

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPTEMBER 2002 - 31 ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

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

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

Varamann:

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



Forsidebildet:

Fra et tidligere
Museumsløp i
Horten

Redaktør for dette nummer har vært:

Christian Christensen

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

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

Løpskomitè:

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

Arrangementkomitè:

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

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomite:

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

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.as

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2002 er:

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

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. november



Formannen har ordet:



Formannen er helt tom, jeg har skrevet om jubileumsarrangementet vårt, jeg har skrevet om driften av klubben, jeg har skrevet om historia til klubben. Jeg har skrevet om våre pensjonister, jeg har skrevet om våre damer, jeg har skrevet om vår mangel på rekrutering og jeg har skrevet om manglende interesse fra våre medlemmer. Hva skal jeg skrive om nå, alt vi burde ha gjort dette året som vi ikke har gjort, og at alt var så mye bedre før.

I oktober er det generalforsamling og jeg får si som jeg har sagt før, ta vel imot valgkomiteens formann når han ringer på din telefon.

Jeg har bevisst lagt klubbens aktiviteter på et nivå som er riktig for medlemmenes engasjement. Jeg mener og tror at vi er best tjent med det nivå vi har i dag, en tur og et løp. 10 medlemsmøter i året og, og sist men ikke minst kun leie av møtelokaler. Dessuten mener jeg at vi må se på muligheten for å redusere antall aviser fra 5 til 4 med noe justering av intervaller mellom avisene. Jeg må si

det en gang til, ta vel imot valgkomiteens formann når han ringer til deg.

I siste nummer av Veteran og Sportsbil magasinet etterlyser Lasse Aas respons fra klubbene i forbindelse med NVK's 50 års jubileum. Jeg sier som Reidar Bakke i siste utgave av Norsk Motor Veteran, de fleste klubbene ser ut til å ha nok med sine egne arrangement, selv om jeg fremdeles er en sterk tilhenger av samarbeid over fylkes grenser. Drømmen for meg ville vært å kunne arrangere noe tilsvarende som Classic Car Week med samarbeidene klubber i Buskerud og Vestfold.

Når dette leses er det et år siden siste Plymouth ble kjørt av samlebandet i Canada, den passet ikke inn i DaimlerChrysler sin nye strategi. Plymouth som i mange år var best selgeren til Chrysler og nummer 3 på salgslistene i USA. Litt vemodig for en Formann som har to stykker av dette merket i sin garasje. Riktig nok planlegger DC å sette igang produksjon av det gamle legendariske merket Maybach, men dette blir en bil for de få og ekstremt rike, og ikke noen "folkebil" som Plymouth.

Selv om jeg nå når dette skrives er inne i de siste hektiske dagene før vårt jubileumsløp kan jeg vel ikke ha en lederartikkel uten å nevne noe om gammel motorsport. Nurburgring 1938 det legendariske Mercedes teamet som bestod av Manfred Von Brauchitch, Dick Seaman, Herman Lang og "Der Regenmeister" Rudolf Caracciola. Et fantastisk team som selvfølgelig også fikk enorme midler fra Nazi-Tyskland for å dokumentere at Tysk teknologi var ledende i verden. I England var det selvfølgelig kritiske røster forat en engeskmann kjørte for dette teamet, rett før annen verdenskrig brøt ut. For de som ikke vet det var det faktisk en normann som var nede på banene i Europa og konkurrerte i denne perioden, han het Eugen Bjørnstad og var sønn av en møbelhandler i Oslo. Eugen Bjørnstad kjørte i løpet av sin karriere både ERA, Alfa Romeo og Bugatti. Han kunne selvfølgelig ikke hamle opp mot dette teamet, men bare at det var en normann der nede i den perioden er jo ganske fantastisk å tenke på.

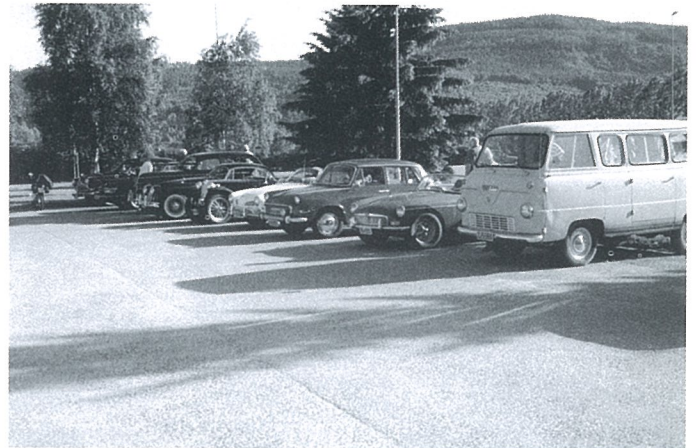
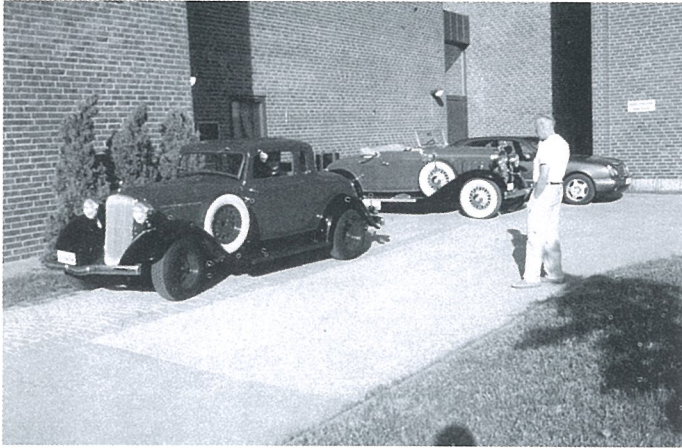
Til slutt vil jeg få ønske dere alle en god høst med mye sagmugg og hestemøkk, det hele er jo et eneste stort sirkus.

Rudolf Caracciola



Nytt fra Styret (ELLER FRA REDAKTØREN):

Dette er det eneste referatet dere får fra noe medlemsmøte nå: 2 bilder tatt før start av junimøtet utenfor Åssiden kirke. Som dere ser, var det en del medlemmer som kjørte i sine grombiler denne dagen.



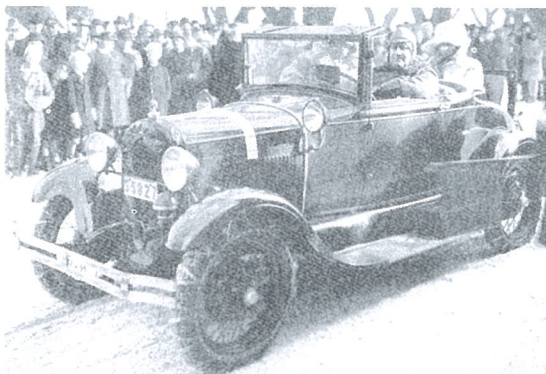
Noen kommentarer fra redaktøren:

Nå er jubileumsløpet og jubileumsfesten over, men hvor ble det av jubileumsnummeret av MOTORHISTORIKEREN? Hvordan det gikk med løpet og festen håper jeg dere kan lese om i desembernummeret.

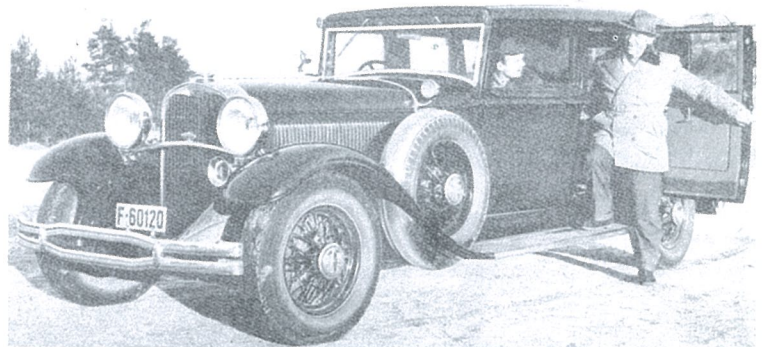
Når det gjelder innsendt stoff til bladet, har det vært heller dårlig. Hadde det ikke vært for Kjell Thon så tror jeg dette nummeret hadde blitt ganske tynt. Hvis vi skal fortsette med å gi ut MOTORHISTORIKEREN, må det nok komme fler ut fra smøregrava eller garasjen. Den som utfordrer en til stafetten, må nok sørge for å få en bekreftelse fra vedkommende før det blir trykket i bladet. Dette skar seg denne gangen, derfor ingen staffet.

Nå er formodentlig valgkomiteen i gang med sitt arbeid. Jeg vil oppfordre dere til å gjøre en bedre jobb i år enn hva vi har sett de siste årene. Vi kan f.eks. ikke velge sekretærer som ikke kan være til stede på medlemsmøtene. Når det gjelder redaktører, må vi huske at vi lever i dataalderen som innebærer at vi må lage bladet i digitalt format før det sendes til trykking.

Christian



Snart tid for kjettinger som denne svenske Ford A ved start i et vinterløp i Göteborg i 1930.



Franklin 1930, har vært i kongehusets tjeneste som A-1. Senere kjøpte Edvart Johansen, som står ved bakhjørna, bilen. Sønnen Rolf i forsetet.



Sakset fra Drammens Tidende 26. mai 2002:

Våryre veteranbiler

Regn er langt fra det beste en veteranbileier kan tenke seg når bilen skal på langtur. De fleste skulde stygt mot himmelen da årets vårløp for veteranbiler gikk av stabelen i går formiddag.

Hans Kristian Gentz

Selv om været ikke var optimalt, og den lange rekken av veteranbiler fikk skylt seg på veien var årets oppmøte rekordstort.

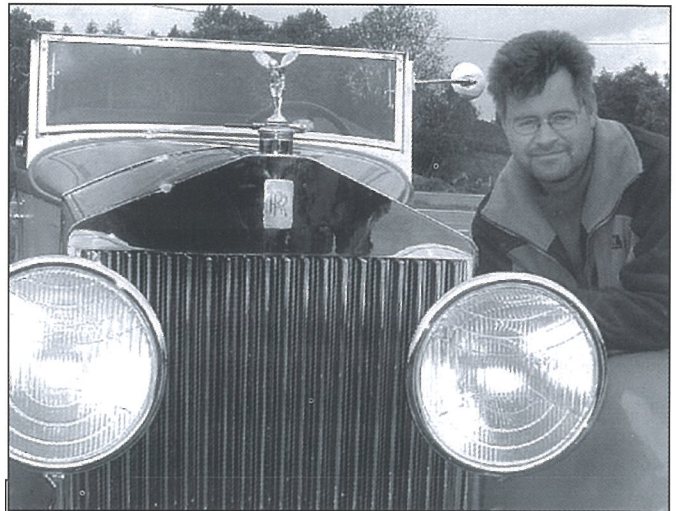
- Det var påmeldt 18 biler. Nå er det over 40 på plassen her smilte Tore Gustavsen i løpskomiteen, mens han vinket på venner og kjente som ankom Kjellstad i doninger av alle årganger og modeller. Årets utgave av det tradisjonsrike vårløpet var litt annerledes enn tidligere. Det var det mange som gledet seg over.

- Vi har kuttet ut selve rebusdelen av vårløpet. Mange syns det ble litt slitsomt å vente så lenge på hver post, så i år er det en ren biltur for å vise oss fram, sier Tore Gustavsen, som selv er en ivrig veteranentusiast. Den fineste bilen sto i garasjen.

- Været er usikkert, og da er det ikke aktuelt å ta ut den fineste. Da har jeg en bil nummer to, forteller han. Gustavsen var ikke den eneste som knøt både fingre og tær for at værgudene skulle være snill helt til Horten. Årets tur gikk nemlig strake veien fra Drammen til Horten, der en guidet tur på Marinemuseet ventet deltakerne. En etter en ble bilene ropt opp, eierne hilste til folket, og satte kursen langs E-18 mot Vestfold i en lang og staselig kortesje.

- Jeg skulle egentlig kuttet issalat i dag, men når jeg så alle bilene her på plassen kriblet det i både ben og armer, så jeg dro ut bilen og lar andre ta seg av salaten smilte Liungen Birger Meland. Hans Rolls-Royce Phantom Regent Convertible Coupé fikk desidert flest lange blikk fra publikum. Kanskje ikke så rart når den er eneste gjenlevende i sitt slag i Hele Europa.

- Det er kun noen få igjen i USA, jeg kjøpte min i februar i år, forteller en synlig stolt Meland, som i likhet med de andre deltakerne håpet at været skulle holde seg fint. De ble bare nesten bønnhørt.



Staselig. Det var få forunt å ha en slik bil i 1928. Det er fortsatt få som har den. Birger Meland fra Lier er eneste eier av en Rolls-Royce 1928 i hele Europa.



Løpene på Drammen Travbane:

Dette er et referat fra et av løpene som fant sted i 1967, hentet fra det svenske bladet "Illustrerat Motorsport". Bladet hadde i flere år egne, norske sider, med info om det som rørte seg i norsk motorsport. Denne artikkelen var, til tross for bladets tittel, "tyvärr inte Illustrerat".

BOO BRASTA RASKEST I DRAMMEN

• NMK Drammen åpnet lysanlegget på Drammen travebane for "bilfolket" med et av de beste race som noen gang har vært arrangert i byen. Aldri før hadde deltagelsen vært større - med Boo Brasta og Åke Andersson som de to svenske "trekk-plastere". Og bare en bil uteble. Den annonserte Ford Mustang til Trond Schea. Han har nemlig nå fått en Mustang - gruppe 2. Og det skal være litt av en "racerbil". Tidligere har bilen tilhørt svensken Bo Ljungfeldt. Skulle det være noe vits å si noe mere... Drammensløpet ble preget av spennende oppgjør. I første rekke var det kniving i gruppe 1 og de som i dag hevder at denne gruppen ikke har noe med motorsport å gjøre, bør snarest revidere sin oppfatning. I Drammen var det spenning i nesten hvert eneste heat. Vinnere ble i klassen 850 til 1000 ccm Arne Teig, BMC. 1000 til 1300 Jan Pröysmoe, BMC. 1300 til 1600 Odd Moseby, Lotus, over 1600 Dag Johannesen, BMW 2000.

KJØRERE FUSKET

Etter løpet ble to biler holdt tilbake for motorkontroll.

I første rekke dreide det seg om Larvik-kjöreren Jan Gjestrum Larsen som kjörte Saab gruppe 1. Han kjörte den samme bilen som ble tatt for fusk etter Norefjellsløpet, og kjörte meget fort. Men når det ble snakk om kontroll vergret Larvik-langt seg og man nektet at bilen skulle åpnes igjen. Var det noen som snakket om toppen av frekkhet og fuskepreg? Det er meget trist at norsk motorsport skal dra på slike kjörere. Også en annen kjörere i samme klasse ble holdt tilbake. Det var Drammens-kjöreren Erling Kraugerud som ble nummer to i klassen. Men også her viste det seg at bilen var helt ulovlig trimmet. Fusk igjen og usportslig. Derimot bilen til Harald E. Hellum fra Oslo er ren standard, det blev undersøkt da den ble åpnet etter Norefjellsløpet. Så han vant igjen etter at de to bilene hadde blitt tatt for fusk. I gruppe 2 var det i første omgang Trond Schea som dominerte. I klassen 1300 til 1600 ccm kunne man tydelig se hvilken stor forskjell det er på bilene som starter i gruppe 2.

Scheas Lotus var tyve meter foran de andre etter den første

svingen og etter dette var han som vanlig ikke til å true. I "Renault-klassen" ble det kamp mellom John Unnerud og Dag Johannesen og denne gangen var det sistnevnte som vant.

SLUTT MED GRUPPE 5!

I løpet av de siste årene har det dukket opp en klasse som heter gruppe 5 i norsk motorsport. Og i Drammen kjörte Hans Jörgen Nilsen i klassen med sin Volvo. Men har egentlig denne klassen noe på norske baner å gjøre? Aldri starter det noe antall biler i klassen og den blir derfor uten spenningsmoment. Men det är en annen ting som er langt viktigere. Bilene i gruppe 5 går i dag så fort at norske bilbaner har ikke den sikkerhetsmarginale som skal til for publikum. I Drammen holdt det på å gå galt. Nilsen kom ut av svingen helt ukontrollert og hadde retning mot publikum. Folk skrek, men i siste sekund fikk Nilsen rettet opp vognen og ungikk så vidt å kjöre rett inn i publikums-massen som stod helt inntil gjerdet.

Nei, vi har sagt det för og sier det samme igjen. Gruppe 5 har ikke noe på norske baner

å gjøre. Den saken er klinke-de klar!

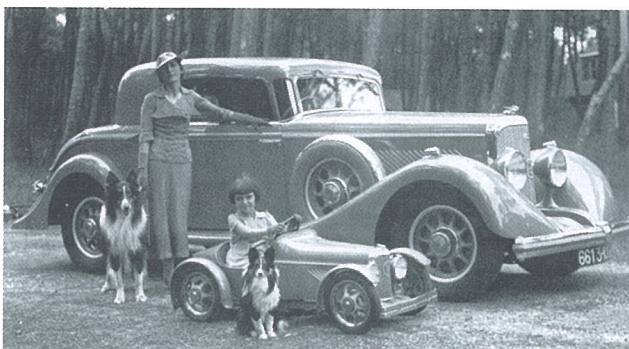
BOO BRASTA "DEBUTERTE"

Men Drammens-løpet ble i første rekke en suksess for Boo Brasta (eller Boo Johansson som han het för). Han kjörte sin Porsche 911 helt suverent og fikk klart dagens beste tid. I det store "Porsche -heatet" ble det kniving mellom Kjell Gudim, Åke Andersson og Brasta og i siste heat kom også Trond Schea med. Og Boo Brasta vant som han ville.

- Jeg er fornöyd når man tar hensyn til at jag aldri har kjört bil med hekkmotor på grusbane, forteller Brasta til IMS. - Min bil var feil gearet og det går an å kjöre langt fortere enn jeg gjorde. Neste gang skal jeg forberede meg bedre, var Brastas kommentar etter løpet.

Sett under et ble Drammensløpet et av de beste løp som noen gang har vært arrangert på Drammen travebane. Og for en avvikling. Alt gikk jo i kjempetempo.

STOR
OG
LITEN



VOKT DEM FOR ELGEN!



Slik så bilen ut etter det kraftige sammenstøtet

Nesten daglig hører vi om elgpåkjørslar langs veiene i Buskerud. Ofte påføres dyrene store lidelser, og de materielle skadene kan være betydelige. Slike påkjørslar kan også føre til skader på dem som sitter i bilen, og dødsulykker forekommer fra tid til annen. Elg og rådyr som ferdes i nærheten av riks- og fylkesveier, innebærer i det hele tatt en betydelig ulykkesrisiko siden det er umulig å forutsi hvordan dyrene reagerer i en faresituasjon. Det er visse perioder av året faren for ulykker er spesielt stor, bl.a. på forsommeren når den drektige elgkua støtter vekk fjorårskalven, og denne må klare seg på egen hånd. Disse ungdyrene, eller "åringene" som mange kaller dem, er spesielt uberegnelige i trafikken, mange ulykker inntreffer i denne perioden. Selv om man kjører forsiktig, er det så godt som umulig å gardere seg mot sammenstøt med "skogens konge" når denne brått og uventet kommer ut fra et skogholt.

Gudrun og Svein Erik Finnerud fra Sysle ved Vikersund fikk seg en skikkelig støkk rett før pinse. Gudrun satt bak rattet på deres nyregistrerte Mazda 1500 1970-modell, og farten var i underkant av tillatte 80 km/t da de nærmet seg Vikersund. Plutselig skjærer en elg ut fra kanten av skogbrynet, og Gudrun rekker knapt å få foten på brems pedalen før det kraftige sammenstøtet inntreffer. Fronten på bilen får betydelige skader, før frontruta knuses og frontruteramma og den fremre delen av taket deformeres. Alt skjedde svært raskt, men heldigvis ble det ingen alvorlige personskader på hverken Gudrun eller Svein Erik, bortsett fra at Gudrun ble litt forslått i den ene armen.. Sønnen og bikkja i baksetet slapp også fra det med skrekken. Men når en ser på bilen, må en kunne si at det var bare flaks at ulykken ikke fikk et annet utfall. Ulykken er i hvert fall et tankekors; dette kan skje også med gammelbilen, og du kan ikke være trygg selv om du kjører aldri så pent.

PS: Motoren i bilen hadde knapt rukket å bli kald før Svein Erik hadde satt i gang jungeltelegrafan og klart å oppspore de nødvendige delene for å reparere bilen, bl.a. en ny takplate. Med en sønn som er biloppretter, er det nok ikke lenge før bilen er like hel.

Elgen gikk det ikke så bra med. Ryggen var brukket, og viltneimnda måtte tilkalles for å foreta avlivning.

KT





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPECIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

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

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 2002:

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

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

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA

Grønland Auto

Brems & Clutchservice

PROFF Rekvisita

Rammeverksted Bu, St. Senter

NOR AUTOLAKK AS

Postboks 1287

3254 LARVIK

Tlf. 33 17 93 30

Bergerud Eftf.

Haraldsen Farvehandel

Drammen Supply

RABATTER

Etter avtale

20 % på alle lagervarer

20 %

30 %

5 % på engrospriser

10 % på alle varer

15 % på lakk, 10 %

andre varer

20 %

Listen oppdateres fortløpende.



Dæk, hjulophængning og køreegenskaber

Hjulvinklernes betydning

Af civilingeniør Benny Christensen

T håp om at du kan lese litt dansk har vi tatt med noe her

Sakset fra **SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL** Nr. 8 1968

Interessen for hjulvinklerne koncentrerer sig ofte om regelmæssig kontrol af de fore-skrevne "fortøjsmål". Med den voksende anvendelse af uafhængige baghjulsophængninger og det store udbud af dæktyper med vidt forskellige egenskaber, burde man imidlertid også beskæftige sig med samspillet mellem hjulgeometri og dækkonstruktion. I artiklen gennemgås baggrunden for de forskellige hjulvinkler.

Rent skematisk er man i reglen tilbøjelig til at forestille sig, at alle bilens 4 hjul står vinkelret på vejbanen, og at de ved ligeudkørsel peger i vognens længderetning. Ved at gå tættere på problemet finder man hurtigt ud af, at det er en for-enklung. Der tales ofte om "styretøjs-vinklerne" eller "fortøjs-målene, og man benytter i den forbindelse 5 forskellige vinkler til at karakterisere styreboltens og forhjulets stilling i forhold til vejbanen, nemlig:

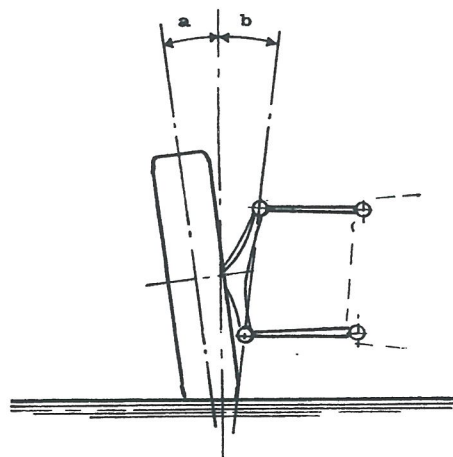
- 1) hjulets *udadhældning* ("hjulstyrt", "camber")
- 2) hjulenes *spidsning* ("toe-in")
- 3) styreboltens *tværhældning* ("king-pin-inclination")
- 4) styreboltens *bagudhældning* ("castor")
- 5) hjulenes *spredning* ("toe-out") ved styreudslag.

Betegnelsen »styretøjs-vinkler« kan virke misvisende, idet kun de 3 sidstnævnte er specielle for de styrende hjul. De to første, og de, der har størst interesse i forbindelse med vognens køreegenskaber, camber og spidsning, optræder med den voksende anvendelse af uafhængig af-fjedring også ved baghjulene.

Cambervinklen

Hjulvinklerne kan kun i begrænset omfang betragtes isoleret. De influerer gensidigt på hinanden, og begrundelsen for dem er ofte en mærkværdig blanding af teoretiske overvejelser og tradition. Cambervinklen peger således direkte tilbage på bilens oprindelse i hestevogne. Hvis man er så heldig at se en hestevogn, vil man kunne overbevise sig om, at

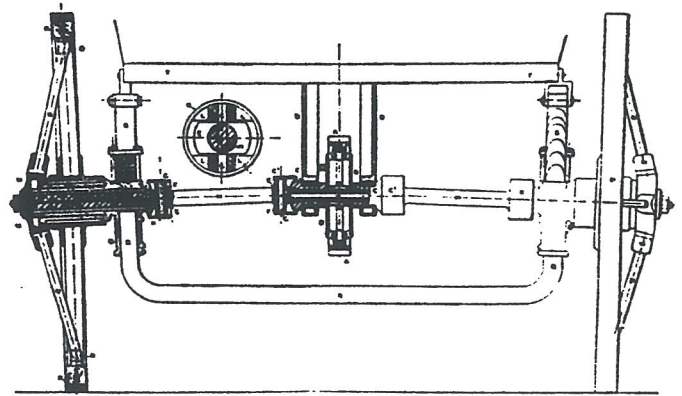
hjulene har en vis hældning bort fra vognens midterakse. Formålet hermed er at forhindre, at hjulet falder af, hvis det af en eller anden grund går løs. Hjulets udad-hældning bevirker et sidetryk, der holder hjulet på plads mod akseltappen. Begrundelsen for, at man i nogle tilfælde har opretholdt denne hældning for bilhjulenes vedkommende, er ikke helt



Forhjul monteret med positiv cambervinkel (a) og styrebolthældning (b).

den samme. Ganske vist bevirker udad-hældning (positiv camber) her, at det inderste (store) hjulleje optager sidetryk-ke, og at virkningen af lejeslør tildels elimineres. Den vigtigste begrundelse er imidlertid for de styrende hjul, at det i reglen ikke er praktisk muligt at anbringe styrebolt, hvorom hjulet drejer sig, i hjulets midterplan. Hvis afstanden fra styreboltlinjen til midten af hjulets træde-flade bliver for stor, er det vanskeligt at dreje hjulene, når vognen holder stille. Afstanden kan reduceres ved, at man lader styreboltet hælde, således at dens akse skærer vejbanen i nærheden

Traditionelt monteredes alle bilens hjul efter hestevogns mønster med positiv camber. Her for eksempel de Dion Bouton's ophængning af bagakslen (1893).



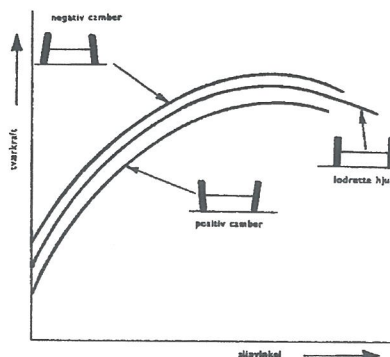
af træde-fladens centrum, og afstanden kan yderligere reduceres, hvis hjulet samtidig har positiv camber. Hvis styreboltaksen netop skærer vejbanen i hjulets midterplan taler man (med et engelsk udtryk) om "centre-line steering". I specielle tilfælde kan det simpelthen realiseres ved, at styrebolten placeres i hjulets midterplan. Det er f.eks. tilfældet på de store Citroën-modeller, hvor konstruktionen er muliggjort af for-hjulstrækket og bremsernes placering med differentialet.

De fleste moderne vogne har, for for-hjulenes vedkommende, cambervinkler på 0-3 grader, og ved de uafhængige hjul-ophængninger ændres camberværdien normalt under affjedringsbevægelserne. For store udsving i cambervinklen er uheldig, idet den forårsager "gyroskopkræfter" ved drejning af hjulene. Det var bl. a. en af årsagerne til, at man forlod den stive foraksel.

For baghjulenes vedkommende er der også hyppigt tale om betydelige camber-variationer under kørslen, størst og mest iøjnefaldende ved de forskellige former for pendulakselophæng.

Cambervinklen og dækkene

I mange år accepterede man camber som en korrektionsfaktor i styretøjskonstruktionen og som et nødvendigt onde i forbindelse med forskellige former for uafhængigt hjulophæng. Hensynet til dækkene koncentrerede sig i ønsket om at begrænse cambervinklen og dens variation, fordi for store vinkler gav anledning til skævt dækslid.



Slipvinkelkurver for hjul med forskellige cambervinkler. Op til en vis grænse (normalt 2-6 grader, afhængigt af dækkonstruktionen) giver negativ camber forøgelse af tværkraften, mens positiv camber formindsker den.

Det er først de senere års mere intensive forskning på dækområdet, der har afsløret, at cambervinklen direkte kan udnyttes til korrektion af vognens køreegenskaber. Det har nemlig vist sig, at en negativ cambervinkel (indadhældning) øger dækkets evne til at overføre tværkræfter. Modsat reducerer positiv camber den overførbare kraft. Det kan man f.eks. udnytte ved at udforme hjulophænget således, at det yderste hjul ved hurtig kurve-kørsel netop får den negative cambervinkel, der giver størst tværkraft. Forbedringen sker tildels på bekostning af dæk-sliddet, men også her har den nyeste udvikling åbnet muligheder; man kunne f. eks. benytte asymmetrisk dækprofil med forskellig slidbanetykkelse ved dækkets inder- og yderside.

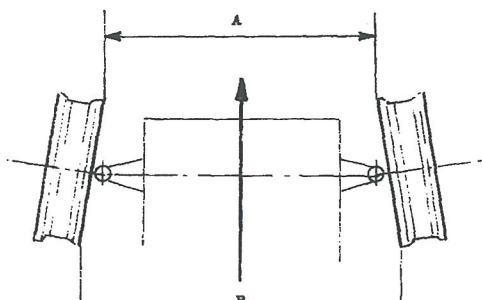
I de allerseneeste år har dækdudviklingen atter vendt op og ned på begreberne med fremkomsten af de nye, meget brede racerdæk. Disse dæk er meget "camberfølsomme", og selv små vinkler kan bevirke overbelastning og hard varmepåvirkning af en del af slidbanen. Mens det i en årrække har været god latin at udnytte cambervinklens variation, specielt ved kurvekørsel, er racervognskonstruktørerne nu stillet over for kravet om at holde cambervinklen så lille som overhovedet muligt.

Spidsning ("toe-in")

Forestiller man sig et hjulpar med positiv camber, og tænker man sig for anskuelighedens skyld cambervinklen stærkt overdrevet, ser man, at den giver hjulene en tendens til at rulle bort fra køretøjets midterakse. For at modvirke denne tendens kan man give hjulene en let drejning indad mod midteraksen, og det er et nærliggende argument for at give forhjulene en vis "spidsning" ("toe.in"). Spidsningen bevirker en deformation af dækkene, svarende til at man påtvinger hjulet en vis slipvinkel. Den "forspænding" af hjulet, der herved opstår, tjener til at stabilisere det under påvirkning af vejbanens ujævnheder, således at svingninger om styrebolten undgås.

Spidsningen opgives traditionelt i mm, målt som forskellen mellem hjulenes indbyrdes afstand, henholdsvis ved forreste og bageste punkt på fælgens inderside, fordi man i mange år har været henvist til at kontrollere spidsningen ved opmåling af de nævnte





Hjulenes spidsning måles på fælgenes inderside- som forskellen mellem afstandene B og A.

afstande. Med de nye optiske målemetoder, mange værksteder be-nytter sig af, ville det være naturligt at regne spidsningen i grader; herved ville man få mulighed for direkte sammenligning mellem vogne med forskellige fælgdimensioner, og man ville lettere være i stand til at sætte spidsningen i relation til andre konstruktionsstørrelser, der måles i gradmål, f. eks. dækkenes slipvinkel.

Hvis spidsningen bliver for stor, medfører den uensartet dækslid, og samtidig kan den, især på ujævn vej, give anledning til hjulsvingninger, idet der sker en skridning i trædefladen, når friktionen ikke er tilstrækkelig til, at den påtvungne slipvinkel kan opretholdes. Da de kræfter, der udløses ved en given spidsning, er afhængig af dækkets slipkurve, kan virkningen variere med dæktypen. Det må man navnlig være opmærksom på ved montering af radialdæk, der karakteriseres ved stor tværkraftoverføring ved små slipvinkler. Ved kørsel med radialdæk er der derfor ret snævre grænser for den tilladelige spidsning, grænser der naturligvis varierer med de forskellige dækfabrikater og dækkonstruktioner. *Pirelli* opgiver f. eks. for "Cinturato"-dækkene, at spidsningen skal ligge mellem 0 og 2 mm. For de fleste moderne vogne ligger spidsningen fra 0 til 3 mm, og den opgives i reglen med et toleranceområde på 1-1 1/2 mm. Ved indstilling i den laveste del af toleranceområdet kan kravene fra dækkonstruktionen altid i reglen opfyldes. Man skal dog være opmærksom på, at på nogle vogne, navnlig vogne af ældre konstruktion, ligger forhjulenes spidsning

helt oppe på 8-10 mm. Hvis man uden videre monterer radialdæk i disse tilfælde, må man være forberedt på vanskeligheder. Mange af de problemer, man undertiden hører om med radialdæk på visse vogntyper, skyldes utvivlsomt manglende interesse for denne side af sagen.

Styreboltens hældning

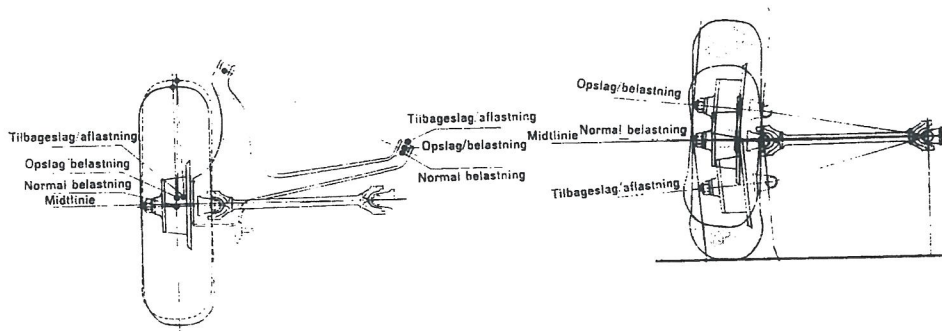
Styreboltens hældning i længde- og tværetningen har først og fremmest til opgave at give "selvopretning" i styretøjet. Under omtalen af camber-vinklen blev det desuden nævnt, at styreboltens tværhældning sammen med positiv camber tjener til at reducere afstanden mellem styreboltlinjens skæring med vejbanen og midten af dækkets trædeflade. Ved forhjulenes drejning bevirker styreboltens tværhældning (king-pin-inclination) at vognens forende hæves en lille smule, og køretøjets vægt hjælper på denne måde med til at føre hjulene tilbage til neutralstillingen.

Tilbageføringskraften kan også fås ved at give forhjulene "efterløb". Virkningen kan her sammenlignes med et tevognshjul, og konstruktionen kan principielt udføres som på tevognen, hvor hjulet drejer sig om en akse, der ligger et stykke foran dets centrum. Det

benyttes dog kun på visse tunge køretøjer og på personvogne med specielle hjulophængninger (Dubonnet-ophæng). I reglen opnås efterløbet ved at man lader styrebolten hælde bagud, således at dens forlængelse skærer vejbanen *foran* trædefladens centrum. Hældningen betegnes som *castor*, og castorvinklen kan være negativ, d.v.s. styrebolten kan hælde fremad. Selvopretningen opstår altid ved en kombination af king-pin-inclination og castor. Hertil kommer en selvoprettende kraft der opstår ved dækkets deformation, og som er afhængig af dækkonstruktionen.

Spredning ("toe-out")

De mere teoretiske overvejelser over bilens styring førte tidligt til den opfattelse, at for at etablere ren rulning for alle hjul måtte deres akser alle skære hinanden i samme punkt. Hvis man, som det er rimeligt i de fleste tilfælde, ser bort fra baghjulenes spidsning, betyder det, at forhjulenes akser skal skære hinanden i bagakslens forlængelse.



Ændring i baghjulenes spidsning (t.v.) og camber (t.h.) under affjedringsbevægelserne på vogn med uafhængigt hjulophæng (Ford Zephyr).

Det inderste forhjul skal dreje mere end det yderste; hjulene følges altså ikke ad, men der bliver tale om en vis "spredning" ("toe-out"), der måles som vinklen mellem de to hjul.

Princippet om det fælles skæringspunkt for samtlige hjulakser er af ældre dato, men doceres mange steder endnu som en endegyldig sandhed, til trods for at de færreste vogne i dag er kons-trueret i overensstemmelse med det. Man kan endog træffe vogne, der ikke har spredning (styring med parallelførte hjul), og de fungerer tilsyneladende fortræffeligt. Årsagen til denne tilsyneladende uoverensstemmelse mellem teori og praksis, er, at teorien i dens primitive ud-formning ikke tager hensyn til dækkenes slip-vinkler. Det er undskyldeligt, fordi det først var langt senere, man begyndte at interessere sig for denne side af dækkets egenskaber.

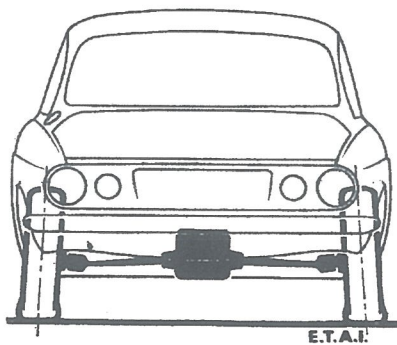
Slipvinklerne har gjort sagen mere kompli-ceret, og der hersker betydelig uenighed konstruktørerne imellem om, hvilken styre-geometri der er mest hensigts-mæssig. Det afhænger bl.a. af, hvilke egenskaber, man lægger vægt på. En geometrisk udformning

giver f. eks. maksimal udnyttelse af friktions-forholdene, en anden giver det mindste dækslid. Normalt vil resultatet blive et kompromis mellem disse muligheder.

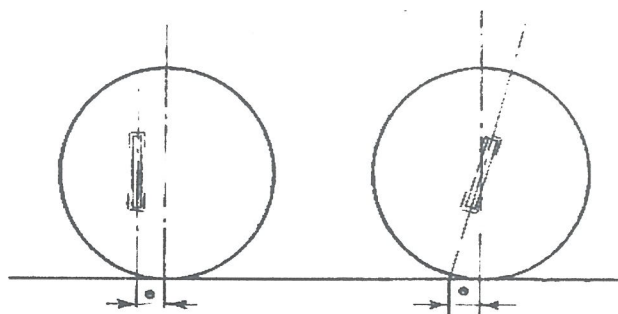
Ved fastlæggelse af styregeometrien må man forud-sætte visse dækegenskaber, og ændringen i dækmonte-ringen i forhold til den dæktpe, vognen er "født" med, kan derfor ændre vognens egenskaber. De for-skellige dæk-konstruktioner giver forskellige tilbage-føringsmomenter, og de reagerer forskelligt på spidsning og camberændringer. De mere "håndfaste" reultater kan være øget dækslid og tungere styring, og de er i og for sig forholdsvis harmløse. Indflydelsen på køre-egenskaberne er alvorligere, fordi de ofte optræder overraskende, og undertiden først erkendes, når det er for sent.

Regelmæssig kontrol af hjulvinklerne og interesse for samspillet mellem hjul geometri og dæk giver ikke blot økonomisk gevinst, det giver sig også, og det må alt i alt være mere væsentligt, udslag i større kørsels-sikkerhed.

bc.



Baghjulsophæng med udpræget negativ camber (Pendulakselophæng på Simca 1200 S).



Efterløb (e) på de styrende hjul kan etableres ved at anbringe atyrebolten foran hjulmidten (t, v.) eller ved at lade styre-bolten hælede bagud med castorvinklen (v).

Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

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

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

Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

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



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

Har nå også
mange fine
dekaler til
motersykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30 % rabatt
ved fremvisning av medlemskort



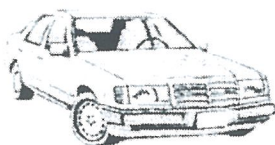
GEITHUS TEXACOSTASJON

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

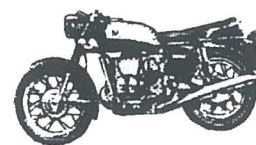
Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

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

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen
Biler, motorsykler
&
landbruksredskaper etc.



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

Vikeveien 47, 3090 Hof



QMI
MOTOR BEHANDLING
MED PTFE
www.qmi.no

Fredag 28. juni var jeg på QMI-seminar på Hotel Ambassadeur i Drammen etter invitasjon fra Ralph Petterson (nå også medlem av Motorhistorisk klubb - Drammen).

Det var ca. 20 personer til stede hvorav de fleste var salgsforhandlere fra hele landet, deriblant vårt medlem Steinar Ludvigsen.

Foreleser var visepresident for QMI teknisk service, Owen Heatwole fra Florida, USA.

Det var interessant å høre historien om QMI og de mange gode resultater som er oppnådd med de mange forskjellige produkter som er i handelen, og flere er på trappene. Alt fint presentert med støtte av video og overhead. Mange stilte spørsmål og fikk dem besvart.

Det ble også foretatt praktiske demonstrasjoner av enkelte produkter.

Konklusjonen må bli at her er det mange fine produkter som egner seg utmerket til våre veteraner. Jeg har for min egen del forsøkt flere av produktene på min Buick 1932.

Se forøvrig Steinar's artikkel i Motorhistorikeren nr. 3, juni 2001. Vi er lovet rabatt ved kjøp av QMI-produkter, så ta kontakt med Steinar.

Christian

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

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

NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

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



Stafetten

Det er dessverre ingen Stafett denne gangen, istedet har jeg sakset et stykke fra en bok som heter Svarten og som er skrevet av Johs. Bueie og illustrert av Leif Grav.

FØRSTE KØYRETUREN.

Julius forteller:

Eg sykla mykje. Stundom både natt og dag. Lange turar. Ofte heile Gudbrandsdal. Som regel om nettene, for å vera med på arbeidet dagen etter. Stundom kunne der vera både regn og motvind. Da kunne det ofte vera både surt og kaldt, og hadde ein litt pakning så var det enda verre. Ein gong eg kom heim etter ein liten tur, var eg både sliten og halvcharm. Somme hadde bil og somme motor-sykkel og dei køyrde forbi meg så lorten spruta. Di meir det spruta di meir lo dei. Og slik skulle eg berre godta, såg det ut for. Eg sto ved glaset og såg på trafikken. Eit par ung-gutar kom slepande med ein motorsykkel. Den eine drog og den andre skuva på. Så sette den eine seg på og etter ein springmarsj av den andre starta vidunderet. Dei vart så ståande å gasse ei stund før dei drog avstad så ei blå røyksøyle låg att i vegen etter dei. Da seier eg til kjer-ringa, at eg trur eg kjøper meg ein motorsykkel. Da slepp eg i allefall å vera så sliten når eg kjem fram. Ho svara, at kjøp heller ein bil så får eg og sitja på. Eg tok til å tenkje på dette. Kjøpe ny bil hadde vi ikkje pengar til. Det måtte bli ein brukt ein om det var nokon slik å få tak i. Eg tok til å lya meg for. Men det var ingen som visste om nokon som hadde ein bil dei ville selja. Det var heller ikkje rart tykte eg.

Men så ein dag kom det ein mann til meg, og sa, at han trudde det var ein bonde i Fåberg som hadde ein bil

han ville selja. Eg var ikkje sein om å ringe til han for å høyre om det verkeleg var slik at han ville selja bilen? - Jau, det var nok så. Han hadde ikkje bruk for han. Han hadde stått ubrukt ei tid og han trudde ikkje at han hadde vorte korkje verre eller betre av det. Du lyt koma å sjå på han. Vi vart samde om ein dag. Han lova og å lære meg å



Kjerringa tok spranget, og det var nære på med meg og.

køyre, i alle fall noko på veg. Kjerringa vart reint oppstelt da eg fortalde dette. Nå skulle det bli bil som ho ynskja seg. Vi tok i vegen tidleg ein sundags-morgon. Eg trur ikkje eg sov stort om natta, for spanninga var så stor. Eg meinte kjer-ringa sov. Men det var nok ikkje betre med henne heller. Av og til om natta spurde ho etter kor mange klok-ka var. Tida gjekk seint, tykte ho. Når ho skjønna at eg var vaken tok ho til å spørja etter mange ting som eg ikkje hadde tenkt på. Kva slags farge det var på han. Kor mange sitjaplassar det var, og hestekreftene, og om der var ljøs på han. Vi kom fram til garasjen der

bilen sto. Det var tidlig på morgonen. Folk var til vanleg ikkje oppe så tileg ein sundagsmorgen, men dette var uvanleg, så vi var litt undren over at det ikkje var nokon å sjå der. Vi kika inn gjennom sprekene og der sto vidunderet. Blank og fin. Om morgonsola, som skein inn gjennom hol i veg-gen, gjorde han enda flot-tare. Jau, han hadde blanke fine lykter, oppumpa ringar, front-rute og ratt, nett som ein annan bil. Ventetida var lang. Vi hadde vore ute i tidlegaste laget. Men eg nytta tida til å tenkje etter korleis eg hadde sett at andre gjorde når dei køyrde bil. Ein skulle sitja bratt i nakken og stire beint fram. Gjera seg morsk i fjeset og ikkje vinke til nokon. Einaste ein kunne gjera var å helsa att når det var nokon som helsa først. Ta handa fint til huva. Huva skulle ha blank skjerm. Det hadde eg ikkje, så eg laut vel kjøpe meg det òg. Og det kravdest vel ikkje så store kapitalen til det. Det vat vakkert vér. Fuglane song og sola skein. Vi kjende oss lykke-lege. Tenk bil! Så kom bonden. Han hadde nyklar til garasjen. Ein unggutt fylgde med. Eg tok til å tenkja på at det kanskje var fleire om bodet, men det synt seg snart at det var sonen hans.

Han klussa litt med låsen. Døra hadde nok ikkje vore oppe på lang tid, men etter noko banking og vriding så laut låsen gjeva tapt. Døra opnast og det gjekk eit djupt sukk gjennom oss baa to da vi sto ansikt til ansikt med ein bil som skull bli vår.



Kona kleiv opp i baksetet og sette seg, og sa at han var ypperleg å sitja i. Bonden fortalde alt om bilen. Det var ein Dogde, modell 1918. Siste krigs-modell. Ein kostbar bil da han var ny. Ekte skinntrekk stoppa med purkebust og fjør, visstnok andefjør. Ein kunne sjå det, for i skinn-trekket var det eit og anna hol så det stakk fram litt av innmaten. Alle handtaka var av ekte messing og såleis rustfrie. Speedometeret var t uorden men det vat berre ein bagatell å gjera i stand att. Det kunne vera moro å ha noko å stele på eller ståke med og. Ein kom betre inn i korleis alt verka når ein tok til å fara over alt. Ekte magnettenning. Ein slapp kluss med batteri og syre og slike ting som skal til da. Det var ein stor pluss, skaut eg inn, og kjerringa var samd. Da var vi alle samde om det. Men så var det prisen? Denne bilen var kostbar. Han kosta 12000 da har var ny, men eg skal vera rimeleg, sa bonden. Eg har eit par små jenter som er så galne etter sykkel. Kan eg få eit par sykklar for han så skal eg vera nøgd. Eg skal heller ikkje vera kravfull å taka av dei dyraste. Dei billigaste Tryggsyklane kostar visstnok 135 kr. for styk-ke. Det blir 270 kroner og da er eg nøgd og småjentene med. Eg såg opp på kona, der ho sat i baksetet. Ho nikka og smilte så eg skjønna at ho var samd med oss andre. - Vi kan kjøpa han, sa ho. Da var saka i orden. Eg var meint på å svare det sama eg og, men det var godt at ho svara først. Eg kjende hjarta mitt banka, og var berre redd dei andre skulle høyra det. Lykkeleg var vi alle saman. Du verda så godt det var å vera menneske!- Ja, ja, så får vi starte da, sa mannen, han fann fram veiva. Det var messinghandtak på den òg.

Kjerringa hoppa ned att. Ho hadde nok ikkje rekna med det var det likt til. Ho var redd at bilen skulle ta i vegen med henne i baksetet og ingen ved rattet. Etter nokre drag med veiva starta bilen. Og du for ein dur! Det måtte sikkert vera sterk maskin etter som det rauk så fryktele av han. Kjerringa tok spraget og det var nære på med meg og. Men eg skulle da lære, og da var det ikkje



«Å, køyr ned taterpakket,» sa bonden.

godt det heller. Bonden sette seg ved rattet og ut kom maskina. Jau, det var eit flott syn. Han tok seg ut der han sto på den grøne grasbakken. Motoren gjekk så heile bilen rista og ei blå røykstråle sto ut or baken på han. Det var ikkje rådleg å høyre kva som vart sagt. Ein måtte skrike til kvarandre elles gjekk det bra med å gjera fakter og teikn. Eg tykte mest at det var jordskjelv, men det var nok berre av bileen som sto å rista. Bonden tok meg til sides og fortalde korleis eg skulle gjera når eg skulle køyre, for nå skulle det bera i veg. Eg laut hente att kona, som sto vettskremd borte ved gjerdet, og heldt seg fast i ein staur. Ho kom attende, og tok att den gamle plassen sin. Nå skulle eg prøve sjølv.

Det første eg prøvde var tuta. Ho hekk på eine sida. Det var fleirtonig låt og av finaste slaget vart det sagt. Ho skulle eg bruka når eg ville forbi. Så var det ratt, bremsar og gass både oppe og nede. Men hadde det vore mykje røyk før så vart det nå verre. Eg våga meg til å spørja, om det var vanleg dette at det rauk så? Han stussa litt, men så sa han, at han hadde gløymd å ha på vatn. Han hadde opp dekslet og da fekk eg sjå motoren og. Eg vart mest redd, men eg måtte vise meg modig og kike ned. Her var det uroleg. Alt var lealaust. Det skrangla og peip, og vifta bles som det verste uveret. Hadde eg tykt det hadde vore lei motvind etter vegen før, så skulle det i alle fall ikkje bli betre nå. Bonden fekk guten til å springe ned i bekken etter vatn. Han kom attende med ei stor kanne. Hadde det vore røyk før, så vart der no damp attåt. Det bobla og kokte, saud og freste. Til slutt vart det eit heilt skodde-hav, som nesten gøymde heile bilen. Eg var redd at heile greia skulle gå i lufta. Kjerringa hadde heller ikkje hug til å sitja oppi noko slikt, og hadde alt kome seg ut, og rusla vekk. Eg måtte hente ho att og fortelja henne at det var ikkje farleg. Han var berre tom for vatn. Ho vart reint kry over at eg alt hadde lært såpass. Bonden skulle køyre eit lite stykke først, så skulle eg ta over. Det gjekk fint nedover vegen mot Fåberg. Men brått stod dampen opp i lufta og ut til sidene. Kva kunne det vera? Han gjekk ut og skrudde opp lokket på radia-toren. Men da vart det enda verre. Høgt tilvers sto ein sprut av både vatn og damp. Det var best å halda seg unna tenkte eg, men den var ikkje farleg

fortalde han. Det vanta meir vatn. Heldig var det at det var ein gard i nærleiken og det var berre å stikke inn å få så mykje ein ville. Ei bømte gjorde ingenting -, han måtte nok få ei til. Men da fekk vi sjå at radiatoren rann som ein sil, eller verre enn det òg. Han hadde ikkje tåla den harde kalden om vinteren, meinte bonden. Men vi har råd for det, sa han. Han velta opp setet og der hadde han reidskap av alle slag. Ved å leite litt så fann han det han ville. Det var ein boks med noko brunt pulver.- Dette tettar godt skal du sjå, sa han. "Kanel" sto det på boksen, og eg gjorde han merk-sam på dette.- Det stemmer det. Har ein ikkje radiatorsement så kan ein bruke kanel, sa han. Så nå har eg lært det òg, tenkte eg. Radiatoren vart tett og vi skulle vidare. - Nå kan du køyre, sa han. Huff, tenkte eg, og spurde om vi ikkje kunne vente til vi var gjennom den svingen lengst framme i vegen? - Det var du som skulle lære. Du lærer ikkje stort ved å væra passasjer! Eg tok plass ved rattet. Kjerringa sukka tungt, men eg ville ikkje syne fram at eg var nervøs og tenkte det får stå til. Det gjekk fint. Vi køyrde nedover til Fåberg. Like før vi kom til Steinkista var vi så heldig å møte ein bil. - Køyr godt til sides, sa bonden. - Inn med klutsjen og opp med gassen! Eg gjorde det motsette, men bilen rusa forbi. Det var plass der, heldigvis. Eg fekk ros for køyringa og tok til å kjenne meg som ein dreven sjåfør. Men bilen sakna farten og heldt på å stane. Eg hadde heile tida køyrd i første gir. - Gjev gass, ropa han. Eg så gjorde, sjølv om eg tykte det var ikkje gass som vanta, for det bråka noko

forferdeleg. Bilen sto i fri. Det var vi ikkje klår over nokon av oss. Eg kom på at eg måtte sjå til å få han i gir att, men hugsa ikkje på korkje klutsj eller gass. Det skrapa noko forferdeleg og så skaut han så det ramla i haugane. Eit par gutungar som var ved Lågen å fiska, kom springande, og eit vindauga vart slege på vid vegg og eit kvinnehovud sette skyggfjøl mot oss. Bonden meinte nok at det var forbi med køyringa og var redd at det var eit eller anna som hadde roke sund, men bilen heldt. Vi køyrdes så over Brunlaugbrua og bort på bil-stasjon og snudde. Her var det så heldig at ein slapp å rygge for å snu. Det var eit hell, for skulle eg nå teke til å rygga så veit eg ikkje korleis det ville gått. Vi heftast ikkje lenge i strøket, sjølv om det var mange som hengde seg ut gjennom glasa for å sjå kva som kom.- Nå får du skifte gir, sa bonden. - Trø inn klutsjen, slepp gassen og putt han i gir, ropa han gjennom larmen. Kva som var klutsj var heilt borte for meg, men gassen visste eg vel kvar var. Det får stå til, tenkte eg, og rykte han or gir og trødde sam-stundes på gassen. Du verda som det bråka! Eg skjønna at det var ikkje som det skulle, men nå var det gjort, men du verda så sveit eg vart. Men eg torde ikkje sleppe såpass at eg fekk tørka sveitten heller. Først da det tok til å svi i augone måtte eg gjera det likevel. Det var nær ved å verte ei ulykke. Vi var komne så langt ut på kanten at det var nær ved det bar utover. Det var ikkje så greidt når ein skulle sjå både føtene, på girstonga og vegen, samstundes. Men eg klare situa-sjonen som ein mann, sa han. Eg våga å setja opp farten så

det gjekk uhygge-leg fort, tykte eg sjølv, og bonden var samd og sa at nå var eg opp i 20 trudde han. Eg måtte sjå langt fram i vegen elles ville eg køyre krokete. Han hadde nok rett for når eg kom opp i ein slik fart så var nok dette det beste. Da vi kom fram i vegen ved Toft og såg bortover mot Follebu, såg eg at vegen var full av folk. Ikkje berre folk, men hest og kjerre og til og med det var ein med drag-kjerre, og ein skokk med born og kvinnor i spraglete klede. Dei fylte heile vegen. Eg tuta fleire gonger men det gjekk seint med å koma seg or vegen, såg det ut til. Eg tuta på ny. Det var reine 17. mai-tonar. Og nå drog dei seg tilsides litt.- Å køyr ned taterpakket! sa bonden. Det var nær på og. Den gamle blakke gampen seig smått utpå veg-kanten og ein unggut sprang fram og reip gampen i nasebora. Han var visst reddare guten enn gampen. Kjerringa skreik, og ungane sprang til ymse sider. Eit par hoppa opp på stegbrettet og ville ha skyss. Bonden knytte nevane, og ba dei å pakke seg vekk. Dette er øving-skøyting. Gjev gass, ropa han til meg. Det gjorde eg, og bilen hoppa bort-over og skaut så det ramla. Kjerringane skreik og karane knytte nevane og gampen sto berre og steppa og trekte kjerra bakover. Det var så vidt han gjekk klar bilen. Da vi var forbi såg eg i speilen og der sat gampen på grøfttekanten og kjerra heldt på å velte.- Køyr gut! Køyr alt du kan! sa bonden. Og det gjorde eg. Glad var eg og da vi fôr gjennom Kornhaugsvingen og taterfylgjet var ute av syne.

- o0o-



(Hva er vel det, mot en.....)

.....Onsdagskveld i Hokksund ?

Som du kanskje vil huske, sang Elisabeth Grannemann for noen tiår siden en lovsang om hvordan en torsdagskveld i Drøbak kunne arte seg. Nå viser det seg at en onsdagskveld i Hokksund heller ikke er å forakte. Så godt som hver eneste onsdag kveld hele året samles en gjeng entusiaster, med utspring i vår egen klubb, til uformelle sammenkomster i Buskeruds 4. by, altså Hokksund. I vinter-halvåret samles man på kaféen på Langebro, spisestedet med det norskklingende navnet "By the way". Når mai nærmer seg, trekker man uten-dørs, og samlingsstedet blir Hokksund Båt & Camping i Hokksund sentrum. Her møtes man over en kopp kaffe og en vaffel, og sitter og prater om løst og fast, fortrinnsvis om østeuropeiske og japanske biler fra 60 / 70-tallet.



Stamgjester på camping'en. Nærmere presentasjon overflødig. Som du ser, var jordbæra tidlig moden i år.

Tiltaket med å samles på dette måten, må sies å være veldig positivt. Du får et konkret mål å kjøre til og et påskudd til å luften doningen, samtidig som det rett og slett er veldig trivelig. Den aktuelle kvelden da disse bildene ble tatt, kom forresten en gjeng på 10-12 scooterkjørere fra Drammen innom. En stund fryktet vi at dette var "mods" som var ute etter bråk, men det viste seg at dette var gemytlige karer som oppførte seg nærmest helt eksemplarisk. I løpet av kvelden var totalt 12 - 14 biler innom camping'en. For interesserte, må det opplyses at plassen vi er blitt anvist, er lukket med en bom, men denne åpnes med en kode som du får oppgitt hos vekten i "Laksehytta".

Således skal en sunn VW-motor lyde.
To samstemte, om enn lettere rustne herrer,
Jon Aase og Kåre Johnsen.
Her samlet bak Jons '63 1200. Til høyre skimtes
Kåres '61 Karmann Ghia.



KT.

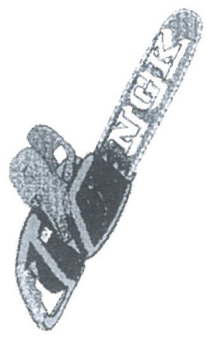
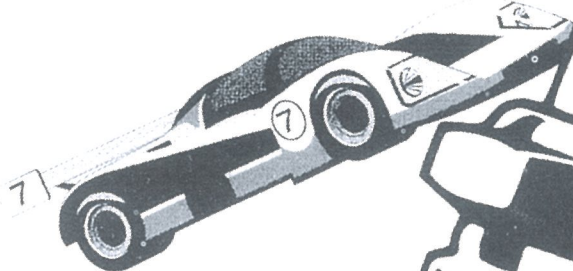
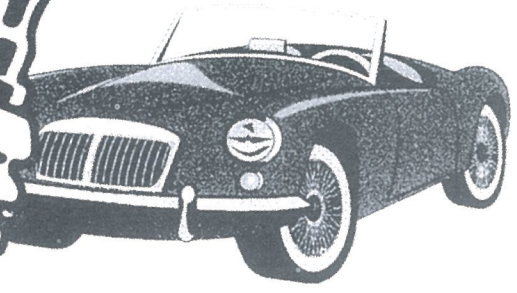
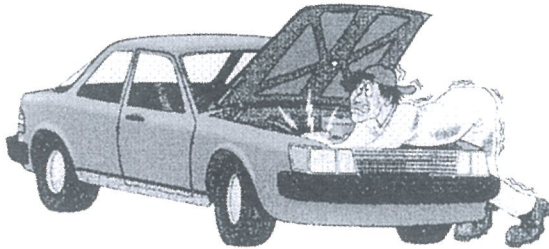
KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg

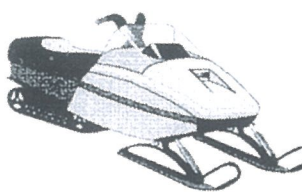
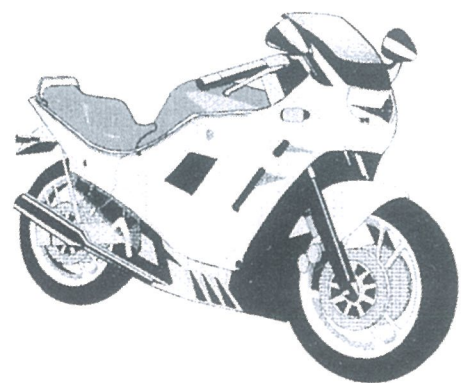


Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61

PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE




Auto-Materiell
 BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR
 Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42





Kjøp og Salg



Til salgs:

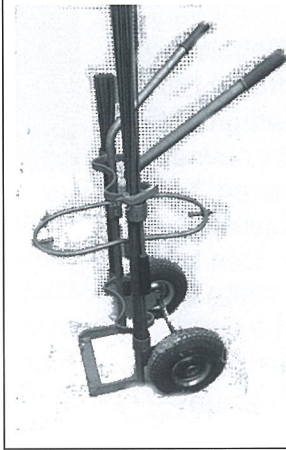
MB 220 B, 1960, heloverhølt, rustfritt, noe matt lakk, EU-kontroll mai-02. Min i 28 år. Ventiler/ seter tåler 95 okt. "blyfri"! I meget god stand, s. kr. 30.000,-. Kompl. motor i deler + div. medfølger.

Sølve Jorde

Homsjøen (v/Kongsvinger)

2218 LUNDERSÆTER

Tlf. 906 80 244



Sveisetralle for store gassflasker
til salgs.

Tlf.: 66 78 35 97

Christian

Lørdag 15. juni arrangerte Norsk Veteranvogn Klubb bilparade gjennom Oslo med start fra festningsplassen (bilde 1) og innkomst på Rådhusplassen (bilde 2). På Rådhusplassen sto bilene utstilt til kl 17.00. Det var fler enn 80 deltagere tror jeg.

Mellom kl. 17.00 og 19.00, var Grombiler fra 30-årene utstilt på torget ved Aker brygge.

Regnet silte ned hele dagen, men til tross for det kjørte noen i åpen bil.



Grombilene på torget ved Aker brygge

CADILLAC 100 ÅR

Bilmerket, vi frem for alt forbinder med en luksu-
mousine, Cadillac, kan i år feire sin 100 års fødsels-
dag.

Cadillac ble etablert 22. august 1902 i Detroit.
Navnet som er blitt så kjent, stammer fra en fransk
officer, Antoine de la Mothe Cadillac. Han grunnla i
1701 byen, Ville d'Étroit, som senere fikk navnet
Detroit. Den første Cadillac, model A, var en 2-per-
soners med en 2-cylindret motor som utviklet 10
hk, og den kjørte ut fra fabrikken i 1902. Den kostet
750 dollar. Henry Marlyn Leland (1843-1932) var
teknisk leder av Cadillac, og han reddet faktisk
General Motors, da First National Bank i 1910 sim-
pelthen ville nedlegge General Motors og kun
beskeftige seg med Buick.

Leland fikk overtalt banken til å la GM bestå under
forutsetning av en tiltrengt sanning. Cadillac var
forståelig nok Lelands hjertebarn, for det var ham
som konstruerte den første en-cylindrede motor, og
det var ham som overtalte ledelsen av Detroit
Automobile Com-pany til å opprette merket Cadillac.
"Håndverk er et kall, presisjon en lov" var
hans motto, og han levde i sann-het opp til det.
I den etter hvert voksen-de bilindustri var
standard re-servedeler nærmest et ukjent begrep.
De enkelte deler skul-le tilpasses, innen de kunne
monteres.

Et ødelagt stempel betydde normalt kjøp av en
helt ny motor, men ikke hos Cadil-lac, hvor stempler
og cylindere skiftes enkeltvis raskt og billig. Henry
Leland utviklet produksjonens nøyaktighet, så den
også omfattet reserve-delene.

Navnet Cadillac ble ensbetydende med den høyeste
kvalitet, hvilket ble understreket i en demonstrasjon
som den Kongelige Automobilklub (RAC) i 1908
arrangerte i Storbritannia. Cadillac stilte med tre helt
nye modeller, og juryen valgte tre, som først kjørte
noen runder på Brooklandsbanen, hvoretter mekani-
kerne demonterte dem i 721 deler. Delene ble blan-
det og lagt i tre hauger, men noen av delene, som
f.eks. oljepumper, hjulnav og stempler, ble erstattet
med nye reservedler. I løpet av to dager hadde
mekanikerne montert sammen de tre Cadillacer
uten å tilpasse en eneste del, hvoretter de tre biler
gjennomførte et løp på 500 miles (800 km). Det ble
kun brukt alminnelig håndverktøy.

Dette medførte, at Cadillac ble den første bilprosent
som mottok Dewar Trophy - bilindustriens parallell til



Nobelprisen.

Mere en 11 millioner Cadillacer er solgt bare i USA.
Den 25. november 1949 kjørte en Coupè DeVille av
samlebåndet som nummer en million.

Foruten den fornemme kvalitet har Cadillac vært
kjent for tekniske nyskapninger. Den elektriske star-
teren ble introdusert på en Cadillac i 1912, og i
1915 innførtes den første masseproduserte V8-
moto-r. I de senere år har det vært "Night Vision" i
1999 og "Magnetic Ride Control" i 2000, som har
vært bane-brytende

Allikevel er det ikke minst formgivningen som har
vakt publikums interesse.-

LaSalle (1927) var den første bil, som ble tegnet av
en designer, Harley Earl. Han ble senere sjefdesig-
ner hos Cadillac hvor han innførte den spesielle
bakparten med vinger på "Sixty Spesial",
og vingene vokst-e gjennom de neste 20 år -
rekorden ble satt på 1959--modellen med haleving-
er som strakte sig 97 cm bakover fra det egentlige
halepartiet. Senere blev utseendet mer behersket.
Den nåværende CTS-modell har en formgivning
med forbildet i en slep-et diamant.

Cadillac-emblemet stam-mer opprinnelig også fra
Le Sieur Antoine de la Mothe og andre etter-kom-
mere av greven av Toulouse. Det første
logoen med copyright er fra 1906, og viste en detal-
jert krone som representerte fransk kongelighet
omgitt av en krans med tulipanformede blader og
supplert av noen svanelignende fugler.

I 1908 ble kronen fjernet, og emblemet er oppdate-
ret 30 ganger siden. I 30-årene fikk logoen et par
vinger for å henty-de til den nye form-givning. I 1947
kom det såkalte "V med krans" for å markere, intro-
duksjonen av de kraftige V-motorer, og seneste
oppda-tering fra august 1999 viser emblemet med
klare geome-triske former
inspirert av den hollandske maler Piet
Mondrian (1872-1944) i stil med nåtidens
Cadillac-de-sign.

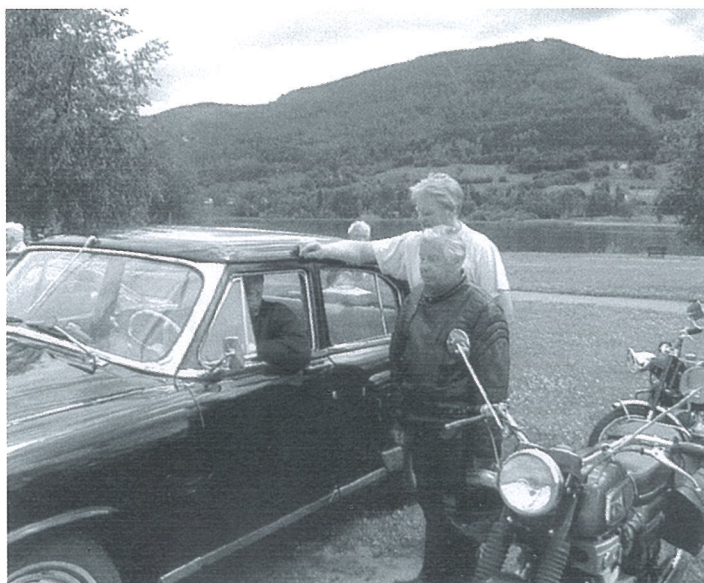


"Nede på stasjonen"

"Nede på stasjonen tidlig en morgen står alle togene så pent på rad. Mann' på lok'motivet sveiver på et håndtak Tøff, tøff, tøff, toget går"

Bortsett fra at togene ikke er så mange på Vikersund stasjon en søndag morgen, kunne teksten i denne barne-sangen kanskje vært inspirert av miljøet på Vikersund stasjon, stasjonen på Rands-fjordsbanen fra 1860-tallet som vakkert speiler seg i Tyrifjorden. Fra denne stasjo-nen fraktes hver søndag i juli og august hundrevis av passasjerer den 26 km lange sidebane-strekningen opp til endestasjonen Krøderen. I tillegg til det ordinære damptoget, kjøres det blant annet motor-vogn på onsdager, og man kan også by på blant annet skumringstog som kjøres siste lørdag i august. En tur med dette toget, opplyst med parafinbelysning, kan anbefales.

Skumringstoget trekkes forøvrig av det lille, to-akslete skiftelokomotivet "Ulka", og kjører fra Krøderen til Snarum og tilbake, (det går altså ikke fra Vikersund).



Ikke alle togene i landet vårt er kjent for sin fremtredende punktlighet, men "Krøderkippen" kan du vanligvis stille klokka etter, der den i et makelig tempo damper gjennom Modums og Krødsherads bygder. Men nesten enda mer pre-sis enn toget, er den lille skaren av entusiastene med Gunnar Kjemperud i spissen, som samles på Vikersund stasjon før togavgang kl. 12.10, og som sammen med diverse sangkor og toraderspillere, er med på å skape en hyggelig atmo-sfære å på stasjonsområdet. På dette bildet, som er tatt første søndag i juli, ser vi Gunnar i samtale med MHK'erne Alfred Nilsen og Torbjørn Lund. I alt så vi 7-8 medlemmer fra klubben vår på stasjonen denne søndagen.

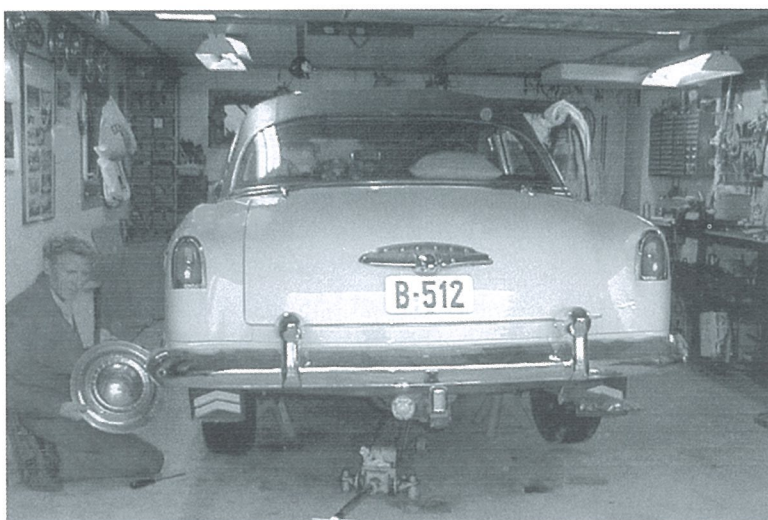
KT

Skrur helst på eldre biler.

Det er ikke mange bilverksteder som tar på seg oppdrag på veteranbiler. Et hederlig unntak er Helge Refsahl på Åmot som foretrekker å arbeide med eldre biler, og da fortrinnsvis amerikanske. Helge driver sin lille enmannsbedrift i garasjen hjemme i Åmot, litt sør for Nykirke krk. Selv om det er Ford som er Helges favorittmerke og der merket han har størst kunn-skaper om, tar han ofte på seg opp-drag på andre biltyper. På bildet er han i gang med bremse-overhaling på Rune Kolbergs '51 Kaiser Silver Dragon, en sjelden utgave av dette merket. De som har sett Helges biler, f.eks hans '57 Fairlane 500 4d HT, vet at vi her står overfor en dyktig og pliktoppfyllende kar som ikke slurver med det han holder på med.

Helges nøyaktig-het og utholdenhet har skaffet ham mange premier på denne Ford'en, som uten at det er noen overdriv-else, overgår det aller meste når det gjelder finish og detaljarbeid. Helge tar på seg oppdrag med motor og drivverk, men er også meget flink med det karosseri-messige, blant annet retting og polering av rustfritt stål og forarbeid på deler som skal fornikles.

KT





Motorhistorisk klubb - Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

MANDAG 7. OKTOBER 2002 KL. 19.00
I MØTELOKALET I ÅSSIDEN KIRKE
PÅ ÅSSIDEN I DRAMMEN

I hendhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

1. Valg av møtedirigent
2. Årsberetning
3. Revidert regnskap
4. Fastsettelse av kontingent
5. Eventuelle innkomne saker
6. Valg ifølge § 7

Ad. Pkt. 5: Saker medlemmene ønsker å bringe inn for Generalforsamlingen, må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av Generalforsamlingen, må de være styret ihende innen

MANDAG 9. SEPTEMBER 2002.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontigent for inneværende år). Dette vil bli kontrollert ved inngangen. De som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøte. Kontrolløren kan vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemsskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl. 18.30.

Drammen 15. august 2002

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Styret



Spiral Challenge 2002

For noen er ikke vanlige veteranløp nok. Noen entusiaster ønsker andre og større utfordringer, både for seg selv og bilen. Såkalte "challenge" løp er en løpsform som fenger stadig flere, og da årets utgave av Spiral Challenge gikk av stabelen lørdag 8. mai, var det 2 biler fra klubben på startstreken.



Starten i Rally Viking 1962 ? Nei, bildet er tatt i Hokksund i juni 2002, i forbindelse med "Spiral Challenge 2002".

Hva er et challengeløp ?

Challenge rally er blitt en populær bilsportsgren både i Norge og i utlandet. De kjente utenlandske historiske rallies er bl. a. Monte-Carlo Historique, Tulipanrallyet i Nederland og Historic Rally Denmark, hvor det stiller flere norske lag til start hvert år. Kort forklart likner Challenge på PO-spesial slik de ble kjørt på 60-tallet. Challenge kjøres etter enkel kartlesning, og med gjennomsnittshastighet som ikke får overstige 60 km/t. På denne måten ble de fleste rally kjørt frem til midten av 60-tallet, da man begynte med regulære fartsetapper av den typen vi kjenner i dag. I Challenge rally kjøres det på veier som er åpne for vanlig trafikk, og alle trafikkregler gjelder på vanlig måte. I tillegg arrangeres det førerprøver på lukkede områder, men der hastigheten blir begrenset ved bruk av kjepler o.l. Etappene kan enten være pålitelighetsetapper hvor det gis prikker for hvert sekund for tidlig eller for sent i forhold til idealtid, eller det kan være orienteringsetapper hvor det er lagt inn små avstikkere deltagerne skal kjøre innom, og her kan det stå en bokstav som skal noteres.



Steinar og Roy rett etter starten på første førerprøve. Den lille Fiat'en passet meget bra i den trange løypa som stort sett ble kjørt i 2. gear.

Hvem kan delta?

I disse løpene kan alle typer personbiler, sportsvogner og varebiler delta. Løpsformen henvender seg først og fremst til biler fra 1955 til 1972, men det er også mulig å delta med andre biler. Hvert deltagende mannskap består av sjåfør og kartleser. Det stilles krav om at begge har gyldig bilsportlisens fra Norges Bilsportforbund, og at de er medlem av en klubb, f.eks. KNA eller NAF. For de som har lyst til å prøve, kan det løses engangslisens for kr 50,- som dekker både lisens og medlemskap for ett løp. Deltagerne deles inn i Debutant-, Turist-, Sport- og Eliteklasse. I debutant- og turistklassen kjøres det etter en enklere kjørebekrivelse, slik at man uten forutgående kjennskap til motorsport skal kunne finne veien og fullføre. I sport- og eliteklassen stilles det høyere krav til mannskap og biler.

Bilklasser: Oldtimer (før 1955), Sportsvogn (1955-72), Veteran (1955-72), Standard (1973 og nyere). Bilene skal være i god driftsmessig stand, og arrangøren foretar en teknisk kontroll før løpene.

Spiral Challenge, Winter Spiral Challenge og Spiral Challengecup er løp som arrangeres av KNA, Drammen avd. Det første Spiral Challenge ble arrangert i 1998, men klubben har lang erfaring med å arrangere PO-løp og lignende.

Fra MHK Drammen startet bl.a. Steinar Ludvigsen og Roy Hafslien i Steinars Fiat 850 Sport Coupe '72-modell. Dette er en liten og ganske motorsvak bil, en kontrast til f.eks. Jaguar E-type og Renault Alpine 110 som vi også kunne finne på start-streken. Men på denne typen veier og førerprøver, viste den lille Fiat'en seg som svært effektiv og konkurransedyktig, og de to karene var svært fornøyde etter målpassering. Dette hadde vært skikkelig moro, kunne de fortelle, og mente at dette også kunne være noe for andre i klubben vår. Det spiller ikke så stor rolle hva slags bil du har, sier Steinar;



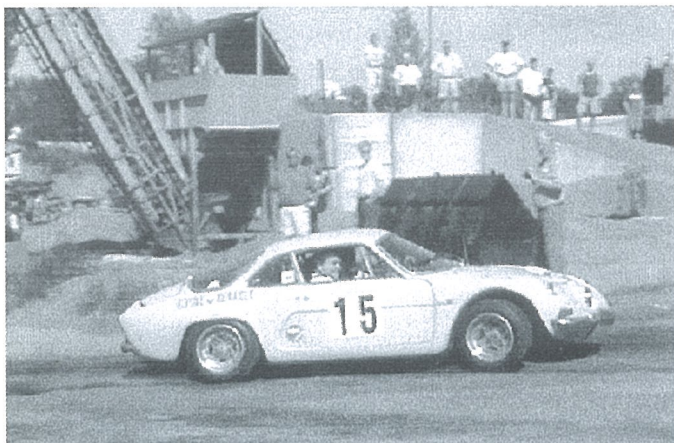
Tom Nordlie kjørte sin '64 Lotus Cortina med datteren Renée som kartleser. Bilen er en vanlig Cortina som er fullstendig ombygget til Lotus. Tom sa selv at bilen føles "kvikkere" og er mer letthåndterlig enn den Amazonen han kjørte tidligere



det meste duger. Og du behøver ikke ødelegge bilen på denne typen løp, legger han til. Duoen kom på en hederlig 3. plass i Turistklassen t.o.m.1972. Og de hadde nest beste tid på 1. og 3. førerprøve, som begge ble arrangert på Teknisk sentral i Hokksund. Alle bildene i artikkelen er forøvrig tatt her. Under løpet fikk Steinar problemer med bremsene, dessuten var bilen moden for nye hjullagere foran, noe som Steinar tilskriver den store økningen i sporvidden. Løypa gikk videre over Hagatjern til Konnerud, videre til Skoger, Sande, Våle, Hvittingfoss, Svarstad, Hof og tilbake til Eiker-bygdene.

Ellers kunne vi finne en del kjente fjes på startstrekken: Kjell Gudim i "gammel Amazon", og Øystein Sunde i Morgan (Super SS Rally GT osv.). Videre så vi noen vi kjenner igjen fra veleranbilmiljøet, f.eks. Tom Nordlie i Lotus Cortina og Stein Bache Larsen, også han i Amazon 122 S. Harald Lysdahl fra vår egen klubb rattet sin '60-modell Jaguar Mk. 11 3,8 1, sammen med kartleser Leif Brennhovd. Bilene på startlista varierte fra Jaguar E til Auto Union 1000, og det var moro å se hvor effektive disse gamle, små totakterne var, der de manøvrerte rundt, delvis på 3 hjul i svingene.

KT



Nydelig Renault Alpine 110 SX fra 1977, kjørt av Henning Jørstad. Det var en fryd å se hvor elegant denne lille bilen forserte svingene og hindringene.



Harald Lysdahl, som er medlem i klubben vår, rattet her sin '60 Jaguar Mk. 11 3,8 1 så det lukter svidd gummi.



Peter Lie kjørte denne Cooper S'en fra 1968. Den effektive, lille bilen så ut til å trives i denne løypa.



Sjelden bil: Peugeot 504 Coupe, kjørt av Bjørn Danielsen: Bilen hadde automatgear, og Bjørn kunne konsentrere seg om å ratte og gi gass. Bilen så forresten ut til å være ganske pigg.



Aasmund Kleve fra Bærum kjørte sin Amazon 123 GT denne dagen, men har flere Volvo'er på stallen. Kleve er blant de ivrigste deltagerne i denne typen løp.

STUDEBAKER - EN SERVICEBIL

For de av dere som leser Norsk Motor Veteran, så er artikkelen til Asbjørn Rolseth om "Servicebilen - Verkstedets stolthet" muligens kjensbar.

Her nevnes bl.a. annonser fra 30-årene, hvor én stammer fra Hilsens Bilverksted i Drammen: "Servicebil med motorisert kran".

Den godeste Hilsen het Georg Emil til fornavn og har et barnebarn som heter Liv, og hun er kona mi. Derfor er det ikke så vanskelig for meg å oppspore litt historie om denne Servicebilen.

Det rullet en Studebaker 1927 modell som rutebuss her i Drammen den gang. På et tidspunkt fikk E.G. Hilsen fatt i denne bussen. Siden han var kar for sitt verktøy og dyktig som få, kuttet han ned bussen til en dobbeltkabiner Servicebil som bildet viser.

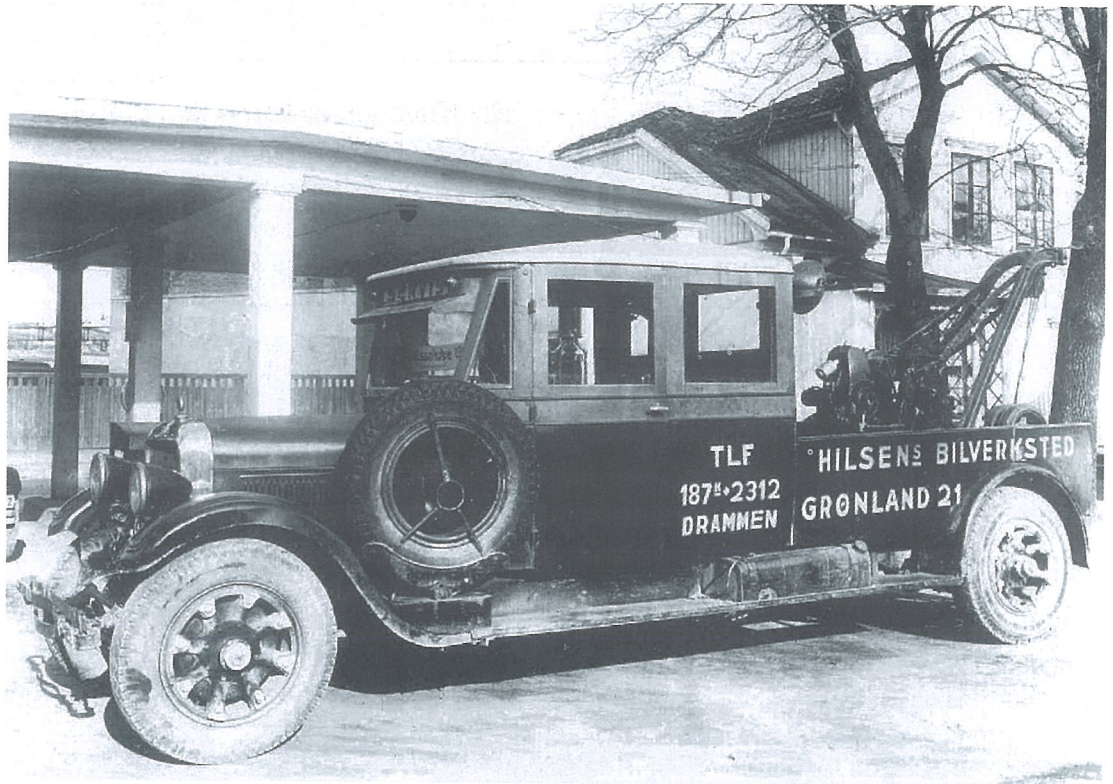
Dobbelkabiner var jo særs praktisk, så også menneskene som havarete doningene kunne fraktes trygt hjem.

Hva kranen bakpå angår, så hadde den en ènsylindret bensin-motor til hjelp. Den hadde vært i bruk på en Republik som igjen ble eid av verkstedets tidligere eier, ingeniør Korneliussen.

Republik'n vites det intet om, men E.G.

Hilsen overtok kрана, og som bildet viser ble både en tidligere buss og kрана til slutt en flott Studebaker Servicebil. Har prøvd å få vite kjennermerke på den, men det er det ingen i hans familie som vet husker.

Det sies også at denne Servicebilen var den eneste som hadde motorisert kran på den tiden. Men det lar seg jo arrestere.



Studebaker 1927

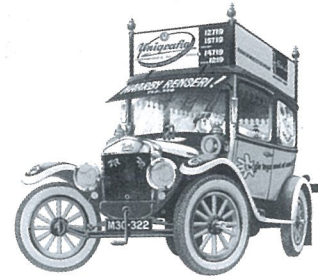
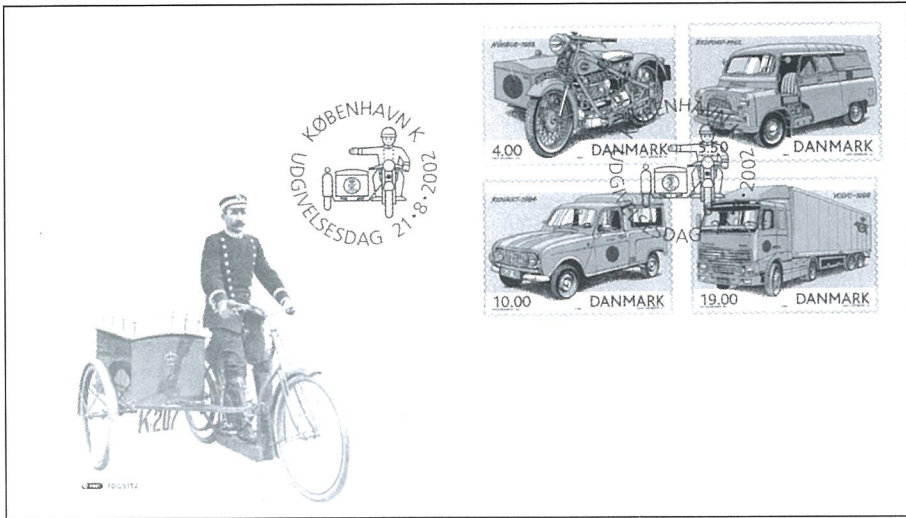
De av dere som undres over hvor verkstedet lå hen, så var det der hvor DnB i dag har sine garasjer på Grønland. Like ved toglinja.

Dette er jo sparsomme opplysninger, men det er det jeg har fått vite. I allefall er det en liten lokal, hyggelig og veteran historie som kanskje kan glede noen.

2CVennlig hilsen
Paul Weber Gellein

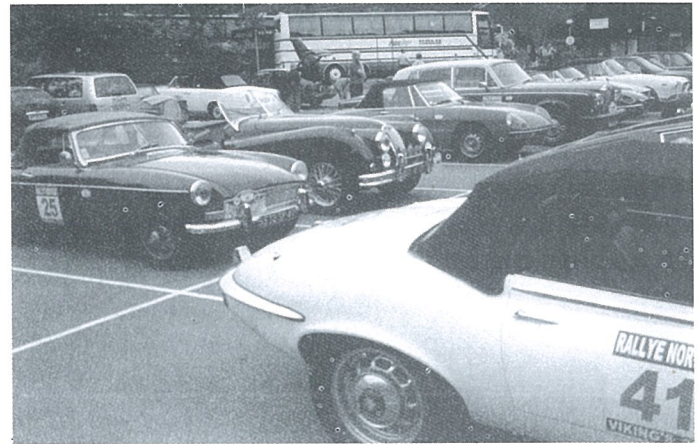
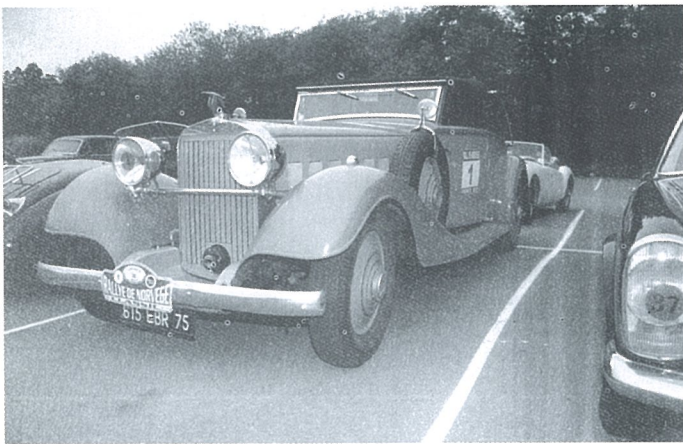


Filatelister

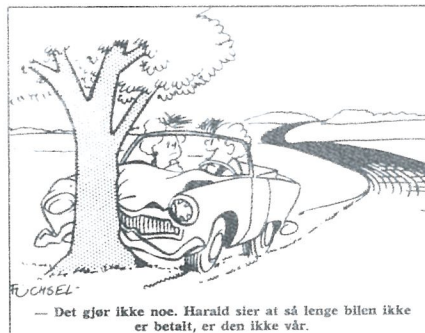
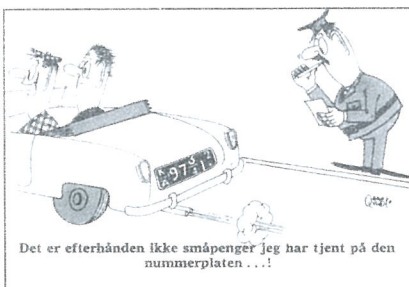


Hvis det er noen som samler på frimerker blant oss så er det vert å legge merke til fire merker som det danske postvæsen utgav 21. august i år. Merkene er tegnet av pensjonert reklametegner Fritz Knudsen. Han kunne like gjerne blitt mekaniker da hans far drev automobilverksted på Fyn, men han har hele tiden hatt stor interesse for gamle biler. Sin

første bil, en Ford T Tudor fra 1926, kjøpte Fritz Knudsen, da han fylte 18 år og samtidig fikk førerkort. Han har i mange år vært meget aktiv i Dansk Veteranbil Klub hvor han har tegnet mer enn 100 tegninger av gamle biler til deres klubblad "Veteran Tidende". Dansk Veteranbil klub har hyggelige klubblokaler på Egeskov Slot i forbindelse med slottets store og flotte bilmuseum. Samtidig har de deres egen permanente stand i utstillingen hvor Fritz har vært med på oppbygningen av et atomobilverksted "fra dengang".

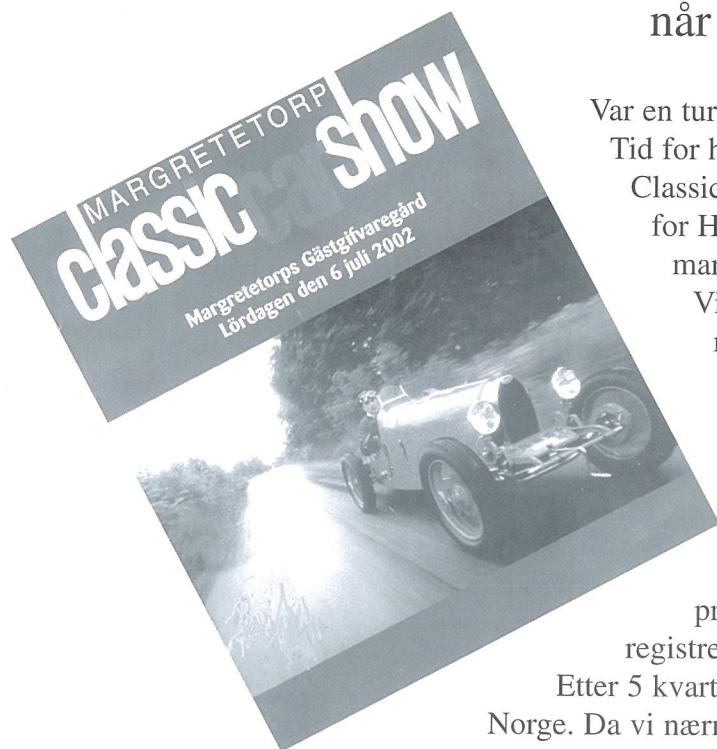


Her i sommer fikk jeg høre at det var observert noen fine biler i nærheten. Det viste seg ved nærmere undersøkelse at det var deltagerne i RALLYE DE NORVEGE som hadde nattstopp på Vetre Hotell. Jeg dro dit en tur og tok noen bilder, hvorav to vises over her.



SOMMERTUR med SKODA

Ja, men hvorfor det da?
når man kan gå da.



Var en tur i Danmark i sommer.

Tid for hjemreise kunne passe inn med årets Classic car show ved Margretetorp, like nord for Helsingborg. Det skulle også være et stort marked der, hadde jeg lest.

Vi dro fra Hellebæk ved Helsingør i øsende regn, og det fortsatte det med utover dagen.

Vel fremme måtte vi parkere ganske langt fra utstillingsområdet og markedet, - og regnet silte ned. Markedet var ikke særlig stort, og det var de færreste som ville pakke ut. Alt inntullet i plast.

På utstillingsområdet var det i følge programmet 847 biler, hvorav 10 var norskregistrerte fra Vestfold Sportsvognklubb.

Etter 5 kvarter hadde jeg fått nok og fortsatte nordover mot Norge. Da vi nærmet oss Gjøteborg begynte solen å titte frem, og været ble bedre og bedre ettersom vi nærmet oss Norge, - hjemme:

Strålende sommervær.

Christian



Sikkert et fint sted å dra når det er sol og sommer.

SANDPRODUKTER

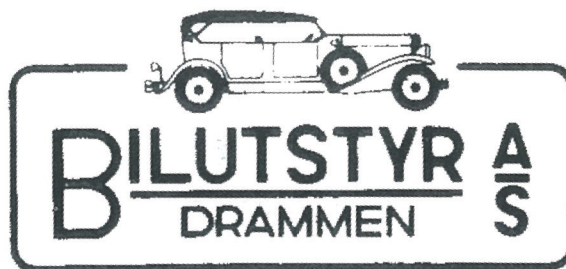
Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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



Drammen Gummiservice as

Tordenskioldsgt. 74, Drammen - Tlf. 32 83 36 63

Spesialist

BRIDGESTONE

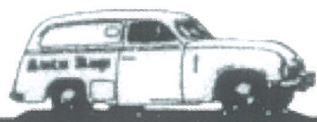
på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

Rolf Maurseth
Vahlbakken, 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 20 20



DEKK - FELGER

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

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



HUSK GENERALFORSAMLINGEN MANDAG 7. OKTOBER



Redaktør for neste
er: Svein Erik Finnerud
Havreveien 1, 3370 VIKERSUND
Tlf.: 32 78 39 83
E-mail; sefinner@online.no
Send inn stoff før 10. november 2002

MOTORHISTORIKEREN

