

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPTEMBER 2003 - 32. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

Fra medlemmenes bilpark



Steinar Ludvigsens Cadillac



Aldor Johnsens
1958 Opel Kapitän



Tore Fridheims
1957 Chevrolet





Motorhistorisk klubb - Drammen

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

Bankgiro 2200.07.28865

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

Varamann:

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

Forsidebildet:



Vauxhall 12 type HIX

1946 modell

Eier:

Gunnar Kofstad

Se side 15

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

Løpskomité:

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

Arrangementkomité:

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

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

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

MOTORHISTORIKEREN:

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2003 er:

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

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. november 2003



Formannen har ordet:



Etter en fantastisk fin sommer og etter mange fine turer i skjærgården, velger jeg å avslutte dette året som formann maritimt. Siden jeg i alle mine formannens ord har hatt et bilde av meg selv iført flytevest sittende bak ratte (roret) i vår skjærgårdsjeep, og siden jeg i dag har vært på båttur mens dere har vært på tur til Kongsberg, vil jeg denne gangen si noe om vårt unike maritime miljø. Hver dag i juli måned passerer det gamle ruteskipet Kysten forbi oss i Vrengensundet. Vrengensundet er sundet mellom Nøtterøy og Tjøme. Kysten gikk i mange år i rutetrafikk i Trøndelag og Nordland. I begynnelsen av syttiårene skulle skipet hugges opp, heldigvis var det en dugnadsgjeng i Tønsberg som så mulighetene og fikk bevart skipet til glede for nye generasjoner. I ferien var vi en tur på vestlandet, nærmere bestemt Underdal, ei lita bygd mellom Flåm og Gudvangen. Da jeg sto på brygga i Underdal fikk jeg øye på det gamle dampskipet Børøysund komme inn Sognefjorden (egentlig en fjordarm av Sognefjorden mot Flåm.), for et fantastisk skue. Børøysund hadde følge med to

andre gamle skyssbåter fra HDS, man kan jo tenke seg hva disse båtene har betydd for folk og fe langs vår langstrakte kyst.

Men det er jo en ting som er kjedelig nå når vi kjører på vestlandet, og det er alle tunellene vi må kjøre i. Mange av de gamle bilfergene er borte og de få som er igjen, er bygget om til cruisebåter for alle turistene.

Hvis man fortsetter noen kilometer fra Gudvangen retning Voss, kommer man til Stalheimskleivene, et unikt veianlegg med 18% stigning og flere fantastiske U-slynger. For å få med meg alle detaljene, gikk jeg hele veianlegget både opp og ned. Da jeg var kommet halveis opp, kom det en gammel Bedford snutebuss opp Stalheimskleivene med turister. Jeg er overbevist om at de ikke glemmer den turen på mange år.

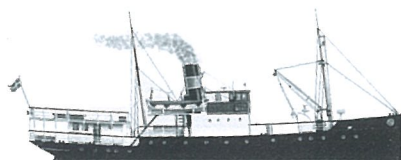
Men det var jo i det maritime miljøet vi skulle holde oss denne gangen, så nå tar jeg et langt steg fra Sognefjorden ned til Ladogasjøen i Italia. Her bygde Carlo Riva sine lekre trebåter i Hondurasmahogny. Riva-båtene hadde mange komponenter fra Chrysler, bl.a. annet motor og interiør. De vakreste båtene er etter min mening Riva Tritone med helt dekk akterut. Etterfølgeren het Aquarama og soldekk bak, der damene kunne ligge og sole seg. Fornuftig men ikke så vakkert.

Fra Ladogasjøen i Italia tar vi på nytt et langt steg, denne gangen hjem til Drammen.

Jeg skal ikke denne gangen mase mer om å ta godt imot valgkomiteen. Jeg oppfattet det på Finn at dere allerede før sommerferien hadde tatt godt imot ham.

Jeg vil til slutt på vegne av det gamle styret, takke for oss i denne omgangen og ønske det nye styret lykke til. Jeg dukker nok opp på post nummer tre i Drammensløpet neste år.

Og helt til slutt vil jeg ønske dere en fin høst med nykokte raspeballer og mye sennep, og husk nye bilder til LMK forsikringen.



Bob Roberts And The Fleetliners



*fra Styret:*MEDLEMSMØTE 1.2.83

Møtet ble åpnet til vanlig tid.

Formann ønsket Finn Wang, som representant for Owatrol, velkommen.

Han fikk så ordet og fortalte om Owatrols beskyttende virkning og hvordan Owatrol skal brukes. Etter et langt og svært interessant innlegg kom vi fram til kaffepausen. Etter denne ble Bjarne Holmen overrakt et tinnfat med innskripsjon og klubbmerke fra klubben i forbindelse med at han fylte 75 år noen dager tidligere. Tore Woldstad orienterte om den forestående festen og Arild Karlsen om bussturen i denne forbindelse.

Frode Holm orienterte om Danmarksturen i pinsen og kom med foreløpige priser. Etter medlemmenes 10 minutter viste Jan Sandholt en gammel film fra utstillingen som vi hadde i Tønsberg samt div. løp.

Møtet ble så hevet.

MEDLEMSMØTE 1.3.83

Omtrent 80 stykker hadde kommet på marsmøtet vårt. Dette skulle være auksjonsmøte og før dette satte igang orienterte Frode Holm om Danmarksturen i pinsen. Per Gran-Henriksen skulle være kveldens auksjonarius, noe vi vet han behersker til fulle fra tidligere auksjoner. Det ble da også solgt en del og et lite overskudd i klubbkassa ble det også. Etter auksjonen ble en 40 minutters film fra Jubileumsløpet vist, som Øyvind Langeland hadde redigert. Deretter var det slutt. sekr.

MEDLEMSMØTE 6.9.83

Møtet åpnet til vanlig tid. To nye hadde funnet veien til Heimevernshuset.

Det var stor interesse for å planlegge en tur med buss til Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer.

Etter forespørsel fra formann Mads viste det seg at det ikke var noen misforståelser om Grenlandsrallyets påmelding, tidspunkt e.l. Det var med andre ord ikke noen stor interesse fra medlemmene om å delta.

Etter medlemmenes 10 min. ble det kaffe.

Deretter viste vårt medlem Karl Johan Haabet, som også er medlem av Lillehammer-klubben, lysbilder og fortalte en svært intekressant historie om oppbygging, planlegging, henting av kjøretøyer og ferdigsetting av museet.

Deretter fortalte Olav Brennsund sin historie om import av gammelbil fra U.S.A. Han fortalte fra sin flytur over, kjøreturen på 3000 km med bilen til havnen og at bilen dessverre var brutt opp og div. ødelagt når han hentet bilen på havnen i Sverige.

Han fortalte videre om hva som skjedde ved fortolling etc. når bilen endelig var hjemme. Det var svært interessant å høre om import av gammelbil etter de nye reglene, og godt fortalt av Brennsund.

Møtet ble så hevet kl. 22.15.

sekr.



Obs!



Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Postboks 652
Sentrum
N-0106 Oslo
Postgiro 0808 2365096
Bankgiro 9100.13.11137
Telefon 22 67 07 95
Telefax 22 67 07 95
Org.nr. NO 976 541 537

Member of INTERNATIONAL HISTORIC VEHICLE ORGANISATION, IHVO

DE SOM STÅR PÅ LISTEN
NEDENFOR KAN MØTE
PÅ NAF'S TESTSTASJON
TIRSDAG 16. SEPTEMBER
FRA KL. 18:00, DA VIL
FORSIKRINGSKOMITEEN
VÆRE TILSTEDE FOR NY
BESIKTIGELSE .
SE BREVET TIL HØYRE →

Motorhistorisk Klubb - Drammen
Boks 2193 Strøemsø
3003 Drammen

Oslo, 12. juni 2003

NY BESIKTIGELSE AV LMK-FORSIKRETE KJØRETØY SOM IKKE HAR VÆRT BESIKTIGET PÅ MER ENN 10 ÅR.

LMK-forsikringen er nå 19 år gammel, og vi har fortsatt en del helforsikrete kjøretøy som ble besiktiget for mer enn 10 år siden. 10 år er lang tid, og kjøretøyene kan ha forandret seg meget siden den gang, både positivt og negativt.

Når man søker om LMK helforsikring må man som kjent få kjøretøyet besiktiget, og det skal tas gode bilder som viser kjøretøyet tilstand. Det er klubbene som ved sine besiktigelsesmenn inspiserer kjøretøyene, og som sammen med eierne fyller ut besiktigelses skjemaet. Dette vil, sammen med bildene, danne et takseringsgrunnlag dersom kjøretøyet havarerer, brenner opp eller blir stjålet. Det er derfor meget viktig, særlig for eier av kjøretøyet, at denne dokumentasjonen er så aktuell og så korrekt som mulig, slik at kjøretøyet verdi i skadeøyeblikket ikke blir gjenstand for unødige diskusjon. Derfor oppfordrer LMK-forsikringen forsikringstakerne å sende inn bilder m.v. når det foretas oppgraderinger og forbedringer som kan bety verdiøkning.

Vi har ikke grunn til å tro at kjøretøy som ble godkjent for 10 - 20 år siden idag er blitt i dårligere stand. Vi kan derimot med stor sikkerhet fastslå at dokumentasjon som er mer enn 10 år gammel ikke er holdbar når et ødelagt eller forsvunnet kjøretøy skal takseres.

LMK's styre besluttet derfor i 2002 at LMK-forsikrete kjøretøy skal besiktiges påny etter 10 år.

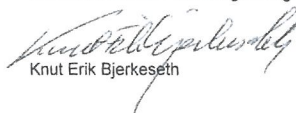
En rekke kjøretøy som skulle vært rebesiktiget i 2002 fikk utsatt denne til 2003. Vedlagte liste kan derfor inneholde kjøretøy som skal gjennomgå 10 og 11-års besiktigelse.

Tidsfristen er 31.12.2003, men med mulighet for dispensasjoner dersom fristen er vanskelig å overholde. Dersom det ikke er gitt dispensasjon og tidsfristen ikke overholdes, risikerer forsikringstakere at forsikringen blir sagt opp. Ingen vil imidlertid bli sagt opp uten at klubben og bileier har fått forhåndsvarsel.

Vi benytter anledningen til å minne om at digitale bilder ikke kan benyttes som dokumentasjon, bare vanlige (gammeldagse) fotografier. Det er bedre å sende inn for mange bilder enn for få!

Ta kontakt med oss dersom noe er uklart!

For LMK's sentrale forsikringsutvalg


Knut Erik Bjerkeseth

Vedlegg

Larsen, Bjørn Ludvig	1 bil
Løitegård, Thor	1 M/C
Mogensen, Eric C.	1 bil
Mogensen, Øivind	1 bil
Normann, Frigeir	1 bil
Nossen, Rolf	1 bil
Olsen, Jan Roger Sand	1 bil
Sandli, Pål	2 biler
Strandrud, Jon Tore	1 bil
Themte, Bjørn	1 M/C
Wang, Asle	1 bil
Wold, Reiulf	1 bil
Woldstad, Jan Tore	4 biler
Ødegaard, Tore	2 biler
Ødegård, Kjell	1 bil



Resultatliste Drammenløpet 2003.

Dato: 24.05

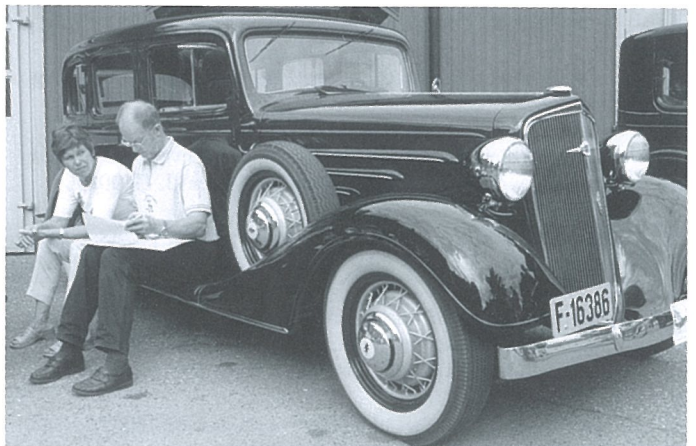
Plass	Startnr.	Navn	Resultat
1	8	Ulf Vidar Grønli	15/723
2	18	Tormod Bjørnethun	15/376
3	5	Fridgeir Normann	15/198
4	2	Lars Aspedokken	13/420
5	26	Tom Christensen	13/328
6	11	Jan Roger Sand Olsen	12/445
7	17	Nils Gunnestad	11/368
8	12	Stian Olsen	11/167
9	1	Kari Myhre	11/121
10	3	Svein Amundsen	11/---
11	14	Jan Sandholt	10/500
12	24	Svein Hansen	10/367
13	22	Steinar Ludvigsen	10/275
14	16	Ole J. Stangjordet	10/252
15	27	Ole Kr. Vigdal	10/175
16	15	Finn Torgersen	10/103
17	7	Aldor Johnsen	9/475
18	10	Silje Olsen	9/347
19	9	Tom Laugerud	9/200
20	4	Leif M.Nielsen	9/150
21	13	Tore Fridheim	9/125
22	21	Per Langøy	8/435
23	6	Gunnar Kjemperud	8/138
24	28	Asle Wang	7/242
25	20	Bjørn Treholt	7/080
26	23	Hans K. Medbøen	6/543
27	19	Helge Andersen	--/---
28	25	Tore Gustavsen	--/----



Ut fra start ved Buskerud Bilsenter



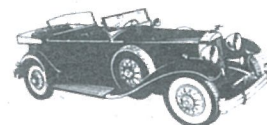
Start 26 Tom Christensen



Tormod Bjørnethun som her sees sammen med sin kone, fikk et napp i årspokalen ved å bli best av medlemmene i Motorhistorisk klubb – Drammen.

1-10 = premiering

Alle = Deltakerplaketter.





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

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

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

Ta kontakt med:

Kåre W Johnsen

Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN

Tlf.: 32 88 51 45

Helårsannonser :2003

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2003 kr. 250,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på **MOTORHISTORIKEREN** som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	5% på engrospriser
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%
QMI-produkter	Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.





Vårt samarbeid med offentlige myndigheter.

LMK har opparbeidet et meget godt samarbeid med offentlige myndigheter, især veimyndighetene. LMK er høringsinstans ved forslag til endringer av kjøretøyforskriftene. Av saker som LMK har arbeidet med og som har fått gjennomslag hos myndighetene kan nevnes:

Års- og omregistreringsavgift

LMK har fått gjennomslag for at det ikke skal kreves inn slike avgifter for motorhistoriske kjøretøy 30 år eller eldre.

Trygdeavgift

Til dekning av utgifter i forbindelse med trafikkulykker fikk Sosialdepartementet for en tid tilbake gjennomslag for en ekstra trygdeavgift på alle kjøretøy. Avgiften innkreves av forsikringsselskapene sammen med ordinær trafikksikring. For vanlige brukskjøretøy er avgiften kr. 320,-. Sosialdepartementet har akseptert halvert sats for kjøretøy eldre enn 30 år under forutsetning at kjøretøyet har spesialforsikring for veterankjøretøy.

Skiltsaken

LMK arbeidet i mange år for at eiere av motorhistoriske kjøretøy skulle få anledning til å bruke tidsriktige kjennemerker fra den gang kjøretøyene ble registrert i Norge, og gjerne det originale kjennemerket hvis det kunne oppspores.

Dispensasjon fra tekniske krav ved førstegangsregistrering av kjøretøy yngre enn 30 år

Ved import av kjøretøy yngre enn 30 år kan **LMK** etter søknad anbefale at motorhistorisk sjeldne kjøretøy gis fritak fra de tekniske krav som i dag gjelder ved førstegangsregistrering. Slik anbefaling tas til følge av Vegdirektoratet.

Lyssaken

LMK påvirket myndighetene til vår fordel ved at motorhistoriske kjøretøy produsert før 1950 unntas fra påbudet under kjøring i forbindelse med løp.

Vektårsavgift for dieselskjøretøy

LMKs argumenter for fritak fra avgiften for motorhistoriske kjøretøy 30 år og eldre fant gehør og fritak ble gitt.

Kjøre- og hviletid, montering av fartsskriver

LMK argumenterte for fritak om krav til fartsskriver i motorhistoriske lastebiler og busser over 12 tonn. Våre argumenter ble tatt til følge.

Pliktig periodisk kjøretøykontroll

Kjøretøy eldre enn 1960 er fritatt fra kravet om periodisk kjøretøykontroll.

Forsikring

Motorhistoriske kjøretøy har et bruksomfang som skiller seg vesentlig fra vanlige brukskjøretøy. Av den grunn så man behov for å få opprettet en egen forsikringsordning for disse.

LMK har inngått avtale med Storebrand Skade AS om en forsikringsordning av kjøretøy 30 år og eldre. LMK-forsikring for kjøretøy kan oppnås for en person etter ett års medlemskap i LMK-tilsluttet klubb. Det settes særskilte krav til kjøretøy som ønskes forsikret under LMK-forsikringen og bruken av dette. Personer med LMK-forsikret kjøretøy kan også få gunstige rabattordninger for andre skadeforsikringer etter avtale mellom LMK og forsikringsselskapet. Forsikringsvilkårene er under kontinuerlig vurdering.

Samlet antall medlemmer i 90 LMK-klubber er for tiden ca. 30.000. Forbundet får stadig tilsig av nye medlemsklubber. Ut over LMK-tilsluttede klubber har vi registrert ytterligere 160 klubber i Norge hvorav flesteparten sannsynligvis har samme formål og dekkes under samme virksomhet som LMK.

LMK har også som mål å fungere som en effektiv og slagkraftig paraplyorganisasjon for alle norske motorhistoriske kjøretøyklubber.



Museumløpet 2003.



Horten og Omegn Veteranvognklubb arrangerte lørdag 28. juni Museumløpet for 15. gang. Også i år var det deltakere fra Møstøriske vært vanlig.

Klokken 11.00 startet bilene ut fra Bilmuseet på den ca. 55 km lange løypa som hadde 9 poster. Speaker ved start var Tor Haugo som gjorde en utmerket jobb.

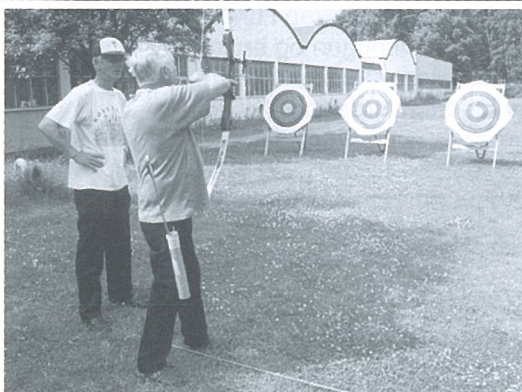
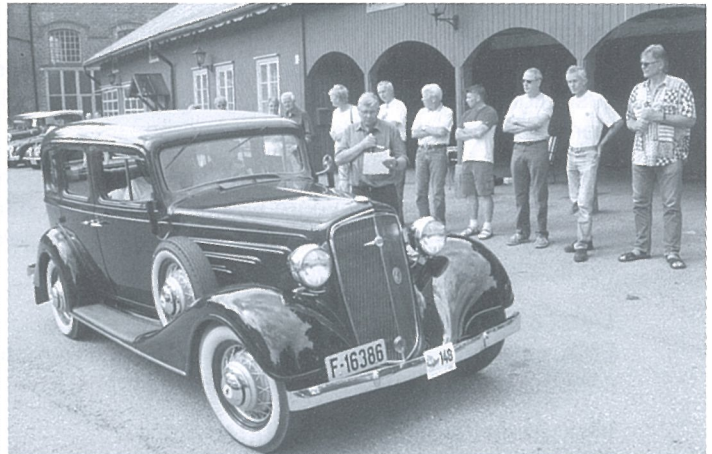
Ved post 8 fikk deltakerne prøve seg som ordentlige bueskyttere. Dette på grunn av et samarbeide med Bueskytterklubben.

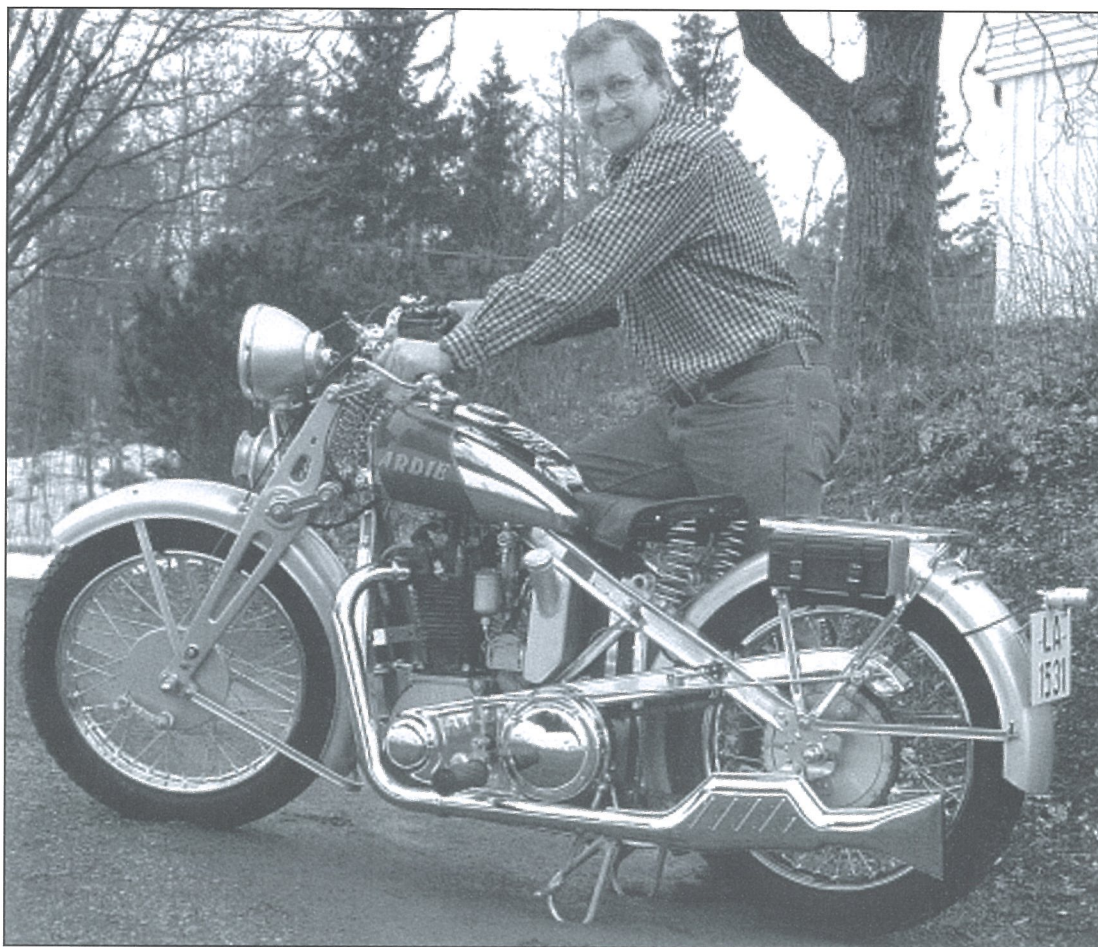
Et forholdsvis stort antall brøt løpet. Jeg tror det var på grunn av problemer med å finne frem.

Været var fint ved start og i begynnelsen av løpet, men omtrent halvveis passerte det et regnvær etterfulgt av bare finere og finere vær utover ettermiddagen.

Mål var som vanlig Borre jernbanestasjon hvor det ble servert lunsj.

Premieutdelingen var i god gang før kl. 16.00 som planlagt. Dessverre fikk ingen fra vår klubb premie. Motorhistorisk klubb – Drammen takker for et fint løp.





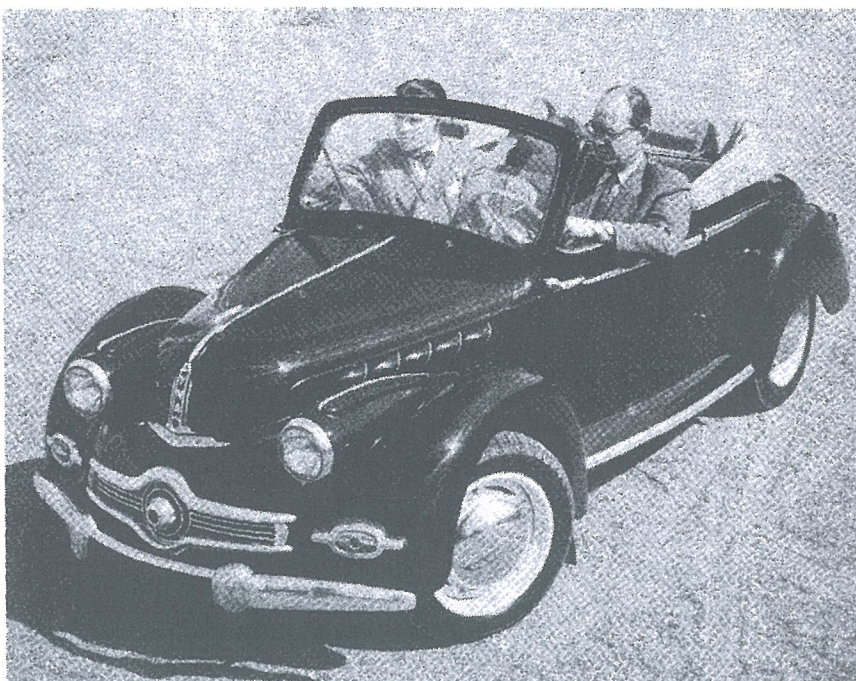
Tor Haugo



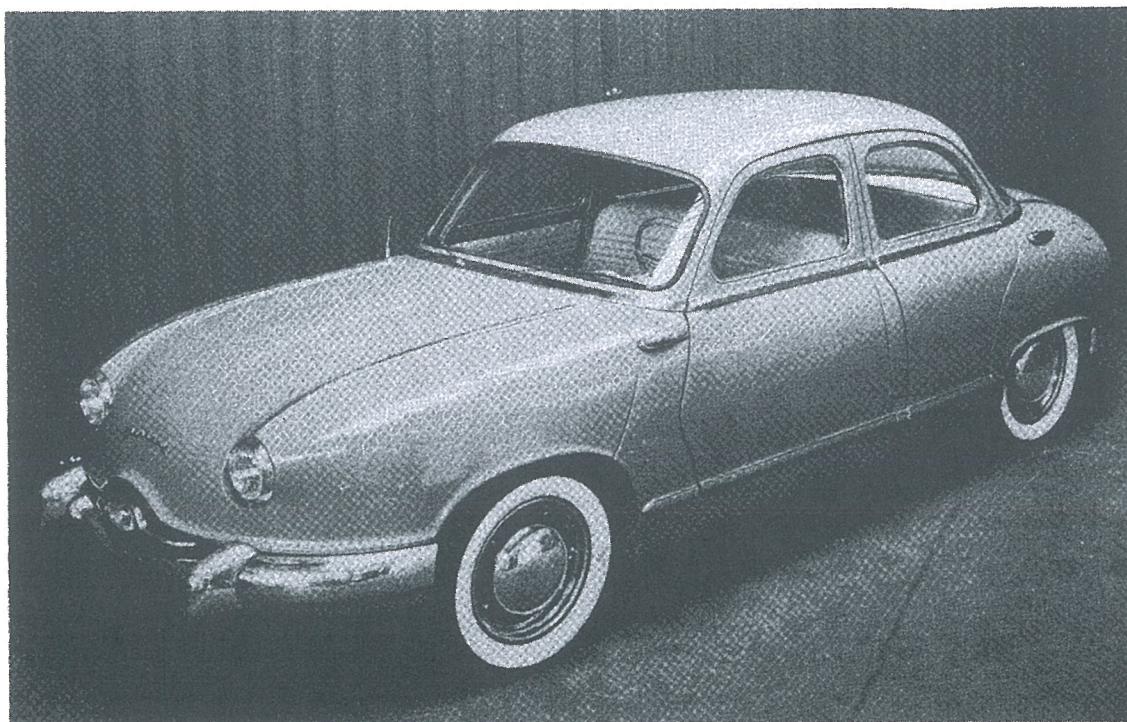
Koldinghus



DYNA PANHARD. Historien om dette merket burde få en filmregissør til å dirre av spenning. Det er historien om geni, død, kjærlighet, svik og intriger. Som så mange andre i Europa kjøpte en belgier - M Sarazin - rettighetene til Daimlers forbrenningsmotor. Han fikk rettighetene for Frankrike og gikk til en ingeniør for å få hjelp til produksjonen. Det var Emilie Levassor, en ung og fremgangsrik tekniker. Emilie begynte å lage noen motorer, men det gikk slik at Sarazin døde før de ble ferdige. Da kommer Sarazins vakre enke inn på scenen og tilbyr den unge ingeniøren rettighetene! Det viste seg nemlig at Sarazin hadde fått sine rettigheter muntlige og nå klarte enken å få patentet skriftelig av Daimler tross at flere bød over henne. En dame med stor overtalelseevne, tydeligvis. Tilbake til Frankrike igjen kunne den unge ingeniøren dels fortsette med motorene og dels gifte seg med den vakre enken. En skikkelig dame! Og mange skikkelige biler ble det. Mange store og veldig gode vogner forlot fabrikken i mellomkrigstiden.



DYNA PANHARD 1952. Franskmennene har alltid bygget spesielle biler og denne Panharden skiller seg ikke fra disse. Den hadde forhjulsdrift, tosylindret boxermotor som var luftavkølt, og et veldig spesielt design. Dyna Panhard 1954, etterfølgeren var noe større og hadde i begynnelsen aluminiumskarosseri. Senere fikk den stålkarosseri, samtidig som Dyna Panhard ble kjøpt av Citroën i 1957.



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 bremseser
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
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning av medlemskort



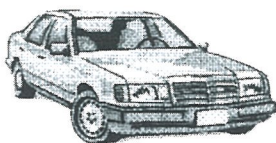
GEITHUS TEXACOSTASJON

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

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

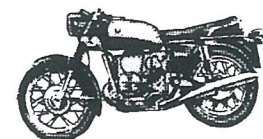
Gratis oljeskift - betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering



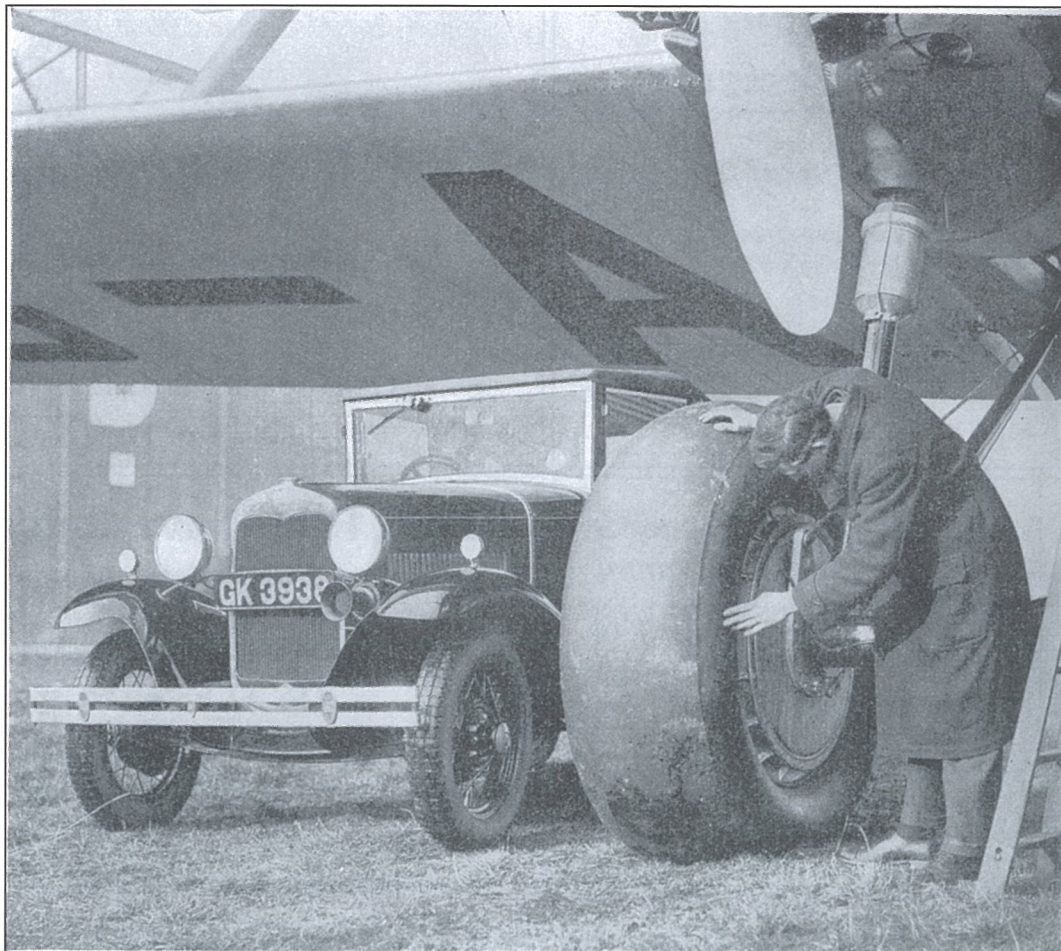
Jon Andreassen

Biler, motorsykler
&
landbruksredskap etc.



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



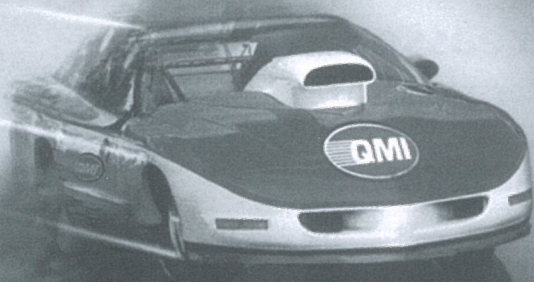


Nordens mest solgte motorbehandling.



**MOTOR
BEHANDLING**

MED PTFE



www.qmi.no

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

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

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

QMI Scandinavia

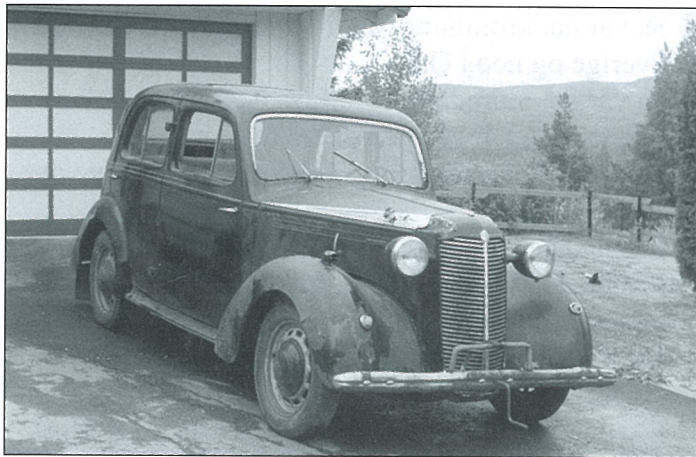
Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



Stafetten

Da Vauxhallen igjen kunne voxes.

På våren 1966 fikk jeg førekort, og da var det jo drømmen om egen bil som sto høyt. Den første bilen jeg fikk var denne Vauxhall 12 type HIX fra 1946 reg nr F-96754.



Jeg kjøpte den for kr 600,- av onkel og tante. De hadde bare hatt den i noen måneder så den var nylig vist til bilsakkyndig på Kongsberg hvor den ble godkjent under tvil.

Jeg kjørte med den våren – sommeren til ett stykke ut på høsten. Det ble mange mil og motoren begynte og bli veldig slitt, brukte mye olje og det hadde blitt mye rust også.

Jeg begynte å overhale motoren, demonterte den, men så viste det seg at de delene jeg hadde kjøpt noen uker i forveien, var til en Vauxhall 10 og de passet ikke.

Så var det å prøve å bytte, men det gikk ikke. Da var det bare å montere sammen igjen med de gamle og det resultatet sier seg sjøl.

Motoren brukte da enda mer olje og etter en stund røyk toppakningen. Da ble bilen pensjonert og dratt bak uthuset hjemme på Krekling. Der sto den i ca 10 år ute med flere snøras over seg.

Så kom det en kar fra Hokksund, Odd Runar Holm. Han spurte om han kunne få kjøpe bilen av min gamle tante som bodde der. Han fikk til svar att om han ville fjerne rusthaugen så skulle han få den helt gratis.

Bilen ble tauet til Hokksund hvor den ble stående i ca 15 – 16 år.

Jeg tenkte flere ganger på om den hadde blitt restaurert, og som tilskuer til ett Sparelandløp traff jeg Odd Runar igjen. Jeg spurte han om bilen, men han hadde ikke fått gjort noe med den. Du kan få den tilbake om du er interessert, for nå er den så dårlig att hvis ingen begynner nå så er det røysa neste.

Jeg dro opp til Odd Runar etter noen dager for å se. Huff det var ikke mye bra!

Men lysten til å fikse opp min første bil var sterk, så jeg leide en bilhenger å kjørte den hjem til Krokstadelva.

Da jeg kom med den trudde kjerringa jeg hadde tørna. Hun husket igjen bilen for jeg hadde kjørt på frieri med den en gang i tiden, men å ta hjem noe sånt kunne hun ikke skjønne gikk an. Den får du gjømme i garasjen så ingen ser den, var ordren..

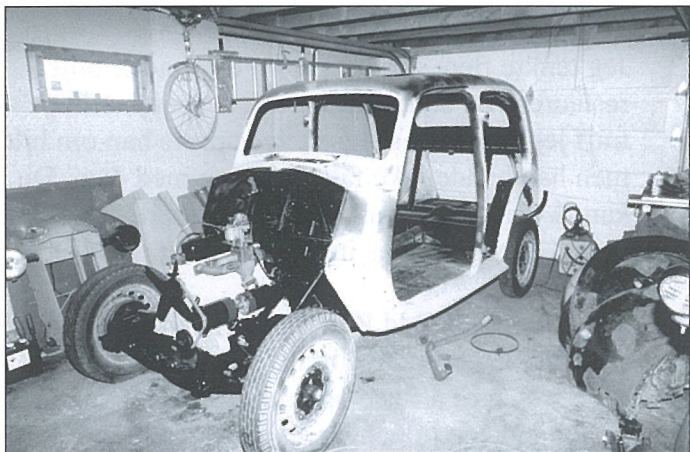


Bilen var forferdlig rusten. Dørstolpene var rustet vekk fra gulvet, og kanaler og gulv var ikke mye bedre. Dette er en bil med selvbærende karosseri. Den har en liten ramme som motor og forstilling er festet til. Den er skrudd fast i framkant av kanalene og der var det bare ett stort hull på begge sider. Når jeg satte meg inn i bilen og slakket på brekket begynte den å sige ned på midten. Skjermene var det mye rust på, og kanalene under bilen og bak var som tesiler. Motoren var frosset i stykker så her var det mye dårlig.

Jeg skjønnte at her måtte det mye deler til. Nå var det bare å komme seg på markeder å se og spørre om det var noen som hadde noe.



Fikk sporet opp en kar i Stathelle som hadde en Vauxhall 10 og jeg ringte til ham. Det viste seg at han hadde kjøpt en bil i Østfold usett som han trudde var en 10-er men som var en 12-er.



Karrosieriet på den var enda dåligere, men det var en bra framskjerm og hel motor.

Så ble det motoroverhaling. Jeg boret opp motoren, men stemplene hadde rustet fast, så det porøse godset var som blyant helt igjennom. Da var det bare å dreie foringer å presse inn.

Veivakselen ble slipt og nye lager og stempler fikk jeg tak i fra England.

Det har blitt flere turer til England sammen med Martin til Beaulieu markedet.

Der var det mulig å finne motordeler, bremsedeler og andre slitedeler, men karosserideler var så å si helt umulig.

Støtfangren var knekt så den måtte fornyes. Traff en eldre svensk kar på Ekeberg et år.

Han hadde en del fangere så jeg spurte om han hadde en til Vauxhall. Han fikk målene og skulle se etter når han kom hjem. Etter noen dager kom et kort hvor han fortalte at han hadde en akkurat maken og den var helt ny og ubrukt. Snakk om flaks.

Karen het Erik Løfberg og bodde i Deie litt nord om Karlstad. Vi reiste dit og han hadde masse deler til forskjellige biler. To låver fulle. Der lå fangeren blank og fin til kr 150,-.

Nå ble karosieriet plukket helt ned. Kanaler ble laget og sveiset inn, plater ble sveiset inn på dører, golv, skjerm og bak. Så var det panseret. Som kjent har Vauxhall hatt en forniklet hullkile valset på siden av panseret. Der var krommen løsnet og masse hull under, og så var det å prøve å reparere det, men platene var som papir så det gikk ikke.

Fikk ett tips om en karosserimaker i Sandvika, Marti Nussi, far til Il Tempo Gigante. Han lagde et nytt, men det passet ikke helt. Etter en to-tre år med jobbing, så fikk jeg se en som averterte i Norsk Motorveteran. 2 stk Vauxhall til salgs en 10 og en 12. objekter. Det var ute ved Udrumsdal, og det var jo ikke så langt. Jeg dro dit og kjøpte den ene. Den var ikke så dårlig, så her var det mange deler. Panseret var bra så dette var til stor hjelp.

Så var det kromming, det fikk jeg gjort det meste i Sverige og noe i Oslo.

Så var det innredningen. Musa hadde hatt bolig i setene i flere år så dette måtte fornyes.

Taktrekket var råttent for soltaket hadde ikke vært tett.

Jeg snakket med Dr. Salmakerverksted og han tok jobben. Det hadde vært skinn på setene og en slaks imitert lerettskinn på dørene. Nå ble det skinn over alt. Var oppe på skinnlåven på Norderhov og kjøpte det som skulle til.

Etter en stund ble det lakkering, det fikk jeg gjort på Åmot. En god lakkerer kan skjule mye dårlig karosseriarbeide, så det var jeg fornøyd med.



Så kom det som var mest moro, sammenmontering. Etter mange år med jobbing er vel dette det som er mest artig.

Jeg manglet fortsatt gummideler. Hadde meldt meg inn i den Engelske Vauxhall klubben, for de hadde et medlemsblad som ble utgitt hver mnd. Der var det en som averterte gummideler. Han kunne skaffe fra Australia. Nye reproduerte. Det var bare å bestille og betale dyrt, men hva gjør man i en sådan stund. Etter noen uker kom det en eske med deler og det var akkurat det jeg trengte. Nytt ledningssett ble også bestilt fra England.



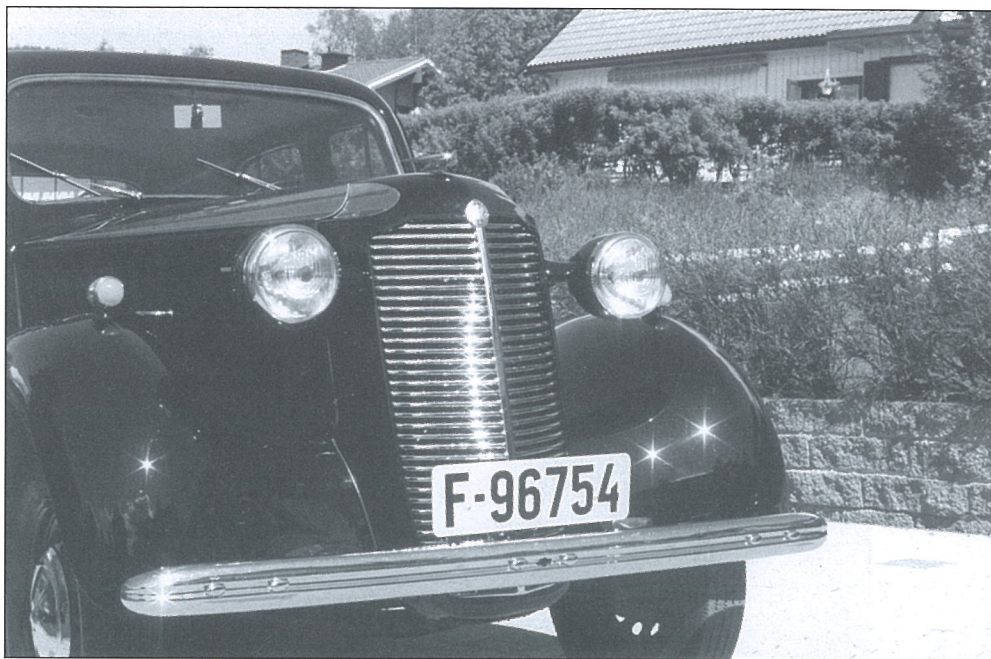
Etter noen uker i garasjen på ettervinteren og våren var bilen ferdig til prøvetur.

Var så ivrig etter å prøve att olje på kardangen ble glemmt. Det ble full skjæring og da var det kjekt å ha en delebil stående. Den ble demontert og overhelt med nye lager og innfarving ble gjort.

Så var det klart for registrering.

Har en gammel leikekamerat som jobber på biltilsynet på Kongsberg. Han ordnet nye skilter med samme nummeret og bilen ble godkjent uten anmerkninger.

Har prøvet å spore opp hvor bilen var kjøpt ny, og biltilsynet fant ut at den måtte være solgt ny i Drammen. Det første reg nr. var F-2839.



Det tok ca. 8 år fra jeg begynte til jeg var ferdig, og kjerringa visste jo hvor jeg var det meste av fritiden. Det er veldig moro når man kan kjøre igjen i den første bilen en hadde som ungdom.

Kanskje noe av det beste ved dette har vært alle de hyggelige menneskene jeg har truffet på markeder, veteranturner og Englandsturer med Martin.



Odd Runar Holm og jeg, Gunnar Kofstad våren 1992.

Nå kan jo Vauxhallen voxes igjen.

Med hilsen Gunnar Kofstad.

Jeg sender herved stafetten over til **Odd Runar Holm**.





Citroën-karosseriet demonstrerer sin styrke ved å bære en bagsje på 5 000 kilo. Så vet man da hvad bilen duer til neste gang en kjører til stasjonen for å sende familien på landet.

SANDPRODUKTER

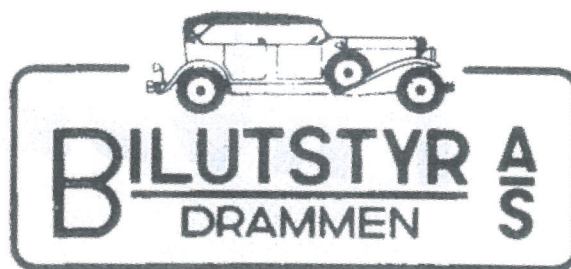
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

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

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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



Drammen Gummiservice as

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

Spesialist

BRIDGESTONE

på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

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



DEKK - FELGER

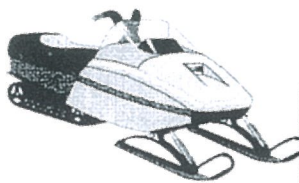
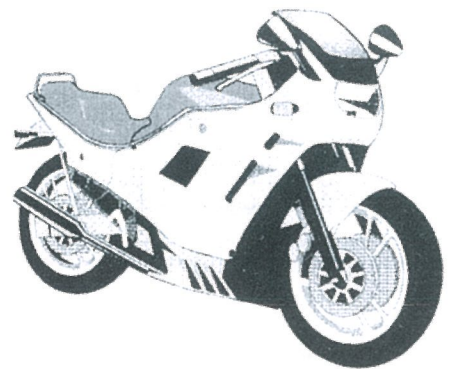
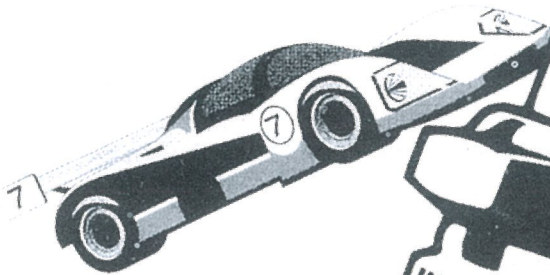
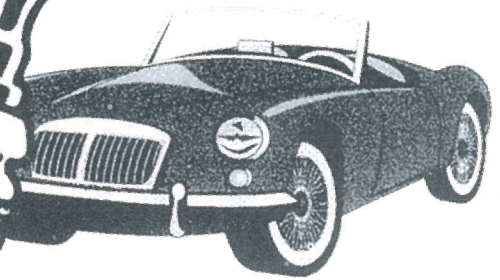
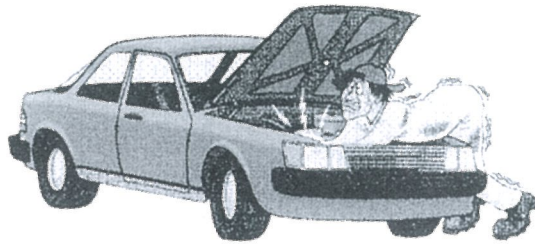
- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE

 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42

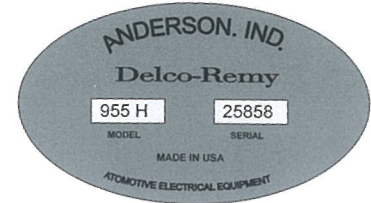
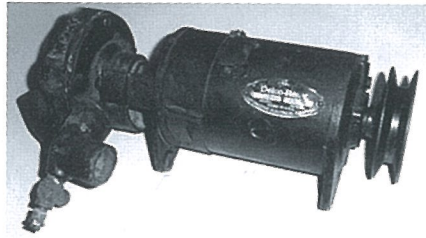




Kjøp og Salg



Skistativ for førkrigsbil, i likhet med den drosjen her, til salgs. Tlf.: 66 78 35 97, Christian



Har en generator med vannpumpe til amerikansk bil, men jeg vet ikke hvilken. Det er ikke til Buick. Kan være Chrysler? Til salgs. Tlf.: 66 78 35 97, Christian



På grunn av liten pågang av annonser, har jeg valgt å ta med noen som stod i Aftenposten torsdag 2. September 1943.

— Bil, motorsykkel —

Bil ell. motors. kj. priv. T. 14085 9—17.
 Personbil, 5 seter, m. gen., helst nyere årg., kj. snares. Tlf. 33539. Etter kl. 16 telefon 58605.
 Sertifikatfri motorsykkel ø. kj. straks. Bm. «12538» eller tlf. 26400.
 Personbil av de siste års modeller ø. kj. Bet. fiks kontant. Tlf. 83714 kl. 10—3, eller 73522 etter 5.

NYE LASTEBIL-TILHENGERE

4 hjuls, fabrikkat «Maur» fra 2—3 tons nyttelast leveres igjen fra lager, fullt komplett med NY GUMMI av gml., god kvalitet.

HJ. HANDBERG & CO.,
 Oscarsgt. 29. Tlf. 94476, 94487, 94469.

Gen.knott tils. t. forbrukere. Gen.knott-fabrikken, Valhallav. 3, Oslo. T. 80951. Er kjøper av personvogn, nyere modell. Bm. «371».

Lasteplan 180 x 400 med jernramme og svingflak ønskes. Bm. «1203».

Personbil, nyere eller eldre modell, med eller uten gen., kjøpes snarest. Henv. Hotel Nobel, vær. 2 A.

God lastebil, helst nyere modell, med eller uten gen., kjøpes. Arne Arntsen, Hotel Nobel.

7-seter Dodge 1934 mod. ønskes kjøpt. O. Bakken, Bø, Telemark, Telefon 64. Lasteplan 1,80x4,00 m. med jernramme ønskes kjøpt. Bm. «1149».

Personbil eller motorsykkel ønsk. kjøpt. Bm. «13266».

Buick, Packard eller Nash, 1929—30—31 mod. med god gummi kjøpes. Henv. tlf. 77421 etter kl. 18.

Packard 5 s. kupé, 32 mod., lite kjørt og særd. pent beh., 4 nye dekk og 2 reserve tils. f. t.pris. Bm. «13241 Pack.»

Varevogn el. mindre lastebil ø. leid uten sjåfør ca. 5—6 uker. Lett kjøring. A. Johansen, Sem & Stenersens blankettforlag, Grubbegt. 2—4 (30690).

2 seter ikke større enn 34 kjøpes. Bm. «13158 Løgebil».

Br. generator, Strømmen, tilsalgs. Pris 300.—. Tlf. 17330.

Chrysler 1928 Sedan 4-dørs selges for takstpris 1000 kr. Weierud, tlf. 74472.

Felger til Buick 34 mod. 7.5 x 16, evnt. Studebaker felger tilsvarende, kjøpes. Bm. «1071».

Renault, 4-5 c. 1937, bensin, tils. etter pristakst. Bm. «1072».

Telemarksku tils. m. anv. Kalver 20. oktober. Pris 1500 kr. Henv. Holum gård, Nittedal. Tlf. Slattum 43.



Re-Gum-fabrikken

Re-Gummieringsfabrikken
 Lakkegt. 39. Tlf. 80 100—83 394

Trekullgenerator

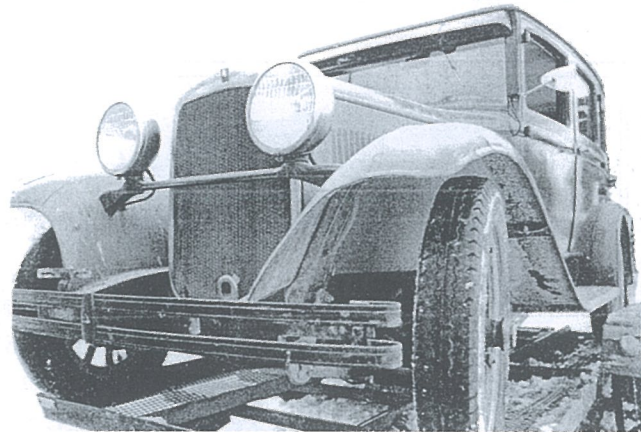
type Veco, lite brukt, v. 1200 kr., tilsalgs. Hj. Handberg & Co., Oscarsgt. 29. Tlf. 94476 — 94469.

BENSINDREVET

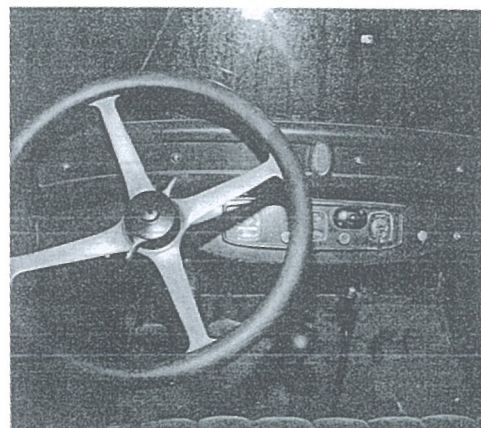
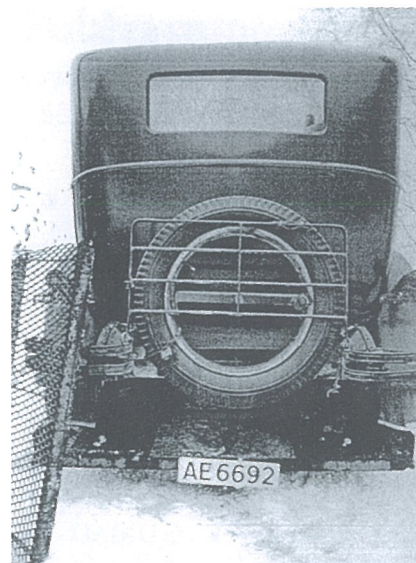
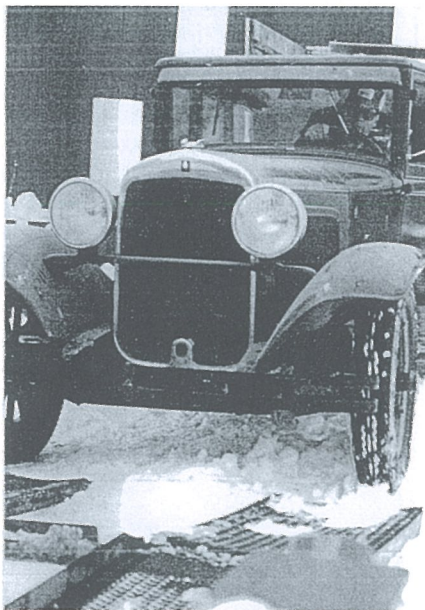
2½—3 tons lastebil av nyere modell, helst med tippanordning, ønskes kjøpt. Hj. Handberg & Co., Oscarsgt. 29. Tlf. 94476 — 94469.



PLYMOUTH 1928 U 4 door til salg



En tidligere Drammenser, nå bosatt i Asker, vil selge sitt restaureringsobjekt som han i 1982 kjøpte av brødrene Sælebakke på Kongsberg. Bilens første eier var for øvrig revykongen Einar Rose. Bilen er delvis demontert, men alle deler finnes. Motoren er nyoverhølt. Med på et eventuelt salg følger også **Plymouth Master Parts List**, Final Edition for all models prior to 1934. Denne manualen er på mange hundre sider med illustrasjoner etc. Nedenfor noen bilder fra da bilen ble hentet på Kongsberg.



Henvendelse Arve Wiborg, tlf.: 66 78 47 92



Sakset fra NORSK MOTORBLAD Nr. 17, September 1928

Det er altfor mange som monterer og demonterer sine dækker feilagtig paa "drop center" fælgen.

Da det i den senere tid paa det herværende marked er kommet en del automobiler med hjul med «drop center»*) felgen, og denne synes at faa en øket utbredelse, skylder vi at gjøre vore læsere nærmere bekjendt med den, saa meget mere som det allerede har vist sig at der synder endel ved av- og paa-monteringen av dækker paa denne slags nye felger.

Monteringen skal ske paa følgende maate:

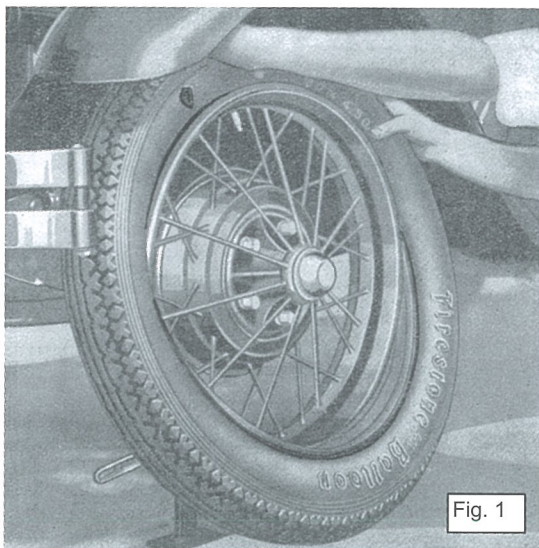


Fig. 1

Slangen fylles med litt luft og lægges ind i dækket. Derefter placeres det hele paa hjulet paa den maate som vist paa fig. 1, nemlig saaledes at man sørger for at faa ventilhullet øverst, smekker dækket over felgens ytterkant paa dette sted og trykker med tommelfingrene godt paa dækket nærmest felgen, saa dækket kommer godt ned indenfor kanten av felgen.

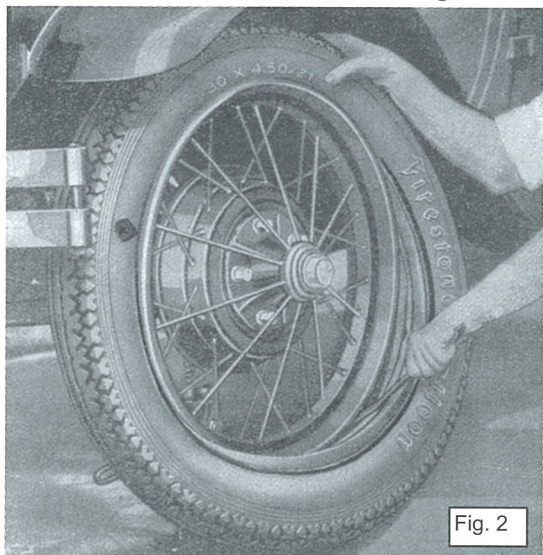


Fig. 2

Før derefter hændene nedover langs begge sider av dækket og pres kanten av dette ned i dets leie indtil det kan trykkes over kanten av fælgen paa den nederste del av hjulet. Hvis det er nødvendig, faar man bruke dækspaken. (Forsiktig, bruk ikke stor kraft). Fig. 2.

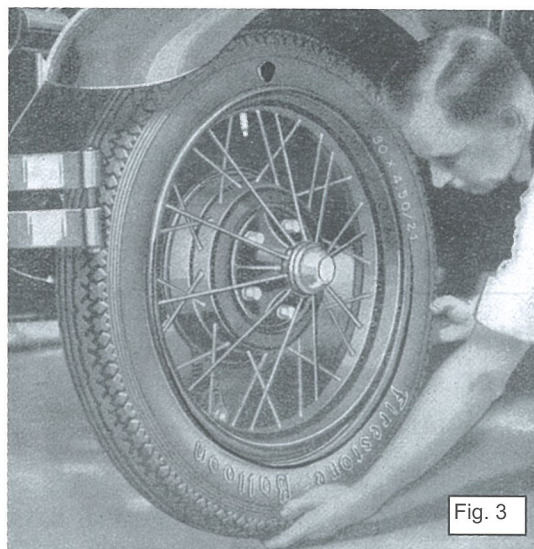


Fig. 3

Saa trykker man paa eller rettere løfter dækket nedenifra, indtil man er sikker paa at dækket oventil i inderkant er godt klar av felgfordypningene. Fig. 3.

Paase at den røde linje sees helt rundt og i samme avstand fra fælgen.

Nu er alt klart til oppumpning. Men pas paa at ventilkappen skrues godt paa. Naar det er gaat frem paa den maate som her beskrevet, vil dækket og felgen i tversnit se saadan ut som fig. 4 viser. Paase at lufttrykket er riktig. Lufttrykket bør kontrolleres hver uke.

Demonteringen.

1. Slangen tømmes for luft, som bedst gjøres ved at ta ut ventilfjæren.
2. Ventilen trykkes op, saa inderkanten av dækket kommer ned i felgfordypningen.
3. Inderkanten av dækket presses sammen, idet man begynner fra toppen og arbeider sig ned over til midten av dækket paa hver side.
4. Træk saa dækket av fra felgen nedentil, hvis nødvendig ved hjelp av felgspaken.

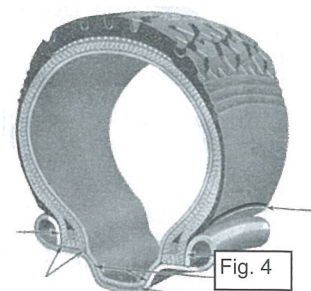


Fig. 4

— n.

*) Kan oversettes med «central fordypning».





Motorhistorisk klubb - Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

MANDAG 6. OKTOBER 2003 KL. 19.00
I MØTELOKALET I ÅSSIDEN KIRKE
PÅ ÅSSIDEN I DRAMMEN

I henhold 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 8. SEPTEMBER 2003.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent 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 medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

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

Drammen 15. august 2003

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Styret



Her litt om bilskilt, sakset fra NORSK MOTORBLAD, Nr. 3, februar 1929.

De nye Kjennemerker.

Arbeidsdepartementet har den 17. januar d. å. fastsatt følgende forandringer i forskriftenes §§ 11, 24, 25, 32, 52 og 59:

«§ 11 siste ledd utgår.

§ 24 skal herefter lyde:

«Kjennemerke skal anbringes så vel foran som bak på vognen. Kjennemerkene skal være rektangulære, utført av rustfrie, tilstrekkelig stive metallplater og ha sorte typer i vertikal «jernskrift» på hvit bunn, ikke metallisk. Se nedenstående figurer:

Typene gis følgende størrelse i mm.:

for *automobiler*:

høide	90
minste bredde	4
(undtagen I og ettall)	
strektykkelse	1
minste innbyrdes avstand	10
minste avstand til skiltets kant	15

for *motorsykler*: (med eller uten sidevogn)

høide	60
minste bredde	30
(undtagen I og ettall)	
strektykkelse	10
minste innbyrdes avstand	5
minste avstand til skiltets kant	1

Forsåvidt typene er ophøiet, må de ikke være høyere enn 2 mm.

På *automobiler* settes kjenningsbokstaven foran tallet med en strek 15 mm. tykk og 20 mm. lang, mellom bokstaven og tallet i halv høide. På *motorsykler* settes kjenningsbokstaven på bakschildet over tallet. På forskiltet settes bokstaven foran tallet med strek 10 mm. tykk og 15 mm. lang mellom bokstav og tall.

Skiltenes minste høide i mm.:

for <i>automobiler</i>	120
for <i>motorsykler</i> :	
forskilt	80
bakschild	150

Kjennemerkene kan også utføres i transparent.

På tilhenger for *motorsykel* anbringes samme kjennemerke bak som *motorsyken* har, forsåvidt tilhengeren dekker kjennemerket på *motorsyken*. Undtagelsesvis kan Veidirektøren godkjenne kjennemerker av annen størrelse og annet utseende enn foran nevnt.

Nasjonalitetsmerket må i tilfelle anbringes sådan at det virker som et eget, ovalt skilt, og ikke komme innenfor kjennemerkets kanter, likesom det ikke må settes umiddelbart inntil sidene av dette.»

§ 25 første ledd skal herefter lyde:

«Skiltene skal anbringes på iøinefallende sted og så høit som kjøretøiets konstruksjon med rimelighet tillater således at de minst mulig tilskvettes av søle m. v.

De *bilsakkyndige* kan om nødvendig kreve at der skal anbringes beskyttelsesskjerner som såvidt mulig hindrer skvett på skiltene.»

I § 32 strykes følgende:

«og under nummeret ordet «Prøve».»

Næst siste punktum i § 52 skal herefter lyde:

«For prøvenummer skal avgiftsmerket anbringes på forreste kjennemerke mellom bokstaven og tallet, istedenfor streken.»

§ 59 skal herefter lyde:

«Såfremt vognens kjennemerker ikke finnes tilfredsstillende, tildeles vognen kjennemerker overensstemmende med lovens § 9 og nærværende forskrifter §§ 22-27. I mangel av nasjonalitetsmerke skal enhver *motorvogn*, hvis kjennemerker kan forveksles med våre forsynes med norske kjennemerker.

Norske kjennemerker anbringes i tilfelle såvidt mulig utenpå vognens egne kjennemerker.

Kjennemerkene betales av den som fører vognen inn.»

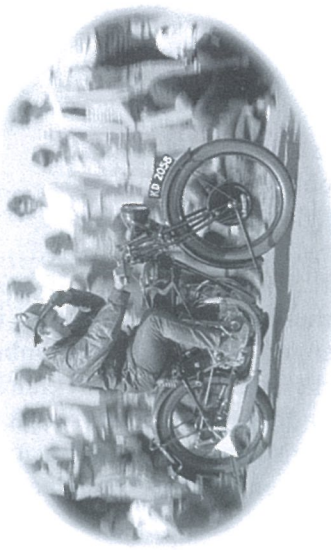
Foranstående bestemmelser trer i kraft straks for *nyregistreringer* (også for prøvenummer, jfr. § 32), mens allerede registrerte vogner kan beholde sine nuværende kjennemerker inntil de av en eller annen grunn skal endres, f. eks. ved salg av vognen eller når eieren selv ønsker nye skilter eller de gamle finnes utilfredsstillende.

Prøvenummer som allerede er i bruk, skal senest ved fornyelse januar 1930 være underkastet de nye Bestemmelser.»



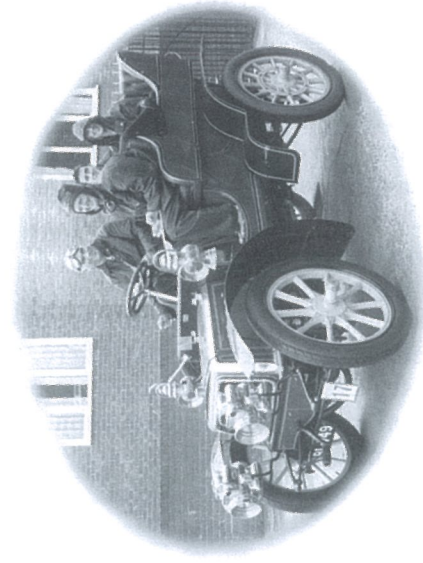


What we do



© Per Larsson

Why and How



© Elizabeth Bennett



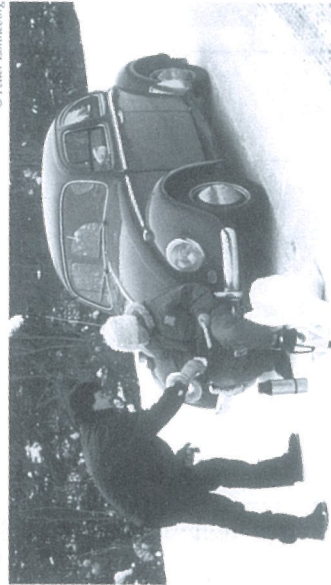
International Historic Vehicle Organisation

Through IHVO there are links between clubs and enthusiasts throughout the world, encouraging interest of the general public in the preservation of our historic transport and vehicle heritage.

IHVO collects statistics of vehicle registrations and numbers still in use together with other important information which is not always available from other sources. Such information assists legislators and other decision makers helping us in our work to preserve the historic vehicle.

Most important is the IHVO work in maintaining the continued freedom to use our preserved and historic vehicles on the open road. Our professional transport consultant in Brussels is retained to assist the IHVO legislation specialists putting forward and representing the interests of the historic vehicle movement within the European Commission and the European Parliament.

© Peter Linnberg



Further information is available from:

The Secretary,
 John Banfield
 Iden Grange, Cranbrook Road,
 Staplehurst, Kent TN12 0ET, England
 Fax: +44 1580 893227
 E-mail: johnbanfield.hcvs@btinternet.com

European Affairs Advisor:
 Robert W. Tomlins
 Rue des Champs 62
 B-1040 Brussels, Belgium
 Fax: +32 2 736 94 01
 E-mail: bob_fema@compuserve.com

IHVO homepage: www.ihvo.org



The IHVO is an international representation of national organisations and clubs which are responsible for historic vehicles throughout the world.

IHVO exists to protect and further the interest of historic vehicles and maintain the legitimate right for the continued use of historic vehicles on public roads and elsewhere.

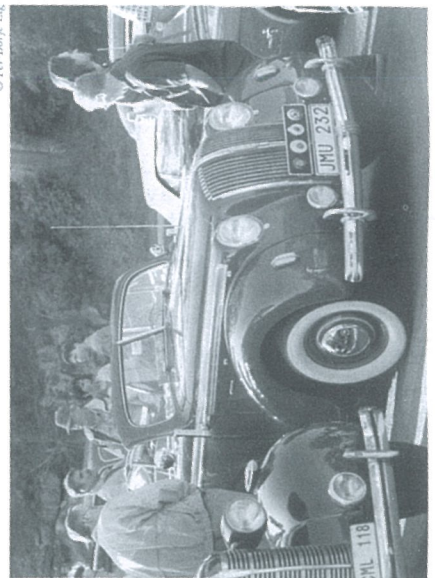
In Europe alone, it is estimated that over two million vehicles of historic interest over twenty years old are in existence.

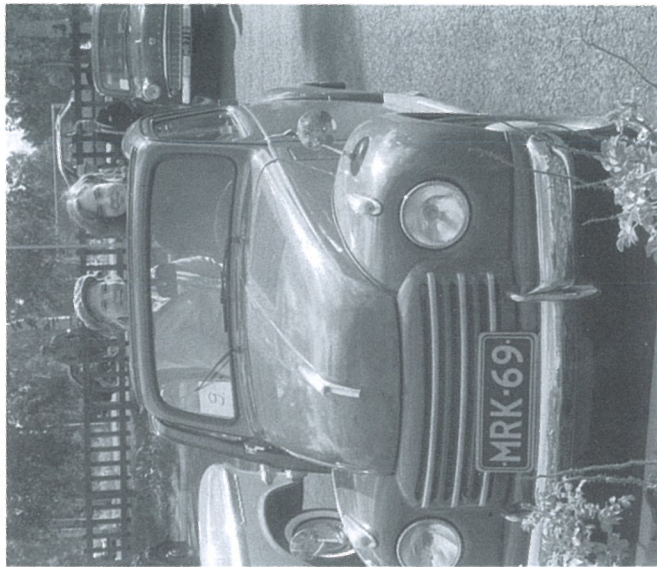
IHVO exists to uphold the unity of the historic vehicle movement and to provide liaison and co-operation between the several international bodies that have responsibilities for historic vehicles including FIA, FIM, FEMA and FIVA.

IHVO has been the initiator and driving force in a close co-operation with the FIA, FEMA and FIVA in the monitoring of European legislation likely to affect the use and preservation of historic vehicles.

It exists to encourage the care, preservation and continued use of all categories of historic vehicles, from the humble everyday vehicle to the exotic and luxurious, in the care of individuals, collections and museums.

© Per Björk Elk





© Petra Nyman

Throughout the world, dedicated enthusiasts spend every weekend and most leisure days involved in the hobby of driving, maintaining and preserving historic vehicles. Whilst some enthusiasts will spend substantial sums of money in getting their exotic vehicles professionally rebuilt, hundreds of thousands more devote all their spare time and energy in restoring the vehicles themselves.

Today we see numerous rallies and shows for parading and exhibiting vehicles which are enjoyed by large numbers, including the general public just as much as by their proud owners, constituting a "rolling museum" at no cost to the taxpayer.

Steam powered traction engines, the internal combustion engine, the motor car and the motorcycle were all first conceived and developed in Europe, and the history of mechanically propelled vehicles is probably one of the most important parts of our industrial heritage. A heritage for which all countries can be justly proud.

Within each country, various clubs and federations keep a watchful eye on the home-grown rules and regulations affecting older vehicles, but today most transport legislation is initiated and created by the European Commission and developed through the European Parliament and Council of Ministers, and following the intricacies at EU level is far more difficult. IHVO provides a consultant based in Brussels to advise and alert all concerned with issues likely to affect the continued use of historic vehicles. This service is available to the member clubs and federations and those involved have had many years experience of working with politicians and legislators over the legislative problems that affect historic vehicles.

It is not just transport legislation that requires monitoring. European proposals on many issues, such as the environment and industrial and economic regulations, can affect the interests of the preserved vehicle movement.

Without exceptions and exclusions being made, such legislation could seriously restrict the ability of enthusiasts to enjoy their historic vehicles.

This must not be allowed to happen!

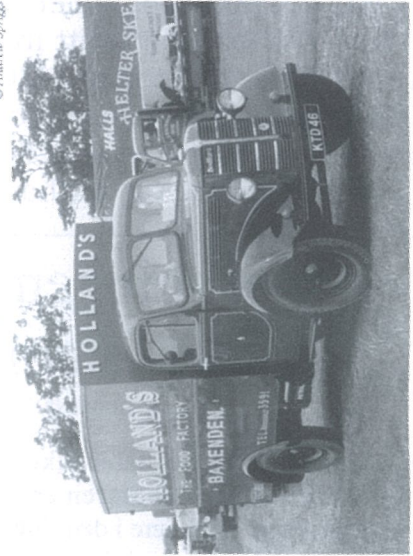
© Carl Henrik Sumner



© Carl Henrik Sumner

The clubs, the companies involved with restoration, museums and the ancillary services, which are all part of the preserved vehicle movement, are now a very substantial industry. Thousands of individuals and small companies work to provide the necessary services to keep these preserved vehicles on the road. It is likely that within the fifteen EU countries alone, there are some one hundred thousand jobs as a result of the continued use of historic vehicles, ranging from small specialist workshops to major auction houses, specialist magazines, classic car shows, specialist insurance services and club secretaries. Many workshops and restoration services are maintaining and continuing specialist skills being passed onto another generation.

© Andrew Spragg



Jeg har jo store problemer med min Buick som koker selv på flat mark, hvis jeg kjører litt fort. Derfor ble jeg litt interessert når jeg bladde litt i noen gamle blader fra 1930. Hvorfor ikke ta det med i MOTORHISTORIKEREN tenkte jeg og her er artikkelen, sakset fra *Norsk Drosjeierblad* Nr. 11, November 1930.

For øvrig har jeg foreløpig ikke prøvet annet enn vanlig radiatorrens som selges på bensinstasjonene og det har ikke gjort problemet noe bedre.

Rensningen av kjølesystemet.

En ny prosess.

Noe de aller fleste bilister ikke ofrer en tanke, er kjølesystemet. Bare radiatoren er full av vann, menes som regel alt å være i den skjønneste orden i så måte; men dette er nok ikke bestandig tilfellet.

I tidens løp vil det avleires både «kjelsten» (om jeg så må kalle det) og rust, som virker som et isolerende belegg i radiator og motorblokk og hindrer avkjølingen i høieste grad. Det er jo det «hårde» vann som er årsaken til kjelsten, og de som er henvist til å bruke vann som er særlig «hårdt», må derfor passe godt på. Følgen av dette kan være at motoren har lett for å gå varm, feiltetting, lekkasje, forminskert effekt og større bensinforbruk. Dette er viktige ting som man virkelig bør ofre større oppmerksomhet enn hittil har vært tilfelle, skriver ingeniør Michelsen i «Motor».

Mangen gammel, giktbrudden bil har nok måttet lide kvaler fordi kjølesystemet har vært nesten likeså tett som en potte, uten at «vogndriveren» kan begripe at motoren hans har så lett for å gå over til dampmaskin. Det blir da å stanse for å fylle på vann ved hver en våt flekk med stor risiko for at motorblokken kan sprekke ved en slik plutselig avkjøling. For å gjøre ondt værre, påfylles mer olje både inni og utenpå motoren, og man får kanskje atpå til motorfusk av denne grunn -- tablå, - landeveisidyll. Fy f.. sier *motoren* altså, og gir rødmende til slutt helt op.

Ved forsøk med en motor fra Tilling Stevens i London viste det sig at effekten etter en bestemt renselsesprosess av kjølesystemet steg med 5,32 %. En Chevrolet bil, som hadde vært i bruk i bare 9 måneder, viste etter å være blitt rensset en økning av maksimalhastigheten fra 85 til 96 km. i timen, en forminskelse av akselerasjonstiden fra stilstand til 50 km. i timen fra 30 til 18 sekunder, og sist men ikke minst en besparelse i bensinforbruket fra 16,6 til 13,6 liter på 100 km.

På prøvebukken til Adler Werke i Frankfurt a.M. viste det sig at en 6-cylindret motor fra 1927 ved 3000 omdr./min. før renselsen utviklet 32.25 HK., og etter, 35,25 HK. med så godt som samme bensinforbruk.

Den her anvendte renselsesprosess er oppfunnet av firmaet Groeck Wasserveredlung G. m. b. H., Berlin. Den består deri at man tillater vannet et oppløsningsmiddel som ikke angriper metallet. Ved at vannet blir oppvarmet til det kokes, blir det skadelige belegg i hele kjølesystemet oppløst i løpet av ganske kort tid.

De omtalte forsøk har vist sig å holde ved senere undersøkelser i Berliner Verkehrs-Gesellschafts laboratorium. I fagkretser har disse forsøk vakt meget stor oppmerksomhet på grunn av de gunstige resultater.

Renselsen tar fra 1 til 3 timer, alt eftersom hvor lenge vognen har vært i bruk. Renselsesmidlet G. A. V. blir tilsatt kjøle-vannet, som siden bringes til å koke ved å tildekke radiatoren. Nu blir motoren kjørt den ovenfor angitte tid. Vannet blir så tappet av igjen, og hele kjølesystemet spyles grundig ut.

Efter utspylingen anbefaler firmaet Groeck en konstant tilsetning av G. A. V. for å forhindre videre slagdannelse.

En almindelig anvendt metode er å benytte soda som renselsesmiddel. At også det hjelper, viser jo alt det slam som oppstår. Man må i alle tilfeller sørge for en grundig utspyling og ikke skvette sodavann på lakken.

Det er særlig saltene av jordalkaliene kalsium og magnesium som gjør vannet «hårdt».

Hvis altså motoren har lett for å gå varm, selv om den ikke altfor gamle olje sirkulerer normalt, og tenning og alt forøvrig er i orden, så er det en stor mulighet for at kjølesystemet trenger en grundig renovasjon.

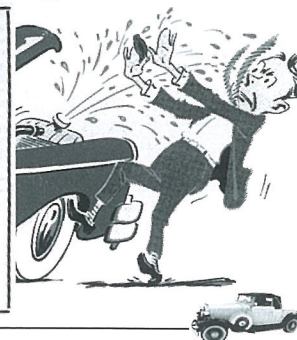
Det vilde jo være av stor interesse om noen foretok en prøve med en litt eldre vogn med hensyn til bensinforbruk før og etter en grundig «soda-prosess». Bladets lesere vil i tilfelle sikkert sette pris på om resultatet blir bekjentgjort.



Landets største
**RADIATOR-
FABRIK**
Reparerer hurtigst
og billigst.

Fabrikerer nye
RADIATORER
av vort kjendte
frostfrie system.

Jensen & Offersen
Storgaten 6 Telefon 13347



Aftenposten, august 1954.

Veteranene blant biler vil vise at de duger

Skal prøve krefter i stort løp Sandvika–Oslo, hvor bare vogner over 25 år kan delta

Et bil-løp som neppe mange har sett maken til tidligere — bortsett fra de som fulgte den engelske suksess-filmen «På tokt med Geneve» — vil finne sted lørdag 18. september. Det arrangeres av en forening av bilelskere som heter Norsk Veteranvogn Klub, og deltakelsen er begrenset til biler som kan smykke seg med den respektable alder av 25 år og mer! Løpet skal gå fra Kadett-tangen i Sandvika til Norsk Teknisk Museum på Bygdøy — med en svingpurt gjennom en rekke Oslo-gater — og det skulle ha alle muligheter for å bli en opplevelse av de sjeldne både for deltagerne og publikum.

At det ikke kan finnes så ganske få kjørbare biler av disse årganger fremgår av at det allerede er påmeldt 44 biler, og arrangørene gjør regning med at tallet vil øke ytterligere innen fristen utløper. Alle som kjører rundt i biler av de mer modne årganger har nu en chance til å vise at de gamle likevel er eldst.

Av de 44 anmeldte biler er den eldste fra 1902. Det er en Oldsmobile som tilhører to dansker. Også utvendinger har nemlig lov til å delta i løpet. De to samme dansker moter også opp med den nesteldste bil som hittil er anmeldt. Det er en Opel fra 1906.

Norsk vogn fra 1907

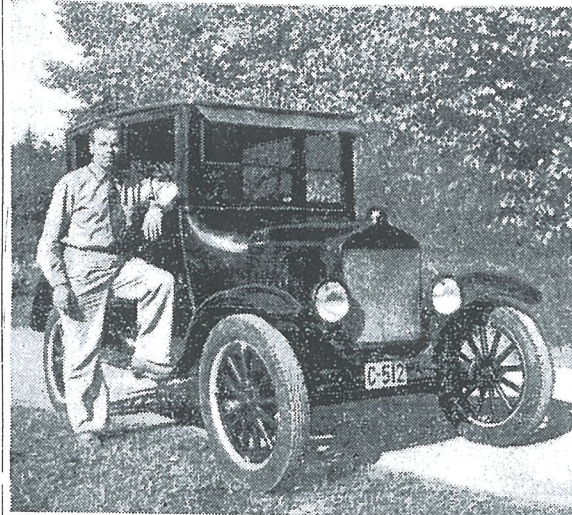
Den eldste norske bil som er påmeldt, er en Unic fra 1907, som eies av Molde Rutebilselskap. Derefter kommer en Ford T fra 1908, som tilhører de to drammensere Einar Fosshem og Ragnar Moe. Neste årgang er en Humber fra 1910 tilhørende Berthel O. Steen. Det kommer også en annen modell av samme årgang, en Minerva som eies av gårdbruker Nils Hvinden i Roykenvik. Så følger slag i slag en rekke modeller av «nyere» årganger, helt frem til 1929, som danner grensen for den tidligere eiers lagerutgifter.

En kikk på deltagerlisten viser at direktør Frithjof Lind har anmeldt en Rolls Royce fra 1913, Norsk Tek-

nisk Museum møter med en Milburn Electric fra 1917. Blant de forskjellige fabrikata leder Ford overlegent i antall. Ialt 11 biler av dette berømte merke skal delta. Det tidligere så kjente Minerva er også solid representert med fire vogner. Videre er det to biler av merket Bentley, to Dodge'er, to Fiat'er, to Packhard'er og to biler av merket Panhard.

Vi finner også Chrysler, Citroën, Franklin, Hupmobile, en dame med det velklingende navn Isotta Fraschini, Le Zebre, Lincoln, Nash, Pathfinder, Reo og Trumbull.

Arrangementet av løpet finner



Formannen i Automobilhistorisk Klub, konsulent Gerhard C. Prösch, med sin Ford T fra 1924, som han skal kjøre i løpet. Foruten Forden har Prösch to andre biler av like respektabel årgang, en Minerva fra 1912 og en Panhard fra 1914. Vognen ovenfor kjøpte han i 1946 for 800 kroner, hvorav 150 kroner var for bilen og resten utgjorde godtgjørelse for den tidligere eiers lagerutgifter. Siden har han kostet på den 3 000 kroner, og idag presenterer den seg i en tilstand som mange nyere biler kan misunne den. Den har to gear. Topparten ligger på 60 kilometer. Bilens navn er «Tin Lizzie».

sted under beskyttelse av Kongelig Norsk Automobilklub, og reglene er satt opp av KNA og Norsk Veteranvogn Klub i fellesskap. Det skal ikke være noe fartsløp, men en pålitelighets-konkurranse. Deltagerne må imidlertid holde en viss minste gjennomsnittsfart for å komme i betraktning. Denne er satt til 30 kilometer i timen for vogner fra 1919 og senere. For eldre vogner er farten satt i forhold til bilenes alder.

Årgang 1918 skal holde en fart på 29 kilometer i timen, 1917 på 28 kilometer og videre fallende én kilometer pr. år. Modellen fra 1902 skal således minst holde en gjennomsnittsfart på 13 kilometer i timen. Skulle det bli påmeldt en vogn fra 1894, kan den nøye seg med 5 kilometer! Så gamle vogner er det vel imidlertid små chanser for å få se, men ingen kan jo vite hva som kan dukke opp.

Det er forøvrig også satt en maksimumsgrense for hastigheten. Denne ligger på 35 kilometer i timen. Ingen vogner må ha holdt en høyere gjennomsnittsfart. Som et litt dystert varsel om hva man

PROGRAM

VETERANVOGNLØPET 1954



ARRANGØR
NORSK VETERANVOGNKLUB
KONGELIG NORSK AUTOMOBILKLUB

PRIS KR. 1,00

Programmet gir, som tilleggspris til innbetaling, et program utgitt av Norsk Teknisk Museum, Bygdøy.

kan komme til å oppleve, har arrangørene også tatt med en bestemmelse om at vogner av modell 19 og nyere som er blitt tautet korte eller lengre strekninger under løp blir straffet med 15 poengs tillegg til den beregnede poengsum som konkurransen avgjøres på grunnlag av. Vogner av eldre modell har imidlertid lov til å bli tautet.

Jury skal bedømme vognene

Vognenes tekniske tilstand ellers spille en stor rolle. En spesiell jury skal granske hver enkelt vogn, og den vil gi straffepoeng for alle deler i bilen som ikke er originale og for alt som ikke er holdt tilstrekkelig god forfatning. Løpe hovedpremie vil tilfalle den som er holdt i mest mulig original og i best mulig teknisk forfatning. Det vil imidlertid bli tatt hensyn til bilenes alder ved bedømmelse. Juryen består av bilsakkyndig Bjarne Sårheim, formann, bilsakkyndig Albert Flængsrud, direktør Chr. Christiansen og grosser Josef de Caspari. Arrangementkomiteen består av direktør Konrad Bryde, formann, direktør Oscar I. Bade og ingeniør B. Bjørnstad.

Norsk Veteranvogn Klub ble stiftet i 1952. Formann er ingeniør Halvor Haneberg. Klubben har i det vesentlig oppåkket tilsværelse hittil, men nu akter den altså å tre frem i dagslyset med brask og bram. Den har for tiden godt over 50 medlemmer, som tilsammen disponerer omkring 30 eldre biler. Klubben har en forløper og en parallell i Norsk Automobilhistorisk Klub, som er stiftet i 1946. Formann i denne er bilteknisk konsulent Gerhard C. Prösch. Han er også medlem av styret i Veteranvognklubben.

ETTERLYSNING

I september 2004, er det 50 år siden NVK arrangerte det første løp for veteranvogner i Norge. Vi etterlyser derfor både personer og vogner som deltok i dette løp, som startet i Sandvika og endte opp på Teknisk Museum, som da lå på Bygdøy.

Fotografier fra denne store begivenhet, er også kjærkomment. Vi har startlister, bedømmelsesskjemaer, og sogar et par filmer fra løpet, men har DU noe mer, er vi svært takknemlige for å få høre om dette.

Mvh. **Halfdan Prösch, Rykkinnveien. 46c, 1349 RYKKINN.**

Tlf. (a) 22 67 71 24, (p) 67 13 53 30, (mob.) 415 47 264

Fax: 67 15 25 43 og E-post: half.pr@online.no





MJØSMARKEDET 2003

BLE AVVIKLET PÅ BIRI TRAVBANE 2. AUGUST MED OVER 400 SELGERE.

Jeg så mange fra klubben, noen som selgere, men flere som kjøpere. Det var ganske fint vær bortsett fra en halvtimes regnskur midt på dagen. For mitt vedkommende var jeg fornøyd med å bli kvitt en hel del.

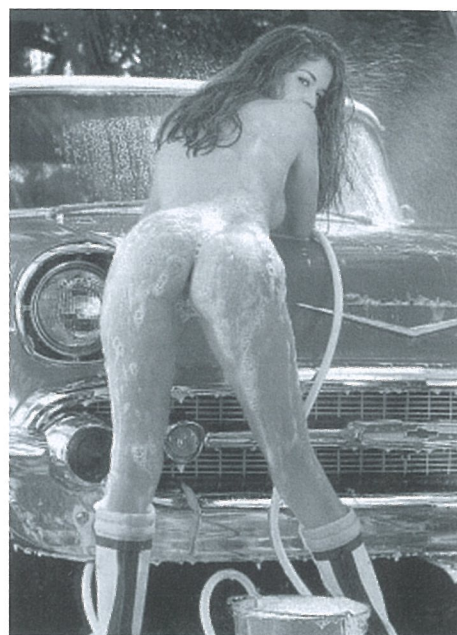
Hva gjelder denne "motorhistoriker" så er det kanskje mange av dere

som syntes det er veldig mye "fyll" denne gangen. Det er jeg den første til å innrømme, men det kommer av at hvis vi ser bort fra formannens bidrag og stafetten, er det ikke kommet inn bidrag. Da er det ikke lett å finne på noe og skrive om.

Neste møte er Generalforsamling, og da kan det være på sin plass å gjengi hva som stod i Motorhistorikeren i 1983:

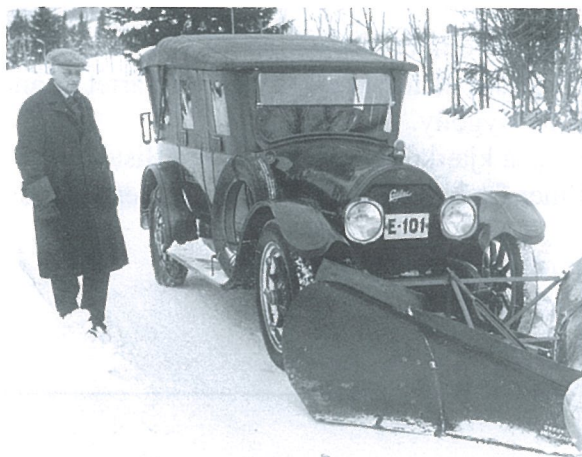
"Hvordan drepe en klubb"

1. Delta ikke på annen måte enn å betale kontingenten – la "de andre" ordne med klubb-sakene. Klag så på at medlemmene ikke har noen medbestemmelsesrett.
2. Nekt alle slags verv – du er for opptatt. Gi så høylydte råd om hvordan ting skal gjøres.
3. Dersom du skulle være så uheldig å bli valgt inn i en komite – så ikke gjør noe. Klag så på at klubben stagnerer.
4. Dersom du deltar på styremøter, så kom ikke med nye ideer og initiativ. Da kan du lettere klage på andres forslag.
5. Forhast deg ikke med å betale kontingenten – den er for høy i alle fall. Klag så over klubbens svake økonomiske styring.
6. Ikke oppfordre andre til å bli medlemmer. Klag så på at medlemsstokken ikke øker.
- 7A. Ikke les klubbbladet – der står det ikke noe viktig allikevel.
- 7B. Kom for all del ikke med bidrag til avisa – du har ikke tid / "andre" vet mer / det er bare to i klubben. La den andre bidra.
8. Ikke tilby frivillig hjelp – det er egoistisk. Klag så på at du aldri blir spurt, aldri verdsatt.
9. Og – dersom klubben tilfeldigvis ekspanderer til tross for dine bidrag, grip da hver sjanse og fortell de yngste hvor hardt du arbeidet før i tiden for å bringe klubben dit den er i dag!



Du må huske å vaske bilen før du setter den inn for vinteren.

Tiden går fort og det er ikke lenge før vi må frem med plogen.



Bilder fra mitt album:



En del Volvobiler i Drammen park.



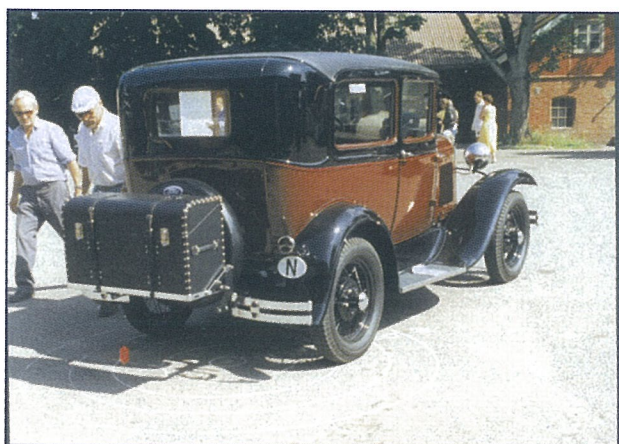
Torfinn Momrak i sin Dodge Brothers 1922.



Familien Ødegård.



Jan Shetelig i sin Chevrolet 1927.



Nils Petter Danielsen ved sin A-Ford 1931.



Tore Woldstads Volvo TR 1932.



B-blad

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

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

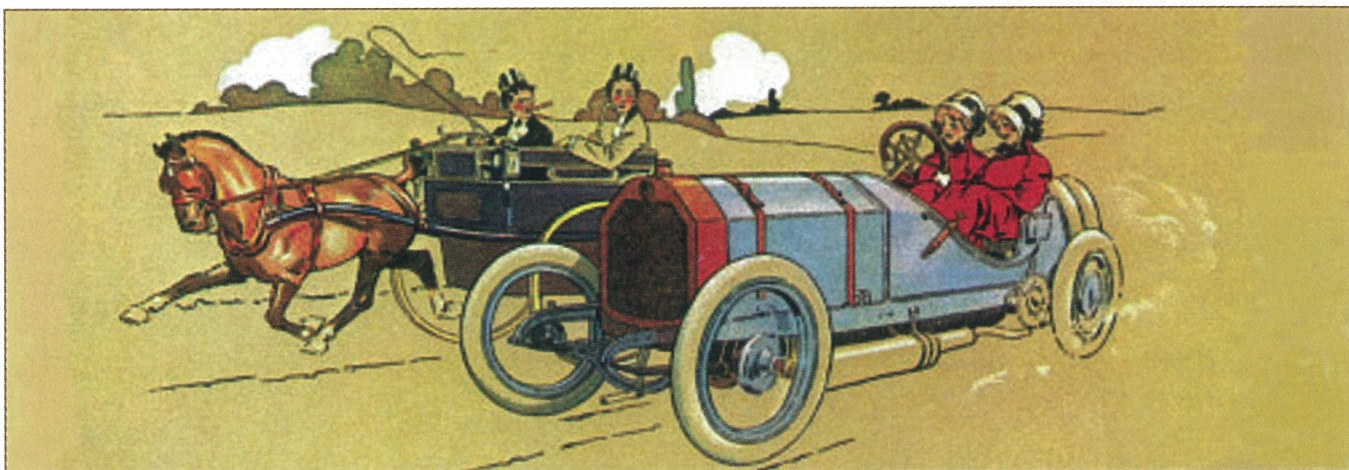
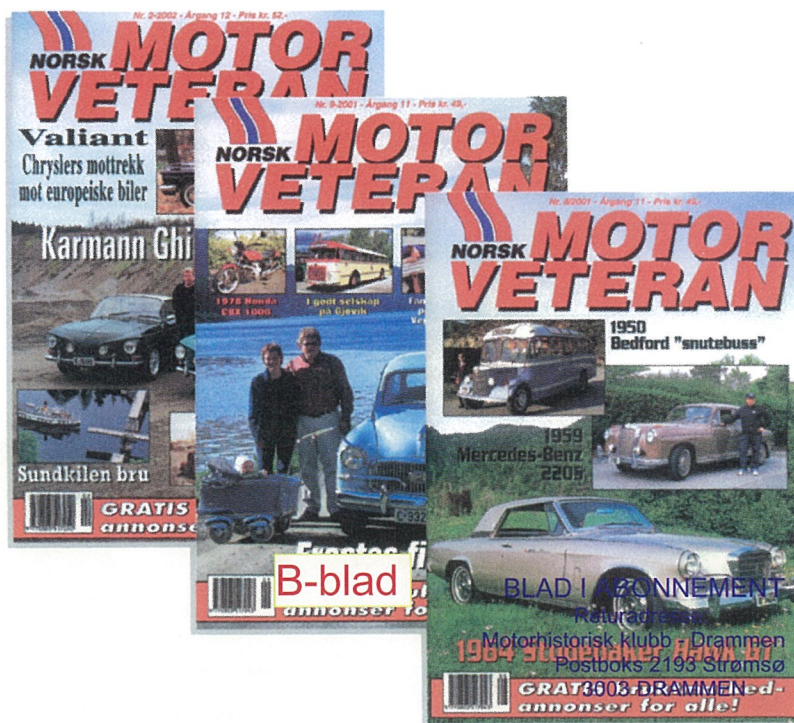
NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: norskmo@online.no

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



Redaktør for neste er:

Svein Erik Finnerud

Havreveien 1, 3370 VIKERSUND

Tlf.: 32 78 39 83

E.mail: sefinner@online.no

Send inn stoff før 15. november 2003.

MOTORHISTORIKEREN

