

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPTEMBER 2005 - 34. ÅRGANG



Medlemsblad for  
Motorhistorisk klubb - Drammen



# Bilder fra Spiralløpet 05



*Auto-Union SP 1000 1959, R. Bergseth.*



*Citroen Ami 6 1967, Adriano de Vito*



*Morgan 4/4 1963, Arild Simonsen.*



*Cadillac Coupe 1955, J. Helgevold.*



*DKW Favorit Lyx 1939, F.A.Sørensen.*



*Nash 2D Std.Six 1929, E. Holde.*





# Motorhistorisk klubb - Drammen

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

Bankgiro 2200.07.28865

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

## I STYRET:

### Formann:

Steinar Ludvigsen  
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN  
Tlf. 32 87 94 27 - 995 86 493

### Nestformann:

Kåre W Johnsen  
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN  
Tlf. 32 88 51 45 - 997 04 490

### Sekretær:

Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240

### Kasserer:

Stian Olsen  
Smedgata 22, 3050 MJØNDALEN  
Tlf. 952 37 272

### Styremedlem I:

Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105, 3021 DRAMMEN  
Tlf. 32 83 98 65 - 93418 559

### Styremedlem II:

Jan Roger Sand Olsen  
Møllenhofveien 15, 3055 KROGSTADELVA  
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083

### Varamann:

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



**Forsidebildet:**  
**Consul**  
**Corsair**  
**1964 model.**

## Redaktør for dette nummer har vært:

Erling Dagslet

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

**Vi må ha stoff til neste blad innen 10.**





## Formann har ordet.

Hallo alle sammen!

Tiden går rask og høsten er her allerede.

Når du leser dette har vi avviklet Spiralløpet og vært på tur til Vestfold.

Mange har benyttet seg av de arr. vi har laget i året som har godt. Dessverre har ikke alle kunnet delta av ulike årsaker, derfor er det en glede å kunne introdusere en siste felles utflukt med våre

gamle kjære kjøretøy Søndag 25 sept. (Selve innbydelsen ser du litt lenger ned på siden.)

Det nærmer seg årsmøte og valg, jeg oppfordrer de som får en forespørsel fra valgkomiteen om ta i et tak. Vi trenger dere. Vi trenger også innspill til våre klubbmøter og oppfordrer dere til å komme med forslag til innhold som kan være interessant. Jeg ønsker dere alle en riktig god høst og ønsker dere velkommen til klubbmøtene utover høsten.

PS. Husk og se på våre internettsider [www.mhk-drammen.no](http://www.mhk-drammen.no) der finner dere nyheter og bilder etc. om det meste vedrørende klubben.

Med vennlig hilsen  
Steinar Ludvigsen

## Tur til Hadeland glassverk Søndag 25 sept 05.

Vi reiser i flokk og følge fra Hydro stasjon på Langebru, Hokksund.

Avreise kl: 11.30 (Oppmøte fra kl:11.00) Vi får felles omvisning i fabrikken (kl:13.00) og er hedersgjester. Dette betyr at vi skal parkere inne i parken slik at det er mulig å kunne beskue våre fine kjøretøy for tilfeldige besøkende. Kaffen er åpen slik at vi kan nyte kaffe kaker etc. etter eget ønske. Omvisningen betaler klubben men kaffen og tilbehør må dere betale selv. Vi ønsker dere alle velmøtt til en hyggelig tur ut i det blå.

Hilsen formann.

*Her tror jeg  
føreren gikk i  
vannet!*



# Sjøormløpet – Norgesløpet Seljord 2005.



Fredag 8. juli, og vi var på tur til årets begivenhet for veteran kjøretøy, Norgesløpet. Det var i år slått sammen med Vest Telemark Motorhistoriske Klubb sitt årlige "Sjøormløpet".

Det var en fin dag, sommeren hadde kommet, vi startet tidlig og fikk en fin tur til Vrådal, hvor vi skulle bo på Vrådal Hotell og Hyttepark.



Etter hvert kom det flere deltager fra Drammen MHK. Enkelte av deltagerne benyttet det fine været til en dukkert i Vrådalsvannet, og noen slappet av på terrassen med et eller annet i et glass.

I Seljord var det også dansbandfestival på Dyrskuplassen. Det var tilnærmet fullt på plassen av campingvogner og telt. Folket i Seljord er visst flinke til å få til arrangementer som drar folk til bygda og skaper liv og røre, og sikkert også litt inntekter for handel og reiselivsbransjen. To så store arrangement som danseband festival og Norgesløpet krever temmelig mange medarbeidere, sikkert vesentlig som dugnads innsats, det er nok stor

velvilje fra bygdefolket.

Med gammel-bil kan det fort bli noe småproblemer, Bjørn var ikke fornøyd med "draget" i motoren i sin Chevrolet. Etter litt undersøkelse fant Jan ut at tennpluggheftene ikke var pålitelige. Hettene var ikke så gamle så de ble ikke mistenkt i første omgang, men det virket som om det ble for stor overgangsmotstand i det som skal være støydemping.

Fjerning av hettene og direkte kobling til pluggen gjorde susen og bilen gikk bra etter denne behandlingen.

Vi måtte hente startnummer og deltagermateriell lørdag fra kl. 09.00, på morgenen. Det var vel en halvtimes tur fra Vrådal til Seljord, det betydde at vi måtte komme i gang fra morgenen. Hotelllets personale var kvikke med å servere oss frokost slik at vi kunne komme av sted i god tid.

Utlevering av startmateriell var bra arrangert og vi kunne starte som planlagt. Turen gikk mot Flatdal. Og deretter på lokale grusveier i området. De egnet seg for rolig turløp.



*Fortsetter neste side,*



### Norgesløpet fortsetter,

Oppe i lia var det noen som fant tid til å ta en liten rast i de flotte omgivelsene. Konkurransen gikk ikke så mye på tid, og det var bra, vi kunne derfor bruke god tid til det som området innbød til. Det virket som om det gode været og de relativt bratte bakkene med mye svinger ikke "tok livet av", eller forårsaket så mye kok eller annen stopp på våre kjøretøyer. På post tre fikk vi en oppgave med å legge et logisk puslespill. Det virket som om de fleste brukte full tid på å løse denne. Det forårsaket opphopning på denne plassen, og med en start frekvens på ca. to kjøretøy pr. min. var det ikke så påfallende. Det ble lang kø frem til oppgavene og det forårsaket litt kork på hovedveien. På en lørdag er det kanskje å utfordre enkelte trafikanters tålmodighet.



Med ca. 300 deltagere blir avviklingen av oppgaver en utfordring som er vanskelig å løse uten at det oppstår en del venting. Etter denne posten gikk turen til post nr. fire, her var det mulig å delta i en "ekstriør bedømming" for de som hadde tilpasset sin påkledning til kjøretøyets tidsepoke. Noen hadde gjort en god jobb og var kledd slik moten var på den tiden kjøretøyet var produsert. Denne posten var det også mulig å få kjøpt kaffe, vafler, pølser og annet godt. Vi tok med "kaffekoppen" og slo oss ned i en liten bjørkelund for å se på de øvrige deltagerne.



Fortsetter,

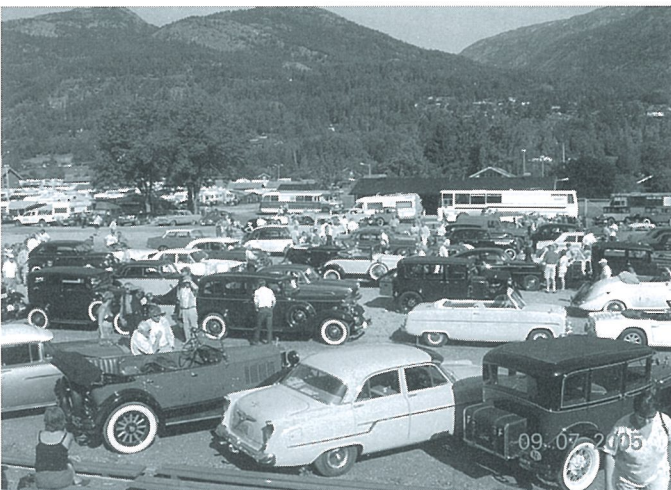


*Fortsetter fra forrige side*



Dette var en fin dag for de som kjørte åpen bil eller motorsykkel. Det var ikke nødvendig med så mye klær verken i bil eller på sykkel. Turen videre gikk til post fem hvor det var satt opp en veteran av en Brøyt gravemaskin, den het visst ikke Brøyt ennå, den var nok noe av den tidligste produksjonen. Det var i alle fall flere enn jeg som bommet på fabrikatet. Bra at de blir tatt vare på. På vei til mål på Dyrsakuplassen var vi innom og skulle bedømme høyden på et kirketårn i Flatdal (?) Det forekom noe spredning i bedømmingen der også. Vel tilbake i mål ble det servert rømmegrøt og saft. Det smakte bra etter turen.

På plassen var det mye liv ved at Dansebandfestivalen hadde et stort arrangement, det var musikk i hver vogn, folket nøt det fine været, og noen hadde nok startet festen også. Vi returnerte til Vrådal for ha vår "fest aften". Ettermiddagen var fin og vi satt på terrassen og nøt fin utsikt og fint vær.



Hotellet hadde levende musikk, en musikanter som spilte uten stans hele kvelden. Etter middag gikk vi inn i salongen og benyttet oss av musikken. Musikanten så an sitt klientell og spilte musikk som var pop for noen år siden, og det var nesten bare MHKD –folk i salongen. Det var vel ikke akkurat dansebandfestival men bra musikk.

Hjemturen på søndag kjørte vi i kolonne. Turen ble lagt på "bygdevei" langs Kviteseidvatnet, som ble krysset ved Fjågesund, langs Flåvatn og videre langs Bandak kanalen til Ulefoss. Ved slusene i Ulefoss tok vi stopp og en kafferast. Kanalen er brukt av båt turister fra mange land, det sluset i alle fall en tysk båt, og en nederlander mens vi var der. Begge med familien om bord. Turen fra Ulefoss og videre via Gvarv, Bø og over til Notodden ble kjørt mer individuelt.



Det var en fin tur, flott vær i fine omgivelser, vi takker for bra arrangement.

ED





## 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:

**Kåre W Johnsen**

**Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN**

**Tlf.: 32 88 51 45**

Helårsannonser :2004

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 2004 kr. 275,-
- \* 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	5% på engrospriser
Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%
<b>QMI</b> -produkter	Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.



# NYTT



fra Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

## SKILTSAKEN ER LØST!

Vegdirektoratet har nå sendt ut de nye skiltforskriftene til trafikkstasjonene.



Eiere av motorhistoriske kjøretøy produsert før 01.04.1971 med nummerskilt som ikke er tidsriktig eller på annen måte ikke er korrekt skal nå få lov til å bytte til et tidsriktig registreringsnummer dersom dette er ønskelig. Merk deg også at på grunn av de ressurser som dette legger beslag på i Vegdirektoratet blir det anledning til å bytte kun én gang.

Rutinene nå er at du med et kjøretøy produsert før 01.04.1971 skal søke via LMK.

Bokstav og nummer du selv foreslår skal kvalitetsikres av LMK, som også ved behov vil gi et tidsriktig og korrekt forslag. Se liste over skiltnummer/bokstav på [www.lmk.no](http://www.lmk.no).

Her kan du også skrive ut et søknadsskjema som sendes inn til LMK. Skjema kan du også få tilsendt eller fakset ved henvendelse til LMK. Vi sender også ut skjemaer til klubbene slik at du også kan henvende deg der. Eier må selv skaffe skilt fra skiltleverandør eller på annen måte.

De generelle retningslinjene for å tildeling av kjennemerker er:

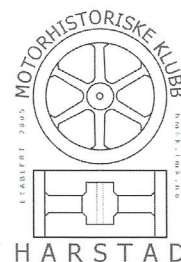
- Et nummer kjøretøyet tidligere har hatt, gjerne det første registreringsnummer.
- Nummeret til et kjøretøy eiet av person i den nærmeste familie t.o.m. bestefar/bestemor og onkel/tante.
- Geografisk utgangspunkt i bokstav der kjøretøyet først var i bruk.
- Nummerserie etter kjøretøyets produksjonsår, samt eiers bostedsadresse i dag.
- Skiltens fysiske utforming (størrelse, bokstav, tall, farge m.m.) skal være tidsriktig i forhold til kjøretøyets produksjonsår, også når det gjelder antall (MC skal ha skilt foran og bak).

Eier av motorhistoriske kjøretøy produsert etter 01.04.1971 kan ikke bytte registreringsnummer, men kan bytte til tidsriktig og korrekt skilttype. Reflekterende skilt og skilt med "sørgerand" kan altså nå byttes ut. Trafikkstasjonen vil bestille produksjon av nye skilt. Tillatelse til bytte av disse skiltene gis av trafikkstasjonene, og du skal ikke søke via LMK.

LMK tok kontakt med Vegdirektoratet høsten 2003 for å sondere muligheten for nye forskrifter, og berømmer Vegdirektoratet både for smidighet og velvilje i denne saken. Behandlingen av skiltsøknadene vil medføre utgifter for LMK. LMK sponser likevel søkere i LMK-tilsluttede klubber med NOK 100. Pris per søknad er NOK 250,- for medlemmer, og NOK 350 for ikke-medlemmer.

## HARSTAD ER MED!

LMK har gleden av å ønske Harstad Motorhistoriske Klubb velkommen som medlem nr. 113. Det er svært viktig for LMK og den motorhistoriske bevegelse som helhet å styrke klubbmiljøet i Nord-Norge, og initiativet som førte til dannelsen av klubben er høyt verdsatt.



- fortsetter side 10 -



*Nytt fra LMK nr. 3 fortsetter-*

På grunn av den spesielle satsningen i landsdelen har LMK's styre tatt opp klubben som medlem allerede ved klubbens første konstituerende møte, i stedet for etter et års virke. LMK har tidligere uttalt at det er viktig å være en aktiv støtte mht. dannelsen av nye klubber i Nord-Norge, og fulle rettigheter fra første stund er et bidrag til denne prosessen.

Vi ser frem til et godt samarbeid til beste for alle klubbmedlemmene i HMK, og håper at klubb nr. 113 vil bli en aktiv medeier i LMK.

### **GRATIS Å BYTTE FORSIKRING**

Fra 1. januar kan du bytte forsikring når du vil - uten at det koster noe. I dag er det slik at du betaler forsikringene på forhånd, og får ikke tilbake penger dersom du ønsker å gå over til et annet forsikringsselskap. Men nå har Stortinget bestemt at du vil få tilbakebetalt den andel av premien du har til gode målt opp mot den gjenstående forsikringstiden. Forsikringsselskapene får nemlig ikke lov til å ta gebyr hvis du bytter, sier Stein Haakonsen, informasjonssjef i Finansnæringsens Hovedorganisasjon (FNH).til LMK.

Forsikringsselskapene har vært motstandere av dette, men innser nå at slaget er tapt. Dette betyr at man ikke behøver å vente til årlig hovedforfall for å gå over til et bedre tilbud fra et nytt forsikringsselskap – for eksempel LMK Forsikring. Dette skal være en forsikringsordning som er tilpasset deg som tar vare på ting! LMK's nye forsikringsordningen er under etablering, og god informasjon om denne vil bli sendt ut til medlemsavisene på sensommeren/høsten.

### **SVINDELFIRMA AVSLØRT**

Det er nå klart at det østerrikske svindelforlaget Construct Data Verlag ikke har mulighet for å kreve inn penger de hevder motorhistoriske klubber skylder. Construct har operert i medhenvielse til Norges Varemesse (bl.a. Autofil), og har kontaktet deltakere



og utstillere og tilbudt disse å være representerte i en type katalog (The Fair Guide) på internett. Når klubben har sendt inn en underskrevet bekreftelse på forespørselen, har Construct Data Verlag medhenvielse til ordlyden i avtalen krevet leie for å være oppført i internettkatalogen. Representanter for selskapet har skrevet truende brev medhenvielse til avtalen, og foretatt direkte oppringning til vedkommende som har undertegnet. Brev fra et tilsynelatende sveitsisk basert inkassobyrå der adressen til Oslo Tinghus er oppført er også sendt de utsatte klubber og personer. Det har vært et knallhardt press som dessverre har ført til at noen har betalt opp mot NOK 20.000 av frykt for å bli stevnet for retten med de utgifter det kunne medføre.

LMK ble kontaktet februar 2004 av formann Erling Storstrøm i Chevrolet Registeret-Norges om en faktura sendt til klubben fra forlaget, og ga etter en vurdering opp mot forbrukerlovgivningen det råd at fakturaen ikke burde betales. Chevrolet Registeret-Norge begynte deretter å undersøke det østerrikske selskapet nærmere, og må berømmes for sitt grundige arbeid for avsløring av både avtaletekst og de generelle metodene som svindel. Klubben har foretatt undersøkelser også i utlandet, og fått bl.a. Økokrim, Norges Varemesse og Bedriftsforbundet til å gi juridiske vurderinger av fremgangsmåten til Construct DataVerlag og avtaleteksten. Alle uttalelser er entydige på at firmaets salgsvirksomhet for

*Nytt fra LMK fortsetter side 11 -*



- fortsatt fra forrige side

oppføring/annonsering i The Fair Guide er klart i strid med markedsføringsloven og straffelovens bestemmelser om bedrageri.

Klubber og/eller enkeltpersoner som er utsatte for Construct Data Verlag bes kontakte Chevrolet Registeret-Norge eller LMK.

### LMK TIL NORDVESTLANDET

LMK vil samle medlemmer av LMK-tilsluttede klubber til et høstmøte på Nordvestlandet 25. september. Det skal også samme dag holdes et kurs for personer som kunne tenke seg å bli besiktigelsesmann.

Stedet for både kurs og møte blir i klubblokalet til Storfjordens Automobil Klubb på Brusdal øst for Ålesund. De som inviteres til å møte er lokale medlemmer av merkeklubber og medlemmer i lokale/regionale klubber som: Søre Sunnmøre motorhistoriske klubb, Veteranvognklubben Ørsta & Volda, Storfjordens Automobilklubb og Nordmøre og Romsdal motorhistoriske klubb. Hovedtemaene er: Forsikringsordningen og den nye forsikringsavtalen i tillegg til LMK's generelle satsningsområder.

Kurset for besiktigelsesmenn vil være fra kl. 10 – ca. kl. 14, og interesserte bes ringe LMK. Informasjonsmøtet er planlagt å starte kl. 17. Påmelding ikke nødvendig. Vel møtt den 25. september!



### OM ULYKKEN SKJER

Vi er midt inne i vår egen høytid; Løp(e)tiden. Det betyr at de kjære kjøretøyene våre er mer ute på veiene enn vanlig, og er da mer utsatt for skader og havari.

Generelt kan man si at eiere av LMK-forsikrede kjøretøy har et høyt nivå på sine tekniske kunnskaper, og de aller fleste klarer selv - eller med hjelp av venner/bekjente å få ordnet feil slik at ferden kan fortsette. Skjer uhellet under et løp så husk at arrangørklubben som regel har god tilgang på lokal ekspertise og plass, og søk gjerne råd der før du ringer til forsikringsselskapet. Men dersom kjøretøyet likevel nekter å samarbeide så råder vi alle deltakere med LMK Forsikring, klubber og arrangører å ringe 02400. Der kan du melde fra om skade, og få assistanse til transport hjem, eller til verksted.

Husk å verne om den rimelige LMK-Forsikringen. Vurdér om du kan få satt kjøretøyet et noenlunde trygt sted slik at havaritransporten med Viking eller Falken kan skje på en ukedag. Helgen er nemlig mer enn dobbelt så dyr.



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

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

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

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





### FRISTER FOR REBESIKTIGELSE

Det er november og de fleste av bilene er på vei inn i den årlige vinterdvale. Klubbene må derfor huske fristen for rebesiktigelser av kjøretøy som er satt til 15. november 2004. Husk at dette bare gjelder kjøretøy som ikke har vært besiktiget på 10 år eller mer.

Vi ønsker fortrinnsvis tradisjonelt fremkalte bilder, men dersom dette er vanskelig kan digitalkamera benyttes. Da SKAL besiktigelsesmann signere baksiden av bildene som må være av god kvalitet og fremkalt på genuint fotopapir, samt påført registreringsnummer og dato. Dersom tidsfristen ikke overholdes risikerer forsikringstaker at forsikringen blir sagt opp, med mindre det er gitt dispensasjon.

Ingen vil imidlertid bli sagt opp uten at klubb og forsikringstaker blir varslet. Benytt derfor muligheten nå før bilene blir satt i vinteropplag og besiktigelser blir vanskelige. Det er mange klubber som har en jobb å gjøre her.



### HUSK NESTE ÅRS ARRANGEMENT

Vi må ha inn klubbens arrangementer i Nordiska Evenemangskalendern også for 2005. Denne vil også bli tilgjengelig på nettsidene til vår søsterorganisasjon i Sverige - MHRF. Fristen for papirutgaven er midten av februar, så begynn allerede i dag å sende inn informasjon om arrangementer dere har oversikt over. Gjør klubbens løp tilgjengelig for andre lands klubber og entusiaster!

### NORDISK MØTE

Møtet i Nordisk Motorhistorisk Forbund ble avviklet 23/24 oktober i København. Representanter fra FIVA var også tilstede, og pga sammenslåingen av IHVO og FIVA som skjedde 30. oktober var flere møter også mellom FIVA og Sverige, Norge og Finland.

Av saker som de nordiske land ønsker å gå videre med, er et utvidet kultursamarbeid og en felles oversikt over arrangementer og museer. Det bør være enkelt å finne løp og arrangementer i andre land for å planlegge en sommerferie på hjul. Likeså er det behov for en oppdatert liste over museer med mer eller mindre motorhistorisk formål. Både veibeskrivelse og åpningstider er viktig informasjon. Det ble vedtatt å søke Nordisk Råd om økonomisk støtte til etablering av en database med disse opplysningene som skal gjøres tilgjengelig på Internett.

11 juni 2005 skal Sverige arrangere "Motorhistorisk Dag". Da skal klubber over hele Sverige aktiviseres, og vise frem kjøretøyene. Kort sagt en presentasjon av den samlede motorhistoriske bevegelse som forhåpentligvis vil få stor oppmerksomhet.

Neste nordiske møte vil være i Finland.

### MEDLEMSKONTINGENT

Innbetalingsblankett for medlemskontingent sendes nå ut til klubbene. Grunnen til årets forsinkelse er at vi har tatt en full gjennomgang og kontaktet hver eneste klubb. Det er bare 3 klubber vi ikke har kommet i kontakt med. For disse klubbene beregnes det derfor en kontingent ut fra tidligere år.



## NORMANN BILVERKSTED AS

Ing. Rybergs gate 99, 3027 Drammen

REP. AV ALLE TYPER LETTE KJØRETØY



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



**SJEKK PUNKT**  
bilverksted



**Norges Bilbransjeforbund**

## Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremses 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



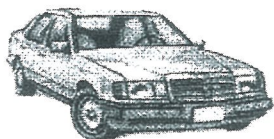
## GETHUS TEXACOSTASJON

3360 GETHUS  
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.

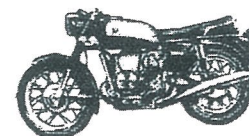
## Sandblåsing & lakkering



### Jon Andreassen

Biler, motorsykler  
&

landbruksredskap etc.



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



## En artikkel sakset fra *Nytt om Bil* – 2005.

### Motorpionerer.

Den første bilen med firesylindret motor så dagens lys i 1896. Panhard et Levassor vant det 170 mil lange løpet Paris-Marseille-Paris det året. De hadde en gjennomsnittsfart på 25,3 km/t. Rekkemotoren med fire sylindere ga 8 hk, og hadde sylindredimensjonene 80 x 120mm.

Den første V4 motoren leverte Mors i 1897.

Den første rekkemotoren med 8 sylindere ble bygget av Charron, Girardot et Voigt i Paris i 1902. Vognen de brukte denne 8 sylindrede motoren i ble ikke særlig vellykket, noe som også gjaldt de åttesylindrede bilene som Winton, Maxwell og Buffum bygde i USA like etter. Motoren bestod egentlig av to firesylindrede motorer som var satt sammen etterhverandre. De ble lange og klumpete.

Første rekkemotor med seks sylindere ble bygget av Spyker i Nederland i 1903. Bilen var en firehjulsdrevet racerbil, som bare ble bygget i et eller to eksemplarer. Æren for den første masseproduserte 6-eren har Napier fabrikken i England fått. Det første eksemplaret herfra kom på markedet i begynnelsen av 1904.

I årene mellom 1905 og 1909 var det mange som prøvde å bygge V8-motorer, men den første motoren av denne typen som ble satt i produksjon, var De Dion Bouton, type CL 1910. Cadillac kopierte og forbedret denne motoren i 1914, og Lincoln og Ford førte den etter hvert frem til mer moderne versjoner.

Norges første bensin drevne buss ble satt i drift i Stavanger i 1908. Den tok 24 personer, og gikk i rute mellom Stavanger og Hillevåg.

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

Er det meg nå igjen? Er det virkelig 250 stykker som har hatt den siden sist jeg satt her og ”knota” til en fortelling om min garasje hobby (Chevroleen)?

Det har jo gått fem år siden den var ferdig å på den tiden har det blitt et prosjekt til da, en MG Midget, dette blir jo da en fortsettelse av et garasjebesøk jeg hadde i Motorhistorikeren nr.2 2003.

Etter en tur til Beaulieu høsten 2003 kjøpte jeg ny weber forgasser og kalesje. Da kalesjen skulle monteres sommeren etter passet den selvfølgelig ikke og det var bare og bestille ny, da den ankom var spenningen stor, passet den - NEI. Den ble returnert med en nøyaktig beskrivelse og bilder av bilen samt en rekke forklaringer via e.post hvordan den skule se ut. Etter tre måneder kom ,den og passet.

Den første ble solgt til en fyr i Arendal med stort tap.

Bilen ble lakkert Tartan rød tidlig på sommeren 2003 og ferdig montert til mai 2004, da den ble registrert på Kongsberg.

Senere samme år satte jeg på nye Mini-Lite felger som jeg syntes bilen kler veldig godt.

Har for øvrig kjøpt det meste av deler hos Din-Mg på Sætre, etter det jeg har erfart er det lite og hente ved egen import.

Siden har det jo blitt mye turer rundt omkring, jomfruturen gikk til norgesløpet i Førde,( har for vane og ta lange jomfruturer).

P. S. Blir med Martin til Beaulieu i år også prøver meg på en Tonneau, kanskje den passer?

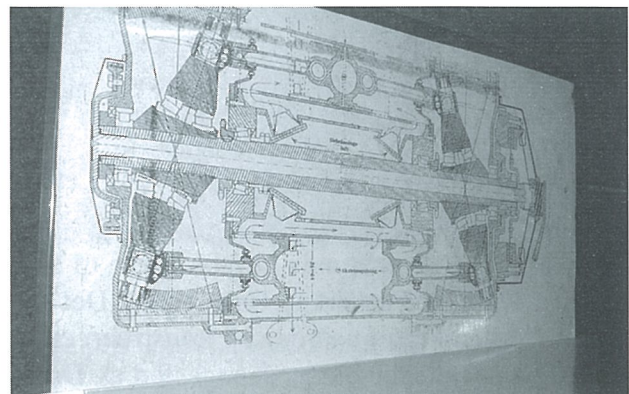
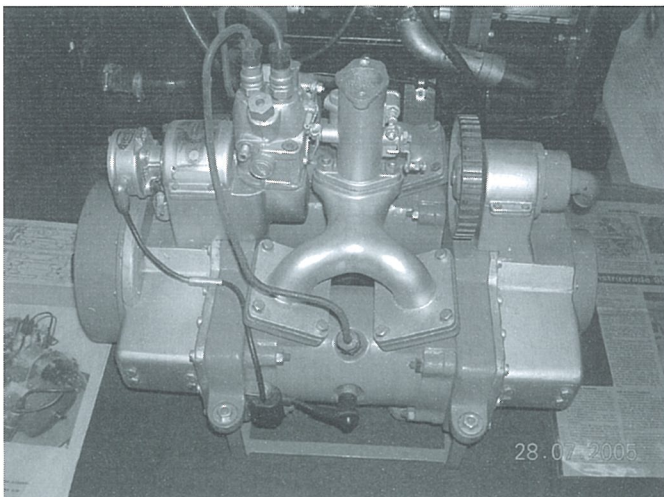
STAFETTEN sender jeg videre til Erling og hans Puck 175 SVS.

*Bjørn.*



\*\*\*\*\*

På Visby Bilmuseum fant jeg denne konstruksjonen, det var en lokal Svensk konstruksjon, det er en lineær stempel motor, avisomtalen var meget positiv. Prinsippet for motoren er vist på tegningen. Det er ikke lett å lese den, men med det var det beste jeg fikk til. Så ikke noe praktisk bruk av motoren, men det var et annet eksemplar av samme type motor.



## Inntrykk fra museums besøk.

Redaktøren har i løpet av året hatt gleden av å besøke flere museer, det har gjort så kraftig inntrykk at jeg med dette vil forsøke å dele inntrykkene med dere. Det som for meg gjør det interessant er blant annet at jeg veldig ofte finner ut at det jeg trodde var nytt, har vært laget før. Ofte lurer jeg litt på om hvem var egentlig først? Jeg tenker også litt på hvilke hjelpemidler de hadde de første som begynte med den industrielle utviklingen, og hvilke veier bilene måtte klare å komme frem på! Det er nok bedre i dag.

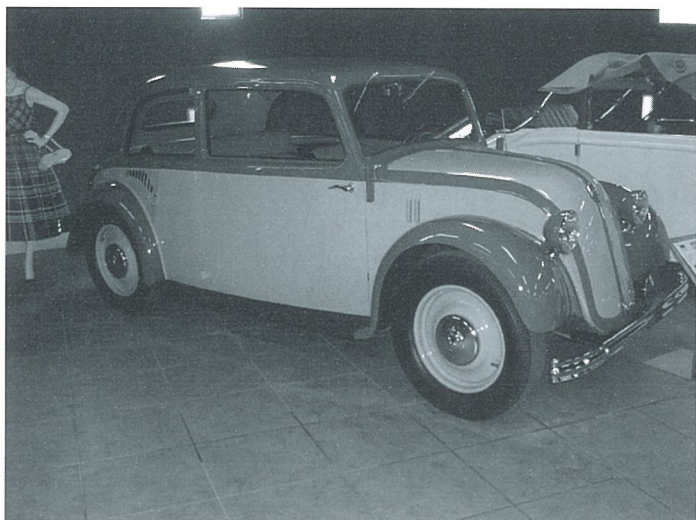
Her er noe fra: **TAMPA BAY AUTOMOBILE MUSEUM.**

Museet er laget av en tydeligvis meget bil interessert eier av pakkemaskinfirmas, Polypack Inc.

Museet var inspirert av to retninger for bilkonstruksjon, den ene var hekkmotor konstruksjonen, basert på konstruksjonene fra Hans Ledwinka, som kommer fra det som var Østerrike-Ungarn. Han hadde nok hjelp av blant annet Paul Jaray til sine konstruksjoner.

Disse konstruksjonene ble benyttet i tidlige konstruksjoner fra Tatra, noen Daimler-Benz konstruksjoner, og den mest kjente og vellykkede, Volkswagen som Dr. Ferdinand Porsche har æren for.

Den andre retningen de har tatt opp er konstruksjoner basert på frontmotor og forhjulstrekk. Denne retningen har museet gitt franskmannen Jean Albert Gregoire mye av æren for. Begge disse retningene baserer seg på konstruksjoner av selvbærende karosseri, gjort av amerikanske Budd Corp.



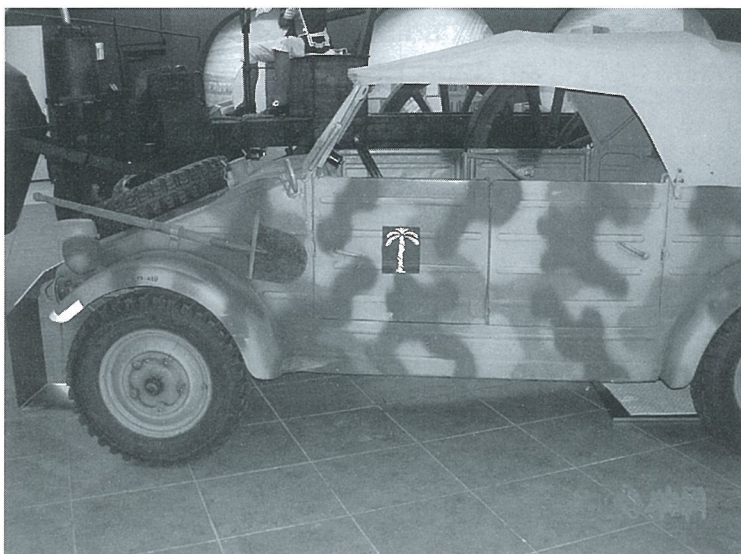
Denne TATRA T 87 avløste en lignende bil med betegnelsen T 77 som ble laget fra 1934 til 1937. Dette er en modell som kom ca. 1937 og ble laget frem til 1948. Denne er fra før 1942. Motoren er en luftavkjølt aluminium V 8-er med overliggende kamaksler. Maks hastighet på ca. 160 km/t. Bilen er rask og komfortabel, den var godt likt av tyske offiserer under krigen, men på grunn av mange uhell ble det forbud mot å bruke den.

Daimler-Benz begynte å produsere en hekkmotordrevet lavkost bil tidlig i tredveårene. Hitler hadde en ide om en "folkevogn" som han ville få en av de eksisterende bilfabrikkene til å produsere. Den avbildede modellen er en 1935 model, Mercedes 130H konstruert av Hans Nibel. Det ser også ut til Edmund Rumpler hadde vært innoim Daimler Benz tidlig i tveårene og konstruert en hekkmotordrevet bil som ble prøvet i billøp i 1925. Dr. Ferdinand Porsche ble også engasjert av Daimler Benz i konstruksjonen av Hitlers "folkevogn". Han arbeidet som konsulent og gjorde sine konstruksjoner i egen garasje.

*Inntrykk fra Tampa Bay fortsetter,*



Fortsettelse fra forrige side.



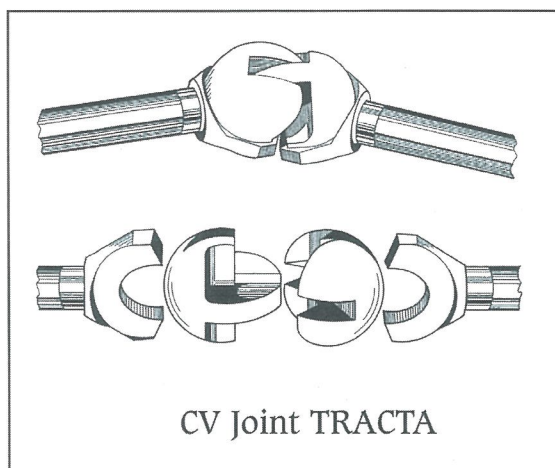
Det ser ut til at noe av det første som kom fra Porsche var "Kubelwagen", som ble den tyske Jeep'n. Den ble visst konstruert av Ferdinand Porsche og hans sønn som en "fun buggy", og kom i produksjon fra 1939. Denne grunnkonstruksjonen ble overtatt av det som ble Volkswagen etter krigen. Den fikk tydeligvis nytt karosseri som på mange måter ligner det som var brukt på Tatra modellene.

I boka fra Tampa Bay Museum nevnes det at Volkswagen fabrikken var i den Britiske delen av det okkuperte Tyskland. De tilbød visstnok mange fabrikker også utenfor Tyskland denne konstruksjonen, men ingen

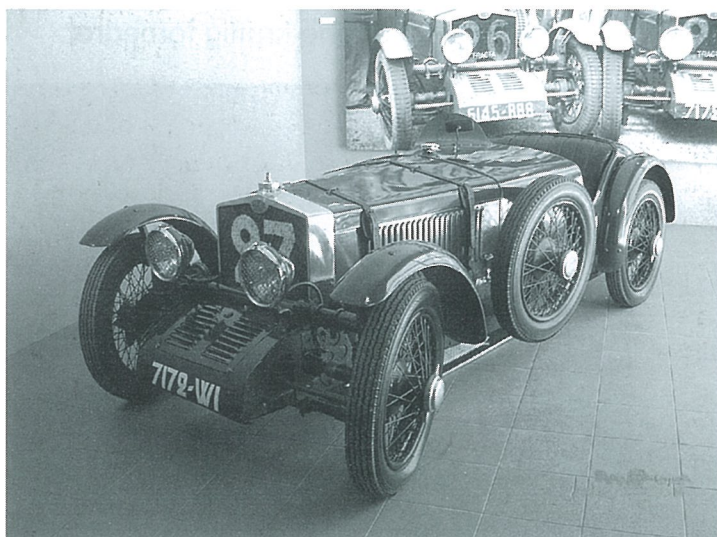
trodde denne spesielle konstruksjonen med hekk motor ville slå an. Historien viser at det ble produsert ca. 35.000.000 Volkswagen!

En annen grunnidé for bilkonstruksjoner er frontmotor og forhjuldrift. Fra boka fra museet, er det nevnt mange konstruktører som har ment at det er riktig å bruke dette prinsippet for en god bil.

Et av de store problemene var tydeligvis å lage en type "driv-knuter" til forhjulene som var holdbare og egnet til oppgaven. To franskmenn, Jean Albert Gregoire og Pierre Fenaille, utviklet et drivledd som fikk navnet "Tracta". De konstruerte en forhjulsdrevet bil i 1927, som fikk navnet Tracta. Denne hadde og et komplisert uavhengig forhjulsoppheng og bremsetrommelene plassert inntil girkassen. Disse bilene deltok i mange billøp som for eksempel i 1929 Le Mans hvor de vant over blant annet Bentley. Et år senere gjennomførte Jean Albert Gregoire og Fernand Vallon åtte løp. De ble først i sin klasse etter å ha kjørt ca. 2000 km. Dette viser holdbarheten til Tracta CV leddene.



CV Joint TRACTA



Gregoire og Pierre Fenaille produserte ca. 200 til 300 biler men tjente ikke penger på dette. De begynte derfor å selge patenter og delta i utvikling for mange firmaer.

Tracta koblingen ble levert til mange produsenter. DKW og Adler kjøpte lisens for å produsere til sine forhjuls drevene biler.

En del andre tyske og russiske produsenter produserte leddene uten lisens.

Ford og Dodge brukte Tracta leddene til sine Jeoper.

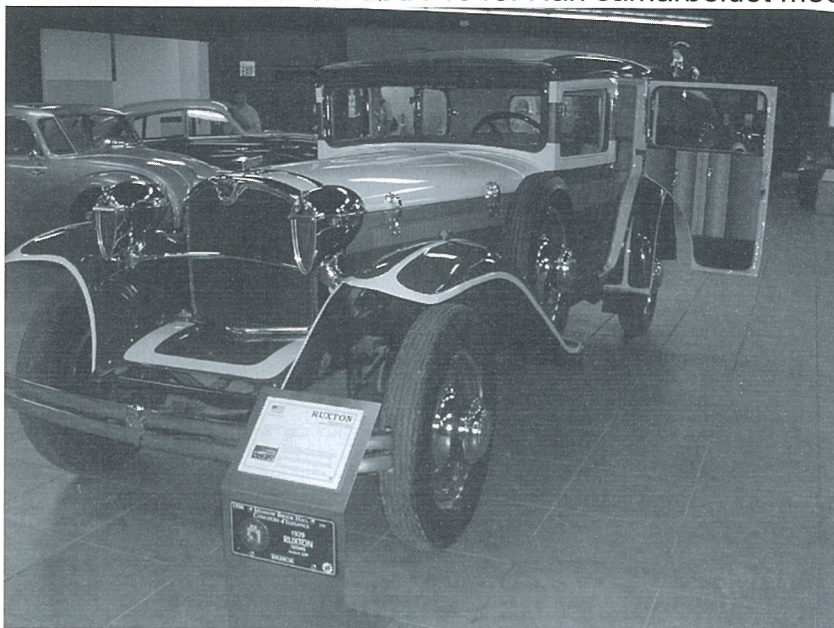
Tracta leddene var tydeligvis grunnlaget for en utvikling av forhjuls drevene biler i mange fabrikker.

Fortsetter neste side,

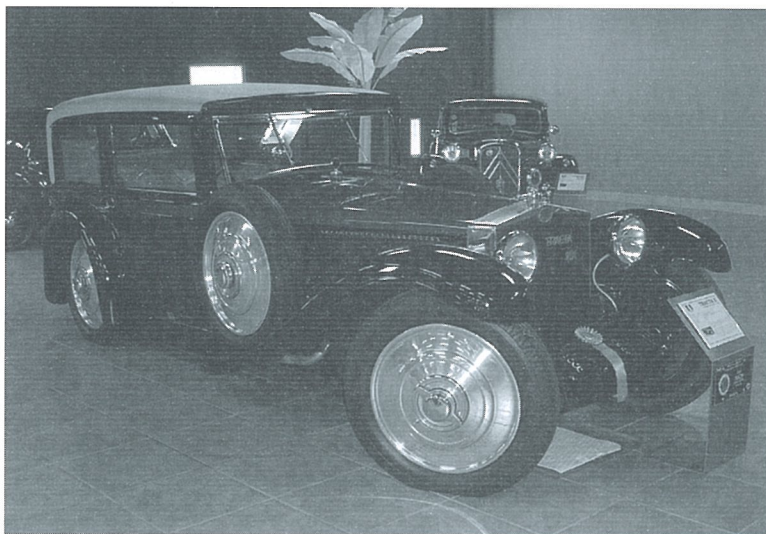


*Inntrykk fra Tampa Bay Museum fortsetter.*

En annen betydningsfull person i bilutviklingen er tydeligvis Edmund Budd. Han startet sitt eget firma i 1911 og var en viktig pådriver i bilindustrien frem til sin død i 1948. Han samarbeidet med Josef Ledwinka, som også skal krediteres for mange gode patenter. En av de mest betydningsfulle patentene var produksjonen av formpressede stålplater som ble sveiset til lettere bærekonstruksjoner til biler, tog og til og med fly. Mange små fabrikker var også tillig ute med å benytte aluminium eller tre for å gjøre konstruksjonen lettere. Det var Budd's patenter for selvbærende karosseri som ble brukt av blant annet Tatra, VW, Citroen, Adler, Cord og Ruxton. Cord og Ruxton var amerikanske fabrikker som laget noen få dyre



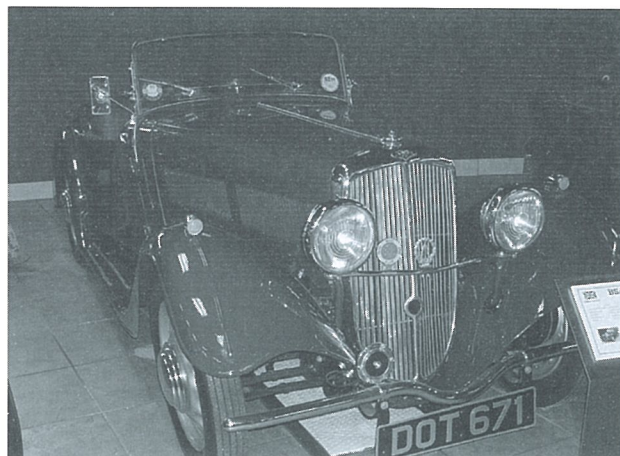
**RUXTON 1929**



### TRACTA TYPE E 1930

Denne Tracta modellen har en sekssylindret 2.7 liters Continental motor ytelse ca. 65 hk. Dette synes jeg var museets fineste bil. Forhjulopphenget er av type som kan ligne det noen flere har brukt. Kingbolt og fjæringsbevegelse foregår i samme føring. Denne er også forhjuldrevet.

Det fantes noen engelske med forhjulstrekk, her en **BSA SCOUT 1939**, fra motorsykkelfabrikken.



og spesielle biler. De laget noen flotte modeller i slutten av tjuetårene. Begge med store motorer og forhjulstrekk. Det var nok en del mekaniske problemer med disse bilene, og de ble ikke laget på "samlebånd" som de mest selgende Ford, Cheverolet og en del av de andre mer nøkterne merkene. På grunn av det selvbærende karosseriet kunne de lages lavere og dermed med mulighet for et mer strømlinjet karosseri. Med lavt tyngdepunkt og uavhengig avfjæring av alle hjul, ble kjøreegenskapene kraftig forbedret.

*Fortsetter side 22.*



## SANDPRODUKTER

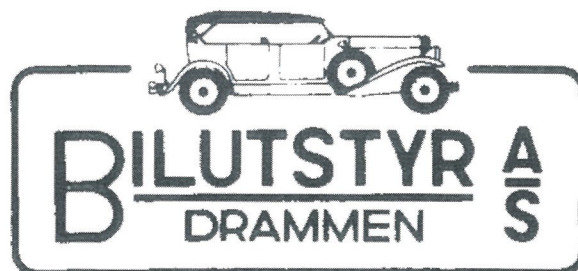
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

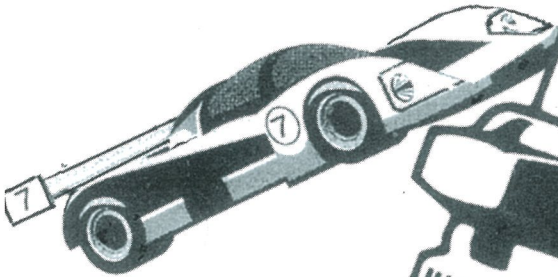
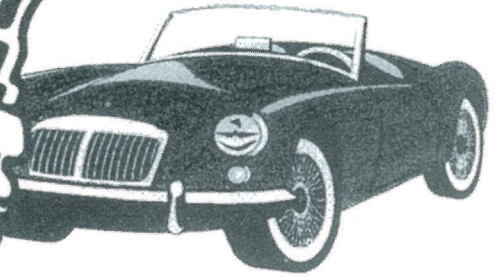
- Kontakt oss  
- det lønner seg
- Gummi-Mayer  
de originale regummerte

Små annonser - små priser  
**bilringen a/s**

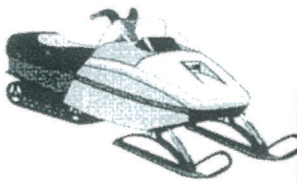
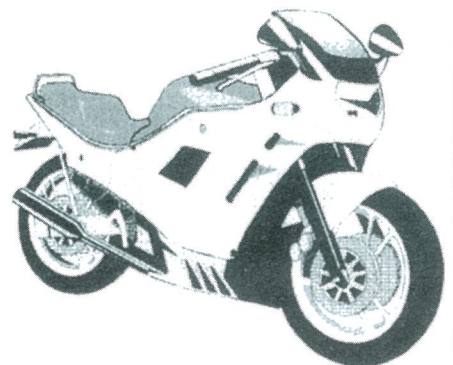
Tollbugt. 35, Drammen  
Tlf. 32 83 18 00



# PROBLEMLØSER'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



Klubben har flotte

**emaljerte vognmerker** tilsalgs som burde sitte på alle medlemmers biler, eller kanskje det gjør det? Koster bare 200 kr. løp og kjøp!

**Snakk med Bjørn.**

## Renault Ondine,

Luxusversjon av Dauphine, 1961 modell selges. Bilen er den ene av to eksemplarer i Norge og har, bortsett fra første eier, kun vært i entusiastenes eie. Den er særdeles godt vedlikeholdt, er kjørt ca. 96000 km. og er tilnærmet rustfri. Lakkert i bronze metallic som er svært sjelden på Renault av denne årgang. Ekstra motor, front- og bakrute samt div. karr.deler medfølger. Prisantydning kr. 43.000.

Jeg treffes på tlf. 32811919 eller 90779872.



**Er det**

**noen** som har en gammel "vaktmester" lagerfrakk som de kan tenke seg å selge?

Bjørn telf. 90537629

## Selges:

2 stk Fjærben, front, til Ford Escort 92 model.

Komplett liste sett til Ford Escort Mk 1. Fjærer og fjærben til samme, samt div.

2 stk. dobbel Solex forgasser, til en eller annen slags Folkevogn.

3 stk. felger til MG Midget org. Sandblåst og lakkert Tartan rød.

Oljefilter, nytt Uni-Part GFE 443.

3 stk. slanger, 135-145-13 nye.

2 stk. Skjermbraketter, kanskje til tidlig 30-talls Ford.

Bjørn, telf. 90537629, døgnet rundt.

## MEGUIAR'S BILPLEIESENTER

Ta vare på bilens verdi.  
Vi utfører alt innen bilpleie.  
Stikk innom for en hyggelig prat.  
Ring for tilbud eller se vår hjemmeside [bkbilpleie.no](http://bkbilpleie.no)  
Vi holder til i tidligere Normann Bilverksteds lokaler.  
Stjerneveien 7

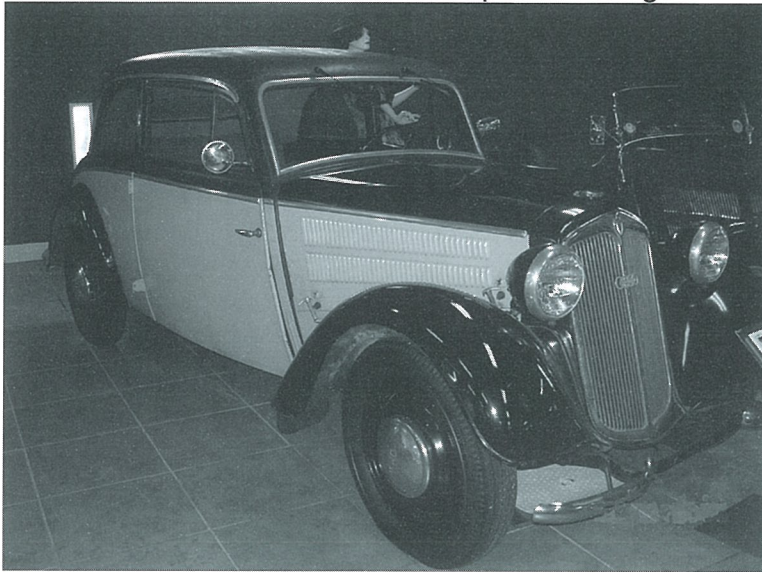
Åpningstider 8 – 16

Tlf 47 29 96 60



*Inntrykk fra Tampa Bay Museum fortsetter.*

I Tyskland hadde en danske, Jørgen Skaft Rasmussen, startet å bygge damp drevne biler i 1919. de bilene fikk navnet "Dampf Kraft Wagen". Etter hvert begynte han å utvikle å



totalaksmotorer som skulle erstatte dampmaskiner i leketøy. Hans første var med slagvolum på 18 ccm. Denne motoren ble kalt "Das Knaben Wunsch". Denne modell motoren ble videre utviklet til industrimotor, og fikk navnet "Das Kleine Wunder". Han fortsatte sin utvikling og i 1929 utviklet han en liten motorsykel, også denne med totalaksmotor. Rasmussen ble etter hvert den største produsenten av motorsyklar i verden.

I 1929 kom han også med sin første bil, også denne med totalaksmotor. Chassiet var laget av kryssfiner, og var enkelt utført. Det var ingen suksess, den fikk

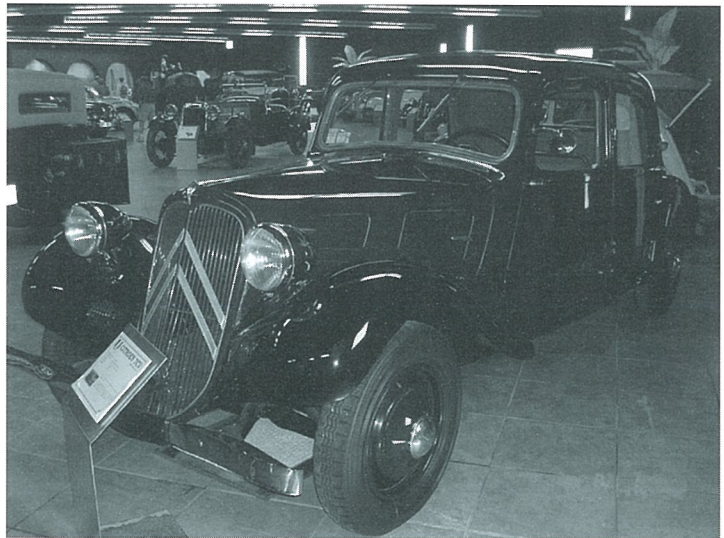
#### **DKW MEISTERKLASSE 1939**

navnet "Der Kunde Weint", (kunden gråter) sannsynligvis ikke av Rasmussen.

I 1931 kom det en ny modell med tverrstilt, tosylindret totalaksmotor og forhjulsdrift laget etter Tracta lisens. Modellen ble kalt "Frontwagen", kodenavnet hos DKW var visstnok "Volkswagen".

Denne modellen var også bygget med utstrakt bruk av kryssfiner. I løpet av 9 år ble det laget 200.000 biler. En prototype med hekkmotor ble testet i 1933. Denne modellen lignet Volkswagen som Dr. Porsche jobbet med.

Som følge av den vanskelige tiden i Tyskland fikk Rasmussen ansvar også for andre tyske merker som Audi, Horch og Wandrer, de ble kalt Auto Union.



#### **TRACTION AVANT 7 CV 1937**

I Frankrike måtte André Citroën konstruere en ny bilmodell for å holde salget. Han engasjerte noen gode konstruktører: Maurice Sainturat, som konstruerte motoren med toppventiler. Jean Albert Gregoire, konstruerte forhjuls driften. Amerikanske Budd deltok i konstruksjonen av det selvbærende karosseriet. Andre Lefevre, som kom fra Avions Voisin, stod for ledelse av dette dristige prosjektet. Igangværende produksjon ble stoppet, fabrikken bygget om og i løpet av ca. et halvt år var den nye modellen i produksjon. Modellen fikk betegnelsen 7 CV som senere ble til 11 CV, og med tilnavnet Tracion Avant, (= forhjulsdrift). De første bilene hadde mange problemer. Bilen ble utstyrt med automatisk girkasse, det var ikke suksess.

*Fortsetter neste side,*



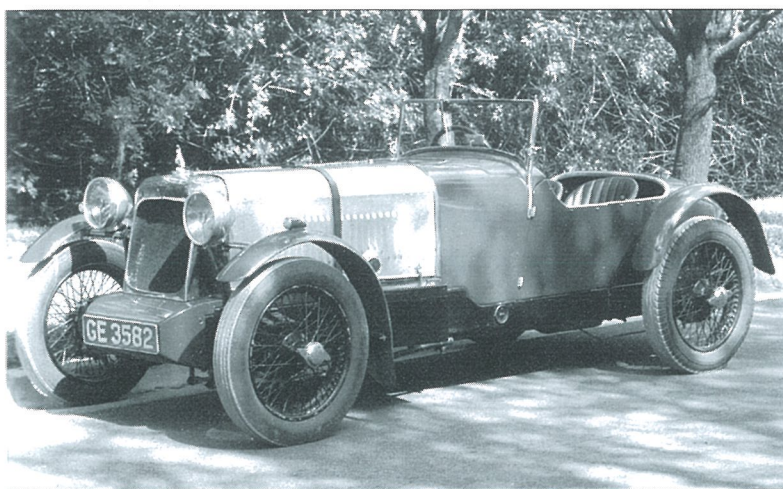
*Fra Tampa Bay Museum fortsetter.*



**2 CV SAHARA 1961**

Samarbeidet mellom så mange topp konstruktører ble vanskelig slik at det nok gikk litt skjevt. Tracta drivledet ble laget med for dårlig kvalitet, og skapte mye vansker. Leddene ble skiftet til Rzeppa CV uten at det hjalp. Det ble deretter med hell tatt i bruk et ledd fra Glæzner Spicer, med nålelager. Alle problemene medførte at André Citroën gikk konkurs og Michelin overtok. De lot Citroën konstruktørene få jobbe med nye ideer. I 1935 lanserte den nye lederen av fabrikken, Pierre Boulanger sin versjon av en folkevogn. Den ble kalt 2CV og lignet ikke noe av det som var laget tidligere. Det ble laget ca. 200 prototyper. Alle bilene ble ødelagt i 1939 slik

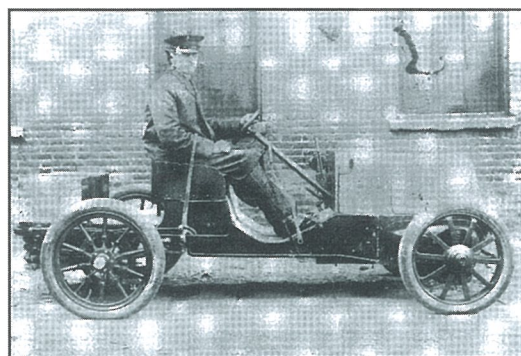
at de ikke skulle falle i hendene på tyske tropper. Modellen ble en populær bil etter krigen og kom i en "jeep" utgave som det franske landbruket så ut til å sette pris på. Sahara modellen ble utviklet for fransk mennenes oljeleting i Sahara. Bilen var kjent for å ta seg frem med "bare" forhjuldrift, denne fikk to motorer, en for bakhjulene også. Motorene kan brukes hver for seg eller samtidig. Ca. 600 biler ble produsert av Sahara modellen.



ALVIS (1928)

liter kompressor matet motor som visstnok ytet 125 hk ved 6500 o/min. Alvis kan ha vært av de første racerbilene med forhjuldrift siden J. Walter Christie, i USA, laget sine forhjuldrevne og også firehjulsdrevne racerbiler med motoren(-ene) på tvers. Alvis laget ikke mange biler, det var 142 av disse typene med 1.5 liter og kompressor. De laget også noen med rekke åtter også med kompressor. Noen av de Alvis'ene som fortsatt finnes blir brukt i vintage race i England.

I England var det i tillegg til BSA Alvis som produserte biler med forhjulstrekk. Waliseren Thomas G. John, startet sitt firma for å lage aluminiumstempler til andre. Navnet betyr "Al" for aluminium, og "Vis" som er latin for styrke. Sammen med Geoffery de Freville konstruerte de sin første Alvis. I 1925 kom de med en forhjulsdrevet modell med 1.5 liter motor med kompressor, den var plassert bak-frem i en duraluminium ramme. Suksessen oppmuntret Alvis til å bygge en forhjulsdrevet Grand Prix racer med 1,5



**J. Walter Christie**

*Fortsetter side 25.*



Motorhistorisk



klubb - Drammen

## INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

MANDAG 3. OKTOBER 2005 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 innkommende 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 26. SEPTEMBER 2005.

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.

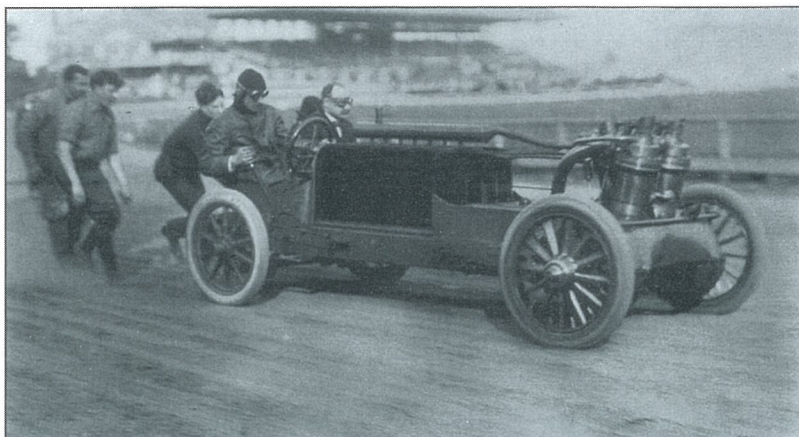
Drammen 11. august 2005

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Styret



Fortsettelse fra side 23



Dette bildet var det ikke noe tekst til, men det er en racer fra Christie. Christie laget mange konstruksjoner for biler, men han ble ekspert på militære kjøretøyer og laget noen fremragende konstruksjoner for bl.a. tanks.

Som de fleste vil forstå er jeg meget godt fornøyd med besøket på dette museet. Både de utstilte bilene og den boka jeg har tatt opplysningene fra er meget bra.

Museet heter TAMPA BAY AUTOMOBILE MUSEUM, er plassert i lokalene til pakkemaskin produsenten Polypack Inc. Pinellas Park, St. Petersburg i Florida.

\*\*\*\*\*

## Redaktøren har ordet.

Dette bladet vil være preget av museums besøk. Jeg har vært så heldig å kunne besøke flere museum av forskjellig art i den senere tiden. Etter hvert oppdager man at det er ganske mange som synes "det er for gæli å la denne stå der å bli ødelagt." Entusiasme gjør at mange yter en innsats for å bevare noe av det de synes flere burde få gleden av å se, og oppleve.

En av overraskelsene var å se hva Sverige har av museer, og hva som har vært av mekaniske verksteder, støperier og etter hvert hvordan de har videre foredlet jernmalmen som de tok opp fra bunnen av elver og innsjøer. Rundt Vetteren var ca. ti museer som tidligere hadde vært støperier. En av disse stedene var i Eskilstuna, hvor det tidligere i år hadde vært 200 års jubileum for Johan Theofron Munktel's fødsel.

Når en ser på denne mannens merittliste ser det ikke ut til at det har vært det å tjene mest mulig penger som har vært drivkraften. Mange av hans produkter var "de første i Sverige", eller "verdens første". Hans fabrikker laget trykkemaskiner, vevstoler, damplokomotiver, traktorer, urverk for klokketårn o.s.v.

Munktel var tidlig ute med å starte opplæring av folk til tegning og konstruksjon. Det var nødvendig for å kunne lage "tingene" ensartet, selv om det ikke var serieproduksjon. Hans fabrikker ble også av de store verktøyprodusentene. Dette igjen klargjorde behovet å finne målemetoder og instrumenter til bruk sammen med verktøymaskinene og det er kanskje noe av forklaringen på at mye av måle utstyret kom fra Sverige. Behovet for folk med kunnskap om styrke beregning, konstruksjon og utvikling ble større. Munktells søndags- og aftenskole ble etter hvert til ingeniørsutdannelse på høyskolenivå.

Denne utviklingen har sikkert foregått andre steder i Sverige også, er dette en del av årsaken til Sveriges solide posisjon i den tekniske utviklingen?

Hva gjør vi i Norge for å få opp interessen for de tekniske fagene? Er det bare penger som er nødvendig ?

Erling Dagslet.



## Spiral-løpet 2005.

Det er påbegynt en tradisjon med å arrangere Spiralløpet i Drammen som en del av "Ælvefestivalen". Noen av arrangørene ser ut til å ha de rette forbindelsene med de som styrer været. Dagene festivalen varte var været helt bra.

Spiralløpet har gjennomført den praksis at påmelding skjer ved oppmøte på løpsdagen.

Det fine været medførte at mange "Gammalbil" eiere ville benytte dagen til å luften kjøretøyet.

Starten foregår fra Drammen Park, samlingen i Parken før start er en fint innslag sammen med de andre aktivitetene som avvikles som en del av "Ælvefestivalen". Amcar klubben stiller også opp å viser frem sine "dollarglis".

Løpet startet i parken, og gikk deretter til første post som var Wildenveys plass i Mjøndalen. På denne posten skulle

Deretter gikk turen mot Skoger Kirke over Konnerud. Det virket som de alle fleste klarte bakkene opp til Konnerud meget bra. Posten ved Skoger Kirke

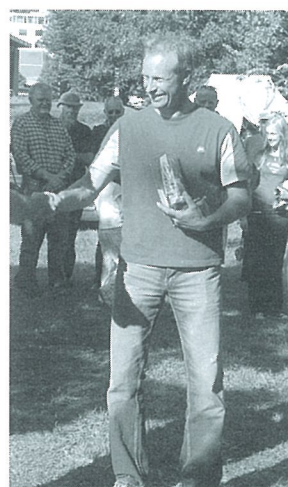
Fra Skoger Kirke gikk turen gjennom de "gamle industri områdene" på Strømsø siden og over til Bragernes og opp Spiralen til Spiraltoppen. På denne posten

Tidspunktet var slik at det kunne passe å ta en liten kafferast og en pause på dette fine stedet. Turen videre gikk ned igjen og utover mot Liertoppen via litt småveier frem til Lierbyen, Vest sideveien og krysset over til Lyngås grustak og Tranby og frem til plassen ved den lokale Jaguar forhandleren.

På denne posten fikk deltagerne fem spørsmål som skulle besvares på 1 min.

Turen gikk deretter ned gamle Lierbakkene, frem til gravhaugene ved Huseby gårdene, deretter til Bertel O. Steen og Buskerud Bilsenter, hvor post 5 fantes.

Veien til mål gikk deretter samme vei tilbake til gamleveien til Drammen, over mot Toppenhaug, frem mot Spiralen og ned til Drammen Park, og mål.



Ganske snart etter sistemann var kommet i mål var resultatet klart, poengberegningen var gjennomført på en meget tidsbesparende måte som medførte meget snart hadde vinneren, som ble:

Start nr. 50, Gunnolf Lyngås, Tranby, med Daimler SP 250, model 1962 25 pirkker.

*Spiralløpet fortsetter neste side*



## Resultat fra Spiralløpet

Årets Spiralløp samlet over 100 deltakere fra hele Østlandet

Plass	Startnr	Navn	Adresse	Kjøretøy	Årsm.	Prikker
1	50	Gunnolf Lyngås	Tranby	Daimler SP 250	1962	25
2	36	Jan Erik Skau	Holmestrand	VW Type 1	1961	33
3	66	Thor Sommerstad	Oslo	Porsche 912	1966	34
4	98	Frode R. Henriksen	Skien	Austin Healey	1957	35
5	12	Josef Helgevold	Sande	Cadillac Coupe	1955	35
6	59	Ronald Andreassen	Hokksund	Plymouth Conv.	1950	36
7	72	Sigmund Aasen	Færvik	Mazda 1500	1968	37
8	63	Arne Kristian Røren	Steinberg	Citroen D Spes.	1972	38
9	93	Knut Ellingsen	Slemmestad	DAF 66 Super L	1975	39
10	101	Aarø Automobilsels.	Drammen	Mercedes O 317	1971	39
11	13	Rolf Dahl	Vear	Ford A Phaeton	1931	39
12	46	Friedel R Jacobsen	Jevnaker	Fiat X 1/9	1974	39
13	43	Sæbjørn Nærø	Skollenborg	Austin Healey	1959	41
14	70	Jan Gunnar Hoff	Krokstadelva	Opel Rekord B	1966	42
14	83	Hans Glesne	Drammen	Citroen Ami 6	1968	42
16	97	Bård Henriksen	Skien	Strømmen Dodge	1938	42
17	44	Kjetil Skarpnes	Drammen	Opel P 1500	1962	43
18	3	Helge Hjelm Nielsen	Mjøndalen	Fiat 1800B Fam.	1961	45
19	39	Jan Erik Djupvik	Prestfoss	VW 1300 Type 1	1967	45
20	57	Sigurd Hansen	Drammen	Ford 17	1931	45
21	48	Lars Livrud	Drammen	Jaguar XJ 6	1970	46
22	11	Geir Enersen	Drammen	Austin Healey 106	1957	46
22	45	Arne Ødegaard	Jevnaker	Volvo P 1800 S	1969	46
24	106	Gudrun Aa. Finnerud	Vikersund	Datsun 1200	1970	47
25	21	Jonn Jacobsen	Svelvik	Pontiac Firebird Cab	1967	47
26	71	Tor Olav Stræte	Ås	Frazer Manhattan	1947	47
27	94	Reidar Kveta	Kongsberg	Saab 96 V4	1968	47
28	69	Ole J. Stangjordet	Krokstadelva	Ford Mustang Cab.	1971	48
29	64	Jan Sandholt	Krokstadelva	Terraplane Conv.	1935	48
30	80	Knut Bøhn	Slattum	Volvo 164 E	1972	49
30	42	Bjørn Hagen	Jevnaker	Volvo 1800 ES	1973	49
30	84	Lars P Skau	Drammen	Ford Thames 800	1964	49
30	58	Eva Hansen	Drammen	Mercedes Benz 220SE	1961	49
30	89	Torstein Løitegård	Drammen	MercedesBenz 300S C	1953	49
30	52	Erik Holde	Drammen	Nash 2d Standard Six	1929	49
36	104	Asle Wang	Drammen	Ford A	1931	50
36	90	Thore Dahlen	Vikersund	Opel Kapitän	1956	50
38	100	Ola Grinde	Drammen	Ford Taunus Transit	1965	51
38	14	Steinar Jenssen	VålerØstfold	Ford 12 M	1965	51
38	33	Paul Weber	Gellein	Drammen Citroen 2 CV	1975	51
41	38	Erik Dalheim	Drammen	Messerschmitt KS 200	1955	52

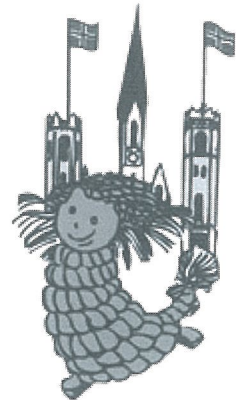


Fortsetter side 28



Resultatliste fortsetter,

- 41 85 Runar Lund Vikersund Opel Kapitän 1952 52  
 41 105 Bjørn L Larsen Drammen Land Rover Serie 1 1952 52  
 41 81 Adriano de Vito Lier Citroen Ami 6 1967 52  
 45 2 Yngve Pettersen Mjøndalen Renault R 8 Gordini 1969 53  
 45 6 Gunnar Olsen Båttstø Triumph Herald 1360 1969 53  
 47 18 Ove Loen Lierskogen Ford LTD Country Sq 1968 54  
 47 31 Arild Simonsen Krøderen Morgan 4/4 1963 54  
 47 99 Trygve Lier Trøgstad Buick 8-57 1931 54  
 47 32 Svein Askeland Oslo Volvo PV Sport 1962 54  
 51 60 Jonas Wilhelmsen Åsgårdstrand Ford Cortina 1300 DL 1969 55  
 51 95 Geir Våme Drammen VW Karmann Ghia 1968 55  
 51 65 UnnNielsen/KSommerst VW 1500 Type 1 1967 55  
 54 86 Morten Franer Drammen Rover P4/75 1953 56  
 54 67 Roar S Marthinsen Mjøndalen Jaguar MK II 1967 56  
 54 87 Karl-Tomas Lyngroth Drammen Ford V8 Super dl Cupe 1947 56  
 57 47 Morten Mathisen Tofte Mercedes Benz 280S 1969 57  
 58 40 Glenn Bergseth Passebekk IFA F8 1955 58  
 58 73 Lars Olav Moen Oslo Volvo 1800 ES 1973 58  
 58 79 Tom Laugerud Hokksund Sunbeam Alpine 1966 58  
 58 91 Frank Sørensen Ås DKW F5 700 1936 58  
 62 28 Geir Aarflot Svartskog Jaguar XK 150/DHC 1958 59  
 63 20 Trond Jørgensen Drammen Triumph Spitfire 6 Cab 1964 60  
 63 51 Bjørn Johnsen Drammen Bentley R-Type 1953 60  
 63 5 Kjell Lindberg Vestfossen Triumph Herald 1200 1961 60  
 66 35 Hans Petter Berg Lier Auto-Union 1000 1961 61  
 66 49 Raymond Larsen Mjøndalen Ford Escort 1968 61  
 66 25 Thomas Djupvik Drammen Opel GT 1969 61  
 66 53 Bjørn H Wang Drammen Porsche 914 1970 61  
 66 55 Per Langøy Solbergmoen Jaguar XK150 1958 61  
 71 24 Paul A Verhaul Krokstadelva BMW 1800 1970 62  
 71 96 Ulf Vidar Grønli Hokksund Ford A Tudor 1930 62  
 71 107 Aage-Arild Hagelund Trøgstad Mercedes Bnz 220SEL 1964 62  
 71 34 Trine Bergseth Passebekk DKW 3-6 Sonderklass 1955 62  
 71 15 Berit Sandvik Krokstadelva Volvo P 1800 S 1966 62  
 76 74 Bjørg Evensen Drammen Dodge Touring 1916 63  
 76 62 Jørn Steen Hønefoss Mercedes Benz 280SE 1969 63  
 78 10 Finn Pederstad Enebakk Ford A 2 d 1931 64  
 78 37 Bjørn Treholt Solbergelva Rover 60 Saloon 1948 64  
 78 17 Stein Kvernvik Geithus Datsun 1200 B110 1973 64  
 78 7 Bjørn T Andersen Mjøndalen Buick Spesial 1938 64  
 78 22 Knut Sørhusbakken Spikkestad MG-B 1965 64  
 83 16 Jonny Hornbøll Olsen Drammen Mercedes Benz 190B 1960 65  
 84 82 Espen Glesne Drammen VW 1300 1968 66  
 84 4 Reidar Hagen Åmot Morgan 4/4 1969 66  
 84 8 Bjørn Lund Hyggen Chevrolet ½ ton Pic-up 1934 66  
 87 9 Hilde Olsen Krokstadelva Ford A 1931 67  
 88 29 Roger Bergseth Skollenborg Auto-Union SP 1000 1959 68  
 88 68 Trygve Gustavsen Lier Ford Mustang 1966 68  
 90 54 Bjarne Høgmoen Solbergmoen MGB 1966 71  
 91 27 Vidar Johannessen Svelvik Ford 20 XL Ht 1969 72  
 91 19 Erik Ørmen Vestfossen MGB 1964 72  
 93 41 Sten Fossum Hønefoss Volvo 1800 S 1963 73  
 94 1 Rolf Thingwall Oslo Ford V8 1932 74  
 95 88 Odd Grøv Holmestrand Packhard 900 Eight 1932 77  
 96 92 Frank Aksel Sørensen Ås DKW Favorit Lyx 1939 84  
 96 26 Trygve Skrabelsrud Darbu Austin Cambridge A55 1961 84



Avtalen mellom LMK og det finskeide selskapet If avsluttes formelt 31.12.2005.

If ønsket å fjerne 40 % av den godtgjørelsen LMK og klubbene får. På tross av de gode resultatene som oppnås, og det omfattende arbeidet besiktigelsesmenn og klubbene nedlegger i forsikringsordningen. Dette kunne ikke landsmøtet godta, og instruerte LMK å finne nye samarbeidspartnere dersom If opprettholdt sitt store krav.

If sto på sitt, og som en konsekvens av dette forsøkte If å si opp avtalen allerede fra 1. april i år! LMK anså dette som et klart brudd på avtalen, og forsikringsgiganten måtte gi seg på dette.

Nå løper alt som vanlig frem til og med 31.12.2005 inntil LMK Forsikring trår i kraft. Det blir en forsikring som ikke har til hensikt å heve premiene raskt etter billig "lokkemat". LMK og klubbene håper at så mange som mulig ser at dette vil bli et rimeligere tilbud, og ønsker å slutte opp om LMK Forsikring!

Forsikringstakere med hovedforfall i år vil få fornyet sine eksisterende forsikringer på vanlig måte til den vanlige premien siden If plikter å drifte ordningen frem til neste hovedforfall i 2006. Da kan din kjøretøyforsikring overføres til LMK's egen LMK Forsikring som er under etablering, og som i praksis vil fungere som et forsikringsselskap som styres av klubbene via LMK.

LMK Forsikring vil videreføre de ulike kjøretøyforsikringene med nye samarbeidspartnere, og med samme vilkår som tidligere. Premiene vil også være like lave som før, og har du andre skadeforsikringer som f.eks. hus, hytte, båt m.m. vil du også få videreført disse for samme - eller til og med enda lavere - premie! Dette gjelder også for ulike typer andre ulykkesforsikringer.



Medlemmer av LMK-tilsluttede klubber vil med den nye ordningen få tilbud om forsikring direkte fra LMK. Dette ligner på den suksessrike modellen som vår svenske broderorganisasjon (Motorhistoriska Riksforbundet) har driftet i mange år.

Det vil si at når du vil snakke med forsikringsselskapet ditt, får du snakke med en person som arbeider direkte for LMK og som både kan forsikring og motorhistoriske kjøretøy. Det vet vi mange har savnet.

Vanlig Helforsikring, Blivende Klassiker, Restaurering-, Lager- og Oppstillingsforsikring vil du fortsatt tegne gjennom klubben.

I klartekst betyr dette at både LMK og klubbene får større muligheter til å skreddersy rimelige og gode forsikringer slik at de passer til klubbmedlemmenes behov. Nå vil vi også få mulighet til å etablere forsikringer som kan omfatte for eksempel ombygde og/eller customiserte kjøretøy.

I løpet av sommeren/tidlig høst blir det klart hvordan LMK vil drifte denne nye ordningen. LMK har lenge ønsket å etablere en fleksibel LMK Forsikring, og vi er glade for at dette kan skje allerede i 2006. Det blir sendt ut mer informasjon om etableringen av LMK Forsikring med én gang dette foreligger.

Vi som er i den motorhistoriske bevegelse anses som en gruppe som tar godt vare på ting. Det ser vi også i alle skadestatistikker. Dette er et stort fortrinn som via LMK Forsikring skal gi oss lave premier slik at vi har mest mulig igjen til å bruke på kjøretøyene våre!

*LMK nytt fortsetter neste side,*



*LMK nytt fortsetter,*

LMK kommer ut mer informasjon om tidspunkter og navn så snart disse foreligger.

### GRATIS Å BYTTE FORSIKRINGSSELSKAP.

Fra 1. januar kan du bytte forsikringselskap når du vil – uten at det skal koste noe. I dag er det slik at du betaler forsikringen på forhånd, dersom du bytter selskap i perioden har du ikke fått tilbake noen penger. Nå har Stortinget bestemt at du skal få tilbakebetalt del av premien i forhold til gjenstående tid. Forsikringselskapene skal heller ikke ta gebyr om du bytter selskap, sier Stein Haakonsen, informasjonssjef i Finansnæringsens Hovedorganisasjon til LMK. Forsikringselskapene har vært motstandere av dette, men nå kan du bytte selskap når det måtte passe. I denne forbindelse, det vil komme mer informasjon om LMK forsikringen i løpet året.

### URETTFERDIG FORMUEBESKATTNING.

Den urettferdige formuesbeskatningen for eiere av historiske kjøretøy er et av temaene LMK i over et år har diskutert med politikere og regjeringen. LMK har ikke kapasitet til å fronte hvert enkelt tilfelle ovenfor ligningskontor eller Stortinget – det ville heller ikke vært riktig fremgangsmåte. LMK arbeider i stedet for at kjøretøyer eldre enn 30 år generelt skal fritas for formuesbeskatning.



FINANSDEPARTEMENTET

Reglene er at kjøretøy eldre enn 30 år skal skjønnsignes. Det enkelte ligningskontor avgjør om eiere av historiske kjøretøy skal beskattes, eller om den sum som er oppført skal kontrolleres – og eventuelt endres. Dessverre har LMK grunn til å tro at det brukes lister med utgangspunkt i helt andre verdier og som vurderer kjøretøy i en langt bedre tilstand enn de kjøretøy som skal beskattes. Det merkelige er at noen ligningskontor sjekker antatt salgsverdi, mens andre gjør dette ikke. Dette betyr ganske enkelt at det er din bostedsadresse som avgjør om hvor mye skatt du skal betale. En svært urettferdig ordning. I tillegg er det et argument at land vi ofte sammenligner oss med (Sverige, Danmark og Finland) har fjernet denne beskatningen.

LMK har hatt en god dialog med både Samferdselskomiteens leder Petter Løvik (H) samt medlem av Finanskomiteen, Svein O. Flåtten (H). Vi ble anbefalt å søke om foretrede for Finanskomiteen i forbindelse med komiteens høringer i november 2004, men i oktober ble det på grunn av stor pågang avgjort at foretrede kun ble gitt til de organisasjoner som var direkte omtalt i statsbudsjettet.

LMK fikk likevel Finanskomiteens sekretær til å dele ut et notat om skjønnsigningen til alle Finanskomiteens medlemmer.

I samarbeid med LMK gjør nå Vestfoldklubbene Horten og Omegn Veteranvogn Klubb, Larvik-Sandefjord Veteranvognklubb og Tønsberg Automobilklub et fremstøt mot Stortinget. Klubbene utfordrer Høyres medlem i Stortingets Finanskomitee, Svein O. Flåtten (Vestfold) til å ta opp denne saken i egen partigruppe samt Finanskomiteen. Det sendes nå et brev direkte til Finanskomiteen. Flåtten samarbeider med LMK om dette, og LMK kommer tilbake med mer informasjon når det foreligger reaksjoner.



# Bilder fra Spiralløpet 05



*Thunderbird, før start.*



*En rolig periode for komiteen.*



*Løpet er i gang.*



*DKW F5 700 1936, F. Sørensen.*



*Dodge Touring 1916, Bjørg Evensen.*



*Morgan 4/4 1969, Reidar Hagen.*



Jan Roger Sand Olsen  
Møllenhofveien 15  
3055 KROKSTADELVA

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 bruktmarked for bil, MC, traktorer, stasjonærmotorer etc., hvor du avterer 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.

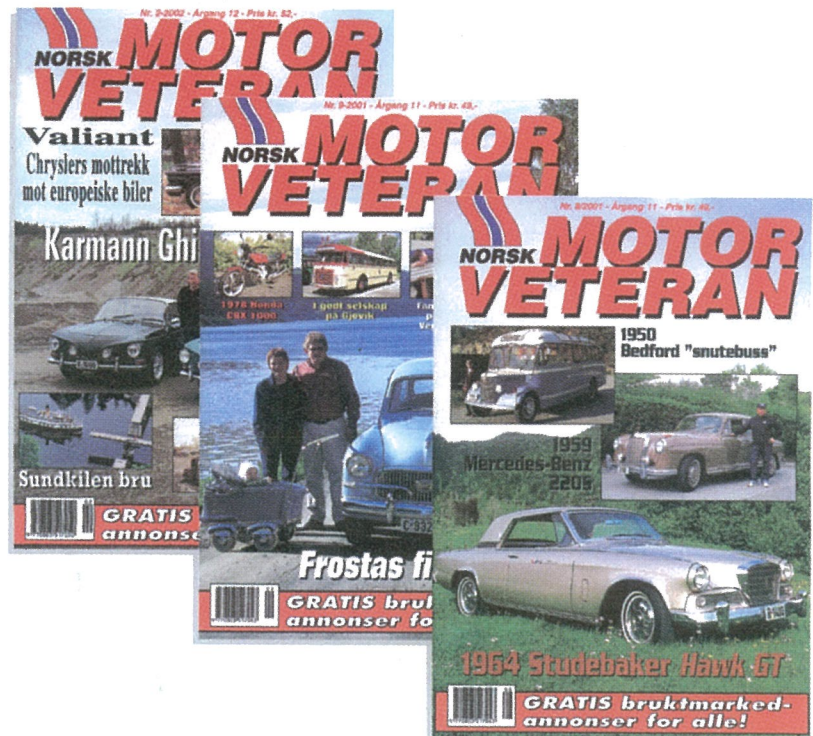
**NORSK MOTOR  
VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: [norskmo@online.no](mailto:norskmo@online.no)

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



Lohner-Porsche, generatoren i "loket", ca. 1902.

All-hjul el-drift på



Redaktør for neste  
er:

Svein Erik Finnerud

Havreveien 1

3370 VIKERSUND

Tlf.: 32 78 39 83

E.mail: [sefinner@online.no](mailto:sefinner@online.no)

Send inn stoff før 10. november 2004.

**MOTORHISTORIKEREN**

