

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPTEMBER 2011 - 40. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

JAPANTREFF 2011





Motorhistorisk klubb - Drammen

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

Varamann:

Lars E. Livrud
Jonas Lies vei 53. 3022 Drammen
Tlf. 404 77 912
lars@fresvik.no

Forsidebildet: 1938 HØKA trolleybuss

Redaktører for dette nummer har vært:

Kjell Thon
Svein Erik Finnerud

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Erik Holde (Formann) 32 88 31 15
Tor-Stein Hella 66 79 01 34

Løpskomite:

Lars E. Livrud.....404 77 912
Thorbjørn Lund.....986 97 453
Kjell Thon.....901 66 954
Ole Nybø.....930 31 736

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Tom Persson.....970 65 349

Valgkomite:

Helge Andersen.....90987 924
Vidar Andersen.....32 78 00 04

Burudkomite:

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

Museumskomite:

Kjell Thon..... 901 66 954
Vidar Andersen.....32 78 00 04

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@mhkd.no

Bladdistribusjon:

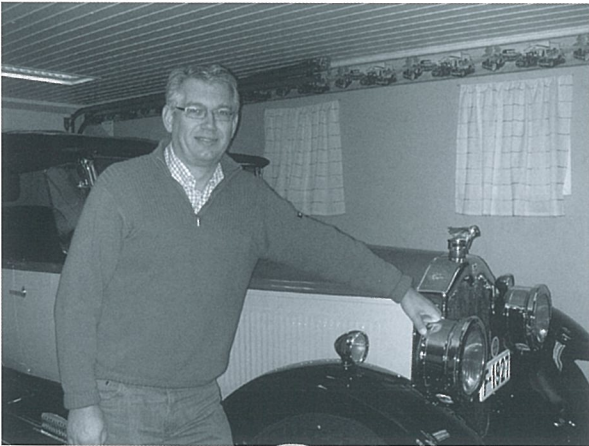
Bjørn Themte 909 46 881
Helge Andersen 909 87 924

Redaktører i 2011 er:

Mars: Asle Wang 32 83 01 12
Juni: L.E. Livrud / L. Ravnås 404 77 912, 32 71 07 50
September: S.E.Finnerud/K.Thon 32783983/90166954
Desember:E. Storstrøm 22 29 54 61
C.Christensen 66 78 35 97

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





FORMANNEN HAR ORDET.

Da er desverre sommeren på hell, selv om det fortsatt kan bli mange fine dager/kvelder å kjøre gammel bil eller motorsykkel.

Hvordan har så sommeren vært? Fuktig i mine øyne, bortsett fra i slutten av juli/begynnelsen av august hvor det har vært helt suverent.

På veteranfronten deltok vi på Norgesløpet i Lom sammen med en fin gjeng fra MHK. Regnet fosset ned hele fredagen på vei til Lom. Resten av helgen kjørte vi stort sett med taket nede. Et flott gjennomført løp hvor ca. 475 biler deltok og uten kø ved postene.

Vi kan ikke unngå å nevne sommerens tragedier. Vi har vært på Tjøme i ferien. Her startet tragediene med at to unge gutter kjørte rett i en fortøyd båt i Vrengensundet på natta. Uten redningsvester omkom de. Så rett etter i nesten samme farvann skjedde båttulykken med Per Erik Burud. Om ikke det var nok kom tragedien på Utøya og regjeringskvaratalet dagen etter Burud ble funnet. Nyhetskanalen stod på døgnet rundt. Vi har sett mer på tv i sommer enn vi har gjort alle de årene vi har holdt til på Tjøme. Det var helt forferdelig.

Ellers har dugnadsgjengen på bussen jammen forbarmet seg over drosjebua i sommer. Nå står den der med tidsriktig innredning og nytt gulv. Det eneste som står igjen nå er å få på et malingsstrøk, samt å få døra til å gå. Tusen takk til gutta!

Dalen kiosk er det ikke noe nytt om. Den står fortsatt der ute, men jeg er tom for argumenter

og håpet svinner om at vi skal få den opp til Burud. En fortsatt god høst til dere alle.

Jan Roger

FRA REDAKTØRENE

Litt på overtid er vi i mål denne gangen også. Litt uvant å lage blad når sola står så høyt på himmelen og det er så mye annet man gjerne skulle gjort. Det kom ingen annonser denne gang, noe som er litt spesielt.

Når det gjelder innsent stoff vil vi sende en stor takk til Øyvind Langeland for hans mange bidrag til oss. En takk også til Paul W.Gellein for hans Rosinante historie.

SEF-KT

SPIRALLØPET 2011



Hektisk aktivitet ved campingvogna og T-ford inne for "fylling" får være glimtene fra årets Spiralløp, da KT var på post og SEF måtte ta seg av gjester hjemme. For øvrig ligger resultatlista ute på s.29 og 30. Kanskje finner du navnet ditt der. SEF-KT



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:

Jonny Hornbøll Olsen

Telefon 907 23 902

Priser for hele året 2009

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

Trykt i svart/hvitt.

Rabattavtaler

Brems & Clutchservice: 20% på alle lagervarer

Bilextra Åssiden: Etter avtale

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

Mekonomen: 20%

Torshov rekvisita: 10%

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

Statoil olje: 25% på veiledende priser. Ta kontakt med Bjørn Sønju på Tlf. 959 42 141 før dere handler.

Listen oppdateres fortløpende.

Rekvisitapriser



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

Ta kontakt med klubbens kasserer.

Prisene gjelder så langt lageret rekker.

Motorhistorisk Klubb – Drammen

- Ett års medlemskap i klubben koster kr 300,- pr. år
- Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august.
- Møtene holdes i Åssiden kirke kl 19.00
- 4 årlige nummer av medlemsbladet Motorhistorikeren.
- Mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

Hvis dette høres interessant ut, kontakt:



**Motorhistorisk Klubb
Drammen**

Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen



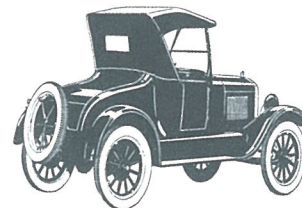
That's a GILKIE—Complete from the real beds with inner spring mattresses, to kitchenette with insulated ice box, they afford a regular home—Safe—Comfortable—Economical. *Easy to set up, quick to pack up—Anywhere, everywhere, over good roads or back trails, the GILKIE Camp Trailer faithfully follows in the tracks laid down by the rear wheels of your car.*



Write for your copy of our 1932 Catalog. Know more of the pleasures and health of living out of doors—the GILKIE Way.

E. P. GILKISON SONS CO.
1326 WABASH AVE., TERRE HAUTE IND.

BAST AUTO CO.
AUT. LINCOLN, FORD & FORDSON FORHANDLER
Telefon 131. ELVERUM Telegr. adr. „BAST CO“

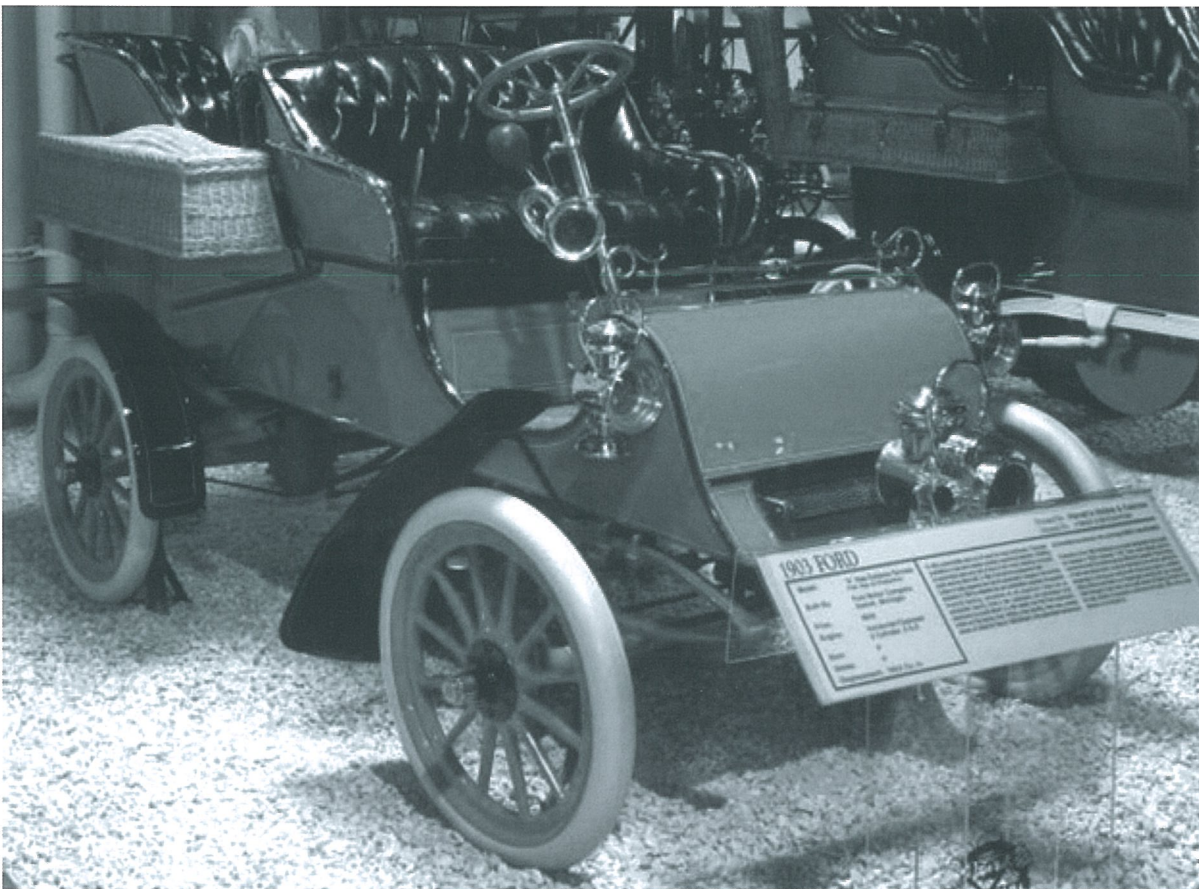


LITT FORD-HISTORIE

Alle i veteranmiljøet kjenner vel både Ford T, Ford A og Ford B-modellene. At det også fantes en tidligere A-modell er kanskje noe de færreste visste.

Den opprinnelige Model A ble introdusert som "Fordmobile", og var den første bilen som Ford serieproduserte. Det var 16. juni 1903 som ialt 11 investorer etablerte Ford Motor Company og i tidsrommet 1903-1905 ble det produsert tilsammen 1708 A-Forder i denne serie.

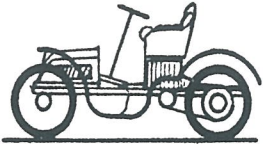
I 1904 kunne A-modellen som også ble kalt "gas buggy" observeres putrende oppover Piccadilly Circus, og senere var den også å se nedover Champs Elysées i Paris.



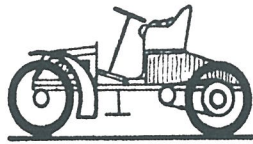
Bilen kunne leveres med enten 2 eller 4 seter, sistnevnte hadde tak som alternativ. Motoren, som var plassert midt i vognen utviklet 8 hestekrefter (6 kW). Bilen hadde tre gir (to forover og revers) og var det samme som senere ble benyttet i T-Forden. Bilen veide 562 kg og kunne oppnå en makshastighet på på 72 km/t.

Pris på basismodellen var i USA 750 dollar. Den kunne leveres med tilleggsutstyr: baksete kostet 100 dollar, gummitak 30 dollar, og tak av skinn eller lær 50 dollar. Fords første kunde i 1903, Dr. Ernst Pfenning fra Chicago, Illinois, fikk sin bil den 23. juli 1903.

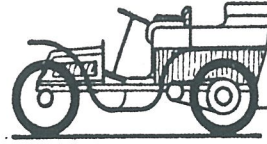
GAMLE KAROSSERTYPER



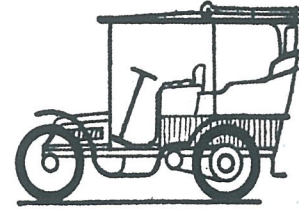
1

Spider, or Phaeton

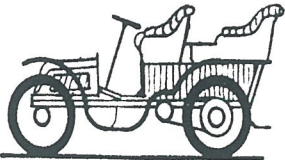
2

Racing car

3

Tonneau

4

Closed tonneau

5

Tonneau de luxe

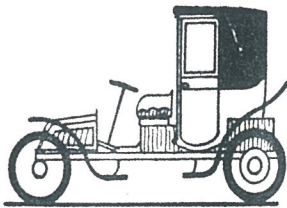
6

Double phaeton

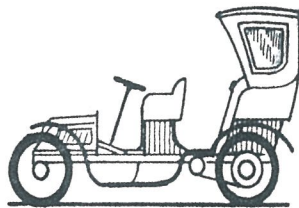
7

Closed phaeton

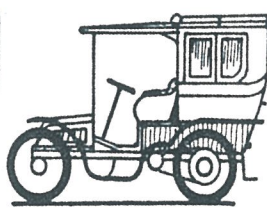
8

Brake, or Char-a-banc

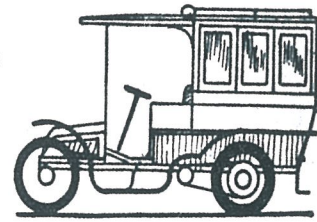
9

Landaulet

10

Cab

11

Limousine

12

Wagonette, or omnibus

Gamle Drammens- kjøretøyer.

Av Øivind Langeland

For en god del år siden fikk jeg låne noen gamle fotos av Ivar Engerud for reproduksjon. Takket være at bildene nå er scannet og digitalisert, kan derfor også Motorhistorikerens lesere nå få glede av dem. Min viten om bilene og personene er dessverre temmelig mangelfull, men kanskje Ivar eller noen andre vet mere om det?





GRASROTANDELEN

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

Organisasjonsnummer: 986885919



32774986885919

Vil du gi din støtte til MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN?

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

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

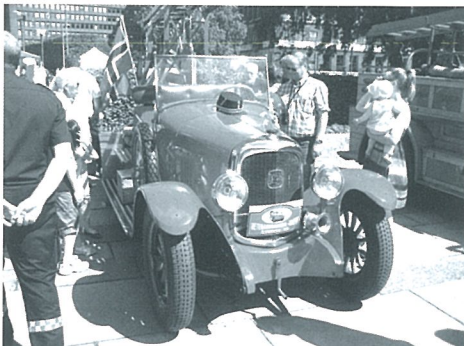
Vi oppfordrer deg til å knytte deg til ordningen allerede i dag, og du gjør det på en av følgende måter:

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

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

Takk for at du støtter oss via Grasrotandelen!

Fra s.28 Brannbiltreff.

**KONGSBERGKNEKKEN 2011**

Undertegnede og frue tok en tur til årets Kongsbergknekk med coupeen, men idet vi kjørte inn i Kongsberg sluttet den å lade. Heldigvis hadde speakeren en Datsun 411 så vi fikk kjørt løpet med riktig merke i det fine været.



Aase og Aspedokken knipset ved sekretariatet. SEF



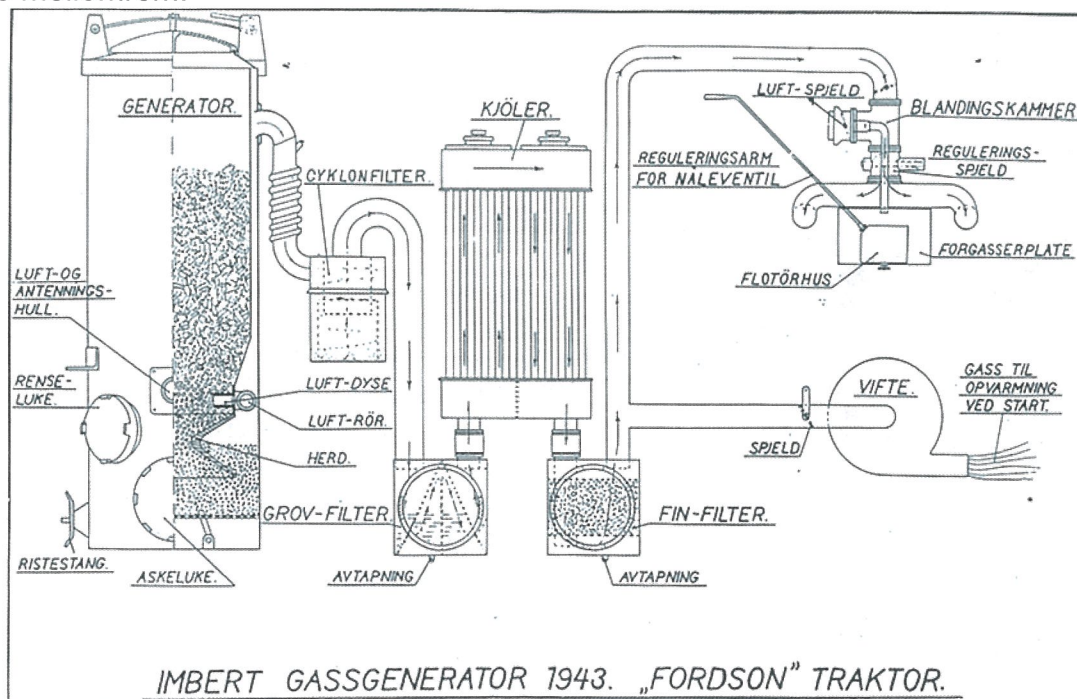
Knottgeneratorene var en dårlig -men nødvendig- erstatning for bensin.

Dagens miljøforkjempere er sterkt opptatt av å utvikle såkalt biobrensel, men tro endelig ikke at dette er noe nytt.

De som måtte være gamle nok til å huske 2. verdenskrig, husker kanskje også de klumpete knottgeneratorene som var montert på bilene. Siden bensin var mangelvare og underlagt strenge rasjoneringstiltak til sivil bruk, ble en konsekvens av dette en ombygging til drift med generatorgass.

Under krigen produserte bl. a. Strømmen Verksted knottgeneratorer, som var en viktig faktor i produksjonen av en erstatning for drivstoff da bensinimporten opphørte. Knott var en fellesbetegnelse på småved fra lauvtre, kappet i 5-7 cm lengde. Spesielt brukte man gråor (*Alnus incana*), som var godt egnet treslag til knottgeneratoren. Vedgass ble utviklet ved forbrenning av knotten med lite tilførsel av luft i en lukket tank. En fikk da ut gass som består av CO (karbonmonoksyd). Det ville ellers blitt CO₂, men siden det er underskudd på O₂, blir det ett oksygenatom for lite og det dannes CO og metangass, litt metanolgass og en stor mengde nitrogen, som er 80 % av luften som blir tilført for å lage CO. Gassen ble så ført inn i bilens forgasser (forgasseren ble som regel byttet ut med en gassblander) og sugd inn i motoren, som tente blandingen på samme måte som med bensin. Man måtte blande gassen manuelt, med spaker i nærheten av rattet ettersom gasskonsentrasjonen (kvaliteten) varierte mye.

Teorien var grei nok. Motorkraften gikk noe ned (på grunn av den høye konsentrasjonen av N₂), og man kunne få opptil 2/3 av normal motorkraft, men med en del tilpasninger av forgasseren og endring av tenningstidspunkt (det beste var ca. 35 grader fortenning) virket det hele, som oftest. Starten kunne bli vanskelig, fordi det ikke var til å unngå at det var luft i knottbeholderen, som måtte etterfylles med med jevne mellomrom.



Her er prinsippet for knottgeneratoren til en Fordson traktor illustrert.



Lastebiltransport i Drammen i 1920



Disse bildene beskriver en viktig del av lastebiltransporten i Drammen i 1920, nemlig frakt av papirmasse\cellulose fra fabrikkene langs Drammenselva til de ventende jernbanevogner og skip. Bilen på det øverste bildet ser ut til å være en Scania-Vabis, mens bilen på bildet under er en Brockway. Med åpen førerhytte og hjul med kompakt gummi var nok ikke sjåførjobben særlig komfortabel, spesielt i sur Drammenssno vinterstid. (Bildene er utlånt av Transportsentralen i Drammen.)



LMK NYTT.

Årsavgiften og Finansdepartementet

Kampen mot årsavgift for våre motorhistoriske kjøretøy går ufortrødent videre. LMK har tilskrevet statssekretær Kjetil Lund i Finansdepartementet som ønsker innspill etter at Regjeringen i statsbudsjettet 2011 varslet at den ser behovet for en helhetlig gjennomgang av avgiftene på både drivstoff og kjøretøy.

Regjeringen legger vekt på at ulike interesser skal få muligheten til å bli hørt i denne prosessen. – Det er viktig og nyttig å lytte til den kunnskapen de ulike organisasjonene og aktørene besitter på dette området, har statssekretær Kjetil Lund uttalt.

LMK sendte derfor før fellesferien følgende brev til finansdepartementet:

Ifølge avtale med avdelingsdirektør Frode Finsås i Seksjon for avgift og toll sender Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber på vegne av sine 51 000 medlemmer sine kommentarer som bes brukt i forbindelse med den bebudede gjennomgang av avgiftene på drivstoff og kjøretøy.

Formålet for den frivillige motorhistoriske bevegelse er å arbeide for at myndighetene tilrettelegger for bruk, restaurering og vedlikehold av våre bevaringsverdige kulturminner.

Medlemmene opplever det som meget urimelig at våre kulturminner - slik våre kjøretøy er definert av Riksantikvaren- ilegges årsavgift. De reelle kostnader i forbindelse med vedlikehold og reparasjoner på disse kjøretøy er store. Svært mange nedlegger hvert år mellom 500 og 1000 timers arbeid i restaureringen av norsk samferdselshistorie. Reservedeler og tjenester er momsbelagte og betalt med netto inntekt etter skatt, så det er liten tvil om at medlemmene bidrar godt til fellesskapet.

Årsavgiften ble i 1985 fjernet med henvisning til motorhistoriske kjøretøy som "et utvidet kulturbegrep". Med Riksantikvarens kulturminnedefinisjon er ikke det utvidede

kulturbegrep blitt mindre aktuelt, snarere tvert imot.

Dagens årsavgift for motorhistoriske kjøretøy er den tidligere personskadeavgiften som til og med 2003 ble krevd inn via forsikringsselskapene. Staten tok over fra 2004. For en motorhistorisk entusiast med ansvar for flere kjøretøy merkes denne avgiften godt. Nå er avgiften mer enn doblet; fra NOK 180 til NOK 400.

Beregninger gjort ut fra vårt erfaringsgrunnlag i den organiserte, motorhistoriske bevegelse i Norge viser at det er grunn til å tro at over halvparten av vår kjøretøypark sjelden er ute av garasjen.

Rundt 90 % av medlemmene er vanlige lønsmottakere eller pensjonister med helt gjennomsnitts inntekt. Profilerte næringslivstopper med samlinger av luksus veteranbiler er ikke medlemmer hos oss.

Tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken viser at det finnes 86.435 registrerte biler/varebiler/busser og lastebiler over 30 år i Norge. For mopeder og motorsykler er tallet 43 177. Til sammen blir dette 129 612. Dette utgjør 2,8 % av den samlede, norske kjøretøypark på 4 604 781 (alle tall per 1.1.2011).

I tillegg kjører våre kjøretøy under 5 % av kjørelengden for et vanlig kjøretøy. Ifølge en undersøkelse fra 2004 gjort av vår internasjonale organisasjon FIVA, kjører et svensk veterankjøretøy årlig i gjennomsnitt kun 800 km. I Norge er dette kilometerantallet trolig mindre pga mer kupert terreng og lavere veistandard.

På ulykkestatistikken havner vår gruppe sist siden sjåførene er erfarne og defensive. Kjøretøyene er heller ikke bygget for dagens høye hastigheter. Vi ønsker primært å synes for medtrafikanter og andre som opplever glede og gjenkjenning over å se velholdte, motorhistoriske kulturminner.

Kjøretøyhistoriske klubber over hele landet opplever et jevnt tilsig av medlemmer, og tar dette som et bevis på at den motorhistoriske kulturarven er viktig for svært mange. **Til s.14**



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

PACKARD GASOLINE AUTOMOBILES

ALL MODERN IMPROVEMENTS

Specially
Designed for
and
Adapted to
ROAD
WORK



Thoroughly tested
out, and many in
use giving Per-
fect Satisfaction.

Catalogue, Prices and
Full Particulars on
request.

OHIO AUTOMOBILE COMPANY, Successors to Automobile Department,
NEW YORK AND OHIO COMPANY, Warren, Ohio

Bremse- og Clutchservice



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

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



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg

Små annonser –

Små priser

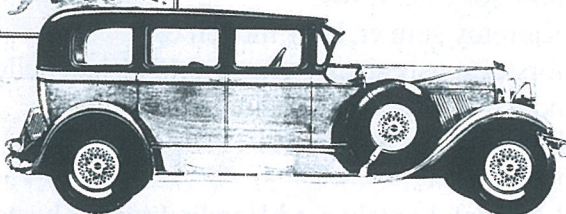
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen

Tlf. 32 25 44 30



KRAFT!



Dieser neue Auburn ist mit dem 88 PS-Spezial-Lycoming-Motor ausgerüstet, dessen gigantische Kraft es ermöglicht, steilste Hügel und schmutzigste oder sandigste Wege mit Leichtigkeit zu nehmen. Jederzeit stehen Ihnen riesige Kraftreserven zur Verfügung. Blitzschnelles Anzugsvermögen und augenblicklich wirkende Bremsvorrichtung gewährleisten absolute Sicherheit im stärksten Verkehrsstrom.

Erleben Sie die Freude, einen überaus kraftvollen Auburn zu fahren, der ganz unter Ihrer Kontrolle steht. Fahren Sie diesen neuen Auburn 88 selbst. Unterwerfen Sie ihn jeder nur denkbaren Leistungsprüfung. Wenn er Sie nicht besser befriedigt als irgend ein anderer Wagen, den Sie je gefahren haben, so erwarten wir nicht, dass Sie ihn kaufen.

AUBURN



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



LMK NYTT fra s.12.

Vi ber derfor Regjeringen om å tilrettelegge - ikke belaste miljøet ved å "fiskalisere" en samlet motorhistorisk bevegelse.

Medlemmer med flere kjøretøy vil i en situasjon der økonomi og avgifter blir tema avregistrere de eldste kjøretøyene. Det er svært trist dersom folk langs ferdsselsårene våre ikke får sjanse til å oppleve de virkelig gamle kulturminnene som var med på å bygge norsk samferdselshistorie.

Vi har full støtte for vårt krav fra alle medlemsorganisasjonene i Norges Kulturvernforbund. Denne regjeringen har uttalt at "Regjeringen vil stimulere til økt frivillig innsats gjennom å sikre et enklere frivillig-Norge". Regjeringen vil også se på mulige løsninger for å redusere ordninger som medfører unødig byråkrati, og bidra til at organisasjonene får arbeide mer med sine formål.

På vegne av LMKs medlemmer som utgjør så mye som 1 prosent av den samlede norske befolkning ber vi om at årsavgiften på våre kulturminner fjernes.

Tom T.Græger.
Daglig leder LMK.

Retningslinjer for bytte av skilt/kjennemerker på kjøretøy registrert før 1. april 1971.

Eiere av motorhistoriske kjøretøy registrert før 1.4.1971 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. Bokstav og nummer du selv foreslår skal kvalitetsikres av LMK, som ved behov også kan gi et tidsriktig og korrekt forslag. Se Skiltoversikt: sortert på sted og årstall (link nederst på denne siden).

Nederst på denne siden finner du en link til 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 skiltleverandører:

* Skiltfabrikken AS, Lørenvengen 23, 0580 Oslo, tel: 23 03 94 90 (www.skiltfabrikken.no)
* Lator Skiltfabrikk AS, Møllesmauet 1C, 5017 Bergen, tel: 55 36 26 90 (www.latorskilt.no)

De generelle retningslinjene for å tildeling av kjennemerker er:

- Et nummer kjøretøyet tidligere har hatt, primært det første registreringsnummer.
- Nummerserie etter kjøretøyet's produksjonsår, samt eiers nåværende bostedsadresse dersom eksisterende kjennemerke er historisk ukorrekt.
- Skiltenes fysiske utforming (størrelse, bokstav, tall, farge m.m.) skal være tidsriktig i forhold til kjøretøyet's produksjonsår, også når det gjelder antall (MC skal ha skilt foran og bak).

Eier av motorhistoriske kjøretøy registrert etter 1.4.1971 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.

Kjøretøy som er 1971 modell og førstegangsregistrert etter 1.4.1971 kan heller ikke bytte registreringsnummer selv om kjøretøyet er produsert i 1970.

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 skilt søknadene 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.



Ny partner for LMK Forsikring

LMK Forsikring blir et eget merkenavn fra 1.1.2012, og vil levere de anerkjente LMK-forsikringene i tillegg til så å si alle typer øvrige forsikringer – inkludert livsforsikring. Når du på nyåret ringer til oss, vil du høre: "God dag, og velkommen til LMK Forsikring. Hva kan jeg hjelpe deg med?"

- Vi tror dette vil skape en høyere grad av identitet og trygghet, sier styreleder i LMK, Sven Olav Szallies. - Ikke minst for at LMK Forsikring vil være et kvalitetsmerke som vil følge deg i årene fremover. Og det gjelder ALLE typer skadeforsikringer som hus, hytte, reiseforsikring, båt, livsforsikring osv...

Hvilke endringer vil medlemmene oppdage?

- For å ta kjøretøy og vilkår så er Blivende Klassiker tilbake for MC-folket, sier en tydelig fornøyd Sven Olav Szallies. - I tillegg skal alle bilmerker og modeller inkluderes i ordningen som for BK vil være for kjøretøy mellom 15 og 30 år. Eiere av tunge kjøretøy vil også oppleve mange fordeler med den nye avtalen.

Hvorfor valgte LMK en type selskap som WaterCircles Norge AS fremfor Tennant og de andre tilbyderne?

- Vi følte at WaterCircles var det selskapet som kom oss raskt i møte, og som klart viste at de skjønnte klubbmedlemmenes behov. Dette er et selskap som fra før har erfaringer med flytting av store forsikringsporteføljer som vår, noe som gir en ekstra trygghet. De har en god og langsiktig kontrakt med if... som er et av Norges aller største forsikringselskap som blir den egentlige forsikringsgiver og risikobærer, understreker LMKs styreleder.

- Vi er også sikret en garantiprovisjon som øker hvert år. At sjefen sjøl er medlem i en LMK-klubb, og dermed vet hva vi motorhistoriske kulturbevarere holder på med er jo i seg selv svært positivt!

LMK eier porteføljen – altså kundene. Men hvordan merker disse selve overgangen?

- Vi er en seriøs organisasjon, og viser til at den eksisterende avtalen med Tennant til og med 31.12.2011 skal følges. Alle må likevel informeres om LMKs nye samarbeidspartner. I utgangspunktet flytter medlemmene over til den nye ordningen uten å merke noe særlig til dette. Vår nye samarbeidspartner vil uansett kontakte alle for å gi god informasjon, og for å besvare eventuelle spørsmål.

De som ønsker å fortsette i Tennant, kan selvfølgelig reservere seg mot flytting. Medlemmer i klubber som ikke ønsker å bli ringt opp av vår samarbeidspartner kan også kontakte LMK for å reservere seg mot dette.

Merk likevel at medlemmene primært kommer til å betale lavere premier enn før. I hvert fall ikke mer ☺! Grunnen til denne hyggelige opplysningen er at vår gruppe har en lavere skadeprosent enn Ola og Kari Nordmann generelt, i tillegg til at WaterCircles Norge AS har som et uttalt mål at Totalkunder i LMK Forsikring skal være de mest fornøyde kundene.

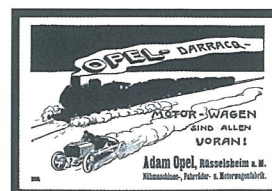
- Flere detaljer vil komme jevnlig i klubbbladene utover høsten. Følg også med på www.lmk.no, oppfordrer Szallies.

Hva med den direkte kontakten med klubbene?

- Som i fjor høst, vil det også denne høsten bli avholdt et forsikringsseminar. Her vil deltakerne få vite det meste, både om de enkelte produktene mht vilkår og priser, og selve flytteprosessen i tillegg til veien videre utover i 2012.

Hva er våre største utfordringer?

- Det tror jeg må være å gi en jevn og grundig informasjon ut til medlemmene og klubbene, sier LMKs styreleder Sven Olav Szallies. - I tillegg til et tett samarbeid med vår nye forsikringspartner må vi også ha et godt samarbeid med alle klubbene og medlemsbladene. Dette er tross alt den største fordel via LMK det enkelte klubbmedlem har tilgang til!



Minneord Fridgeir Normann



Det var med sorg vi 16/7 mottok budskapet om at Fridgeir hadde gått bort. Fridgeir har vært medlem i klubben i mange år. Jeg har selv vært medlem siden 1975 og jeg tror at Fridgeir har vært med like lenge. Fridgeir var alltid blid og hyggelig. Jeg har aldri hørt han si noe negativt om noen. Siden Fridgeir drev eget verksted og hadde hatt mange verv i NAF fikk han til at vi hver vår fikk låne NAFs testestasjon til vår årlige "vårsjekk" av bilene. Fridgeir ble den selvskrevne formann i teknisk komite. Etterhvert ble LMK's forsikringsordning etablert og Fridgeir hadde ansvaret for forsikringsbesiktning av bilene. Vervet som formann i teknisk komite hadde han i veldig mange år inntil han i fjor måtte si det i fra seg da sykdommen begynte å tære for mye på.

Fridgeir og Inger Lise deltok på mange løp og arrangement, spesielt da ungene var små. I mange år nå har Fridgeir villig stillt opp som postmannskap på vårt hovedarrangement "Spiralløpet". Det blir rart å ikke ha han med i år. For alt sitt positive engasjement for klubben, ble Fridgeir utnevnt til æresmedlem for noen år tilbake. Vi kommer til å savne han på sin faste plass på øverste vindusbord på medlemsmøtene, og vi kommer til å savne han bak rattet på 36 eller 58 mod. Buickene. Våre tanker disse dager går til Inger Lise, ungene og deres familier. En hedersman har gått bort. Vi lyser fred over Fridgeirs minne.

For Motorhistorisk Klubb Drammen
Jan Roger Sand Olsen
formann



BUSSTREFF I DRAMMEN



Det 23. nasjonale busstreffet ble arrangert i Drammen i juni. Basen for treffet var Tollboden på Rundtom, der det var rikelig med plass til de rundt 100 bussene som kom fra store deler av Sør-Norge.



Treffet har tidligere vært arrangert på steder som Eidfjord, Ålesund, Halden, Byglandsfjord og Orkanger. Neste år vil treffet bli arrangert på Røros.



Dugnadsgjengen i MHK Drammen hadde som mål å bli ferdige med den lille Volvo-bussen til dette treffet, og dette holdt akkurat! Det ble arrangert en del ekstra arbeidsøkter den siste tiden før treffet, og bussen kunne uten vansker kjøre til Drammen for deltagelse i paraden som gikk fra Tollboden til Hokksund og tilbake.



Mange nikket gjenkjennende til den flaggprydede, blålakkerte, lille bussen, som kom til byen i 1960. Ellers ble de fleste av bussene som til vanlig er lagret på Burud luftet denne dagen, blant annet trolleybussen F-5011 fra 1938 som naturlig måtte ha bistand for å kunne forflytte seg. Likevel var den et vakkert skue der den stod parkert på tollkaia sammen med rundt ett hundre "kolleger".





Høyt oljeforbruk

Aud og Jan Sandholt hadde tatt turen til Horten og omegn veteranvogn klubbs dagstreff på Borre stasjon Kristi Himmelfartsdag. De klaget over høyt oljeforbruk i det varme sommer- været, - i dette tilfellet dreide det seg om solbadolje av typen Fried Skin Ultra De luxe. Selv hadde vi ikke slike problemer – Anglia-en er nemlig utstyrt med tak! KT.

EGGEDAL MØLLE



Søndag 26 juni var det åpning av Mølla i Eggedal og da fant vi denne Bond trehjuling. Den hadde ikke skilter så den var sikkert nylig importert. Det var en og annen regnbyge den dagen, men det hadde ikke noe å si på oppmøtet som var meget. Noe rundt 50 veteraner og mye

folk. Denne sjeldne Standard 8 stod også på plassen og ble viet mye oppmerksomhet. I tillegg til personbiler var det noen traktorer og lastebiler



På programmet ellers var det demonstrasjon av gammel mølledrift og skjæring av plank med en meget gammel oppgangssag. Alt drevet med vann fra bekkefossen som rant forbi plassen. Du kunne ellers få kjøpt kaffe, kaker, brus, pølser og slikt som hører til en slik anledning. Alt i alt en trivelig dag i Eggedal. SEF



RA Metallock®

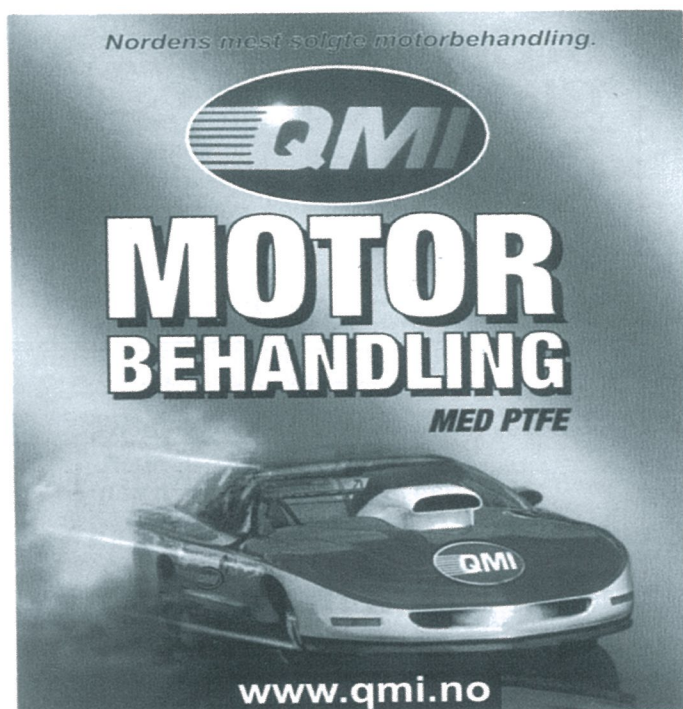
Metallock Norge reparerer sprekker i støpejern ved hjelp av Metallocking, syng av støpejern. Over 50 års erfaring! Kom til oss når du trenger hjelp til følgende:

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

www.metallock.no - din reparasjonspartner!

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

Nordens mest solgte motorbehandling.



**MOTOR
BEHANDLING**
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

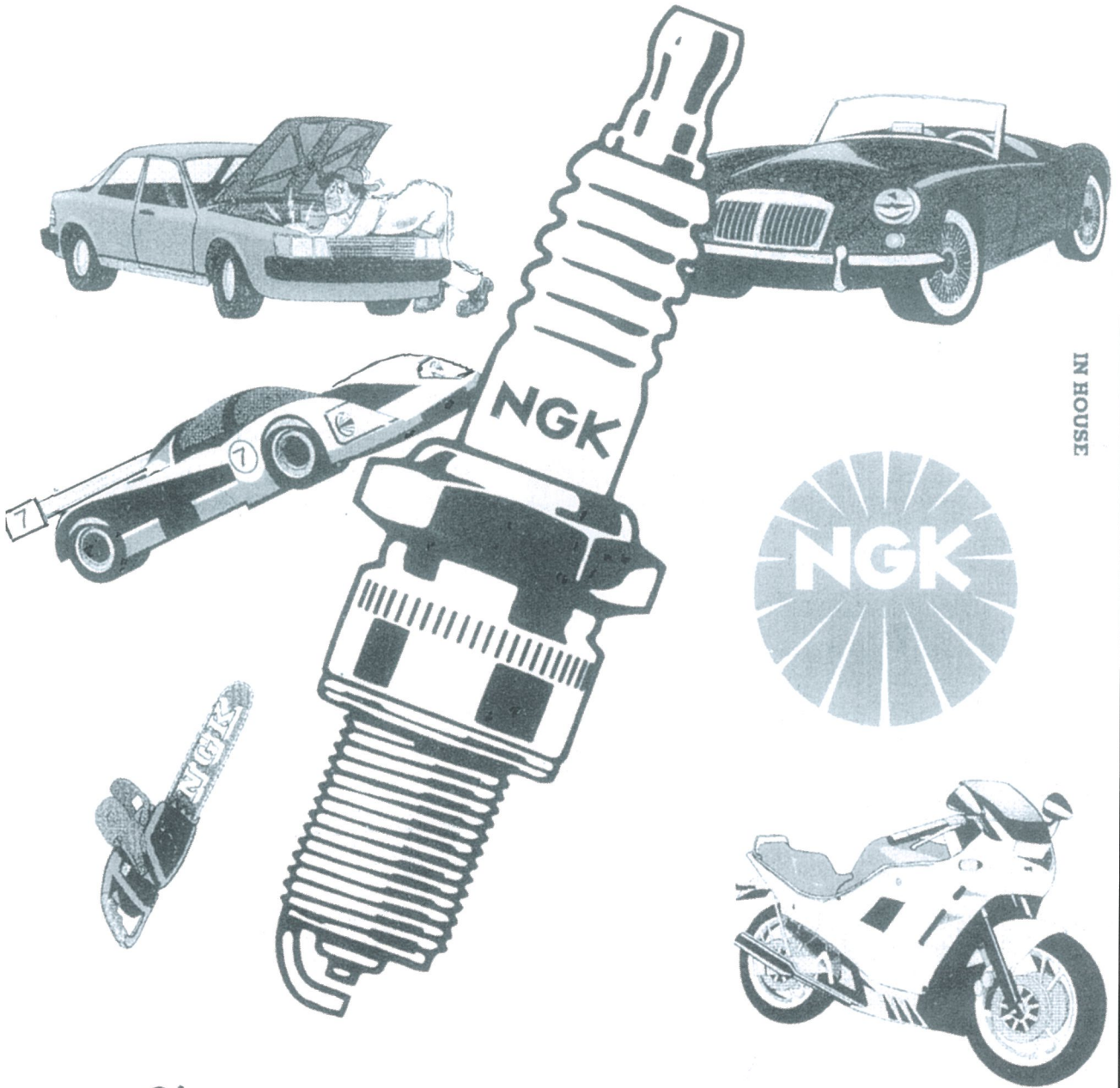
Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



THE NEW, FAST DAFFODIL
FULLY AUTOMATIC



PROBLEMLØSER'N



 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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





KJØP OG SALGANNONSER



INGEN ANNONSER KOM INN TIL DETTE NUMMERET

GRENLANNDSRALLY 2011



HVOR LENGE ER DET SIDEN DU SÅ 3 VOLGAER SIDE OM SIDE



Grenlandsrally som alltid blir arrangert på Kristi Himmelfartsdag var i år beriket med godt vær og stor deltagelse. Turen gikk fra Skien, ned til Langesund og endte som alltid i den flotte Brekkeparken. Siden det denne gangen var så mange biler

å velge i, tar jeg bare med Øst Europeiske biler denne gangen.



Det deltok tre Volga, tre IFA og en EMW, så det Øst Europeiske innslaget var markert. SEF.



Vi inviterer atter til festligheter.

ROCKERBOX-MESTERSKAP

Lørdag 5. november vil vi avholde fest og klubbmesterskap i rockerbox-racing. (Se regelverk og info i Motorhistorikeren nr 1 2011). Vi tar med våre bedre halvdeler og spiser og drikker i verkstedhallen på Burud. Vi starter **kl 18.00** og tenker oss serveringen utført i fellesskap på den måte at hver og en kjøper inn elementer til et spekebord. Vi fordeler innkjøpene noen få dager i forveien, og vil se til at alle betaler omtrent samme sum. De enkelte medbringer sine egne drikkevarer. Håper på solid deltagelse og mye godt humør i en ellers mørk og guffen tid.

Påmelding til Asle Wang, tlf 982 20 266.

MØLJELAG

Fjorårets møljelag ble en suksess selv om kuldegradene var så mange ute at vi måtte ha boblejakka på inne. Vi gjentar evenementet og arrangerer nytt møljelag for tørste og sultne **herrer**. I år som i fjor besørger vi mølja og den enkelte tar med sitt ildvann og mjød. Datoen er **lørdag 3. desember fra kl 16.00**. I fjor betalte vi kr 50,- hver og antar summen blir omtrent den samme i år.

Påmelding til Asle Wang, tlf 982 20 266 eller Odd Runar Holm, tlf 992 51 011.

Påmelding kan også gjøres på oppslagstavla på Burud.

Pga noe tvilsom historikk når det gjelder festdeltagelser ber vi om snarlig påmelding. Er ikke tilfredsstillende interesse registrert tre uker før arrangementene vil de bli avlyst. Ergo: Meld deg på omgående.



LOCOMOBIL 1926

Dette bildet er tatt av Olaf Karlsen i Numedal i 1938. Olaf var faren til Arild Karlsen og han eide bilen, en 1926 Locomobile fra rundt 1935 frem til 1948. Under krigen ble bilen gjemt bort på en låve. Olaf Karlsen var bosatt på Gullaug i Lier. Legg merke til haren som sitter midt i veien.



12 april 1985 - 12 april 2010. 25 år Rosinante og Paul



Det er jo engang slik i dette vi kaller livet, at noen kjente eller ukjente har gått veien før meg. Og ved sitt liv og sine valg har gitt meg tanker som igjen har vært utslagsgivende for hva jeg selv har valgt, i denne sammenheng på den automobile livsvei. Og når det gjelder mitt 25 år lange kjærlighetsforhold til Rosinante, er det klart at også mer eller mindre tilfeldig leste livshistorier har vært som et kompass å regne for meg. Historier om mennesker som gjennom store deler av sitt liv har beholdt kjærligheten til bilen sin. En følgesvenn de aldri ville svikte. Noe de ville eie til sin død.

Det kan godt være at disse menneskene, i likhet med meg selv, ikke hadde noen tanke for hvor lenge forholdet mellom bilen og dem selv skulle vare. Den gang de, som jeg, kjørte den "nyervervede" for første gang. Men minutter ble til dager. Dager ble til måneder. Og måneder ble til økte kilometer bak et ratt. Gjennom ulike årstider som himmelen gav - og gir.

Med stadig kurs mot nye mål.

For så å oppleve etter tid at en kjærlighet begynte å spire. En varme glødet mellom en selv og det som alle andre har hevdet, og fortsatt hevder, er en død ting. Men, som for noen av oss er levende. Ja, tillike en sjel, ett sinn, en forståelse, en trøst og en helhet. Et slags hvern mot ensomhet på veien videre.

Graham Greene undrer seg over i sin bok *Flukt*, "(...) hvordan de som ikke skriver, komponerer eller maler, kan klare å flykte fra galskapen, melankolien og den paniske frykt som er innebygd i menneskets situasjon" Nå er det jo ikke alle gitt å ha en kunstnersjel. Men kanskje flukten inn i forholdet mellom bil og eier kan gi oss noe likevel? Som så meget annet her i livet. Løfte mennesket opp fra en kanskje tung og mørk hverdag. Gi glede når melankolien truer seg bofast. Gi den gode galskap i stedet for den som smerter. Stunder av ro, når frykten kommer på avstand.

Jeg vet egentlig ikke. Til det er mitt liv for avsides.



Jeg har tapt for mye i både første, annen og tredje omgang til at svar kan gi liv videre.
Men, jeg kjenner jo en drøm blir til, kjenner en svak bris av glede,
kjenner at hjernens synapser bindes sammen til en deilig galskap,
når jeg leser om en av dem som har gått foran meg, i dette vidunderlige forholdet mellom bil og eier.

"Frøken Buick fra Frogner" ble hun kalt.
Jeg leste om den sigarrøykende, arkitektutdannede damen i Veteran & Sportsbil i 2001.
En historie så avgjort til glede. En velsignet inspirasjon til aldri å svikte Rosinante som kjærligheten har bundet meg til.
Hennes 1939 Buick business-coupè ble, synes jeg å lese, så mye kjærlighet til del i godt over 50 år, at de to ble som sanne ektefolk, nesten ett.
Så sammensveiset i et forhold det er vanskelig å beskrive.
Bortimot umulig å fatte for dem som ikke har opplevd det.

En annen, kanskje mer underlig historie, kommer til uttrykk ved å nevne engelskmannen Harold Carr.
En mann, en historie, en bil som, inntil nylig var lite kjent.
I 1955 kjøpte han sin 1937 Bugatti type 57 S Atalante.
En vakker og sjelden Bugatti som Dr. Carr kjørte i fem år før han,
i 1960, parkerte den i garasjen - for godt.
Og der ble den funnet av hans nevø etter doktorens død i 2007.

Det er vel å dra det for langt å sammenligne kjærligheten til sin bil mellom den, etter hvert eksentriske Harold Carr og sigarrøykende Frøken Buick?
Ennskjønt historien forteller om et merkelig og sjeldent forhold mellom bil og eier.
Ei preget av likegyldighet, tror jeg, tross lukket garasjedør.

Heller av noe som fortalte ham om annerledes kjærlighet.
I mitt enfoldige jeg, drømmer jeg om at han, tross alt, noen ganger, besøkte sin elegantier i garasjen, og hvisket den noen ord i det franske øret.

Dette er to av kanskje få stjerner som lyser på himmelen
når jeg tenker på mitt samliv med Rosinante.
To som, dog på forskjellig vis, har fortalt at en bil ikke bare er metall, gummi og elektronikk.
Men som tvert imot, slik jeg kjenner det etter 25 år med Rosinante,
har opplevd bilen som en del av seg selv. Som et bilde av seg selv.
Frøken Buick som den sigarrøykende utadvendt kjørende.
Harold Carr, den eksentriske innestengte, med kronjuvelen parkert i garasjen.

Siden jeg aldri fikk møte Frøken Buick og Harold Carr, forestiller jeg meg at jeg kunne invitere dem til middag. I likhet med dem Günter Grass inviterer, i sin selvbiografi Når løken skrelles,
"(...) de som døden har bevilget permisjon. Først kunne jeg som vert og kokk servere gjestene en fiskebuljong kokt av torskehoder og smakt til med fersk dill. Så kunne jeg diske opp med lammestek spekket med hvitløk og salvie til linser, med aromatisk meriansjy. Avsluttet med geitost og nøtter. Med akevitt – bredfulle glass – kunne man så ha klinket og raket ned på verden."
Eller for oss tre, også raket ned på de nye sjelløse automobilene.

For til felles har vi et liv, en bil, en kupé hvor det har vært latter og gråt.
Glede og fortvilelse. Kjærlighet og likegyldighet.
Rosinante, en legende i Skandinavisk 2CV historie, skrev en dansk venn.
Rosinante som har ført meg til vakre steder og gode mennesker.
Rosinante, en gang i aftenbønnen til et lite barn.
Rosinante som har vist meg at selve veien er målet. Her og nå.
En stille bønn gjennom lyd og støy: Nyt meg. Kjør meg med kjærlighet.
Vis vår samhörighet og lidenskap.
For lidenskapen er som flyktninger, de krysser grenser uten spor, og søker ly hos hverandre.
Et Astri Lindgrens "du och jag..."
Kan hende Frøken Buick opplevde det samme som meg når hun tente sin sigar og kjørte avsted i sin business-coupè?
Levde det samme i Harold Carrs eksentriske sjel og sinn?
Mulig han trodde kjærligheten best ved å parkere sin Bugatti for godt den gang?

Menneskenaturen har jo en kime av utroskap i seg. En stakkarslig tro på at alt er bedre et annet sted.
En like stakkarslig og loslitt mann stirrer ut i natten og drømmer om en annen bil.
Vakre linjer. Eldre år. Annen lukt. Nytt liv.
Skal Rosinante, spør jeg meg selv, være et stengsel for en Traction Avant Normale?
Skal jeg om 30 år sitte etsteds i mitt arme 85 år gamle liv og tenke at det var da som bare faen...
Ingen etterlengtet Traction, tur/retur Nordkapp, i det livet som ligger bak meg.
Ikke en gang å kjenne et ørlite drag av kjøreturene til Francois Lecot i 1935 og 1936.
Hele 400 000 km på 365 dager i sin kjære Traction Avant. Hver dag, tur/retur Paris – Monte Carlo.
En sjelden rekord, gjort av en sjelden mann.

Men så, nesten med ett, ja som i et blink:
Er det ikke noe heroisk, noe beundringsverdige over kjærlighet som var, er og blir?
En kjærlighet som tåler alt. En kjærlighet som sier ja til hverandre. I uker, måneder og år.



Min gode nabofruer var gift i over 60 år før hennes elskede gikk bort. Det gir kjærligheten perspektiv. Frøken Buick elsket sin business-coupè nesten like lenge. Er det ikke så vi fremdeles fornemmer sigarlukten i karetten? I en fantastisk bok om "Samleren" Jan Tølfbsby, står det skrevet om hans 1914 Hupmobile som har vært hans følgesvenn i over 50 år. Og som han kjørte trofast, inntil nylig, så lenge helsen tillot det. Dette som varer... lenge...

En kontrast til kjøp og kast. Til kjøp og bytte. Stadig videre. Ingen ro.

En Opel i går. En Citroën i dag. Og en Mercedes i morgen. Nei, jeg vil være en Frøken Buick. Jeg vil tilhøre Jan Tølfbsbys verden.

Ta innover meg Harold Carrs eksentriske forhold til sin Bugatti.

Som kjærligheten til min hustru, ønsker jeg varig liv for Rosinante og meg.

Den ubeskrivelige gleden jeg kjente 12 april 1985 når jeg kjøpte henne helt ny, skal få leve og blomstre videre.

Ja, for å låne ord fra et av Jens Bjørneboes vakre dikt: vokse seg "(...) som et av disse meget store trær, som ikke brytes ned av vind og vær."

Jeg vil at mine syv loggbøker fra vårt samliv skal fortelle litt av historien.

I dag angrer jeg på at jeg ikke har skrevet mer gjennom år. Fortalt mer om vårt liv langs veiene.

Så det er noen gjøremål med bilen og noen vakre minner som holder en rød tråd i sin lune hånd.

Det har i hvert fall aldri vært andre enn henne og meg. Og skal aldri, gud-hjelpe-meg, bli det heller.

Om Rosinante en dag, måtte Gud forby, skulle bli aske, vind og jord, blir det aldri noen ny 2CV. Aldri!

Det er bare en Rosinante. Dør hun, finnes det ingen erstatning. Ingen som kan gjøre henne rangen stridig.

Ingen 2CV som kan fange meg i samme kjærlighet.

En kjærlighet gjennom 225 000 kilometer lange veistubber.

For igjen å sitere Graham Greene, og nå hans bok Monsignor Quiote og dennes forhold til sin Seat, med navn Rosinante:

"Den har fulgt meg gjennom mang en strevsom dag, og jeg ber til Gud om at den må overleve meg.

Så mange av hans bønner var forblitt ubesvarte at han gjorde seg håp om at denne ene bønningen, hele tiden måtte ha dvelt som voks i Det evige øret."

Dere må ha meg tilgitt at jeg enda ikke har nevnt et annet automobilt kjærlighetsforhold under de hellige vinkler.

Jeg kunne vel saktens nevne forholdet mellom en dansk Dyane og Mehari og deres piperøykende, vidunderlige eier. Skrevet litt om en blå, unnselig 2CV ved Mjøsas bredd som, har vært i familien siden 1967, og som stadig tutler sine mil. Men siste terningkast ender på Preben og Inger Hildebrandts Mehari i denne anledning.

En dansk registrert sådan som ble, tror jeg, påført sine sorte nummerplater da bilen var ny i 1970.

Siden har den, og dette er også en velsignet side av kjærligheten mellom bil og eier, rullet over

900 000 km. Og er stadig i vigør.

Så har, bevares, sentrale organer blitt skiftet ut underveis.

Men slik er det jo med alt som lever et iherdig liv.

I vind og stille. I sol og tåke.

Så vil jeg avslutningsvis fortelle at Rosinante er født 20. juni 1984 på Citroënfabrikken i bydelen Levallois-Perret, utenfor den franske hovedstad, Paris.

Som overligger fikk hun, for meg, et ennå ukjent liv hist og her, inntil vi møtte hverandre hos en Citroënførhandler.

Der stod hun. Ren. Urørt. Rød. Vakker. Uimotstælig.

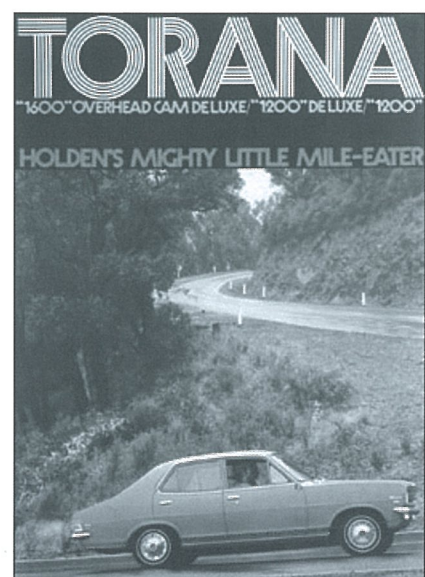
Paul Weber Gellein

HØSTNØTT

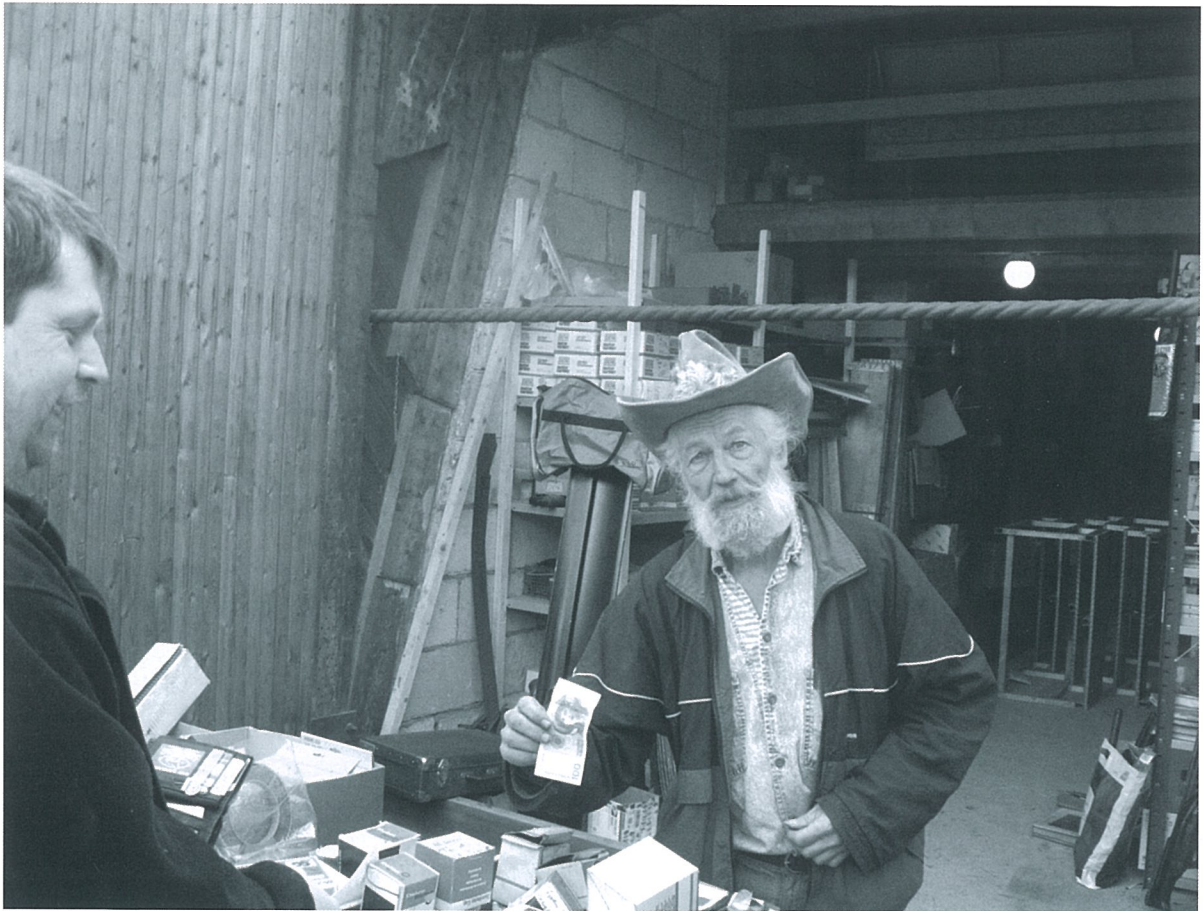
Hvilket bilmerke er dette?



Dersom du leser Classic Motor, er det mulig at du har sett denne artige pick-up-en tidligere.



MARKED PÅ BURUD



Klubben arrangerte den 18. juni det fjerde markedet på Burud, et marked som må betegnes som vellykket selv om værgudene heller ikke denne gangen var helt på arrangørens side. Klubben begynner å få en viss erfaring rundt det å arrangere markedet, og Kåre Johnsen er her en helt sentral person som har god kontroll og som vet hva som skal til. Selv om de dårlige værmeldingene trolig skremte vekk en del selgere, hersket det god stemning og praten gikk livlig selv om de besøkende til tider måtte trekke under tak for å søke ly. Klubben får mye ros for at markedet kjører en ren profil, fritt for kopper og kar. Det som kanskje noen kan oppleve som litt negativt, er at markedet er litt mindre "familieorientert" enn andre markeder. Men, med den plassen vi rår over, er det nok lurt å fortsette som hittil. Vi hadde på forhånd bestemt at alle biler, også veteranbilene, måtte parkere nede på avfallsplassen. Men på grunn av været som rådet denne dagen, var det likevel en del som slapp inn med gammelbilen. Langtidsvarslet fra yr.no melder om bedre vær neste år! KT



FLERE BILDER FRA BURUDMARKEDET.

BRANNBILTREFF I OSLO



MODUM KOMMUNES RESTAURERTE WILLYS

Den 25. juni ble det arrangert et landstreff for brannbiler i Oslo for andre gang. Det første treffet ble arrangert i 2007, og rundt femti brannbiler fra hele Sør-Norge hadde funnet veien til Oslo.

Lørdag ble det kjørt parade gjennom Oslos gater. De fleste bilene startet fra Jordal stadion, og de eldste bilene dannet fortroppen da bilene nådde Stortorvet.

En hestetrukket brannstige var forresten også med i kortesjen. Vi hadde selv gleden av å være passasjerer i Modum

Brannvesens '57 Willys, og det var utrolig morsomt å oppleve den positive stemningen som rådet i Oslo sentrum denne dagen. Sirener og blålys og femti blankpussede brannbiler på rekke og rad. Lite visste vi om det som en måned senere skulle skje i hovedstaden vår, noe som kanskje ville medført at et arrangement som dette ikke kunne gå av stabelen.

Det var forresten deltagere både fra Malmø og København, og disse hadde ankommet med ferge fra den danske hovedstaden. Flere bilder s.29
KT



Resultatliste Spiral løpet 2011

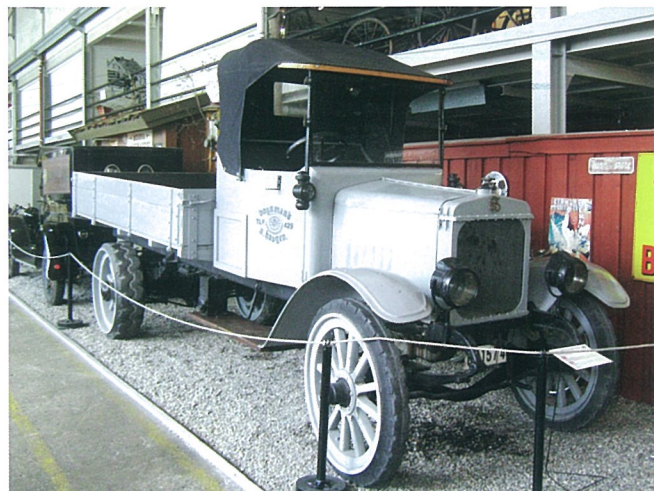
Plass nr.	Start nr.	Navn	Bil	Lodd	Gram
1	92	Sølve Wang	Chevrolet	4	1200
2	60	Per Løken	Chrysler 50 Touring	8	350
3	20	Eirik Øyasæter	Saab 95	11	400
4	22	Thor Simonsen	Morgan pluss 4	11	720
5	58	Olav Eugernes	VW Kubelwagen	15	225
6	4	Helge Djupvik	Opel GT	16	625
7	19	Pål Enersen	Volvo 142 DL	16	650
8	12	Roar Fossum	MGB	17	475
9	45	Runar Lund	Opel Kapitan	17	700
10	77	Frode Henriksen	Fiat 1400A	18	440
11	67	Hans Glesne	Citroen Ami 6	18	600
12	94	Erik Gjermundsen	Messersmith kr 200	19	280
13	13	Knut Fredrik Sørhusbakken	Austin Healey	19	980
14	37	Paul Weber Gellein	Citroen 2CV	20	800
15	34	Geir Åge Lia	Vauxhall firenza	22	450
16	59	Morten Høyseth	Triumph TR6	22	300
17	82	Jørn Braathen	BMW 1600	22	270
18	79	Kari Anne Gran Henriksen	Jaguar MK 2	23	480
19	18	Sæbjørn Nærø	VW 1303 Cab	23	455
20	15	Nils Henrik Andersen	Opel Blitz	24	750
21	88	Øyvind Sørby	Buick 56C	24	1045
22	91	Asle Wang	Ford A	25	482
23	2	Ottar Hansen	MB 200	25	350
24	97	Arild Trolsrud	Tempo Sport	25	900
25	93	Tomas Lyngroth	Ford V8	26	450
26	81	Knut Glesne	Citroen 2CV	26	703
27	64	Thomas Sundberg	Ford Fourdoor Sedan	28	550
28	50	Lars P Skau	Ford Thames	28	450
29	6	Thorbjørn Skoli	Opel Rekord	29	450
30	14	Arild Karlsen	Opel P4	29	750
31	86	Maiken Lund	Morris Minor	29	850
32	80	Tore Bergheim	VW 1200	30	360
33	57	Trond Andersen	Triumph TR 6	30	730
34	26	Morten Aase	Ford Mustang	31	450
35	75	Gudbrand Strømmen	Triumph Spitfire	31	650
36	23	Gunnar Kristiansen	Buick Spesial	31	350
37	43	Roy Hafslie	Skoda 1000 MB	31	223
38	38	Pål Sandli	Chevrolet Corvette	32	600
39	70	Reidar Hagen	Morgan 44	32	400
40	7	Terje Jakobsen	Austin Cambridge	32	370
41	25	Geir Einar Enersen	Austin Healey	32	350
42	30	Rolf Viktor Aansen	Saab 96	32	700
43	90	Oddmund T Lien	Opel Kapitan	33	700
44	68	Arne K Røren	Citroen D	33	800
45	31	Per Enerhaugen	Opel Olympia	33	850
46	71	Bjørn Sønju	Renault Caravelle	34	580
47	73	Per Langøy	Jaguar XK 150	34	400
48	85	Tor Olav Stræte	Renault 15	34	678
49	39	Tove Torgersen	MG TC	35	470
50	54	Karl Thomas Lyngroth	Fiat850	35	420



51	24	Henrik Scott Forsberg	Delorean DMC 12	35	650
52	74	Rune Mejlgaard	Ford Cortina	35	710
53	16	Klaus Nærø	Austin Healey	37	448
54	33	Bjørn Syvertsen	Tempo Sving	37	300
55	61	Tom Christensen	Austin 1300	37	150
56	100	Geir Inge Bjørnes	VW Boble	38	500
57	47	Sverre Dogger	Ford T	38	328
58	96	Morten Finborud	DMW F91	38	270
59	11	Yngve Pettersen	Chevrolet Corvette	38	750
60	35	Tor Niri Lia	Vauxhall Viva	38	225
61	51	Leif og Sissel Lobben	Ford Thames	39	480
62	55	Ole Kristian Ulland	Ford Mustang	40	410
63	32	Erling Haraldstad	Bianchina	41	500
64	69	Kjell Arne Grønhovd	Ford Cortina	41	550
65	53	Knut Ellingsen	DAF 66	41	750
66	42	Hans Brodahl	Ford Thames	42	440
67	9	Jo Enersen	MGC	42	650
68	87	Espen Glesne	VW	42	750
69	46	Bjørn Lund	Chevrolet Master	43	535
70	29	Jan Rype	Ford Mustang	44	550
71	10	Roar Martinsen	MB 190	44	450
72	56	Moten Gabrielli	Buick 66	44	620
73	17	Stephanie Aakervik	Fiat 500	44	365
74	89	Dag Smitt	Ford Granada	44	700
75	52	Bjørn Horgen	MGB	45	740
76	48	Brian Hansen	Volvo 142	46	600
76	62	Atie & Odd Tore Saligerud	VW 1303 Cab	46	600
78	1	Tore Woldstad	Ford A spotscoupe	46	750
79	41	Pål Johnsen	BMC Mini	46	860
80	99	Ole J Stangjordet	Opek Rekord	47	350
81	95	Mary Ann Gjermundsen	Messersmith kr 200	47	300
82	5	Bjørn Djupvik	Opel Manta	47	750
83	21	Tom Bryhn	Buick 56c	47	780
84	36	Ole Jacobsen	Ford Transitt	48	350
85	28	Jan Sandholdt	Terraplane	48	680
86	3	Hilde Sandnes Olsen	Ford A	48	280
87	8	Frida Eggum Jakobsen	VW Boble	49	400
88	76	Henrik Persson	Lotus Esprit	50	0
89	49	Bente Mariann Fjuk	Chevrolet Bek Air	51	600
90	72	Svein Olav Bergh	Ford A	51	380
91	84	Ola Grinde	Ford Taunus	53	450
92	44	Arne Kristian Kroken	Ford F150	53	800
93	78	Per Gran Henriksen	Chevrolet Corvette	53	1000
94	83	Inge Braathen	BMW 2000	54	280
95	66	Sigmund Granli	Chevrolet Ble Air	58	430
96	27	Steinar Riisnæs	MB 220 SE	63	450
97	40	Bjørn Treholt	Rover 60	70	900
98	63	Bjørn Larsen	Landrover	Brutt	Brutt
99	65	Eva Hansen	Ford Cortina	Brutt	Brutt
100	98	Frode Schiøtz	Alfa Romeo 1750GT	Brutt	Brutt



Rariteter på Lillehammer bilmuseum



Walker el.bil, Tråbil, Hanomag, Stavern lastebil,
Troll og Strømmen El.bi.



B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

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



NÅ KOMMER VINTEREN SNART

Redaktører for neste **MOTORHISTORIKEREN**

E.Storstrøm Tlf.22 29 54 61

C.Christensen Tlf.66 78 35 97

E-post:

SEND INN STOFF FØR 15. november

