

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPTEMBER 2013 - 42. ÄRGANG



Medlemsblad for
Motorhistorisk klubb - Drammen

www.mhkd.no



Ivars bilmuseum, Hoting



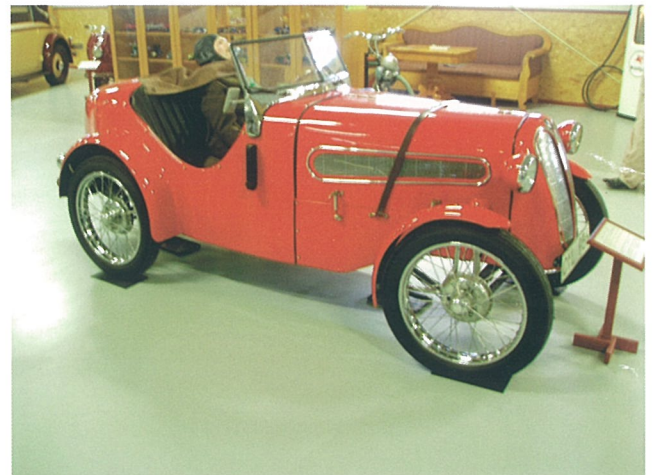
1957 Mercedes 300



1906 Orient Buckboard



1923 Berliet med nytt, dansk karosseri fra 1938



1928 BMW Dixi Sport



Mercedes A-kabriolet



Ner-A-Car





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
Blåveiskakken 33, 3050 Mjøndalen
Tlf. 995 86 493
steinarludvigsen@msn.com

Styremedlem II:

Geir Åge Lia
Tangengata 2, 3053 Steinberg
Tlf. 480 77 572

Varamann:

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

Forsidebildet:

Kåre Filseth's 1931 Chevrolet Sport 3-vindus kupé

Redaktør for dette nummer har vært:

Terje Finnerud/Thorbjørn Formo

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Erik Holde (formann)..... 959 20 158
Tor-Stein Hella.....66 79 01 34

Løpskomite:

Ole Nybø
Jan Borgersen 924 09 201
Thormod Bjørnetun
Bjørn Johannesen

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Tom Persson.....915 26 778

Valgkomite:

Helge Andersen.....909 87 924
Jonny Hornbøll Olsen.....907 23 902

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.....928 33 117

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@mhkd.no

Redaksjonsmedarbeider:

Per Pedersen..... 908 28 538
Helge Andersen.....909 87 924

Redaktører i 2013 er:

Mars: Kjell Ødegård/Tor-Stein Hella
Juni: Geir Åge Lia
September: Thorbjørn Formo/Terje Finnerud
Desember: S.E. Finnerud / K. Thon

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



FORMANNEN HAR ORDET



Da er sommeren på hell og den ble heldigvis kjemp flott. Da jeg satt og skrev formannen har ordet til juni nummeret hadde det så langt vært et begredelig vær. Regn og atter regn hele mai og juni. Hver onsdag regnet det og besøket på Burud ble deretter. Så snudde det og vi har hatt mange flotte onsdager på Burud med veldig bra besøk. Så langt i år har det blitt 2 løp på oss. Norgesløpet i Kristiansand ble en flott opplevelse for oss. En gjeng fra Drammen kjørte til Vrådal på fredag og videre via Z-Museum på Treungen på fredag. Flott tur og et kjempehyggelig besøk på et overraskende bra Z-Museum. Anbefales på det sterkeste. Mange var overrasket over A-Fordens fart og lurte fælt på hva jeg ”fyra med”. Artig det, men den går faktisk veldig bra. Løpet var også veldig bra så dette ble en minnesrik helg. Når dette skrives har Kongsberknekkene gått av stabelen med 142 startende. Veldig bra. Selv har vi Spiralløpet rett rundt hjørnet. Vi får håpe været står oss bi og at det kommer mange biler og motorsykler i parken.

Vi kan jo få mange fine kjøreturer ennå og vi må jo håpe på en fin høst. Selv har jeg begynt å planlegge hva jeg skal gjøre med ”de gamle” i vinter. Kammen ser ut til å være litt hard på MG’en så den må vel ut. Har fått en ulyd på første giret på A-Forden. Mulig den også får seg en tur ut, vi får se hva vi rekker.

På Burud skal NAF sette opp en ny garasje på 50 kvadrat for å serve bilene sine. Rommet i annen etasje i treern er snart klart. Det viser seg at det ikke er isolasjon i taket, så vi må gjøre noe der. Stian søkte Sparebanken Øst om penger til dette og jammen fikk vi det gitt. 90 000 kroner gir de oss, så det var fantastisk. Oppgradering av kjøkkenet står også på planen, så ja, det skjer mye. Dere må ha en riktig god høst alle sammen.

Jan Roger

FRA REDAKTØRENE

Da har vi skrevet, etter beste evne, om løst og fast. Spennet er stort, fra Veterandager i Lyngdal, med mye traktorer og lastebiler, til motorsykler, biler og en fotballtur til England. Vi håper lesestoffet faller i smak!

Terje og Thorbjørn.



Burudmarkedet 15. juni 2013

Terje Finnerud

Det sjettede Burudmarkedet ble avviklet i fint vær med 28 salg-stander. Det er en grei økning fra i fjor. Standen til Motorhistorisk klubb med salg fra eget delelager er et fint tiltak som hjelper mange, og gir noen kroner i kassa. Kiosken ble også godt besøkt.

Nytt av året er at museet åpnet dørene litt utpå dagen.

Litt mer info. i de lokale mediene kunne bidratt til enda bedre besøk. Kanskje det blir gjort neste år?



Sommertur til Arvika

Terje Finnerud

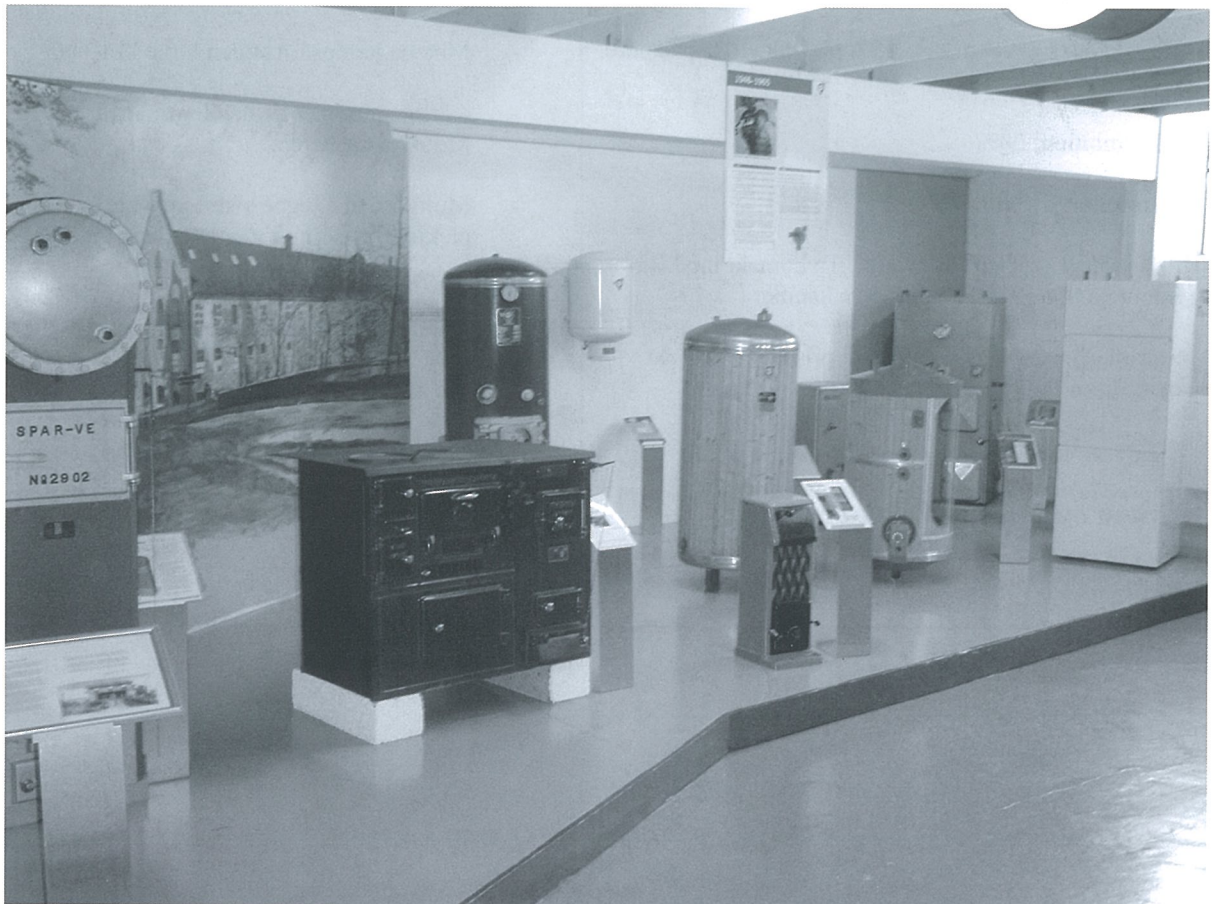
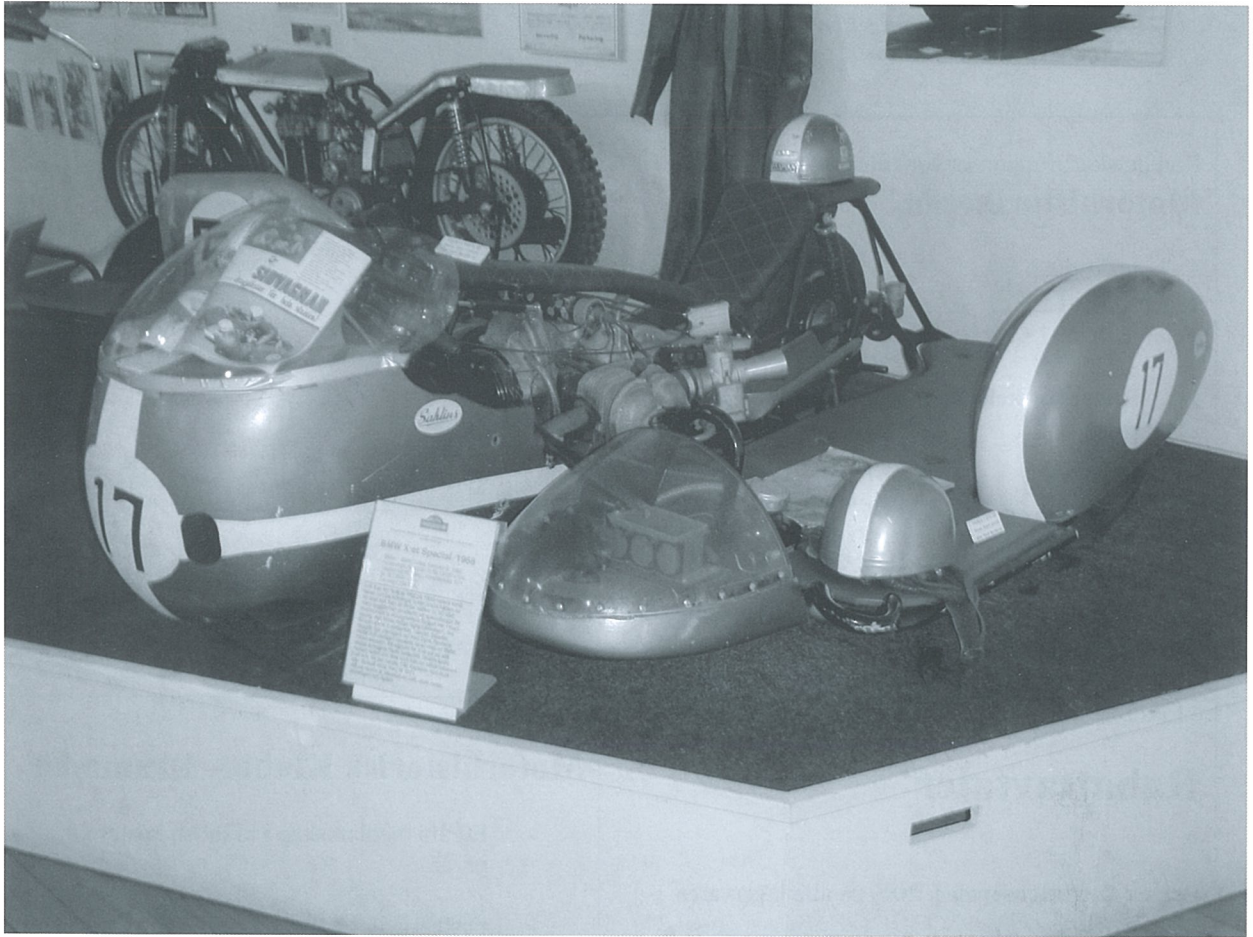
På en av sommerens utflukter med bobil gikk veien til Arvika med innlagt stopp på Arvika Fordonsmuseum. Det ble en positiv opplevelse siden museet inneholder både biler og motorsykler samt Thermia Industrimuseum. Det hele drives av "Foreningen Arvika Fordonsmuseum" som ble grunnlagt i 1994, og holder til i Thermiaverkets gamle produksjonslokaler.

Det finnes over 100 kjøretøyer fordelt over 1400 kvadratmeter og 2 etasjer. Det mest spesielle kjøretøyet er vel den 16-sylindrede Marmon 1933 som er en av tre i Europa. Sonja Henies 1930 Cord L-29 er også en bil som fanget manges interesse.

For de som husker "gamle dager" på Lyngås og alle oppgjørene mellom Martin Schancke og Per Eklund er det interessant at hele Per Eklunds premiesamling, med mange pokaler fra Lyngås og to av rallybilene hans, har et eget hjørne i museet. Motorsport har alltid stått sterkt i Värmland. Denne statusen er en sterk kontrast til forholdene i Norge, hvor Reiulf Steen til slutt klarte å forby rally i Norge i 1972 etter en ulykke på Golsfjellet.

På motorsykkelsida er det mange interessante TT-sykler fra 50-tallet da stevner på Falkenberg og Hedemora kunne samle opptil 100 000 tilskuere på en helg.





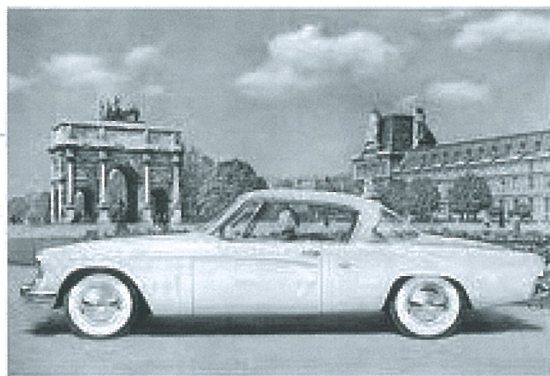
Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:
Geir Åge Lia
Telefon 480 77 572

Priser for hele året 2011

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

Trykt i svart/hvitt.



Announcing
the New 1953 Studebaker
The new American car with the European look

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.

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





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!

Onkelen til kona, han Jens, hadde runda 90 år. Han begynte å bli en nokså tvilsom sjåfør og Lada,n var nokså bulka på alle hjørner. Jo glattere det var på veien, jo fortere kjørte'n Jens. Situasjonen begynte å bli uholdbar, så Ole, sønnen, måtte manne seg opp for å ta den tunge samtalen med far sin. Han ruslet opp på kjøkkenet til far sin i 2. etasje og de satte seg ned ved kjøkkenbordet med hver sin kaffekopp.

”Åssen er'e far”, sier Ole, ”vi skal ikke likegjerne kvitte oss med Lada'n, nå”.

”Jo'a”, sier Jens og er helt enig, ”du veit jeg trenger egentlig en ny bil!”

Og sånn blei det – et par uker seinere stod det en blank, fin Kadett på gårdsplassen. Og Jens kjørte bil i flere år etterpå.



En langtur til MC-treff og et museumsbesøk

Thorbjørn Formo

Å dra på MC-treff har de siste 50 åra vært en viktig del av MC-kulturen her i landet. Det første treffet jeg har hørt om var da Arne Paulsen og kompisen Knudczen (han insisterte på at navnet skulle skrives sånn, fordi han kjørte JAWA CZ) arrangerte det første JAWA-treffet i Fyresdal tidlig på 60-tallet. Disse gutta hadde starta JAWA-klubben og ville nok innføre treffkulturen i Norge også. Dessverre kom det bare to deltagere, nemlig Paulsen og Knudczen. Disse gutta var uadskillelige kamerater og kjørte hver sin JAWA 175.

”Så,” forteller Arne Paulsen, ”vi gjorde som man gjør på MC-treff – vi drakk øl, studerte de andre sykla på treffet og prata motorsykler hele helga”.

Her ligger nok essensen i treff-kulturen, bortsett fra at man selvsagt ikke behøver å drikke øl. I tillegg får man seg en MC-tur hvor det gamle uttrykket ”veien er målet” passer bra.

Sjøl drar jeg gjerne på et par treff hvert år, gjerne sammen med Hans Braathen fra Rjukan. Vi er barndomskamerater og har kjørt motorsykkel siden 1969. I flere år har vi snakket om å dra på det sagnomsuste ”Midnattssoltreffet” i Gællivare, helt nord i Sverige før vi må parkere motorsyklene for godt. Dette treffet har ord på seg for å være veldig bra, kanskje det beste i Norden. Og - jo lenger nordover du kommer, jo hyggeligere er folk!

Det er noe kjøring, drøyt 150 mil hver vei, men det er noe av hensikten. Dessuten kjente vi til 4 karer fra Oslo som hadde vært på Midnattssoltreffet tidlig på 70-tallet. De dro fra Oslo etter jobben på torsdag, på to raske, engelske motorsykler, og var tilbake på jobb mandag morgen. De bytta på å kjøre og mannen bakpå sov nok på sykkelen. Det sier seg sjøl at det gikk det remmer og tøy kunne holde, men som gutta sa: ”Vi ble bare stoppa av politen to ganger og bedt om å ta det litt mer med ro!” Fullt så harde og trafikkfarlige er ikke vi. Derfor tok turen vår ei uke på den fineste tida av året, nemlig siste uka i juni. Nå ble ikke været så veldig fint likevel, det ble ganske mye regn underveis. En av dagene kjørte vi 45 mil i regnvær. Det ble lange avstander, mye skau, rein, regn og mygg. Men vi koste oss fælt.

Sjøl kjører jeg en såkalt bruksveteran, en 1982-modell Suzuki GS 1000 G, som er en relativt stor, tung, firesylindret sykkel med kardangdrift. Det var i sin tid en meget habil tursykkel, og den holder mål den dag i dag. Motoren har vært oppe for å pakkes om. Samtidig ble sylindrene honet, det blei bytta stempelringer og kamkjede/kjedestrammer. Jeg var derfor forberedt på noe oljeforbruk oppover, og det blei det! Heldigvis avtok forbruket etter hvert, så vi får håpe det blir borte når jeg får kjørt et par hundre mil til.



Hans kjører en noe nyere Honda Gold Wing med sidevogn. Vi hadde derfor små begrensninger på bagasjemengden og hadde med stort telt med hvert vårt soverom, bord, stoler og kokesaker.

Gällivare viste seg å være mye større enn vi hadde tenkt oss på forhånd. Gällivare kommune har 19 000 innbyggere og er nabokommune med Kiruna kommune, som er Sveriges største kommune i utstrekning. Disse to kommunene har Europas viktigste jernmalmsgruver, Europas største kobbergruve og Sveriges største gullgruve.

Vi ankom altså treffplassen i Gällivare fredag ettermiddag, heldigvis i fint vær. Treffarrangør er Malmbergets MC-Klubb (MMCK), og de har arrangert dette treffet siden 1969. De har sitt eget område utenfor byen, med motocrossbane, klubbhus og store utearealer. I 1969 var det 50 deltagere på treffet, mens det i toppåret 1986 var drøyt 900 deltagere. I år kom det 240 motorsykler. Vi var på forhånd spent på om det kom mange nordmenn på treffet, og det gjorde det. Rundt halvparten var norske. Resten var, naturlig nok, svensker og finner. Vi følte oss, som vanlig på treff, velkomne fra første øyeblikk. Forbrødringen ble enda bedre når konverseringsmidlene (helt riktig tenkt – ølet!) kom fram.

Mye av helga gikk dermed med til tradisjonelle treffaktiviteter, som altså er å passe på væskebalansen, se på motorsykler og prate om motorsykler.

Det var i hovedsak nyere, store tursykler på treffet, noe som er naturlig med de store avstandene der oppe. Du drar ikke på 50 milsturer hvis det føles som om du sitter på en sagkrakk. Et par skikkelige veteransykler var det likevel, en 1946 Harley 750 og en 60-talls Triumph Trophy.

Fredag kveld, tradisjonen tro, var det kolonnekjøring gjennom Gällivare og opp på den lokale toppen med det fantastiske navnet, Dunderet, for å se på utsikten og midnattssola. Dunderet er hele 820 meter høy (barnemat for oss nordmenn), men du ser faktisk nesten 10% av Sverige fra denne toppen. Det gjorde ikke vi denne fredagen fordi det var tett tåke. Vi gjentok derfor turen på lørdag formiddag, samtidig som vi tok en rundtur i området. Da var været strålende.

Søndag startet vi på hjemveien nedover gjennom Sverige. Mandag tok vi en planlagt stopp på et lite sted som heter Hoting og ligger på høyde med Umeå for å se på Ivars bilmuseum. Museet åpnet i 2009 og er på hele 1600 kvadratmeter og inneholder den lokale bilforhandleren Bil-Ivar Ericsson samling. Han begynte å samle på 60-tallet og museet inneholder over 60 biler og mer enn 20 motorsykler. Restaureringene er veldig fine og hele museet er rent, fint og moderne.



Bil-Ivar Ericsson var Mercedes-forhandler og museet inneholder derfor mange spennende Mercedeser, som 2 stk. Mercedes 600, en 1957 300 med måkevingedører, en 300d Adenauer og et par fine kabrioletter fra tidlig femtital. Du finner også en veldig spesiell 1923 Berliet i tillegg til en av fatter'ns drømmebiler fra tidlig 60-tall, nemlig en Skoda Felicia to-dørs, sporty kabriolet. Den mest spesielle motorsykkelen er nok en Ner-A-Car fra tidlig tjuetall, som jeg sjøl bare har sett på bilder tidligere.

Så – er du i området stikk innom Ivars bilmuseum i Hoting!

Tirsdag kveld var vi hjemme, etter rundt 350 mil på ei uke – og alle var enige om at det var en fin tur!



Suzuki'n foran treffplassen før avreise

NORMANN BILVERKSTED AS

- EU-kontroll • Service • AC service
- Reparasjoner • Støtdempere • Clutch
- Bremseser • Bilutleie



Vi utfører service og reparasjoner etter bilprodusentenes krav og bruker reservedeler med originalkvalitet.

Alle bilmerker - alle årsmodeller
Ing. Rybergsgt 99, Drammen
verksted@normannbilverksted.no
Tel: 32 82 18 01



Velkommen til oss!

Sjekk Punkt
BILVERKSTED



GLASSMESTER



Christoffersen

www.christoffersen.no

Kniveveien 29, 3036 DRAMMEN

Tlf : 32 86 00 00

Fax: 32 86 00 01

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

Knut Nævra Spyleservice

kan hjelpe deg med:

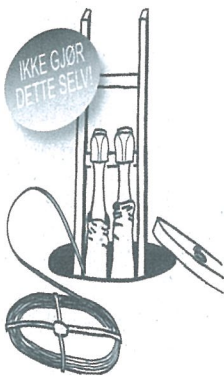
3300 HOKKSUND

- Oppspyling av rør og stikkledninger
- Reingjøring av soilrør
- Høytrykkvasking/spyling med varmt vann, eks. groing på båt/høstreingjøring
- Fjerning av graffiti/påføring av antigraffiti
- Spyling og impregnering av takstein
- Spyling av fasader
- TV-inspeksjon av rør
- Utleie av store og små vannpumper med egen bensinmotor

TA KONTAKT!

Tlf. 95 22 13 19

Mange års erfaring i Eiker Septikservice



IKKE GJØR
DETTE SELV!



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



Min Chevrolet-historie

Kåre Filseth

Min Chevrolet-historie begynner egentlig en gang midt på 60-tallet, jeg var student i USA og hadde sommerjobb på en ferieøy, Martha's Vineyard, syd for Boston. Da kjøpte jeg en 31-modell Chevrolet pickup. Denne var noe redusert, så jeg rev bort alt bakenfor frontglasset og bygget en "woody" stasjonsvogn av enkleste sort. I mine øyne en super bil som jeg brukte noen somre.

Etter at min studietid var over og jeg reiste hjem, ble bilen solgt for en slikk og ingenting for at jeg skulle bli kvitt den. Det var ikke i mine tanker at jeg kunne ta den med hjem til Norge.

Biler, og spesielt gamle biler, har vært en interesse siden ungdommen. En periode hadde jeg en Ford T og var jeg medlem av NVK. Jeg deltok på en tur til Danmark en gang i begynnelsen av 60-tallet. Det var en fantastisk opplevelse. Vi ble tatt imot som kongelige. Det satte sine spor.

Etter studier, med en 1952 Mercedes Benz 170Sb som transportmiddel, som senere ble solgt til Bertel O. Steen og står på deres museum idag, begynte jeg å jobbe i bilbransjen. Det ble da lite tid til å ha bil som hobby. Det var jo bil hele døgnet ellers. Etter nesten 40 år i bilbransjen begynte interessen igjen å våkne for å skaffe seg en "lekebil". Rent tilfeldig snakket jeg med en norsk-amerikansk dame, som bor i San Fransisco og ferierer i Norge, om min gamle Chevrolet fra studietiden. Så sier hun at hun og mannen har en 1931 Chevy Sport 3-Window Coupe stående i garasjen som de gjerne vil selge. Min interesse ble vakt og etter å ha mottatt diverse fotos og beskrivelse av bilens tilstand ble vi enige om en kjøpesum høsten 2011.

Bilen var ganske komplett, men det meste av treverket var råttent, spesielt dørstolpene. Lite var gjort for å sette bilen i stand. Den hadde bare blitt stående. Kontakt ble oppnådd med en "agent" som ordnet med å hente bilen og lagre den i påvente av innlasting i en 40-fots container som skulle til Norge.

Alt tok tid, men til slutt i februar 2012 ble containeren losset i Oslo.

Fortolling og betaling av importavgift, vrakpant, moms o.l. gikk greit, men det ble noe mer enn jeg hadde trodd.

Kanskje ulikt mange gammelbilentusiaster, er jeg ikke så opptatt av å restaurere, men heller å reparere. Bilen var jo over 80 år gammel og jeg ønsket at den fremdeles skulle være det.

Bilen var vel som forventet, men det måtte mye arbeid til for å få noe ut av den.

Snekkerarbeidet tok mesteparten av høsten og vinteren. Begge dørstolpene ble satt inn nye. De gamle var så råtne at de ikke en gang kunne brukes som mal. Etter å ha funnet noen som hadde ask tilgjengelig ble stolpene gradvis formet i tre plan, ganske utfordrende. Bunnsvillen på venstre side og de fleste tredeler bakover i bilen måtte lages nye.



Neste store oppgave var å legge opp et nytt elektrisk anlegg. Originalt var bilen kun utstyrt med en sikring, på hovedlyset, så jeg laget sikringer for de viktigste funksjoner og monterte hovedbryter. Baklys på begge sider bak ble montert, med pære for blinklys i tillegg. Blinklys ble også bygget inn i "Cowl lamps", sammen med parklyset.

Tilgang på deler var ikke noe problem. Det meste ble bestilt hos "The Fillingstation" i Oregon og varene dukket opp på det lokale postkontoret etter en uke. Fantastisk! Ting begynte å komme på plass utover vinteren og våren 2013 og bilen ble fremstilt for Biltilsynet i mai. De var mest opptatt av bilens identitet og lite annet. Kontrollen gikk smertefritt. Mest tid tok utskrivning av dokumenter. Så kom det vanskeligste: valg av registreringsnummer. Siden jeg bor i Vestfold burde det være Z-nummer. Men å finne et nummer som var ledig var ikke så enkelt. Statens Vegvesen har ingen oversikt over hvilke gamle nummer som er opptatt. Man måtte velge et nummer som man synes skulle passe, og så sjekke i datasystemet om det var ledig. Ingen av mine førstevalg eller for den saks skyld tiendevalg var ledige. Jeg hadde et ønske om 3 siffer, men alle var tatt. Neste mulighet var fire siffer, så her var det bare å prøve seg frem. Et nummer med mange 1-tall ville gi et lite skilt, så jeg endte på Z-1114.

Karosseriet er helt, uten rust. En del småbulker må man jo regne med. Tidligere eier hadde klint lit brun rustmaling her og der, så det så ikke spesielt fint ut. Jeg ville gjerne få bilen på veien og kjøre litt i sommertiden og fant ut at jeg bare skulle penselmale hele bilen med matt Arkanol inntil jeg fikk tid til å gå på karosseriet. Resultatet ble overraskende bra. Mange har sagt at de synes jeg skal la den være sånn. Det blir nok ikke det, men det fine med denne hobbyen er at den ikke har noen dato for ferdigstillelse.

Sommeren 2013 har jeg hatt bilen med på hytta og brukt den til butikken og på utflukter. Motoren går som ei klokke, til stor glede for meg, familie og venner. Bilen vekker oppsikt. Folk blir i godt humør når jeg kjører forbi. Ingen sure miner om noen må ligge bak meg et stykke når jeg beveger meg med stoisk ro i maksimum 60 til 65 km/t. Jeg synes det er en passende fart for en 82-åring.

Jeg har ikke vært så opptatt av å delta på samlinger og løp, men har fått mange fine kontakter blant likesinnede. Gammelbil som hobby er fantastisk miljøskapende. Mer eller mindre alle har et forhold til gamle biler. Bestefar, far eller en nabo hadde en slik bil eller noe lignende før.

Jeg håper jeg får mange hyggelige år med min gamle dame!





Chevroleten i dag



Chevroleten hentet for transport til Norge

Veterandager i Lyngdal 17. – 18. august

Terje Finnerud

Formiddagen 17. august dro naboen og jeg til Lyngdal sentrum med hver vår 1978- modell Honda, henholdsvis en 750 Four og en GL-1000, for å besøke Veterandagene.

Turen gikk opp Sigdal, til Kolsrud og over Greenskogen i strålende vær. Overraskelsen var stor da vi kjørte ned de siste bakkene mot sentrum og så hvor stort området var og hvor mange folk som alt var på plass.

Dette må sies å være Arnt Bakkes rike som han sammen med de 49 andre medlemmene i Flesberg Veteranforening legger ned mange timers arbeid i.

Utstillingen var stor. Det var for eksempel 130 veterantraktorer der. Nå eide Arnt Bakke sjøl riktignok 70 av dem, men det sier jo noe om omfanget. Det var rundt 30 lastebiler der og en rekke med stasjonærmotorer og motorsager. En Volvo Titan tømmerbil tilhørende Svein Åge Mørken fra Vestfold tiltrakk manges oppmerksomhet da de lastet tømmer med Isaksen lasteapparat og slo av lasset i etterkant. Dette var ikke ufarlig arbeid og mange av den eldre garden hadde historier på lager.

En kan fort tenke at dette arrangementet ligner på veterandagene på Magnor som også arrangeres annethvert år. Lørdag var det fest på Høgheim, som er lokalet i Lyngdal.

Arnt Bakke anonserte også at det var messe i kjerka om søndag'n der det var muligheter for åndelig føde og tilgivelse ved behov.



Veterandagene i Lyngdal



RA Metallock®

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

- Sying 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.

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

Bilservice

Kjell Andreassen



**ALT I BILREPARASJON
OG EØS KONTROLLER**



3053 STEINBERG • TLF: 32 87 76 88 • FAX 32 27 31 07



Åpen dag på Burud 8. juni 2013

Terje Finnerud

Åpen dag på Burud ble igjen en flott dag for å markedsføre Burud og alle stedets aktiviteter og klubber. Det var godt besøk, både av gamle og unge. Brannbiltur og busstur samt øvingskjøring på NAF's flotte øvingsbane gjør at mange tar med barn og barnebarn. Museumsdirektør Thon og hans undersåtter fanget også manges oppmerksomhet. Museet blir stadig bedre, med tidsriktig kjøkken og stue og mye annet som fanger nostalgikeres interesse. Slike arrangementer er viktige, ikke minst med tanke på bevilgende myndigheters syn på senteret.

Kiosksalget er et kjærkomment tilbud for besøkende og gir gode penger i klubbkassa.



Museumsdirektør Thon i kjent stil



Kiosken er populær





Kjøp og Salg



INGEN ANNONSER ER KOMMET INN TIL DETTE NUMMERET

”Bare gløm det!”

Terje Finnerud

Etter å ha fulgt markedet en tid kjøpte jeg i 2011 en 1977-modell MGB som var ombygd og importert fra New Jersey. Bilen så fin ut på bildene og jeg slo til, vel vitende om at forrige eier ikke hadde fått godkjent bilen fordi det satt en uoriginal motor i den. Denne motoren var en 2,8 liters V-6 fra GM.

Tanken først var å bygge bilen tilbake til original stand, men etter å ha vært på bukk og prøvekjørt litt bestemte jeg meg for å prøve meg i Biltilsynets byråkrati. Jeg la derfor ut noen spørsmål på MG-klubbens forum. Det ga meg lite håp om noe hjelp derfra. Det klareste svaret var vel ”BARE GLØM DET!”, skrevet med store bokstaver. Etter noen telefoner til Kjell Nilsen i MG-Service så ting litt lysere ut. Han hadde kontakter i Tyskland som skaffet originale typegodkjenninger (TÜV-dokumenter). Dette ble helt avgjørende for den videre prosessen. I tillegg ble hovedlamper foran og bak byttet til E-merkede produkter. Det samme ble gjort med sikkerhetsbeltene. Bremsene ble overhelt og foringer i forstillingen ble skiftet slik at det ikke skulle være noen tekniske feil.

Spenningen var stor da jeg tok kontakt med Riseløkka trafikkstasjon i Oslo. De var mye mer positive enn jeg hadde trodd og de rådet meg til å finne mest mulig dokumentasjon på motor og girkasse i tillegg til det jeg hadde fra før av.

En vakker dag i 2011 møtte jeg så opp kl. 9.00 med MG'n på henger. Bilen ble kjørt inn i hall nr. 7 og den ble saumfart, prøvekjørt, veid og mye mer. Jeg leverte dokumentene og gikk og tok en kaffe. Jeg holdt meg litt på avstand fra alt som foregikk.

Gleden var stor da en av mekanikerne kom med metallskriver'n sin og lurte på hvor vi skulle slipe og skrive nytt rammenummer. Kl. 11.00 ble MG'n kjørt opp på henger'n, godkjent uten en eneste anmerkning!

Neste stopp ble Tollbua i Drammen, deretter Biltilsynet.

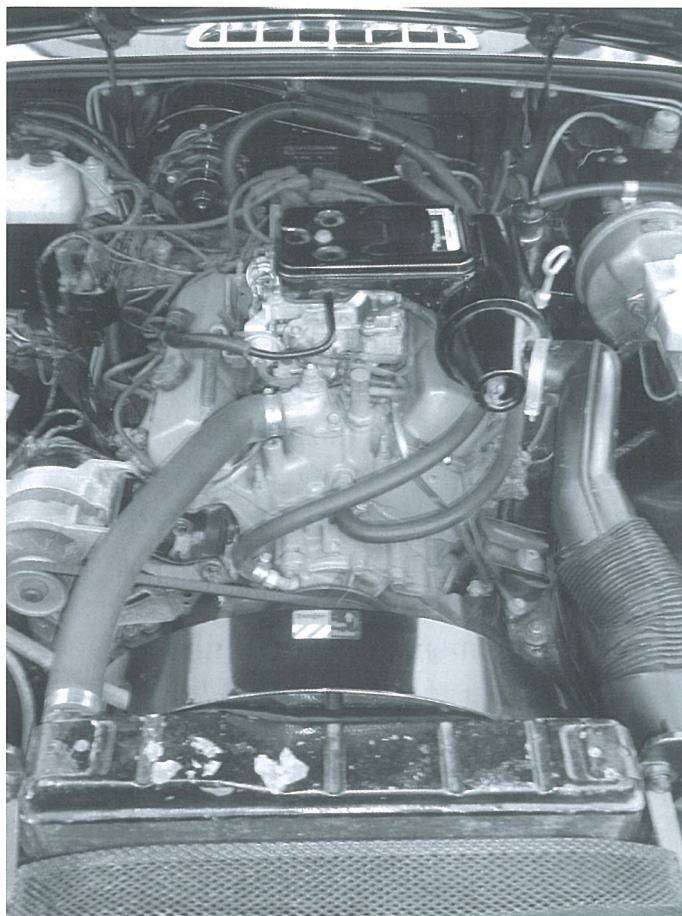
Nå kjører jeg rundt i Norges eneste MG med 2,8-liters V-6.

Kort oppsummert viser dette at Biltilsynet ikke er vanskelige hvis du er godt forberedt og gjør som de anbefaler. God folkeskikk hjelper også og Verdensmesterlua bør ligge igjen hjemme!





Bilen, MGB 1977-modell



Problemets kjerne - motoren

Et besøk på Ace Cafè – og litt om kafèracere

Thorbjørn Formo



Hele tippelaget, som består av svirebroren min, Johan, og jeg, var på fotballtur i England i fjor - også. Premiene vi drar inn på tippinga vår går uavkortet til fotballtur, og det holder altså til en tur i året. Vi drar ikke lenger og ser på de store lagene i Premier League, men beveger oss ned i divisjonen under, hvor folkelivet og miljøet kanskje er bedre, og hvor vi slipper å dele opplevelsen med busslaster av skandinaviske turister. Vi prøver selvsagt å få med oss noe mer enn fotball (og puber) og holder oss helst utenfor London.

To år tidligere var vi i Birmingham, som er en by med flere kanaler enn Venezia, og som har verdens største motorsykkelmuseum (The National Motorcycle Museum) rett utenfor byen. Der kan du se over 800 nydelig restaurerte engelske motorsykler fra storhetstida. Svirebroren, Johan, er ikke motorinteressert, men han var med på museet og hadde en hyggelig formiddag (han hadde jo med seg en kunnskapsrik og engasjert guide – nemlig meg!).

Året før var vi i hovedstaden i Wales, Cardiff, og så lokaloppgjøret mellom Cardiff og Swansea. Denne kampen skal være den voldeligste på de britiske øyer, uten at vi så mye til det. Wales generelt og Cardiff spesielt anbefales sterkt, en trivelig by med trivelige innbyggere – bare noen timer med tog fra London.



Fjorårets tur gikk til Watford-området rett nord for London for å se Watford spille mot Crystal Palace (med nordmannen Jonathan Parr på laget). Grunnen til at vi havnet akkurat der er egentlig at Johan har ei niese, Megan i en liten, malerisk landsby rett nord for Watford. Vi hadde stadig fått invitasjoner og valgte altså nå å besøke henne og samboeren, Sean. Gjestfriheten var stor og vi ble plukket opp på flyplassen på torsdag kveld med et påfølgende overdådig måltid ute. Det er jo sånn det er i England. Husene er små og trange og folk går ut på sine Public Houses, som med årene er forkortet til "Pub". Puben er altså et slags felles hus hvor de lokale møtes. Derfor må du, når du er på de britiske øyer, finne deg en lokal pub litt utafor allfarvei hvor det ikke er turister innom. Der finner du garantert noen hyggelige innfødte som gjerne slår av en prat over et glass lokalt brygg. Når du kommer bort til disken ber du ganske enkelt om "a pint of your best, please...". Da får du en drøy halvliter med bitter- eller porterøl som er pubvertens beste anbefaling – og som smaker som fløte! Du reiser ikke til de britiske øyer og drikker importert dansk eller nederlandsk øl!? Det er nemlig en "krig" mellom de tradisjonelle engelske ølsortene og pilsnerølet. Det er stadig flere som drikker pilsner og mange briter ønsker å bremse det. De har derfor startet "Campaign For Real Ale (CAMRA)", raskt oversatt til "bevegelsen for ordentlig øl", som har nesten 150 000 medlemmer. De slåss altså for tradisjonelle britiske ølsorter, -bryggerier og -puber og regnes som verdens største øl-klubb – der blir Drammensølets Venner små i forhold!

Sean hadde planlagt et kulturelt innslag for oss i løpet av besøket, nemlig en tur til legendariske Ace Cafè i utkanten av London (jeg hadde nok nevnt Ace Cafè under en sammenkomst i London et par år i forveien). Sean er politimann og han hadde sine første patruljeturer i og rundt Ace Cafè, så han kjente stedet godt.

Ace Cafè er ei veikro i Stonebridge, nord-vest i London. Stedet var et viktig sted i utviklingen av motorsykkelkulturen i England og også andre steder i verden. En norsk parallell er vel Tyrigrava Kro (hvor det nå sannsynligvis blir liten aktivitet) på gamle Mosseveien utenfor Oslo. Den opprinnelige Ace Cafè åpnet i 1938 for å betjene trafikken på den nye ringveien, North Circular Road. Fordi kafèen var oppe 24 timer i døgnet tiltrakk den seg fort motorsyklister.

Utover i femtiåra blomstret kafèen av flere grunner: Tenåringenes stadig større plass i samfunnet, stor trafikkøkning og en britisk motorsykkelindustri på sitt sterkeste. BSA var verdens største motorsykkelprodusent midt i femtiåra. Massevis av ungdommer begynte å møtes på kafèen med sine motorsykler og høre på Rock'n'roll. Mange band og motorsykkelgrupperinger ble startet der.

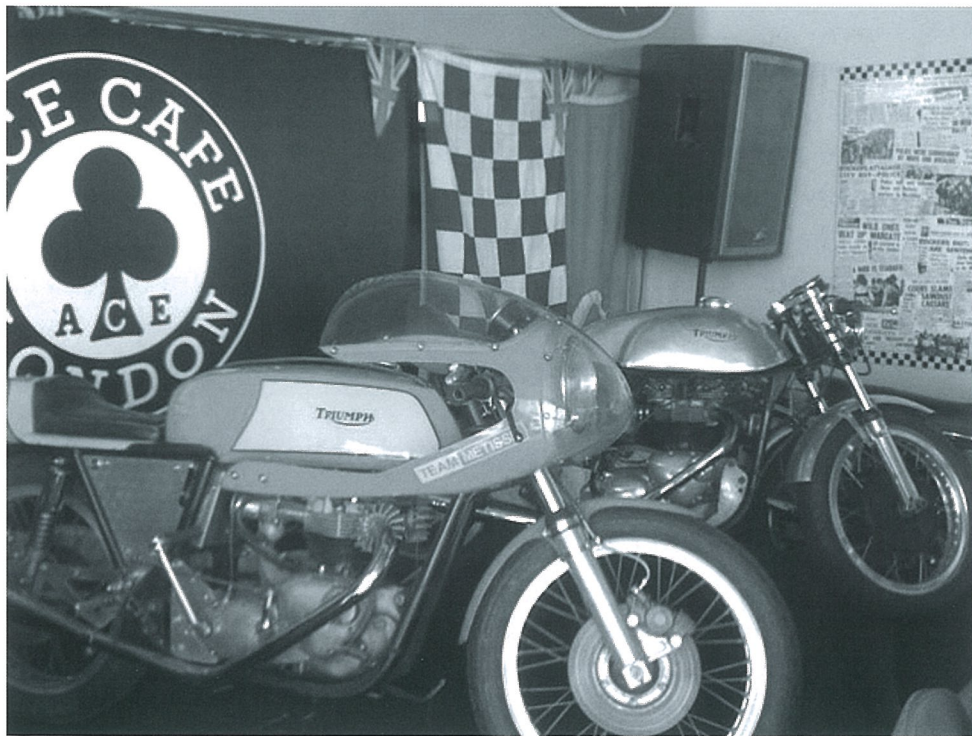
På femti-tallet var den populær for Ton Up Boys (and Girls). Uttrykket "Ton Up" betyr noe sånt som "over tonnet" og høres meningsløst ut (tunge motorsykler?). Forklaringen er enkel, "et tonn" er nemlig et slanguttrykk for 100 mph, som de fleste veit er ca. 160 km/t. "Ton Up" betyr derfor at motorsykkelen din gjør over 160 km/t. Det var ikke mange standard-motorsykler som nådde den grensa på femti-tallet.



På seksti-tallet var Rockers en toneangivende klubb, sammen med motorsykkelpresten Bill Shergolds velkjente 59 Club.

Dessverre gikk luften ut av ballongen etter hvert, kafèen ble nedlagt i 1969 og bygningen ble brukt til dekk- og rekvisitasalg. Sånn "gjekk no dagan" fram mot nitti-tallet. Da begynte stadig flere å møtes igjen rundt Ace Cafè og mimre om gamle dager. Det endte med at kafèen ble åpnet igjen i 1997, mens interiøret, slik det opprinnelig var, kom på plass i 2001. Etter det har rockere, motorsyklister og bilister fra hele verden møttes på "The Ace" for å fortelle historier, skru litt eller bare se på det legendariske stedet. Kafèen er ikke lenger åpen 24 timer i døgnet, men den har ei lang liste med arrangementer for både motorsykel- og bilentusiaster. Dessuten kan de by på både levende musikk og "musikk på boks" på kveldstid i tillegg til at de er godkjente både for å gifte seg og inngå partnerskap.

Hvis du vil se hva som foregår, går du inn på hjemmesida deres, ace-cafe-london.com.



To kafèracere rett innenfor inngangsdøra

Her dukka vi altså opp, fire mann, en lørdag for å spise og drikke lunsj og se på fasilitetene. Det var altså Sean, kompisen hans, Les, Johan og meg. Det første du blir møtt av innenfor døra er to kafèracere som står på utstilling for å sette deg i riktig 50-talls-stemming. 50-talls-stemningen blir ytterligere forsterket når du får løftet blikket og ser den enorme disken som strekker seg langs hele langveggen i lokalet. Interiøret er gjennomført slik det var den gangen. Det samme gjelder menyen, og faktisk en del av gjestene. Og "The Ace" er ikke bare et motorsykel-sted, men like mye et treffsted for bil-folket.





Fra venstre: Les, Sean, meg og Johan

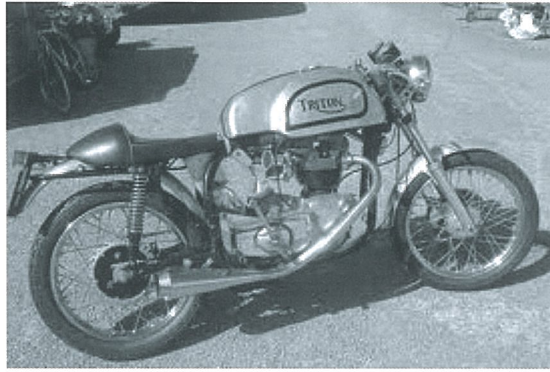
Det var viktig, også på femti-tallet, å ha en rask motorsykkel med gode kjøreegenskaper som altså helst skulle ha en toppfart ”over tonnet”. Det medførte at disse syklene ble veldig like de racerne som gikk på bane. Dermed ga navnet seg selv – kafèracer. Det er veldig naturlig å se dette navnet opp mot miljøet rundt ”The Ace”. Vi ser jo det samme fenomenet i dag, mange motorsyklister kjører rundt på R-sykler, som ikke er langt fra dagens banesykler. En kafèracer skulle fylle følgende krav:

- Alt unødvendig utstyr er fjernet for å holde vekta nede
- Smale, lette skjermer
- Tank og ”clip-on”-styre som gjør at du kan krype sammen på sykkelen
- Enkeltsete
- Motor med høy effekt og som gjerne skal høres

Noen fabrikker leverte varianter som fylte kravene, som for eksempel legendariske BSA Gold Star eller Velocette Venom Thruxton. Disse syklene var beregnet på privatførere som ville kjøre løp og var kostbare.

Alternativet var å bygge noe sjøl eller modifisere i større eller mindre grad. Toppen av hjemmebygde sykler var den såkalte Triton, som besto av ei Norton Featherbed-ramme og en Triumph-motor. Et annet, meget godt alternativ var Norvin, som var den samme Norton Featherbed-ramma med en Vincent-motor. Hadde du mindre ressurser kunne du satse på en Tribsa, som altså var en Triumph-motor i ei BSA-ramme. De fleste nøyde seg nok med å plukke av mest mulig tilbehør på en vanlig motorsykkel og sette på ”clip-on”-styre, som er to korte, nedovervendte styrehalvdeler som skrur rett på toppen av gaffelbeina. Da var den rette stilen på sykkelen der.





En typisk kafèracer, Triton

Gamle Ace Cafè er udødeliggjort i filmen ”The Leather Boys” fra 1964. Hvis du vil se hvordan det virkelig var den gangen, så leter du litt på nettet og finner den. Kafèen er også flittig benyttet som tidsriktige kulisser i flere TV-programmer.



Skilt på parkeringsplassen. Det er forbud mot drifting, donuts, burnouts, wheelies og stoppies

Så – neste gang du er i London, ta undergrunnsbanen, Bakerloo Line, til Stonebridge Park, gå de snaue 200 meterne bort til ”The Ace” og virkelig kjenn at du er tilbake på 50-tallet!

Kilder: Wikipedia

Mick Duckworth: ”Ace Times”



Ny deltagerrekord i Spiralløpet

Thorbjørn Formo

Værvareselet for helga var strålende – og det stemte. Lørdag opprørt med nydelig varmt vær. Det ikke er forhåndspåmelding til Spiralløpet slik at folk bare kan dukke opp ved start, og det gjorde 130 stykker i år. Så mange har aldri vært med tidligere. Det betydde at kapasiteten på et par av postene ble litt liten, funksjonærene fikk det hektisk og det ble noe ventetid.

Men, det var ingen sure miner, verken blant deltagerne eller funksjonærer, av den grunn. Tvert imot, det var bare blide folk å se, selv om startmotoren svikta på en bil og strømmen forsvant på en annen bil.

Årets løp gikk opp Lierdalen mot Sylling. Noen av deltagerne var tydeligvis godt kjent i området og tok noen snarveier. Andre var tydeligvis ikke kjent, verken med kart eller terreng, og kjørte både på kryss og tvers. Du møtte derfor veteranbiler overalt i Lierdalen, virket det som. Heller ikke det var noe problem, folk fant fram etter hvert.

Like ved Sylling, på Jutilen gård, lå post 3 hvor det ble servert svele, saft og kaffe. Mange dro fram campingbord og –stoler og nøt dagen. Andre tok seg en tur i uthusene og så på den flotte samlingen med hestekjøretøyer som finnes på gården.

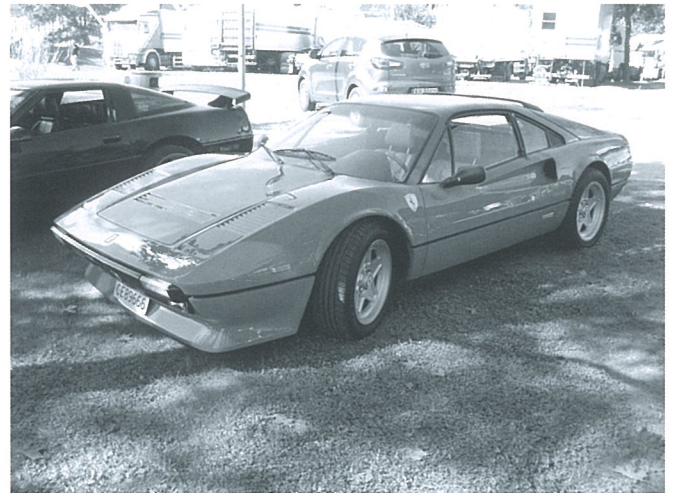
Den store deltagelsen skyldes selvsagt ikke bare været, men også at vår veteranhobby stadig griper om seg. Klubben må derfor være forberedt på stor deltagelse også neste år, og vi klubbmedlemmer må i større grad stille opp og hjelpe til under Spiralløpet 2014!



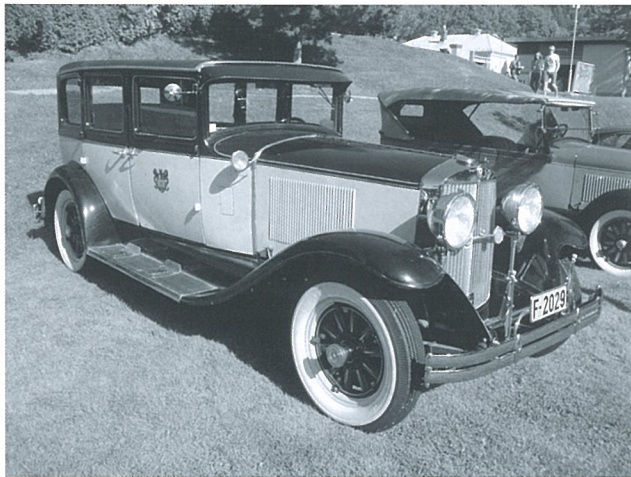
Pause på Jutilen gård, legg merke til de små colaflassene



Fra Spiralløpet 2013



Fra Spiralløpet 2013



Spiraløpet 2013



KLUBBEFFEKTER



Pique kr 100

T- skjorte kr 70

Både pique og t-skjorte kan fåes med MHK og NMHS logo



Vognmerke kr 400

Krus kr 100



Jakkemerke kr 20

Klistremerke kr 10

3 stk klistremerker for kr 25

Prisene gjelder så lenge lagret rekker. Ta kontakt med klubbens kasserer for bestilling.



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er: Svein Erik Finnerud, tlf. 928 33 117 og
Kjell Thon, tlf. 901 66 954.

SEND INN STOFF FØR 20. november.