter har skrusesongen vært noe kort, men hektisk.

Ombygging av bil med enkrets bremsesystem med trommelbrems til tokrets med skiver foran har også tatt tid.

På låven står det en BSA 650 med knekt veivaksel og venter på nytt hjerte.

Håper at vi alle får mange timer på veien i fint sommervær!

Lars&Lars.



Navn på bygningene på Burud.

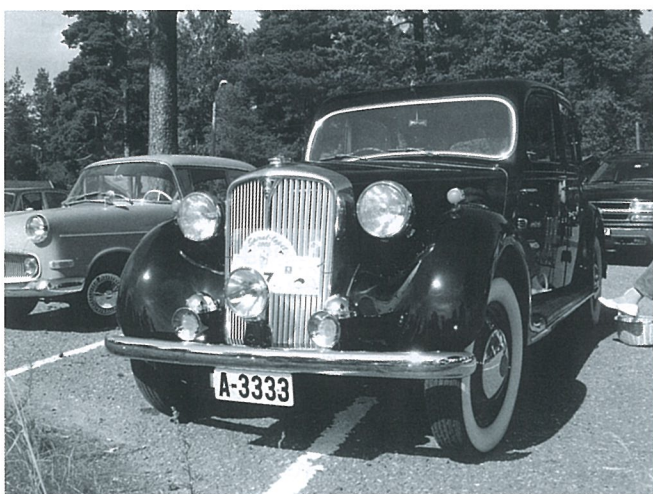
Som kjent har vi hatt en navnekonkurranse gående. Tre forslag kom inn.

Komiteen har kommet til at en går for forslaget til Kjell Thon med et par endringer. I møtet med kommunen ble følgende navn vedtatt:

Lagerhallene: Ener`n, Toer`n og Treer`n hvorav Ener`n er den nordligste. Videre verkstedet, klubbhuset og tanken.

Vi takker alle tre som hadde lagt sin sjel i å sende inn forslag og gratulerer Kjell med seieren

Styret



Rust protection

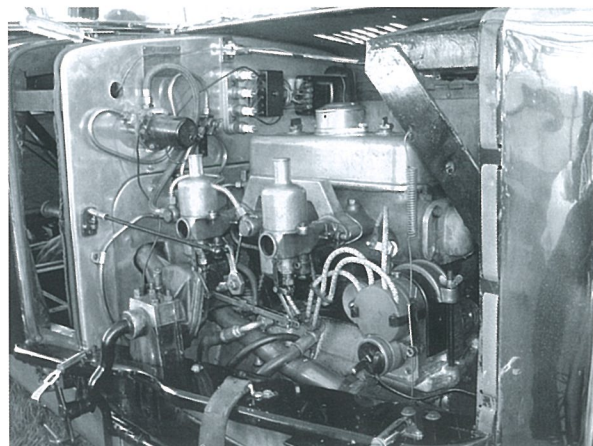
If you check the original owner's manual for any british car it says, usually on page 14, the following:

Rust proofing is not required due to the unique British Car Dynamic Oil Spray System (BCDOSS) with which your vehicle is equipped. Also note there are no required winterization precautions as the car will spend its winters being in a constant state of repair.



DU VET DU HAR EID EN JAGUAR FOR LENGE NÅR...

- Du alltid parkerer i en nedoverbakke.
- Du blir overasket når du setter deg i en fremmed bil og alle instrumentene virker.
- Du forteller din kone at grunnen til at du kommer hjem klokken 3 på natta er at bilen brøt sammen, og hun tror deg.
- Familien er ikke lenger opprørt når de må dele middagsbordet med en mengde SU-forgasserdeler.
- Du stoler ikke på personer med navn Lucas.
- Når dynamoen dør, trekker du bare fram en ny fra haugen med andre Lucas deler.
- Du vasker hendene før du begynner å skru i motorrommet.
- Du vil heller gi familiens Pit Bull et bad enn å finjustere SU-forgasserne igjen.
- Du setter av 4 timer for en biltur. 3 for reparasjoner, 1 for kjøring.
- Du løsner en starter som har låst seg på 5 minutter i regn eller sludd sent på kvelden og synes ikke at det gjør noe.
- Bilen din lager en merkelig lyd og du umiddelbart vet hva som er galt, hvor mye det koster og hvilke verktøy du trenger for å få reparert det.



HVOR BLE DET AV DEM. ?

Egentlig gjorde vi vel et kupp min gamle venn Jens og jeg, en vårdag på midten av 60-tallet, da vi kom over restene av et automobilklenodium bare et kvarters kjøretur fra sentrum av Drammen.

Jeg sier restene, fordi klenodiet ikke var



komplett og bl.a. var uten noe av det som er vesentlig for en bil, nemlig motor, radiator, grill, panser og frontlykter.

Det var en ren tilfeldighet som fikk oss til å ta av E18 og ned den smale grusveien i sydenden av Sandesletta, som bl.a.



førte ned til Holmsåsen campingplass.

Vi så med en gang at vraket som sto mellom bjørkene bare 150 meter fra E18 var av edel herkomst, og ikke noe man finner på enhver parkeringsplass. Derfor tok det litt tid å finne ut

hvilket bilmerke dette var, og det vi fant ut gjorde oss nesten andektige.

Karosseriet var i utrolig god stand og uten rust. Så vidt vi kunne forstå måtte det være aluminium. Interiøret så også ut til å ha hatt gode dager.

Årsmodellen var noe udefinerbar der og da men vi tidfestet årgangen til omlag midt på 30-tallet.

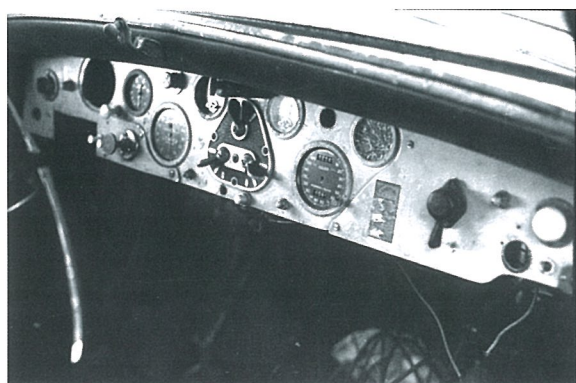
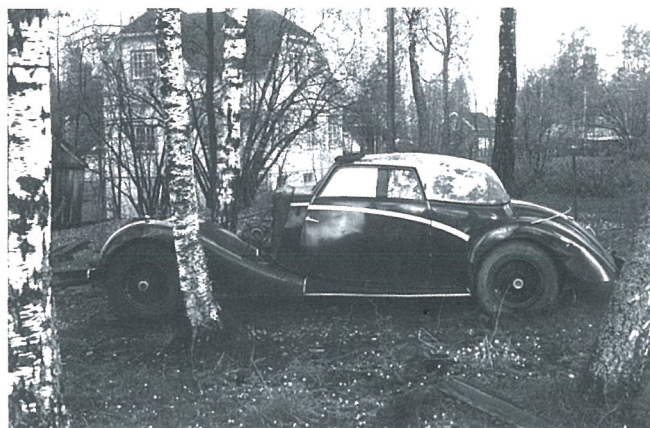
Man må jo uvilkårlig undres over at noen kan gi en så gedigen bil en så ussel lagringsplass, og attpåtil på en plass under åpen himmel hvor bilen totalt manglet beskyttelse mot vær og vind, og hvor hvemsomhelst kunne komme og gå. Dessverre var ingen i det grisgrendte nabolaget tilgjengelig for opplysninger om hvem som eide bilen, og vi så derfor ingen øyeblikkelig løsning på gåten.

Etter hvert som tiden gikk og andre oppgaver meldte seg ble dessverre dette absolutt interessante funnet lagt til side, kanskje fordi vi tvilte på at det var mulig å tilegne seg bilen og å få den komplett og på veien.

Men helt å glemme et slikt funn går bare ikke an, og derfor har jeg altså nå gravd dette prosjektet "frem fra glemselen". Som du har sett, har jeg bevisst unnlatt å fortelle hvilket bilmerke det handler om, og jeg supplerer med noen flere bilder som kanskje kan gi klubbens "skærpinge" en ledetråd. Skulle noen av medlemmene noe om bilens eier, eller om bilens videre skjebne er det noe jeg gjerne hører mer om.

(Hvis du ikke orker å leve i uvitenhet, så avsløres bilmerke og opprinnelse på slutten av artikkelen.)





.....Og bilen er altså en Hispano-Suiza 1934-35 modell, mens motoren som manglet skal være en V12 type 68bis-motor, dvs. en 12-cylindret (!) V-motor med et volum på hele 11.310 cm³ som utviklet ca. 250 hk. Dette uhyret av en motor hadde 24 tennplugger og 4 coiler, men senere ble disse coilene erstattet av 2 Scintilla magneter.

Fortsettelse side 27.



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:

Jonny Hornbøll Olsen

Telefon 907 23 902

Priser for hele året 2009

Helside	Kr 2700,-
Halvside	Kr 1800,-
Kvartside	Kr 900,-
Åttendelsside	Kr 450,-
Annonseinnrykk pr utgivelse etter avtale	

Trykt i svart/hvitt.

Rekvisitapriser



Vognmerke for bil	Kr 400
Slipsnål	Kr 20
Klistremerke 1 stk	Kr 10
Klistremerke 3 stk	Kr 25
Jakkemerke	Kr 20

Prisene gjelder så langt lageret rekker.

Rabattavtaler

Brems & Clutchservice: 20% på alle lagervarer

Bilextra Åssiden: Etter avtale

Haraldsen Fargehandel: 15% på lakk, 10% på andre varer

Mekonomen: 20%

Torshov rekvisita: 10%

Autoutstyr: 25% på alle varer. Ta kontakt med Bjørn Sønju på tlf 959 42 141 før dere handler.

Statoil olje: 25% på veiledende priser. Ta kontakt med Bjørn Sønju på tlf 959 42 141.

Listen oppdateres fortløpende

Motorhistorisk Klubb – Drammen

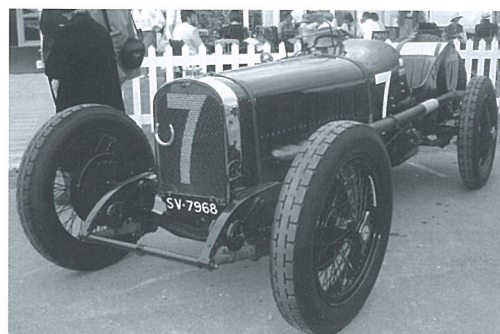
- Ett års medlemskap i klubben koster kr 275,- pr. år
- Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august.
- Møtene holdes i Åssiden kirke kl 19.00
- 4 årlige nummer av medlemsbladet Motorhistorikeren.
- Mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

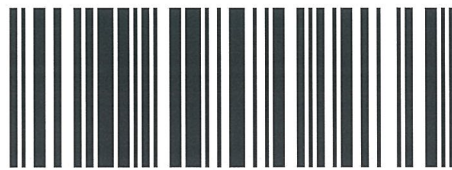
Hvis dette høres interessant ut, kontakt:



**Motorhistorisk Klubb
Drammen**

Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen



**GRASROTANDELEN** **MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN****Organisasjonsnummer: 986885919**

32774986885919

Vil du gi din støtte til MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN?

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

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

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

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

Mer informasjon finnes på www.grasrotandelen.no. Her vil du også kunne følge med på hvor mye Grasrotandelene genererer for de enkelte Grasrotmottakerne.

Takk for at du støtter oss via Grasrotandelen!



British Wings and wheels

Dette er et årlig arrangement som Drammen modellflyklubb arrangerer på Skoger Aerodrome. Der som hos oss er det noen herrer med svært anglofil legning. British Wing and Wheels er et skalatreff. Det vil si at modellene er nedskalerte modeller av faktiske fly. Detaljrikdommen på disse modellene er av en slik art at enhver restareringsentusiast vil få ”fot”. Det vises og flys frem modeller fra tidlig 1900 tall og fremover. Redaktøren vil på det varmeste anbefale arrangementet et besøk.



I forgrunnen en meget autentisk modell av en Spitfire.



Redaktøren har selv blitt servert Fish and Chips anrettet på britiske aviser, og må bare innrømme at det var "jolly good". Noe jeg er sikker på at Carl på bildet under også kan skrive under på.



På bildet over ser du en modell av en Vampire, for dere med sans for detaljer kan jeg fortelle at denne modellen er utstyrt med jetmotor. Disse små jetmotorene er ikke akkurat rimelige i innkjøp. Motorlyden står heller ikke tilbake i forhold til storebrødrene i "riktig" størrelse.



Noen som kjenner igjen noen biler fra klubben her?



Ovennevnte Carl er også den stolte eier av den eldste registrerte Reliant Scimitaren i verden med chassissnummer som slutter på 007.



Bildet til over viser medredaktørens BSA 650 Lightning. Lars hadde tatt turen fra Prestfoss for å beskue det som måtte dukke opp. Flere fra klubben vår har også oppdagdet arrangementet.

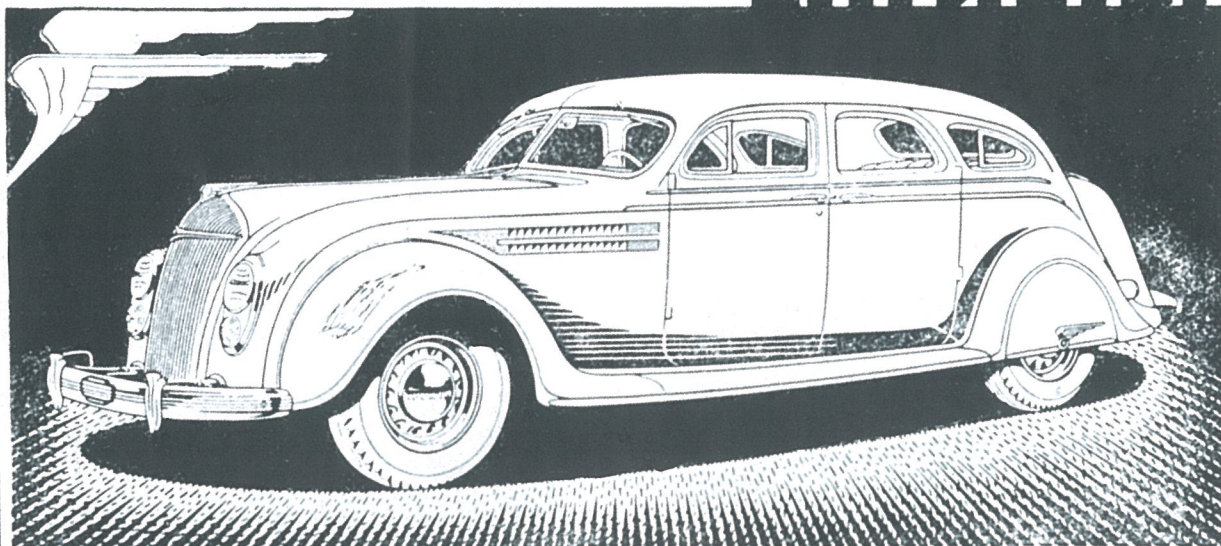
Som tidligere nevnt er dette et arrangement som skjer hvert år og eiere av veteranbiler, spesielt engelske er henstilt om å komme da de ønsker en klassisk ramme rundt det hele. Veteranbiler får egen parkering.

Foto: Øyvind Bardalen.



Se - kjør -

Chrysler



Airflow

En elegant
— moderne
og komfortabel
bil som er bygget
etter vår tids krav til et
førsteklasses kjøretøi.

R. HESSELBERG-MEYER A/S
OSLO



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

Bremse- og Clutchservice



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

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen
Tif. 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



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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

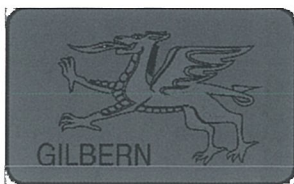


De 10 beste verktøyene i verden.

Glem den velutstyrte verktøyhylla de har på et profesjonelt verksted, verktøyet er aldri der når du trenger det. Dessuten er det bare 10 ting i denne verden du trenger for å reparere hva det skal være. Når som helst, hvor som helst!

1. **Gaffa Tape:** Ikke bare et verktøy, en veritabel swiss army kniv i lim og plastikk. Det er sikkerhetswire for tilhengeren, karosseri plate, radiatorslange, møbeltrekk, isolasjon, stry tau, og mer til - i en liten pakke som er lett å få med seg. Ja, det er fordommer rundt gaffa tape i Concours konkurranser, men i den virkelige verden, alt fra Le Mans-vinnende Porscher til Atlas raketter bruker den. Det eneste som kan få deg ut av mer plunder er en mobiltelefon.
2. **Vice Grip tang:** Like god som skiftenøkkel, hammer, tang, avbiter, til knekking av fastrustedede bolter og vrikke-det-til-det-faller-av verktøyet. De tunge artilleriet i verktøyet boksen, spesielt utviklet for å ødelegge ting bortenfor en hver mulighet til reparasjon.
3. **Smøremidler i sprayform:** Et mye billigere alternativ enn nye dører, ny dynamo eller til å reparere andre deler med ujevne skrikelyder. Glattere en åleslim. Spraying gjentatte ganger vil gjøre det mulig å fjerne selv de fastrustedede skrogboltene på Andrea Doria for hånd, merkelig nok er alle disse sprayene utstyr med et rødt spruterør som alltid løsner når du er svært nær boksen med øynene.
4. **Margarinbokser uten lokk:** Dersom du bruker all din tid for å lete etter smådeler du har mistet ned langs sidene på motoren, er det fordi du spiser smør. Skikkelige mekanikere spiser spiser kilovis med den vegetabiliske oljeerstatningen bare for å ha et sted å legge alle smådelene. Noen bruker til og med det smørlignende stoffet for å ompakke gamle hjullager.
5. **Stor stein i veikanten:** Brukes som nødbrems under hjulet, løsne korroderte batteriklemmer. Banke ut bulker.
6. **Plast strips:** Etter å ha prøvd og holde sammen løse slanger og ledninger med brødposeklemmer og ståltråd var det en smarting som tok plast strips med til rekvisitabutikken. Femten strips kan forvandle det mest vanvittige amatørkvalitets ledningsnett fra å være en fungerende modell av den Brasilianske regnskogen til og være noe som til forveksling kan ligne et ledningsnett. Dette virker selvsagt begge veier. Når du kjøper en bruktbil skal du trekke fra ca. kr 1.000,- for hver strips du finner under panseret.
7. **Latterlig stor skrutrekker:** Det er bare å innse det, ingenting fungerer bedre til å meisle, løfte, bryte splitte eller ødelegge enn en stor flattrekker, spesielt sammen med skikkelig innlevelse og en stor hammer. Dette er også verktøyet du trenger når du skal ha ut de filtrene som er så sinnsykt plassert at de bare kan fjernes ved å kjøre skrutrekkeren tvers igjennom det. Hvis du ødelegger skrutrekkeren – vil du akkurat som din far og mannen i forretningen sa – hvem bryr seg, den har livstidsgaranti.
8. **Ståltråd:** Allment kjent som eksospotteoppheng, ståltråd holder alt som er for varmt for tape eller strips. Som Gaffa tape er den ikke å anbefale for concours deltagelse. Dette fordi det fungerer så bra at det aldri er nødvendig bytte tilbake til riktig del igjen. Ståltråd er en favoritt i kretser, spesielt de som driver med MG, Triumph og gammel Ford.
9. **Maskinspett:** Dette monsteret med de spisse endene er teknisk kjent som det verktøyet man bruker når man skal løsne endeled, men hvor ofte gjør du det? En gang i tiåret? For annen bruk enn i middelalderkamper er dens virkelige bruksområde allsidig anvendelse av unødvendig makt. Ikke ulikt en enorm flattrekker.





GILBERN

Et ukjent merke i Norge.

Gilbern er et lite kjent merke for oss her oppe på berget. Gilbern er nok ikke spesielt godt kjent for den allminnelige borger i hjemlandet heller da deres totale offisielle produksjon var 1.005 biler. Grunnen til at jeg sier offisielle er at som mange andre mindre engelske fabrikanter med finansielle problemer, var det ofte chassier i flere grader av ferdigstilling eller deler nok til å selge nesten ferdige biler for å få ned tapene.

Kort historikk om Gilbern.

Den første Gilbern GT ble påbegynt i 1959. Det var Giles Smith en lokal slakter fra Church Village i nærheten av Pontypridd i South Wales som hadde bestemt seg for at han ønsket å lage en glassfiberbasert spesialmodell. Han møtte den tidligere tyske krigsfangen Bernhard Friese, som hadde giftet seg og bosatt seg i Kent etter krigen. Bernhard hadde tidligere erfaring med glassfiberstøping i utgangspunktet var det bare snakk om en bil, men når de nærmet seg ferdigstilling av den første bilen fikk de en lokal racingfører med navn Peter Cotrell til å teste bilen. Det viste seg at produktet var altfor godt til at det bare skulle bli med den ene bilen.

GILBERN GT.



De mekaniske komponentene til denne modellen kom fra Austin A35. Dette ble senere til Morris Minor 1000. Motorene var i hovedsak Austin Healey Sprite eller Coventry Climax. I 1962 annonserte de en oppgradert versjon med MGB 1800 motor, her kom mesteparten av mekanikken fra nevnte bilmodell. Først med en motor med 3 lagret veiv, men som med MGB ble denne oppgradert til 5 lagret i 1963. Noen av de siste modellene ble også levert med Ford V-4 motor. Dette var ingen suksess, og det er ikke kjent at noen av disse eksemplarene har overlevd. Den totale produksjonen var på ca 277 biler.



GENIE



Denne modellen ble presentert i 1966, de første ble satt i produksjon i 1967. Et helt nytt karrosseri med en mer kraftfull motor. De ble enten solgt som komplett byggesett eller ferdig montert fra fabrikk. Den nye kraftige motoren var Ford en Ford V-6 på 3- liter. Denne er kom opprinnelig fra Ford Zodiac MkIV. Vi kjenner denne motoren som "Essex", som opsjon var det også mulig å få den med 2,5 liters motor fra ford Zephyr. Noen få biler ble levert med Tecalmet Jackson Fuel injection. Dette systemet har neppe overlevd og i den grad bilene har overlevd er nok Weber forgasseren på plass igjen. De første 30-40 bilene var utstyrt med understellsmekanikk fra MGB, noen fikk montert bakaksel fra Austin Healey. Senere biler fikk understell fra MGC. Alle bilene hadde 4 trinns gearkasse med mulig tilvalg med 4 trinns overdrive gearkasse. For de av oss med lett draging mot engelske varebiler må det nevnes at bilen ble utstyrt med Lucas baklykter fra Ford Thames Van. Gilbern designet også sine egne lettmetallfelger spesielt til denne modellen. Disse lettmetallfelgene fulgte også alle deres senere modeller. Gilbern Genie ble produsert fram til 1970. Det Totale antallet var på ca 200 biler.



INVADER MkI, MkII – Stasjonsvogn.



Produksjonen av denne modellen starter i 1969. De første 81 bilene som MkI. De siste 208 som MkII. Dette er tall som må taes med en klype salt da det ofte var flytende overganger ved modellskille. Av den totale produksjonen på ca 394 var minst 105 stasjonsvogner. Det offisielle tallet var 68? Bilen har nå fått doble triangelarmer fremme. Fortsatt er det Essex motoren som gir liv i bilen. Gearkassen er nå enten den 4 trinns overdrive utgaven eller som opsjon med automatkasse. Andre små endringer i designen gjennomføres. Modellen er svært lik Genie, men for oss som ikke kjenner bilen er nok det at den har fått mindre baklys som gjør at vi kan skille en Invader fra en Genie.

INVADER MkIII.



Produksjonen av denne modellen starter i 1972 og fortsetter til ca 1974, alle bilene bygges nå ferdig på fabrikk. De siste modellen bygd av eksisterende deler ble bygd så sent som i 1993. Gilbern rasjonaliserer produksjonen av MkIII versjonen, endringer blir gjort slik at alle understellsdeler kommer fra Ford. Fortsatt er det Essex motoren som er hjertet i konstruksjonen. Gearkassen er overdrivekassen fra Zodiac Mk IV. For og bakhjulsopphenget kommer fra Ford Cortina MKIII, bakakselen kommer nå fra Cortina 2000 stasjonsvogn. Det gjøres endringer i fremre del av karosseriet for å gi plass til fremhjulsopphenget fra Cortinaen. Hjulbuene endres også for å gi plass til den økte sporvidden. Modellen er fortsatt svært lik Genie, men med en støtfanger montert høyere og med ny grill. Som en kuriositet kan det nevnes at front og bakvindu er identiske. Ekstralysen under støtfangeren kommer fra Triumph 2000, dørhendler fra Triumph Stag (De siste modellene får disse fra Marina). Baklysene kommer fra Escort MkI. Bilen leveres med Dashbord i Valnøtt. Radio med elektrisk antenne er standard. Ca 210 biler produsert 9 av disse med rattet på venstre side.

Gilbern gikk inn i 1974, men frem til 1979 ble det gjort forsøk med nye investorer. Dessverre uten hell. Det må tilslutt nevnes at det befinner seg 2 Gilbern biler i Norge.

Kilder : Gilbern Owners Club LTD.

Mer kan leses på: www.gilbern.co.uk

Alle bilder med tillatelse fra Gilbern Owners Club LTD



RA Metalock®

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

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

www.metalock.no - din reparasjonspartner!

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

Nordens mest solgte motorbehandling.

QMI

**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



PROBLEMØSER'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



Opel Ascona A 1,6 automat 1973 mod. Bilen har stått lagret tørt i mange år og har kun gått ca-100000 km. Veldig bra bil med lite rust selges til en som vil ta vare på den.

Jarle Treholt 915 26 720



Jaguar XJ6 Serie 1 4,2 automat 1970 mod. Eikefelger med nye sommerdekk. Kjente feil: Defekt toppakning. Hovedpumpe må overhales. "Svensk Krom" på dører og forskjermer. Forstilling er overhalt, alle foringer er nye. Nye støtdempere, bremseskiver og kalipere. Bilen står på Burud.

Lars Erling Livrud 404 77 912



Rover P6 2000TC 1968 modell. Nye bremses foran og bak. Speedometer utak på gearkasse er defekt. Gearkasse medfølger. Trenger nye dekk. Pen bil. Gunstig handel ved rask avgjørelse.

Kjetil Skarpnes 934 01 395



Terminliste Norsk Motorhistorisk Senter

TERMINLISTE NORSK MOTORHISTORISK SENTER BURUD – 2010

- | | |
|----------|--|
| 07.06.10 | Medlemsmøte Sommeravslutning m/grilling |
| 09.06.10 | MHK-Drammen Treff med to-hjulinger |
| 12.06.10 | Hokksund dagene. Det arrangeres kjøretur før vi møtes ved gamle Sorenskrivergården kl. 13.30. Innkjøring/utstilling i Stasjonsgata fra kl, 14.

MHK-Drammen Sommerfest Burud |
| 19.06.10 | MHK-Drammen Delemarked 2010 |

I tillegg er de vanlige “onsdagstreffene” som går hele året.
Vi møter fra kl.18.00 til en uhøytidelig prat.

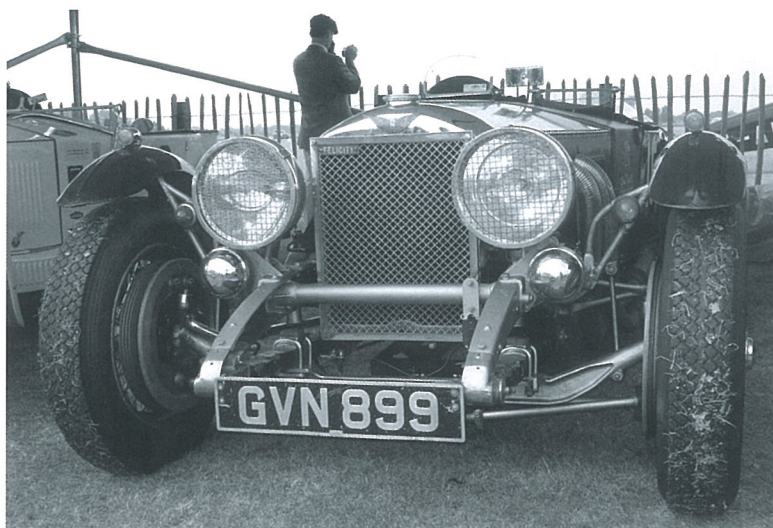
MEDLEMSMØTER I MAI OG JUNI

7. juni: Oppmøte og felles kjøring fra Åssiden kirke kl 19.00 med en liten rundtur før vi havner på Burud for sommeravslutning og grilling. **Ta med grillmat.**

Ad 12. juni: Hokksunddagene

Vi samles på Burud med felles avkjøring for en liten runde før vi samles ved Sorenskrivergården kl. 13.30.

Vi minner også om Sommerfesten på Burud samme kvelden.



HVOR BLE DET AV DEM. ?

Når man i yngre dager raidet rundt i fedrelandet på jakt etter gamle biler var det noen episoder man sent glemmer, selv om det ligger både 30 og 40 år tilbake i tiden.

Slik som for eksempel da undertegnede sammen med - jeg tror det var Tore Ødegaard - hadde kommet oss til Rjukan, hvor vi oppdaget en Chevrolet pickup fra sent 20-tall pent parkert utenfor en sentrumsgård. Gården viste seg å være lokalene til daværende Rjukan Mineralvannfabrikk, en enmannsbedrift som ble startet i 1908 og var en institusjon i lokalsamfunnet. Fabrikken ble drevet av Halvor Leidal, en godt voksen kar med en dialekt som røpet at han hadde tråkket sine barnesko på vestsiden av Langfjellene, trolig i Sogn.



Den velbrukte og noe nedslitte Chevrolet'en benyttet han til transport av sine ulike brusprodukter til forretningene i omegnen, og ifølge ham selv fungerte bilen upåklagelig sommer som vinter, selv om han innrømmet at tiden nok var moden for å skifte den ut med noe mere tidsmessig.

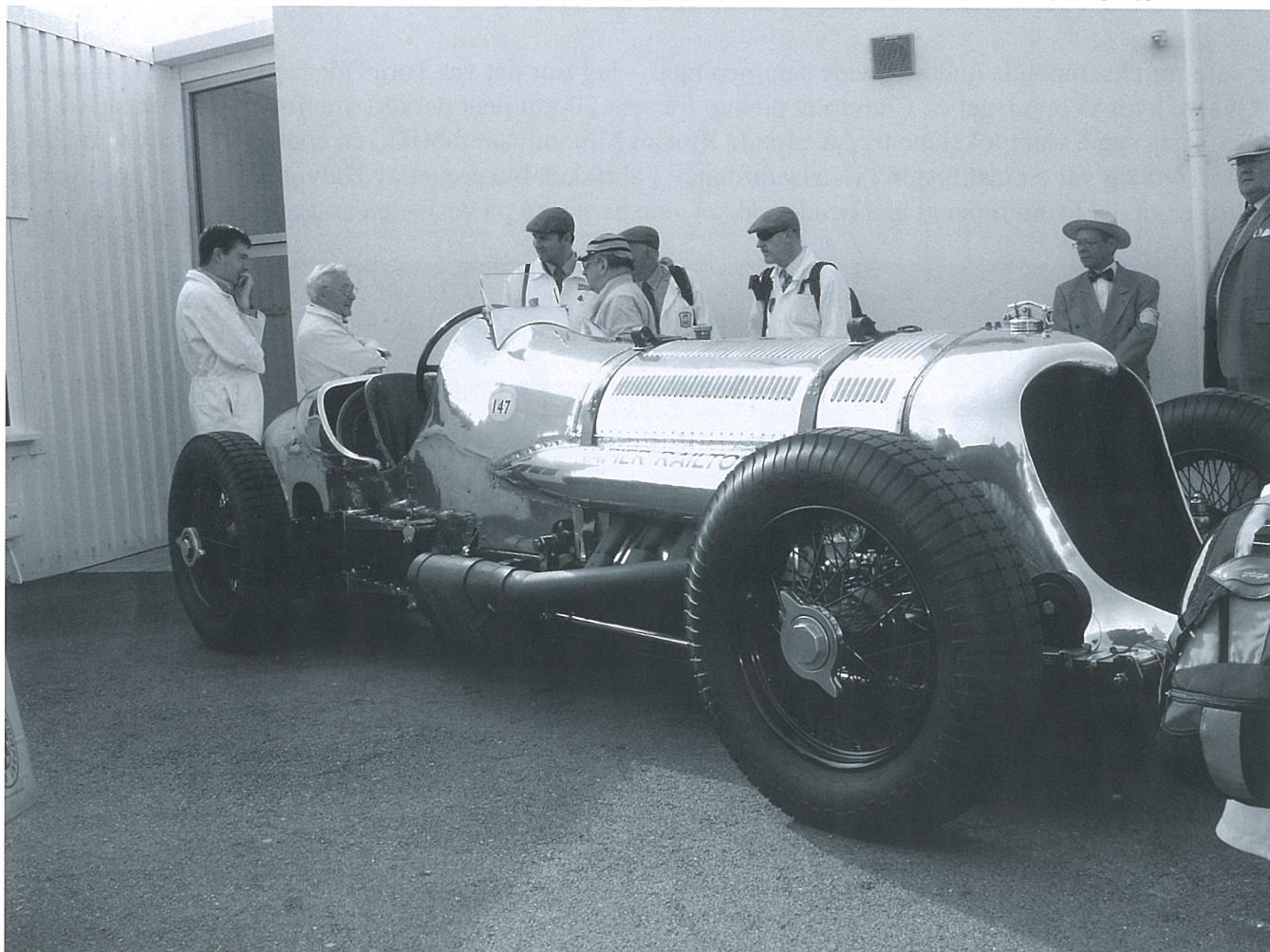
Da vi etter hvert lirket samtalen inn på om han kunne tenke seg å selge, fikk vi vite at det hadde vært mange innom som var interessert i det samme men at bilen egentlig var tinget bort til en Oslomann. Og budet han hadde fått var formidabelt, det kom til slutt for en dag at Oslokaren hadde budt 25.000 kroner for bilen. Dermed var vårt ærend i fabrikken over, -vi hadde på ingen måte planer om å overby den mystiske Oslomannen og forsto straks at alle som kom med lavere bud ble avvist.

Fortsettes side 30.



GOODWOOD REVIVAL

3-DAGER I GAMLE DAGERS EIM AV RACINGOLJE.

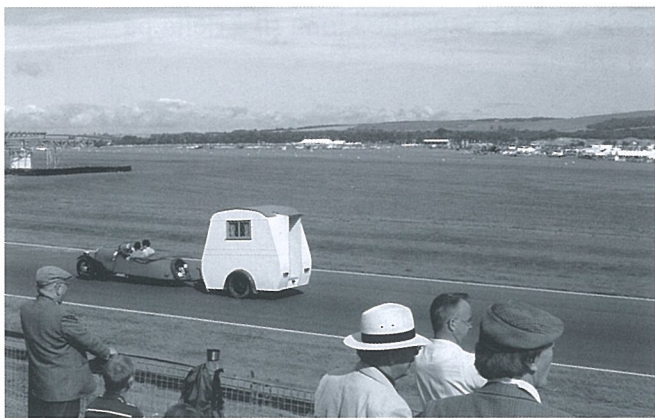


Napier Railton fartsrekordholder fra Brooklandsbanen, fartsrekorden ble satt i 1935 med en fart på 230,84 km/t. Nedbremsing må ha vært skremmende. Da den kun er utstyrt med bremses bak!

Goodwood Revival er som sagt et arrangement som foregår over 3 dager. Et fartsfylt arrangement som tar for seg perioden fra sent 20-tall og til og med 1966. Publikum henstilles til og komme i tidsriktige kostymer og når 70% av de 136.000 oppmøtte gjør akkurat dette er det nødt til å bli morsomt, som min kone sier: Her behøver du ikke å være et snev av bilinteressert for å ha det moro! Ikke bare er det auksjoner, delemarked og racing. Det er dampdrevne karuseller for barna, champagnetelt for dem som liker det og selvsagt servering av det gode engelske ølet. For de som skulle trenge mat finnes selv dette i rikelige mengder.



Hvert år har sitt spesielle tema. I 2007 var det campingvogner i alle forskjellige utgaver, selvsagt var ingen nyere enn 1966. Vi satte spesielt pris på denne vognen som hang bak en Norton 3-hjuling.



I 2009 var det Mini Morris 50års- jubileum som var tema for den delen som ikke tar for seg racing.



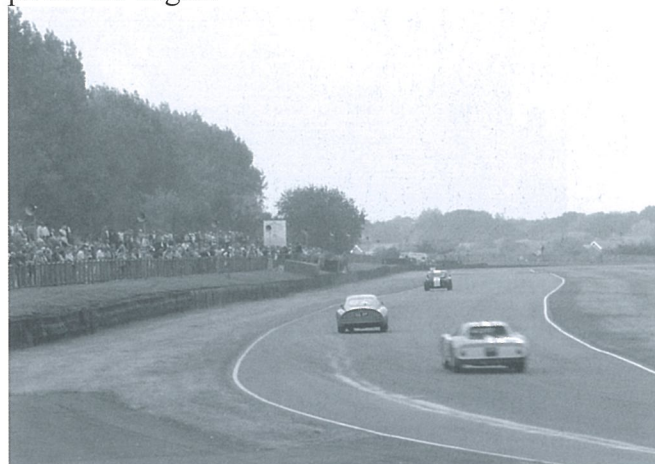
Da snakker vi jo selvsagt om alle avskygninger av bilen, fra limousin.



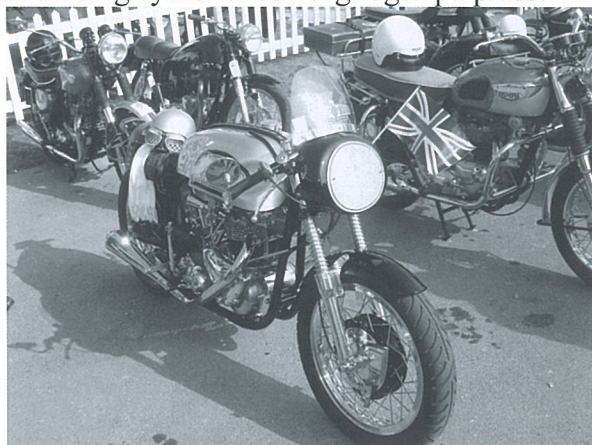
Til de heller odde utgavene brukt for å reklamere for diverse produkter.



Selvsagt er jo racingopplevelsen stor! Det kjøres løp 3 hele dager, alle typer. Fra rene racingvogner til tunede standardbiler. To ting bør nevnes: Du melder deg ikke på som deltager, men blir innbudt. Dersom den originale racingfører for bilen fortsatt er i blant oss, er det han som kjører. Stirling Moss kjørte inn til en 4. plass i sin klasse på 80-års dagen.



Roadracing sykler er selvsagt også på plass!



Jeg vil gjerne også vise noen flere bilder av syklene og folket rundt.



Legg merke til klesdrakten på føreren av dette fine eksemplaret av en Indian Scout.

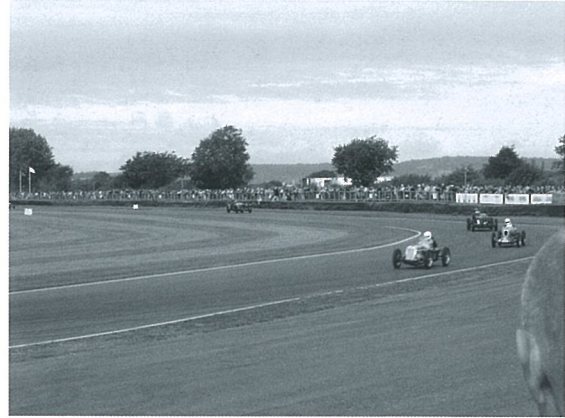


Her vi en relativt beskjedent påhengt Triumph fører. Selv beltespenna er et sidedeksel fra tanken.

Selvsagt er det racing for alle penga, men folkelivet er en vel så viktig del av det hele. Noen legger mer sjel i antrekket enn andre



Undertegnede med familie, samt noen venner har planer om å avlegge denne lille tilstelningen et nytt besøk til høsten. Det hadde vært hyggelig med flere interesserte med på turen. Min kone henstiller spesielt flere av det kvinnelige kjønn til å delta på en slik tur.



Avslutter det hele med et bilde av de eldste vognene på banen, vinneren av dette heatet hadde en gjennomsnittsfart på ca 160 km/t Det er vel relativt unødvendig å si at her har alle de sorte rullgardinene blitt dratt helt ned.

Andre som ønsker å være med på en slik tur kan ta kontakt med meg, slik at vi eventuelt kan samordne noe!

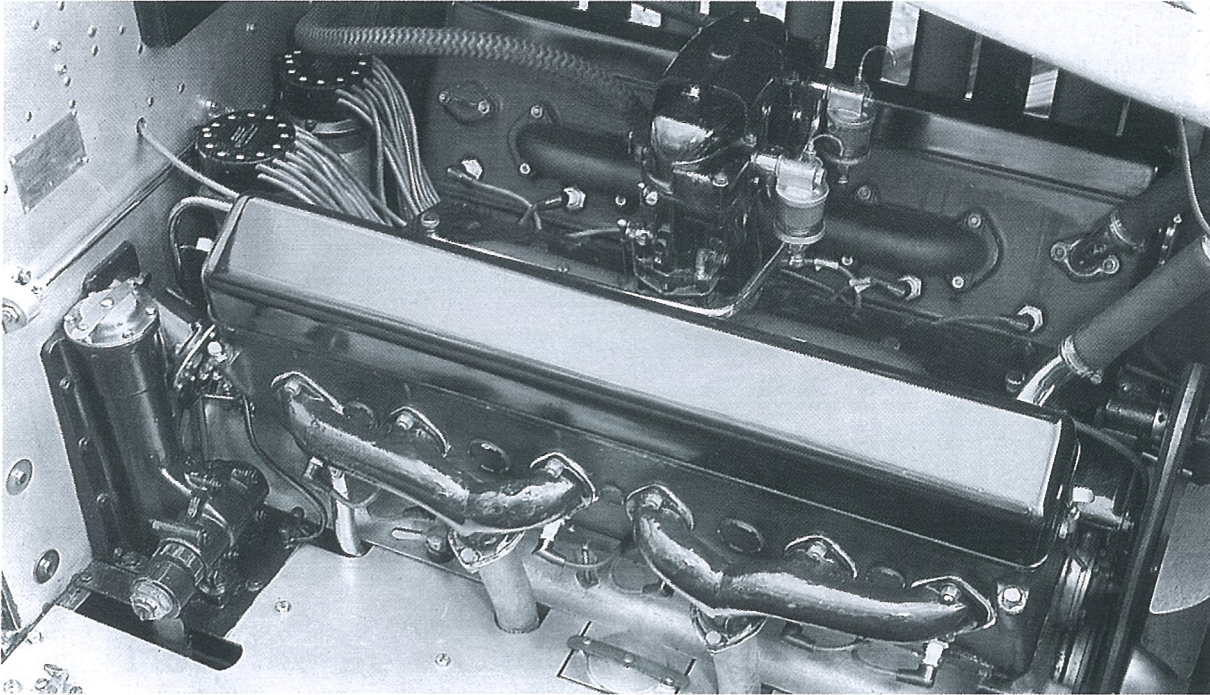
Lars Erling Livrud



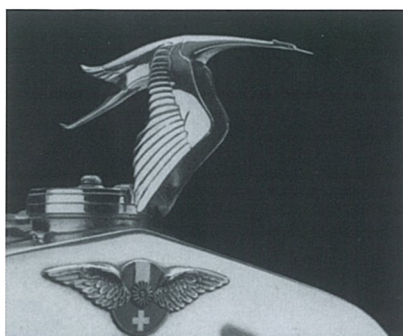
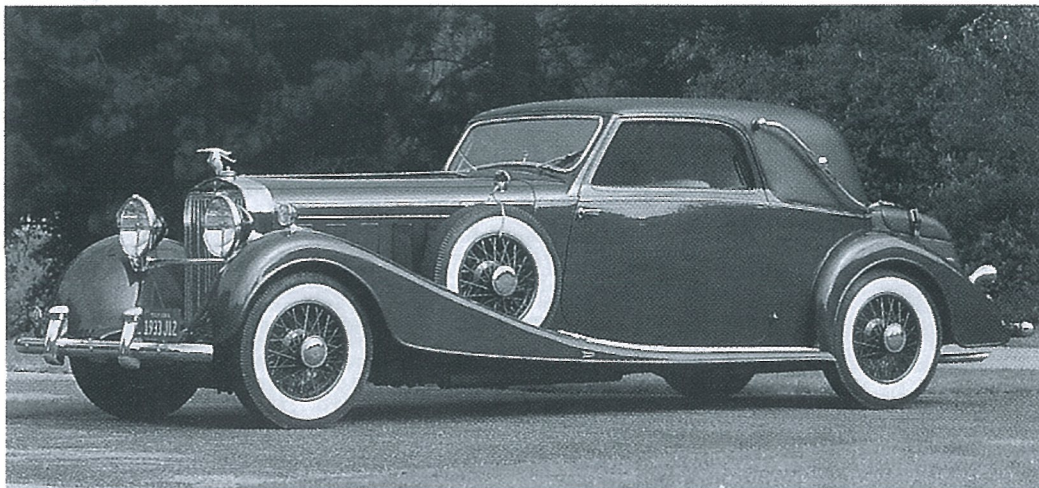
Fortsettelse fra side 7.

Den enorme 12-cylindrede motoren med betegnelsen HS-12Y ble utviklet og benyttet i en rekke franske fly, bl.a. i det kjente jagerflyet fra den annen verdenskrig, Morane-Saulnier MS 406, og i Frankrikes beste jagerfly Dewoitine D.520.

Hispano-Suiza-bilene ble bygget i Barcelona i Spania og man hadde dessuten en fabrikk i Bois Colombes i Frankrike.



Dette er den digre V12-motoren som skulle sitte i Hispano_Suiza'en vi fant i Sande.



Hispano_Suiza'en ovenfor er nesten identisk med den som sto i Sande slik den hadde vært med alle delene intakt, med den forskjellen at dette jo er en cabriolet-utgave. Bilen er en 1933-34 modell og den er utstyrt med den enorme 11-liters V12-motoren.

Med dagens bensinpriser er det kanskje like godt at bilfunnet i Sande ble etterlatt i bjørkelunden nede ved Holmsåsen.....

Øivind Langeland

VETERAN DELEMARKED

LØRDAG 19. JUNI 2010

Norsk Motorhistorisk Senter, Burud Øvre Eiker

Veibeskrivelse:

Fra Opel/Toyota i Hokksund kjør fylkesvei 62 ca 6 km. mot Skotselv (blir merket)

Vi ønsker velkommen til hyggelig marked i Øvre Eiker lørdag 19 juni kl 8.00-16.00

Åpen kiosk med salg av kaffe, mineralvann vafler og pølser (åpner kl.10.00)

Publikumsparkering på eget område (kort avstand til markedet)

Parkeringen er GRATIS det samme er inngangen.

Informasjon til selgere:

Stand leie: salg fra bruksbil/henger kr.100,- salg fra veterankjøretøy 30 år og eldre kr.50,-

Vi har dessverre ikke plass til store lastebiler/busser(stand størrelse ca 6x3 m)

Tilrigging fra kl 0700 lørdag 19.6 ingen forhåndsreservasjon (først til mølla)

SALG KUN AV MOTORRELATERTE GJENSTANDER

Kontakt telefon. 99704490 (19.00-21.00)

Arr:

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

Postboks 2193 Strømsø , 3003 Drammen

FORDS-34 Miles



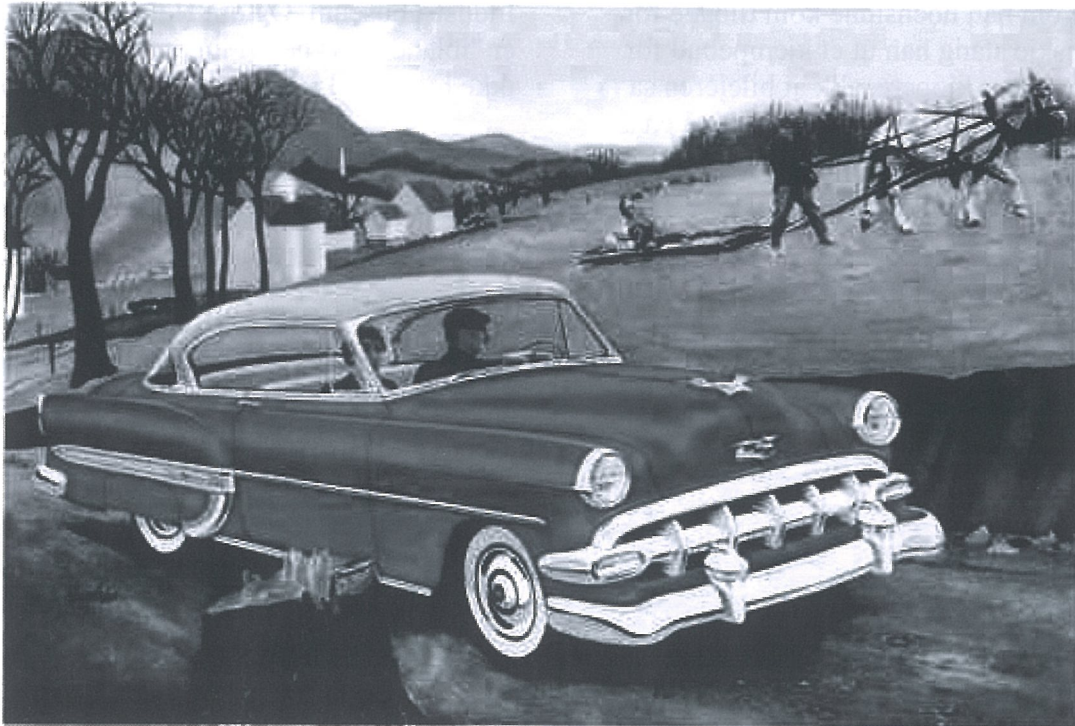
on Gallon of Gasoline
Starts Easy at Zero

We guarantee all other cars nearly double present mileage, power and flexibility, make hills on high formerly difficult on low. Models for any car, truck, tractor, marine or stationary engine. Makes old cars better than new. See wonderful mileage guarantees for other cars.

Ford.....34 ml.	Reo.....24 ml.	Chevrolet...32 ml.
Buick 4... 30 ml.	Chalmers...23 ml.	Maxwl(25) 30 ml.
Buick 6... 24 ml.	Olds. 6....23 ml.	Nash 6....23 ml.
Hudson...20 ml.	Palge 6...20 ml.	Lincoln 8...17 ml.
Hupp.....25 ml.	Oaklnd 6...24 ml.	StdbkrLt6 23 ml.
Dodge.....28 ml.	Overl'd 4...32 ml.	Cole 8....17 ml.

If your car is not mentioned here send name and model for particulars and our guarantee on it. **AGENTS WANTED**
SENT ON 30 DAYS FREE TRIAL
You can drive any car in heaviest traffic without shifting gears. Starts off on high in any weather without priming or heating—no jerking or choking. No more foul spark plugs or carbon in cylinders. No leaking of gas into crank case. Try it 30 days on our guarantee of money back if not entirely satisfied. No strings to our guarantee. **YOU ARE THE JUDGE.** Anyone who can handle a wrench can attach it. No boring of new holes or changing of operating mechanism. Write today.
AIR-FRICTION CARBURETOR CO.
714 Raymond Bldg, Dayton, Ohio, U. S. A.





The new 1954 Chevrolet Bel Air Sport Coupe. With three great series, Chevrolet offers the most beautiful choice of models in its field.

How the new Chevrolet wrings more power and more miles out of every gallon of gas . . .

You see a couple of things in our picture up there that combine to make mighty fine motoring—the New England countryside and the new 1954 Chevrolet.

THERE HAS NEVER BEEN a Chevrolet that responded so quickly, smoothly and quietly to your foot on the accelerator. You accelerate, climb hills and whisper along the highway as you never did before.

NEW HIGH-COMPRESSION POWER is the reason behind these important advantages. Chevrolet has the *highest* compression ratio in any leading low-priced car. And high-compression is the key to another very important fact about Chevrolet performance.

IT'S A LONG WAY FROM "FULL" TO "EMPTY." Higher compression means simply that the fuel mixture is squeezed more tightly in the engine to get more power and more work out of the same amount of gas. That is why the Chevrolet gas gauge takes such a long time and so many miles to move from "full" to "empty."

No other low-priced car offers you so many important advantages of high-priced cars, including all the automatic features and controls you could want. Yet, *Chevrolet is the lowest-priced line in the low-price field.* See your Chevrolet dealer. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

MORE PEOPLE BUY CHEVROLETS THAN ANY OTHER CAR!

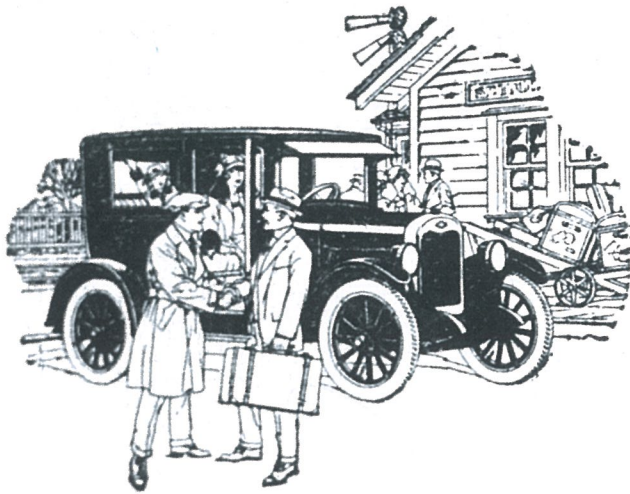


Fortsettelse fra side 23.

Vi vet den dag i dag ikke om Oslomannens bud var seriøst og om han noensinne kom tilbake for å handle. Kanskje slang han ut et kjempebud for å ødelegge for andre kjøpere, slik at bileieren sa nei til andre interesserte mens han ventet på en kar fra Oslo som aldri kom.....

I alle fall: - Halvor Leidal tappet sin siste flaske "Happy Cola" en gang i 1996, da den lille "håndverksbedriften" ble overtatt av Orkla Industrimuseum. Og om Halvor Leidal fremdeles er "iblandt oss" har vi ingen viten om, -heller ikke hvilken skjebne som ble Chevolet'en til del.

Øivind Langeland



JOHAN SÆTHREN

Chevroletforhandler

ELVERUM.



Litt av hvert fra forskjellige arrangementer



Asle Wang
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

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



Avbildet ser du min kone flankert av Ecurie Ecosse sin team buss. Ecurie Ecosse var et skotsk racing team som ble startet i 1952. Bussen på bildet er den originale teambussen som er restaurert. Innvendig er den dog endret en god del. Men ekte motorhistorie er det!

Lars Erling Livrud



Redaktør for neste
er: Tom Laugerud **MOTORHISTORIKEREN**
Tlf.: 90149270/32759507
E-post: tom.laugerud@c2i.net

SEND INN STOFF FØR 15. august.

