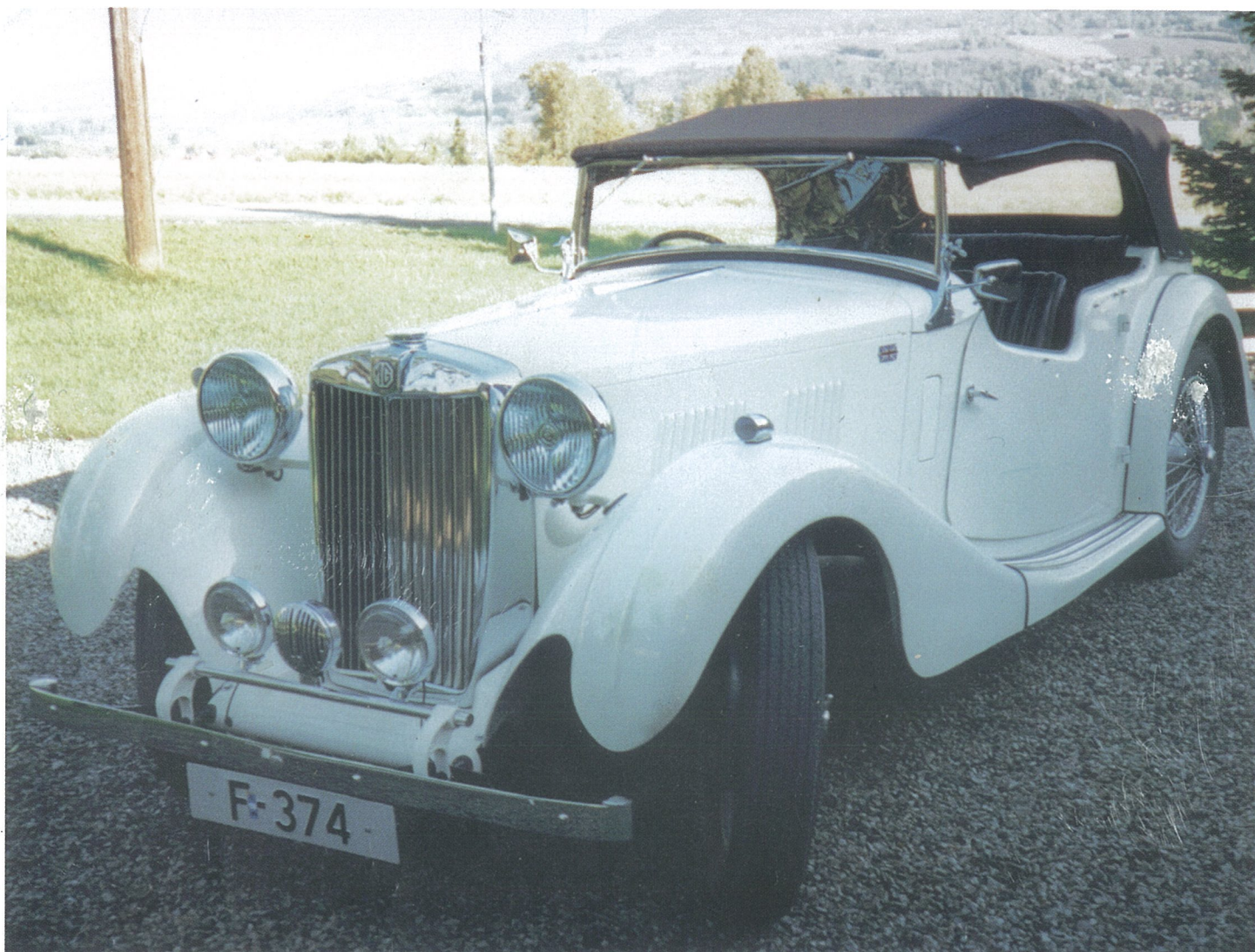


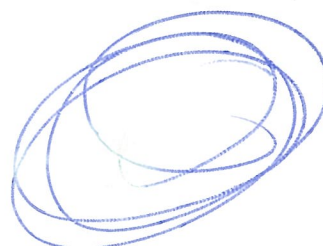
MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - SEPTEMBER 2001 - 30. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865
E-mail: mhkd@lmk.no Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

Finn Torgersen
Gamle Riksvei 260, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 47 21

Sekretær:

Bent Bryhn
Eikeleina 82, 3472 BØDALEN
Tlf. 31 28 44 52

Kasserer:

Per Løken
Fossekleiva 15, 3075 BERGER
Tlf. 33 77 59 44

Styremedlem I:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76

Styremedlem II:

Tore Gustavsen
Hyggeneveien 70, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 90 95

Varamann:

Bjørn Lund
Bjønndalslia 5, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 40 55

Forsidebildet:

Bjørn Themtes
MG va 1938
mod.
Se side: 15 - 17



Redaktør for dette nummer har vært:
Kåre Johnsen

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.

UTVALG:

Teknisk/forsikrings-komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomitè:

Vidar Andersen 32 78 00 04
Leif Magne Nielsen 32 87 73 16
Gunnar Kjemperud 32 78 09 81
Tore Woldstad 32 78 48 46

Arrangementkomitè:

Roy Helge Hafslien 928 52 822
Tore Fridheim 32 82 32 65
Finn Bryhn 31 28 50 05
Jan Sørli 32 89 11 95

Jule- og festkomite:

Per Gran-Henriksen 32 84 03 69
Arnt Ivar Lund 32 83 98 65

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomite:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27
Roy Helge Hafslien 928 52 822
Rune Kolberg 32 78 40 56
Tom Bryhn 32 89 05 98

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.as

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2001 er:

- **Februar:** Arnt Ivar Lund 32 83 98 65
- **April:** Christian Christensen 66 78 35 97
- **Juni:** Erik Holde 32 88 31 15
- **September:** Kåre Johnsen 32 88 51 45
- **Desember:** Jan Håkon Shetelig 31 28 00 70

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. november



Formannen har ordet:



Formannens ord

Du verden så morsomt det ville vært dersom 50% av medlemsmassen til enhver tid ville være villig til å yte noe for den resterende 50%. Og det ville være enda mere morsomt dersom den resterende 50% ville yde noe for de først nevnte 50%, da ville vi hatt mye morro.

Jeg beklager kjære medlemmer, men å få til en ordning hvor 10% av medlemsmassen til en hver tid er villig til å yte noe for de resterende 90% skal kunne trives og ha det hyggelig som medlem av Motor Historisk Klubb Drammen, tror jeg etter hvert ikke vil fungere.

Som du nå har forstått nærmer det seg generalforsamlingen, du vil finne innkallingen i dette nummer. Klubben trenger din hjelp, de 10% som har drevet klubben nå i flere år går før eller siden lei og får hele klubbarbeidet "langt opp i halsen". Trenger jeg å si noe mer, det hjelper vel ikke.

August måned, ferien er over for de fleste, kveldene blir mørkere og mørkere og vi har bare fått realisert noen av de drømmene vi hadde

for sommeren, i tillegg begynner formannen å mase om støtte til klubbens arbeid, livet er for j...

Denne høsten skal vi hygge oss sammen på møtene, se på film fra sommerens aktiviteter, høre spenende foredrag og i tillegg planlegge 30 års jubileumssesongen. Du verden så heldige vi er som har så mange gode venner og godt kammeratskap i klubben.

Som de fleste vel vet så er klubben 30 år neste år, og på klubbens veiende skulle jeg gjerne ønske at dette ble markert grundig i vårt nærmiljø, men jeg frykter at det er de samme medlemmene som var med ved vårt 20 og 25 års jubileum som må trå til nok en gang.

Jeg håper du tok min oppfordring i juni utgaven av formannens ord om å "kose" deg med gammelbilen i sommer. Sist helg var Tor-Stein Hella og undertegnede med sønner på tur til Fagernes og Valdres Veteranvogners Venner for å kjøre Norgesløpet. Et utmerket arrangement i regi av VVV, genistreken de gjorde var å samarbeide med NVK og Den Store Styrkeprøven (løp for messingbiler). På sin tur over til Lærdal startet messingbilene (?) lørdag formiddag samtidig med Norgesløpet. Hovedgata i Fagernes var stengt for andre biler enn våre veteraner, en helt utrolig stemning i startområdet med masse publikum, tenk hvis vi kunne få til noe slikt.

Desverre skjedde det et uhell på siste etappe opp mot lunsj på Beito Høyfjellshotell, en veteran motorsykelist lå litt for nærme en bil foran seg i løypa. Det ble enn relativt kraftig oppbremsing p.g.a. en annen deltagers tekniske problemer, med den følge at motorsykelisten stupte over over styret på sykkelen og slo hodet i asfalten med påfølgende hjernerystelse og skader i ansiktet. Jeg vil med dette igjen få minne om sikkerheten, sett ned farten nå du er ute og kjører veteran sykkel(bil), ta dine forholdsregler, kjør defensivt.

Det er hyggelig at så mange har betalt kontingenten etter siste påminnelse, men du sparer vår kasserer og vårt medlemsregister ajourførende mye arbeid dersom du betaler kontingenten i rett tid. Og selvfølgelig vil alle ha Motorhistorikeren, men det betinger at du har betalt kontingenten.

Til slutt vil jeg få ønske dere en fin høst med mye fårrikål, elgjakt og rustfjærner, og husk ikke drikk for mye tran-det lukter sånn i baksetet.

De spilte hogg gamle biler bare en gang.

Hovslagern



Nytt fra Styret:

Dessverre ikke noe nytt fra styret denne gang !

HER FØLGER

Bilskilt fra 1940 og oppover.

Dette er sikkert blitt trykket mange ganger før men vi tar det med til glede for nye medlemmer.

Fra 1 januar 2002 blir det atter nye skilt i Norge , nå skal det EU tilpasses, det ryktes at man kan bestille det nr man ønsker men da mot ekstra betaling denne ordning begynner først 1 april 2002 (mulig aprilspøk!!)

Nummerseriene fra 1940 og oppover. Oslo

	TILDELTE SERIER 1937	KOMMET TIL-1940	KOMMET TIL-1948	TILDELTE SERIER I 1958 UTEN KJ.TEGN
PVL				10-00-00 - opp
Mc o.125	30000-	31000 CA.	33000 CA.	19-00-00/19-99-99
Mc lett				20-00-00/21-99-99
Mc moped				22-00-00/22-99-99
?				23-00-00 - opp
L				29-00-00 - opp
	TILDELTE SERIER ca.1963		KOMMET TIL-1965	
PV	29-99-99 - 49-99-99		37-00-00 CA.	

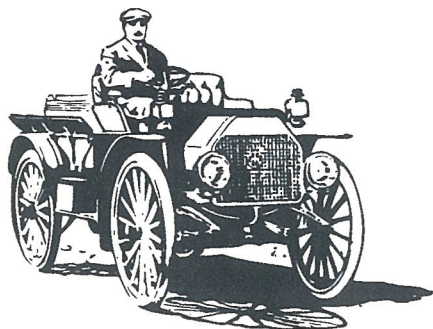
Nummerseriene fra 1940 og oppover. Øvrige fylker

FYLKE	* TILDELT CA.	TILLEGGSER.	TILLEGGSER.	TILLEGGSERIER
Politid.	* Pr. 1945	Fra ca.1951	Fra ca.1955	Fra ca. 1960
ØSTFOLD	B			
Halden	14000-19999	50000-59999	95000-99999	500000-599999
Sarpsborg	20000-29999	60000-69999	90000-94999	600000-699999
Fredrikst.	40000-49999	70000-79999		700000-799999
Moss	30000-39999		80000-89999	800000-899999
AKER	C			
Sandvika	50000-69999		80000-84499	500000-599999
Drøbak	70000-79999		84500-85999	600000-699999
Lillestrøm	23000-29999	30000-49999	86000-99999	700000-799999
HEDMARK	D			
Hamar	20000-24999	30000-39999	70000-87999	500000-599999
(Elverum)	25000-29999		50000-69999	600000-699999
Kongsving.	10000-19999	40000-49999	88000-99999	700000-799999
OPPLAND	E			
Gjøvik	15000-49999		85000-99999	600000-699999
Lillehamm.	5000-14999		50000-84999	500000-599999



BUSKERUD	F				
Drammen		40000-49999		70000-89999	600000-699999
Hønefoss		30000-39999	50000-69999	90000-94999	500000-599999
Kongsberg		20000-29999		95000-99999	700000-799999
VESTFOLD	Z				
Larvik		1-3999			
		24000-26999		70000-83999	800000-899999
Drammen		30000-32999		84000-86999	
Horten		17000-18999	33000-39999	50000-50999	
				52000-59999	87000-87999
Tønsberg		19000-23999	40000-49999	51000-51999	88000-93999
					600000-699999
Sandefjord		12000-16999	27000-29999	60000-69999	94000-99999
					700000-799999
TELEMARK	H				
Porsgrunn		17000-18999	25000-34999	65000-91999	500000-599999
Skien		15000-16999	22000-24999	35000-39999	
				50000-64999	600000-699999
Notodden		19000-21999	40000-49999	92000-97999	700000-799999
Rjukan		11000-14999		98000-99999	
AUST AGDER	I				
Arendal		1-99999			
VEST AGDER	K				
Kristians.		13000-24999		43000-83999	
Mandal		25000-42999			
Flekkefj.		7000-12999		84000-99999	
ROGALAND	L				
Stavanger		1-6999			
		10000-29999		50000-99999	500000-599999
Haugesund		7000-9999		30000-49999	600000-699999
BERGEN	O	1-99999			
HORDALAND	R				
Bergen		12000-24999	30000-69999	90000-94999	600000-699999
Hardanger		7000-11999			
		25000-29999		95000-99999	500000-599999
Haugesund				70000-89999	
S. FJORDANE	S				
Førde		1-99999			
MØ.ROMSDAL	T				
Ålesund		10000-14999	20000-29999	40000-68999	
Molde		8000-9999	30000-39999	69000-79999	
Kristians.		6000-7999	15000-19999	80000-99999	
S. TRØNDEL.	U				
Trondheim		1-99999			500000-599999
N. TRØNDEL.	V				
Steinkjer		15000-78999			
Namsos		9000-14999		79000-99999	
NORDLAND	W				
Mosjøen		10000-13999			
		20000-24999	45000-59999	74000-87999	500000-599999
Bodø		14000-15999	35000-44999	88000-93999	700000-799999
Narvik		16000-19999	60000-73999		800000-899999
Svolvær		6001-9999	25000-34999	94000-99999	900000-999999
TROMS	X				
Harstad		10000-15999		60000-90999	
Tromsø		3000-9999	16000-59999	91000-99999	
FINNMARK	Y				
Alta		1-999			
		5000-6999	15000-19999	38000-69999	
Vadsø		1000-4999			
		7000-14999	20000-37999	70000-99999	





HALLINGDALSLØPET 2001

Løpet fant sted Søndag den 17 Juni. Starten var denne gang lagt til Ål. Det er med en viss spenning en følger værmeldingene dagen før. Meldingene var stort sett på vår side, og det var vel en våt post og noen drypp på inkomsten. Forøvrig var været meget bra med litt sol.

Inkomsten var lagt til Nes, nærmere bestemt hos Hans Øye. Årsaken til dette var at man ønsket å minnes at det har vært skysstasjon på stedet. Først med hester, og siden med biler. Den første ble anskaffet i 1920. Senere ble her drevet rutebilkjøring og drosjekjøring.

35 kjøretøyer hadde funnet vegen til starten, og etter hvert som de kom i mål ble det nokså fullt i gårsplassen til Hans. Fru Lillian bød på kaffe og vafler, noe som så ut til å smake bra. Omsider forelå resultatlisten, og den ble seende ut som følger:

1	Jan fred Solhaug	Fagernes	74	VW 1500	1967
2	Rune Gunnerød	Nesbyen	71	GMC 750 Milit.	1942
3	Ole Stensgård	Gol	62	Ford A Generator	1930
4	Per Liahagen	Nesbyen	61	VW 1300	1966
5	Øivind Gladhus	Gol	60	Tempo 150 cm3	1957
6	Einar Sverre Breie	Ål	58	Ford Cortina	1968
7	Thor Bråten	Nesbyen	55	Ford Anglia	1961
8	Leif Magne Nilsen	Drammen	51	Austin A 40	1964
9	Svein Arild Aarø	Fagernes	50	BMW 750	1977
10	Arne Rese	Gol	49	Renault Monaquatre	1935
10	Lars Bakkeplass	Dagali	49	Opel Kadett	1970
11	Mekjel Røe	Rogne	47	Merchedes 180	1957
11	Hallgrim Upsata	Ål	47	Standard Six	1954
12	Sander Eggen	Hovet	46	Renault Dauphine	1961
13	Jan Haugen	Torpo	44	Caddillac De Ville	1962
14	Birger Vangensten	V.Slidre	43,5	VW 1200	1969
15	Egil Bråthen	Gol	42	Dodge Victoria Six	1928
15	Odd Arne Bjørnødegård	Fagernes	42	Chevrolet Skyline	1952
16	Arne Øisten Gladhus	Gol	41	Ford Zephyr	1954
17	Torleif Disen	Hol	39	Volvo P 1800	1963
17	Bjørn Ivar Knaldre	Gol	39	Volvo Amazon	1970
18	Finn Torgersen	Drammen	38	MG TC	1946
19	Ove Sørensen	Ål	37	Chevrolet	1929
20	Helge Viko	Gol	35	Simca Vedette	1958
21	Lars Kvinnegard	Ål	33	Fargo Last	1946
21	Nils Anders Fekene	Gol	33	Opel Olympia	1953
22	Kjetil Jeglheim	Gol	32	Chevrolet 3800 Br.bill	1951
23	Kenn Roger Herleiksplass	Skurdalen	31	Buick Super	1955
23	Arvid Langedrag		31	VW 1200	1960
24	Knut Bakken	Gol	30	Chevrolet Touring	1927
25	Engebret Turrhus	Gol	29	Bedfors Last	1959
25	Hallvard Øen	Ål	29	Opel Record	1969
26	Terje Fuglhaug	Aurdal	25	Merchedes 220 S	1956
27	Oddvar Solheim	Nesbyen	22	VW 1200	1965
28	Olav Oppsato	Ål	16	Oakland	1929

En takk til deltakere og mannskaper for et vellykket løp.





GRISEHUSSAKEN

Overskriften har vært brukt tidligere, men det var et annet grisehus. Dengang var det Bjørnebråtens grisehus på Gol, som disponeres av Gol Kommune. Vi kom ikke til enhet med Gol Kommune i denne saken, og den ble derfor skrinlagt.

Nå er det et annet grisehus det dreier seg om. Olav Oppsato på Ål har tilbudt klubben sitt nedlagte grisehus. Det er på 300 m², rengjort og godt isolert. Det kan romme både verksted og klubblokaler. Kostnaden pr år, inklusiv noen bygningsforandringer som må til, beløper seg til 20.000 + strøm. Beliggenheten er: Du tar av ved Gullhagen mot Votndalen. I første venstresvingen tar du til høyre mot Sando skole, og etter ca. 1000 m er du der.

Etter ekstranøte og befaring med interesserte har klubben skrevet avtale med Oppsato og medlemmer for et prøveår

Olav Oppsato er forøvrig medlem i klubben, og lykkelig eier av Oakland 1929.

RESULTATLISTE (Det var i alt 63 startende, ikke alle leverte inn startoppgavene.)

"Vårløpet", 2001. Start fra Bertel O. Steen, Hvidtbank, Lier. Bjørn Lund brøt løpet pga tekniske problemer.

1. Tore Woldstad.	26 p	28. Gunnar Kofstad.	15 p
2. Tormod Bjørnethun	25 p	29. F Saasen.	15 p
3. Gudrund Finnerud	25 p	30. Steinar Ludviksen	14 p
4. Runar Berg.	23 p	31. Runar Graneng.	14 p
5. Tom Bryhn.	23 p	32. Inger Ulla.	14 p
6. Jan Sandholt.	21 p	33. Ole Dagslett.	14 p
7. Siv Holde	20 p	34. Astrid Hansen.	13 p
8. Ingar Weum	19 p	35. Tore Ødegård.	13 p
9. Nina Laugerud.	19 p	36. Roy Hafslie.	13 p
10. Øyvind Sørby.	18 p	37. Jan Roger, Olsen.	12 p
11. Bjørn Brantzæg.	18 p	38. Sørлие.	12 p
12. Lars Skaug.	18 p	39. Leif Petersen.	12 p
13. Hilde Olsen, Auto Matriell.	18 p	40. Bertil Eastwood.	12 p
14. Asle Wang.	18 p	41. Svein Karlsen.	12 p
15. Ulf Henriksen.	17 p	42. Hans P. Berg.	12 p
16. Reiulf Wold.	17 p	43. Tore Gustavsen.	12 p
17. Stein Holthe.	17 p	44. Lasse S. Andersen.	12 p
18. Erik Holde.	17 p	45. Svein Amundsen.	12 p
19. Monrak Ødegård.	17 p	46. Kjetil Lange.	11 p
20. Tom Laugerud.	16 p	47. Kåre Kjemperud.	11 p
21. Øyvind Wiker.	16 p	48. Fridgeir Normann.	11 p
22. Odd R. Holm.	16 p	49. Christian Christensen.	10 p
23. Kristine Haga.	16 p	50. Stian Olsen.	9 p
24. Reidar Kveta.	15 p	51. Oddvar Fogstad.	9 p
25. Stein Bache-Larsen.	15 p	52. Marit Guneriussen.	9 p
26. Svein Hansen.	15 p	53. Bjørn Larsen.	9 p
27. Tom Christensen.	15 p	54. Trygve Skrabelsrud.	8 p
		55. Solveig Persson.	8p
		56. Oddleif Kvalseth.	4p





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

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

**Omtrekking av biler,
møbler og båtputer.
Spes. veteranbiler**

Drammen Salmakerverksted

Thor Vikar

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf.: 32 87 85 76

Helårsannonser 2001:

Helside	kr. 2700,-
Halvside	.. 1800,-
Kvartside	.. 900,-
1/8 side	.. 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2001 kr. 250,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



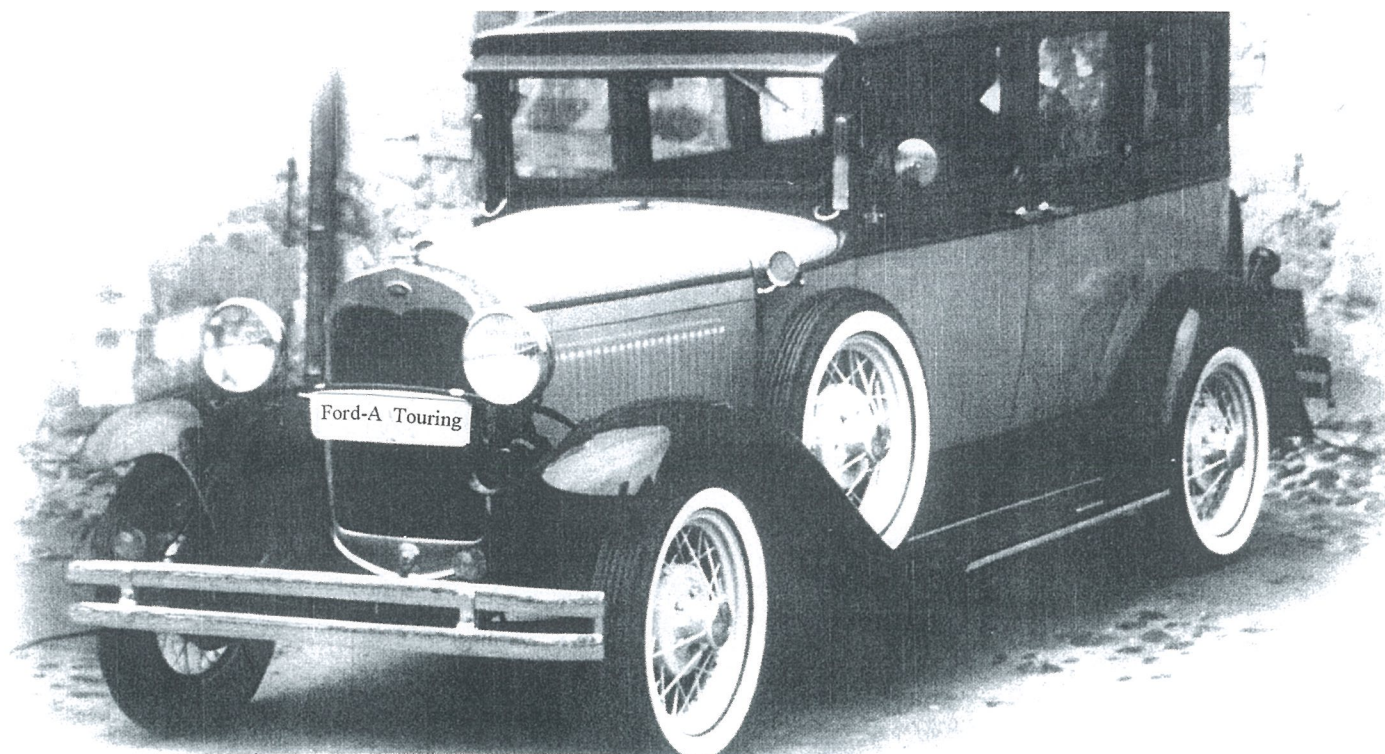
MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

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

Listen oppdateres fortløpende.





75 år Ford – Made in Germany.

Etter den første verdenskrig hadde man i Tyskland ofret liten oppmerksomhet på amerikanske biler, da man holdt dem for å være lite teknisk utviklet. Derimot hadde man vært interessert i amerikanske produksjonsmetoder som samlebånd og rasjonalisering. Først etter 1925 begynte den tyske bilindustrien også å interessere seg konstruktivt for amerikanske biler.

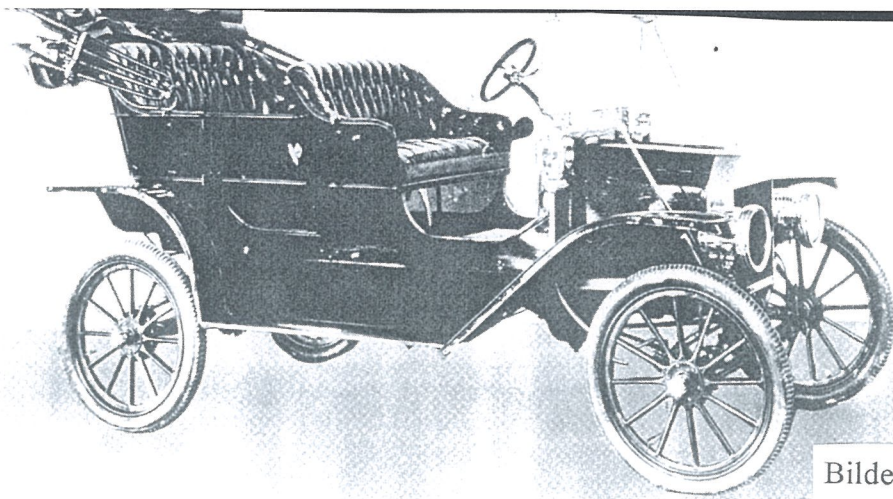
Amerika vokste på denne tid til verdens største bilprodusent og alle amerikanske bilfabrikker åpnet representasjonsfirmaer i Europa. Sammenliknet med europeiske biler var de amerikanske billigere og bedre utstyrt, og var så populære i Tyskland at omtrent 1/3 av alle solgte biler var amerikanske. For lastebiler var til og med halvparten av nyregistrerte amerikanske.

Amerikanske bilmerker i Tyskland.

Det første amerikanske bilkonsern som opprettet representasjon i Europa var **Ford-Motor-Company**. Allerede i 1903 ble det grunnlagt et "Ford Motor Automobil" selskap i Stolp i Pommern. I 1911 flyttet det til Berlin-Charlottenburg. Selv om T-modellen ble solgt for bare 3975 Reichsmark og med 5 års garanti så ble dette importselskapet ingen stor suksess. Den første verdenskrig avbrøt enhver av Henry Fords videre planer om å åpne en montasjefabrikk i Tyskland, bare i Irland og England kunne han få realisert sine planer. Planer om også å bygge opp en montasjefabrikk i Tyskland, slo etter krigen feil hovedsakelig på grunn av politiske og industrielle forhold.

I tillegg kom det forhold at den tyske regjering innførte importforbud for utenlandske biler for å beskytte den innenlandske industri. For den amerikanske bilindustrien ble det nødvendig å ta eksporten på alvor i 1920 årene, da det innenlandske markedet synes å være mettet etter at man år for år hadde satt nye produksjonsrekorder. At Europa likevel kunne være et lukrativt marked viste opprettelsen av montasjefabrikker i Antwerpen og København.





Bilde 1: Ford T-modell 1908.

Det tyske markedet skulle forsynes fra Danmark, og da opphevelse av importforbudet trakk ut i tid, leide den danske montasjefabrikken den 1. Desember 1924 et kontor i Berlin under den Linden. Derfra ble de første importene av Fordson traktorer organisert fordi nyttekjøretøyer ikke var berørt av importforbudet.

Etter at det var lyktes, på tross av importforbudet å importere 140 T-modeller, ble den engelske Fordfabrikken koplet inn, og i januar 1925 ble "Ford Motor Company, Berlin" grunnlagt. Både dansker og engelskmenn satt i ledelsen av det nye firmaet.

Fordledelse og monteringsanlegg i Berlin.

Den 17. August 1925 ble importforbudet opphevet, og allerede en dag senere ble Berlinfirmaet omdannet til aksjeselskap og skulle organisere all import av Ford kjøretøyer. Gleden varte imidlertid ikke lenge – allerede 1. Oktober 1925 ble det etter påtrykk fra tysk bilindustri innført høye tollsatser, 250 Reichsmark pr. 100 kg ferdig bil. Det betydde for T-Forden 2100 RM tollgebyrer. Med ett slag ble etterspørselen borte, bare de tollfrie traktorene solgte godt.

En utvei var å bygge et montasjelanlegg, der man kunne bygge opp biler av importerte deler, som var belagt med mye mindre toll. For å kunne kalkulere kostnadsgunstig var man avhengig av å importere og levere delene direkte med båt. Derfor valgte ledelsen Berliner Westerhafen (Vestre havn), og 2. Januar 1926 ble deler av en kjempestor lagerhall leid. Delerlageret ble innrettet i kjelleren, i første etasje ble samlebåndet montert og i annen etasje lakkeringsavdelingen. (Bilde 2).



Bilde 2: Ford montasjefabrikk Berlin 1925.

April 1926 startet de første arbeiderne opp produksjonen og 8. April rullet den første T-Forden som var montert i Tyskland av samlebandet. Snart var produksjonen oppe i 10 biler pr. dag og ved slutten av året satte 350 arbeidere sammen 750 biler pr. måned.

Ved årets slutt hadde man montert til sammen 1117 personbiler og 1500 lastebilutgaver av T-modellen.

Prisene lå mellom 3445RM for den åpne toseteren og 4450RM for den 4-dørs lukkede 5-seteren, den gang absoluutt konkurransedyktige priser.

Etterspørselen steg så raskt at det i tillegg måtte importeres 2233 Forder fra belgisk og dansk produksjon.

Også i 1927 syntes det økonomiske oppsvinget å fortsette og Ford i Berlin satte nye produksjonsrekorder. Optimistisk leide man nok et bygg i tillegg i Berlin –Plötzensee, og produserte i begge hallene 4275 biler som heller ikke var nok til å dekke etterspørselen.

Igjenn ble 4474 biler importert. Akkurat da produksjonen var på topp inntraff den for dagens forhold uforståelige melding fra Detroit om at produksjonen av T-modellen skulle innstilles, men det var ingen etterfølger klar!

Produksjonen av T-modellen på samleband fra 1911 til 26. Mai 1927 var formidabelt 15.176888 stk., uten at den geniale konstruksjonen-berømt som Tin Lizzie- var blitt grunnleggende endret. Om ikke konstruksjonen var mye endret, så var i alle fall prisen desto mer endret, fra 850 til bare 260 dollar!

A-Modellen.

I Berlin ble det enda bygd biler frem til 20. August, så ble produksjonen lagt ned og på dagen ett år senere startet produksjonen av den nye A-modellen. (Bilde 3).

Fra oppstart og ut året 1928 ble det likevel produsert 2543 biler og importert 2290. Selv om A-modellen led under kvalitetsmangler så ble det bygd 10238 i 1929.

For å kunne arbeide mer effektivt kjøpte Ford et annet amerikansk-tysk firma, karosseri Pressfabrikken Ambi-Budd Karosserideler. Denne fabrikken lå på flyplassområdet Berlin-Johannisthal i lokalene til den tidligere Rumplerfabrikken, og var Europas største i sitt slag. På tross av produksjonsoptimering og deleproduksjonsavtaler hadde man nådd grensen for produksjonskapasiteten, og Ford måtte se seg om etter et nytt sted for produksjonen. Det måtte helst ligge nær elv/kanal/sjø og måtte kunne nås med store skip. Dermed var det ingen hensikt å ekspandere mer i Berlin, og etter en del leting og harde forhandlinger falt valget på Köln.

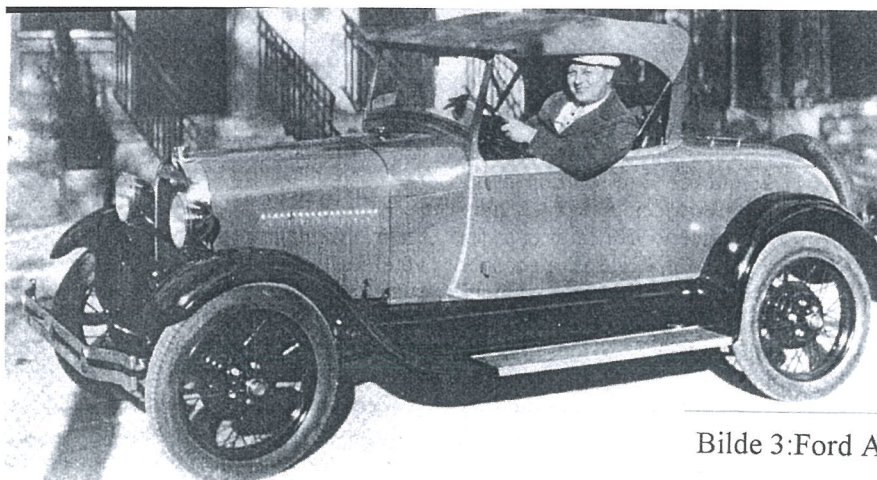
Flytting til Köln.

Den 7. September 1927 undertegnet Kölns Overborgermester Dr. Konrad Adenauer (senere kjent tysk Bundeskansler) og to fordsjefer papirene for kjøp av et 34 ha stort areal direkte ved Rhinen i Niel's venstre bredd, der den nye Ford-fabrikken kunne nås med 3000t.

store skip. Den 2. Oktober 1930 ble grunnsteinen lagt under nærvær av Henry Ford. Mens de 234 Berlin-medarbeiderne hadde satt ny produksjonsrekord i 1930 med tilsammen 13215 biler, vokste fabrikken i Köln opp på rekordtid med kaianlegg, jernbanetilslutning og ikke minst nye produksjonsmaskiner fra USA som skulle gjøre Fordfabrikken til en av Europas mest moderne bilfabrikker.

I Berlin ble det fremdeles produsert frem til 15. April 1931 til sammen 4133 Ford A, så ble Produksjonsanleggene demontert og samlebandet skrotet. Dermed var det 5 årige gjestespill i Berlin over – til sammen 37078 biler ble produsert. Frem til 1935 ble et lite reservedelslager drevet.





Bilde 3: Ford A-modell 1928.

Det var vanskelige tider også for bilindustrien, den verdensomspennende økonomiske krisen nådde sitt høydepunkt og produksjonen hos Ford stoppet nesten helt opp. Men krisen ble overvunnet, og Ford Köln forandret seg fra en monteringsfabrikk til en produksjonsfabrikk, som brukte en stadig økende del tyskproduserte deler. Det ble utviklet egne modeller og man fjernet seg stadig mer fra hovedkonsernet i USA. Tilslutt kunne Ford i 1935 stå frem som helt tysk firma, og kunne tilby kundene 3 forskjellige modellrekker: den kompakte Köln med 1,0L. 4 syl. Motor på 21 hk, den større Ford Eifel med 1,1 L. Motor på 34 hk. og V8 modellen med en 3,8 L. V8 motor på 90 hk. Denne motoren ble også brukt i lastebilmodellen Rheinland.

Forbindelsene til Berlin ble aldri helt brutt, og Ford fikk fremdeles sine karosserier fra Ambi-Budd, og da produksjonen stadig økte, opprettet man i slutten av 1937 i umiddelbar nærhet av Ambi-Budd i Berlin-Johannisthal et montasjeverk for V8 person- og lastebiler. Ford Köln var nå som i sin tid det første Berlinverket på grensen av sin produksjonskapasitet. I 1939 ble det bygd en ny bil hvert 3. minutt av 4200 medarbeidere, til sammen 17374 person- og 17900 lastebiler.

Samme år ble den nye Ford Taunus vist frem, som for en stor del var utviklet av Ambi-Budd. Derfor skulle den neste Fordfabrikken bygges nær Europas største karosserifabrikk, og 2. januar 1939 ble grunnsteinen lagt for den 3. tyske Fordfabrikken i Berlin-Johannisthal. Man hadde til og med planer om å flytte administrasjonen tilbake til Berlin/Spree, men den 2. verdenskrig og dens følger satte en effektiv stopp for planene. Riktignok startet produksjonen i Köln igjen i Mai 1945, men verket i Berlin ble offisielt oppløst i 1947. Det varte til 1981 før Ford igjen kom tilbake til Berlin, og da med et komponentverk for produksjon av kunststoffdeler til bil.

Artikkelen er sakset fra ATZ (Automobiltechnische Zeitschrift), et bilteknisk fagblad, og oversatt av Knut Bjørhuus.



Bilde 4: Ford V8 lastebil 1936.

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



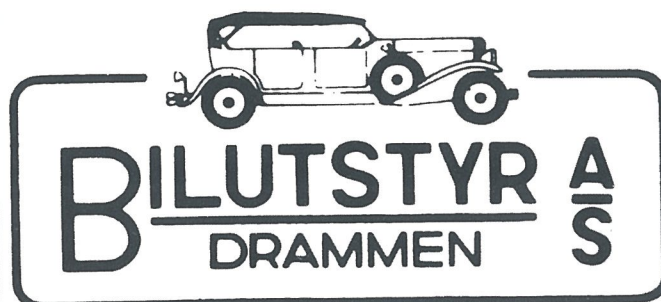
Spesialverksted for bremseser og clutch til bil og industri

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

Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40



Telefon 32 81 22 05



GEITHUS TEXACOSTASJON

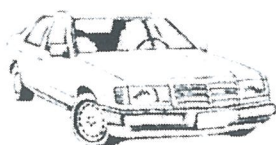
3360 GEITHUS
TELEFON 32 78 03 30
TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen.

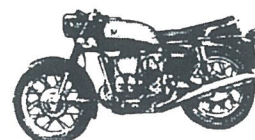
Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen

Biler, motorsykler
&
landbruksredskap etc.



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



BENSIN ! 95-97-98 OKTAN ?

Oktan tja hva er nå det, er super det riktige for din bil ? super betegnelsen brukes ikke lenger. Egentlig var det helt bortkastet og bruke super hvis bilen ikke trengte det. I dag er det oktan som brukes, men hva er nå oktan for noe rart !?? oktan er bensinens bankfasthet altså den angir hvor fort du får motorbank med den aktuelle bensin du fyller. Dette er noe komplisert med andre ord ikke lett og forklare, men enkelt nok er det hvor høyt trykk og hvor høy temperatur bensinen tåler før den selvantenner, med andre ord høyere oktan tåler høyere trykk og varme før den selvantenner, bensinen skal ikke selvantenne, ved motorbank antennes ikke alt drivstoffet med en gang, selvantening gir en ny tenning rett etter den første. Dette høres som bank i motoren. La det være helt klart at hvis du stadig kjører med motorbank bør du fylle med høyere oktan da motoren med bank slites og kan faktisk ødelegges.

Når det gjelder våre gamle kjøretøy som også trenger smøring (bly) til ventiler etc. blir det en tilleggsaffære til over nevnte, til riktige gamle er oktan valg nesten uten interesse de går nærmest på både parafin og tre sprit etc. (vodka og annen vare blir antagelig for kostbart)

Red. kj

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil og MC, hvor du avterer gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 12 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

Norsk Motorveteran koster kun kr. 350.- pr år!

NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

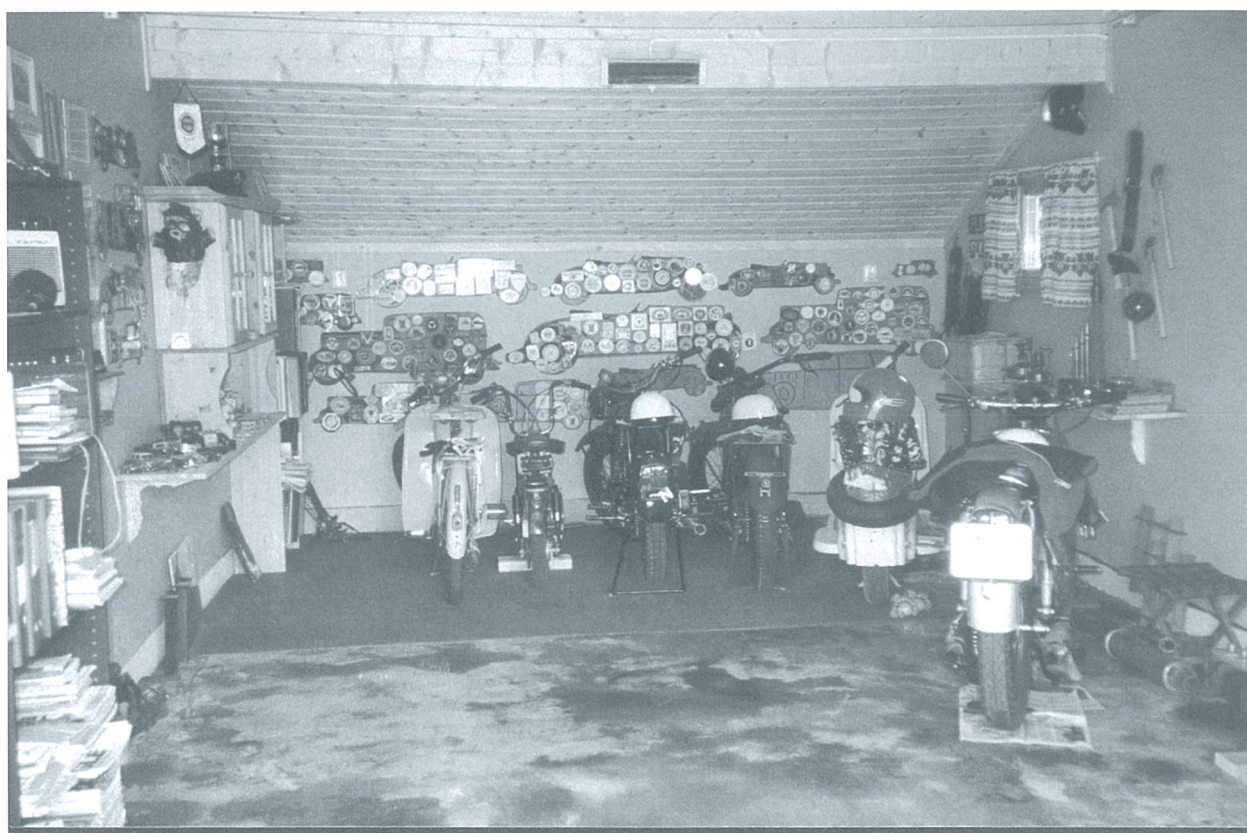
Ring inn din bestilling nå.

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



Stafetten

Det begynner å bli noen år (ca. 25 år)siden at jeg ble invitert med som ballast i sidevogna på Gunnolf Larsens Sundap. Det ble medlemskap i MHK og flere løp sammen med Nede Eiker brannvesens Daimond. Ønske om et eget kjøretøy hadde lenge vært der. Det første ble et lass med rustne Norton 16 H deler. Dette var den første motorsykkelen som senere skulle bli til 14 stk. på det meste.



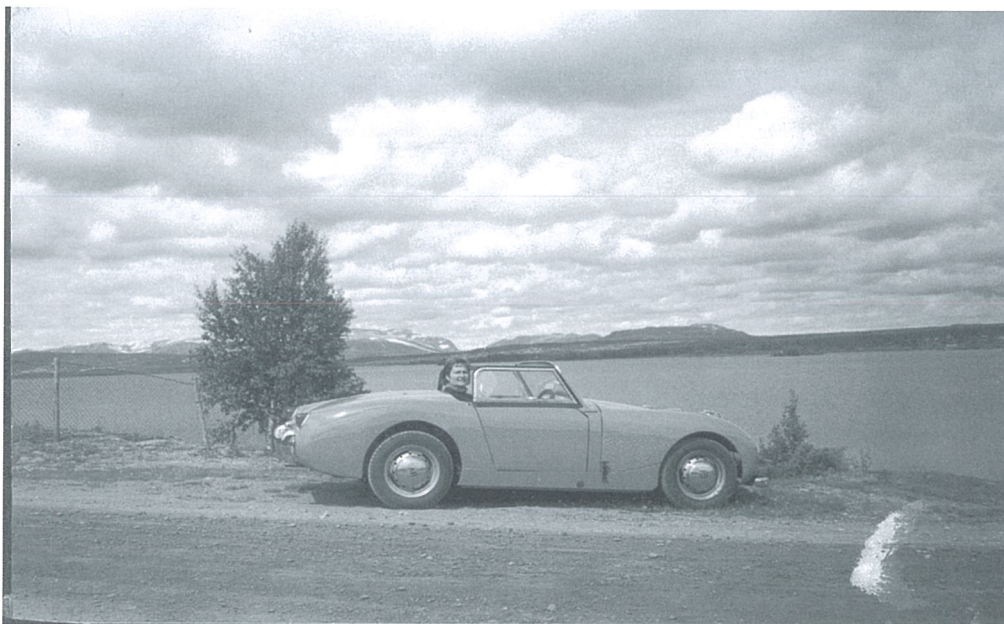
I dag består samlingen av 6 stk. En av motorsyklene ble grav fram fra ei myr i Telemark, og at kona ikke fikk sjokk da Oddleif satte igjen et lass med Velosolekser i gården er vel bare et under. Det ble 2 komplette sykler ut av det.



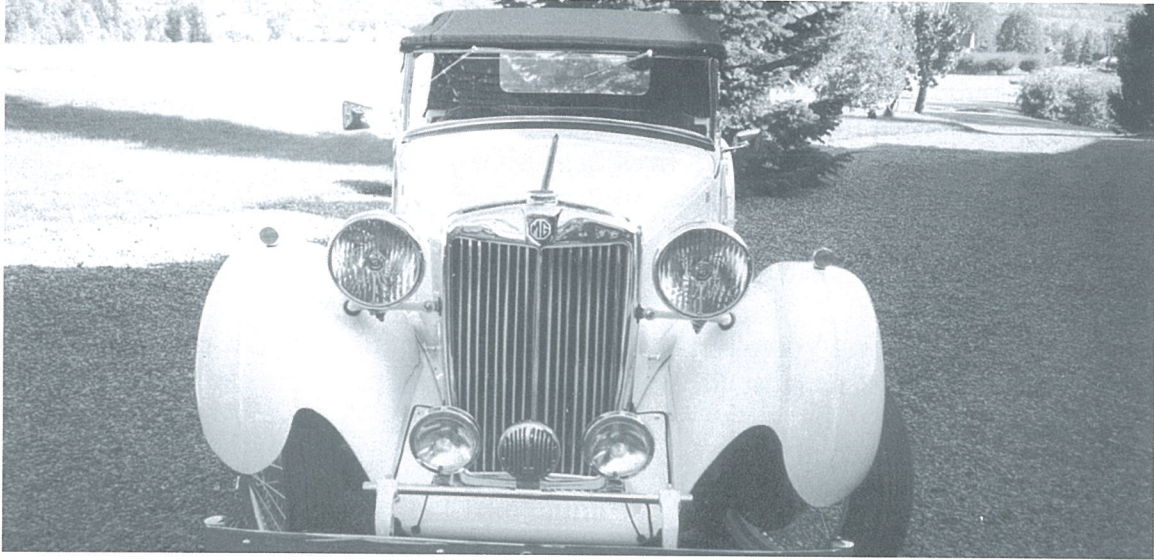
Hittil hadde det vært motorsykler som hadde opptatt tiden , men så ryktes det innen klubben at en Nach Laffayett 36 mod. var til salgs et sted ute på Svelvikveien. Denne ble så oppsporet, men det var bar det at den var blitt lagret så lenge at de hadde bygd om Svelvikveien og ikke laget noen kjørevei ut fra den gamle garasjen. Vi måtte da vente til våren slik at det ble bygget ny vei. Bilen hadde hele tiden vært i Helgelands familiens eie. Våren kom og det ble bygget en slags vei slik at vi fikk den hjem. Med mye god hjelp ble den startklar til sitt første løp.



En dag på Ekebergmarken traff jeg et ektepar fra Halden. De hadde en åpen Austin Frogey til salgs og det var ikke så lenge før vi var på vei til Halden for å se på den. Det var en artig liten "Engelskmann". Det ble kjøp og vi møttes i Moss. Jeg tok ferga over fra Horten mens Inger Randi ventet på kaia i Horten til jeg kom tilbake med Austin.



I mange år hadde vi to biler ,men å få brukt begge ble sommeren for kort til . Men på Birimarken for 7 år siden sto drømmen til salgs en MG va 1938 modell. Nå var det bare et problem som sto i veien å det var å få overbevist kona om at dette var bilen. Joda , hun syntes bilen var fin , men det ble satt et ultimatum, nå måtte det selges noe. Det måtte også skje litt raskt.



Nash`n kjøpte Bjørn Evensen fra Kongsberg og han har siden restaurert den og det har blitt en flott bil. Frogeyèn gikk til Stavanger, men den har vi ikke hørt noe til siden så vi vet ikke om den ruller på veien ennå. Mg`en ble kjøpt på Elverum og vi har siden hatt mye glede av den . Stallen består nå av MG va 1938 mod. Ford 20 M. som jeg har overtatt etter min far og 6 motorsykler av ulike merker og modeller.



Det har gjennom årene blitt en del fine turer å løp . Klubbkveldene prøver jeg å få med meg og jeg har tatt en økt i styret som kasserer i 5 år.

Jeg sender staffettpinnen videre og utfordrer

Hilsen Bjørn Themte



DRAMMENSLOPET 9 JUNI 2001.

43 veteran biler var møtt fram da starten gikk fra Isberg`S bilia område på Vitbank i Lier denne lørdag i Juni. Løpet gikk gjennom Drammen over landfallbrua oppover til Mjøndalen, over Røkeberghøgda og til post 1. I Vestfossen hvor Tove og Finn Torgersen ventet med spørsmål om diameter på bil dekk. (13-16- og 19") Løpet gikk videre forbi Fossesholm og Grindaveien deretter til Sundhaugen hvor Tore Ødegård sto på post 2 med badevekta, her var det ikke veing men en kraftprøve av hender som gjaldt . Videre fra Sundhaugen over Åsideveien mot Skollenborg ,Gomsrud og til Spiten anlegg på Kongsberg, her ventet Kjell Ødegård med familie på deltagerne som ble testet på kjøreferdigheter.

Bjørn Lund hadde plukket noen frukter underveis som deltagerne skulle tippe navnet på.

Spiten spanderte kaffe og kaker så alle fikk en frivillig pause underveis. Fra Spiten gikk turen videre oppover gjennom Bever grenda og opp til Svene, på denne strekning var det utplassert 6 gjenstander som deltagerne skulle observere underveis.

Mål og innkomst var på Lampeland kurs og Turist senter, hvor Bjørg og Tore Wolstad var med å styre skjemaer og premie utdeling.

Ellers stor takk til Ivar Engerud og Volvo Norge for fine modell biler til deltagerne, takk også for utmerket spiker tjeneste Helge Skistad passet på at alle kom av gårde fra start, papir arbeidet ble tatt godt vare på av Vidar Andersen.

Takk også til alle deltagerne.

Løpskomiteen v/ Leif Magne Nilsen

RESULTAT LISTE DRAMMENSLOPET :

1. Geir Andersen	27p.	23 Tore Ødegård	20p.
2 Ronald Andreassen	26p.	24 Jan Sørлие	20p.
3. Arnt Ivar Lund	26p.	25 Jan Sandholdt	19p.
4. Helge Vidar Skistad	26p.	26 Bjørn Themte	19p.
5. Josef Helgevold	24p.	27 Per Løken	19p.
7. Arve Kristoffer og Anne Ma Henriksen	24p.	28 Frode Henriksen	19p.
8. Reiulf Wold	23p.	29 Hans Petter Berg	18p.
9. Christian Christensen	23p.	30 Ulf Henriksen	18p.
10 Christine Hegg	23p.	31 Trygve Skrabelsrud	18p.
11 Steinar Ludviksen	23p.	32 Fridgeir Normann	18p.
12 Roy Hafslie	23p.	33 Svein Arne Amundsen	18p.
13 Per Thorud	22p.	34 Reidar Kveta	17p.
14 Gudrun og Svein Finnerud	22p.	35 Bjørn Lund	17p.
15 Oddvar Kristiansen	22p.	36 Stein Holte	16p.
16 Bjørn Evensen	22p.	37 Anton Kleven	16p.
17 Øyvind Viker	21p.	38 Svein Hansen	15p.
18 Øyvind Sørby	20p.	39 Gunnar Kofstad	14p.
19 Kjell Vidar Haugkjenn	20p.	40 Bjørn Larsen	14p.
20 Reidar Shuman-Olsen	20p.	41 Knut Bjørhus	14p.
21 Finn Torgersen	20p.	42 Paul W. Gellain	13p.
22 Kjell Ødegård	20p.	43 Sigurd Guterud	Brutt.

Her var det meget jevne poeng tall !! det som skilte var glasset med skruer, 77 stk. så kan hver enkelt gruble på hvor nær var jeg dette antall. Reiulf Wold var best her han tippet riktig 77. Beste deltager fra M.H.K.D. og vinner av vandre pokal : Arnt Ivar Lund



KALSVOGNA TURBILSERVICE

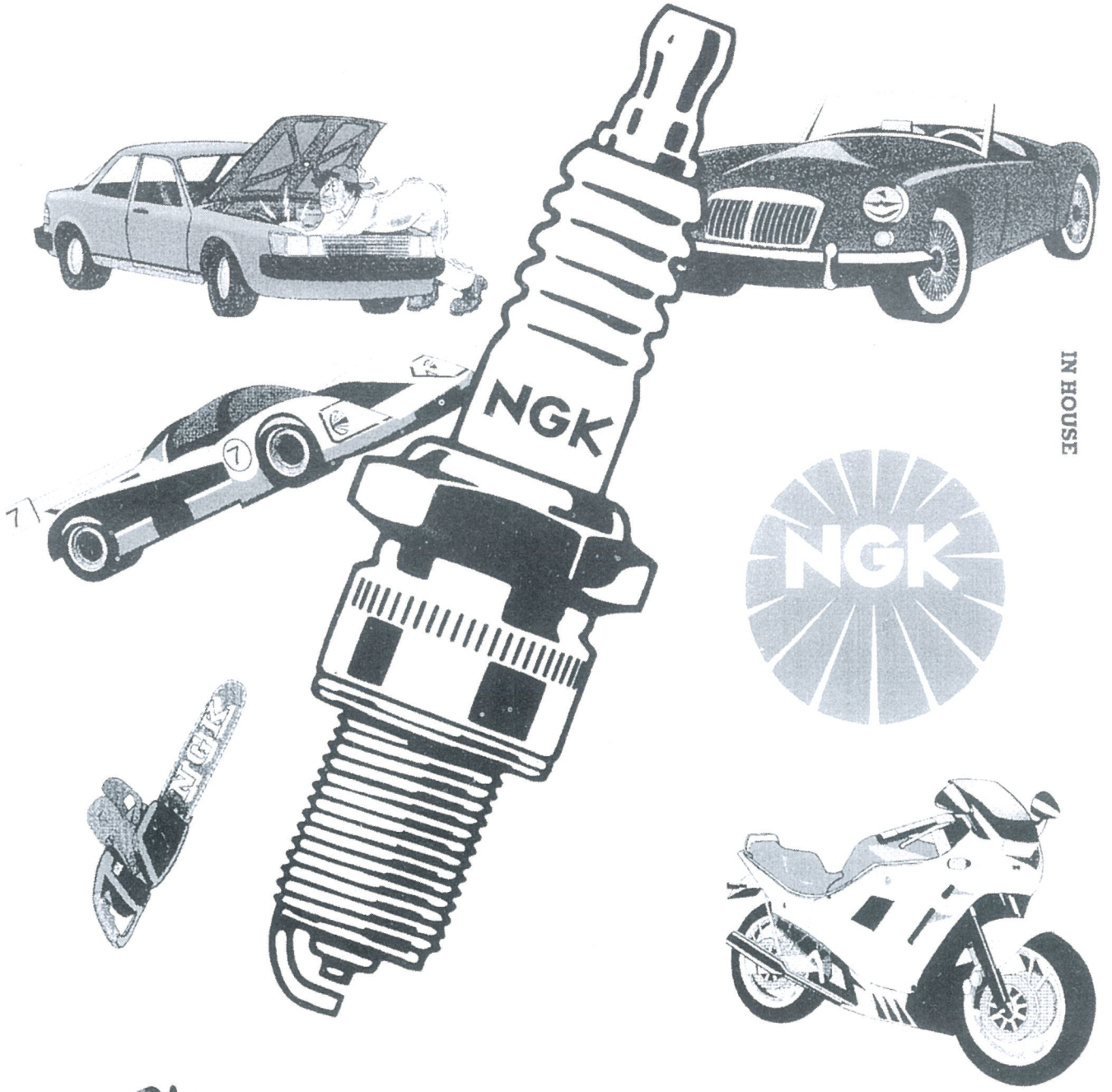
... et komplett valg



Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61



PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE



 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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





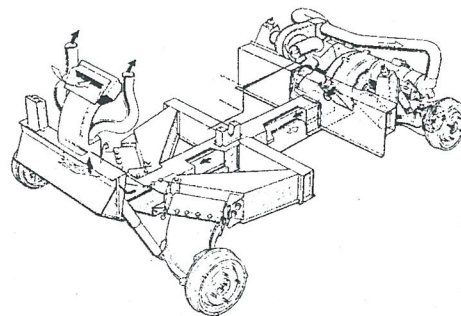
Kjøp og Salg



Dessverre ingen kjøp og salgs annonser er mottatt ,Tar vi en historie skrevet av Kjell Thoen om El bil.

El-bilen Ford Comuta - lenge før Think.

Det forundret meg da bilgiganten Ford for noen år siden kjøpte produksjonsrettighetene til el-bilen Think. Hadde virkelig ikke Ford teknologi til å klare denne oppgaven på egen hånd ? Elektriske biler er blitt produsert siden århundskiftet, og de fleste store bilkonsern har forsket rundt bruken av alternative energiformer i alle år. El-bilen skulle i så henseende ikke være noe nytt for Ford. Jeg husket en artikkel i et gammelt nummer av det danske bladet Populær Mekanik (nr 8 / 67) der vi kan lese om el-bilen **Comuta** som var konstruert ved Fords forskningscenter i Dunton i England. Bilen var 203 cm lang , 125 cm bred og 142 cm høy. Topp hastigheten var 65 km/t og vekt med batterier var 545 kg. Bilen hadde en aksjonradius på 65 km ved 40 km/t. Alt i alt tall som ikke er så veldig langt etter våre dagers Think. Da Comuta ble bygget ble det fortsatt drevet intens forskning på materialvalg i batteriet, og man hevdet å stå på terskelen til store nyvinninger. Likevel kan en ikke si at el-bilen 30 år etterpå har fått den helt store utbredelsen. Arbeidet med Comuta'en ble utført i nært samarbeid med moderfabrikken i USA, men man kom likevel aldri skikkelig i gang med produksjon. Vi får håpe at salget av Think snart skyter fart, slik at arbeidsplasser i Aurskogområdet sikres, og at Norge endelig kan bli en "bilnasjon".



Drivkraftaggregatet i Fords nye elektriske bil kjøles af luftstrømme, som ledes (hvide pile) gjennom chassis'ets midterparti. Varm luft (sorte pile) fra elektromotorerne kanaliseres derpå tilbake ind i passagerkabinen til glæde for passagererne under vinterkjørsel.



BILENS HISTORIE I KORT VERTSON !

Carl Benz lagde den første bil for 115 år siden, huff hvor tiden går. Vi bør ikke glemme vår Landsmann Poul Irgens fra Østerdalen som flere år før Benz lagde en forbrenningsmotor dette var i 1880. Allerede i 1899 rullet den første bil på Norske veier (antagelig bare en kjerreveg den gang) 1908 Henry Ford startet produksjonen av T-Forden, bilen var utstyrt med 2,9 liters motor på hele 20 hk. Toppfart 60 km. Bilen kostet ca 950 us dollar fire år senere falt prisen til ca 550 us d. Dette antagelig på grunn av stort salg. 1914 Ford tar i bruk samleband produksjon

Prisen falt da til us 440 produksjonen økte fra år til år på slutten av T-Ford produksjonen var prisen helt nede i us 260 da var det laget over 15 millioner av denne populære bil som kun ble levert i fargen SORT. Vi hopper over en masse dette er jo en kort versjon så jeg holder meg til de store og den neste er VW BOBLA

Tyskerne lette også etter den geniale rimelige bil for folk flest. Under åpningen av bilutstilling i Berlin 1933 sa Rikskansler Adolf Hitler blant annet at vi må bygge en bil for folk flest som alle har råd til og kjøpe og kjøre. Bilkonstruktør Ferdinand Porsche fikk i oppdrag og utvikle folkebilen, kravet var plass til fem mennesker ha toppfart rund 100 km i timen koste max 1000 mark og ikke bruke mer en 0,7 l på mila.. Allerede 1 1936 sto prototypen klar, bilen var utstyrt med 25 hk hekkmotor luftkjølt den hadde 4 gir og var 4,04 m. lang. I 1938 startet produksjonen dette år ble det laget 44 biler, dette år ble også byggingen av fabrikken startet i byen Fallersleben, byen fikk senere navnet Wolfsburg og er fortsatt hovedsete for VW konsernet som pr. i dag er verdens 4 største bil produsent. Bobla lages fortsatt i Mexico med 63 års produksjon er bobla uten tvil lengst levende bil modell med ca 22 millioner eksemplarer,

Fortsatt er den Norges mest kjøpte bil med over 150 tusen i perioden 1948 hvor det ble levert en bil og fram til 1976 da importen stanset. I 1949 kostet bobla kr. 9900,- i Norge min 1969 mod.1300 kostet den gang 19300,-

Den neste store (min mening) er: Mini liten bil javell men en genial konstruksjon.

Briten Sir Alec Issigonis lanserte i 1959 Mini en 4 seter 3.05 meter lang bil med tverrstilt motor og framhjulsdrift, konstruksjonen var genial og plassbesparende den dag i dag bygges de fleste små og mellomstore biler etter samme prinsipp. Minien lages også i dag i original utførelse og har blitt mektig populær i veteran kretser da det blant annet er enkelt og skaffe reserve deler etc.

Foruten disse tre store modeller bør vel også nevnes den legendariske jernsenga Citroen 2cv Produksjonen av denne startet i 1948, da jeg egentlig vet svært lite om modellen selv om jeg faktisk har solgt noen av disse da jeg var bil selger i Citroen oppfordrer jeg vår utmerkede 2 cv entusiast Paul Weber Gellein og skrive noen ord om denne morsomme og populære modell..

Når det gjelder Ford har Knut Bjørhus send in en historie om tysk ford, red. takker.

Mini ,her oppfordrer jeg entusiaster og sende in stoff og bilder

VW boble , kan bli for meget av denne eller ?? jeg kommer nok tilbake senere med mer.

Red. kj



Her har dere bilder av en 1964 mod ambulanse som ble brukt i forsvaret, denne er meget sjelden og sterkt ettertraktet av samlere innenfor volkswagen miljøet. Bilen er utstyrt med komplett lege utstyr her kan man faktisk ta mindre operasjoner. **KJ.**



Nye bilbøker :

Mange har i løpet av de siste månedene fått anledning til å stifte nærmere bekjentskap med **Asbjørn Rolseths bok "Håndverk på hjul"**, som er et praktverk om et håndverk som er i ferd med å gå i glemmeboken. Boken handler om karosserifabrikker og karosseribyging i Norge fra tidlig på århundreskiftet frem til våre dager, og vi får et grundig innblikk i en betydelig industri som hadde utbredelse over store deler av vårt langstrakte land. Det finnes en god del artikler om bedrifter i vårt fylke, bedrifter som opphørte å eksistere for flere tiår siden, og som det er meget vanskelig å finne spor etter i dag. Har du forresten hørt om Modum Karosserifabrikk A/S ved Arne Ødegaard ? Det hadde i hvert ikke jeg. Fabrikken lå på Åmot og eksisterte fra 1945 til 1957. I boken er det avbildet en turbuss bygget i 1948 på noe så spesielt som et Panhard chassis fra 1948. Boka er på drøyt 600 sider og inneholder kapitler om karosserbygging for ulike typer kjøretøy, som lastebiler, busser, varebiler og utrykningskjøretøy. Mer enn 250 bedrifter er omtalt i en alfabetisk oversikt, og boken inneholder rundt 800 illustrasjoner, der de fleste ikke er blitt vist tidligere.

Rolseth har arbeidet i nærmere 15 år for å samle stoff til denne utgivelsen. Det foreligger planer om å få Rolseth til å besøke MHK Drammen i løpet av høsten, og det vil være interessant å høre hva han kan fortelle om vår lokale "bilindustri".

En annen bok som kommer ut i løpet av høsten er **Rune Sørliens bok "Bil i Norge gjennom 100 år"**, som er en fotokavalkade fra bilens 100-årige historie i landet vårt, med kapitler om blant annet motorsport, transportnæringen, biluhell og om krigsårene. Sørлие arbeider til daglig som fotoarkivar og er hjemmehørende i Vestfold. Derfor vil trolig en stor del av bildene ha sin opprinnelse i et distrikt ikke langt unna der mange av oss bor. Sørлие har en betydelig fotosamling å velge bilder fra, og har hatt tilgang til arkiver som inneholder mange bilder som tidligere ikke er vist offentlig.

Dermed skulle det ikke være vanskelig å finne egnet lesestoff når høstmørket inntreffer, og grombilen er satt vekk for sesongen.

KT





Motorhistorisk klubb - Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

MANDAG 1. OKTOBER 2001 KL. 19.00
I MØTELOKALET I ÅSSIDEN KIRKE
PÅ ÅSSIDEN I DRAMMEN

I henhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

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

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

MANDAG 10. SEPTEMBER 2001.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år). Dette vil bli kontrollert ved inngangen. De som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøte. Kontrolløren kan vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

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

Drammen 15. august 2001.

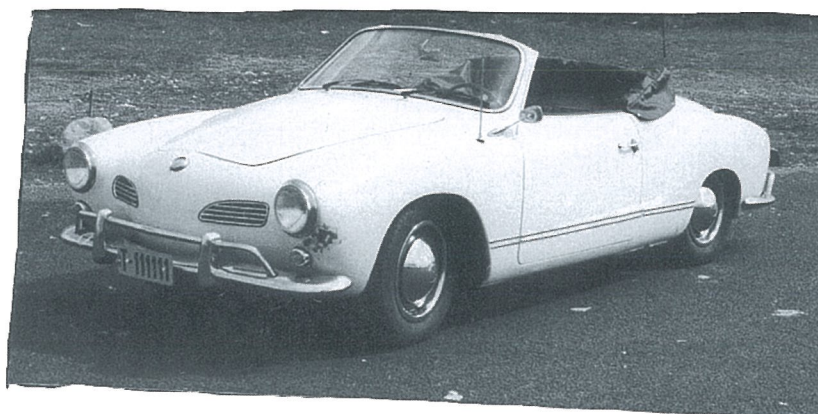
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Styret



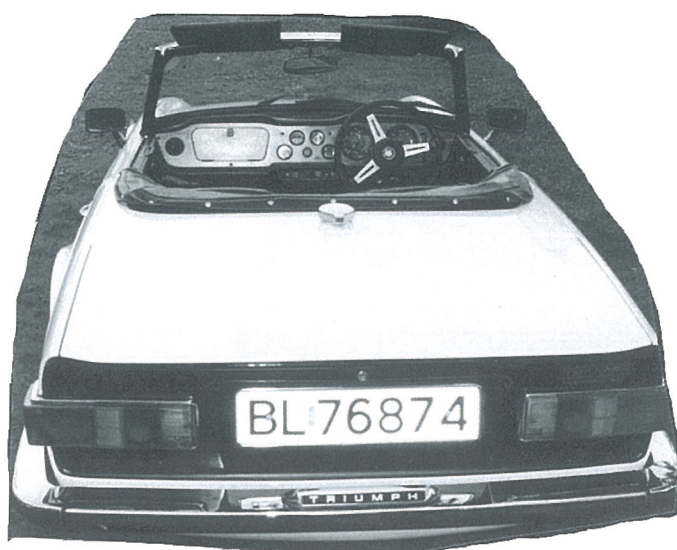
SPORTSVOGNER !!

Sportsvogn hva er nå det ? Masse hk ,gode kjøre egenskaper , Kabriolet , alt dette naturligvis men denne betegnelse blir også brukt på blant annet barnevogner så her er det lov til alt, min mening er Sportsvogn bil: leketøy for store gutter ingen fornærmelse i dette jeg har selv sportsvogn Karmann Ghia 1961 mod. mangler de store hk, kun 34 av dem ,men kjøreegenskapene er faktisk meget bra særlig på svingete veier og så er det kabriolet slik at man får vind i håret, ja det lille som er igjen, det er fort gjort og pådra seg stiv nakke også ,det gjelder og passe på.

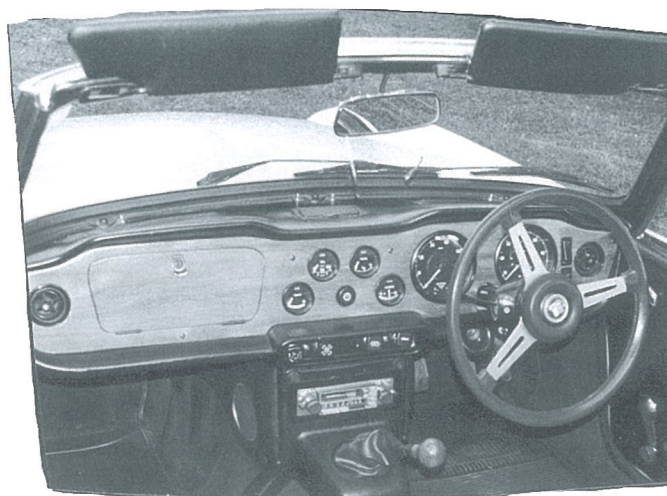


Redaktørens 61 mod. Karmann Ghia

Vidar Andersen har en litt annen sportsvogn en Triumph TR 6 1972 mod her er det overflod av hk 170 toppfart oppgitt til 125 miles (ca 210 km) dette burde holde på Norske veier, Vidar er ansatt i Politi etaten så han holder seg nok innenfor det lovlige denne bilen er faktisk designet i Tyskland av Karmann den har 4 gir og har høyre ratt, Vidar har hatt bilen siden 1993 den ble importert fra Scotland i 1981 Vidar var faktisk på besøk til den tidligere eier i 1998, mannen var dessverre død, men enken husket godt bilen, hun husket mange fine turer med denne.



Vidars TR 6 1972 mod

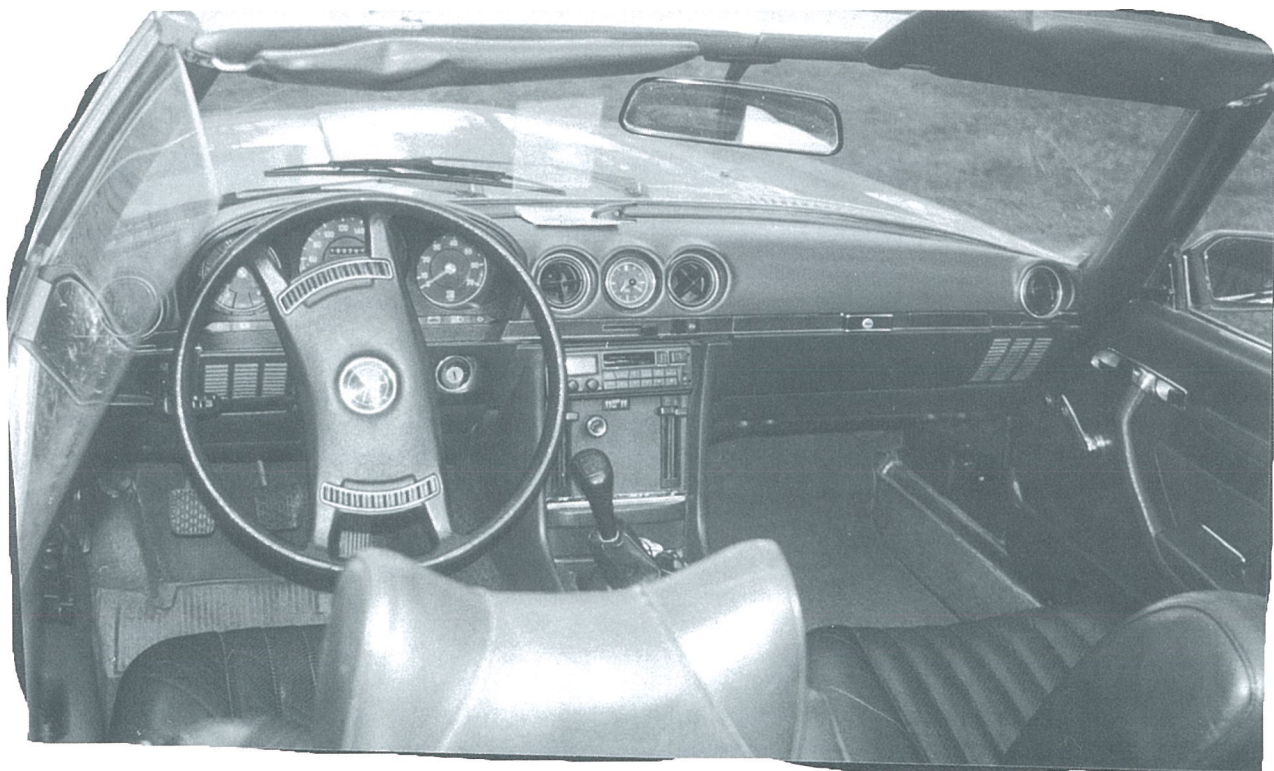


utsnitt fra fører plass



Ingar Evensen har også sportsvogn en Mercedes Benz 350 sl 1971 mod. dette er også et råskinn på 200 hk din V8 toppfart ikke oppgitt av eier,(mulig han ikke tør og si hvor fort det gikk) bilen kjøpte han i 80-81 brukes i det daglige , nydelig sak dette Ingar, mange misunner deg denne.

Red. kj



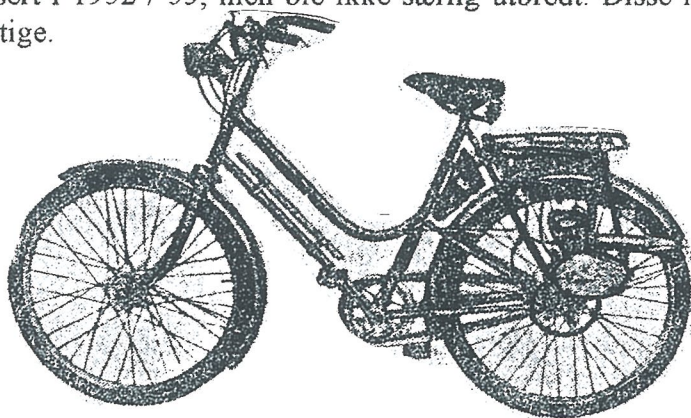
Detaljer fra Merc. interiør



Ingar`s Mercedes Benz 350 sl 1971 mod.

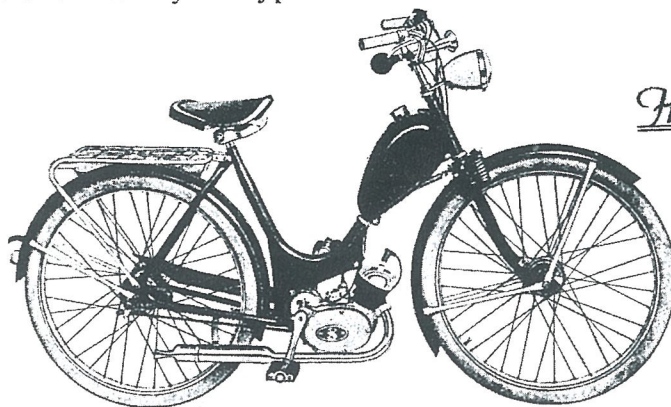
De første mopedene fra Øglænd : Tempo-mopedene på 1950 / 60-tallet.

Da mopeden så dagens lys tidlig på 50-tallet, tok det noen få år før den fikk sin endelige utforming. I et par tiår hadde det vært mulig å kjøpe hjelpemotorer til vanlige tråsykler, og de første mopedene var mer i slekt med sykkelenn med motorsykkelen. Plassering av motoren kunne variere en del, og det ble forsøkt å montere denne på forhjulet, under bagasjebæreren, og selvsagt ved pedalene. Således var Øglænds første moped, med 38 cc **Victoria**-motor på 1 hk, nærmest en forsterket damesykel med fjæring i framgaffelen. Disse ble produsert i 1952 / 53, men ble ikke særlig utbredt. Disse mopedene var ikke registreringspliktige.



Victoria 38 cc

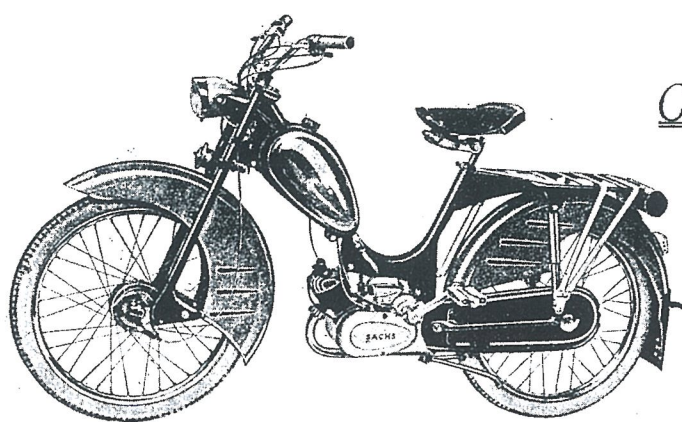
I 1954 lanserte Øglænd **Handy**-modellen, som riktignok fortsatt hadde store likhetstrekk med en tråsykel, men som fikk **50 cc motor** fra **Fichtel & Sachs** montert i krankpartiet, og med skråtliggende bensintank på rammerøret. Motoren hadde 2 gear og hadde en oppgitt ytelse på 1,25 hk. De første utgavene måtte sykles i gang, mens de senere fikk såkalt "standstart", dvs. at de kunne startes stillestående i frigear med pedalene. De senere er oppgitt til å yte 1,6 hk. Handy-modellen ble produsert frem til 1956, og finnes i fargene blå og mørk grønn. Den avbildede modellen har den tidlige typen eksospotte, som er en del kortere og med en skrått, lite rør på siden for eksosutslipp. Det finnes også 2 typer seter. Setet på bildet er av den nyeste typen.



Handy



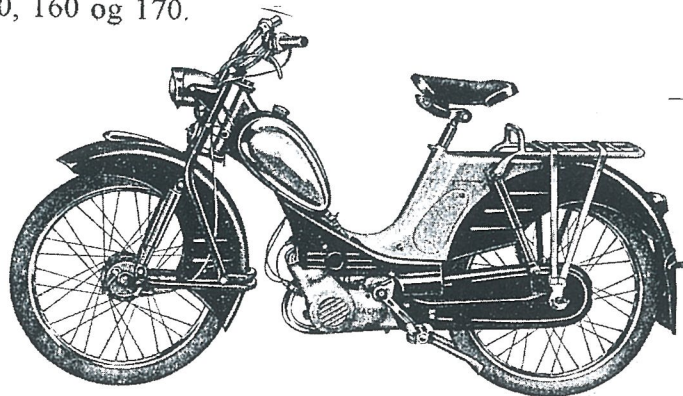
Dette er modellen **Comfort**, som ble produsert fra 1957 til 1959. Det må forøvrig tas noen forbehold i forhold til angivelse av årsmodell, siden Øglænds egne kataloger er noe springende på dette punkt. Noen kataloger angir at Comfort-modellen kom på markedet i 1955, men dette tror jeg ikke stemmer. Comfort kom først med 2 gearet motor (samme motor som Handy), men kunne i følge annonser leveres med 3 gearet fra mai 1957. Comfort har 17 toms hjul og fjæring foran og bak, noe som betydde en stor forbedring på sideveier med vaskebrett, og som gjorde at den fortjente navnet. Framgaffelen har korte, avfjærede armer nede ved hjulet, mens bakgaffelen er avfjæret på tradisjonelt vis. Rammen er sveiset sammen av rør og plater, med integrert bagasjebærer. Noen har verktøyveske i lær festet med reimer under setet, mens de fleste (de med 3 gear) har en rund verktøyboks i blikk bakerst på bagasjebæreren. Finnes med enkel eller helkapslet kjedekasse (igjen den 3-gearede versjonen).

*Comfort*

Finnes i følgende farger:

Blå med sølvfargede skjermer, mørk rød med sølvfargede skjermer, ensfarget stålgrå.

Typer: Comfort 150, 160 og 170.

*Swing*

Swing- modellen ble levert fra 1958 til 1961. Denne minner en del om Comfort, men har en helt annen type ramme og svinggaffel, omtrent som på jevngamle BMW motorsykler. Til rammen er det popnaglet sidedeksler, der det er verktøyrom bak et ovalt sidedeksel på venstre side. Den lakkerte, brede bagasjebæreren er skrudd fast til rammen. På begge sider av motoren er det deksler, lakkert i samme fargen som skjermene og tanken. På tanken var det forresten dekaleringer med de viktigste trafikkskiltene på mange av de tidlige Tempolett-

mopedene. Var meningen at man skulle kaste et raskt blikk ned på tanken når man kom til et skilt der man ikke kjente betydningen ?

De fleste Swing-mopedene ble levert med 3 gear, men den fantes også med 2. Den 3-gearede motoren kunne også leveres med viftekjøling, i reklamen kalt turbokjøling, og dette utgjorde en stor forbedring særlig dersom man kjørte mye på veier i kupert terreng. De med vanlig luftkøling har lett for å skjære seg ved hard belastning.

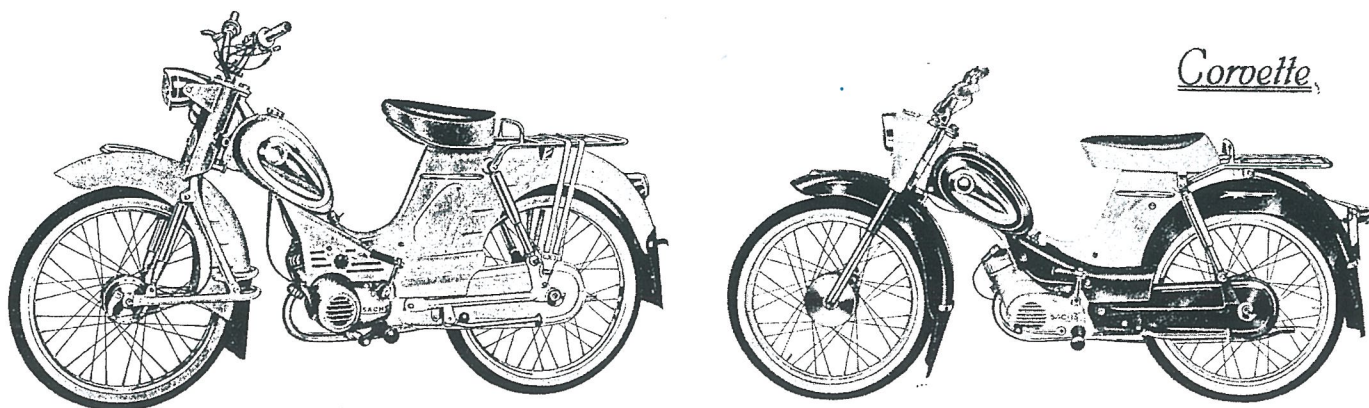
Følgende farger finnes: Blå /grå, rød / grå, perlehvitt, sort /grå.

Av disse er 1958/59-modellene i de to førstnevnte fargene de mest vanlige.

Typer: Swing 200, 210, 220, 250, 260 og 270.

I 1960 lanserte Øglænd den modellen som nesten skulle bli synonymt med begrepet *moped* i Norge, nemlig **Corvette**. Navnet har den fått etter orlogsskip beregnet på hurtig seilas. Motoren i Corvette var noe sterkere enn tidligere Swing-modeller, men den egentlige forskjellen på samtidige Swing'er og Corvette'r er at mens Swing har pedaler, har Corvette kickstart, bremsepedal og faste fothvilere. Forøvrig er de temmelig identiske. Grunnen til at Øglænd produserte begge modeller parallelt, var nok at noen kunder fortsatt foretrakk pedaler, og nå kunne man altså velge.

I 1962 kom motoren med 4 gear og fotsjaltning på markedet, og det er kanskje denne typen Corvette, med nummerbetegnelsen 300, som er mest kjent for de fleste. Det er ikke få norske gutter og jenter som har fått sin første befatning med et motorkjøretøy i form av en slik moped. Corvette med 4 gear kostet litt mer enn tilsvarende med 3, men dette var likevel vel anvendte penger. På kjøpet fikk man blant annet kraftigere bremses i større nav og faste hjullagere fremfor løse kuler og konuser. Dette er solide og anvendelige mopeder som fungerer godt, også i dagens trafikk.

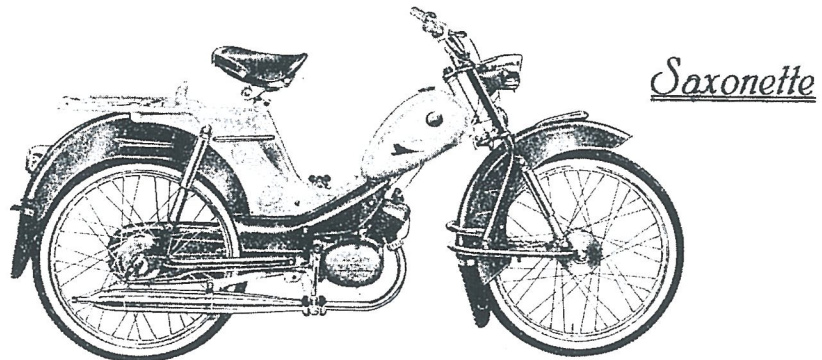


Den " klassiske" typen Corvette ble produsert frem til 1970, og disse mopeder har altså alle fått veteranstatus i dag. Corvette ble produsert frem til 1987 i Norge, og deretter et par år i Portugal, men disse modellene lar vi ligge i denne omgang. De avbildede Corvettene er **240 1961-modell** og **300 1965-modell**.



Corvette finnes i følgende farger: sort / grå (den vanligste), perlehvit og topas / grå. (Topas er en kopperbrun nyanse).

Typer: Corvette 240, 280, 290 og 300.



Vi må også nevne Saxonette-modellen, som ble levert 1962 til 1967. Dette var mopeder beregnet på dem som ikke likte å gear, og som hadde 1 gear og sentrifugalclutch eller 2 automatiske gear. Saxonette ble aldri særlig utbredt, men var meget lettkjørt og behagelig å kjøre. Disse mopedene var røde av farge, med hvit ramme.

Typer: Saxonette 110, 120 og 130.

I neste nummer av bladet skal vi se på noen av "sportsmopedene" fra Øglænd.

Vt.

REDAKTØRENS SYNSPUNKTER !

Jeg håper og få bladet ferdig til møtet den 3 september, ? I dag skriver jeg 15 august altså deadline for blad nr. 4

Dessverre har jeg enda ikke fått alt stoff fra de som er forpliktet til og levere, langt mindre fra den ordinære medlemsmasse, noe som beklages sterkt. Men stor takk til de få som har tatt bryderiet med og sende in.

Dessverre er det heller ikke kommet in annonser på kjøp og salg noe jeg syntes er merkelig F..... heller er det ingen som har noe til salgs eller noen som trenger en del eller to, muligens bør vi begynne med kontakt annonser, det er mange hannkatter i klubben, da kunne vi forhåpentlig få fylt annonse siden, fra spøk til alvor ta dere sammen.

Bildet på siste siden er en påminnelse om at vinteren er rett rundt hjørnet, men fremdeles er det løp, markeder og treff på gang så muligheten til og være med på noe før snøen kommer er tilstede.

Kåre Johnsen
redaktør

Drammen 18.8 nå har jeg etter en del mas fått noe stoff tusen takk til dere som stiller opp

SANDPRODUKTER

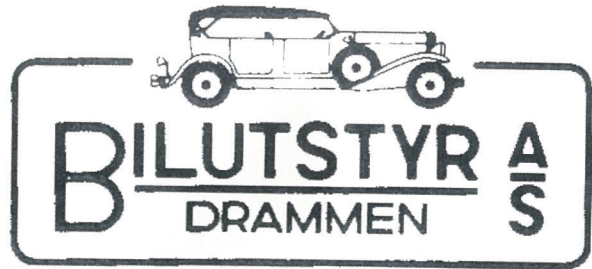
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

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

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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



Drammen Gummiservice as

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

Spesialist

BRIDGESTONE

på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

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



DEKK - FELGER

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

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



C-blad

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



Redaktør for neste
er: Jan Håkon Shetelig

Lyngveien 4 B

3470 SLEMMESTAD

Tlf.: 31 28 00 70

E.mail:

Send inn stoff før 15. november 2001.

MOTORHISTORIKEREN

