

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPTEMBER 2012 - 41. ÄRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

Cruising i Tidaholm – fotograf Øivind Langeland





Motorhistorisk klubb - Drammen

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

Geir Åge Lia
Tangengata 2
3053 Steinberg

Varamann:

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

Forsidebildet: Fra Tidaholm, fotograf Øivind Langeland

Redaktører for dette nummer har vært:

Thorbjørn Formo
Terje Finnerud

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

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

Løpskomite:

Ole Nybo 930 31 736
Roy Hafslie 928 52 822
Erling Dagslett 31 28 49 84
Erling Storstrøm 974 26 207

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
Jonny Hornbøll Olsen 90723902

Burudkomite:

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

Museumskomite:

Kjell Thon..... 901 66 954
Svein Erik Finnerud 32783983

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@mhkd.no

Bladdistribusjon:

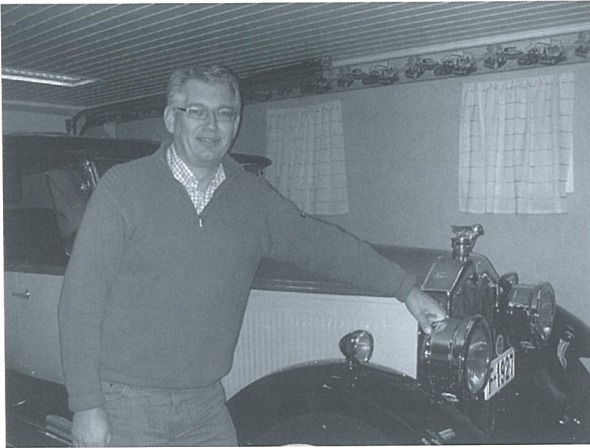
Bjørn Themte 909 46 881
Helge Andersen 909 87 924

Redaktører i 2012 er:

Mars: Morten Franer
Juni: Kjell Ødegård/Tor Stein Hella
September: Thorbjørn Formo/Terje Finnerud
Desember: S.E.Finnerud/K.Thon 32783983/90166954

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 jammen denne sommeren på hell også. Noen klager på været, men jeg er faktisk fornøyd jeg. 14 dager på Tjøme med bra vær var ikke ille. Dog kunne det vært varmere, men fint vær var det. Asle la ut på vår utmerkede hjemmeside vår tur til Bornholm med MG'en, og videre opp gjennom Danmark. Fin tur hvor Bornholm helt klart ga mersmak til et nytt besøk.

Hjemmesiden som jeg så vidt nevnte har blitt kjempeflott og levende. All honnør til Asle for denne jobben.

Juni ble en travel, men suksessfull måned for klubben med kjempebra mediedekning. Den åpne dagen på Burud ble kjempesuksess. Likeledes sportsvogntreffet og markedet. Dessverre regnet tohjulingstreffet bort, men jeg håper inderlig de prøver igjen.

Vi er 40 år i år. Jubileumsfest blir det. Se inne i bladet. Her er det priser som gjør at alle kan delta. Klubben sponser med en god slump som gjør at flest mulig kan komme. Det håper jeg virkelig dere gjør. Vi skal ha en skikkelig markering, men det avhenger faktisk av at dere kommer for at vi skal kunne lykkes. Meld dere på!

Tor Stein og Bjørn prøvde å arrangere en jubileumstur nå i høst. Veldig bra opplegg. Hvor mange meldte seg på? **En - og det var meg.** Håpløst dårlig. Hvorfor blir dere ikke med på dette? Dette er noe jeg ikke skjønner. Jeg håper virkelig jeg ikke blir like skuffet til jubileumsfesten.

Spiralløpet er avviklet når dette bladet kommer ut. Vårt hovedarrangement. Jeg vet løpskomiteen er godt forberedt så jeg håper været blir med oss og at vi får en kjempefint løp.

Når dette skrives er det 2 dager siden Vår Herre prøvde å slette ut Eikerbygdene. Utrolige ødeleggelser. Så langt har jeg ikke hørt om at noen av våre medlemmer har blitt hardt rammet. Jeg har vært på Burud i kveld. Via omkjøring på smale veier kom jeg frem. Hos oss har det gått bra, men ikke langt nede i veien hadde garasjer rast sammen og biler lå nede i steinura. Et trist syn.

Jeg håper vi får en flott høst

Jan Roger

FRA REDAKTØRENE

Vi er to nye, ubeskrevne "blad" som har kastet oss på dypt vann og redigert dette bladet. Vi håper det har gått sånn noenlunde.

Vi synes vi kan kalle oss en miljøbevisst redaksjon – to av artiklene er nemlig resirkulert. De fleste av historiene om dyrlege Grylling har nemlig stått i "Gamle Modum", som er tidsskriftet til Modum Historielag, mens historien om Jawa'n har stått i Jawa-CZ-nytt, som er medlemsbladet til Jawaklubben.

Det er ikke bestandig like enkelt å skaffe stoff, men hvis en og annen av medlemmene skrev litt om ett eller flere av sine kjøretøy eller prosjekter ville vi straks hatt mer. Så derfor - en liten oppfordring – ta pennen fatt!

En som stadig er flink til å bidra med spennende stoff er Øivind Langeland – en stor takk til ham! Dette bladet er kanskje litt annerledes enn tidligere, det er litt mer motorsyssel-stoff – og vi har spredd noen lokale småhistorier rundt omkring (i tillegg til "Grylling"). Vi håper det faller i god jord!

Ellers har jobben med dette bladet sørget for at vi har en stående invitasjon til prøvetur med Snow-Trac'en til Gullik Støvern til vinteren hvis forholdene blir bra. Vi lover en reportasje om det seinere.

Terje og Thorbjørn



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.

Rekvisitapriser



Vognmerke for bil	Kr 400
Slipsnål	Kr 20
Klistremærke 1 stk	Kr 10
Klistremærke 3 stk	Kr 25
Jakkemærke	Kr 20

Ta kontakt med klubbens kasserer.

Prisene gjelder så langt lageret rekker.

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.

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

Motorstopp

En lastebilsjåfør fra Drammen var på tur sørover langs "Sørlandske", som det het, da han fikk se to yngre damer som hadde fått motorstopp i veikanten. Han stoppa for å hjelpe til. Damene var veldig takknemlige for hjelp og åpnet villig panseret på den helt "døde" bilen. Lastebilsjåføren oppdaga raskt grunnen til motorstoppen – den ene ledningen til coilen hadde hoppa av. Han lurte ledningen på plass uten at damene registrerte noe som helst.

Så dukka han opp fra motorrommet og sa: "Si meg - snakker dere noe med bilen deres, da?" Damene så ut som spørsmålsteget og de måtte nok innrømme at å snakke med bilen sin – det gjorde de nok ikke. "Neivel", sier lastebilsjåføren, "det er nok det som må til!". Så åpner han tanklokket og skriker ned i tanken: "Nå må du til h..... se å starte, da!"

Når sjåføren så vrir om nøkkelen går bilen som en drøm.

Noen dager seinere dukka historien opp i DT & BB under overskriften "Magi på Sørlandske".



Cruising Tidaholm

Av Øivind Langeland

Lørdag 7. mai var det duket for den tradisjonelle "Motorlørdagen" i Tidaholm. Arrangementet samler eiere og beundrere av amerikanske biler fra store deler av Sør-Sverige til et gedigent treff, der hovedhensikten er å vise egne, og -ikke minst- å se på andres "dollarglis".

På formiddagen var "Gamla Torget" og de omkringliggende gatene i Tidaholm fylt opp med et variert og vakkert utvalg av USA-cars fra 30-tallet og opp mot nokså nyere årganger, men med hovedvekt på 1950, '60- og '70- årganger. De som hadde oversikten fortalte at 160 biler og nær 100 motorsykler sto utstilt, og like mange stolte eiere svarte mer enn gjerne på spørsmål fra motorinteresserte beundrere.

Vi merket oss at det var spesielt mange Cadillac's blant deltagerne, men ellers et meget bredt utvalg av merker fra landet "over there".

Om kvelden startet den populære "cruisingen", hvor bilene kjørte i en endeløs strøm gjennom Tidaholms gater. I år deltok omlag 1000 (!!!) kjøretøyer, og cruisingen foregikk helt til midnatt i den fine men noe kjølige vårkvelden. De ekstra mannskapene politiet hadde innkalt fortalte at alt foregikk på "et lugnt och trävligt sätt".

Arrangør for det tradisjonelle treffet er motorklubben Labbås Car & Bike, som garantert kommer til å gjenta suksessen også neste år.

Bildene fra arrangementet finner dere på forsiden, side 2, nest siste side og baksiden.

Lekkasje

En Vikersunding kjørte lastebil for et lokalt sagbruk. Denne karen var nokså tørst og det gikk med en del øl i løpet av arbeidsdagen. Heldigvis gikk dette bra, han var aldri innblanda i noen alvorlige trafikkuhell. Et problem ved inntak av mye øl er at mesteparten av det må ut igjen (øl er egentlig noe vi bare har "til låns"). Heldigvis kjørte han en gammel lastebil med store rusthull i gulvet, så han kunne bare sitte rolig i setet og slå lens ut gjennom gulvet.

En dag, mens han stod parkert i Vikersund, kom ei dame bort til bilen: "Det renner under bilen din!"

"Å", sier sjåføren tørt, "det stopper snart!"



JAWA'n

Av Thorbjørn Formo



I hjembygda mi, Snarum, har vi en av de få gjenværende offentlige badstuene på Østlandet. Tidlig i forrige århundre var helsemyndighetene opptatt av den dårlige hygienen i Norge. Den manglende hygienen førte til dårlig helse og ga grobunn for infeksjonssykdommer som tuberkulose og tyfus. Fra 1920 og fram til krigen ble det derfor bygd offentlige badstuer i nesten alle bygder i Norge. På tross av det påstås at i 1947 badet nordmenn i gjennomsnitt 2-3 ganger i året (jeg syns jeg har merket noe etterslep på treff!). Badstuene ble i mange år flittig brukt, men etter som Ola Nordmann fikk egne bad utover 50- og 60-tallet hadde badstuene utspilt sin rolle. Mange av dem ble gjort om til hytter mens andre bare forfalt i stillhet.

På Snarum har vi altså ei velholdt badstue som vi bruker hver fredag i vinterhalvåret og som vi er mektig stolte av. Vi påstår at, bortsett fra kjerka, er vi den siste kulturinstitusjonen på Snarum. Jeg tror ikke vi er spesielt møkkfeldige, men vi sitter nå der og løser verdens-problemer, diskuterer kanskje litt politikk og forteller skrøner. Etter badstua kommer det beste med hele badinga, nemlig total avslapping og inntakelse av iskalde forfriskninger – og kanskje noen flere skrøner eller litt bygdesladder.



Så – en fredag høsten 2004 dukka det opp fire ukjente karer som hadde vanskelig for å gjøre rede for seg. Ikke fordi de var fulle, men på grunn av språket. Tre av dem var estlendere og en var finne. De drev og satte opp et laftehus i distriktet og hadde hørt om badstua. Dette var karer som kom fra land med stolte badstutradisjoner og som følte at de ”kom hjem” når de fant ei badstue. De ble godt tatt imot og var faste gjester hver fredag så lenge de jobba i distriktet.

En fredag (nå nærmer jeg meg endelig kjernen i historien!) satt vi i garderoben og nøt russisk vodka og estisk spekepølse som kara hadde med seg. Stemningen var god og språkproblemene ble stadig mindre! På en eller annen måte fikk de greie på at jeg var motorsykkelman og jeg fikk tilbud om en nydelig (?) restaurert IZH. ”Ikke så spennende”, sa jeg, ”men hvis dere kan skaffe meg en JAWA 350 så er jeg interessert”. Jeg hadde aldri eid en JAWA, men en kompis av meg hadde en 1960-modell JAWA 125 i åra rundt 1970. Denne sykkelen likte jeg godt, på tross av at jeg kjørte både riskoker med blikkboksramme (Suzuki 120) og Tempo Cross med gummiramme på den tida. Jeg hadde altså aldri satt mine bein i en JAWA 350. Men jeg hadde lenge tenkt på å skaffe meg en driftssikker bruksveteran som kunne brukes på veterantreff og en JAWA 350 var ett av alternativene jeg så for meg (et annet alternativ var en ensylindret, engelsk 500.....!).

”Javel”, sier Kalev, som var en stille og forsiktig kar, ”jeg har en JAWA 350. Den fikk jeg tillatelse til å kjøpe når jeg ble dimittert etter at jeg blei såra i krigen i i Afghanistan i 1977”. ”Jaså”, sier jeg – og er egentlig mest interessert i å få ham til å fortelle om den Sovjetiske krigføringen i Afghanistan. ”Ble du såra i kamp?” spør jeg. Kalev viser fram leggen sin og sier: ”Trafikkulykke!”. Beinnet var arrete, skeivt og stygt og plaget ham nok. Men – beinet sørget for at han fikk kjøpetillatelse for JAWA’n. En JAWA bak jernteppet var høystatus, den hadde mye bedre kvalitet enn det meste av det andre man kunne kjøpe. Som kjent måtte folk stå på venteliste i årevis bak jernteppet for å få kjøpt kjøretøyer av tvilsom kvalitet.

Men – spekepølsa smakte godt og styrkedrikken var bra – så plutselig hadde jeg kjøpt JAWA’n. Sykkelen hadde en eier (Kalev), var pent behandlet og var komplett og fin (!?). Vi satte opp en kjøpsavtale, prisen var kr. 3000,- og gutta skulle ta med sykkelen hit neste gang de var hjemme. De skulle ha med papirer og sørge for transittfortolling når de passerte landegrensene.

Et lite sidesprang - Kalevs fulle navn var Kalev Vall – et fantastisk navn hvis vi tenker på det store finske helte-eposet som heter ”Kalevala” (Estland har et språk som er nær beslektet med finsk). Det påstås at dette nasjonale eposet var med og styrket den finske nasjonalfølelsen og sørget for at Finland brøt med Russland og erklærte seg uavhengige i 1917 – når russerne var opptatt med revolusjonen sin. Det er også sånn at vi nok har plukket mange av våre egne folkeeventyr fra Kalevala. En annen som har plukket mye fra Kalevala til sine bøker er den britiske, kvinnelige forfatteren J.K. Rowlings som altså har skrevet om Harry Potter.

Tilbake til historien – lørdag morgen, under frokosten – litt uggen (spekepølsa var for salt?) – måtte jeg fortelle fruene at jeg nok hadde dratt på meg enda et prosjekt. Fruene ble mørkere i blikket og minnet meg på at jeg jo hadde en del andre, uferdige prosjekter i garasjen (garasjen er på 65m²). Blikket ble ikke lysere da jeg kunne fortelle at jeg hadde handla JAWA’n usett og i fylla på badstua. Men siden sykkelen var komplett og fin kom det sikkert ikke til å bli mye arbeid eller kostnader med å få den på veien (!!!!!!!). Hadde fruene hørt leksa før?

(fortsettes på side 10)





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!

Dårlig vei

På vest-sida på Snarum var veien på 60-tallet i dårlig forfatning. Det var grusvei og det var mye dumper og hull i veibanen. Ei kone tok bussen en dag for å komme på butikken, men hun syntes nok veien og komforten var nokså dårlig. Tilslutt sier kona til buss-sjåføren: "Her rister og skumper det så fælt at det er så vidt det går an å sitte på et lite hårstrå, her." Sjåføren sa ikke noe før de kom over på den fine, asfalterte riksveien på øst-sida. Da kom det tørt: "Nå kan du sitte på hele tusta!"



Etter noen uker var blikket hennes heldigvis lysere (jeg sier ikke hvordan jeg fikk det til!) – og gutta ringte og sa at nå kunne jeg bare komme og hente sykkelen. Jeg dro av gårde med bil og henger og lurte på hva jeg hadde gjort – jeg visste ikke engang hvordan en 1977-modell JAWA 350 så ut!

Det første jeg fikk se når jeg kom inn i guttas leilighet var en svær euro-pall med øl! ”Vi skal jo være her i fire uker og jobbe!”, sa de. Etter hvert måtte de innrømme at de nok hadde tatt med seg litt brennevin også (20 liter) – fire uker er lang tid. ”Og transittfortellinga.....?” sier jeg skeptisk.

Det hadde heldigvis gått bra. De hadde ikke tatt sjansen på å stoppe ved den norske grensa med alt fluidiumet de hadde med seg, så de hadde dratt til leiligheten sin og tømt bilen før de dro tilbake til Charlottenberg og fikk stemplet papirene.

Uansett – dette var karer som kunne pakke – fire mann, snekkerverktøy, masse bagasje, en pall øl, sprit og en JAWA 350 i en gammel VW Caravelle.

Og sykkelen.....?

Den så relativt komplett ut fordi om forstillinga ble levert løst ved siden av. Noen hadde kjørt cross med den for 10-15 år sida - uten å vaske den etterpå. Men, jeg var nok forberedt på at den ikke var strøken og tok den med meg hjem. Skiltet på ramma viste at det var en 1977-modell 634-3. Ganske raskt ringte jeg Rudolf Saxegård som skaffer deler og kan det meste om Jawa. Han kunne fortelle at dette nok var en sjelden fugl i Norge. På slutten av 70-tallet var motorsykkelsalget steindødt i Norge og JAWA var ikke akkurat det mest lettsolgte. Disse årsmodellene ble derfor ikke importert hit i det hele tatt. På 80-tallet ble det importert noen 634'er og et par av disse finnes i JAWA-klubben. I tillegg har Rudolf en fin 1976-modell i sin samling.

Gaffelen viste seg å være uoriginal, det var en CZ-crossgaffel hvor forhjulet bare var hekta på plass. Bremsetrommel og innfesting passa ikke, så her måtte det lages spesialgreier. Sykkelen var altså ikke original så jeg valgte å skru den sammen med en del deler jeg syntes var fine. Det var sånn vi bestandig gjorde før. Etter å ha sett ”Easy Rider” med Peter Fonda og Dennis Hopper utallige ganger i 1969 dro jeg hjem og satte ”Gøteborg-styre” på Tempo Cross'en. Et ”Gøteborg-styre” kalles i dag ”apehenger” og er et vanvittig høyt og bredt styre som gjerne brukes på amerikanske skrapjerns-motorsykler og gjør at føreren sitter med armene over hodet og fanger all fartsvinden omtrent som en fallskjerm eller en blekksprut (spesielt stilig hvis du fra naturens side er litt krum i ryggen). Jeg syntes nok Tempo'en var kjempetøff, blå metallic lakk, crossdekk, nummerplater, høy cross-potte, cross-sete, apehenger og krum rygg. Kanskje ikke rart at jeg syntes jeg møtte mye blide folk i trafikken!

Originalfargene på JAWA'n var en slags oransje, grå og svart – ikke helt min smak – så det ble Jawarødt og svart. Så vidt jeg forstår var det kun syklene som var beregnet på eksport som hadde forniklede skjermer. Mine skjermer var grålakkerte, med 10-15 år gammel inntørket søle på. Det ble derfor satt på forniklede skjermer, sånn som det var vanlig på ordentlige motorsykler den gang jeg begynte å motorsykle. JAWA'n ble bygd opp med CZ-gaffel, Honda forskjerm, italiensk lykt, italienske hendler og en forniklet eksport-bakskjerm. Originale sigar-potter er svært vanskelige å få tak i, så pottene er fra en 640 (altså en nyere modell).



Hjul og motor ble bygd opp på nytt i Tsjekkia. Hjula var fine, men motoren hadde nok en lokal Max Mekker vært på. Jeg monterte elektronisk tenning og gleda meg til prøvestart. Men,....., maskineriet var helt dødt. Etter mange dager med spekulering, svetting, justering og bruk av stygge ord lasta jeg faenskapet inn i ei kassevogn og dro opp til Rudolf Saxegård i Aurskog-Høland. Vi justerte, tro på kick,en, løp (Rudolf er bra på det, som gammel maratonløper!), spekulerte og diskuterte – tsjekkeren var like død! Rudolf reiv seg i luggen. Når vi begynte å måle datt krona ned og vi så lyset – Max Mekker hadde montert den veivtappen hvor tenningsmarkeringa er, helt feil. Nå var vi helt sikre på å få starta, men tsjekkeren var like vrang. Løsninga var start-spray. Motoren hadde stått lenge etter overhaling, så stempelringa tetta nok ikke godt nok til å suge inn bensinblandinga. Hallelujah!! – hvilken lyd – finnes det en vakrere lyd enn en to-sylindret totakter i trivsel-modus?

Så – i 2008 ble sykkelen registrert – uten problemer overhodet – og jeg satte i gang med å kjøre forsiktig rundt omkring – motoren må kjøres inn, må vite. Etter hvert skjønnte jeg at Max Mekker nok ikke var Tsjekkias beste mekaniker – motoren varmskar seg bare jeg sa ”motbakke” og girpedalen returnerte ikke til midtstilling. I tillegg var kløtsjen ”hard som hønn”. Motoren måtte derfor opp og sylindrene måtte honnes. Rudolf var litt vikende i blikket siden det var han som hadde skaffa fram Max Mekker – men Rudolf skaffa deler, jeg skrudde og JAWA’n blei bra. Hva skulle vi hobby-skrotnisser gjort uten en proff-skrotnisse som Rudolf?

Nå har sykkelen gått snart 600 mil siden overhaling, forgasseren er en katastrofe – sykkelen starter ikke når den er halv-varm, men sånn er disse doningene. En ny Mikuni-forgasser ligger og venter på riktig innsugingsmanifold. JAWA’n har transportert meg til hyggelige skrotnisser både på Vestlandstreff og Østlandstreff og til lokale veteranreff i Buskerud.

Til å være en liten sykkel (min vanlige brukssykkel er en 1000-kubikk) synes jeg sykkelen er god å kjøre, først og fremst på grunn av den doble rør-ramma, som gjør sykkelen retningsstabil og sporsikker. CZ-gaffelen er i tillegg behagelig, med lang, myk vandring. Lyden er som sagt herlig, det samme er blåroyken (her piner vi ikke ned til 3%, nei!).

Jeg ser fram til mange trivelige turer med JAWA’n, både til Burud og til veteranreff.

Tilslutt, et gammelt ordspråk vi bruker i Snarum Badstuelag:

”Dersom tjære, brennevin eller badstue ikke hjelper, er det alvorlig....”



LMK NYTT.

6000 på Nasjonal Motordag 6. juni i Oslo

LMK, Norsk Veteran Motorsykel Club, Mercedes-Benz Klubb Norge, Historiske Militære Kjøretøyers Forening og Amcar hadde rigget stand og informerte om sine formål og aktiviteter. Norsk 2CV Klubb hadde lagt sin klubbkveld til Rådhusplassen, og representanter for arrangørene Norsk Veteranvogn Klubb, Lokaltrafikkhistorisk Forening og Norsk Motorveteran traff man også på i området. Det ble kjørt gratis bussturer rundt i Oslo hver hele time.

Det er første gang Nasjonal Motordag arrangeres på denne måten i Oslo, og arrangørene skal ha honnør for initiativet - og for været som velsignet alle med en flott sommerdag! LMK vet at de fleste medlemsklubbene hadde arrangert eller deltatt i en rekke arrangementer over hele Norge. LMK håper å få laget en oppsummering av dagen når alle informasjonen er kommet inn til LMK fra klubbene om hva som foregikk hvor.



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



Fra furtebua til Terje Finnerud

Bremse- og Clutchservice



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

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen
Tif. 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



Fra furtebua til Terje Finnerud



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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



TIDAHOLM

Av Øivind Langeland



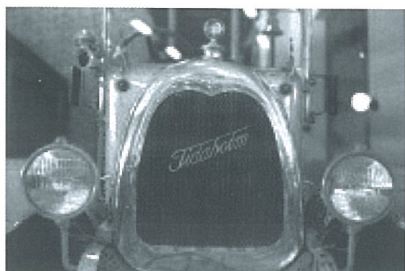
Observante medlemmer har antagelig fått med seg at jeg har "gjort svenske av meg" i bokstavelig forstand. Det skjedde for omtrent et år siden, da jeg kjøpte meg en leilighet i den idylliske småbyen Tidaholm, som i størrelse kan være å sammenligne med Hønefoss. Stedet som geografisk befinner seg på omtrent samme breddegrad som Kristiansand, ligger i Västra Götaland län (fylke), mellom de store innsjøene Vänern og Vättern omlag 16-17 mil nord-øst for Göteborg, og knappe tre timers biltur fra Svinesund.

Tidaholm ble "köping" i 1895, og fikk bystatus i 1910, og har idag omlag 13 000 innbyggere med bl.a. en god del nordmenn. Kommunen har også et stort omland som hovedsaklig baserer seg på jordbruksinntekter. Byens viktigste industri er Swedish Match, som tidligere het Vulcan Tändstickfabrik, og som nå er en av verdens mest moderne i sitt slag og produsent av de kjente "Solstickan"-fyrstikkene. Ellers har byen også et moderne og rømmingssikkert fengsel hvor det blandt de 189 innsatte finnes en del av Sveriges farligste fanger. Dette gir arbeide til ca. 230 ansatte.

Men det som nok vil interessere MHK Drammen's medlemmer er sannsynligvis det motorhistoriske aspektet knyttet til navnet Tidaholm.



TIDAHOLMS BRUK



Forhistorien for bilproduksjonen i Tidaholm starter egentlig for godt og vel 200 år siden. På godset av samme navn, som hovmarskalk Per Alexander Rudbeck hadde eid siden midten av 1780-årene, befant det seg også en liten smie. Denne sørget godseieren for å bygge ut, og i 1799 fikk han privilegium på å etablere Tidaholms Järnbruk, et smelteverk og vandrevet valseverk, med seks ansatte. Råvarene -jernmalmen- måtte hentes fra Bergslagen, og de ferdige produktene ble fraktet til Göteborg for videre omsetning. Etter en

vanskelig startfase som førte til at bruket ble solgt til generalmajor Fredrik Ulrik von Essen fikk bedriften en oppsving, og produksjonen omfattet etterhvert jordbruksredskaper, hesteko, økser, spader og spiker. Det ble også anlagt en snekkerfabrikk som satset på produksjon av sleder og hestevogner, men også på møbler, som bl.a. førte til store ordrer fra Statens Järnvägar på treinnredning til stasjonsbygninger i Svealand og Götaland, og også innredning til skoler bl.a. i Norrköping.

I 1868 ble også Vulcan Tändstickfabrik startet, og fikk produksjonslokaler i stangjernssmia, men allerede det første året brant hele fabrikken ned, og sju år senere intraff en ny katastrofebrann der



46 arbeidere -mange av dem små barn som arbeidet på fabrikken- omkom i flammehavet. Bare tre måneder senere var fabrikken atter i gang igjen, og i 1870 produserte de 122 arbeiderne 19 200 fyrstikkesker hver dag. Tjue år senere var antall ansatte 1200, og dagsproduksjonen 1,2 millioner fyrstikkesker. Vulcan var en periode verdens største produsent av sikkerhets-fyrstikken, som også var en svensk oppfinnelse.

I 1903 kom bilproduksjonen igang, etter at en ung man ved navn Gottfried Lindström som hadde vært i USA og skaffet seg erfaringer om bilkonstruksjon, tilbød bruket sine

tenester. Han klarte å overbevise disponent Viktor Johansson om at bil vvar fremtidens satsningsprosjekt, og ble omgående ansatt som konstruktør. Allerede i slutten av oktober 1903 trillet den første bilen ut fra fabrikken.

Bilen som ble kalt Tor 1 var håndlaget, var utstyrt med en tosylindret motor på 10 hk. og hadde to gear. Lastekapasiteten var fem tonn og hastigheten mellom fem og ti kilometer i timen. I 1905 kom modell Tor 2, med tre gear forover og revers som var starten på en kommersiell produksjon av lastebiler. I 1907 ble modell TB introdusert, en slags allroundvogn med 12 hk. motor som fungerte både som lastebil, personbil eller som åpen buss med langsgående seter.



Produksjonen omfattet lastebiler, busser og brannbiler, og det ble kun laget fire personbiler i 1911 og 1912. Den ene av disse ble i 1908 levert til kong Gustaf V.

I årene før første verdenskrig ble fabrikken utvidet grunnet de bestillinger man fikk fra den svenske arméen. Den aller første militære Tidaholm-lastebilen var en kjededrevet lastebil med en motor på 32 hk. Den ble levert 18. februar 1911 til Kungliga Jämtlands fältjägarregiment i Östersund. På den tiden var Tidaholms Bruk i konkurranse med Scania i Södertälje om levering til arméen, sistnevntes lastebil var noe billigere i innkjøp (9 500 kroner mot Tidaholm-bilen som kostet 10 500 kroner), men hadde en svakere motor på bare 18 hk. Men etter ni år ble imidlertid Tidaholm-bilene tatt ut av tjenesten, fordi driftskostnadene ble for store.



År 1919 opphørte fabrikasjonen av hestevogner, og man konsentrerte seg nå bare om lastebiler og brannbiler, og etter 1922 også for spesialbygde busser.

I 1920 produserte fabrikken 150 biler i året, og totalt ble det bygget ca. 1200 biler ved Tidaholm Bruk. Året 1928 var produksjonen på sitt høyeste og fabrikken hadde nå innført treskiftsordning.



Den største lastebilen ble lansert i 1931, og var en treakslet åttemeters "långtradare" på 6,5 tonn. Typisk var at førerhuset var flyttet helt fram rett over motoren, slik som på de engelske bussene. Motoren var en 6-cyl Hesselmann-motor, en "hybrid" med magnettenning og tennplugg, som kunne drives både med råolje (diesel) og bensin. På Tidaholms museum finnes et restaurert eksemplar av denne modellen som har typebetegnelsen T6 L3. Bilen har tilhørt et "åkeri" i Västergötland, og var i bruk helt fram til midten av 1950-tallet.

Men som så mange andre bedrifter ble også

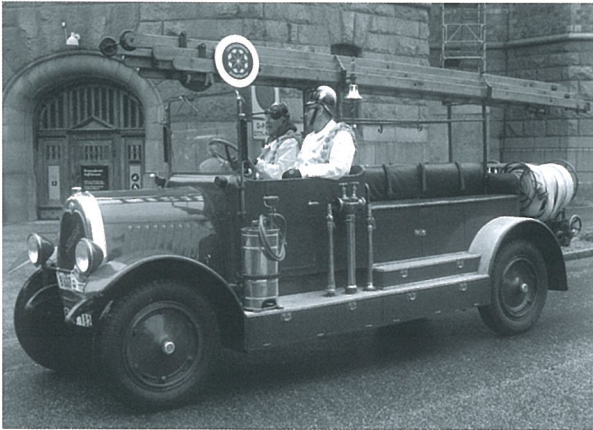
Tidaholms Bruk rammet av økonomiske vanskeligheter under depresjonen tidlig på 1930-tallet, og i 1934 ble firmaet begjært konkurs. Scania Vabis kjøpte da endel av maskinene, og ansatte også endel av personellet, mens Tidaholm by tok over verkstedslokalene.

En tidligere verksmester tok hånd om reservedelslageret til Tidaholmbilene og etablerte seg i Stockholm, og helt fram til begynnelsen på 1950-tallet var det mulig å få reservedeler til Tidaholm-bilene.

I 1935 ga datidens statsminister Per Albin Hansson våpenfabrikken Bofors beskjed om å gå inn som eiere i det nystartede firmaet AB Tidaholmsverken, og disse fortsatte driften i Tidaholms lokaler, nå som en underleverandør til Bofors.

Idag fungerer lokalene som museum som viser fabrikkens historie, med bl. flere av de historiske Tidaholmbilene.





1925-modell Tidaholm brannbil, som er restaurert og bevart for ettertiden.



Tidaholm buss fra 1925.
Bussen gikk i rute mellom Tidaholm og Hjø, som ligger ved sørvestenden av Vättern, en strekning på ca 30 km. Bilen kan sees på museet i Tidaholm.



En annen Tidaholm-buss fra tidlig 30-tall. Bussen var satt inn i rute 15 i Stockholm.

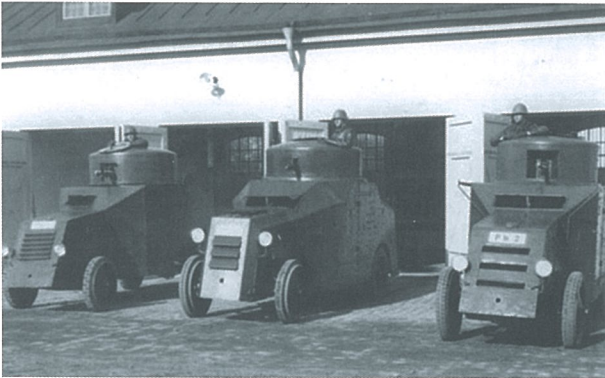


1927-modell Tidaholm lastebil, som også finnes utstilt på bilmuseet på Vulcan-øen i bilens fødeby Tidaholm.
Trafikerte i sine yngre dager den svenske byen Hudiksvall.

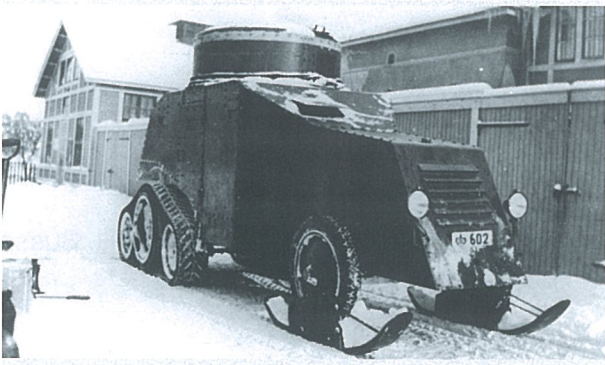




Dette svenske frimerket fra 1960 viser et bilde av en 1917-modell Tidaholm brannbil.



Midt på 1920-tallet fabrikerte Tidaholms Bruk også panserbiler for den svenske arméen. Kjøretøyene var basert på lastebilchassiser, som fikk et "overbygg" av pansret stål.



En Tidaholm panservogn utstyrt med kjededrift, og forsynt med skiunderstell på framhjulene for bruk i snøterreng.



En Tidaholm lastebil i tømmertransport i skogene i Småland en gang på 1920-tallet.



RA Metalock®

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 - din reparasjonspartner!

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

Nordens mest solgte motorbehandling.

QMI

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

For sikkerhets skyld

En lørdag for mange år sida kom det inn to halvfulle, barske unggutter på Fina-stasjonen i Vikersund. Bak disken stod det ei smellvakker ungjente og en av karane skulle nok prøve å gjøre litt inntrykk på henne. Han spankulerte rundt og plukket litt små-varer i hyllene før han gikk fram til disken og pekte på kondomene. "Jeg må ha ei sånn pakke," sa'n, "men jeg må ha de som det står Extra Large på!". Han fikk kondomene sine før han med ettertenksom mine lurte på om han nå hadde fått alt, eller om det var noe mer han burde kjøpe.

Da kom det kjapt fra ungjenta bak disken: "Du skulle ikke ta med deg ei slangeklemme også da – for sikkerhets skyld!".



PROBLEMLØSER'N



IN HOUSE

 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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



Motorhistorisk klubb - Drammen fyller 40
år og inviterer derfor til

Jubileumsfest

På Ballklubbhuset i Drammen 20.10.2012
kl. 19.00.

Kuvertprisen er kr. 250,-, som inkluderer
velkomstdrink, koldtbord, drikke til maten,
kaffe og utover kvelden - "levende musikk".
Festen avsluttes kl. 02.00.

Påmelding innen 30.9.12 til
Jan Roger, tlf. 905 19 083 eller
Arnt Ivar, tlf. 934 18 559.



Delemarked i Seljord 2012

Av Terje Finnerud

Den 11-12 mai ble årets vårmarked på dyrskuplassen arrangert.

Været var bra og utstillerne mange med et bredt spekter av gammelt og nytt i alle kategorier.

Den største kurositeten i år må være det som kalles Nordeuropas største restaureringsprosjekt, GM's Futureliner nr. 8. Dette er en av totalt 12 utstillingsbusser også kalt streamliners som ble bygd av GM i løpet av 1938-1940.

Bussene ble brukt til promotering av GM's produkter og reiste USA rundt med sine roadshows. Dette var gratis arrangementer som trakk mye folk og ble kalt Parade Of Progress.

Teknisk sett er Futurelinerer spesiell siden den har tvillinghjul med separat opplagring på både for- og bakaksel. Den har en stor generator som drives via gearkassemontert kraftuttak, denne kan produsere både likestrøm og vekselstrøm og ble brukt til belysning m.m. på de forskjellige utstillingene. Førerplassen er midtmontert høyt fremme med plass til to passasjerer bak fører i flott skinnsøfa. Marsjfarten var kun 60 km/t så det var ikke noen rask konvoi som turnerte rundt i USA på 40- og 50-tallet.

Bussene ble restaurert og ombygd i løpet av 1953 og kjørt frem til 1959 da behovet og interessen for slik reklame ble overtatt av radio og TV.

Restaureringen innebar bl.a. motorbytte fra en liten 4-sylindret dieselmotor til en 6-sylindret bensinmotor. Glasstaket over førerplassen ble også byttet ut med ståltak for å unngå drivhuseffekten.

Selve prosjektet er igangsatt av svensker med stort pågangsmot, nemlig Johnson Power-Entertainment Cars som har importert Futurelinerer fra California og driver prosjektet frem ved hjelp av entusiastiske fagfolk i veteranmiljøet. Motoren er overhølet av elever på en yrkesskole og bussen kjøres rundt på maskinhenger til forskjellig markeder og arrangementer for å knytte til seg flere bidragsytere til prosjektet.

Det blir moro å se det ferdige resultatet kjøre for egen maskin, men det er mange arbeidstimer igjen!





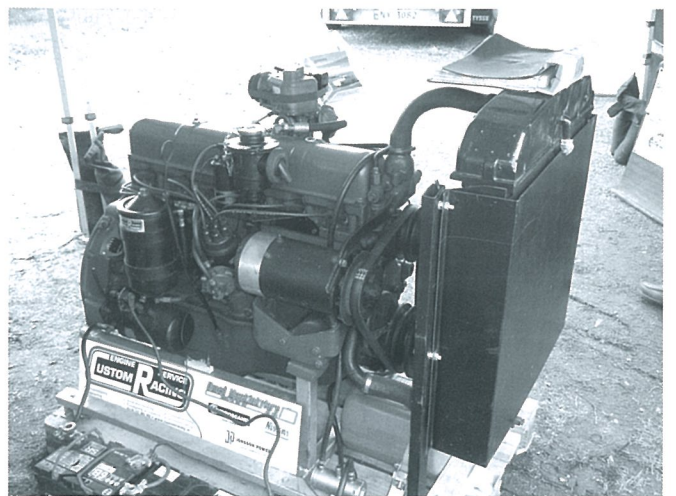
Futureliner sett forfra



Futureliner sett bakfra



Setene som sitter bak føreren



Motoren



Dyrlege Grylling – en skøyer!

Av Thorbjørn Formo

Sven Grylling blei født 26. august 1926 i Hønefoss, og han døde i 1988. Han var sønn av lensmann Grylling på Norderhov. Han utdanna seg til veterinær og jobba i det vi i dag kaller Midtfylket, altså midt i Buskerud hele sitt yrkesaktive liv. Skjønt Midtfylket – han kunne også væra langt oppi Hallingdal og helt ut til Lier, så det sier seg sjøl at det blei lange dager og mange kilometer. Han var derfor avhengig av driftsikre biler og kjørte kun Mercedes. Disse bilene blei kjørt helt til de var utslitt, og det blei mange hundre tusen kilometer på hver av dem. Han sleit ut sju Mercedeser på arbeidskjøringa si. Han hadde bestandig 2 stykker av dem, slik at han hadde en i reserve ved nødvendige verkstedbesøk. Det gikk mye på grusveier og gårdsveier, og han tok seg ikke tid til å reingjøre bilen inni. Det lå derfor et tjukt støvlag overalt i bilen, unntatt på rattet, førersetet og girspaken. Der var det blankslitt og gullande reint.

Sven Grylling var en språkmektig mann, han snakka både tysk, engelsk og fransk. Han var også glad i å reise – når han hadde tid. Han hadde godt ord på seg som dyrlege, og han var rask i arbeidet sitt. Folk sa at på den tida en annen dyrlege brukte på å skifte tøy, hadde Grylling gjort seg ferdig med jobben. Han skifta aldri, han bare bretta opp skjorteerma og satte i gang.

Grylling var en stor skøyer som likte ”å gjøra et spik”, som det heter på Modum. Som regel var det uskyldig moro og ablegøyer han dreiv med, men det har nok hendt at han gikk ”litt over streken” også. En slik mann blir det mange historier (eller ”strofer” som det heter på Modum) etter. Jeg har her skrivi ned de historiene jeg kjenner som har med biler å gjøra. Det finnes mange flere historier om Grylling rundt på Modum. De fleste jeg kjenner (både med og uten biler) har jeg skrevet om i ”Gamle Modum”, som er Modum Historielags tidsskrift.

Jeg håper folk fremdeles forteller sånne historier til hverandre – vi har en lang fortellertradisjon å ta vare på.

Først et lite eksempel på ei historie hvor det ikke forekommer noe om biler, men som er nokså typisk for hva Grylling kunne finne på:

Overtru

På et lite småbruk på Rundskauen hadde Grylling vært innom flere ganger for å inseminere ei ku. Inseminasjon er kunstig befruktning, noe som er mer praktisk enn å ta med seg oxen rundt for å befrukte etter naturmetoden. Men kua ”tok seg ikke”, og det blei altså ingen kalv. Neste gang Grylling var innom på det vesle bruket bestemte han seg for å gjøra nok et forsøk. ”Men,” sa Grylling, ”denna gangen trenger jeg hjelp av dere alle sammen.” Alle sammen var faktisk ganske mange, for det bodde tre generasjoner på bruket. Og de var alle sammen villige til å hjelpe til. Etter det lille inngrepet tok derfor Grylling med seg alle ut i den månelyse kvelden. Der tok de hverandre i henda og gikk tre runder rundt fjøset før de sa ”Simsalabim” i kor.

Denna gangen tok kua seg!

Galskap

Grylling hadde sitt virke lenge før mobiltelefonen. Han var derfor avhengig av stadig å ringe kontoret for å sjekke om det var meldt om nye sjukdomstilfelle som han kunne ta seg av mens han var i området. Han lånte derfor gjerne telefonen når han var innom for å se til et dyr, eller han stoppa på en gård i forbifarten. Det kan nok hende at han brukte telefonen som en unnskyldning en gang i mellom, så han kunne stikke innom og ta en prat og kanskje få en



matbit. For det var sånn at kom det folk innom, så måtte de ha mat før de fikk dra videre. Og Grylling var en kjær gjest, han skapte liv og røre og hadde gjerne ei god historie eller lokale nyheter å fortelle.

Grylling likte godt å ha med seg folk i bilen når han var på farta rundt i bygda. Hvis du blei med en tur, måtte du regne med at dagen gikk med, og det kunne bli seint før du var hjemme igjen. Bestefar min, Thomas Eriksen Formo, likte godt å være med Grylling rundt omkring. På en slik tur stoppa de i Mohyttene på Kløtgefoss for at Grylling skulle låne telefonen. Bestefar satt igjen ute i bilen og venta. Grylling lånte telefonen og prata litt om løst og fast før han sa: "Nå har jeg vært oppe på Soknedalsskauen og henta'n Thomas Formo. Han har blitt klor gær'n og har flydd rundt på skauen i dagevis. Den eneste som fikk lov å hente'n, var jeg."

Sjølfolket i Mohyttene stod bak gardinene og kikka diskret ut på mannen som satt i bilen og var skjønt enige i at han var klart prega av galskapen. Bestefar hadde nok et frynsete rykte der oppe lenge etterpå.

Råkjøring

Grylling kjørte bestandig fort – veldig fort. Vi unger lekte ofte i veien og fikk formaninger fra de voksne om at vi måtte passe oss, for Grylling kunne komma. Vanlig trafikk var altså regna for å være relativt ufarlig, men hvis Grylling kom, var vi sjanseløse hvis vi befant oss i veibanen. Vi må vel anta at øvrigheta lot detta passere fordi dyrlegen gjorde en veldig viktig jobb rundt på bygdene.

Grylling hadde altså kontor i Vikersund, men han bodde i Hønefoss. Han hadde lange arbeidsdager, for han passerte gjerne Drolsum på samma tidspunkt hver kveld, nemlig klokka tjue på elleve, og da hadde han bestandig god fart.

En kveld i januar hadde Gabriel Hellum og kona hans, Elfi, vært på besøk hos venner på Drolsum. De kjørte en Commer varevogn, som heldigvis var nokså rusten. Litt før elleve om kvelden prøvde de å krysse veien samtidig som Grylling kom i godt driv. Det gikk ikke noe særlig bra - den tunge Mercedesen traff Commeren rett bak førerretet og regelrett delte varevogna i to deler. Utrolig nok kom alle fra smellen med bare lettere skader. Ekteparet var nok noe sjokkskada, mens Grylling fikk et kutt i haka etter rattet. Dette arret var godt synlig så lenge han levde.

Lensmannen kom til ulykkesstedet for å ta opp forklaring. "Detta gikk fort Grylling," sa'n, "du må ha hatt 100 kilometer i timen!" "Å nei," svarte Grylling, "jeg hadde mye mer enn det, a' gitt."

Krutt

Sven Grylling var i sine yngre år en staselig kar, høy og kraftig med en stor hårmanke. I Vikersund bodde det ei dame som tydelig signaliserte at hun gjerne ville bli nærmere kjent med ham. Grylling var nok ikke like interessert i henne. Hun dukket stadig opp og ville sitte på når Grylling skulle ut og kjøre. En dag hun dukket opp hadde Grylling med seg en guttunge, Eirik Fjulsrud, som ofte var med Grylling rundt omkring. "Nå skal vi bli kvitt'a for godt", sa Grylling, før han fant fram en haglpatron som han plukka kruttet ut av. Han hadde med seg våpen og ammunisjon som han brukte ved avliving av dyr. Kruttet helte han i askebegeret. Eirik krabba så over i baksetet slik at damen kunne sette seg inn, finpynta med skinnkåpe og hatt. Etter ei stund tente hun seg en sigarett som hun røkte opp før hun bøyer seg fram og stumper den i askebegeret. Vi skjønner godt hva som da skjedde – en forferdelig smell – og ei dame som satt igjen med øresus, svart ansikt, svart hatt og svart skinnkåpe.

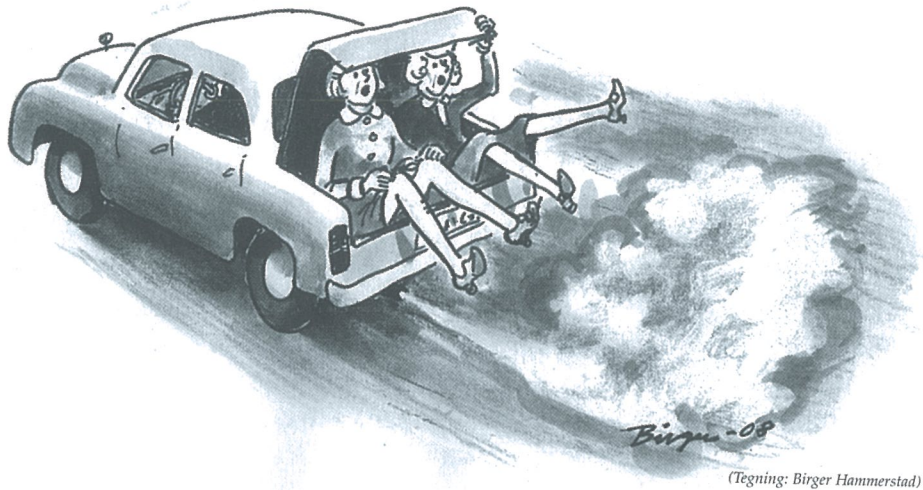
Eirik og Grylling var enige om at det nok var siste kjøreturen hun ville være med på – og de fikk rett!



Glatt føre

Grylling hadde kontor i Hilsen-gården i Vikersund, som er den gården hvor Nilkris har holdt til fram til i dag. Det var Hilsen-jentene, to godt voksne damer, som eide gården. Fra gårdsplassen var det en bratt liten bakke som nok kunne være litt lei på vinterføre. Mercedesen var bakhjulsdrevnen og lett bak, så Grylling fikk problemer med å komme seg opp den vesle kneika. Det kan nok hende han lagde problemet litt større enn det egentlig var. Han trengte følgelig ballast bak i bilen og Hilsen-jentene blei beordra opp i bagasjerommet. Bilen kom seg nå greit opp bakken, så Grylling tok like godt en runde opp og ned ei travel Vikersund-gate med to hylende damer godt plassert i bagasjerommet.

Detta var en spøk Grylling var glad i - det er mange moinger (folk som er bosatt i Modum) som har fått seg en ekstra kjøretur bak i bagasjerommet til Grylling, mens bagasjelokket har dunka dem i "hue".



(Tegning: Birger Hammerstad)

Våpenlast

I Vikersund bodde det en kar som var fryktelig glad i å kjøre bil og spesielt lastebil. Han hadde sertifikat både på personbil og lastebil, men han hadde ikke råd til egen bil. Han var god å ha til forskjellige kjøreoppdrag, kanskje spesielt om lørdagskvelden når tørste karer skulle på fest og trengte sjåfør. Det fortelles om en bileier som sovna mens de var på vei hjem. Den kjøre glade sjåføren benytta sjansen og fortsatte å kjøre. Da bileieren våkna utpå morrasia i passasjerstet var de langt nede i Vestfold.

Denne kjøre glade karen var nok også litt letturt, noe Grylling selvsagt hadde moro av. Da de traff hverandre en dag i Vikersundgata, sier Grylling: "Nå har jeg en skikkelig langtur med lastebil til deg! Men, detta er strengt hemmelig, og du må ikke fortelle noe til en eneste sjel. Du skjønner, vi er en gjeng karer her fra Vikersund som skal ha frakta et lass med våpen ned til Afrika." I Afrika pågikk det på dette tidspunktet en borgerkrig, og det var blitt vist skremmende bilder på TV. Sjåføren var nokså betenkt over hele oppdraget.

"Du behøver selvsagt ikke å svare nå," sier Grylling. "men du skal få 10.000 kroner for turen. Hvis du bestemmer deg for å ta jobben må du få gitt oss et hemmelig signal. Da må du gå inn til barberer Weggersen førstkommande lørdag klokka elleve. Der går du 3 runder midt på gølv, så sier du "simsalabim" før du går ut igjen. Da veit vi at du tar jobben!"

Historien sier at han tok på seg jobben!





Burudmarkedet 2012

Av Terje Finnerud

Den andre helgen i juni ble Burudmarkedet arrangert for 5 gang. Tross dårlig vær dukket det opp ca.20 selgere og antall publikummere varierte med vekslende vær gjennom dagen.

Takket være en ivrig oppkjøper fra Torpa som fylte opp Volvo'n sin til randen fikk i hvert fall undertegnede solgt det meste av gamle Opeldeler og andre godsaker som var med på lasset denne dagen.

Det gjør utslag i større lagerplass hjemme inntil nye "kupp" fyller opp igjen plassen og litt til, men slik er nå denne interessen og jeg tror mange kan kjenne seg igjen. Burudmarkedet er velsignet fritt for "kopper og kar" og vi håper på bedre vær neste år da dette er veldig avgjørende når det ikke er forhåndsbestilling av salgsplasser. Ellers må det rettes en stor takk til alle som bidrar før, under og etter et slikt arrangement da ting ikke gjør seg selv.



SNOW-TRAC ST4

I Sigdal bor det en kar som har gjort noen grep slik at veterankjøretøyhobbyen kan utøves også om vinteren da de fleste av oss andre skrur og pusser mens vi venter på neste vår og sommer.

Gullik Støvern på Nerstad kjører SAAB totakter og Puch mopeder om sommeren men i vinterhalvåret er det 1963-modell Snow-Trac ST4 som gjelder.

Dette er et beltekjøretøy som ble brukt av høyfjellshoteller, Røde Kors, turisthytter, elverk m.m. og de av oss som var på fjellet på 60-tallet husker disse kjøretøyene.

Snow-Trac kunne leveres som pickup som lastet 500 kg eller som innelukket versjon med plass til 7 passasjerer pluss fører. Begge versjoner kunne trekke slede på 500 kg.

Det ble fra 1975-1978 produsert 2400 enheter og mange av disse er bevart da det var solide og enkle konstruksjoner med aluminium-karosseri og glassfiber-tak.

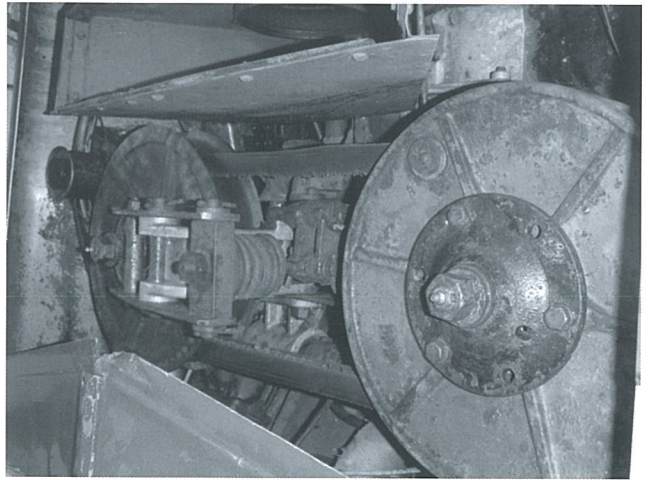
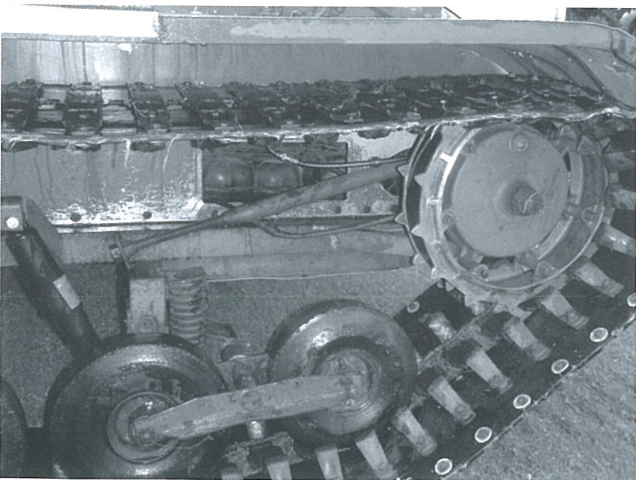
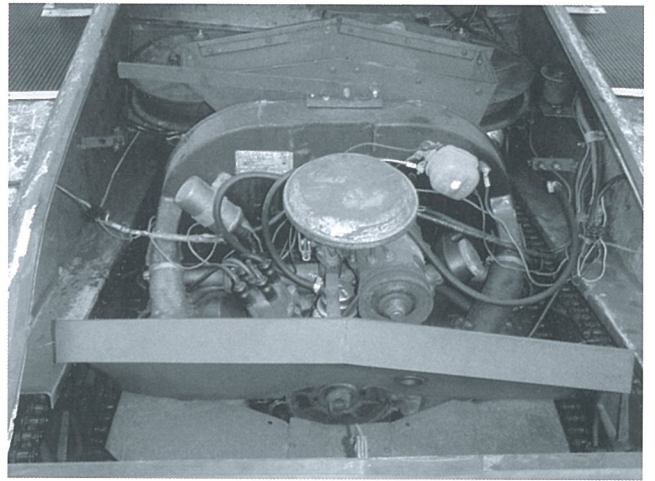
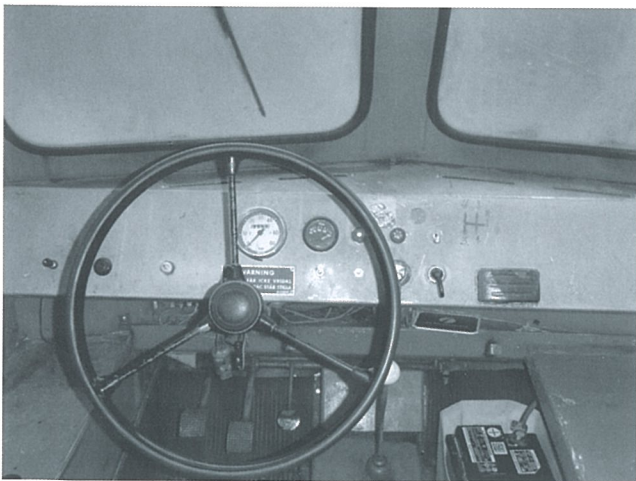
Teknisk sett er dette ei boble til å kjøre i snøhaugen med. Det er 1200-motor, clutch og girkasse fra boble. Bremses, håndbrekk, styresnekke og støtdempere er også boble og Gullik bruker deleliste fra 1963 når han bestiller deler hos Unneberg Bil. Beltene kan bygges nye med industri-gummibånd og standard u-kanal. Den øvrige deiletilgangen er god.

Snow-Trac ble bygd på AB Westeråsmaskiner i Sverige og kostet i 1958 kr. 32000,-. Egenvekten er 1125 kg og toppfarten 30 km. Mer kan en ikke vente seg av 34 hk. Snow-Trac registreres som motorredskap og kan kjøres på vanlig vei, svingradiusen er kun 2,5 meter og styringen er spesiell da styresnekka overfører kraft til en variator på hver utgående drivaksel.

Det er i dag kun Gullik som har Snow-Trac i Sigdal og Stein Lund har den eneste i Modum. Hva som måtte finnes i Eiker-bygdene og Drammensområdet vites ikke, men opplysninger mottas med takk☺.

Hvis du søker på Snow-Trac på nettet finner du bl.a. en Norge Rundt-reportasje fra Hallingdal.







Motorhistorisk Klubb – Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

MANDAG 1. OKTOBER 2012 KL 19.00
I MØTELOKALET I ÅSSIDEN KIRKE
PÅ ÅSSIDEN I DRAMMEN

I henhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

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

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

MANDAG 24. SEPTEMBER 2012.

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.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl 18.30.

Drammen 3. september 2012.

MOTORHISTORISK KLUBB – DRAMMEN

Styret



Flere cruisingbilder og Jawa'n i farger



B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

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



Redaktører for neste **MOTORHISTORIKEREN**



S.E.Finnerud Tlf.32 78 39 83
K. Thon Tlf. 901 66 954
E-post: datsun_pmc_reg@hotmail.com

SEND INN STOFF FØR 15. november

