

MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - DESEMBER 2007 - 36. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

BILDER FRA NORGES FØRSTE BRANNBILTREFF





Motorhistorisk klubb - Drammen

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

Stian Olsen
Møllenhofveien 21, 3055 Krokstadelva
Tlf. 952 37 272
so@g-h.no

Styremedlem I:

Vidar Andersen
Furumveien, 3340 Åmot
Tlf. 32 78 00 04

Styremedlem II:

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

Varamann:

Nils Petter Danielsen
Bedehusgata 10, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 83 79 - 480 38 405
nipdan@online.no

Forsidebildet:

Familien Schumann-Olsen
på tur i nyrstaurert
Chevrolet.

Redaktør for dette nummer har vært:
Svein Erik Finnerud og Kjell Thon

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Fridgeir Normann (Formann) 32 82 15 80 – 901 92 797
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomite:

Bjørn Lund 31 28 40 55
Arnt Ivar Lund 32 83 98 65 – 934 18 559

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27 - 995 86 493
Kåre Johnsen 32 88 51 45

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240

Redaktører i 2008 er:

Mars: Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Juni: Per Langøy/Kjell Ødegård
September: Erling Dagslet
Desember: Asle Wang



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





Formann har ordet

Nå er det jammen snart jul. Året flyr

Dette har så langt vært en innholdsrik høst for oss. Vi har kommet i gang på Burud. Så langt har et 50 talls biler blitt lagret der oppe, og når denne avisen kommer ut nærmer det seg forhåpentlig vis at vi kan ta i bruk verkstedet også.

Utrolig spennende. Dette blir moro. Ut over vinteren håper jeg vi får startet med onsdagstreff der oppe og at vi begynner å få til et miljø. Alle muligheter er tilstede med oppholds-/møterom til ca 30 stykker. Merkeklubber har også meldt sin interesse for å ha møter der. Med en liten dugnad på nedvasking og maling av et par rom er vi i gang.

Som nevnt sysler styret også med å få til restaurering av et bussprosjekt der oppe, men vi får se. Tanken her er å få engasjert medlemmer som kanskje ikke har noe kjøretøy, eller som

synes det er sosialt å ”mekke” litt sammen med andre. Vi får se, her er intet avgjort.

Dette er den største muligheten klubben noen gang har fått. Den må vi ta vare på å vise at vi er verdig den tillitten Øvre Eiker Kommune har vist oss.

Så til slutt:

**God jul og et hyggelig/opplevelsesrikt
Godt Nytt veteran År til dere alle.**

Jan Roger

BURUD

Onsdagstreff hver uke kl.18.00 på Burud

*Her kan du ta en kopp kaffe og en bil-
prat med likesinnede i det nymalte*

oppholdsrommet. Har du også lyst til å

ta et lite tak med malerkosten eller litt

montering av utstyr er vi veldig takk-

nemlig for det. MHKD

Fra s.27

Generalforsamlingen avsluttet kl 20.00 og deretter var det prat om Burudprosjektet. Erik Dalheim orienterte fra møter med kommunen. Intensjonsavtalen skal undertegnes 17.10.07, Arnt Ivar Lund og Steinar Ludvigsen orienterte om foreløpige retningslinjer for lagring av kjøretøyene. Responser fra medlemmene var meget stor og det settes i første rekke begrensninger til max 3 kjøretøyer pr medlem. Så var det kaffe, medlemmenes 10 minutter og sosialt samvær.

Svein Hansen. sekretær / referent



"Ny" Chevrolet i klubben

Bestanden av biler og andre kjøretøy i klubben vår er relativt stabil, og desto mer gledelig er det når det dukker opp et klenodium som har gjenoppstått etter mange års omfattende restaureringsarbeid. Bilen det dreier seg om er en 1929 modell Chevrolet Phaeton tilhørende Reidar Schumann-Olsen fra Lier. Reidar har vært medlem i klubben vår i mange år, og mange kjenner vel den lett patinerte '31 grønne todørs Chevrolet Sedan'en med blant annet rosemalte dørpaneler etter mønster fra Telemark (Reidar er selv ekte telemarking).



I 1981 kjøpte Reidar to Chevrolet'er. Den grønne '31-en og restene av noe som hadde vært en '29 modell. Begge bilene hadde opprinnelig kommet fra Hokksund, men befant seg i Asker da Reidar handlet dem. '31-modellen, som var i relativt god stand, ble overhaldt mekanisk og lakkert opp, og er altså ikke helrestaurert. Bilen ble registrert i 1984 og har siden gitt familien Schumann-Olsen mye glede gjennom deltagelse i mange løp og andre arrangementer rundt omkring i hele østlandsområdet.

Da '31-en kom på hjul, startet arbeidet med det to år eldre objektet. Mye tid har gått med til å samle deler fra fjern og nær. Karosserideler har ikke vært så enkle å finne, mens det er enklere med mekaniske deler til disse eldre Chevrolet'ene. Reidar har etter hvert opparbeidet god kompetanse på Chevrolet fra sent tyve-/tidlig trettital, og vet mye om hvilke deler som passer til de respektive modellene. Selv om mye ser relativt likt ut, viser det seg ofte at bilfabrikkene i deisse årene gjorde hyppige forbedringer på konstruksjonene sine. I

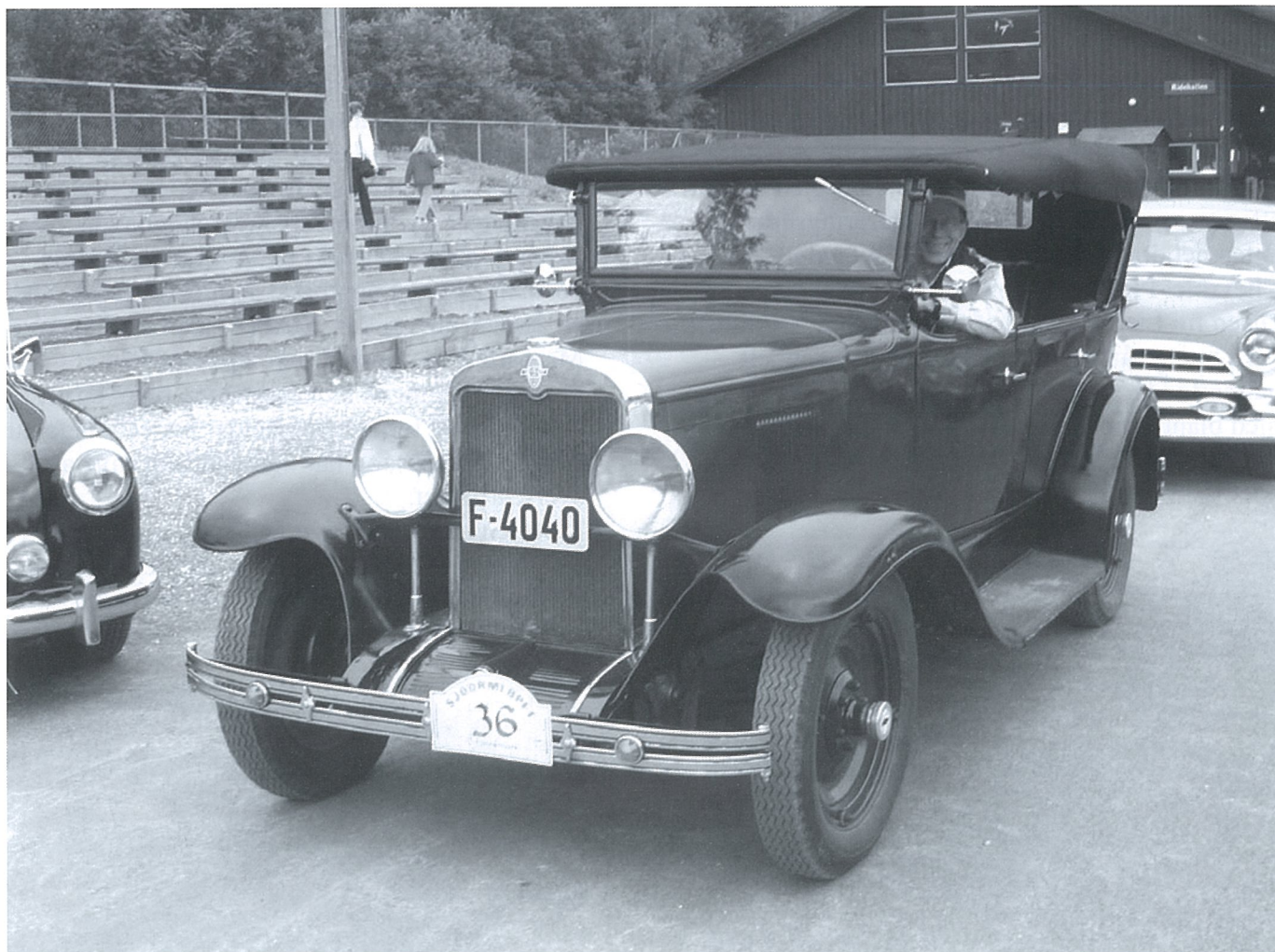
siste fasen av restaureringen hadde Internett gjort sitt inntog, og Reidar har fått tak i mange smådeler fra USA på denne måten, som listverk, ulike deksler osv. gjennom å handle på e-bay. '29-modellen var svært ukomplett, og det ble bestemt å bygge opp bilen som en Phaeton, altså en åpen 4-dørs sedan. Strædets karosseriverksted i Marnardal har vært til mye hjelp under gjenoppbyggingen av karosseriet, blant annet til bakparten og torpedoen. Reidar har selv laget alt av treverk (ask), og har også stått for mye av sveisearbeidet.

Motoren har Reidar overhaldt selv, og Oslo Sylinderservice har stått for maskineringen, først og fremst boring. Reidar har selv besørget monteringen, shimsing av lagre med mer.



Reidar er så heldig at han har en niese med ferdigheter innen tekstilarbeid, og hun hjalp til med å sy ny kalesje. Reidar klippet til de ulike delene, og niesen stod for selve syingen. Interiøret er sydd opp i ekte lær hos Skinnassistanse i Drammen, mens Reidar selv har laget nye dørpaneler og andre interiørdetaljer. I det store og hele har han vært litt av en altnuligmann under restaureringen av bilen. Nye dekk ble innkjøpt hos Eiker Motorshop. Legg merke til at dekkene har sorte sider. I dag blir det montert white side dekk på de fleste biler fra denne perioden, fra A-Ford til Duesenberg. Lekkert å se på, ingen tvil om det. Men historisk sett er det nok mest korrekt med sorte dekk sider, i hvert fall her på berget, og i hvert fall på en rimelig biltype som Chevrolet.





Arbeidet med bilen skjøt fart da Reidar ble pensjonist for tre år siden. I mai måned 2007 ble bilen registrert på F-4040, et nummer som Reidar har valgt ut selv. Bilen fremstår nå helt komplett, og er i følge eieren selv, så godt som helt original ned til de minste detaljer.

Valg av type veteranbil foretas ut fra ulike kriterier, og i dette tilfellet var det nettopp en mørk rød, åpen '29 Chevrolet, tilhørende en av Reidars naboer, som gjorde at han fattet interesse for nettopp denne biltypen. F-4040 er lakkert i en maroon-rød Opelfarge, og minner svært mye om bilen Reidar husker fra barndommen. Familien debuterte med den nyrestaurerte Chevrolet'en i Sjøormløpet 2007, som gikk av stabelen i et forrykende regnvær. Ikke akkurat ideelle forhold når du kjører åpen bil. Selv om kalesjen var på plass, kunne været under debuten definitivt vært bedre. Men bilen gikk utmerket, og turen frem og tilbake til Seljord gikk fint. Senere har familien blant annet kjørt Spiralløpet. Vi

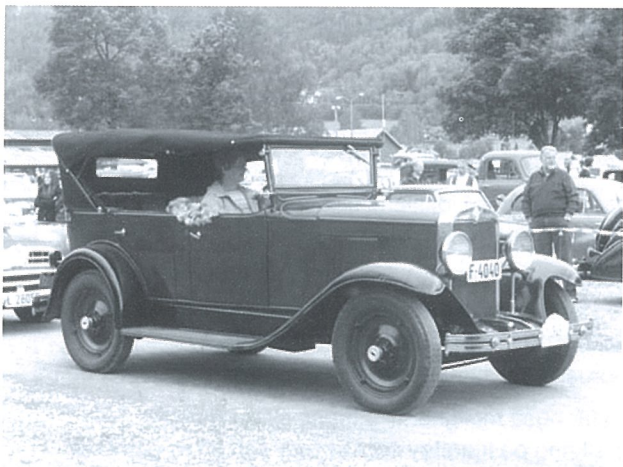
gleder oss til å se Chevrolet'en i fremtidige løp og tilstelninger i klubben vår !

Noen fakta om 1929 Chevrolet :

Etter å ha vært et bilmerke i mellomklasse-segmentet, ble Chevrolet tidlig på tyvetallet utviklet til å ta opp kampen mot Ford. Chevrolet var en bedre utstyrt bil, og ble etter hvert markedsleder i USA. Ford kjempet videre med T-modellen helt til 1927, da man innså at det var på tide med radikale endringer. A-modellen stod som kjent klar høsten 1927, og var for sin tid en relativt moderne bil. Chevrolet hvilte ikke på laurbærene, og tok nye grep. Til 1929-modellen hadde man klar en ny og moderne 6-sylindret, toppventilt motor, som ble en hard nøtt å fordøye for Ford-konsernet. Studerer man en '28-modell, ser man at fabrikken allerede dette året har forlenget fronten og dermed forberedt bilen for en større motor. Det å overgå konkurrentene ble etter hvert en slags hauk over hauk konkurranse, der



Ford til '32-modellen valgte å satse på en V 8-motor, men det er en annen historie. Phaeton eller Touring, som er betegnelsen på en åpen, 4 dørs personbil, hadde tidligere på tyvetallet vært den mest solgte modellen. Noen år senere hadde imidlertid prisen på en lukket personbil blitt såpass mye lavere, og mange kunder foretrakk disse modellene, som ga en større grad av komfort store deler av året. Av årsmodellen 1929 ble det produsert 1 238 605 biler, og av disse var kun 8 632 av modellen Touring. Den mest vanlige fargen var for øvrig mørk grønn med lys grønne felger og karosserifelter, elfenbensfarget staffering samt sort interiør og kalesje.

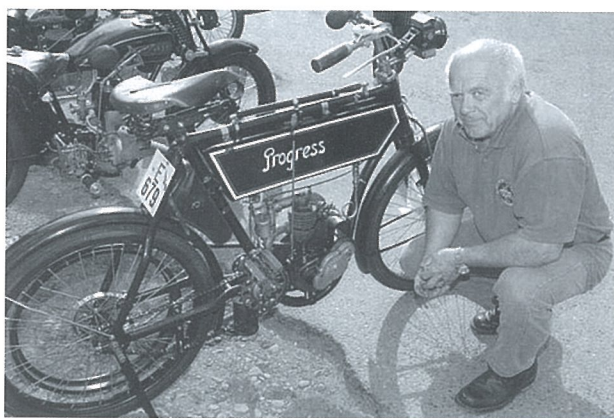


Den 6-sylindrete motoren var på 194 cu.inch, (dvs. ca 3,2 liter, nær det samme som fireren i A-Ford'en) og hadde en ytelse på 46 hk ved 2600 omdr./min. Kostnader ble holdt nede blant annet gjennom bruk av stempler i støpejern. Bilen hadde en akselavstand på 107 tommer, og ble annonsert som "A Six for the price of a Four". Motoren fikk snart kallenavnet "The Cast Iron Wonder" ("Støpejernsvidunderet"), og ble en formidabel suksess for fabrikken. Fords A-modell hadde satt en støkk i konkurrentene ett år tidligere. Nå fikk Chevrolet sin revansje, selv om Ford også i 1929 solgte flere biler. Chevrolet ble i mange år forbundet med de sekssylindrete motorene. Først i 1955 presenterte man en moderne V-8 motor. Da Reidars Chevrolet'er var nye, hadde merket to importører: C.E. Sontum og Sørensen og Balchen. I 1929 var forresten 90 % av alle bilene som ble solgt i Norge av amerikansk opphav. Først på slutten fikk de mindre, europeiske bilene fotfeste i markedet, med merker som blant annet Opel, Fiat og DKW i spissen. Kjell T.

Norges eldste motorsykkel

Av HANS CHRISTIAN KJØLSETH,
Oppland Arbeiderblad

Det var en sprek 105-åring han viste frem på Skibladnerfestivalen, Rolf Vold fra Raufoss. Motorsykkelen har også vakt oppsikt utover Norges landegrenser.



1902 modell Progress

- Den starter og går som en drøm, sier Vold om sin 1902-modell Progress, den eldste registrerte motorsykkelen i Norge.
- Tre hestekrefter er kanskje ikke imponerende etter dagens målestokk, men farkosten kan faktisk presses opp i hele 60 kilometer i timen, hevder den stolte eieren. Sin høye alder til tross, den gamle motorsykkelen er langt fra pensjonert.

– Jeg har hatt den med på flere løp både i Danmark og Tyskland.

I Berlin kjørte jeg feil og en politimann ville gi meg bot, men da han så motorsykkelen ville han ta et bilde i stedet, humrer Vold.

Den sjeldne sykkelen fikk han kjøpt av en gammel sjømann for noen år tilbake, og siden har Vold tilbakelagt mer enn 90 mil på det gamle vidunderet.

Øivind Langeland



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:

Jonny Hornbøll Olsen

Telefon 907 23 902

Priser for hele året 2007

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

Trykt i svart/hvitt.

Rekvisitapriser

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



Prisene gjelder så langt lageret rekker.

Styret

Rabattavtaler



Brems & Clutchservice 20% på alle lagervarer.

Bilextra Åssiden etter avtale.

Rammeverksted Buskersud Storsenter 30%.

Bergerud Eft. 10% på alle varer.

Haraldsens Farvehandel 15% på lakk,
10% på andre varer.

Mekonomen 20%.

Torshov rekvisita 10%.

Listen oppdateres fortløpende.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- Ett års medlemskap i klubben koster kr 275,- pr. år.
- 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 automasik årabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, 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

Fortsettelse fra s.18.

Løpet samlet rundt 80 deltagere. Etter målplassering ble det servert speketallerken, som smakte aldeles flott, og som var inkludert i startkontingenten.

Løpsleder var Dag Skoglund, kjent skribent fra Norsk Motorveteran, og engasjert speaker med allsidige kunnskaper om deltagerkjøretøyene, var Johnny Reinli, bilentusiast og ivrig modellbilsamler fra Toten.

KT



Opel Olympia 52. Tidligere MHKD bil.



LMK NYTT

VISSTE DU DETTE?

Nå kan både klubb og enkeltmedlemmer på www.lmk.no hente en kompakt og enkel informasjonsbrosjyre om LMK. Svært mange er ikke klar over at det er klubbene selv som har dannet – og ”eier” LMK, og derfor bestemmer organisasjonens satsningsområder.

Informasjonen inneholder oversikt over forsikringsordningene, i tillegg til å gi en økt forståelse for organisasjonens posisjon og betydning for det motorhistoriske miljøet i Norge. Klubber som vurderer å gå inn som medlemmer og deleiere i LMK kan nå lettere få mer informasjon, og med dette avgjøre om brosjyren gir mersmak!

For klubbene kan det jo være en ide å skrive ut brosjyren for utdeling til medlemmene på møter. Eller ha som vedlegg i medlemsbladet!

KULTURMINNEÅRET 2009

Styret i LMK har bedt Rita Fjeld Hovden om å påta seg oppgaven med å være det organisatoriske bindeledd mellom Norges Kulturvernforbund og LMK. Dette vil gjelde spesielt saker i forbindelse med arrangementer i 2009.

Rita Fjeld Hovden er tidligere leder i Romerike Gammelbilklubb, og er daglig leder av Frivillighetssentralen i Ullensaker. Hun ble i april valgt inn som medlem av styret i Kulturvernforbundet etter å ha blitt fremmet til dette verv av LMK. Styreleder Kjetil Fuhr i LMK sier at Rita innehar den kompetanse på arrangementer og frivillig virksomhet som etterspørres i forbindelse med de oppgaver som følger med dette vervet, og er glad for at hun takket ja til å gå inn i styret i Kulturvernforbundet.

Ta kontakt med LMK's kontor for ytterligere opplysninger, eller direkte til Rita Fjeld Hovden på mobil privat 92 28 42 34, og epost: rvhovde@online.no

MER OM OMBYGDE KJØRETØY

Mange tilbakemeldinger viser at det er behov for mer informasjon om vilkår og rutiner i forbindelse med LMK Forsikring for Ombygde/modifiserte kjøretøy.

Kjøretøy og vognkort SKAL stemme overens. En kopi av vognkort (ikke midlertidig vognkort!) skal følge med søknaden. For å få vognkort kan du tegne en midlertidig forsikring hos Tennant. I vilkårene til denne forsikringen fremheves at eier er selv ansvarlig for å oppdatere seg på – samt å følge gjeldende forskrifter.

Kjøretøyet besiktiges av en vanlig besiktigelsesmann etter de vanlige prinsipper som går på at kjøretøyet skal være godt vedlikeholdt og i god stand. Eier bør i forkant av besiktigelsen skaffe god dokumentasjon. Besiktigelsesmannen har ikke noe ansvar for om kjøretøyet blir godkjent eller ikke.

Vurdering av forsikringssøknader foretas skjønnsmessig av et spesielt utvalg som er satt sammen av representanter for flere merkeklubber. Hovedprinsippet er:

* En modifisering eller ombygging må være av høy kvalitet og helhetlig gjennomført både teknisk og estetisk i den stil som er valgt.



Det kreves meget god fotodokumentasjon. Digitalt kamera kan benyttes, men utskriften må være gjort av fotolaboratorium eller av fargelaser på ekte fotopapir. Bildene må signeres av besiktigelsesmann som dermed attesterer at bildene samsvarer med kjøretøyet. Dersom det er mulig bør det også vedlegges en CD med de samme – eller flere – fotografier. Normalt vil det være nok med 15 - 20 bilder; Front, bak, sider, bagasjerom, motor venstre/høyre, dashboard, og interiør foran / bak Under kjøretøyet dokumenteres for-og bakstilling, fjæring, skjermer samt innsteg. (MC også ovenfra pga setet). Husk



LMK NYTT

at ombygginger og modifiseringer skal dokumenteres særskilt med egne bilder. Jo bedre dokumentasjon det finnes for kjøretøyet, desto raskere og bedre kan både en søknad, samt en eventuell skadebehandling gjennomføres.

MOTORHISTORISK DAG I NORGE

Styret i LMK har satt seg som mål å organisere en nasjonal myndighetskonferanse våren 2009. Formålet er å presentere den motorhistoriske bevegelse for politikere, beslutningstakere i utvalgte departementer og etater samt ulike organisasjoner av betydning for oss alle.

Styret mener at tidspunktet etter landsmøtet i 2009 er et fornuftig tidspunkt mht. det kommende stortingsvalget da politikerne har behov for å markere seg for å fiske stemmer. Siste helg i mars eller første helg i april er også midt i partienes behandling av forslag til statsbudsjett, samt i starten av valgkampen.

Styret må også i felleskap søke å finne aktuelle og engasjerende saker for konferansen som enkeltmedlemmer og klubbene er opptatte av. Noe av innholdet her kan være å presentere LMK og klubbene som en del av markeringene av Kulturminneåret 2009. Styret i LMK skal mer inngående diskutere tema og innhold på de neste styremøter, og presentere en skisse for LMK's landsmøte 2008. Men det vil allerede i løpet av høsten bli tatt kontakt med utvalgte foredragsholdere om mulige tema.

MER OM "BLIVENDE KLASSIKERE"

En god ting kan ikke gjentas for ofte! Her er mer om forsikringsordningen "Blivende Klassiker" (BK). Denne ordningen kopierte vi fra vår søsterorganisasjon i Sverige (MHRF), som brukte et par år på å få den til å fungere.

Siden dette gjelder kjøretøy mellom 10 og 30 år, må vi være sikre på at det er samlere, og ikke folk som tenker "bruksbil" som får denne forsikringen. Betingelsen for å kunne søke er at du har et LMK Helforsikret veterankjøretøy fra før, og har hatt den forsikret i minst et år. Selger du ditt LMK

Helforsikrede veterankjøretøy, eller den blir ugyldig på en eller annen måte, er forsikringen for BK ugyldig.

Merk også at det kreves en LMK Helforsikring for veteranMc dersom du søker om BK for Mc, og en LMK Helforsikring for veteranbil dersom du søker om BK for bil. Mange tror at det er nok med en bruks-MC eller bruksbil for å kunne søke BK, men det stemmer da ikke.

Kjøretøyet besiktiges lokalt av en vanlig besiktigelsesmann etter prinsipper som går på at kjøretøyet skal være meget godt vedlikeholdt og i svært god stand. Forsikringsutvalget sentralt foretar for søknad om BK en nøye vurdering av innsendt dokumentasjon. Dette er en forsikring med en høyere risiko enn LMK's andre forsikringer, og vurderingen av hvilke kjøretøy som tas inn vil være strengere, og mer basert på skjønn enn for vanlig Helforsikring. Pris? NOK 790 for forsikringssum inntil NOK 150.000.



- De skal vel også klage over ulyder i bilen Deres!

-De skal vel også klage over ulyder i bilen Deres?



Ta på deg verneutstyret før du gir ham regningen

Ta på deg verneutstyret før de gir ham regningen.



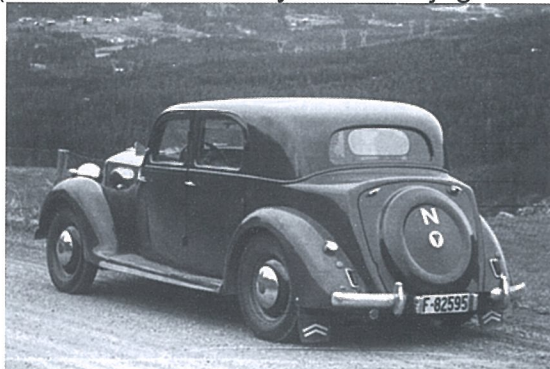
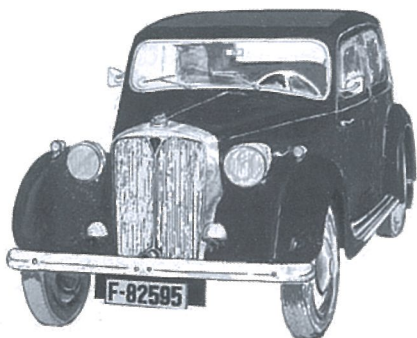
Engelsk bil:

....min forhenværende 1948-modell ROVER 75 P3

Alle som har hørt den rappkjeftede visesangeren Øystein Sundes beskrivelser av biler han har besittet i årenes løp, har sikkert humret over hans frodige utsagn om de ulike kjøretøyene. Og fyren har utvilsomt en viss peiling på bil.....

Om hans karakteristikk av engelsk bil "med stiv overleppe og et håret smil" er generell for de UK-produserte kjøretøyene, skal være usagt. Men at britene har bidratt med mange underlige og til dels tvilsomme biler gjennom tidene er hevet over tvil, og det er kanskje bare franskmennene som kan matche dem i så måte.

Selv har jeg såvidt vært eier av noen ytterst få engelskproduserte biler i årenes løp, og en av disse kjøpte jeg tidlig på 60-tallet av "vår mann" Leif Petersen i Krokstadelva. Bilen var en 1948-modell Rover 75 modell P3, og hadde definitivt krav på betegnelsen "som den står", slik det ofte heter i bilannonsene. (For ordens skyld: - jeg bærer ikke



deg, Leif...!) Og sto gjorde den såvisst, siden motoren var fjernet. Leif hadde imidlertid en motor jeg kunne overta, selv om det var en "60"-motor på 1,6 ltr. (11,98 hp) som altså var en 4-cylindret og dermed et nummer for liten, siden en Rover 75 skal ha 6-cylindret motor med 2,1 ltr.cylindervolum og 15,81 hp. Men pytt sann, motor er motor.....!

Med god hjelp av min venn Jens ble Roveren tauet til Shell-stasjonen i Tordenskiolds gate i Drammen, hvor jeg tjente til mitt daglige brød, mens Leif kom etter med motoren og diverse deler i pappesker og plastposer.....

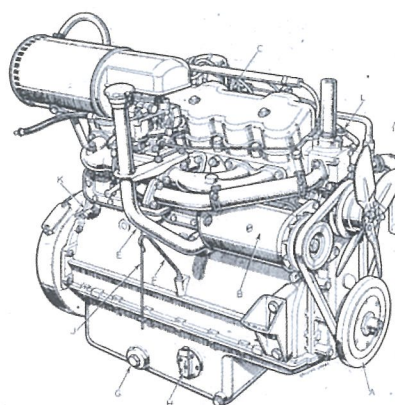
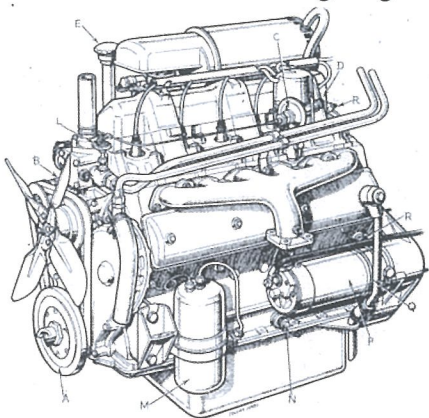
Å få samlet sammen motoren slik at den virket ble litt av et puslespill, men heldigvis var nesten alle delene der. Hos Rover-importøren i Oslo fant jeg imidlertid det som manglet for å få motoren komplett., Den ble satt på plass, og startet gjorde den også etterhvert.

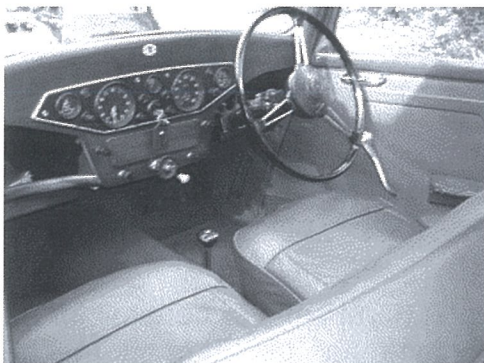
Som det meste engelskproduserte hadde også Rovermotoren sine særegenheter. Således hadde den innsugningsventilene i topplokket, mens eksosventilene satt i motorblokken, -

altså sideventilet. En 30-forgasser sørget for å drivstoffet i passelige mens det 12-volts elektriske utstyret av "Lucas" formidlet strøm tenning, bensinpumpe

Roveren var egentlig en gedigen bil etter den

Solex fordele doser, merket til og lys.





tidens målestokk. Den ble produsert i 1948-49 i kun 7837 eksemplarer og kostet i England £1106. Bilen ble faktisk kalt for "den fattige manns Rolls Royce", så sånn sett var den i god harmoni med min anstrengte økonomi.

Den hadde massivt tre i dashbordet; sitte- og rygg-delen av setetrekket var i tykt og ekte skinn, og bilen veide hele 1400 kg. Videre var den utstyrt med skyve-soltak, noe vittige tunger forklarte med at det var for å kunne kjøre med flosshatten på hodet.....

Nå hadde ikke jeg noen flosshatt, men derimot en verktøykasse med et relativt assortert innhold, og den gang (for drøye 40 år siden) var jeg også i besittelse av en viss porsjon energi, noe som skulle vise seg å være av avgjørende betydning.

At min Rover ikke var spesielt rask eller sterk må vel den underdimensjonerte 60-motoren ta skylda for. Selv den 6-cylindrede 75-motoren var vel egentlig for svak for en såvidt tung bil, men britenes skatteregler fungerte slik at slik at færrest mulige horse-power ga lavest mulig skatt.

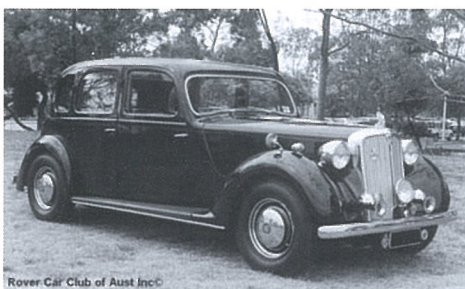
En tur over fjellet fra Veggli til Tinn ble f.eks. såpass anstrengende at bilen måtte ha en pustepause i de bratteste stigningene for å kjøle ned motortemperaturen. At også den elektriske bensinpumpen var trøblete var også noe man måtte leve med, men ved å pusse stiftene med smergelpapir av og til fikk den nytt liv for en stund.

Til gjengjeld var den utrolig lettstartet om vinteren selv i minus 20, når naboenes biler meldte pass. Og kombinasjonen 17-tommers hjul og en svak motor gjorde at den tok seg fram på vinterveiene uten vanskeligheter selv med sommerdekk. Varmeapparatet var derimot en bedrøvelig historie, så pelsjakke og polvotter var et "must" for en Rover-sjåfør vinterstid.

Etter et par år med Roveren ble den solgt til en herre ved navn Jacobsen fra Åskollen, som tilsynelatende var fornøyd med handelen. Bilens videre skjebne vet jeg dessverre ingen ting om, så kanskje er den fremdeles iblandt oss.....

Øivind Langeland

-og tilslutt et knippe Rover's fra det engelske veteranbilmiljøet:



Rover Car Club of Aust Inc



NORMANN BILVERKSTED AS

Ing. Rybergs gate 99, 3027 Drammen

REP. AV ALLE TYPER LETTE KJØRETØY



TLF. / FAX : 32821801
post@normannbilverksted.no
JAN-ROGER: 90136907



SJEKK PUNKT
Bilverksted



Norges Bilbransjeforbund

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

Bremse- og Clutchservice



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

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen

Tlf. 32 83 87 65



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg

Små annonser –

Små priser

bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen

Tlf. 32 25 44 30

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



Norsk Motorhistorisk Senter på Burud er en realitet !

Etter en relativt kort planleggingsperiode, er klubben etablert på Burudmoen Leir, 3-4 km nord for Hokksund, i retning Skotselv.

Klubben har forhandlet frem en svært gunstig samarbeids-avtale med Øvre Eiker kommune, med rådmann Jostein Barstad i spissen. Barstad har hatt klare vyer for senteret og har sørget for å registrere foretaksnavnet i overskriften.

Klubben skal administrere utleien av garasjelegget og verkstedet, og får beholde 25 % av leie-inntektene. Dette under forutsetning av at pengene pløyes tilbake i virksomheten på senteret. Inntektene kan for eksempel gå til investering i verktøy og maskiner, noe vil kunne utgjøre et fantastisk tilbud til medlemmene.

Jeg tror vi ser starten på noe av det mest spennende som er skjedd i klubbens 35 årige historie, og jeg gleder meg til fortsettelsen.



Formannen bivåner innkjøringen

I utgangspunktet var jeg litt avventende før jeg fikk dannet meg et bedre bilde av prosjektet, men i skrivende stund er i hvert fall jeg blitt svært positivt innstilt til det som er i ferd med å skje.

På Burud vil vi få et samlingssted der vi kan samles både til mekking og sosialt samvær, samtidig som det vil være muligheter til lagre kjøretøyene våre.

Komiteen for Burud-prosjektet, med Steinar L i spissen, skal i den nærmeste tiden utarbeide en plan for videre utvikling og bruk av senteret. Både en korttidsplan for oppstartingsfasen og en langtidsplan for de nærmeste tre årene. Det skal utarbeides generelle retningslinjer og mer spesifikke planer for videre drift.

Foreløpig vil senteret være åpent på onsdagskvelder fra ca. kl 18.00, og disse kveldene vil dermed erstatte de uformelle møtene på By The Way. Her vil det først og fremst være duket for sosialt samvær, hvor man i størst mulig grad vil forsøke å unngå samtaletemaer som fotball, politikk og fiskeing.

På disse kveldene vil det også være aktuelt å utføre litt dugnadsarbeid ved behov. Det ble forresten arrangert dugnad lørdag 17. november, og 12-14 medlemmer møtte opp og ryddet, vasket og utførte innvendig male-arbeid. Det vil bli arrangert flere dugnader fremover.



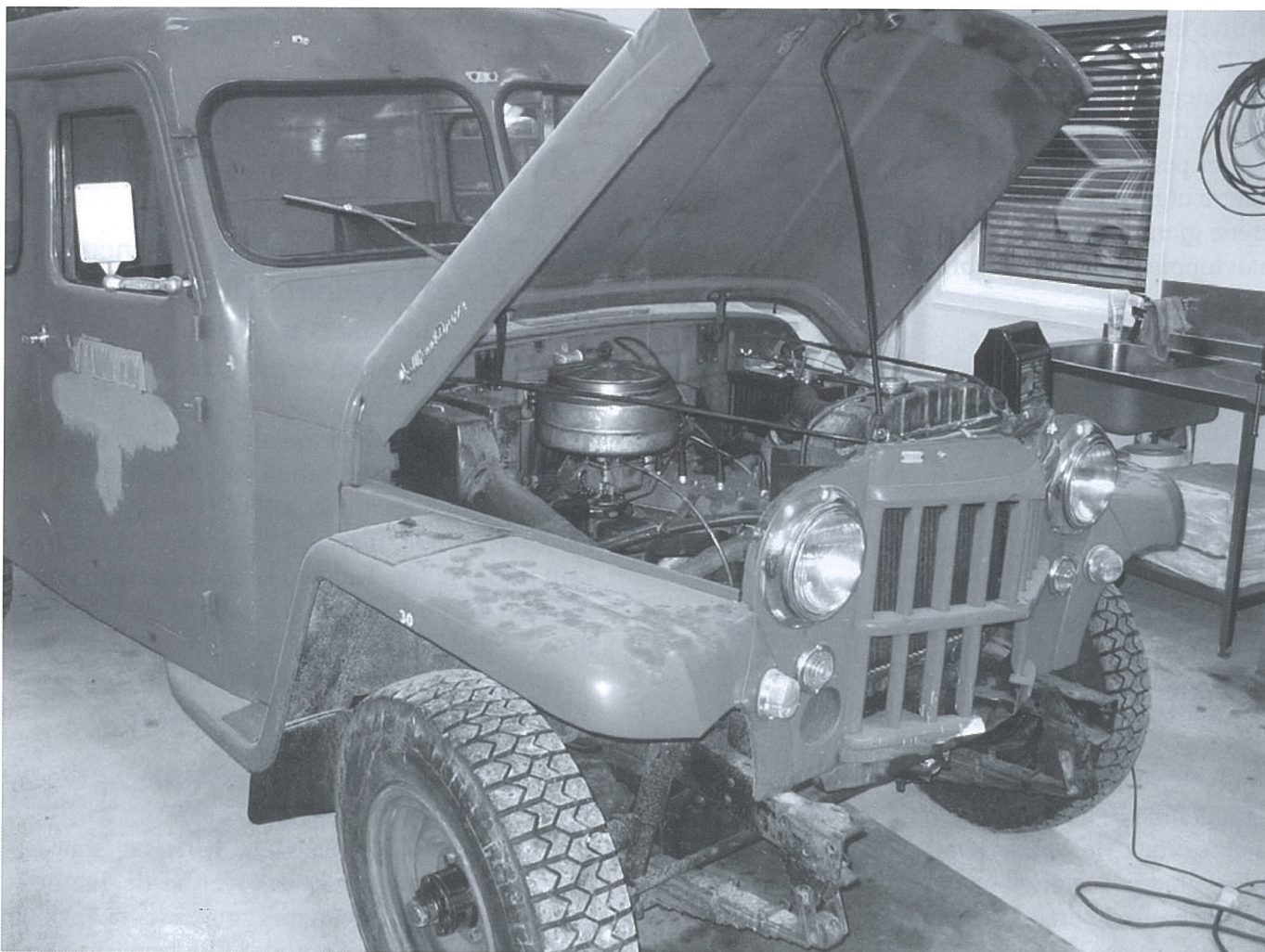
Ford Corsair med flere klar til å kjøres inn

Informasjon om dette vil du finne på klubbens nettside. Har du forslag til noe du mener klubben bør gå til anskaffelse av, kan du legge forslaget i forslagskassa i verkstedbygget.

Har du noe til overs hjemme og som du mener at klubben kan ha nytte av, er Steinar også takknemlig for et tips om dette.

KT





MODUMS FØRSTE BRANNBIL PÅ VEIEN IGJEN !

Frem til midt på femtitallet må brannberedskapen på landsbygda i landet vårt sies å ha vært relativt mangelfull. Riktig nok hadde man på Modum et par brannpumper, som ble hengt etter tilkalte, sivile lastebiler når den røde hane gøl. Man hadde altså ikke biler som sto klare i påkomne situasjoner.

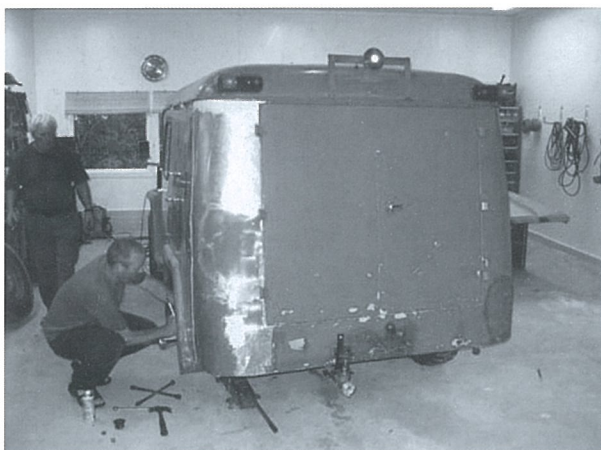
Kommunen bestemte seg for å gå til anskaffelse av egne, komplette brannbiler, og gikk inn i en anbudsrunde for å innhente tilbud på egnede biler. Firmaet Løwèner Mohn i Oslo fikk tilslaget, og fikk i oppdrag å levere tre stykk firehjulsdrevne Willys L-6 226, som skulle stasjoneres i henholdsvis Vikersund, Geithus og Åmot. Nevnte firma skulle stå for leveringen av de tre komplette bilene, inkludert brannteknisk utstyr, som også innbefattet svenske Albin pumper med VW-motorer, montert på enakslet tilhengerunderstell.

Bilene ble levert til Norge som rene chassis'er med motorkasse og torpedovegg. Til 2-seters mannskapsbiler ble det gjerne brukt originale Willys Pick Up'er eller Delivery'er. Modum ønsket biler med plass til fem personer, og i slike tilfelle ble det nesten utelukkende bygget hollandske karosserier. Mange ulike karosserifirmaer var involvert i byggingen av denne typen biler.

Firma Sørholte A/S på Stange fikk i oppdrag å bygge de tre Modumbilene, som er bygget opp på gammeldags vis, med platekledd stålskjelett med mye treverk, blant annet i dører og luker. To biler ble levert i 1957, og en i 1959. Bilene ble tunge, og ble nok presset til grensen av det de var beregnet for. Bilene fikk derfor egentlig et ufortjent dårlig rykte. Med fem mann om bord, en masse utstyr, inkludert 600 liter vann, samt etterhengt pumpe, ble farten i motbakkene nødvendigvis noe begrenset.



Willys'ene har sideventilte Continental motorer på 226 cu.inch. (rundt 3,7 liter) på 115 hk, med det betegnende navnet "Super Hurricane". Denne motoren ble også brukt i blant annet Kaiser personbiler tidlig på femtitallet. De lettere utgavene av Willys'ene ble de første årene gjerne levert med firesylindret halvtoppmotor av eget fabrikat.



Willys'en fremstår kanskje som liten idag sammenliknet med moderne brannbiler av merker som Mercedes Benz eller Scania. Likevel utgjorde disse bilene en stor forbedring i brannberedskapen i norske landkommuner.

Willys'ene var utrustet med innebygd vanntank, og frontpumpa, som var direkte koplet til denne tanken, gjorde at man kunne starte slokkingen umiddelbart etter ankomst på brannstedet. I mens rigget man til den mobile pumpa som ble drevet av den 30 hk sterke VW industrimotoren. Ved større branntilløp rykket alle de tre bilene ut, og varslingen foregikk via sirener plassert i de respektive tre tettstedene. Siden en stor del av mannskapene ikke hadde egen bil på denne tiden, måtte mange sykle frem til garasjeanlegget der Willys'ene stod i beredskap. Til tider var det litt innbyrdes "konkurransse" mellom de tre utrykningslagene om å komme først til brannstedet.

Den siste av bilene var i bruk frem til 1982, da Modum fikk ny brannstasjon, sentralt beliggende på Nedmarken i Geithus. På midten av syttitallet hadde den ene bilen endt opp som delebil, på den andre var karosseriet blitt kappet på midten, slik at bilen ble til en liten lastebil for transport av snøscooter. Den tredje bilen, som fortsatt var intakt, ble etter hvert rigget ned og

overført til Furumo skøytebane, der den nå skulle tjenestegjøre som brøytebil.

De tre bilene hadde disse reg.numrene :

F-33760 :Stasjonert på Vikersund, senere hugget

F-33761 :Stasjonert på Åmot, senere brøytebil, nyrestaurert i 2007

F-36331 :Stasjonert på Geithus, ombygd til Pick Up og eksisterer. Ukjent hvor.

For tre år siden fikk brannvesenet tilbud om å få Furumo-bilen tilbake. Bilen var da helt nedrigget, og ingenting, utover den typiske karosseriformen, tilsa at den hadde vært brannbil i sitt tidligere liv. Telleren i speedometeret stod faktisk på bare 14 000 km, noe som ikke er så mye, fordelt på femti år. Under ser bilen nærmest ny ut, og karosseriet er i en forfatning som viser at bilen alltid har vært lagret innendørs.

Bilen hadde en del skader i karosseriet og Svein Thon hjalp til med å skifte ut noen karosseriplater i hjørnene bak. Bilen har små speil, og minimal utsikt bakover, så det har nok vært fortatt en del uvøren rygging i kampens hete opp gjennom årene. Samtidig fikk bremsene en gjennomgang. Lakken var ikke så vakker etter femti år, med mange små bulker og andre småskader. På en del av taket bar bilen preg av å ha stått litt for nær brannstedet, med lakkblærer som resultat. Etter litt leting rundt på brannstasjonen, dukket en del av det manglende utstyret opp. En annonse i Norsk Motorveteran ga bra respons og en Champion frontpumpe, lik den originale, ble fremskaffet fra en nedrigget Pick Up i Bergen. En original Willys frontstøtfanger stammer fra samme bil. Man skulle akkurat til å lages braketter til den frontmonterte pumpa, da det viste seg at de opprinnelige hadde ligget stuert vekk under forsetet i alle år.

I løpet av våren og sommeren 2007 var det aller meste av utstyret skaffet til veie. Et par av karene i brannvesenet, blant annet min nevø Svein Erik, startet arbeidet med å få bilen ferdig til det store brannbiltreffet i Oslo i september. Tiden frem til treffet gikk fort, men mange var etter hvert involvert i arbeidet med bilen. Bilen ble lakkert i lakkboksen til Øivind Thon, etter en liten dugnad



med retting, pussing og sparkling. Da datoen for treffet opprant, sto Willys'en der i all sin fordums prakt, inkludert to-tone sirene, søkerlykter, blinkende rødt lys forover, fungerende kommunikasjonsradio med mer. Treffet gikk over to dager, med blant annet omvisning på Brannmusèet og Norsk Teknisk Museum, samt sosialt samvær.

Lørdag kl. 10.30 var det duket for brannbilparade gjennom Oslos gater frem til rådhusplassen, der bilene ble linet opp. Her var det også diverse aktiviteter, blant annet demonstrasjon av moderne redningsutstyr og teater for de minste, regissert av gjengen fra "Lilleby brannstasjon" i Sandefjord.

Brannbilparaden startet på Oslo hovedbrannstasjon og gikk blant annet opp Karl Johans gate via Kristian IV's gate.



Undertegnede hadde gleden av å være passasjer i den femti år gamle Willys'en, og det var morsomt å se alle de blide tilskuerne som sto langs ruta og bivånet paraden. Svært mange med fotoapparat i hånda, eller aller helst en nymotens

mobiltelefon med foto-muligheter. Blinkende, røde eller blå lykter, roterende blålys, korte støt og fanfarer fra to-tonesirener og eldre håndsveivede utgaver av utrykningshorn samlet Oslofolkets oppmerk-somhet.



Vel nede på Rådhusplassen ble et titalls stiger på opptil tretti meter reist fra ulike stigebiler, de fleste av merkene Magirus og Volvo. Stigene dannet nærmest en liten "skog" der de pekte mot den blå høsthimmelen. Rundt på plassen ruslet brannmenn i alle aldre rundt i uniformer som gjenspeilte hundre års brann-historie.

Været var fint under selve paraden, men utover dagen begynte det å regne, slik det ofte har gjort denne sesongen. På dette tidspunkt var imidlertid treffet på det nærmeste over. Den fineste brannbilen ble kåret, og premien gikk til Kristiansund Brannvesen som hadde tatt med sin 1920 Leyland med kompakte dekk til Oslo. Faktisk hadde disse Møringene hele fire biler med seg til treffet. Neste år blir landstreffet arrangert i Stavanger, og Modum-gjengen har planer om å delta her, under forutsetning av at det blir mulig å få lånt en oppkjøringsbil. Willys'en er nemlig lavt gearet, og det å kjøre 50 mil i 60 km/t på grovmønstrete terrengdekk blir i meste laget. Dessuten er ikke sittekomforten særlig god, med seter som nærmest mangler polstring. Akkurat dette vil forøvrig bli rettet på innen neste sesong.

Det første landstreffet for brannbiler ble arrangert i Bergen i 2005, og satte i følge de tilstedeværende sitt positive preg på byen i den grad at all annen aktivitet nærmest var lammet mens paraden pågikk .

KT





Modums nyrestaurerte Willys brannbil i all sin prakt.

Totenløpet

xx juni deltok vi i Totenløpet, som også i år hadde start og innkomst ved Toten Veteranbil Klubbs lokaler ved den gamle melkefabrikken på Kapp, et par mils vei sør for Gjøvik. Løpet gikk i idylliske omgivelser rundt på Toten, et område som har et utall av trivelige veier som egner seg for veterankjøring. Løpet var på ca. 50 km, en passende lengde for denne typen arrangement.

Det eneste som var et lite skår i gleden, var en enorm opphopning på den ene posten, som var en praktisk prøve. Denne bestod i å kjøre i sirkel med en kanne hengende i et tau. Kanna var festet til tau som deltagerne skulle holde i hånda gjennom vinduet. Kanna skulle ikke berøre bakken. Selv dro

jeg hele rukkelet i senteret over ende, noe som medførte en smultring på poengskjemaet. Her hadde vi ikke mye igjen for å vente i to- tre timer.

Når slike opphopninger oppstår, gjelder det å være litt kreativ. Vi så hva som var i ferd med å skje da vi skulle svinge inn på posten, og fikk hivd bilen rundt. Deretter kjørte vi inn til Lena sentrum, der vi slo i hjel timene med litt piknik, lesing og generell sløving i det nydelige været. Dette var mye triveligere enn å stå med motoren på tomgang på et støvete industriområde. Uansett vil vi anbefale andre å ta en tur til Toten. Det er jo litt hyggelig å kjøre løp i nye omgivelser, samtidig som en får anledning til å kikke litt på biler en ikke har sett før.

Fortsetter s.8



MA Metallock®

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

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

www.metallock.no - din reparasjonspartner!

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



GETHUS 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.

Nordens mest solgte motorbehandling.

QMI
MOTOR
BEHANDLING
MED PTFE



www.qmi.no

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

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

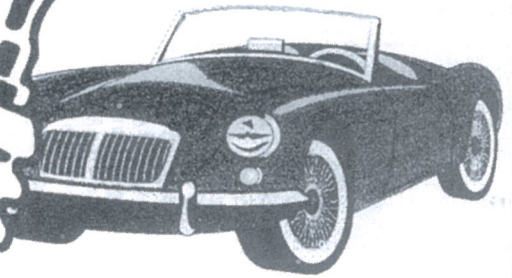
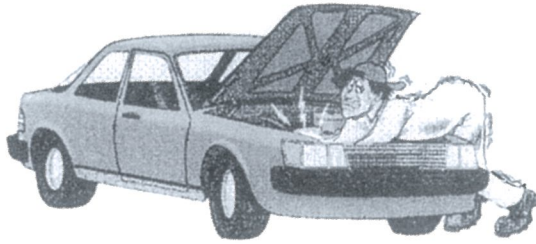
Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

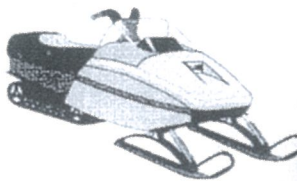
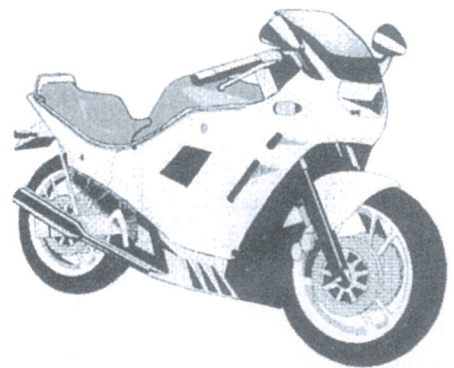
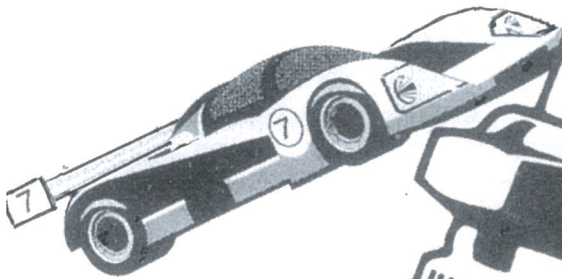
Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



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



Datsun/PMC Registeret har skiftet adresse på nettsidene. Nå finner du oss på www.datsunpmcregisteret.no

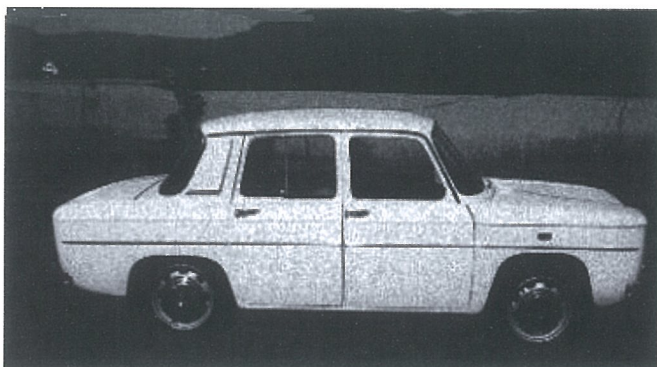
DIV.DELER. DE-SOTO 1952: 1 stk. panser og 1 stk. venstre bakdør(komplett). OPEL BLITZ (Bondegliis): 2 stk.panser, 1 stk. H.dør, 1 stk. venstre forskjerm m/frontplate, 1 stk. høyre lyktebrønn, 2 stk. luftevindu, 4 stk. vindusrammer, 4 stk. dørhengsler, 1 stk. kardang, 1 stk. gearkasse, 2 stk. clutcher, 1 stk. dynamo, 1 stk. manifold, 1 stk. topplokk m/ventiler og 4 stk. bremsetromler. Kontakt: Jarle H. Røren Tlf. 32 75 25 38/913 64 660.

VERKSTEDSHÅNDBØKER: Datsun/PMC Registeret kan selge originale Datsun verkstedshåndbøker og motorbøker(Engelsk tekst) for kr.250,- per. stykk (Kr 150,- -200,- for motorbøkene) pluss porto og oppkrav.VI HAR TIL ALLE MODELLER MELLOM 1964 OG 1990. Vi har også fått inn mye nye instruksjonsbøker og eldre brosjyrer. HENV. Datsun/PMC Registeret. Tlf. 32 78 39 83. E-Post:[sefinner\(a\)online.no](mailto:sefinner(a)online.no)

DIVERSE NYE OG BRUKTE DELER TIL ALLE DATSUNER MELLOM 1964 OG 1985. Fronter, skjermer, innerskermer, bakskermer, panser, dører, koffertlokk, bakluker, støtfangere foran og bak, kanaler, ruter, lister, lamper, slipesett, toppakninger, lager, simmerringe, releer, brytere, instrumenter, opphengskuler, endeled, kjøleslanger, luftfilter, stifter, rotor, fordelerlokk, klips og mye annet **Datsun/PMC Registeret. Tlf. 32 78 39 83. E-Post: [datsun_pmc_reg\(a\)hotmail.com](mailto:datsun_pmc_reg(a)hotmail.com)**

ØNSKES KJØPT

Årskatalogene **Die Auto Modelle** (Tyskland) og **Automobil Revue** (Sveits) fra femti- og sekstitallet . **Stora Bilboken** (Sverige) fra 1951 og 1955. **Vespa- deler**, gjerne en delescooter fra 60-tallet. Trenger bl. a. speedometer, høyre motordeksel, langpute, 8 toms felg (4-boltet), men alt av interesse.
K. Thon 32 78 85 03 / 938 60 819



RENAULT R-8 MAJOR 65 MOD.

1108 ccm Motoreffekt 29 kw

Reg.nr. F-76001 Reg. 1 gang 01.04.65

Speedometerstand 76000 km. 2 eiere.

TIL SALGS VED EIER:

Jarle H. Røren. Loe Østre. 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 25 38/913 64 660



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Resultatregskap 01.10.2006-30.09.2007

	Inntekter	Kostnader	Resultat	2005-2006
Medlemskontigent	74 800,00	-	74 800,00	75 012,81
Motorhistorikeren	7 650,00	-49 905,19	-42 255,19	-38 991,49
Medlemsmøter	12 940,00	-20 281,00	-7 341,00	-2 985,00
Løp	30 800,00	-15 116,75	15 683,25	17 275,75
Porto	-	-2 430,00	-2 430,00	-5 700,00
Styremøter	-	-3 300,00	-3 300,00	-2 289,50
Kontorutgifter	-	-1 392,00	-1 392,00	-2 244,50
Representasjon	-	-1 590,00	-1 590,00	-918,00
Rekvisita	4 645,00	-12 363,00	-7 718,00	-4 863,00
Lagerlokale	-	-	-	-6 000,00
LMK	700,00	-5 670,00	-4 970,00	-700,00
Gebyr/renter	3 787,97	-86,00	3 701,97	1 198,00
Andre arr.	1 400,00	-7 871,25	-6 471,25	-4 032,00
Hjemmeside	-	-4 473,00	-4 473,00	-2 559,00
Andre Kostnader	-	-1 496,49	-1 496,49	-1 644,00
Sum	136 722,97	-125 974,68	10 748,29	20 560,07
Overskudd		-10 748,29		
Sum	136 722,97	-136 722,97		

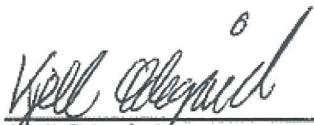
Balanse pr 30.09.2007

		2005-2006
Kasse	780,00	4 524,00
Brukskonto	57 718,06	46 927,99
Sparekonto	208 965,01	205 262,79
Sum	267 463,07	256 714,78

Sum pr 30.09.06	256 714,78
Overskudd	10 748,29
Sum	267 463,07



 Stian Olsen
Kasserer



 Kjell Ødegård
Revisor




Motorhistorisk klubb – Drammen

POSTBOKS 2193, STRØMSØ
DRAMMEN
ORG.NR 986 885 919

3003

STIFTET
18. OKT. 1972

ÅRSBERETNING 2007

MHK Drammen har i perioden oktober 2006 til oktober 2007 hatt følgende styre og komiteer valgt på Generalforsamlingen 2.oktober 2006:

Styret:

Formann: Jan Roger Sand Olsen
Nestformann: Arnt Ivar Lund
Sekretær: Svein Hansen
Kasserer: Stian Olsen
Styremedlem I: Vidar Andersen
Styremedlem II: Jonny Hornbøll Olsen
Varamann: Nils Petter Danielsen

Teknisk/forsikringskomite: Fridgeir Normann (formann)
Tor-Stein Hella
Erik Holde

Løpskomite: Arnt Ivar Lund
Bjørn Lund

Arrangementskomite: Tom Bryhn
Tore Fridheim

Materialforvalter: Bjørn Lund

Revisor: Kjell Ødegård

Valgkomite: Steinar Ludvigsen
Kåre Johnsen

Redaktører i 2007: Tor Stein Hella
Svein Erik Finnerud / Kjell Thon (2 blader)
Christian Christensen

Redaksjonsmedarbeider: Paul Weber Gellein/Svein Hansen

Styremøter: Det er i perioden avholdt 10 styremøter + noen møter i forbindelse med Spiralløpet.



- Medlemsmøter: Det er i perioden avholdt 10 medlemsmøter inkl Generalforsamlingen. Møtene er godt besøkt av opptil 70 medlemmer. Møtelokalet har som tidligere år hvert i Åssiden kirke.
Møtene er stort sett blitt avholdt på samme måte som tidligere, med innslag som:
- orientering v/formann (evt. nestformann)
 - foredragsholdere / videofilmer
 - kaffe og kaker m/utlodning
 - medlemmenes 10 minutter kjøp/salg
 - sosialt samvær
- med unntak av møtet
07.06: Cruise Eiker'n rundt med egne kjøretøyer og innlagt stopp på Eidsfoss Kro.
- LMK's årsmøte: Vidar Andersen og Svein Hansen representerte MHKD.
- Vårsjekk: Ble avholdt på NAF-stasjonen på Åssiden 09.05.07.
- Løp: Spiralløpet ble arrangert under "Elvefestivalen" 18.08.2007 med 99 deltakere. Kjempesol og fint vær i år.
Arrangementet foregikk med start og mål i Drammen Park. Her hadde vi igjen et fint samarbeide med Amcar-klubben og "Byen Vår Drammen".
- Andre arrangementer: -"Onsdagsklubben" har avholdt de vanlige samlingene ved den Gamle Sorenskrivergården i Hokksund i hele sommer.
- Vidar Andersen & Co har også arrangert et MC-treff på samme sted. Veldig bra tiltak med ca 40 2-hjulinger.
 - Klubben var dessuten godt representert med kjøretøyer under Hokksunddagene og Toftedagene.
 - Meget bra oppmøte også på Bragernes Torg fredag før Spiralløpet.
- Antall medlemmer i MHK Drammen pr dato er
- Æresmedlemmer: Øyvind Langeland, Asle Wang, Fridgeir Normann og Christian Christensen.

Drammen 1.oktober 2007.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

for styret

Svein Hansen, sekretær

Møteprogram MHK-Drammen

Desember: Julemøte med hygge og prating. Konkurransen blir det også

Januar: Harry Kjennsli forteller om Cruise 66

Februar: Asbjørn Rolseth forteller om sin nye bok.

Mars: Bue David Andersen forteller om Rover



REFERAT FRA GENERALFORSAMLINGEN 01.10.2007

Formann Jan Roger Sand Olsen åpnet generalforsamlingen hvor 39 medlemmer hadde møtt fram. Det var ingen merknader til innkallingen.

1. Valg av møtedirigent:

Kåre Johnsen ble klappet inn av forsamlingen.

2. Styrets årsberetning:

Sekretær Svein Hansen leste opp årsberetningen.
Beretningen ble enstemmig godkjent.

3. Revidert regnskap:

Kasserer Stian Olsen gjennomgikk regnskapet post for post.
Det er i år kjøpt inn nytt høyttaleranlegg.
Årets Spiralløp viser et regnskapsmessig bra resultat.
Regnskapet ble enstemmig godkjent.

4. Fastsettelse av medlemskontingenten:

Det var ingen forslag for endring av medlemskontingenten, og den opprettholdes som nåværende på kr. 275,- pr år.

5. Innkomne saker:

Det var ingen innkomne forslag for behandling.

6. Valg i følge §7:

Valgkomiteen hadde arbeidet godt på forhånd og la fram følgende liste:

Styret:

Formann:	Jan Roger Sand Olsen	(gjenvolgt for 1 år)
Nestformann:	Arnt Ivar Lund	(ikke på valg)
Sekretær:	Svein Hansen	(gjenvolgt for 1 år)
Kasserer:	Stian Olsen	(gjenvolgt for 2 år)
Styremedlem I:	Vidar Andersen	(ikke på valg)
Styremedlem II:	Johnny H. Olsen	(gjenvolgt for 2 år)
Varamann:	Nils Petter Danielsen	(gjenvolgt for 1 år)

Teknisk/forsikringskomite: Fridgeir Normann (formann) (alle valgt for 1 år)
Tor-Stein Hella
Erik Holde

Løpskomite: Kjell Ødegård (alle valgt for 1 år)
Arnt Ivar Lund
Bjørn Lund

Fortsett s.27



Mopedløp på Skreia

Yttervika Rock og Amcar klubb, som har sitt hovedsete på Skreia ved Mjøsas vestbreidd, arrangerte i sommer for første gang et mopedløp, eller snarere et mopedtreff. Denne klubben har medlemmer som først og fremst steller med eldre amerikanske biler, og da gjerne doninger fra femtitallet. Klubben har sitt eget band, der noen av medlemmene trakterer sine instrumenter og spiller rockabilly og andre beslektede stilarter fra rockens barndom.



Starten var ved stasjonen på Skreia

Det er stor takhøyde hos denne gjengen, og fellesnevneren for aktivitetene er alle former for nostalgi. Dermed var ikke veien lang til å dra i gang et arrangement for eldre tohjulinger, og da først og fremst de med motor under 50 ccm.



Raufossmoped på hjemlige trakter

Arrangementet fant sted på jernbanestasjonen på Skreia, som står der pent restaurert, selv om det ikke lenger går tog dit. Den 22 km lange jernbanestrekningen **Skreiabanen**, som gikk fra Reinsvoll til Skreia, ble åpnet i 1902. Etter 75 års drift, ble banen nedlagt og revet på slutten av 80-tallet. Heldigvis er hele stasjonsområdet på endestasjonen bevart med en nydelig stasjonsbygning laftet i sveitsestil, lokstall, godshus med mer.



Kjekk mopedtransporter

Totalt dukket det denne dagen opp rundt 70 tohjulinger. Mest mopeder, men også noen få motorsykler og scootere. Først skulle det kjøres parade rundt Skreia sentrum, en runde på ca. 4 km.



En egnet "peiscar" for mopedløp

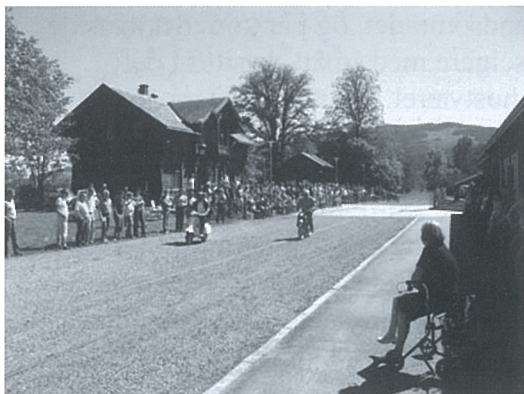
Vi som kom langveisfra, kunne godt tenke oss en noe lengre, felles kjøretur eller løp kanskje med noen få poster, men denne



kjøreturen var bare en av aktivitetene denne søndagen.

De lett blårykende tohjulingene ble sendt av gårde etter å ha kjørt et par kilometer anført av en for anledningen rigget BMW Isetta "Peiscar". Motorsportkongen Tore H. Bratlie stod med ruteflagget ut gjennom soltaket, og svingte dette som tegn til start og horden av brølende 50-kubikkere satte av gårde. Som man forstår, lå smilet hele tiden på lur, og dette var et treff uten altfor stor grad av alvor og seriøsitet. Hele kjøreturen tok rundt 20 minutter, men en annen gang kunne vi som sagt godt tenke oss en litt lengre runde på de idylliske Mjøsbygdene.

Denne dagen viste for øvrig været seg fra sin aller beste side, og dannet en perfekt ramme rundt arrangementet.



Til slutt var det skikkelig dragracing

Etter kjøreturen ble det arrangert dragracing for mopeder inne på selve stasjonsområdet, der to og to mopeder startet og der vinneren gikk videre til neste heat. Her ble det kjørt med alt fra knallerter på en hest eller halvannen til noen doninger som nok ikke ville falle helt innenfor rammene i onkel Thorvalds lovverk.

Flere hadde nok gjort hjemme-arbeidet grundig, og fra noen av pottene luktet det slik det gjorde under lang-banestevner på travbanen i gamle dager.

I Sverige har man allerede i mange år arrangert mopedløp og -treff, og ofte samler man flere hundre tohjulinger. Interessen må nok sies å være på vei opp også her i Norge, noe vi ser blant annet når det gjelder omsetningen av deler til spesielt

eldre Tempo'er på markedene, og på hvordan deleprisene er drevet i været.

Dessverre var det en stevnekollisjon denne dagen, da Romerike Gammelbilklubb arrangerte mopedtreff samme dag. Dette foregikk på Maura der denne klubben har eget klubblokale. Hvordan dette treffet forløp, vites ikke, men neste år var det kanskje en idé at de to arrangørene, som holder til få mil unna hverandre, fikk til et konstruktivt samarbeid?

Og neste år bør vi kanskje kjøre på egne hjul fra Vikersund til Skreia, fremfor pysete opplegg med bil og henger? KT

Fra s.18

Arrangementskomite: Tom Bryhn
og Tore Fridheim (Begge valgt for 1 år)

Materialforvalter: Bjørn Lund (Valgt for 1 år-
eller til lageret flyttes til Burud)

Revisor: Kjell Ødegård

Valgkomite: Steinar Ludvigsen
Kåre Johnsen

Festkomite: Klubben er 35 år i år og det var ønskelig med en komite for Jubileumsfeiringen. Ingen frivillige meldte seg. Styret har fullmakt til å opprette denne senere.

Turkomite: Styret har fullmakt til å opprette denne senere.

Redaktører i 2008 er:

Mars: Tor-Stein Hella
Juni: Per Langøy / Kjell Ødegård
September: Erling Dagslet
Desember: Asle Wang

Redaksjonsmedarbeider: Svein Hansen

Gjenvalgt formann Jan Roger Sand Olsen takket generalforsamlingen for et vel gjennomført møte og takket for tilliten. Ingen medlemmer fatrådte sine verv. Han luftet noen tanker om foreningens videre drift fremover, og da spesielt om klubbens nye prosjekt på Burud i samarbeide med Øvre Eiker Kommune, som virkelig er interessant. Fortsetter s.4



Noen tanker om markeder i sesongen som er over

Også i år er det blitt arrangert en rekke markeder der det tilbys deler til eldre kjøretøy. Men vi ser også at andelen av deler som blir tilbudt oss som steller med eldre motorsykler og biler blir stadig mindre. Terminlista som LMK er fortsatt spekket med ulike arrangementer, men helhetsinntrykket etter å ha besøkt mange av disse, må være at kopper og kar får en stadig større del av helheten.



I år er det blitt innført en regel som innebærer at alle selgere skal registrere seg ved ankomst til markedet.



66 Cadillac. Tidligere eier kong Olav 5.

Hvorvidt dette skremte selgerne til å utebli fra årets høstmarked på Ekeberg, skal være usagt. Man kan stille spørsmål om hva som er den egentlige bakenforliggende årsaken til denne

registreringen. Er det for å skremme vekk selgere som ikke har rent mel i posen, er dette positivt for alle parter. Noen er kanskje litt engstelige for at likningskontoret skal få kjennskap til virksomheten deres. Markedet i september lokket i hvert fall langt færre selgere enn vanlig. Likevel er det jo mer enn nok å gå over for oss markedstravere.

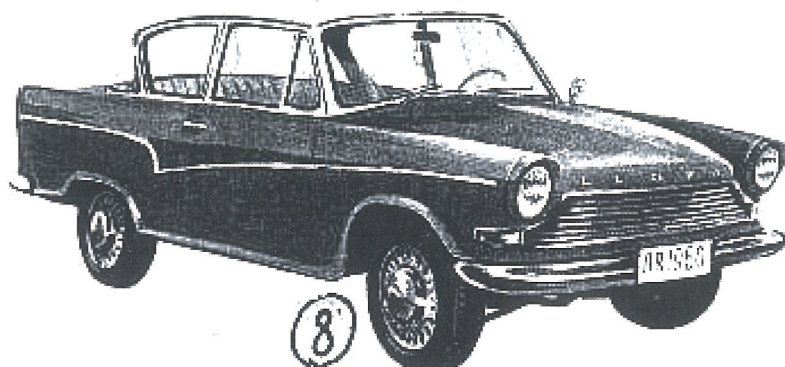
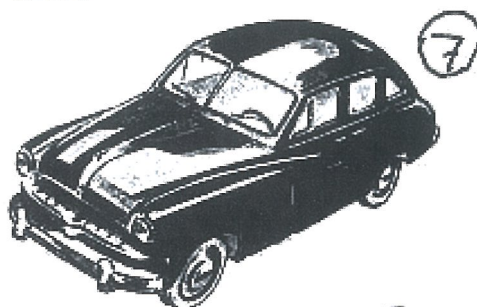
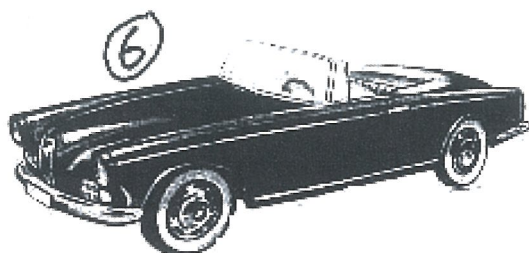
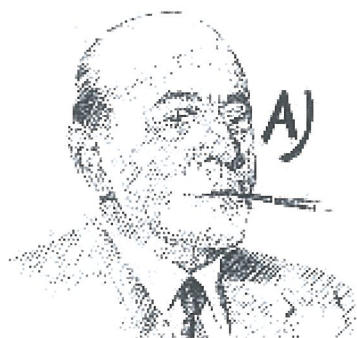
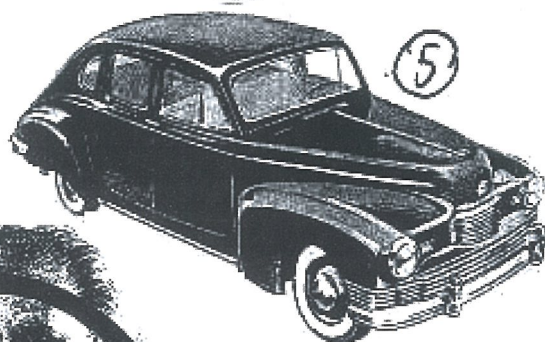
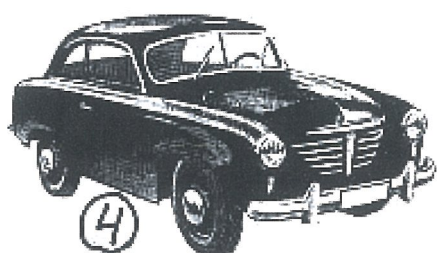
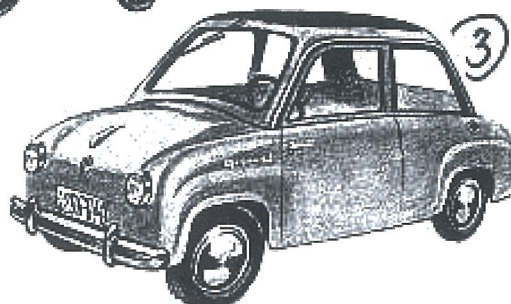
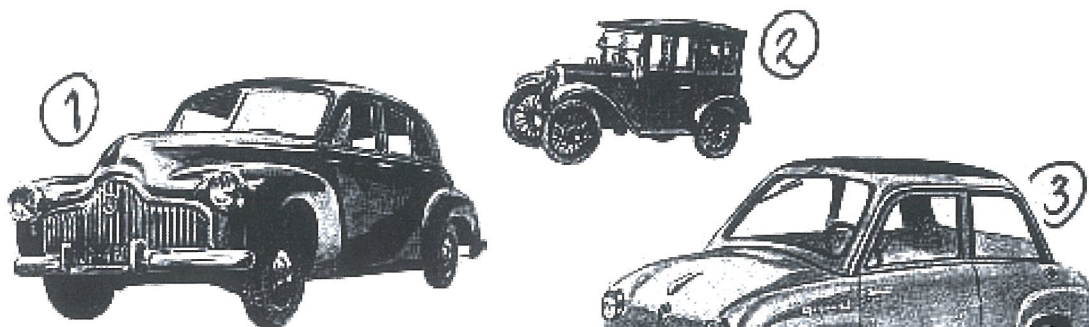
Gjennomgangsmelodien må likevel være at det er markert mindre å velge i av virkelig gode deler, men dette har kanskje sammenheng med at de gamle delelagrene er i ferd med å bli uttømt og at mange velger å sitte på resterende deler. Et marked behøver ikke være så stort for at det skal være verdt å besøke. En uke før Ekebergmarkedet, arrangerte **Larvik og Sandefjord Veteranvognklubb** marked på bygdetunet i **Kvelde**, på samme sted som Grevlingløpet hadde innkomst en måned tidligere. Dette markedet samler en del lokale selgere fra nedre Vestfold og Grenlandsområdet, og i år kom det kanskje rundt 20 selgere med smått og stort i det strålende høstværet. På et marked av denne størrelsen har du sjansen til å treffe selgere som kanskje har foretatt garasjerydding, men som ikke reiser til de større markedene. Derfor er det mulig å gjøre et lite kjøp. Egentlig synes jeg at de små markedene er så artige, fordi en får tid til å rote skikkelig gjennom de ulike eskene og kassene. Selv fant jeg i hvert fall mer på dette markedet enn jeg her gjort på noen av de større. Tønsberg Automobilklubb arrangerte høsttur til markedet, og de 40-50 bilene fra denne klubben var med på å danne en fin ramme rundt arrangementet. Disse hadde kjørt på koselige, stille veier gjennom indre Vestfold via Andebu og Kodal. Her finnes en mengde lite trafikkerte veier, som skapt for oss med eldre kjøretøy.



KT



Hvilke bilmerker eller konstruktører ser du her ?



Forslag til sommer tur til Lillehammer og Hunderfossen for Drammen Motorhistoriske Klubb

Fredag.

Avreise fra Drammen. Opp Lier dalen på R285 til Skaret. Følger E16 til Sønsterød og tar gamle veien langs fjorden til Sundvollen. Tar til høyre ved hotellet mot Åsa og Norderhov. Der tar vi inn på R241 til Jevnaker. Kaffe stopp på glassverket og samling før ny etappe på R245 vestsiden av Randsfjorden til Dokka. Fra Dokka tar vi R250 over fjellet til Mo, sør for Lillehammer

Derfra kjører vi gamle veien, langsmed E6 til Lillehammer. Vi bor på Birkebeineren Hotell på Stampesletta

Lørdag.

Lillehammer og omland har mye interessant for oss bilinteresserte:

Norsk Vegmuseum ,Fjellsprenningsmuseet, Den tøffe kan prøve seg i bob banen.

Maihaugen og Norsk Kjøretøyhistorisk museum, Norges Olympiske museum bare en spasertur fra hotellet. Lørdags kveldens middag kan vi ta på Bryggerikjelleren ?

Eller rundt grillen ved hotellet.

Søndag.

Hjemturen starter på R213 til Moelv, over Mjøsa på E6 til R4 til Gjøvik. Fra Gjøvik tar vi R33 mot Fluberg og svinger inn på R247 til Hov. Derfra følger vi R34 til Brandbu og videre på R240 til Jevnaker. Da er ringen sluttet og vi tar den veien hjem som passer den enkelte.

Dette er en lang tur men jeg tror det kan gå fint om vi deler oss i grupper på 5-6 biler som holder samme tempo. Stopp for mat og kaffe avtales i gruppene.

Ca .etappe lengder:

Lier - Skaret 34km

Skaret – Sundvollen 11km

Sundvollen – Åsa – Norderhov 15km

Norderhov – Jevnaker 15km

Jevnaker –Dokka 94km

Dokka – Lillehammer 61km
DRAMMEN – LILLEHAMMER 230KM

Lillehammer – Moelv 30km

Moelv – Gjøvik 17km

Gjøvik – Hov 30km

Hov – Brandbu 43km

Brandbu – Jevnaker 26km

Jevnaker – Hokksund – Drammen 87km

LILLEHAMMER – DRAMMEN 233KM

GROMME BILER

Godt og vel 30 biler sto til utstilling på Mjøsstranda søndag. Den aller eldste var en Ohio Electric fra 1917. På denne bilen benyttes faktisk en styrestang(!) i stedet for ratt og pedaler.



Stein Helge Fjeldheim, som vedlikeholder bilen på vegne av Gjøvik kommune, forteller at dette er meget sjeldent. Den gamle bilen ble sist brukt under markeringen av unionsoppløsningen for to år siden, og Fjeldheim mener bilen gjerne kunne blitt tatt mer i bruk. Flesteparten av bil-og motorsyklene vist frem på Skibladnerfestivalen tilhørte medlemmer av Toten gammelbilklubb (som ble stiftet i 1978 og holder til på Lena på Toten) og Norsk veteranmotorsykelklubb Gjøvik og omegn.



1925 Buick
tilhørende
Åge
Fjellheim fra
Fall

Øivind
Langeland.



BILDER FRA NORGES FØRSTE BRANNBILTREFF



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

Norsk Motorveteran koster kun kr. 420,- pr år!

**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. Tlf. 66 79 01 34

Send inn stoff før 10.02. 2008.

