

MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - DESEMBER 2004 - 33. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

FLERE BILDER FRA SPIRALLØPET

FOTO: Anders de Lange



MG TC



Ford Cortina 1971



Opel Rekord



Citroen DS Special 1972



Fiat 125 Special





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.
E-mail: mhkd@lm

Bankgiro 2200.07.28865

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlem I:

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

Styremedlem II:

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

Varamann:

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



Forsidebilde: PMC Skyline og Gloria

Redaktør for dette nummer har vært:

Svein Erik Finnerud

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

Løpskomité:

Asle Wang 32 83 01 12
Reidar Schumann-Olsen 32 84 54 63
En fra styret

Arrangementkomité:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 32 82 32 65
Finn Bryhn 31 28 50 05

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Berit Thorbeck 32 84 86 89

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2004 er:

- Mars: Tor Stein Hella 66 79 01 34
- Juni: Jan H. Shetelig 31 28 00 70
- September: Erling Dagslet 31 28 49 84
- Desember: Svein Erik Finnerud 32 78 39 83

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.

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. februar 2005



Formann har ordet



Hallo alle sammen!

Så er vi atter kommet til desember og julestemningen er i ferd med og synke inn over oss.

Vi har snart lagt et aktivt og spennende år bak oss. Målsetningen vår var å skape et høyere aktivitets nivå, noe vi absolutt har nådd. Dette hadde ikke vært mulig uten engasjerte medlemmer. **Takk til alle dere som har bidratt og gjort en innsats for fellesskapet.**

Som formann er jeg meget glad for å kunne ha et godt arbeidende styre. Jeg setter utrolig pris på dere. Takk for innsatsen og jeg gleder meg til å samarbeide med dere også i neste periode.

Vi har alt begynt å planlegge aktivitetene for 2005. Vi vil selvfølgelig følge opp aktivitetsnivået fra 2004 og finne på nye turer og utflukter, som kan være interessante for oss alle. Men vi tar gjerne imot tips på interessante reisemål. Vi har fått tilbakemelding om at Spiralløpet falt i god smak både hos Byen Vår Drammen og de som deltok. Dette er hyggelig og vi skal gjøre vårt ytterste for og lage et enda bedre løp i 2005. Vi har fått mange dyktige personer inn i løpskomiteen. Dette lover godt. Velkommen skal dere være. Jeg håper at det er flere som kan bidra med stoff til avisa på nyåret. Vi trenger stoff fra dere, skal vi kunne lage et godt blad. Jeg vet at redaktørene gjør et godt arbeide, men innsendt materiell fra medlemmene er alltid velkomment. Så ikke nøl, skriv litt om hva dere har opplevd eller er opptatt av. Det kan så absolutt være interessant for oss alle. Vel da har jeg ikke mer på hjerte for denne gang unntatt å ønske dere alle

*EN RIKTIG GOD JUL
OG
GODT NYTT ÅR.*

Med vennlig hilsen

Steinar Ludvigsen



TUR TIL EIDSFLOSS



Vi koser oss med kaffe og vafler på plenen foran Eidsfoss hovedgård.

Høstturen gikk i år til Eidsfoss-bruk hvor vi samlet oss på Eidsfoss hovedgård. I alt 35 kjøretøy og ca 70 personer var med på turen. En stor takk til Tore Wolstad som hadde påtatt seg ansvar for å organisere turen. Tore gjør ingen ting halvveis, så opplegget for utflukten var glimrende. Vi fikk en flott opplevelse med gaidet tur på området. Fine bygninger og en inntresang historie hvor utstillingen av gamle ovner toppet det hele. Det var også Eidsfoss dagen denne Søndagen. Mye inntresant og se på av kunst og kultur og eget show for barna. Været var også på sitt beste så det sosiale med kaffe og vafler ble også i varetatt. Det er fint at medlemmene engasjerer seg på denne måten, det er med på å skape en levende klubb, noe som lover godt for fremtiden.



Den "tyngre" Svelvik avdelingen hygger seg i det fine høstværret. **Steinar Ludvigsen**



Spennende underholdning for barna.



GENERALFORSAMLING 2004 – MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN
Tirsdag 04.10.2004 på Åssiden Menighetscenter. Drammen

Generalforsamlingen ble innledet ved informasjon av Steinar Ludvigsen og oppmøtet protokollført. Forslag til ordstyrer var Kåre Johnsen og dette ble vedtatt uten innsigelser.

Ordstyrer ved Kåre Johnsen overtok ordet og erklærte generalforsamlingen som satt.

Årsberetningen ble gjennomgått av Nils Petter Danielsen med følgende kommentarer.

- Det var ikke nevnt antall medlemmer i forhold til forrige år.
- Feil i dato, 6.oktober skal være 4.oktober.
- Savnet opplysninger om det arbeidet styre har utført mot LMK.

Tross kommentarene ble årsberetningen godkjent.

Revidert regnskap ble gjennomgått av kasserer Stian Olsen.

Kommentarer:

- Noe økning i medlemsantallet fra sist år.
- Klubblokalleie er lagt inn under medlemsmøter
- Savner liste over materialer og rekvisita.

Regnskapet ble godkjent.

Saker til behandling:

1. Forslag om innkjøp av fremviser til å vise bilder på stort lerret.
Forslaget ble godkjent
2. Forslag om at medlemskontingent skal være uendret også for 2005.
Forslaget ble godkjent
3. Valgkomite ved Kjell Ødegård:

Forslag:

Styret sitter uendret også neste år.

Forslaget godkjent.

Teknisk Komité uendret.

Forslaget godkjent.

Løpskomite: Roy Engh, Odd Runar Holm, Reidar Schuman Olsen, Runar Berg, Andreas Willumsen, Jon Aase og Thormod Bjørnethun.

Forslaget godkjent.

Arrangementkomite: Tore Fridheim og Tom Bryhn

Forslaget godkjent.

Materialforvalter: Bjørn Lund

Forslaget godkjent



Revisor: Kjell Ødegård
Forslaget godkjent

Redaktører Motorhistorikeren: Tor Stein Hella/Jan Schetelig, Per Langøy, Erling Dagslet og Svein Erik Finnerud,
Forslaget godkjent

Redaksjonsmedarbeider: Paul Weber Gellein
Forslaget godkjent

Valgkomite: Kjell Ødegård og Berit Thorbeck

Av andre saker ble det opplyst en skrivefeil i klubbens lovverk, §9, pkt.7.
Dette utgår.

Et medlem savner fremtidige planer med budsjett for kommende år.
Det var ikke flertall for at man skal innføre dette.

Generalforsamlingen ble erklært gjennomført og det ble etter dette servert kaffe før medlemmenes 10-minutt som vanlig ble avholdt.

Arnt Ivar Lund
Referent.

Aktiviteter for vinteren.

Januar

Klubbkveld med lysbilder fra Amerika tur.

Februar

Klubbkveld med tur til Motormuseet på Strømmen.

Utstillingen: Folkebilen – norske bestselgere gjennom tidene. **AVREISE KL.18.00**

Mars

Modellutstilling Ta med alle tenkelige modeller og vis dem frem, pluss foredrag.

April

Tur til Tekniks Museum.

Ps ta høyde for eventuelle forandringer da ikke alle foredragsholdere har gitt tilbakemelding når dette gikk i trykken.





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPECIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Vikør

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i **MOTORHISTORIKEREN**?

Ta kontakt med:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf.: 32 88 51 45

Helårsannonser :2004

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2004 kr. 275,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på **MOTORHISTORIKEREN** som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

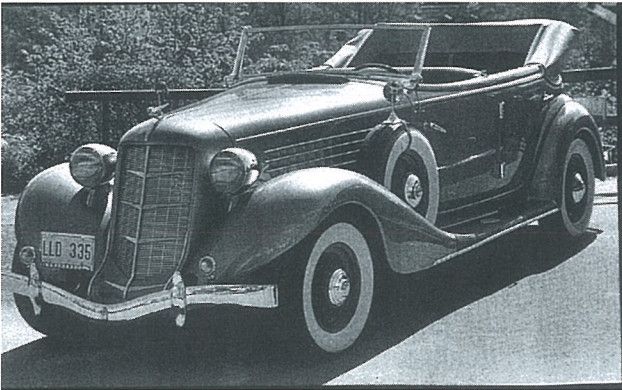
RABATTAVTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20%
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS 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%
QMI-produkter	Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.



JULENØTTER 2004



Oppgave 1: Nydelig 30- taller.



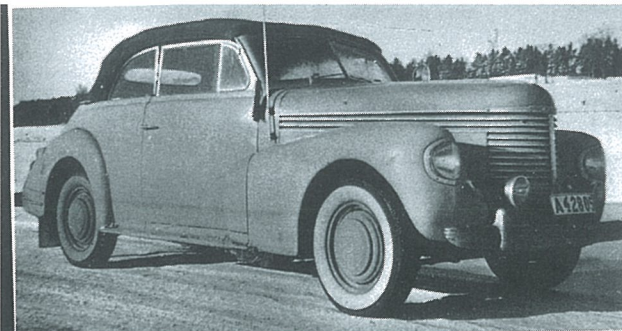
Oppgave 5: Farina karosseri. "Bagde" eng.



Oppgave 2: Konkurrent til VW- bussen.



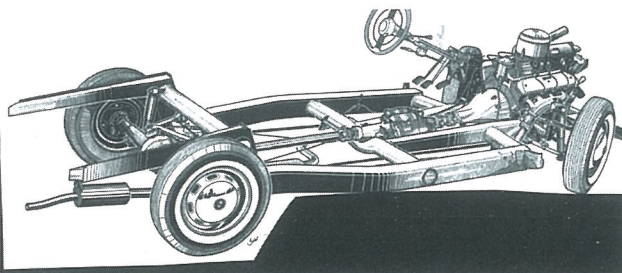
Oppgave 6: Romslig limousine.



Oppgave 3: 39 modell. 6 syl. 2,5 liters motor.



Oppgave 7: Beregnet på USA markedet.



Oppgave 4: V8 motor, men ingen USA bil.

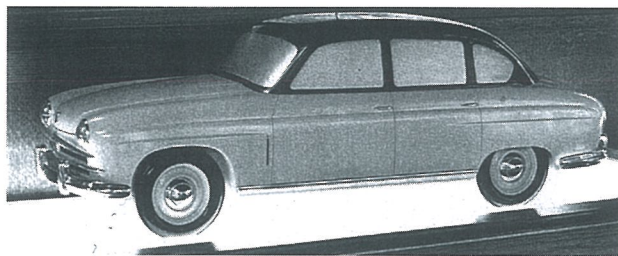


Oppgave 8: Ikke fra en av de 3 store.

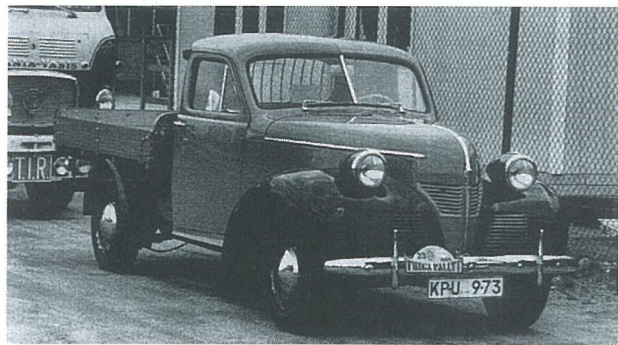




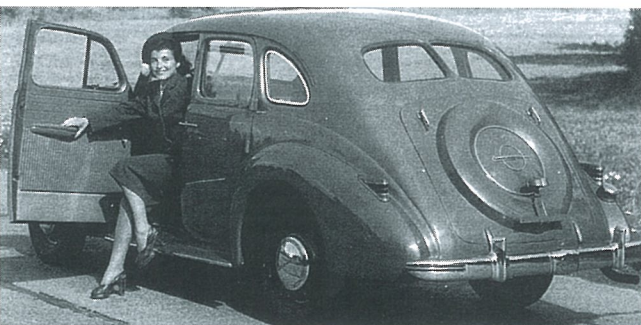
Oppgave 9: Merket har hatt lite store biler.



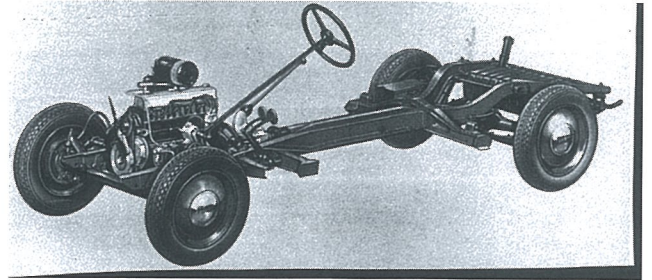
Oppgave 10: Prototypen til kjent Fransk bil.



Oppgave 11: Original pick up. Ikke avkapp.



Oppgave 12: Produsert både før/etter krigen.



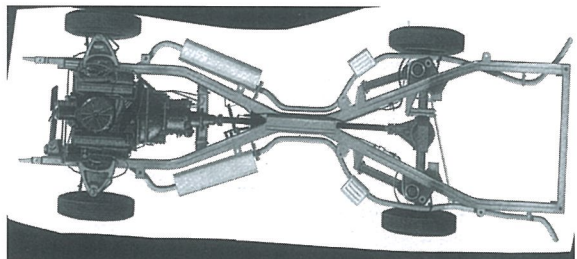
Oppgave 13: Relativt liten bil med sekser.



Oppgave 14: Stor bil med V8 motor.



Oppgave 15: Sjelden men flott coupe.



Oppgave 16: Nykonstruert chassis i 1958.

NYTT FRA LMK

GODE RESULTATER

Så langt i år er tendensen (ifølge tall fra IF) at det blir stadig flere som tegner LMK-Forsikring, og færre som faller fra. LMK har i løpet av de siste 14 månedene generelt satset mye på å gi informasjon om forsikringsordningen, og har snakket utførlig om forsikringer på de informasjonsmøter som er blitt holdt rundt omkring i landet.

LMK sentralt får også svært mange henvendelser daglig om forsikringer. Både fra enkeltpersoner som ønsker forsikring, og fra klubber som kommer med innspill til forbedringer og utvidelser av ordningen. Ikke minst er det siste verdifullt i henhold til å tilpasse forsikringstilbudet til de behov klubbene ser.

Vår erfaring er at enkeltmedlemmene er svært opptatte av å ta vare på denne ordningen som de sparer mye penger på. NOK 395 i årspremie for full kasko (inntil NOK 150.000/250.000) og fri kjørelengde over hele Europa er et uslåelig tilbud, men det betinger også at alle legger seg litt i selen for å holde skadeprosenten nede. Få skader bidrar til å holde denne premien på dagens nivå.

MEDLEM NR.105

Norsk Ford Anglia Register er nå LMK's medlem nummer 105. Som en av LMK's eiere vil Norsk Ford Anglia Register nå kunne være med på å påvirke fremtiden til den motorhistoriske bevegelse i Norge.

Klubben har fokus på bevaring av alle modeller av Ford Anglia og tidligere beslektede engelske Ford modeller som Model Y, C, Ten, Popular og Prefect osv, samt Consul 315 i Norge.

I tillegg skal klubben bidra til sosialt samvær for medlemmene ved å arrangere møter, treff, turer, opprette lokale medlemsgrupper. Samarbeid med andre Ford klubber i Norge eller utlandet står også på prioriteringslisten, og medlemmene får også bistand med deler og teknisk informasjon.



Har du et slikt kjøretøy du ser over her et eller annet sted i garasjen eller på låven, så meld deg inn!!!

TIDSRIKTIGE SKILT

Vegdirektoratet opplyser til LMK at den nye forskriften om skiltbytte fører til at datasystemet må omprogrammeres for å kunne behandle bestillinger av tidsriktig kjennemerke etter 1. april 1971. Dette arbeidet er ikke forventet avsluttet før i desember. Det vil si at skiltordningen kommer i gang – forhåpentligvis allerede fra januar.

LMK opplyser for ordens skyld at det behøves ingen søknad for disse kjennemerkene, kun oppmøte på trafikkstasjonen for bestilling. Via data bestiller så trafikkstasjonen kjennemerker/skilt fra leverandør. Når disse er ferdige må de gamle skiltene leveres inn på trafikkstasjonen idet de nye utleveres.

Når det gjelder kjennemerker før 1.april 1971 ligger det fortsatt an til at rutineene vil bli å søke via LMK før kjennemerket kan registreres på trafikkstasjonene. Denne ordningen vil ikke komme i gang før datasystemet er oppdatert og klar til å behandle bestillinger av kjennemerker fra etter 1. april 1971.

Merk at dette er for de som har byttet til gamle kjennemerker en gang tidligere, men som av ulike grunner nå ønsker et tidsriktig kjennemerke til sitt veterankjøretøy. De som for første gang anskaffer et veteranskilt til sitt kjøretøy behøver altså ikke søke LMK om dette, men kan henvende seg direkte til nærmeste trafikkstasjon.

ØKT AKTIVITET PÅ WWW. LMK.NO

Det skal igangsettes et arbeid for å øke aktiviteten på LMK's nettsider. Formann i Chevroletregisteret, Erling Storstrøm har tatt på seg oppgaven med å skape en bedre tjeneste for medlemmer av de klubber som ikke tilbyr "forum" på klubbsiden.

LMK Forum skal være et nettsted der medlemmer og andre interesserte kan utveksle informasjon om de kjøretøy de ønsker. Herunder menes kjøp og salg, deler, tips om verksted, råd og vink om reparasjoner, og og generelt alt som har relevans til kjøretøyet.

Opelregisteret er på LMK Forum allerede svært flittige i sin kommunikasjon under mappen "Opel". LMK satser nå på å dekke behovene for litt uformell skravling og rådgivning for dem som ikke har et forum-tilbud fra før.

Erling Storstrøm tar gjerne mot tips om merker og emner som bør være representert. Send inn ønsker om dette på post@lmk.no.



RARITETER FRA ASIA



1968 Paykan de luxe fra Iran. (Hillman Hunter)

裕隆牌青鳥小轎車 YLN-706型
1300 c.c.

裕隆汽車製造股份有限公司
YUE LOONG MOTOR COMPANY, LTD.
台北市信義路16號 電話 331434-331437

裕隆日產技術合作產品
PRODUCT OF TECHNICAL COOPERATION
WITH
NISSAN MOTOR CO., LTD.

1969 Yue Loong fra Taiwan (Datsun 1300 de luxe)



Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

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 bremsler
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også
mange fine
dekaler til
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning av medlemskort



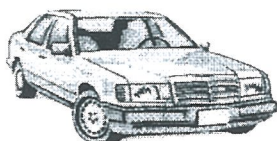
GEITHUS TEXACOSTASJON

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.

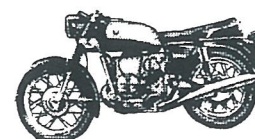
Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen

Biler, motorsykler
&

landbruksredskap etc.



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



Nordens mest solgte motorbehandling.



MOTOR BEHANDLING

MED PTFE



www.qmi.no

QMI reduserer slitasjen med opptil 88%, noe som verifiseres av Det Norske Veritas, og ikke nok med det, du får også: Mindre varmegang, lettere start, stillere ventiler, økede hestekrefter, lettere giring og mindre drivstoff-forbruk.

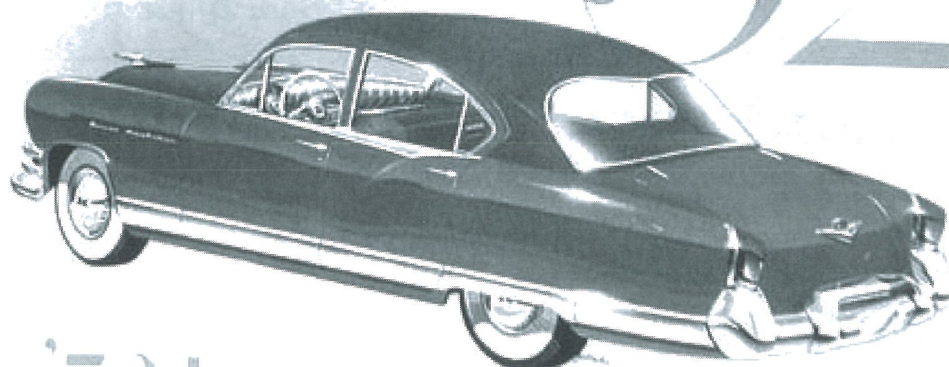
QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93

There's a world of value in the new '52 Kaiser



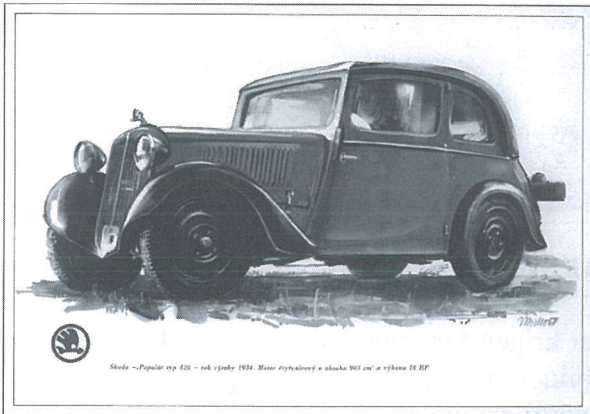
new '52 Kaiser...your safest buy today!



Mange år med bare rør

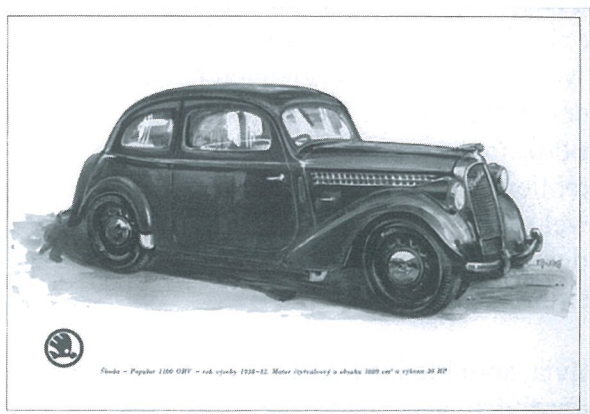
Dette handler ikke om vann og avløp. Heller ikke om radioer, eller politikk, men derimot om Skodaer med sentralrørsramme. For de fleste mennesker idag er gammel Skoda ensbetydende med hekkmotor-modellene; dette var jo den eneste typen Skoda personbil i tiden fra 1965 til slutten av åtti-tallet.

Men før dette var Skodaene bygd på en helt annen måte. Understellet besto av et solid rør som dannet en slags ryggrad i bilen, og som mellomakselen gikk gjennom. Til den bakre enden var differensialen boltet fast, og pendelaksler overførte drivkraften til hjulene.



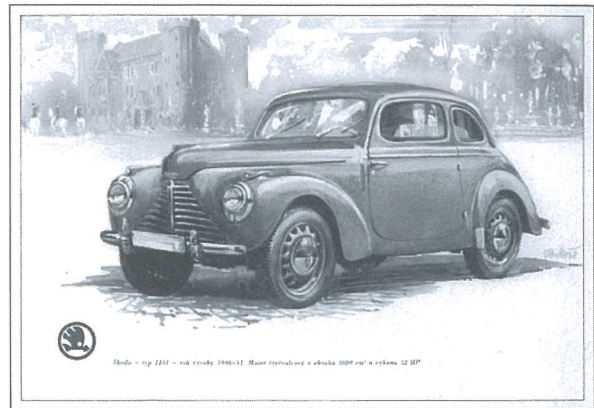
1934 Skoda Popular 420. 903 ccm og 18 hk.

Avfjæringen var ved hjelp av en tverrgående blad fjær. I den forreste enden fortsatte understellet som to bjelker til fester for motor og forstilling.



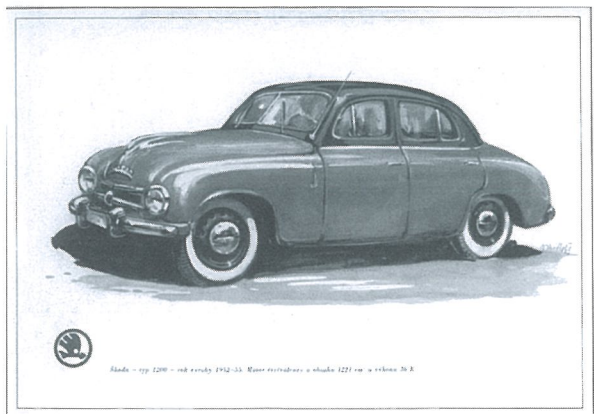
1938 Skoda Popular 1100. 1089 ccm og 30 hk.

Dessuten fantes det tverrgående bjelker som karosseriet var skrudd fast i. Fjæringen foran var også opprinnelig med tverrgående blad fjær, men i 1959 ble dette endret til skrue fjærer.



1946 Skoda Typ 1101. 1089 ccm og 32 hk.

Sentralrørsramme og pendelaksler ble forøvrig innført av Tatra med modell T11 i 1923 og har siden vært benyttet på alle deres terrenggående lastebiler. Slik veiene var mange steder før krigen var dette en konstruksjon som var helt overlegen i forhold til vanlig type ramme og hjulopp heng. Mange av oss som er over sin første ungdom husker nok Octavia og Felicia fra tidlig 60-tall. Disse, og varebilen 1202, var de siste av en lang rekke modeller basert på samme tekniske løsning.

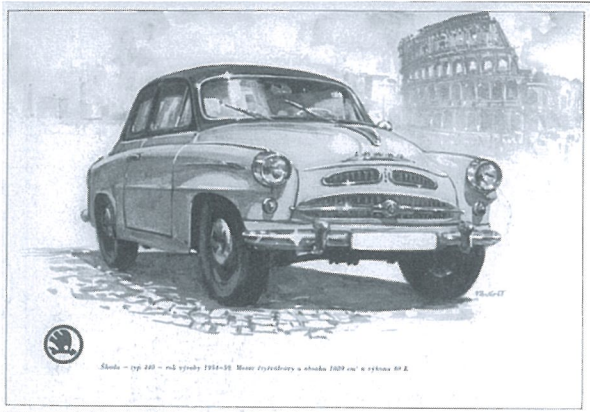


1952 Skoda Typ 1200. 1221 ccm og 36 hk.

Skoda-konsernet kjøpte opp bilfabrikken Laurin & Klement i Mladá Boleslav i 1925 og fortsatte produksjonen i sitt eget navn. I begynnelsen av

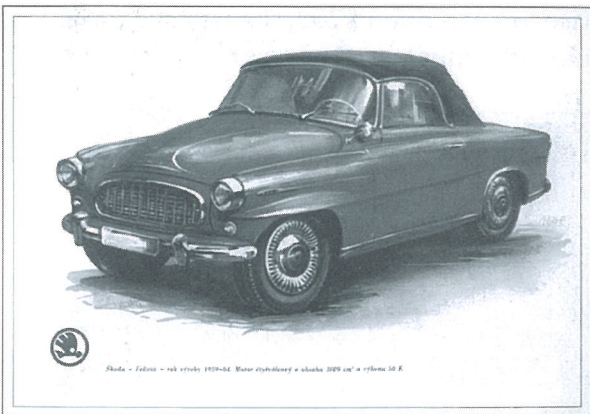


I begynnelsen av tredveårene innså man at man trengte en mindre og billigere Skoda-modell, og i 1933 kom den første av disse på markedet. Det var modell 420 Standard med en sideventilt motor på 995 cm³ og 20 hestekrefter. Denne hadde de langsgående chassisbjelkene inne ved drivakslene istedenfor ved ytterkanten av karosseriet slik det var vanlig på andre biler.



1954 Skoda Typ 440. 1089 ccm og 40 hk.

En ekte sentralrørsramme kom i 1934 på modellene 418 Popular (903 cm³, 18 hestekrefter) og 420 Popular (995 cm³, 22 hestekrefter). Disse modellene fikk også girkassa plassert bak ved differensialen, på samme måte som enkelte modeller av Alfa Romeo og Volvo i nyere tid.

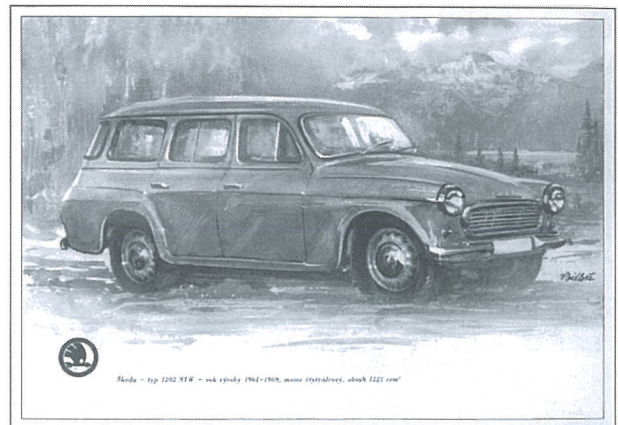


1959 Skoda Felicia. 1089 ccm og 50 hk.

Annen halvdel av 30-tallet var en kreativ periode. Popular OHV fra 1937 fikk toppventiler og 27 hestekrefter og Popular 1100 OHV fra 1938 en helt ny motor på 1089 cm³ og 30 hestekrefter. Dette ble stamfaren til motorene i alle Skodaer solgt i Norge før 1000MB kom. Det

fantas også en Popular 995 fra 1939 med den gamle sideventilte motoren, nå plassert foran forakselen. I 1940 kom Popular 1101 med girkasse på normalt sted rett bak motor og clutch. Motor, girkasse og chassis hadde nå fått den utformingen som ble beholdt i store trekk de neste 25 – 30 årene.

På denne tiden produserte Skoda også større biler, med modellnavn som Rapid, Favorit og Superb. Også disse fikk etterhvert sentralrørsramme og pendelaksler.



1961 Skoda 1202 STW. 1221 ccm og 36 hk.

Etter krigen forsvant de store modellene snart ut av bildet, og man satset for fullt med en lett modernisert utgave av 1101. Popular-navnet var tatt vekk, men i steden fikk bilen det uoffisielle navnet 'Tudor', siden den vanligste utførelsen var todørs.

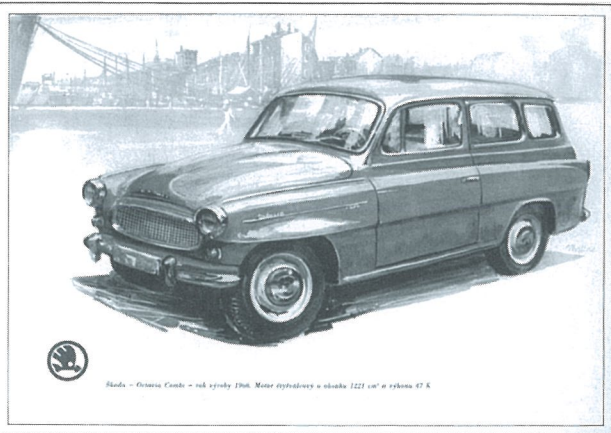
I 1952 kom modell 1200 på markedet, større enn forgjengerne og med motoren boret opp til 1221 cm³. Dette var den første Skodaen med karosseri helt av stål, uten innvendig teramme. Teknisk sett var den svært lik forgjengeren. Det var også modell 440 fra 1956. Denne ble ved introduksjonen omtalt som 'den midlertidige folkebil', men den ble ikke så midlertidig likevel. 440 og dens etterfølger Octavia ble produsert i mange år, og i mye større antall enn alle tidligere modeller.

Octavia, som ble introdusert i 1959, fikk navnet sitt fordi det var den åttende varianten av grunnkonstruksjonen fra 1933. Den viktigste nyheten i forhold til 440 var ny fjæring foran. Octavia fantes som sedan og stasjonsvogn (og i



Norge og Danmark også som varebil). Den litt sportsligere cabrioleten Felicia var også basert på Octavia. Personbilen ble erstattet av 1000MB i slutten av 1964, men stasjonsvogn og varebil fortsatte fram til 1971.

Octavia var en svært vanlig bil i Norge tidlig på 60-tallet. Med bedre veier og høyere fart ble imidlertid ulempene med pendelakselkonstruksjonen mer og mer påtrengende, og disse Skodaene fikk med tiden et noe 'traktor-aktig' image.



1966 Skoda Octavia STW. 1221 ccm og 47 hk.

Parallelt med Octavia ble det også bygd en modell 1202, som var en videreutvikling av 1200. Den ble ikke levert som personbil. Da 1202 gikk ut av produksjon i 1973 forsvant den siste bilen med sentralrørssamme fra Skodas modellprogram. Men motoren som stammet fra '38-modellen 1100 OHV levde ennå i mange år, først i Skodas minibuss 1203 og senere i dennes etterfølger TAZ 1500, helt fram til slutten av 90-tallet.

Petter J. Brudal



SKROT-BESØK I FINLAND

En varm formiddag i de Finske skoger

Tekst:Svein Erik Finnerud Foto:Andres Aa. Finnerud

Under vår 10 dagers Finlandsreise i år måtte vi også legge inn et skrotbesøk. Min sønn Andres og jeg hadde hørt om en svær skrot med mye gammelt øst-europeisk og Japansk en times reise fra campingplassen.



En mosegrodd Datsun Cedric 2000 fra 1968.

Fredag morgen la vi i vei, mens damene dro på shopping i nærmeste by. Vi fant til slutt avkjøringen og kjørte noen hundre meter innover og der lå det.



EMW som har sett utrolig mye bedre tider.

Fullstendig gjemt i skogen, fullstendig overgrodd og med eierens hus omgitt av en blomstrene hage som en oase i alt skrotet. Eierens kunne bare Finsk, så vi måtte ringe



Juhani for å få han til å forklare hva vi egentlig var ute ette



Bakstussen på en Isuzu Bellett fra 64



Moskvitch Pilot. Godt nedsunket



Ureddbar IFA Framo Barkas.

Så begynte vi å bevege oss innover i buskaset av gras, orrekjerr, brennesle og 2 meter høy geiterams. Vi gikk over overgrodde jorder, tette orrekjerr og små jungler. Overalt var det biler. Haugevis av Ladaer og mange andre østsonebiler samt drøssevis av Japanske biler. Mange hadde stått der i årevis og var hinsides all redning.



Skoda, som skogen bøyer seg rundt



En sjeldenhet i skogen GLAS ISAR.

Flere var så rustne at bare man tok i dem ble det hull. Bildene av EMWen og Framoen forteller hvor langt forfallet var kommet på de eldste bilene.



Peugeot 403 STV. Med mange bra deler.

Etter 4 timer var vi svette, tørste og lei all myggen. Vi reiste tilbake til Somero en skrotoplevelse rikere.



SANDPRODUKTER

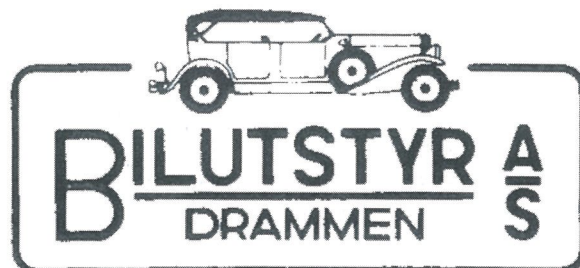
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

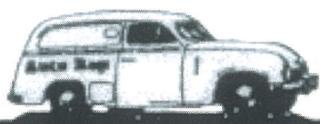
på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

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



DEKK - FELGER

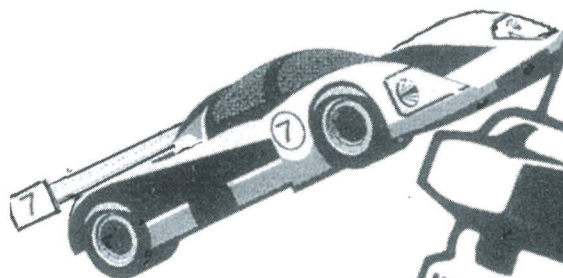
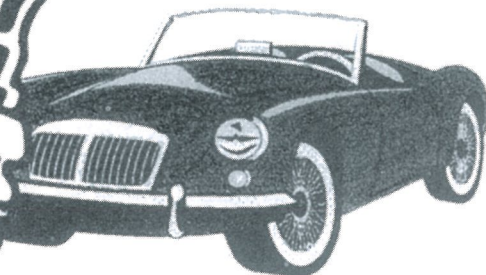
- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

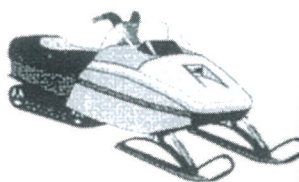
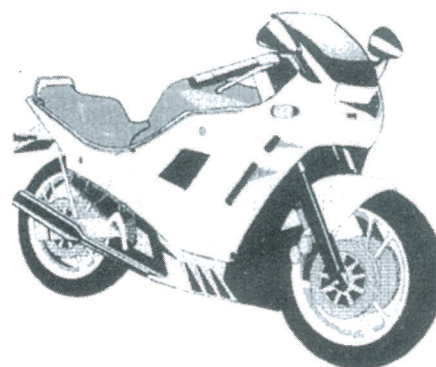
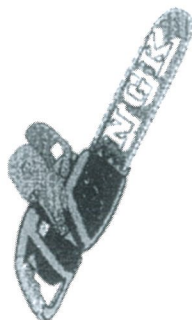
Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



PROBLEMLÖSER'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



TRAKTOR TIL SALGS: Jeg har en eldre traktor "til overs". **David Brown 880C ca 1964.** Den er "godt" brukt - timetelleren stanset for mange år siden, men starter fremdeles lett. Imidlertid er driftstimene de siste årene blitt meget få så jeg tenkte at noen som var engasjert i restaurering av slikt utstyr kunne ha behov for et oppussingsobjekt eller en deletraktor.
Steinar Langvandsbråten. Langerud 3534 Sokna. Tlf 32 14 53 85



TØMMERHENGER SØKES: Jeg jakter på en-akslet Isachsen (eller tilsvarende) tømmerhenger fra 40-50 tallet. Den skal brukes bak en 49 GMC så 20" hjul og bredde 2,00-2,20 meter burde være ideelt.
Viggo Holt. Tlf. 920 96 886. E-post: viho(a)statoil.com el. Viggo.holt(a)bluezone.no

***HER SKULLE DIN OG MANGE ANDRES
ANNONSE STÅTT***



PILGRIMSREISE TIL EISENACH

Tekst og foto: Kjell Ivar Søreng

Tidlig våren 2004 mottok jeg en invitasjon fra Freunde der Automobilbau Museum Eisenach til et treff for 340-modellen til BMW / EMW. Denne modellen ble produsert i perioden 1949 – 1955. De siste 2 årene dog kun 4 – 500 stk som reservedeler, og disse ble så montert som biler.

Ringte flere kjente med EMW eller BMW 340, men ingen av disse hadde anledning til å bli med, og jeg bestemte meg for å reise alene. Dette måtte jeg bare oppleve!

Bilen ble smurt og stelt etter beste evne, men søndag før avreise så det hele nokså mørkt ut. Skulle skifte bremseveske da en av lufteniplene brakk. 18-årsgrense ble raskt innført i garasjen pga språkbruk. Skulle hele turen gå i vasken? Niks, ikke søren... Inn i reservedelslageret for å finne en ny bremseyslinder, på gårdene for å låne honeverktøy og etter en 9 – 10 timers økt var bilen kjøreklar igjen.

Onsdag 1. september reiste jeg fra Kristiansand til Hirtshals og etter ankomst Hirtshals kl. 14.30 bar det ut på motorveien. Fant raskt ut at en marsjfarer på ca 85 – 90 km/t gikk fint, og ved Støvring, syd for Aalborg, ble jeg innhentet av en flott grønnlakkert Morris Minor fra 1968. Stoppet på en rasteplass, og slo av en prat med eieren av denne bilen.

Turen videre gikk nokså jevnt uten for lange pauser, og kl. 19.00 passerte jeg grensen til Tyskland. 4,5 timer gjennom Danmark – dette gikk over all forventning til tross for mye nedbør mellom Aalborg og Århus.

EMWen min fra 1953 har vært på langtur før, bl.a. til Edinburgh og til Bodø (på gården hvor jeg kjøpte bilen), men at den

nå skulle komme tilbake til "fødebyen", det var som om ringen var sluttet.

Måtte tanke et sted syd for grensen, og der kom jeg i kontakt med en tysker som snakket flytende norsk. Dattera jobbet som urolog i Trondheim, og han hadde kjørt langtransport på sine yngre dager. Fikk tips av ham om å overnatte i Soltau mellom Hamburg og Hannover. På en Autohof kunne langtransportsjåfører få overnatting til ca 20 – 30 Euro. "Du er vel ingen konge som trenger luksusinnkvartering", sa min nye venn, og det stemmer. Budsjettet for turen var lagt opp til enkel og grei innkvartering.

Ankom Soltau ca kl. 23.00, men det eneste overnattingsstedet jeg fant, var et motell hvor damen skulle ha 75 Euro (hun fristet til og med men en stor plakat som beskrev utvalget på Pay-TV), og jeg kjørte da inn til Soltau sentrum hvor jeg overnattet på Hotell zum Grünen Jäger. Innehaveren ønsket varmt velkommen da han så jeg kjørte "Oldtimer". Han hadde selv en Mercedes 300 fra 1954.

Søndag 5. september skulle den lokale klubben markere 30-årsjubileum med et løp, og jeg ble invitert til å delta hvis jeg kunne komme tilbake søndag formiddag. Dette passet dessverre ikke inn i min reiserute.

Denne dagen hadde EMWen ruslet ca 60 mil uten å protestere, men fikk jeg sove...??? Nei, gledet meg så fryktelig til å komme frem til Eisenach.

Etter en god frokost bar det ut på Autobahn igjen. "Svisj...svisj...svisj..." hele tiden i venstre øre. Mine 85 – 90 km/t følte av og til som en feilparkering.

Ved Göttingen skulle jeg ta av Autobahn i retning Eisenach, men jeg kjørte forbi den merkede avkjørselen, og det skulle vise seg å bli et greit lite feilsteg; i første landsby

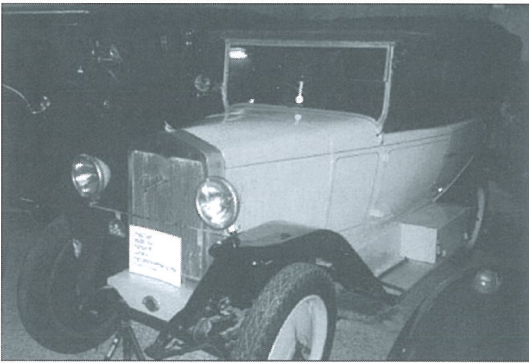


stod følgende å lese på et skilt "Automuseum"...

Fulgte skiltet gjennom et par små landsbyer og ut på landsbygda. Langt oppe i lia, på en gård, fant jeg "Erlebnispark Ziegenhagen". Veldig mye for barnefamilier, men i et av uthusene på gården var det en samling på ca. 25 kjøretøy – mange av disse var mikrobiler.

Praga (1904 – 1947)

Praga ble produsert av en stor maskinfabrikk i Praha. De første modellene var Renault-kopier. Senere produksjoner hadde motorer fra 856 cm³ til 6 sylindere og sågar 8 sylindere. Fra 1936 var den største Praga en 6-sylinder på 4,6 liter med benevnelsen Golden, men de minste modellene var best kjent. Bilen på museet var en Praga Cabrio fra 1924. 4 sylindere, mekaniske bremses bak og toppfart 55 km/t.



Turen gikk videre østover inn i Thüringen (gamle Øst-Tyskland), og kl. 13.09 passerte jeg skiltet til Eisenach. Dvs. 1,5 dager før jeg hadde beregnet. Kjørt avstand fra Grimstad: 928 km.

Ettermiddagen gikk med til å bli kjent i byen på egenhånd, inkl. besøk på museet som i dag leier lokaler i en Sparkasse (bank) rett utenfor den gamle fabrikkporten.

Tidlig på kvelden ringte jeg treffarrangøren, og meldte min ankomst. 15 minutter senere satt jeg i bilen hans for å få en utførlig omvisning i byen.

Fredag 3. september var flere av de andre treffdeltakerne ventet, men jeg benyttet formiddagen til et besøk på Wartburg. Borgen Wartburg står på UNESCO's liste over bevaringsverdige bygg, og den er kjent som stedet der Martin Luther oversatte Det Nye Testamentet fra gammelgresk til tysk.

Mange historiske brosjyrer/bøker viser kjøretøy fra fabrikken i Eisenach fotografert med Wartburg i bakgrunnen. Alle foto er tatt på samme sted, og da var det selvsagt naturlig å fotografere bilen min der! Følelsen av å være kommet "hjem" kan ikke beskrives for uinnvidde.

Zündapp Janus fra Zündapp-Werke GmbH, Nürnberg.

Zündapp var et av de mest kjente motorsykelmerkene fra Tyskland, og det første forsøk på å produsere biler ble foretatt i 1931 med en Porschekonstruksjon kjennetegnet av en luftkjølt motor. Denne er i dag betraktet som en av Volkswagens forgjengere, men kun noen få prototyper ble bygget. I 1956 fikk Zündapp lisens på et lite Dornier-konstruert kjøretøy. 248 ccm 1-syl. 2-taktsmotor som lå mellom for- og baksete. Produksjonen opphørte i 1958.



Om ettermiddagen skulle vi samles ved museet for å ta i mot de andre deltakerne, og første bil som kom, var treffets eneste



deltaker fra gamle Vest-Tyskland; Klaus Jürgen Künne fra Korschenbroich (Rheinland Westfalen). Co-pilot i denne bilen, Hans, hadde jobbet ved fabrikken i Eisenach, og Hans kunne veldig mye om historien/produksjonen ved IFA Werk

En annen kuriositet på museet var en Victoria Spatz fra Victoria Fahrradwerke (1900 – 1909) senere Victoria-Werke AG (1957-1958) i Nürnberg.

Spatz var et samarbeid med et annet firma i Bayerische Autowerke, og den ble lansert i 1957-58. 250 ccm hekkmotor på 14 hk. Etter 1958 ble det kun produsert motorsykler.

Spatz hadde et kunststoffkarosseri.



Eisenach. Et meget hyggelig og nyttig bekjentskap. Klaus' bil kjente jeg fra en artikkel i Oldtimer Markt fra mange år tilbake.

Neste bil som ankom, var en Kombi (stasjonsvogn). (**Se bilde av en slik på baksiden av bladet**) Denne bilen kom på henger, og eieren Martin Völz, hadde mange timers jobb foran seg.

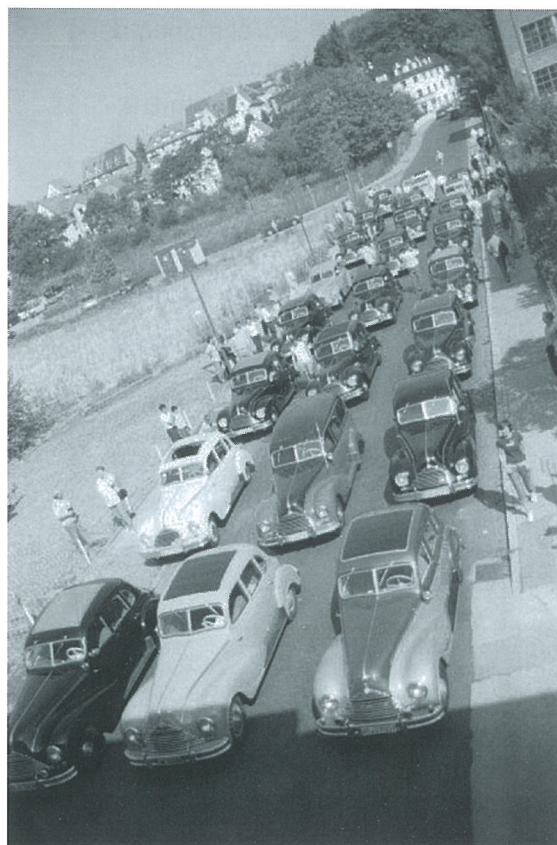
Martin bor i Prenzlau (nordøst for Berlin – retning Szczecin (Polen). Martins EMW har 2 dører foran og dvs. at denne bilen ble produsert i Halle. På museet sto også en kombi og ventet på

restaurering. Denne har 4 dører (pluss bakdører) og det tilsier at denne er produsert i Belgia.

Lørdag 4. september – dagen da 340-familien skulle bli kjent med hverandre. Arrangørene av treffet hadde valgt ikke å markedsføre dette slik at vi ikke skulle få innblanding fra andre biler.

Et par Wartburg og IFAer kom riktignok, samt en BMW 327 (kabriolet), men disse måtte fint parkere et stykke fra oss.

340-ene ble parkert innenfor den gamle fabrikkporten, og ved lunsjtider var det kommet totalt 29 stk.



27 EMWer på rekke og rad

27 biler fra delstater i gamle DDR, en fra Rheinland Westfalen i den gamle forbundsrepublikken samt en fra ...Norge. Og dette betyr oppstyr og oppmerksomhet.

Borgermesteren måtte fint vente i kø for å håndhelse, men da var det heller ingen



hvemsomhelst som slo av en prat med nordmannen; Paul Thiel som kjørte rally på 50-tallet i et "Rennkollektiv" for EMW. Paul konkurrerte over hele Europa mot førere av Porsche og andre kjente merker – og vant!

En stor stund for meg å kunne få prate historie med Paul. Han fortalte bl.a. fra en tur til England hvor de ikke kunne kjøre pga regn og tåke, etter en lang reise hvor sågar forsikringen av EMW-sportsvognen kostet en formue. Denne var et trekkplaster og arrangøren, en rik adelsmann, hadde betalt hele gildet for EMW-teamet.

En strålende dag på alle måter, 28 – 29 grader i skyggen, med omvisning i det nye museet som er under oppbygging, og i den gamle øst-kantinen hvor museets kjøretøy (objekter, restaurerte og originalbiler) står lagret og grillfest for "familien" samt avslutningsmiddag på en av byens restauranter - ut i de små timer.

Med fare for å avslutte artikkelen som man avsluttet stilene på skolen; en enkel avrundning midt i den beste delen av historien.

Meget oppglødd og full av inntrykk, nye vennskap og et hanskerom fylt med filmer til fremkalling, reiste jeg fra Eisenach tidlig søndag morgen.

Måtte fram med verktøy for første gang i veikanten pga en gearwire som røk, og etter 15 min var jeg ute på veien igjen.

I nærheten av Hannover tok jeg igjen en gammel Mercedes-buss, og føreren av denne tutet og vinket da jeg kjørte forbi. Hadde nok etter hvert blitt så vant til oppmerksomhet, men jeg hilste pent tilbake.

Senere samme ettermiddag stoppet jeg på en rasteplass nord for Hamburg, og der kom føreren av bussen bort til meg. Han og fruen hadde vært på 14 dagers ferie i Bayern med denne bussen, og de hadde mange spørsmål om EMWen og hvor jeg hadde vært. Jeg måtte skrive ned adressen fordi jeg skulle få tilsendt et fotografi fra Automobilwerk Eisenach som de hadde hengende på kontoret.

Dette fotoet var fra 1973. Kjempemorsomt!

Takket pent og hilste adjø. Paret la ut på veien igjen og jeg etter, men så begynte de å tute og blinke med lysa. "Dumkopf" "Hva tenker vi på? Vi bor ved Flensburg, og du når ikke til Hirtshals i kveld. Kom og bo hos oss da!"

Jeg følte meg ikke så veldig selskaperlig, men det var ikke de heller etter ferieturen, så jeg takket ja og avtalen var at jeg skulle sove i bussen.

Men, for en kveld dette skulle bli: De driver et firma, - sandblåsing. Og verkstedet hadde de hjemme på gården. Her kunne jeg ha gått i flere dager uten å se alt; en samling på 30 - 40 tråsykler fra 1930-tallet, for eksempel Adler, Opel, Wanderer osv. De hadde veterantraktorer, lastebiler, sportsbil, emaljeskilt, modellbiler, tivolibiler fra 50-tallet med el.motor og mye mye mer!

Lykkelig og sliten ble kvelden avsluttet med en Whisky og mimring fra vertskapet etter flere norgesturer i motorsykkel.

Dette ble en flott avslutning på en tur hvor superlativer mangler. De fins ikke i den dimensjon jeg søker.

Neste treff i Eisenach blir arrangert om 2 – 3 år...



JAPANTREFF I FINLAND

SOMERO 13 – 15 AUGUST 2004

7 august kl.8.00 forlot vi Vikersund med kurs for årets Finske Japantreff i den lille idylliske byen Somero midtveis mellom Åbo og Helsingfors. Vi var undertegnede og fru Gudrun, Karen og Stein Kvernvik og min sønn Anders med forloveden Helene. Vi brukte vår og Kvernviks 1200, mens de to andre kjørte varebil da vi skulle frakte deler begge veier. Turen til Stockholm gikk greitt, selv om temperaturen nærmet seg 30 grader.



Bilene vel fremme på havna i Stockholm

Vi ankom Åbo klokken 7.30 og Juhani Halmenmäki møtte oss på kaia som vanlig. Etter en kaffekopp hjemme hos han satte vi kursen for campingen i Somero.

Der møtte det oss en overraskelse. Vi hadde bestilt hytter allerede i januar så vi regnet med at alt var i orden, men der tok vi feil. Dette var en campingplass som for det meste ble brukt til stevner og biltreff og fra 8 august hadde de stengt i uka.

Campingeieren, som for øvrig var en meget trivelig kar hadde helt glemt at vi var booket inn for hele uka. Problemet ble løst på den måten at vi fikk nøklene til plassen og styrte oss selv fra søndag til torsdag med full adgang til alle fasilitetene.

Etter at vi hadde installert oss dro vi strake veien til Forssa hvor det var Finlands største bilstevne og delemarked.

Der var det hundrevis av Amerikanske biler, men også et stort oppbud av Europeiske og Japanske. Hele travbanen var full.



En flott 200L Laurel fotografert i Forssa

Utenfor travbanen var det vanlig delemarked og her var det morsomt å gå, da det var mange flere stand med bildeler enn vi er vant med fra gamlelandet. Her fant vi deler, som vi har lett i årevis etter.

Da vi kom tilbake til campingen var vi ganske slitne etter en hektisk dag. Nå måtte vi planlegge hvilke steder vi skulle besøke de 5 dagene vi hadde til rådighet før treffet.

Vi ble enige om at mandag dro vi til Helsingfors, tirsdag dro vi til Åbo hvor vi også fikk handlet med oss diverse deler til klubben og til Toyota Crown klubben. Onsdag dro Stein og Karen til Tampere, mens vi slappet av på campingen. Anders skiftet blant annet eksosanlegg på varebilen, da det gikk tvert av på vei til Helsingfors. Torsdag besøkte vi Lathi og skianlegget og fredag var det skrottur.





77 Mazda 818 med særegne baklamper.

Selve treffet begynte tidlig på fredagen, da kom de første kjørende. Det var en herlig miks av eldre og nyere biler, selv om vi selvsagt var mest interessert i de gamle gode årgangene.

Til sammen var det vel et sted mellom 150 og 200 biler innom treffet denne helgen. Godt over halvparten var fra 60 og 70 tallet, mens resten var stylet og trimmede biler helt opp til 2004 modell.

Det var også en del modeller der, som vi knapt har sett i Norge.



En meget tidlig Toyota Landcruiser.

På treffet var det også en god del dele- og effektsalg. Vi hadde også med en del overskuddsdeler og effekter for salg. Særlig populære var krusene våre.



En av de første Bluebird 312 solgt der.



En 180B SSS og en 180B Sedan



74 Skyline 4 dørs. Import fra Libanon.

. SEF tekst+ANDERS foto



HYGGETUR TIL TUNHOVD

3 og 4 juli hadde MHKD invitert medlemmene med familie på utflukt til Tunhovd Camping. Samling var i Hokksund på lørdag formiddag, for å kjøre i samlet tropp opp Numedalen. Hvordan den turen gikk er jeg ikke så helt sikker på, da jeg og fruene valgte å kjøre Hallingdalen fra Vikersund.

Turen med Datsunen opp Hallingdalen gikk greitt. På Nesbyen stanset vi for bunkring av nødvendige varer til en slik tur. Deretter opp Rukkedalen og strake veien til camping. Alle de andre var selvsagt kommet da vi innfant oss. Etter installering på hytta var det bare å roe ned før kveldens grillparty.

Grillpartiet startet opp med diverse oppvarmingsrunder før vi samlet oss på en egnet hytteterasse. Når grillene begynte å bli varme og festen var i gang, begynte det selvsagt å regne fra den ene skyen som lå over oss. Da begynte en hektisk aktivitet for å få opp de to partyteltene som var tatt med. Etter mye prøving og feiling stod de endelig oppreist og festen kunne fortsette. Da sluttet det selvsagt å regne, men partiet fortsatte under disse til langt på natt.



En del av turdeltagerne samlet under teltene.

Søndagen opprant med et strålende vær, godt egnet for en kjøretur i trakten. Det ble bestemt å besøke fjellgården Langedrag med alle sine dyr og flotte beliggenhet over Tunhovdbygda.

Etter frokost var det tid for oppstilling av alle deltagende kjøretøy for obligatorisk fotografering.



Deltagende biler oppstilt på for fotografering.

Etter fotograferingen gikk turen til fjells. Der oppe ble det en rundtur for å beskue gaupe og ulv, før besøket ble avsluttet med en kaffekopp og noe å bite i.



Praktfullt anlegg oppe i fjellheimen.

Turen var etter vår mening meget vellykket og bør forsøkes gjentatt til neste år. Vi var vel omtrent 25 stk. men det var plass til mange flere.





DKW BROSJYRE FRA 1956 OG VOLVO PV BROSJYRE FRA 1957



Ny auksjon hos NISSAN NORGE.

Tekst: Svein Erik Finnerud. Foto: Andres Aasetre Finnerud

Lørdag 15 mai ble det avholdt ny auksjon i regi av Nissan Norge. Denne gangen var det 6 flotte originale eller restaurerte biler som skulle under hammeren. Auksjonen ble avholdt på Nissan Romerike på Lillestrøm. Det var bra med interessenter til stede og de fleste regnet med at prisene ville bli relativt høye. Slik ble det ikke.

Alle bilene ble solgt til priser de fleste kunne greie, så det er et under at ikke flere fulgte med litt lenger opp. Skal du restaurere en tilsvarende bil, kommer lakkjobben ofte på mer enn noen av bilene ble solgt for her. De som fikk tilslagene sikret seg i hvert fall en flott veteranbil til hyggelig pris. Undertegnede skulle gjerne hatt flere av bilene i sin samling, men har innsett at den kanskje er stor nok..



Nydelig restaurert Datsun Bluebird 1967.

Bilene som ble auksjonert bort denne gangen var: En grå helrestaurert Datsun 1300 Bluebird fra 1967, en nydelig urestaurert blå 1600 (510) fra 1968 med bare 23000 km på telleren, en restaurert hvit 1000 Sunny fra 1968 som gikk til tidligere direktør i INOR AS Roy Johansen, en hvit helrestaurert Cedric 2000 fra 1966 som siden auksjonen har fått ny eier, en nydelig Cherry 100A fra 1972 som bare hadde gått i underkant av utrolige 9000 km og til slutt en flott restaurert CM 90 diesel lastebil fra 1977.

Datsunbilene som ble auksjonert bort.



Utrolig flott original 510 (1600) fra 1968



Helrestaurert hvit 1000 Sunny fra 1969



Helrestaurert Bluebird 411(1300) fra 67.



1972 Cherry 100A gått bare 9000 km



Totalrestaurert Cedric 2000 fra 1966



1977 CM 90 Lastebil i strøken stand



Wang Asle
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

B-blad

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

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

Norsk Motorveteran koster kun kr. 380,- pr år!
Vi følger kalenderåret.

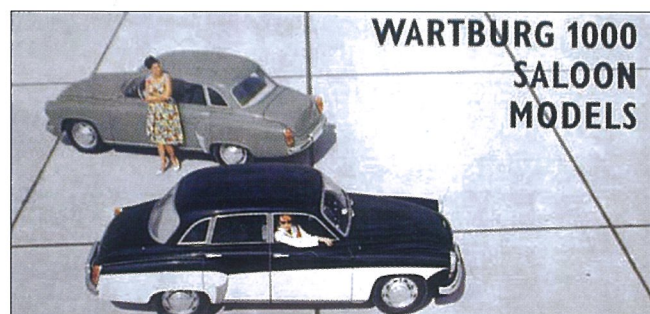
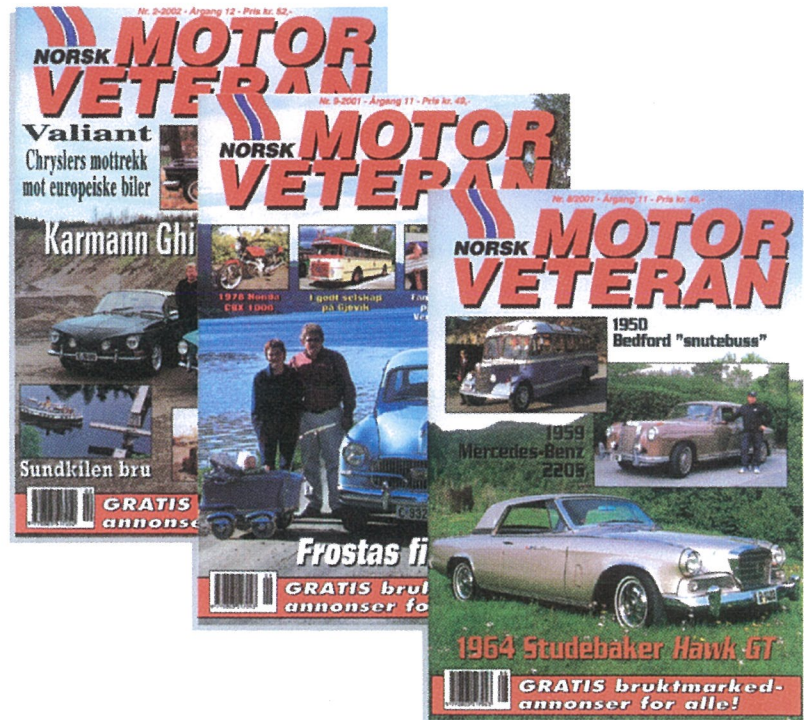
NORSK MOTOR VETERAN

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: norskmo@online.no

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



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er:

Tor Stein Hella/Jan Schetelig

Ringveien 37E

1386 Asker

Tlf.: 66 79 01 34

E.mail: t-s-hell@online.no

Send inn stoff før 10.02 2005.

