

MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2013 - 42. ÅRGANG



Medlemsblad for
Motorhistorisk klubb - Drammen

www.mhkd.no

Flott biler fra Spiralløpet 2012





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:

Geir Åge Lia
Tangenveien 2, 3053 Steinberg
Tlf. 480 77 572

Varamann:

Lars Erling Livrud
Jonas Lies Vei 53, 3022 Drammen
Tlf. 404 77 912
lars@fresvik.no

Forsidebildet:

Start av løp i Drammen park

Redaktør for dette nummer har vært:

Geir Åge Lia

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Erik Holde (formann)..... 959 20 158
Tor-Stein Hella.....66 79 01 34

Løpskomite:

Ole Nybø
Jan Borgersen.....924 09 201
Thormod Bjørnetun
Bjørn Johannesen

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:

Helge Andersen.....909 87 924
Jonny Hornbøll Olsen.....907 23 902

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:

Kjell Thon.....901 66 954
Svein Erik Finnerud.....928 33 117

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@mhkd.no

Redaksjonsmedarbeider:

Per Pedersen.....908 28 538
Helge Andersen.....909 87 924

Redaktører i 2013 er:

Mars: Kjell Ødegård/Tor Stein Hella
Juni: Geir Åge Lia
September: Torbjørn Formo/Terje Finnerud
Desember: S.E. Finnerud / K. Thon

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.



FORMANNEN HAR ORDET

Jeg sitter her å skriver dette 16 mai. Så langt har det vært en begredelig vår. Kaldt og vått. Vi får jammen håpe det snur snart.

På Burud er snart det store nye rommet i andre etasje på 3ern ferdig, Tom Persson har gjort en kjempejobb her sammen med snekkeren. I går fikk en gjeng av oss ryddet det meste der oppe. Nå står det bare igjen å få slipt og lakkert gulvet. Dette blir et kjempelokale både for NAF og oss. Jeg gleder meg til å få det ferdig.

Det skjer mye på Burud i sommer også.

Når dette leses har det allerede vært et arrangement på Burud. Barneavdelingen på sykehuset kommer å besøker oss 22/5, Åpen dag 8/6 er helt klart på sporet. I fjor var jo ca, 1500 mennesker innenfor portene denne dagen. Er været med oss i år kommer det sikkert flere. Vi ser frem til det med spenning.

Delemarkedet vårt 15/6 sammen med Hokksund dagene ser vi også frem til. Markedsplanleggingen ser også ut til å være på sporet så det er bra. Hokksund dagene: Fremmøte som vanlig. Kl.13.30 på Sorenskrivergården i Hokksund. Kortesje inn i Hokksund kl 14 og gratis vafler og kaffe til alle veteranfolk.

Møt opp på våre arrangement i sommer, Hjelp oss med å stille nok folk som parkeringsvakter og andre medhjelpere.

Til slutt ønsker jeg dere en god sommer med mye kjøring med de gamle. Jeg håper virkelig det blir en bedre sommer enn i fjor.

Jan Roger

FRA REDAKTØREN

Dette var moro! Jeg har aldri skrevet noe for publisering tidligere, men det å få ta bilder og skrive om bil har alltid fristet meg. Nå er det gjort. I stedet for å vente på at stoffet skulle ramle ned i fanget på meg, har jeg aktivt oppsøkt folk i klubben for å høre om historiene rundt deres kjøretøy. Jeg bestemte meg tidlig for at jeg ville ha fokuset på hva vi har i klubben. Jeg ville ha et portrettintervju, en presentasjon av en 2-hjuling og en 4-hjuling og jeg ville ha med et ungt medlem. Noe vi for øvrig ikke har for mange av. Minien til Atle måtte jeg bare ha med. Den er så grom. I utgangspunktet trodde jeg at det ville bli tøft å fylle 32 sider, så planen var og få med innslag om både buss og traktor også, da jeg ville favne over det meste i hobbyen. Men...det går ikke alltid som planlagt, det ble rett og slett ikke plass denne gangen.

Norsk Motorhistorisk Senter på Burud har blitt et fantastisk sted for oss motorgale, men husk på at vi også tar pent i mot nye medlemmer, potensielle medlemmer, medlemmer med nyinnkjøpte kjøretøy og ikke minst ungdom. Jeg har fått høre en del historier om stolte kjøretøyeiere som aldri vil sette sine bein på Burud igjen etter at enkelte har slengt med leppa. De fleste er stolte av kjøretøyet sitt og trenger ikke høre om feil eller mangler eller uoriginale deler eller feil registreringssnummre

Det var dagens pekefinger.

Ønsker dere alle en riktig god sommer, med mange fine mil med veteranen deres, og håper det blir strålende vær helt til sesongen er over.

Geir Åge



DEN YNGRE GARDE



I godt driv ankommer David Kolbræk bestemmelsesstedet for fotografering. Hans flotte Opel Kadett 1200 S Coupe 1977 er en drøm av en ungdomsbil. Senket ca. 8 cm foran og 6 cm. bak og med 8" brede og 15" høye felger ser den helt "riktig" ut. –Ikke så praktisk i svinger og i dumper, sier David, men det er slik jeg vil ha det.

Det er lett å tro at denne unge mannen på 22 år har kjøpt en bra bil og slengt på noen felger for så å kjøre den sønder og sammen, men ikke denne karen, nei.

–Bilen var veldig rusten da jeg kjøpte den som 18-åring. Jeg kjøpte den for å lære meg å sveise. Begynte der det ikke syntes så godt og så fikk jeg hjelp av faren min der det måtte se bra ut. –Det ble mange kronglete steder med sveising og mye måtte lages eller tilpasses selv, men man lærer seg mye underveis når man har en far som kan slikt. Skjermer, panser og bakplate er også byttet ut med nytt friskt stål. I det hele tatt er veldig mye på bilen nytt.

Motoren er en 1200 med blå topp som en eller annen gang har blitt byttet ut. Originalt skal den ha svart topp og det er også et merke på den hvor det står at den er overhaldt av GM, men det er nok mange år siden. – Motoren går godt, men jeg tror den er original bortsett fra at jeg har satt på en Weber-forgasser og et luftfilter som gir litt mer luft, sier David. –Mulig det er rundt 70 hestekrefter i den. Originalt er det 60. Ellers har han byttet ut foringer, kuler og gått over bremsene.

–Dette er den bilen jeg har lagt mest jobb i, sier David. Før denne har han eid 3 andre C-Kadetter og en B-Kadett. Ikke dårlig for en 22-åring.

Motorinteressen har han alltid hatt og både faren, onkelen og broren har veteranbiler.



-Jeg ble medlem av Motorhistorisk Klubb Drammen da jeg var 15 år og jeg synes miljøet er bra. Noen sure kommentarer hender det jo at jeg får, men det er bare å holde seg unna de verste grinebiterne, så går det bra, mener David.

Jeg spør om han har noen ideer om hvordan vi kan få med oss flere ungdommer i klubben.

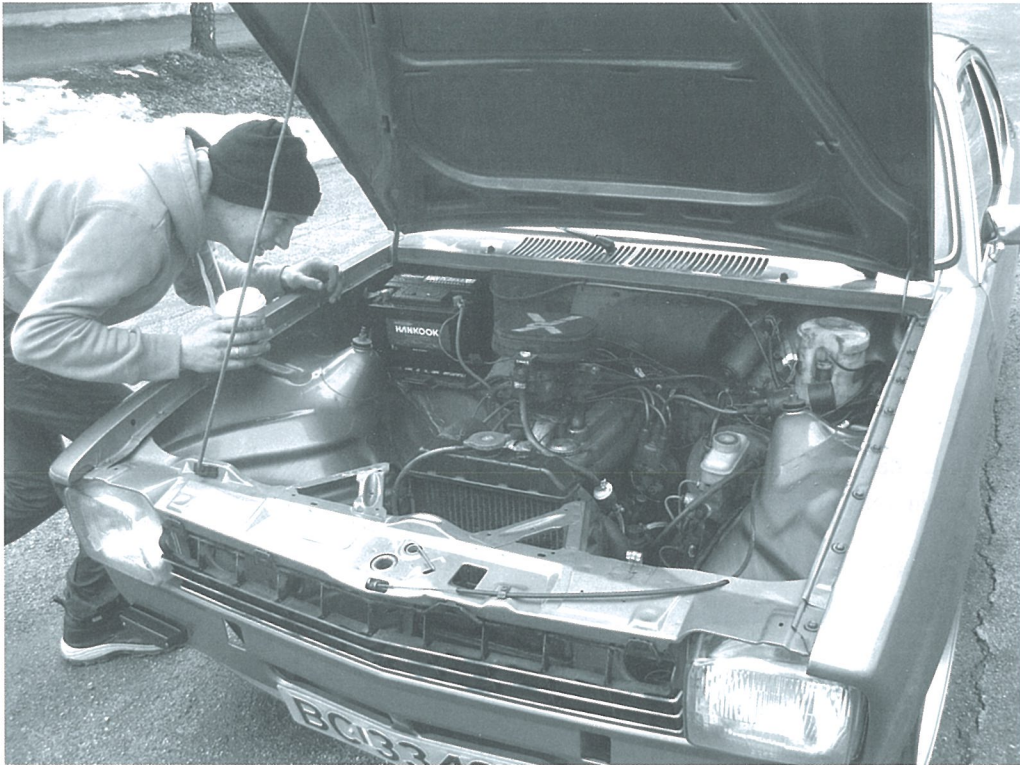
-Det hadde vært bra med for eksempel en dag i uken hvor ungdom kan komme for å skru. En voksen flink person må være med, men ellers er det viktig å lære seg med litt prøving og feiling. Slik kan man dele erfaringer og ha det sosialt, sier David.



David er veldig fornøyd med den blå Kadetten, men nå skal den selges. –Jeg har noe annet på gang, så da får Kadetten vike for denne gang. Det blir litt mindre fokus på bilhobbyen fremover, men etter hvert blir det nok en entusiastbil igjen.

Drømmen er en Hot Rod, en Camaro eller en Charger i fremtiden, sier David.

Denne driftige karen kommer nok med noe grovt om noen år, vent og se.



David leter etter flere hester. Se der ja, en hadde gjemt seg bak luftfilteret.



Noen ser ikke skogen for bare trær.



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:

Geir Åge Lia

Telefon 480 77 572

Priser for hele året 2013

Helside Kr 2700,-

Halvside Kr 1800,-

Kvartside Kr 900,-

Åttendelsside Kr 450,-

Annonseintrykk pr utgivelse etter avtale

Trykt i svart/hvitt.

Viktige datoer for klubben;

8. juni Åpen dag på Burud

15. juni Markedet på Burud

10. aug. Sportsvognstreff på Burud

17. aug Treff til tusen besøkere Burud

24. aug Spiralløpet i Drammen

Rabattavtaler

Brems & Clutchservice: 20% på alle lagervarer

Bilextra Åssiden: Etter avtale

Haraldsen Farvehandel: 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 300,- 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.

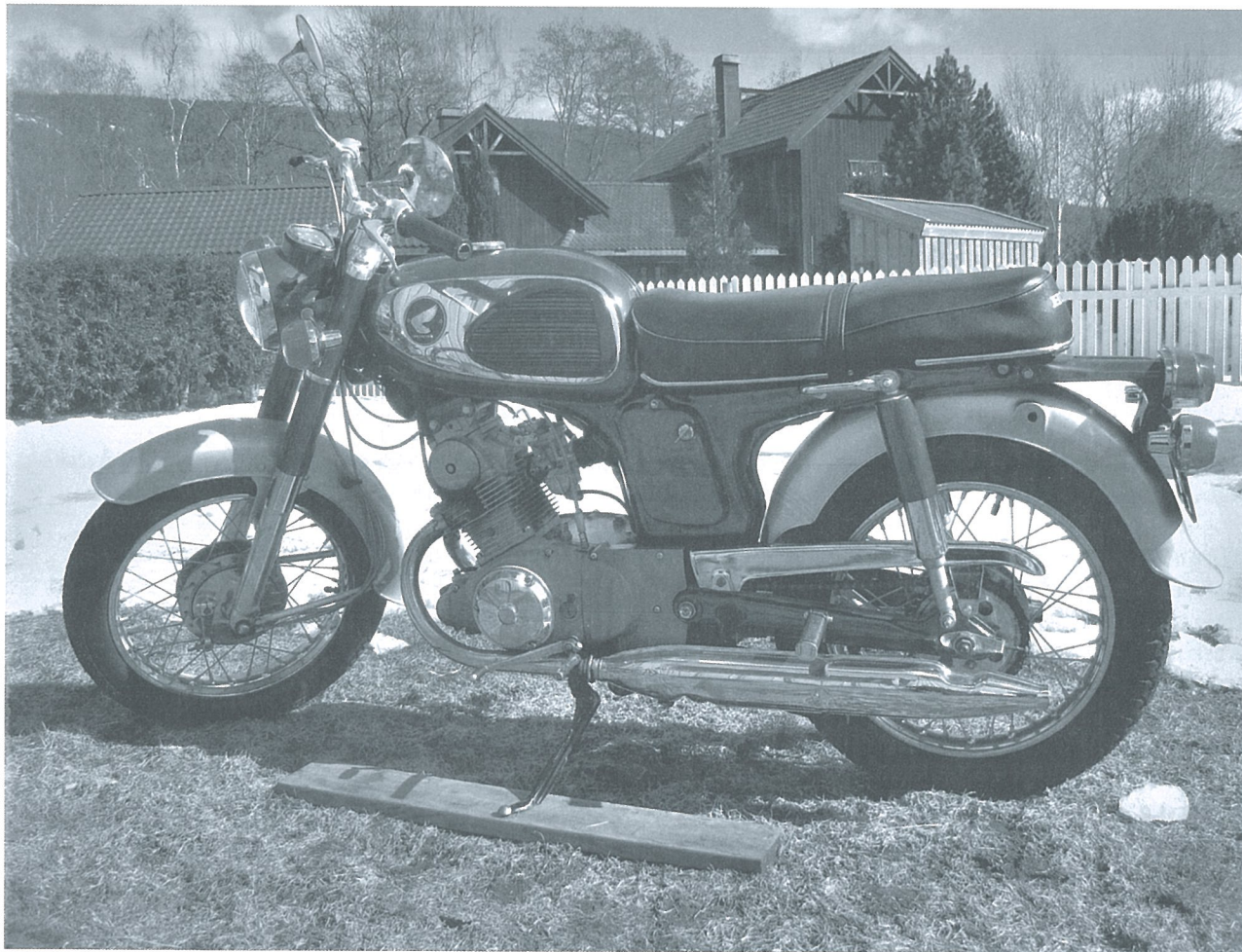
Mer informasjon finnes på www.grasrotandelen.no. Her vil du også kunne følge med på hvor mye Grasrotandelene genererer for de enkelte Grasrotmottakerne.

Takk for at du støtter oss via Grasrotandelen!



2-HJULINGEN

HONDA CD 125 1970



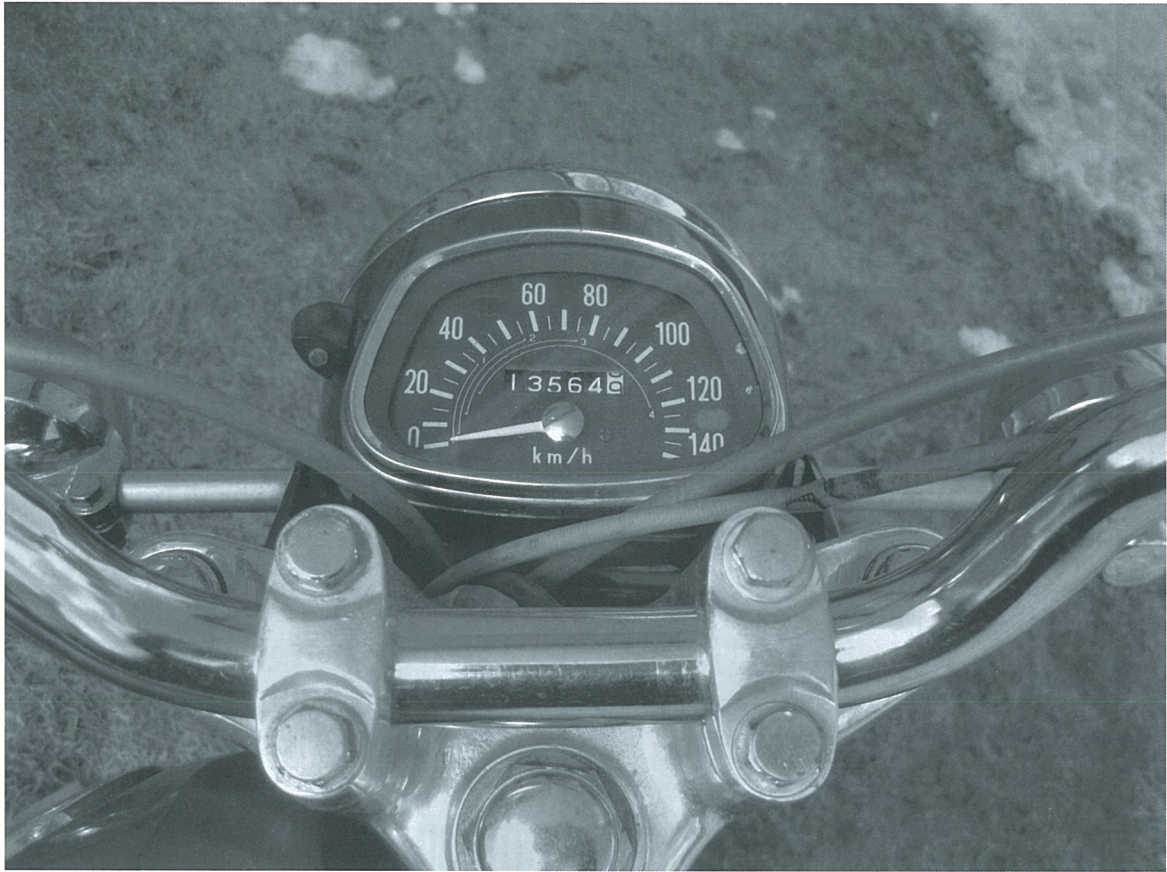
En flott vårdag før snøen er helt borte, tar jeg turen til Lars Lybeck som er eier til denne flotte røde Honda CD 125 fra 1970. – Det som er litt artig med denne sykkel, sier Lars, er at den har gått i distriktet siden den var ny. Den ble solgt ny av Bjørn Trogstad i Drammen og har levd alle sine 43 år i Drammen, Lier og Solbergelva.

Modellen ble lansert i Japan i 1966 og hadde en 2 sylindret motor med 12.5 hk ved 10000 omdreininger. Den hadde ingen sportslige ambisjoner med sin ramme av pressede plater, men den var tenkt som en praktisk hverdagssykel. Ikke mange sykler i denne klassen hadde elektrisk starter på den tiden, men det har denne.

Lars som er vant til litt sprekere saker som trimmet Amazon og Kawasaki H1 500 2-takter, synes likevel det er en hyggelig sykkel, selv om han ikke har brukt den så mye.

Han har også fått tak i to hjelmer fra 70-tallet som er helt nye i eske. Det blir tøft å se Lars med flakelakkert halvhjelm på Hondaen i sommer.





Det var dengang, det....

Med dagens levestandard er det vel neppe særlig realistisk å ønske seg tilbake til 1920. Men når man ser denne regningen fra Gjestvangs Automobilforretning A.S. i Kristiania og de priser man beregnet seg for sine tjenester dengang, kan kanskje prisnivået gjøre det fristende å reise tilbake i tiden.

At kasserer J. Biseth har skrevet "stemler" istedenfor "stempler" får vi heller se gjennom fingrene med, for 31 kroner for denne jobben er nå billig da....!

Telefon 15 300.
Telegramsadresse: „Gjestvang“

Kristiania 26 Oktober 1920

Gjestvangs Automobilforretning A/s

Herr Anders Olsgaard,
Kristiania

		DEBET	
		Kr.	Øre
Spr. Reparation og Omkopling av Lys. stokat Toplaak og rensset Stemler for Deres Ford.		24	00
1 Hk. 3002 Toplaaks patning		7	00
		<u>31</u>	<u>00</u>
Betalt			
J. Biseth			



NORMANN BILVERKSTED AS

- EU-kontroll • Service • AC service
- Reparasjoner • Støtdempere • Clutch
- Bremseser • Bilutleie



Vi utfører service og reparasjoner etter bilprodusentenes krav og bruker reservedeler med originalkvalitet.

Alle bilmerker - alle årsmodeller
Ing. Rybergsgt 99, Drammen
verksted@normannbilverksted.no
Tel: 32 82 18 01



Velkommen til oss!

Sjekk Punkt
BILVERKSTED



GLASSMESTER



Christoffersen

www.christoffersen.no

Kniveveien 29, 3036 DRAMMEN

Tlf : 32 86 00 00

Fax: 32 86 00 01

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



Knut Nævra Spyleservice

3300 HOKKSUND

- kan hjelpe deg med:
- Oppspyling av rør og stikkledninger
 - Reingjøring av soilrør
 - Høytrykksvasking/spyling med varmt vann, eks. groing på båt/høstreingjøring
 - Fjerning av graffiti/påføring av antigraffiti
 - Spyling og impregnering av takstein
 - Spyling av fasader
 - TV-inspeksjon av rør
 - Utleie av store og små vannpumper med egen bensinmotor

TA KONTAKT!

Tlf. 95 22 13 19

Mange års erfaring i Eiker Septikservice



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



NYBAKT BOLLE

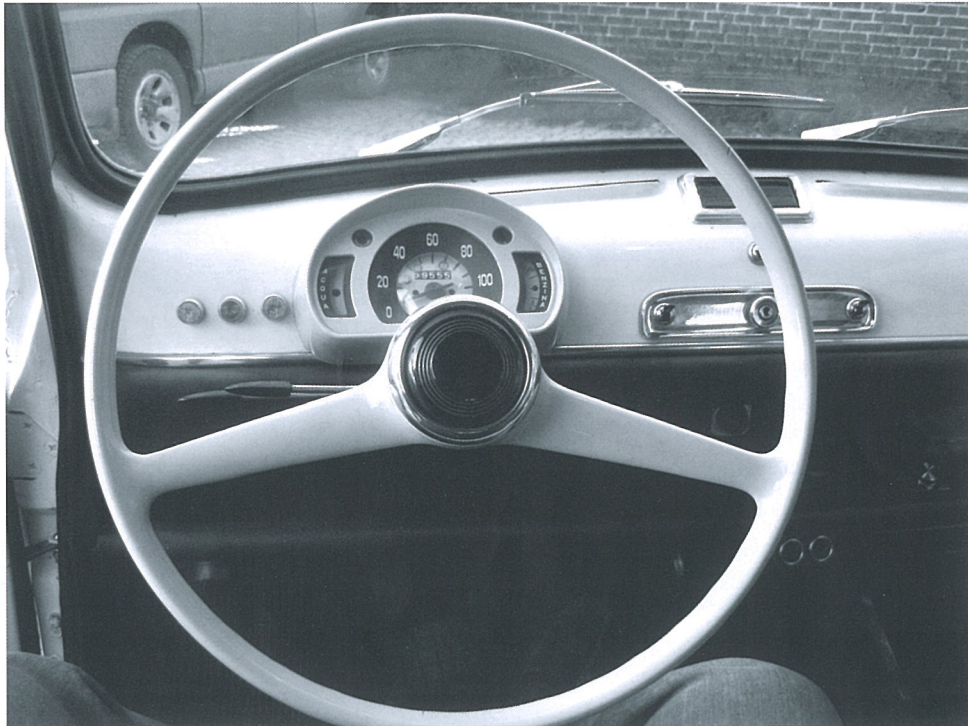
FIAT 600 1965



Da jeg var på vei til kirken i dag....., som Rolv Wesenlund pleide å si, da så jeg et flertall medlemmer som også skulle på klubbmøte. De flokket seg rundt en bil. Nysgjerrig som jeg er måtte jeg se hva dette var. Midt i oppstyret fant jeg denne hyggelige bilen. Steinar Ludvigsens flotte Fiat 600. Nylakkert hvit og med smakfullt rødt interiør og lysegule felger har bilen blitt en perle. Ikke rart interessen for bilen er stor. Steinar har puslet med bilen i høst og i vinter.

– Jeg har slipt og lakkert den, overhålt bremses, skiftet foringer og litt annet småtteri, sier Steinar. Bilen var et flott objekt da det ikke var noe rust på den. Steinar kjøpte bilen i 2007. Den har gått i Modum tidligere og faktisk så står ikke kilometertelleren på mer enn 59 000. Til tross for at Steinar er alvorlig bitt av fartsbasillen, trives han svært godt med 600en som ikke har mer enn 29 hestekrefter å by på.

-Ja, det er en utrolig koselig bil, sier han selv. Det er lett å være enig i det der den står fersk og fin som en nybakt bolle.



Et enkelt, men utrolig trivelig førermiljø.



Som Steinar selv sier –Her er det plass til fire pils, men ingen pizza.

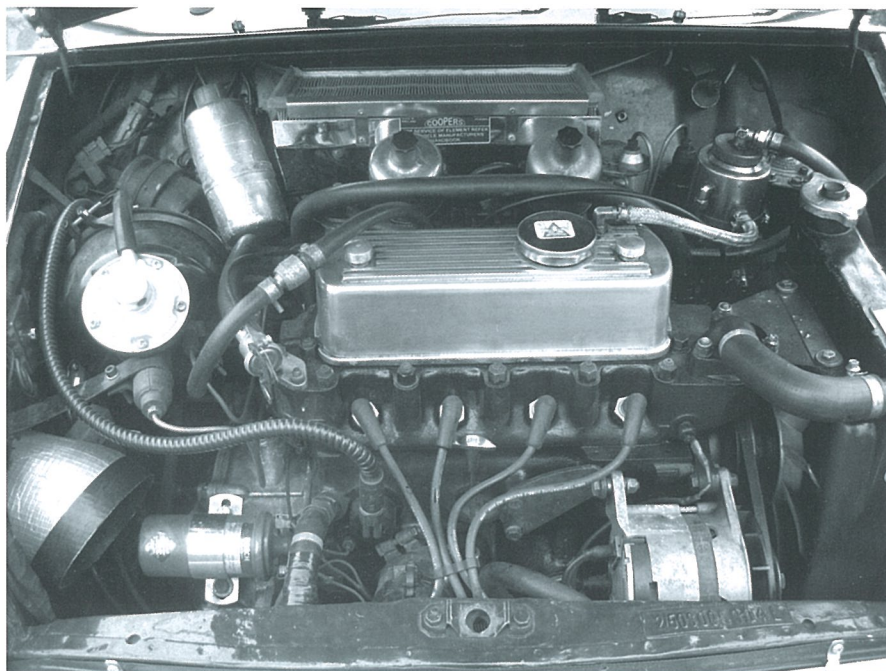


MINI COOPER S 1970



Denne knalltøffe Minien er det Atle Opdal som eier. I motsetning til de fleste andre av oss samlere, har han klart å nøye seg med en hobbybil, og ikke nok med det, han har snart eid den i 30 år. Opprinnelig er det en Austin 1000, men den ble godkjent som Cooper S allerede 1978. Atle kjøpte den av sin fetter som er nåværende ordfører i Drammen.

- Jeg kjøpte den som min første bil da jeg var 17 år, sier Atle. - Jeg begynte restaureringen med en gang. Alt ble plukket i småbiter. Kjøpte deler i byen og måtte ta dem med på tråsykkelen for å få dem med hjem. Husker at det var et slit å få hjem bakramma, men jeg tredde den over skuldrene. Det gikk det også, sier han. Så ble prosjektet stående noen år før han tok fatt på nytt i -94. Da fikk den b.la. sin nåværende lakk. Så ble det en lang hvile igjen, bilen ble stående til 2007. Atle tok fatt på nytt og fikk endelig fullført sitt prosjekt. Bilen ble godkjent på første forsøk.



Motoren er en 1293 ccm bygget av Mini- og V8- ekspert Peter Widmer. Den har b.la. en Dowton topp som er portet, 731 kam, doble HS4 forgassere og grenrør. Eksosanlegget er av typen RC 40. Atle tror det er ca. 100 hester i den. Gearkasse har raskårne drev og har usynkronisert 1. gear. Atle har montert skiver foran og Minifin tromler bak. Bilen har justerbar fjæring og støtdemperene er av merket GAZ og er også justerbare. Felgene er ekte Minilite i magnesium. Bilen har to bensintanker på ca 20 liter hver. Atle har også fått tak i et option dashbord og et originalt Cooper speedometer som går til 200 km/t. Det kan virke som Atle liker at det flytter litt på seg og ikke er han redd for å bruke bilen heller. – Jeg har kjørt i stykker en differensial og ei gearkasse så langt, sier han.

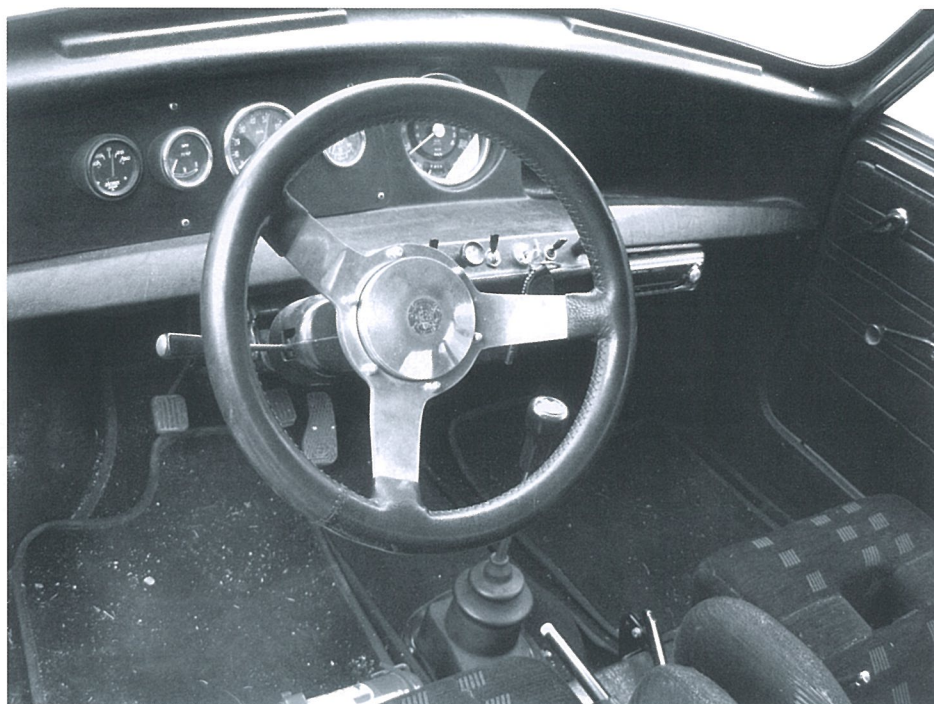


- Du får ta deg en prøvetur, sier Atle. -Ja, det hadde vært gøy, sier jeg, men du kan da ikke tro at jeg får plass der inne? Ikke noe problem, sier han selvsikkert. Når det gjelder prøving av bil, lar jeg meg som regel ikke be to ganger så jeg åler meg inn. Overraskelsen er stor da jeg kommer meg ned i setet. Ja, det blir ned i setet, for her sitter du nesten på bakken. Her er det romslig som i en hvilken som helst bil. Faktisk kunne jeg tenkt meg å sitte nærmere både ratt og pedaler. Utrolig!

Motoren er pigg og

understellet er stivt så det

holder. Litt dumt at veien jeg velger er så full av telehiv at bremsene er det jeg får mest glede av. Uansett får jeg helt klart samme følelsen som å kjøre gokart. Her er alt direkte og det svinger når det skal uten at du er redd for å ramle av veien selv om farten er litt stor. Ikke rart regjerende norgesmester i Autoslalom sverger til en gammel Mini, tenker jeg i mitt stille sinn, han kjører jo fra nye Porscher, Lotus og råtrimmede gatebiler med en nesten identisk motorkombinasjon som Atle har i sin bil. Vel, alle morsomme ting tar slutt og jeg leverer bilen like hel til Atle. Takk for turen!



Atle er også glad i tohjulinger og har en urestaurert Tempo Handy fra 1954, som for tiden står utstilt på museet. Han har også 2 stk. Yamaha Enduro fra 1981 og 1982. Det kan også nevnes at Atle er med i tirsdagsgjengen som legger ned tid, kunnskap og arbeid i klubbens biler. Hva skulle vi gjort uten disse gutta?

RA 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/topplock.
- Plansliping/maskinering.
- Termisk sprøyting av aksler
- Sveising av aluminium/bronse

www.metallock.no - din reparasjonspartner!

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

Nordens mest solgte motorbehandling.



MOTOR BEHANDLING

MEG 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

Bilservice

Kjell Andreassen

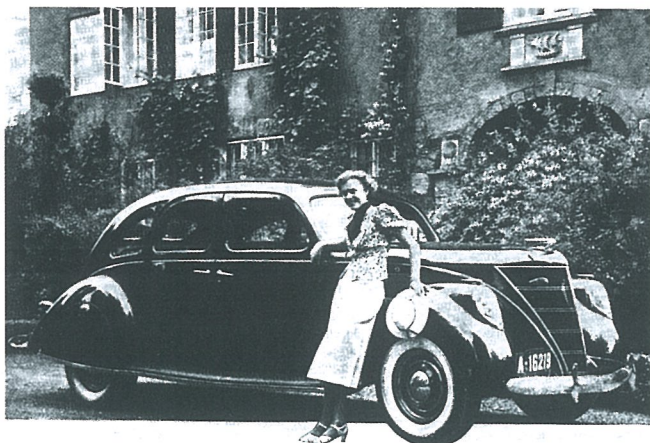


ALT I BILREPARASJON
OG EØS KONTROLLER



3053 STEINBERG • TLF: 32 87 76 88 • FAX 32 27 31 07





I Lincoln på Bygdøy...

Nutildags er også bilen en målestokk for bedømmelsen av Deres sociale stilling. Når De kjører den elegante 12-cylindrede Lincoln Zephyr er ingen i tvil om hvor De hører hjemme i samfundet.



Lincoln-Zephyr

Står i en klasse for sig.

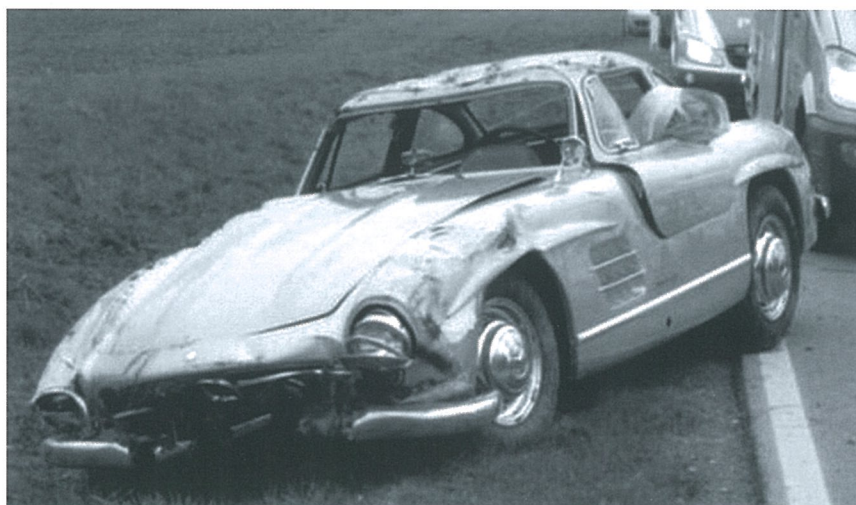
Den helt moderne bil

Lincoln-Zephyr er funksjonalistisk i ordets beste mening. Like fra den 12-cylindrede motor til den minste skruer er hver detalj utarbeidet som den skal være for å gi det beste. Det er også en vogn med et utpakket moderne, elegant utseende.

Følgende registreringer hos norske Lincoln-Zephyr forhandlere

ET NYTT NAVN EN NY BIL

Kjør forsiktig i sommer og ikke la hvem som helst ratte finbilen din.....

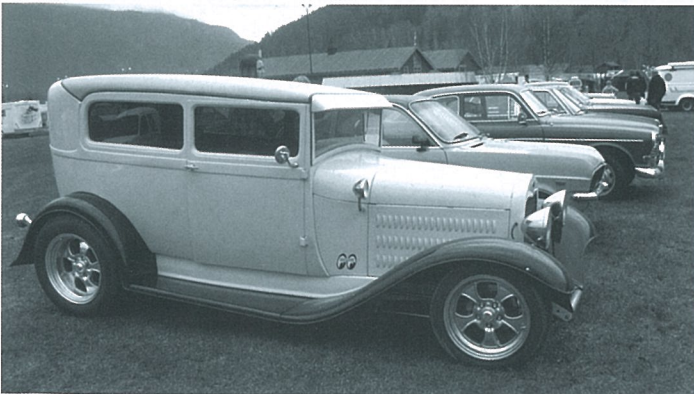


Mercedes-Benz 300SL - ble bare bygget i 1400 eksemplarer mellom 1955 og 1957. En 26 år gammel mekaniker klarte ikke å styre fristelsen etter å prøve klenodiet, og tok sammen med en 19 år gammel lærling bilen på en prøvetur. Det gikk fryktelig galt. Mekanikeren kjørte av veien og «Måkevingen» slo kollbøtte på et jorde.

Til alt hell kunne både mekanikero og lærling krabbe fysisk uskadd ut av vraket. Regninga etter kjøreturen kom på svimlende 5,3 millioner kroner, skriver der Spiegel.



Noen biler som var på Vårmarknaden i Seljord 10.-11. Mai.



PÅ BESØK HOS LARS PETTER SKAU



-Kom inn, kom inn, sier Lars Petter. Jeg har nettopp ankommet Konnerud. Det er fryktelig surt og kaldt denne søndagsmorgenen. Jeg blir tatt godt i mot og samboer Marit er også hjemme. Her kommer det kaffe og kaker fort på bordet og praten går lett, det er som om jeg har kjent dem begge hele livet, til tross for at det er første gang jeg er her. Huset bærer preg av bilinteressen. Her er det bilbilder, modellbiler i skap og bilbyggesett på hyller litt over alt. –Bilinteressen har jeg alltid hatt, sier Lars Petter. – Det startet med småbiler som Matchbox og Corgi Toys, siden ble det byggesett før steget ble tatt til biler i full størrelse.



Lars Petter har bygget en kopi av den første lastebilen han kjørte for Falken. Dette er ikke noe du får kjøpt som ferdig byggesett, så her er det meste laget for hånd.

-Mitt første hobbykjøretøy var en Lada Niva. Den ble kjøpt ny i 1980 og skulle være familiebil, men det gikk bare noen måneder før den var med på terrengkjøring på Trandum, sier Lars Petter. –Jeg modifiserte den litt så den kunne kjøre med vann til midten av frontruta. Problemet med å kjøre i for dypt vann var at den fløt opp bak og mistet festet. Lars Petter viser meg både bilder av bilen og pokaler fra tiden da han var som mest aktiv i Offroaders Norway. –Det var en bra bil. Jeg herjet tross alt med den i 10 år, sier han. Deretter ble det mer terrengkjøring med en Dodge Command Car som ble bygget opp med deler fra hist og her. Den hadde en Ford V8 fra en Mustang ved kjøpet, men Lars Petter puttet i en Volvo V8. Den fikk sveiset sperre både foran og bak og var ikke den letteste å manøvrere i svinger. –På slutten da jeg eide den bygget jeg den mer original og begynte å delta på veteranbiltreff. Bilen var populær blant barna som fikk herje med den som de ville både inni og oppå.

Nå hadde veteranbilinteressen tatt tak skikkelig, og neste prosjekt ble en International lastebil fra 1957. –Den ble kjøpt inn i 1995 og var et skogsvrak. Den hadde stått under noen graner i 20 år, men det var ikke så mye rust på den og det beste av alt var at originalnøkklene sto i tenningslåsen da vi fant den. Det ble full restaurering fra bunnen av i en to-års periode og det meste kunne brukes, sier Lars Petter. Motor og bakaksel var derimot ikke til å redde så det måtte tas fra andre donorbiler. –Det ble en bra bil og vi hadde mange fine turer med den. Den var med på Flåkløypeløpet og vi hadde turer med den både til Gøteborg og Nord-Vestlandet. Vi har kjørt Atlanterhavsveien med den også, sier han. Som dere skjønner så er ikke Lars Petter redd for å bruke bilene sine på langtur i ur og skur selv om det ikke går så fort.



Så ble Dodgen solgt og neste bil ble en Ford Thames -64 buss. –Jeg kjøpte den i 2003. Den er bruktimportert fra Sverige. Den var i bra stand og jeg har bare reparert og vedlikeholdt den underveis. På en buss er det vanlig å ha passasjerdøren på høyre side når bilen er venstretattet, eller på venstre side om den er høyretattet slik at passasjeren ikke skal gå rett ut i veien, men slik er det ikke på denne. Her er begge deler på venstre side og det er det mange som undres over. Hvorfor det er slik, er for så vidt logisk, da svenskene stort sett hadde venstretattede biler til tross for at de hadde høyrekjøring, sier han. Mange og lange turer har det også blitt for denne bilen. Den har vært på treff i både England og Tyskland to ganger. – Da vi hadde tatt båten over til Newcastle og kom til tollen, spurte tolleren hvordan det sto til med gearoverføringene. Han hadde nok eid en Thames han også, ler Lars Petter. – De kan være litt vrang, men nå har jeg teknikken inne så jeg får faktisk tak i dem inne i motorkassa mens jeg sitter i setet. Godt jeg har lange armer, sier han.



-Det mest hektiske minnet jeg har med denne, er fra den gangen jeg punkterte i bussfilen midt i London sentrum. Da var jeg stresset, men man kan heldigvis le av det etterpå. Det gikk jo bra det også, sier Lars Petter. Skiltnummeret på bilen er for øvrig det samme som faren hadde på en av sine biler.

Så ble det Pick up. – Ja, den hadde stått til salgs lenge så jeg fikk den for en grei pris. Denne bilen ble solgt ny i Norge i 1965 og har bare hatt 3 eiere. Den har gått fra starten på Konnerud før den ble solgt til Krokstadelva, men nå er den tilbake på Konnerud, sier Lars Petter. Bilen er urestaurert og har også sitt originale plan inntakt. Det eneste han har gjort med den, er å lakkere taket og male planet. – Dette er den bilen jeg bruker mest. Den er utrolig praktisk og jeg bruker den litt som arbeidsbenk også. Den er alltid med på treff og i år skal vi kjøre Flåklipa med den, sier han.

Formlofften, som varebilen blir kalt, ble kjøpt etter påtrykk fra Kjell Thon. – Han mente jeg måtte redde den. Så da var det bare å ta turen til Heggenes i Valdres. Opprinnelig var den kantinebil i Forsvaret, deretter ble den brukt som verkstedvogn av en landbruksmekaniker. Da jeg hentet den var det noen ungdommer som eide den. Den bar tydelig preg av å ha vært ”festbrakke”. Det var langbenker i den, spotlights i taket, CD-skifter og 4 store tusen-metere i fronten. Bilen hadde blitt stående etter at bremses og motor hadde takket for seg.



Lars Petter i godt selskap med Pick Upen og Formlofften

Bremses ble fikset og ventiler justert, så var den i gang igjen, sier Lars Petter. Motoren var ikke god før etter 3. ventiljustering og går greit nå til tross for at den bruker litt olje. Formlofften er en -65 modell og har 3 gir i motsetning til de to andre som har 4 gir. Alle bilene har en 1700ccm motor på 58 hester som er lik de som sitter i Ford Zephyr IV. 1965 var også det siste året disse bilene ble laget. Fellesprosjektet mellom England og Tyskland, Transit, tok over i 1965. Formlofften fungerer som varebil, turbil og campingbil. - Jeg har til og med klart å få fartsbot med den på Ringeby, sier Lars Petter. Han er veldig fornøyd med å eie 3 av de 5 Ford Thames med skilter her i landet. Men hvorfor ble det akkurat Thames, Lars Petter? Han blir stille litt før han svarer. –Jeg synes de er spesielle. De ser nesten litt dumme ut.

Da kommer det kjapt fra samboeren, Marit; –Ja, ja, likheter tiltrekker hverandre.

Humoren, kreativiteten og nysgjerrigheten går hånd i hånd her i heimen.

- Dette må du se, sier Lars Petter. Katten med navnet Pus kommer inn og Lars Petter får den til å sitte, gi labb, gjøre high five og å snurre rundt. Hehe, ikke mange som har en dressert katt, nei!



Lars Petter er også aktiv i Transporthistorisk Forening og har sittet i styret i to perioder. Han har trådt ut nå, men arrangerer fortsatt 1.mai-turen som går her i distriktet. – Vi pleier å være en 40 -50 biler i følget. I fjor var vi en tur innom Burud. Jeg skal si deg deltagerne var imponert over stedet, sier han.

På tunet står det også et par gråtasser. En 1953 og en 1954 modell. –Den ene er sønnen min sin, den andre er min. Jeg bruker den til brøyting og annet forfallende arbeid, men prøver å finne nye bruksområder for den, sier han. Hva med microbølgeovnen bak på traktoren? – Ehh, ja. Jeg prøver å finne nye bruksområder for den også. Hadde hørt at det ikke går an å koke egg i en slik en, så det måtte prøves. Det gikk ikke. Eggene eksploderte. Har hørt at lyspærer begynner å lyse hvis du putter dem inn i microen, så det får bli neste test, sier han.

Slik er altså Thames-eieren fra Konnerud. Full av humor, kreativitet og nysgjerrighet.

Jeg takker for at jeg fikk hilse på og historiene så langt.





Harley-Davidson fyller 110 år

I det herrens år 1900 forsøker to 20-åringer fra Milwaukee i USA, Arthur Davidson og William S. Harley, å lage en motor etter en fransk modell, men har ingen suksess. Året etter får de imidlertid assistanse av nordmannen Ole Evenrud. Mannen som ble kjent som skaperen av Evinrude påhengsmotorer, og de klarte nå å lage en fungerende om enn noe avfeldig motor på 175 ccm som ble montert som hjelpemotor i en tråsykkel.

I 1903 slutter to av Arthurs brødre, Walther og William Davidson, seg til teamet og videreutvikler denne motoren som får navnet Harley-Davidson. Dermed er også starten på verdens mest legendariske motorsykkelmerke et faktum, idet disse fire herrene samme år etablerer selskapet Harley-Davidson Motor Company.

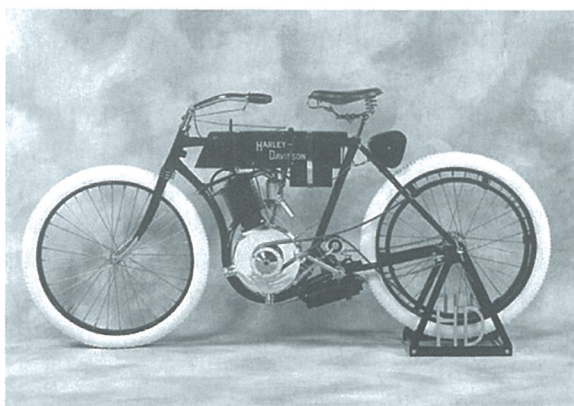
I 1906 hadde de bygget sitt første produksjonslokale, som var et meget beskjedent skur hvor den første sykkelen så dagens lys. Det var en racer med en ensylindret motor med 79,375 mm boring og 88,9 mm slaglengde, men med endel svakheter.



William S. Harley, Arthur, William og Walter Davidson.



Det første produksjonslokalet.



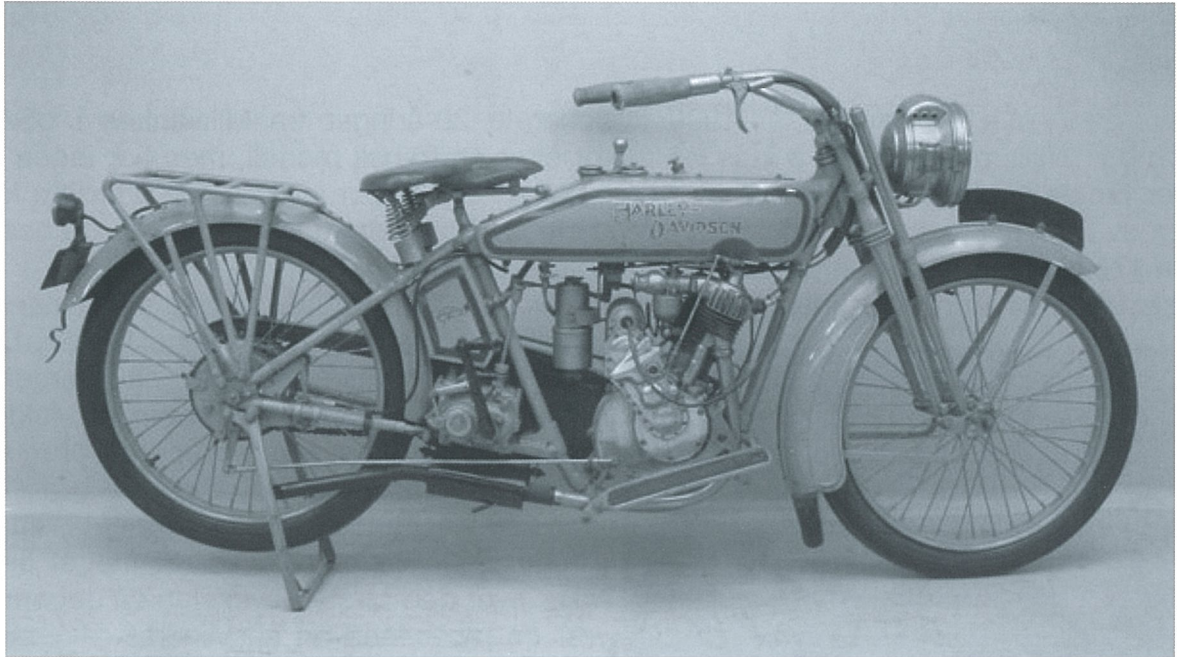
Harley-Davidson serial no.1

Etterhvert kom man da over "barnesykdømmene", og syklene ble snart kjent for sin høye driftssikkerhet. De første modellene var lakkert i en gråfarge, og fikk derfor kallenavnet The Silent Grey Fellow.

Den første tosylindrede modellen kom i 1909. Den var på 810 ccm og hadde sylindrene plassert i en V-form med 45 graders vinkel, noe som også førte til den dekkende betegnelsen V-twin motor. Konstruksjonen skulle vise seg å være meget pålitelig og har siden med endel modifikasjoner vært produsert helt fram til nyere tid.



Harley-Davidsons motorsykler er kjent for sin klassiske design og den særegne motorlyden, som faktisk er patentbeskyttet !



En Harley-Davidson fra 1916

Å skrive hele Harley-Davidsons omfattende historie vil føre for langt, dessuten har en rekke andre gjort det før både i bøker og tidsskrifter over hele verden. Vi skal imidlertid ta med noen av de viktigste milepeler i merkets historie.

- 1903. Harley-Davidson Motor Company etableres, og den første motoren utvikles.
- 1906. En fabrikk bygges, og modellen "The Silent Grey Fellow" makesføres.
- 1909. Den første motorsykkelen med V-twin-motor, modell 5D, presenteres. Den er på 810 ccm. men går dårlig. Senere på året kom en 1000 ccm på 7 hp.
- 1912. Selskapet begynner å selge sine mc'er utenlands, først ute er Japan.
- 1920. H-D har utviklet seg som verdens største motorsykelmerke, og har nå 2400 ansatte, med forhandlere i 67 land.
- 1932. Trehjulsmotellen Servi-Car blir en success som brukes av politiet, postbud og budfirmaer.
- 1936. Toppventilmotoren på 1000 ccm, den klassiske Knucklehead-motoren blir lansert. Betegnelsen var modell 61E.
- 1941. Fabrikken involveres i 2. verdenskrig ved å produsere militærutrustede modeller. I alt 88 000 eksemplarer av modellene WLA og WLC blir bygget.
- 1952. K-serien, - inspirert av de engelske merkene BSA, Triumph, Matchless og Norton - blir lansert, men motoren er svak med liten effekt.
- 1957. K-modellen videreutvikles og forvandles til XL Sportster. Dermed får USA endelig en egen sportsmaskin, som fremdeles produseres.
- 1965. Nå kommer de japanske mc-merkene for fullt og gir H-D tøff konkurranse om kjøperne.
- 1969. H-D har ikke fulgt med tiden, de har gammeldagse fabrikker og tvilsomme kvalitetskrav. Selskapet blir solgt til American Machine and Foundry (AMF).



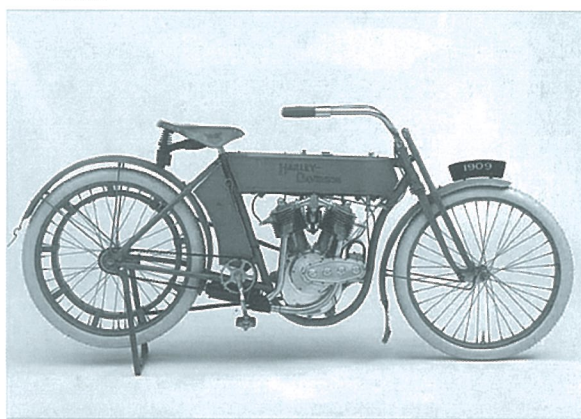
- 1971. Sjefsdesigner Willie G. Davidson ser hva som etterspørres, og tegner Harleys første custommaskin, FX Superglide.
- 1980. Den første fabrikkbygde chopper lanseres. FXWG Wide Glide har bakoverhellende kjørestilling, lang gaffel og et smalt og stort forhjul.
- 1981. Gammelmodige motorsykler, dårlig kvalitet og minskende marked er nær ved å knekke Harley-Davidson, men reddes ved oppkjøp av 13 av fortagets største sjefer.
- 1984. Den nye motoren V2 Evolution, som er et resultat av 7 års utvikling, er problemfri og får også vanlige folk til å velge en H-D.
- 1986. Produksjonskostnadene reduseres kraftig, og det går bedre år for år.
- 1998. En videreutvikling av Evolution-motoren -Twin Cam 88 - presenteres. Bare 18 av forgjengerens 450 komponenter er beholdt, resten er nytt.
- 2001. Nok en nykomling, VRSCA V-Rod ser dagens lys. Den har innsprøyting, overliggende kamaksler og væskekjøling. Et samarbeide med Porsche.
- 2006. H-D presenterer Twin Cam 96 på 1584 ccm for bedre å ta opp konkurransen fra Japan.
- 2013. Man satser nå på klassiske, nostalgisk utseende modeller og et stort tilbehørsmarked.

1908

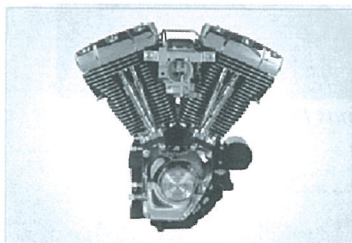


Walter Davidson with Endurance race winner

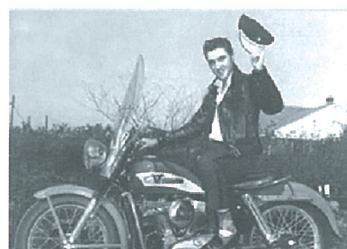
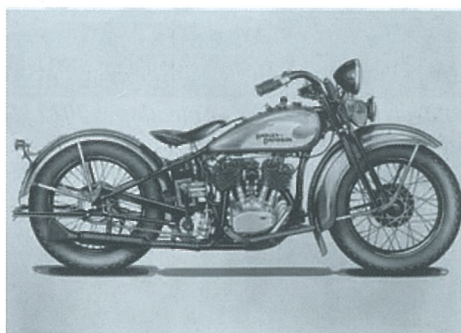
1909



Model 5-D (V-Twin)



FUEL INJECTED TWIN CAM 88™
The 2000 model year Softail models are outfitted with the Twin Cam 888™ engine, a counter-balanced version of the Twin Cam 88.



ELVIS PRESLEY ON THE COVER OF THE ENTHUSIAST®
The new young star Elvis Presley poses for the cover of the May Enthusiast sitting on a 1956 model KH.

.....

Øivind Langeland



Spiralløpet 2012

Løpskomiteen avviklet et prikkfritt arrangement lørdag 25. august. Starten gikk fra Drammen Park. Vi kjørte over elven, til Austad, Fjell og videre til Skoger Kirke. Derfra til Klevjerhagen og videre til post nr 1 på Galleberg skole. Her skulle vi merkebestemme tre biler. Neste post var i Sande der det gikk ut på å bygge et tårn av klosser høyest mulig på 30 sekunder. I tillegg skulle vi tippe antall muttere oppi et glass. Videre mot Drammen igjen gjennom Østbygda til post på Kjeldås skole. Her var det om å gjøre å tippe hva en plansje inneholdt av tekniske underer. Deretter var det Lerpe, Åskollen, Holmenbrua og så opp Spiralen. Der oppe fikk deltagerne et spørsmålsskjema, samt at de skulle kjøre en strekning tilsvarende en omdreining av hjulet. Ned gjennom fjellet igjen til målgang i parken. Været var absolutt brukbart for de 77 startende.



Brødrene Thomas og Bjørn Djupvik fikk henholdsvis 1. og 6. plass i Spiralløpet 2012. Thomas kjører Opel Manta og Bjørn Mini. Faren som kjører Opel GT kom litt lenger ned på listen.



Flere bilder fra spiralløpet.



KLUBBEFFEKTER



Pique kr 100

T- skjorte kr 70

Både pique og t-skjorte kan fåes med MHK og NMHS logo



Vognmerke kr 400

Krus kr 100



Jakkemerke kr 20

Klistremerke kr 10

3 stk klistremerker for kr 25

Prisene gjelder så lenge lagret rekker. Ta kontakt med klubbens kasserer for bestilling.

Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er: Torbjørn Formo og Terje Finnerud

SEND INN STOFF FØR 15. august.

