

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - DESEMBER 2009 - 38. ÅRGANG



Medlemsblad for

## Motorhistorisk klubb - Drammen

*Grenlandsrallyet 2009.*





# Motorhistorisk klubb - Drammen

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

## I STYRET:

### Formann:

Jan Roger Sand Olsen  
Møllenhofveien 15, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083  
[jarsan@online.no](mailto:jarsan@online.no)

### Nestformann:

Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105, 3021 Drammen  
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559  
[arllund@online.no](mailto:arllund@online.no)

### Sekretær:

Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 Drammen  
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240  
[sv-han3@online.no](mailto:sv-han3@online.no)

### Kasserer:

Stian Olsen  
Møllenhofveien 21B, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 952 37 272  
[stian.olsen@ebnett.no](mailto:stian.olsen@ebnett.no)

### Styremedlem I:

Steinar Ludvigsen  
Blåveisbakken 33, 3050 Mjøndalen  
Tlf. 995 86 493  
[steinarludvigsen@msn.com](mailto:steinarludvigsen@msn.com)

### Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen  
Amtm. Blomsgt. 20, 3015 Drammen  
Tlf. 907 23 902  
[jhornbol@online.no](mailto:jhornbol@online.no)

### Varamann:

Helge Andersen  
Sandskroken 4, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 951 04 532  
[helge@steinulvene.no](mailto:helge@steinulvene.no)

### Forsidebildet:

*Fra årets delemarked på Burud.*

### Redaktører for dette nummer har vært:

Kjell Thon  
Svein Erik Finnerud

## 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:

Odd Runar Holm.....992 51 011  
Thorbjørn Lund.....986 97 453  
Kjell Thon.....901 66 954  
Jon Aase.....957 27 222

### Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98  
Tore Fridheim 958 73 529

### Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

### Materialforvalter:

Tom Persson.....915 26 778

### Valgkomite:

Nils Petter Danilsen.....408 38 405  
Vidar Andersen.....32 78 00 04

### Burudkomite:

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

### Museumskomite:

Nils Petter Danilsen.....408 38 405  
Vidar Andersen.....32 78 00 04

## MOTORHISTORIKEREN

E-mail: [motorhistorikeren@mhkd.no](mailto:motorhistorikeren@mhkd.no)

### Redaksjonsmedarbeider:

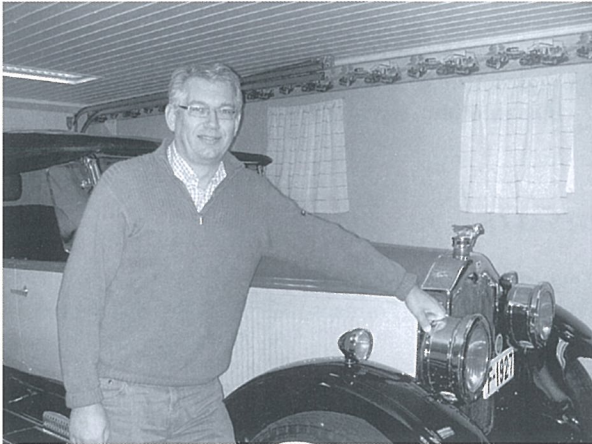
Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240  
Terje Andersen 926 11 723

### Redaktører i 2010 er:

Mars: Asle Wang 32 83 01 12  
Juni: L.E. Livrud / L. Ravnås 404 77 912, 32 71 07 50  
September: Tom Laugerud 917 00 083  
Desember: S.E. Finnerud / K. Thon 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.





### **FORMANNEN HAR ORDET.**

Sesongen går fort. Nå har vel de fleste av kjøretøyene våre blitt plassert bort og gått in i sin vinterdvale enten på Burud, eller i andre låver og private garasjer. Det ble ikke den sommeren vi hadde drømt om, men de av oss som kjørte Norgesløpet fikk noen fine dager.

Selv er jeg godt fornøyd. Første sesong med MG en ga vel bortimot 600 mil på telleren. Det mest oppsiktsvekkende er at ingen av dem har vært i regnvær. Jeg aner faktisk ikke hvor tett bilen er når det høljer ned, ei heller hvordan det er å kjøre med kalesjen oppe. Ikke dårlig med en slik sommer. I tillegg har det blitt noen mil både på A-Forden og Buicken så jeg føler faktisk at jeg kan møte vinteren med god samvittighet på at de gamle ikke har "stått seg i hjel" denne sommeren heller.

På Burud går det så det fyker. Byggeprosjektene er i rute og veldig bra med folk hver eneste onsdag. Det eneste skåret i gleden er at vi må ha sagt nei til en del medlemmer som har ønsket å leie vinterplass, men som vi dessverre ikke har hatt plass til. Vi må se litt på regelverk og muligheter inntil neste sesong.

Vi går inn i en årstid med muligheter for mange forbedringer og skruing på kjøretøyene. Håper dere rekker å gjøre det dere har planer om i vinter. Selv har jeg tatt ut motor og gir på MG en. Følte behov for litt høyere utveksling så her er det en 5 trinns kasse på vei inn. I tillegg var oljeforbruket litt høyt i sommer. Hadde kun tenkt å ta en enkel oppdatering av motoren, men etter at den ble åpnet viste seg at den var ganske så slitt. Her blir det boring, ny kamaksel, sliping av veiv og bytting av ventiler slik at den kan kjøres på blyfri.

Til slutt vil jeg ønske dere alle og deres familier en

**God jul og et riktig Godt Nytt År**

### **REDAKTØRENS BETRAKTNINGER**

Dette nummeret av bladet inneholder en del referater fra løp og andre arrangementer som har gått av stabelen i løpet av den sesongen som nå har gått over i historien.

Det er ikke akkurat mangel på løp som preger den fyldige kalenderen som hvert år blir satt opp av LMK. I tillegg finnes det et antall mer lokale arrangementer i regi av klubber og interessegrupper som ikke er tilsluttet LMK.

Redaktørene av dette bladet har i året som har gått, deltatt på en god del løp, treff og markeder, og her vil du finne en del å lese om det som foregikk i 2009.

Kanskje du får lyst til å delta på noen av disse arrangementene neste sesong? Og kanskje kunne det være aktuelt at vi fikk til en slags varslingsordning, når noen i klubben har planlagt å reise til et løp eller et treff?

Turen ville sikkert bli enda hyggeligere dersom flere kjørte sammen. Varslingen kunne kanskje foregå ved hjelp av en oppslagstavle på Burud? Eller kanskje en sms-ordning? Tom Persson har tidligere vært inne på dette, og har nevnt at vi kunne ha en form for jungeltelegraf for å koordinere aktiviteter for å få med flere av medlemmene på turer.

Mange ønsker sikkert at bladet burde inneholde mer stoff om kjøretøyene våre. Ideelt burde kanskje redaksjonen reise rundt på garasjebesøk for å lage reportasjer, men så skal man også få tiden til å strekke til.....

Medlemmene oppfordres derfor til å sende inn stoff om doningen som står i verkstedet eller garasjen !  
KT



## §§§§ Lover til glede eller besvær §§§§

Undertegnede mener i utgangspunktet at vi som gode borgere i landet vårt har mer enn nok av lover og regler å forholde oss til i hverdagen. Ønsket har for mitt vedkommende derfor vært at fritiden skal være et fristed i så måte, med senkede skuldre og et miljø velsignet fritt for pekefingermentalitet, formaninger og kontrollvirksomhet. Noe av innholdet i veteranhobbyen tror jeg for mange av oss er at vi selv forsøker å sørge for at kjøretøyet holdes i god teknisk stand, slik at driftsikkerheten opprettholdes og slik at bilen eller motorsykkelen ikke utgjør en fare i trafikken. Det er mulig at noen synes det er helt ok å få bilen kontrollert annet hvert år, og i noen tilfeller kan det kanskje være helt på sin plass. Selv kunne jeg dog mer enn gjerne tenke meg å slippe å ha den såkalte "EU-kontrollen" hengende over meg. Dersom for eksempel bremsene ikke fungerer som de skal, eller når en pære ikke lyser, vil jeg uansett sørge for at dette blir ordnet før jeg begir meg ut i trafikken. Det er for øvrig begrenset hvor mange feil som kan oppstå når bilen kjøres 50 til 100 mil i løpet av sesongen. Og hvorfor er det så forskjellige rutiner for de to bilene mine fra henholdsvis 1957 og 1961 ?



Men så over til det jeg egentlig hadde på hjertet. For et par år siden fremmet undertegnede et forslag til generalforsamlingen om at vi kanskje skulle vurdere å gjennomgå lovverket i klubben vår, og hadde også tatt med noen velmente forslag til endringer. Ikke tillegg, men utelukkende strykninger av noen av de eksisterende lovene, som i mine øyne virker foreldet og unødig byråkratiske. Det handler om underpunkter som likevel ikke blir benyttet. Og hva skal de i så fall være godt for? Mye av innholdet i lovverket vårt er relevant og fornuftig. For eksempel kan vi lese: **"Klubbens formål er å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer og gjenstander av motorhistorisk interesse som er – eller kan bli - av teknisk /historisk karakter."** Greit formulert, og dekkende for hva vi stiller med i klubben.

Men når vi kommer til § 5.1, en lovparagraf som omhandler selve kjøretøyene, vil jeg hevde at denne inneholder flere upresise parametere som vi uten videre godt kan klare oss uten. Her står det for eksempel å lese:

- **"Kjøretøyer og gjenstander av motorhistorisk interesse som skal delta i klubbens arrangementer, skal ha en minste alder på 21 år, og være tilnærmedesvis tidsriktige."** Kanskje greit dette her, i hvert fall det som vedrører aldersgrensen på kjøretøyene. Men hvem er det egentlig som har mandat til å bedømme hvorvidt et kjøretøy er tidsriktig? Hvor og når skal denne bedømmingen gjøres? Er det løpskomiteen som skal påpeke eventuelle overtredelser? Hvem skal ta affære dersom det blir observert en bil med utstyr som noen mener ikke faller inn under karakteristikken "tidsriktig"? Er det meningen at eieren av dette kjøretøyet ikke får ta del i moroa? I så fall en sur jobb for de som skal ta en slik avgjørelse. Og den som opplever å bli avvist, kommer sannsynligvis ikke tilbake ved en senere anledning. Vedkommende vil nok heller ikke omtale klubben i positive vendinger. Er denne paragrafen noen gang blitt benyttet, og er det sannsynlig at den noen gang vil komme til anvendelse ?



- **"Kjøretøyene bør være rene, og ikke ha store, skjemmende karosseriskader, rustskader eller andre tekniske defekter som kan være trafikkfarlige."** Er det noen mal på hva som er et "rent" kjøretøy ? Selvfølgelig er det hyggelig at bilen eller mc'en er pusset og klargjort før deltagelse i et løp, men trenger dette egentlig å stå på trykk ? De fleste av oss vasker og stiller kjøretøyet etter beste evne. Nettopp det å pusse og polere er vel for mange en viktig del av hobbyen ? Og hva er "en skjemmende karosseriskade" eller do. rustskade ? Selvfølgelig forstår undertegnede betydningen av disse begrepene, men hva er grensen for hva som kan tolereres i MHK ? Og igjen, hvem skal være "dommer", med hevet pekefinger og en oppgitt mine?
- § 5.4 sier følgende: **"Teknisk komitè kan nekte deltagelse i klubbens arrangementer dersom kjøretøyet ikke tilfredsstiller kravene i Vegtrafikkloven"** Høres fornuftig ut dette har, rent umiddelbart. Men, hvem skal påta seg ansvaret for å sjekke



kjøretøyene som kommer for å delta i for eksempel "Spiralløpet"? Har vi faktisk rutiner for dette? Er det ønskelig at løpskomiteen foretar en teknisk kontroll før løpene? Eller skal kanskje klubbformannen eller formannen i løpskomiteen dra på seg kjeledessen og trå til? Ved nærmere ettertanke tror jeg at en del av leserne ser at dette faller på sin egen urimelighet.



**Like blide til tross for både rust, bulker og skrammer både her og der.**

Etter min mening er det å holde et kjøretøy i forsvarlig stand, en sak som involverer myndighetene og bileieren og ingen andre. I motsatt fall, i tilfelle hvem? Er det meningen at klubben skal gjennomføre en eller annen form for teknisk kontroll før hvert løp? Fra salen kom det på nevnte generalforsamling frem at en av de tilstedeværende gjentatte ganger hadde observert direkte livsfarlige biler som har deltatt i klubbens arrangementer. Dersom dette virkelig var tilfelle, hvorfor ble det i så fall ikke tatt affære i forhold til de aktuelle kjøretøyene? For loven som skulle hindre denne framferden var jo på det aktuelle tidspunkt for lengst på plass. Det har den nemlig vært siden 1872, unnskyld 1972 eller noe der omkring.

De senere årene har det, heldigvis, blitt stuerent å vise frem biler og motorsykler som ikke nødvendigvis ser ut som blankpolerte utstillingsobjekter. Kjøretøy som gjerne er tatt frem igjen etter lengre tids lagring, og som viser tydelige spor etter flittig bruk. Dette kan inkludere både rust, flekker og bulker. Som eksempel vil jeg, med Asles tillatelse, nevne hans svært trivelige Chevrolet Pick Up. Denne bilen ser vel ikke akkurat ut som den har frekventert "Tollbugata Billeie" etter at tyskerne dro sørover igjen i femogfjor. Likevel er dette en bil som har fått svært mye positiv oppmerksomhet når klubben arrangerer treff eller løp. Men, dersom vi altså skulle følge klubbens etter min mening lett tilårskomne regelverk, burde ikke denne bilen få ta del i det gode selskap. Jeg velger imidlertid å tro at majoriteten av medlemsmassen synes at den velbrukte Chevrolet-en har sin rettmessige plass i Spiralløpet og andre tilstelninger. Men, så var det altså dette lovverket vårt, da...

### Look to Kongsberg.....

I de fleste store veteranløpene, som for eksempel Flåklypa Grand Prix, Sjøormløpet eller Gladløpet, dukker det fra tid til annen opp biler som er blitt modifisert i større eller mindre grad. Likevel ser det ikke ut til at dette har ført til sure miner hverken blant arrangører, deltagere eller publikum. For eieren av det aktuelle kjøretøyet *fortrenger* ingen andre deltagere. Han eller hun kommer *i tillegg* til de øvrige, og representerer på sin måte også en del av motorkulturen. Hjemme har vedkommende kanskje et kjøretøy som passer inn under kategorien "original", og det er kanskje denne bilen /mc-en vi får se ved neste korsvei. Var det forresten noen som nevnte "takhøyde"? For at miljøet ikke skal stagnere, bør vi kanskje være litt mer joviale og kanskje sette døra på gløtt slik at de som eier et mer eller mindre modifisert kjøretøy, også kan føle seg velkomne. En selvfølge er det at kjøretøyet skal oppfylle myndighetenes krav, men denne forutsetningen skal, som tidligere nevnt, være på plass før kjøretøyet rygges ut av garasjen. Naboklubben vår, **Kongsberg Automobilselskap**, har et regelverk som er kjemisk fritt for pekefingermentalitet og som faktisk ikke inneholder ett eneste ord om kjøretøyet. Likevel ser ikke dette ut til å legge noen demper på de aktivitetene som finner sted i klubbens regi. I sølvbyen er det takhøyde i rikelig monn, selv om bilen altså kan ha vært gjenstand for en viss modifisering.

Etter et par års modning følte jeg at det var på side å komme med noen avsluttende betraktninger rundt dette temaet, og nå tror jeg at jeg har fått frem det jeg ønsket å si i sakens anledning. Et nytt fremstøt for å forenkle eller på andre måter endre regelverket vil ikke bli gjort fra undertegnede side. Men, jeg ønsker å presisere at det tidligere nevnte fremstøtet på det aktuelle årsmøtet utelukkende var velment og inneholdt et uttrykt ønske om en inkluderende og tolererant mentalitet. For det var i hvert fall intensjonen jeg hadde.

Som medlem av løpskomiteen vil jeg ved neste års løp i august ta på meg kontrollfrakken og et myndig oppsyn. Er bilen din *tidsriktig*? For det bør den altså være!!

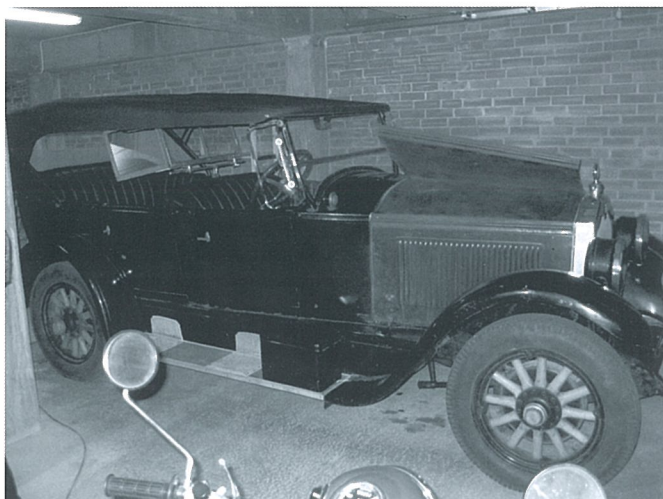
Mvh KT, allm. kver.

## REDAKSJONEN I ARBEID



## Spennende Buick funn Drammen, forts.

I septemberutgaven av Motorhistorikeren ble deler av historien rundt en eldre Buick etterlyst. Artikkelen bygger på en tidligere artikkel i Buick-klubbens klubblad, ROADMASTER, og handler om en 1924-modell Buick med opprinnelig historie fra Oslo og Dokka, og der historien frem til 1997 er kjent. Dette året gikk bilen som del av et arveoppgjør til familien Kleven i Drammen. Men hva som skjedde videre med bilen, var ikke kjent på dette tidspunkt. Redaktøren av RM lurte derfor på om noen av



Motorhistorikerens lesere kunne bidra med opplysninger. Noen dager etter at siste utgaven av klubbladet vårt var distribuert til medlemmer og andre LMK-klubber, fikk undertegnede en hyggelig telefon fra Reidar Kompen, Buick-eier og aktiv i merkeklubben. Han kunne fortelle at denne bilen de siste årene har befunnet seg i Telemark hos Sigmund Åkvik.



Den er ikke restaurert, men snarere reparert og montert sammen igjen. Bilen er registrert og fremstår som en hel og kjørbar bil, med rikelig patina. Undertegnede var så heldig å få være med på et garasjebesøk hos Åkvik, og de viste bildene fra Åkviks garasje ble tatt ved denne anledningen. Forholdene for fotografering var dessverre

ikke videre gode. Bilen var på dette tidspunkt til salgs, men det er ukjent om den er blitt solgt videre. Bilen ser velbrukt ut, men er i såpass god forfatning at det ville være litt synd om den ble helrestaurert og at sporene av tidens tann dermed blir visket ut. Sigmund Åkvik er forresten mannen som restaurerte '34 Buick'en som i flere tiår hadde blitt lagret på bunnen av en innsjø i indre Telemark, et prosjekt det virkelig står respekt av.

KT

Fortsett fra s.14. VELODROMLOPPEL.

Jeg var altfor tynnkledd, men glemte faktisk å fryse. noen oppsummering med resultater, og er faktisk ikke så sikker, og på hvem som vant de ulike klassene, siden flere klasser ble kjørt i ett og samme heat.



Jeg fikk inntrykk at her kjørte man for å ha det gøy, og det å vinne var ikke nødvendigvis det sentrale. Likevel var det mange friske fighter. Vi grøsset litt da to Lotus Elan-er og en Cortina Lotus nærmest ble totalvrak i løpet av sekunder rett foran øynene våre. Sånt skjærer litt i et hjerte som banker for motorhistorikk og bevaring av kjøretøy. Aller mest imponert ble vi kanskje av den gamle ringreven Erik Berger, som i en alder av 83 år kjørte fletta av konkurrentene og vant sin klasse foran sønnen Ande.



KT



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i

## Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:

**Jonny Hornbøll Olsen**

Telefon 907 23 902

### Priser for hele året 2009

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

Trykt i svart/hvitt.

## Rekvisitapriser



Vognmerke for bil	Kr 400
Slipsnål	Kr 20
Klistremerke 1 stk	Kr 10
Klistremerke 3 stk	Kr 25
Jakkemerke	Kr 20

Prisene gjelder så langt lageret rekker.

## Rabattavtaler

**Brems & Clutchservice:** 20% på alle lagervarer

**Bilextra Åssiden:** Etter avtale

**Haraldsen Farvehandel:** 15% på lakk, 10% på andre varer

**Mekonomen:** 20%

**Torshov rekvisita:** 10%

**Listen oppdateres fortløpende**

## Motorhistorisk Klubb – Drammen

- Ett års medlemskap i klubben koster kr 275,- pr. år
- Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august.
- Møtene holdes i Åssiden kirke kl 19.00
- 4 årlige nummer av medlemsbladet Motorhistorikeren.
- Mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

Hvis dette høres interessant ut, kontakt:



**Motorhistorisk Klubb  
Drammen**

Postboks 2193 Strømsø  
3003 Drammen

### Fortsettelse fra s.21. L aurdag:

KHKV vil i dette løpet "Back to the roots" Det me meiner med det, større vekt på oppleving og det sosiale aspektet det er å treffa andre med same interesse. Slik som den fyrste VossaRudl'n. Løpet har base i "Bømoen leir" Her foregår start, lunsj og målgang. Løpet blir ca 6 mil langt. Om lag 3 timars køyretid med 3 – 4 postar undervegs, "kanskje ein liten fartsetappe" 1/8 mile på tid ??!?!?

Løpet går denne gongen lokalt i Vossabygda. Løpsfest og overnatting Park Hotell Vossevangen. Me har tenkt ca 200 Køyretøy, eller antalet det er plass til under festmiddag. Historiske Militære Kjøretøyers Forening er med oss også!

**Fortsetter s.11**



**GRASROTANDELEN** **MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN****Organisasjonsnummer: 986885919**

32774986885919

**Vil du gi din støtte til MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN?**

Grasrotandelen er en ordning fra Norsk Tipping, hvor du som registrert spiller kan velge ett lag eller én forening som du ønsker å støtte - din Grasrotmottaker. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN!

Tenk deg at du kan spille favorittspillene dine - Lotto, Tipping og Joker for eksempel - og samtidig gi noe mer til det laget eller den foreningen du selv ønsker å støtte. Dette er nå mulig via Grasrotandelen. Ved spill hos Norsk Tipping vil 5 % av innsatsen gå direkte til ditt lag eller forening (gjelder ikke Extra og Flax). Merk at Grasrotandelen ikke på noen måte går ut over innsatsen eller premien din - du blir ikke belastet noe for å være grasrotgiver. Du trenger Norsk Tipping Spillerkort for å knytte deg til Grasrotandelen. Spillerkort får du kjøpt hos kommisjonær, eller du kan bestille det på [www.norsk-tipping.no](http://www.norsk-tipping.no).

Vi oppfordrer deg til å knytte deg til ordningen allerede i dag, og du gjør det på en av følgende måter:

1. Hos Kommisjonær: Ta med deg strekkoden og ditt spillerkort til en av Norsk Tippings mange kommisjonærer.
2. SMS: GRASROTANDELEN 986885919 til 2020 (tjenesten er gratis).
3. Internett: [grasrotandelen.no](http://grasrotandelen.no) eller [norsk-tipping.no](http://norsk-tipping.no).
4. Norsk Tipping Mobilspill.

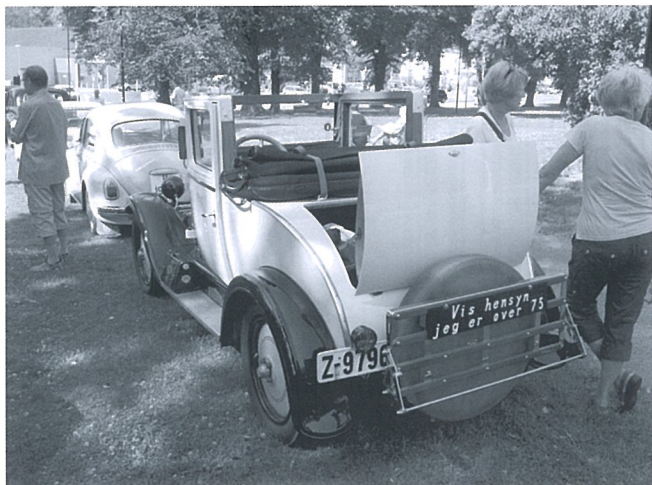
Mer informasjon finnes på [www.grasrotandelen.no](http://www.grasrotandelen.no). Her vil du også kunne følge med på hvor mye Grasrotandelene genererer for de enkelte Grasrotmottakerne.

Takk for at du støtter oss via Grasrotandelen!



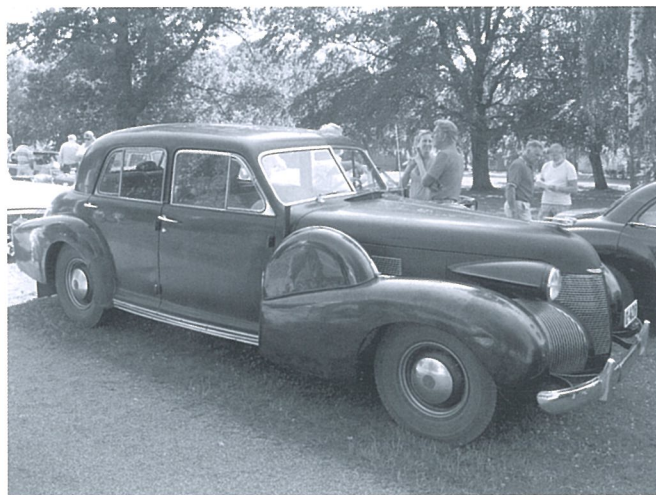
## To løp i Vestfold: Museumsløpet og Slottsfjelløpet

Disse to løpene går av stabelen i juni / juli hvert år, de senere årene med bare en ukes mellomrom. **Museumsløpet**, som arrangeres av **Horten og omegn Veteranovgn klubb**, samlet i år rundt 40 deltagere, og gikk av stabelen 27/6.



Denne Opel –en er til salg

Løpet hadde som vanlig start på Horten bilmuseum, der første post bestod i å løse spørsmål som du kunne finne svar på i museets lokaler. Løpet gikk i området rundt Horten, med en avstikker til blant annet Holmestrand, med post ved Peter Pan-fabrikken. Innkomsten fant sted på Borre stasjon, der arrangørklubben har sine klubblokaler. Den velholdte stasjonen ligger i kort avstand fra Borrehaugene, og var tidligere en stasjon på den nedlagte sidelinja fra Skoppum til Horten, På denne linja har det ikke gått persontog siden 1967.



Patinert Cadillac Sixty spesial 39 modell.



**Slottsfjelløpet** arrangeres, slik navnet antyder, av Tønsberg Automobilklubb, som påberoper seg å være Norges eldste bilklubb. Klubben har riktignok ikke har vært i kontinuerlig drift siden starten i 1924. Løpet, som gikk av stabelen i strålende vær og som samlet rundt 30 kjøretøy, gikk i Slagenområdet, med poster blant annet ved Esso-raffineriet og i Åsgårdstrand. Dette lille tettstedet er alene verdt et besøk med sine utallige vakre, små trehus. Innkomsten for løpet var lagt til det tradisjonsrike Tønsberg torg, der det så vidt ble plass til bilene, takket være det relativt lave deltagerantallet. Vi overhørte en viss murring blant de lokale torghandlerne, som mente at kjøretøyene tok for mye av plassen. Uansett var det i hvert fall stor interesse blant publikum for å betrakte bilene.



Nestformann i FRP og ordfører i Tønsberg Per Arne Olsen rattet denne Aston Martin-en.

Et lite tankekor: De to naboklubbene arrangerer sine to lokale løp med bare en ukes mellomrom. Det virker som om medlemmene i de to klubbene i liten grad deltar i



Leif Augustin har eid denne Wanderer-en i 45 år.

naboklubbens arrangementer, og man kan jo lure litt på hva grunnen til dette kan være. Det er mye arbeid å arrangere et løp, ikke minst å skaffe postmannskaper. Kunne det vært en idé at lokale klubber i større grad kunne samarbeide om løp og stå som arrangør for eksempel annet hvert år? Slik kunne

man kanskje øke deltagerantallet, og samtidig danne grunnlag for større kontakt mellom flere av entusiastene i et distrikt. Dessuten ville det være mindre sjanse for at en liten gruppe i arrangørstaben går tomme for arbeidslyst og idéer. I år var det få MHK-ere å se i Horten, og faktisk ingen i Tønsberg. Dette til tross for den korte avstanden !

Kjell T

LMK NYTT. Fortsatt fra s.18

## Ny rekord: 800 nye forsikringer i år!

Stadig flere klubbmedlemmer ønsker optimal trygghet og sikring for sine kjøretøy. Antallet godkjente LMK-Forsikringer er derfor steget med mer enn 40 % i forhold til samme periode i fjor. Per 20.10.2009 er det godkjent 800 forsikringer som helforsikring, blivende klassiker, ombygd/modifisert, restaurerings-, lager- og oppstillingsforsikring. Et fantastisk tall siden det var 555 totalt for hele 2008! Når utgangspunktet er under NOK 400 for full kasko, halve egenandeler sammenlignet med de aller fleste konkurrenter, ingen km-begrensning, samt frakt helt hjem ved havari dersom ting ikke kan ordnes ved lokalt verksted, så er det ikke rart at dette føles både trygt og godt!

Tilbakemeldingene på den nye forsikringsordningen inn til kontoret fra klubbstyrene, forsikringsansvarlige, besiktigelsesmenn og enkeltmedlemmer er meget positive.

## Søknad og rutiner

Et par raske småting om rutiner rundt søknaden som gjør behandlingen raskere:

1. Vitnet - ikke eier - må signere egenmeldingen som vitne. Husk at vitnet også selv må ha et LMK helforsikret kjøretøy.  
Søknaden - ikke bare egenmelding - må også vedlegges.
2. Dersom du sender alt direkte til LMK, må du også få klubben din til å sende LMK ( [post@lmk.no](mailto:post@lmk.no) ) en bekreftelse på minst et års medlemskap. Glemmer du

dette, kan det ta noe tid før klubben din svarer LMK, og det betyr forsinkelser i behandlingen.

3. God fotodokumentasjon er pga din sikkerhet. Skarpe fotos rett mot begge sider, bak og foran fra knehøyde. Koffert, interiør og dashboard samt motor fra begge sider.

Vi ber alle om å også lese "HJELP til utfylling" av egenmelding/besiktigelsesskjema samt for søknaden. Klikk på linken "Forsikring" i menyen oppe til høyre på LMKs nettsider på [www.lmk.no](http://www.lmk.no).

## Tilfredsstillende økonomi i LMK

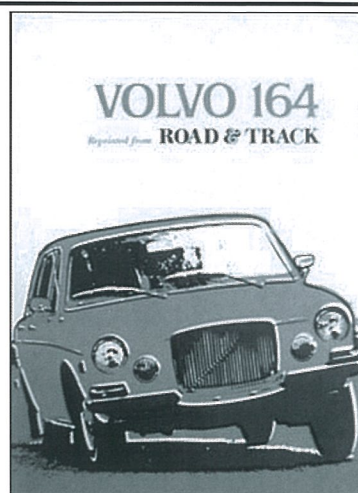
**Landsmøtet 2009 ønsket en bedre kontroll med LMKs økonomi for budsjett- og regnskapsåret 2009 enn det har vært for de foregående år. Det ble derfor lagt frem – og vedtatt – et budsjett med et positivt resultat.**

Den siste regnskapsgjennomgangen styret nå har gjort viser en god stabilitet. Økonomien er tilfredsstillende, og i samsvar med det som er vedtatt på landsmøtet

**Forts.fra s8.** Dei kjem på fredag og inntar "Bømoen leir" Slik at ramma rundt løpet blir slik som infanteriregimentet nr 10 var rundt 1960. Me premierer alle klassar som før, eigen vandrepokal for nyttekjøretøyklassen.

### Sundag:

Sosialt samvere, før heimreise. Planane for sundag er endå ikkje heilt bestemte.



## BEDFORDENTUSIAST

For en tid tilbake fikk jeg et tips om en vedselger på Vestre Spone i Åmot, som hadde satt i stand et par Bedforder for å kjøre ved med. Saken ble arkivert i glemmeboken, inntil jeg møtte to helt like Bedford TK er med vedlass i Hokksund. Da fikk jeg r..... i gir, oppsporet eieren og fikk avtale om audiens.



Som vanlig hadde jeg med bilder og noen blader (Tungvekteren) som ble nøye studert. Han ble så imponert av Transporthistorisk Forening at han ringte et par kamerater som også måtte komme å se dette. Han hadde nå begynt på bil nr 3 og satser på å ha 5 stk til sommeren. Meningen er å ha 10 stk. En av kameratene hans har også en registrert TK.



Årsaken til at valget falt på Bedford er at han synes det er en morsom, enkel og billig lastebil. Han mener også at det ikke er noen andre som har gjort noe lignende for at firmaet skal bli lagt merke til. Endelig blir det flere Bedforder på

veien. Han er forøvrig interessert i opplysninger om biler og deler. Han heter **Ole Jacob Hellerud. Tlf 906 81 489. Kleven Gård, Vestre Spone.**

VÆR KRITISK KJØR BRITISK  
Vognfører. Scripps (Lars Petter Skau)

Fortsatt fra s.15. **MIN BIL**

..til bremsen og motor sviktet. Jeg ble tipset om bilen av en bekjent, så det ble en kveldstur med Inter'n til Heggenes ,nord for Fagernes for å hente vidundret. Bilen er bra teknisk stand, og har lite rust. Det var mye arbeid å få revet ut kledning og Inventar, for det var kommet inn vann gjennom sideluka. Motoren har omsider våknet til live igjen og den virker til å være bra. Bremsen må en jo alltid overhale på en så gammel bil.



Har planer om å lage en turbil av den. Driver nå å pusser den opp for den så jo ut som en dass innvendig. To stygge grønnfarger, mattsvart ,to stygge Chevy van seter og et taktrekk som hang nedover. Meningen er å lakkere den i samme gråfarge som de to andre Thamesene mine. Med hvitt tak for å kanskje få den til å virke lavere. Kjørt en tur med den ,og den vekket oppsikt der vi var.

Det kan jo være litt plagsomt når man er litt beskjeden og sjenert.

Konnerud Van & Truck  
L.Skau



## NORMANN BILVERKSTED AS

Ing. Rybergs gate 99, 3027 Drammen

REP. AV ALLE TYPER LETTE KJØRETØY



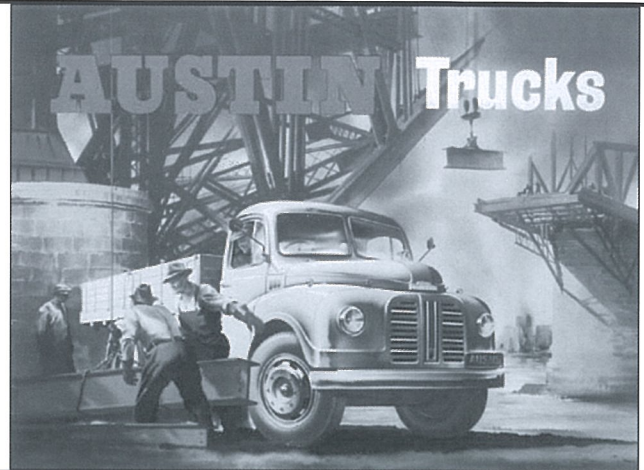
TLF. / FAX : 32821801  
post@normannbilverksted.no  
JAN-ROGER: 90136907



**SJEKK PUNKT**  
Bilverksted



**Norges Bilbransjeforbund**



## Bremse- og Clutchservice



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

Holvetalléen 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



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



## Tur til Velodromloppet i Karlskoga

Denne banen har rike tradisjoner når det gjelder racingtradisjoner innen konkurransekjøring på asfalt.



Nordmenn har i alle år reist i hopetall til Karlskoga, både for å konkurrere mot ”søta

bror”, men først og fremst for å være tilskuere til spennende dueller på asfaltunderlag.

Inntil Norge fikk sin første asfaltbane tidlig på syttitallet i Mo i Rana, måtte norske entusiaster krysse grensen for å komme nærmere inn på denne sporten.

De senere årene er historisk racing blitt populært, også her i Norge. Vi har fått baner på Våler i Solør og på



Rudskogen i Østfold. Likevel er det noe helt spesielt for både utøvere og publikum å besøke den tradisjonsrike banen midt inne i Sverige.



En liten gjeng entusiaster, inkludert to MHK-medlemmer, reiste en grytidlig morgen til Karlskoga, og tilbrakte den andre dagen av løpet, altså søndagen, på tribunen i et heller surt og kaldt sommervær. Men, hvem bryr seg vel om været når det foregår så mye spennende rett foran nesen på en ?

Fortsetter s.7



### RYDDING HOS ARNE BRÅTEN



Arne Bråten i Hokksund har drevet biloppuggeri i en mannsalder. Klubben fikk tilbud om å overta delene som lå i en gammel låve som skal rives. En arbeidsvillig gjeng stilte opp og sørget for at delene ble fraktet til Burud. Bilder: Svein Hansen



Det ble som vanlig en hyggelig dag med mye gammelbilprat. Fikk besøk fra andre bilklubber som vanlig. Sier jo litt om miljøet hos oss. Bil og Maskineier L.P. Skau



### Høstmarked Biri 1.august

Det var første dagen på lenge uten regn. Må jo skryte litt av noen ordentlige entusiaster. Jeg spurte Arne Langnes fra Slåstad, om han kunne komme med den ny oppbygde Bedford tømmerbilen. Han kom jo likegodt med både Bedford og Chevrolet tømmerbil. Han måtte forklare mange hvordan tømmerutstyret på Bedforden skulle brukes. Engebret Turhus fra Gol kom med sin Mercedes 312. Gro og Øystein Andersen kom i Volvo Bamse som vanlig. Volvo N84'n til Odd Ø.Hurlen sto hos oss mens

### Bilen min

Skal prøve å presentere siste tilskudd i Thames samlingen min. Har hatt den stående et par år. Har også en pick up, men den kommer nok ikke på veien igjen. Vel, tilbake til «formlofften», som jeg har døpt den (ser jo sånnut). Den startet sin yrkeskarriere som kantinebil i forsvaret i 1965.



Så ble den etter noen år solgt på en auksjon til en som laget verkstedbil av den. Han brukte den visstnok en tiårs tid, før den ble satt bort. Stod parkert i ti år før noen karer fikk den i gang i gjenn og innredet den til «fisketurbil». De brukte den noen år,

Fortsett s.12



## TOTENLØPET 2009

Toten Veteran Klubb arrangerte den 6. juni sitt årlige Totenløp i strålende sommervær. Vi reiste sammen med familien Finnerud, som denne dagen kjørte sin Datsun 1200 Coupè.

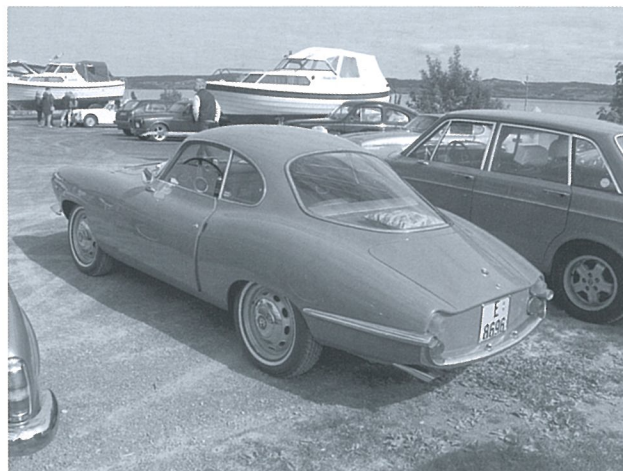


Start og innkomst fant sted ved klubbens egen lokaler på området til den gamle melkefabrikken på Kapp, idyllisk beliggende ved Mjøsas vestbredd rundt 15 km sør for Gjøvik. Deltagerne ble sendt av gårde av speaker Johnny Reinli, en kunnskapsrik entusiast med god kjennskap til både kjøretøy og deltagere.



Totendistriktet har et utall av hyggelige veier som egner seg svært godt for veterankjøring, med god kvalitet på veiene og med relativt liten trafikk. Løypa gikk kun noen få kilometer på hovedveier, og hadde poster blant annet på Eina jernbanestasjon, Badeland på Raufoss og et lokalt eldresenter. På den sistnevnte posten oppstod det en relativt lang kø, og det kunne i verste fall bli venting på nærmere to timer. Dette kunne jo i utgangspunktet være litt frustrerende, og det å stå i kø er vel noe mange blir mer enn forsynt med i løpet av hverdagen frem og tilbake til jobben. Men når det oppstår slike køer, gjelder det bare å være litt kreativ. Vi for vår del parkerte rett og slett bilen, nøt den medbrakte matpakka og kaffen, samt leste avisa mens vi satt der på plenen og nøt synet av de gamle bilene og motorsyklene. Samtidig ble det god tid til

veteranpratning med likesinnede. Da køen hadde løst seg opp, gikk vi frem og løste posten.



Startkontingenten inkluderte forresten forresten middag for to personer, og denne smakte fortreffelig, samtidig som det ble et lite pusterom underveis.



En tur til Totenløpet anbefales! Kanskje flere fra MHK kunne ta turen sammen neste år?



Utsikt utover Mjøsa med Helgøya i bakgrunnen.

Kjell T



## GLADLØPET

Værgudene var ikke på arrangørens side da årets utgave av løpet gikk av stabelen. Dette løpet har som oftest vært preget av sommer og solskinn, men slik gikk det altså ikke i år.



Store deler av sommeren var preget av et heller trøstesløst vær. Skulle en få kjørt gammelbilen, var det i hvert fall en fordel at den var utstyrt med tak.



Likevel forhindret ikke været at rundt to hundre kjøretøy befant seg på den heller fuktige startstreken. En optimistisk speaker sendte en blå Volvo fra Modum med startnummer 2 av sted. Vanligvis står det massevis av folk i startområdet ved den gamle steinportalen, men denne dagen sto han der mutters alene med mikrofonanlegget sitt! Vi får håpe at Larvik og Sandefjord Veteran Klubb kommer i en fruktbar dialog med værgudene innen neste års løp. Amazonklubben arrangerte stort helgetreff i Stavern denne



helgen. På grunn av det elendige været var det kun Amazon-er jeg fikk tatt bilder av før det virkelig begynte å bøtte ned.

KT

## Flåklypa Grand Prix 2009

Gjennom flere tiår siden var Sandvigen – Sundvolden det ubestridt største veteranløpet i landet med opptil et par hundre deltagere. I løpet av årene som er gått, har det som kjent dukket opp et stort antall lokale klubber for veteranentusiaster, og hver og en av disse klubbene arrangerer sine lokale løp. Jotunheimen Veteran Klubb arrangerer hvert år sitt årlige **Flåklypa Grand Prix**, og årets løp var det 18. i rekken. Dette løpet må sies å være i en særstilling siden man klarer å samle mellom 300 og 350 veterankjøretøy den siste helgen i mai.



**Egil Hellum klar til start med Volvo 144 S**

Løpet hadde også i år start fra Nordal Camping i Lom sentrum,

**Fortsetter s.27**

## LMK NYTT

**BRYT MOT JORD** Fra mai 2009 kreves ikke hovedstrømbryter. LMK anbefaler likevel at slik bryter monteres og brukes aktivt. Husk da at den skal bryte mot jord, og at det med søknaden medfølger foto der det fremkommer at det brytes mot jord.

**MOTORHISTORISK SENTER** . Norsk motorhistorisk Senter er et samarbeid mellom Øvre Eiker kommune, Motorhistorisk Klubb Drammen (MHKD) samt andre ildsjeler og bidragsyttere. Formann Jan Roger Sand Olsen i MHKD berømmer sine klubbmedlemmer for arbeidslyst, iver og ikke minst at så mange de siste to årene har tatt seg tid til å gjøre så mye!

- 11 mål med 6 bygninger som rommer over 100 kjøretøy, klubbhus for både klubben og flere andre klubber samt verksted har vært en kjempeutfordring, sier Sand Olsen. – Men alle har stått på og ofret det meste! I tillegg har kommunens rådmann Jostein Barstad vært en uunværlig støtte, og skal ha masse ros, han også.



*: Motorhistoriske entusiaster får velfortjent og uhemmet skryt av ordfører Anders B. Werp i hans åpningstale.*

I tillegg til å inneholde en liten øvelsesbane for barn og unge som driftes av Norges Automobilforbund, ønsker senteret å formidle tidsånden fra 1950-tallet og de hyggelige minnene herfra. Klubbmedlemmenes kjøretøy bidrar til en fin ramme rundt dette, og neste år håper klubben at også et genuint verksted fra 50-tallet skal få sin form. I tillegg etableres et opplevelsessenter som snart står ferdig, og her vil besøkende se igjen mange av tingene som kom fra Motormuseet på Strømmen.

Det er også laget en egen opplevelsesvei i denne delen av Øvre Eiker som er kalt ”De små gleders vei”. En nøye utvalgt rute på et par mil gjennom dette flotte kulturlandskapet er en ren nytelse!

- Klubben har mange medlemmer her hver onsdag 18-21, og det er kaffe til alle, sier Sand Olsen, - I tillegg skrur det mye her i helgene, og alle interesserte er hjertelig velkomne til å besøke oss.

## ORIGINALT ELLER RESTAURERT?

Når det gjelder å beskrive kjøretøy er det mange som bruker samme begreper om ulike ting. Spesielt når det gjelder de mer formelle beskrivelser – for eksempel i forsikringssammenheng – så er ikke alle enig med seg selv om hva de skal skrive.

At et kjøretøy er i ”originalstand” er ikke det samme som ”restaurert etter originale spesifikasjoner”. Er et kjøretøy helt eller delvis restaurert, er det ikke lenger i ”originalstand”.

Mange kan nok tenkes å være uenig i bruken av ordet, men ifølge både bokmålsordboka og nynorskordboka betyr original det samme som opprinnelig og/eller ekte. Har man byttet deler som ikke er rene slitasjedeler som dekk, filtre og lignende, er det ifølge den offisielle definisjonen ikke lenger det opprinnelige kjøretøyet. Da er det delvis eller helt restaurert etter originale spesifikasjoner.

Når det gjelder LMK forsikring spesielt, så er det for alle parter viktig å legg inn i skjemaet hva som ikke er originalt. Ratt, sete, girkasse, lakk m.m. Dette gjør utvalgets arbeid mye enklere. Ikke tenk på at kjøretøyet da kanskje ikke blir godkjent, siden det viktigste for utvalget ikke er å avslå søknader, men faktisk å vite hva som forsikres. I tillegg er det svært arbeidsbesparende å slippe å slå opp i bøker og diskutere med andre kompetansepersoner om hva som er montert i stedet for det originale.

**Fortsetter s.11**



## **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](http://www.metallock.no) - din reparasjonspartner!**

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

Nordens mest solgte motorbehandling.

**QMI**

**MOTOR BEHANDLING**  
MED PTFE

**www.qmi.no**

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

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

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

**QMI Scandinavia**

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93

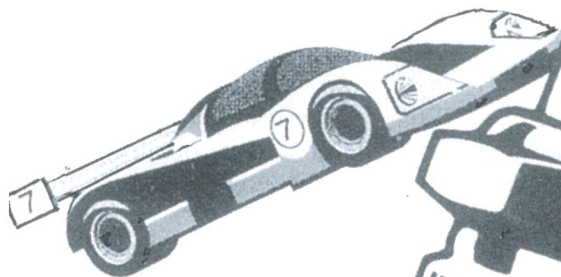
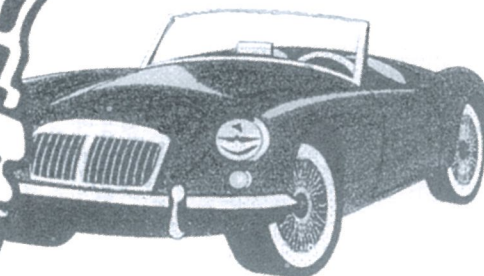
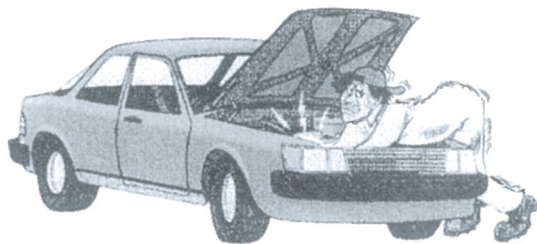
**"PR"-KLUBBEN I GRENLAND "Fellesskap, lidenskap og en god porsjon galskap karakteriserer Grenland Veteranvogn Klubb".** Dette sto tidligere i høst å lese i Telemarksavisa (TA). Det er innledningen til en artikkel som forteller avisas rundt 70.000 lesere at nå skal alle lære Grenland Veteranvognklubb (GVK) nærmere å kjenne.

Hver lørdag i høst og vinter presenterer TA nemlig et veterankjøretøy fra den omfattende stallen med tekst og bilde. Langt over 500 kjøretøy fordelt på 407 medlemmer betyr at mange har flere enn et kjøretøy. I tillegg kommer de som ikke er registrerte, som nok kan være både et og to eksemplarer per medlem. Hva skal vises frem? Mye å velge mellom: Hanne Kroghs første bil, Amazon fra 1966 med automatgir. En Buick 34-modell peker seg også ut siden den har ligget 13 år på bunnen av et vann i Vrådal. Den ble plukket opp og restaurert tilbake til original stand.

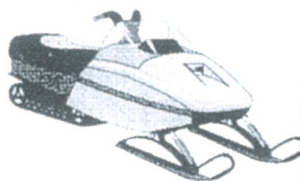
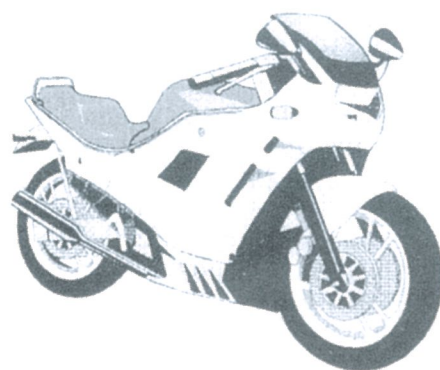
Dette er jo en god ide som flere klubber kan bruke ovenfor sin lokale/regionale avis. Å lage en liste med ulike objekter der det fremkommer merke, modell og ev. spesielle forhold i tillegg til et bilde, kan gi god respons hos redaksjonen. 15-20 eksemplarer er sikkert nok for å vise hva dere har å fare med. Sett temaet opp på agendaen, og diskuter dette i klubben.



# PROBLEMLØSER'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



**Deler, NOS, NORS og noen brukte til Chevrolet 1916 - 1933 selges rimelig.**

Ring **22 29 54 61** eller gå inn på <http://annonser.chevyclub.no/classifieds/> så ser du hva jeg kan tilby. Kan ta med deler på klubbmøter i MHKD, så sparer du portoen.

Vennlig hilsen Erling Storstrøm, Oslo

### Fortsetter fra s.30.

Marit Sollid med eier L.P.Skau Ford Thames pick up



Leif Lobben med Sissel Scania og Vabis L76  
Hans Brodahl med Karin og Ford Trader  
Det var jo en bil som hadde premiere visning her.  
Det var Kåre Vestlund som hadde tatt turen helt fra Hurdal med sin 1946 Chevrolet (første langtur). Vi fikk en hyggelig tilbakemelding fra Historielaget at både de og publikum synes det var stas med kjøretøyene våre. Vi er jo en hyggelig gjeng når vi er på tur. **Konnerud Last & Van Scripps (L.P.Skau)**

Fasit julenøtter

Julenøtt 1:

1. Bristol, 2. Chevrolet, 3. Fairthorpe, 4. Ford, 5. Bond, 6. Vauxhall, 7. Packard, 8. Reliant, 9. Borgward, 10. Simca (Vedette), 11. Matra og 12. Lancia

Julenøtt 2:

1. Reo, 2. Studebaker, 3. Oldsmobile, 4. Morris, 5. Morgan, 6. Nash og 7. Vauxhall

### NAVNEKONKURRANSE

Øvre Eiker vil at vi skal lage en navnekonkurrans for å satt passende navn på bygningene på Burud. Har du noen gode ideer meddel du disse inn til sekretæren som brev, telefon eller mail. Hvem som skal være jury og eventuell premiering regner jeg med at styret tar seg av. SEF

### NORGESLØPET 2010

Norgesløpet 2010 arrangeres av Køyretøy Historisk Klubb Voss. Temaet er "Bilsal for alle" - i 60 år. Ein historisk viktig milepel for bilen og folket. Det var tidlegare kun lækjarar, politi og embetsmenns om fekk løyve til å kjøpa bil.

No vart salet opna for alle. 1960 vart soleis ein milepel på både godt og vondt. Godt då alle fekk mulegheita til å kjøpa seg bil, vondt for dei som i etterkant har gamalbil som hobby. Salet for alle medførte at mange gamle bilar vart skrota, dette er sjølvstakt gamalbilentusiastar lite glade for no. Dette vil Køyretøy Historisk Klubb Voss markera under Norgesløpet (VossaRudl'n) 2010.

### Fredagsprogram seminar:

Køyretøyparken i Norge frå Krigsåra og fram til 1960 – frislepp av bilsalet. I forkant av dette ynskjer KHKV å samle inn historiar, bilete, skildringar av reperarasjonar/vedlikehald av køyretøyparken. Det vart eit skrikande behov for reservedelar som ikkje fanst i denne tidsepoken. Planane er å avslutta kvelden med ei ekstremkulinærisk oppleving. **Fortsetter s.8**





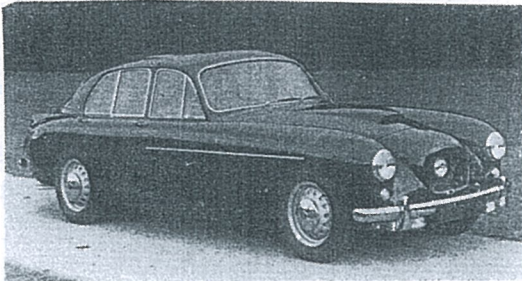
## Julenøtter

De noe lunefulle nissene på Modum har nok en gang snekret sammen noen små grubleoppgaver for å forstyrre idyllen i de tusen hjem...

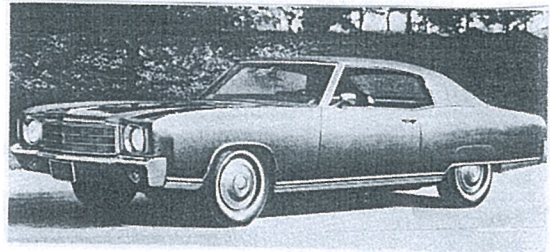
(Dersom du skulle bli helt desperat, vil du finne løsningene på et annet sted i bladet)

Hvilke bilmerker ser du her ?

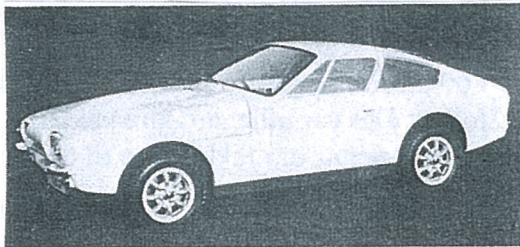
1



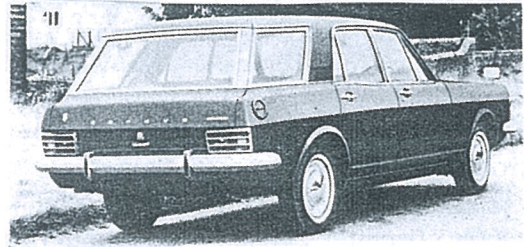
2



3



4



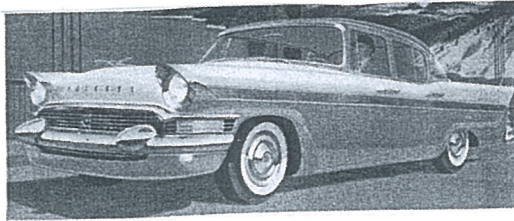
5



6



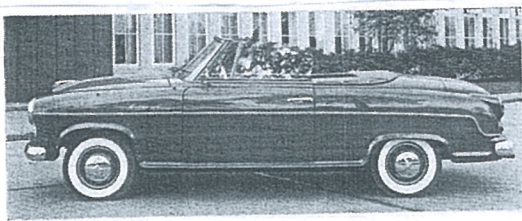
7



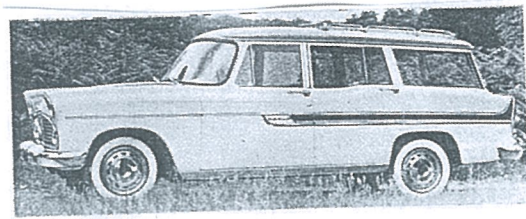
8



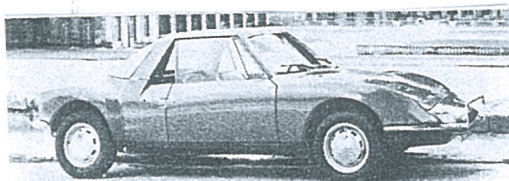
9



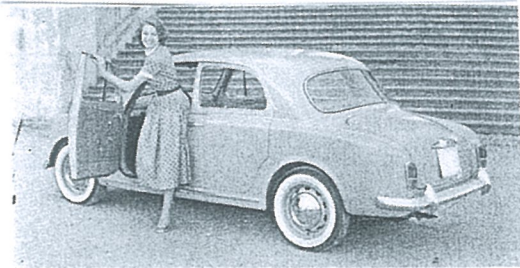
10



11



12



*Her ser du logoene tilhørende noen bilmerker.  
Men hvilke merker dreier det seg om?*



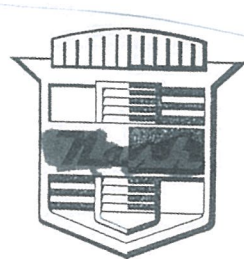
1.



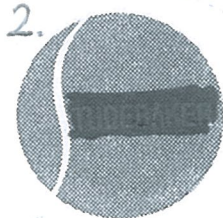
3.



4.



6.



2.



5.



7.



## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

## Resultatregskap 01.10.2008-30.09.2009

	Inntekter	Kostnader	Resultat	2007-2008
Medlemskontigent	91 575,00	-	91 575,00	82 207,00
Motorhistorikeren	8 550,00	-53 605,90	-45 055,90	-43 192,94
Medlemsmøter	14 219,50	-28 897,00	-14 677,50	-214,90
Løp	27 600,00	-14 207,00	13 393,00	9 596,00
Porto	2 759,75	-3 350,00	-590,25	-6 329,30
Styremøter	-	-2 700,00	-2 700,00	-3 300,00
Kontorutgifter	-	-1 871,50	-1 871,50	-3 854,00
Representasjon	-	-2 061,00	-2 061,00	-2 593,00
Rekvisita	430,00	-1 950,00	-1 520,00	-21 694,50
Lagerlokale	-	-	-	-6 000,00
LMK	900,00	-6 600,00	-5 700,00	-1 800,00
Gebyr/renter	11 266,36	-106,00	11 160,36	7 206,59
Andre arr.	9 150,00	-3 031,50	6 118,50	1 389,60
Hjemmeside	-	-3 435,00	-3 435,00	-3 198,00
Buss og Bergningsbil	6 000,00	-8 258,50	-2 258,50	-10 939,00
Deler	10 125,00	-3 700,00	6 425,00	-14 310,00
Andre Kostnader	129,00	-2 967,00	-2 838,00	-1 335,00
Grasrotandelen	3 116,43	-	3 116,43	-
<b>Sum</b>	<b>185 821,04</b>	<b>-136 740,40</b>	<b>49 080,64</b>	<b>-18 361,45</b>
<b>Overskudd</b>		<b>-49 080,64</b>		
<b>Sum</b>	<b>185 821,04</b>	<b>-185 821,04</b>		

## Balanse pr 30.09.2009

Kasse	1 651,00	2007-2008	2 575,50
Brukskonto	69 759,23		30 597,71
Sparekonto	226 772,03		215 928,41
<b>Sum</b>	<b>298 182,26</b>		<b>249 101,62</b>
Sum pr 30.09.08	249 101,62		
Overskudd	49 080,64		
<b>Sum</b>	<b>298 182,26</b>		

*Stian Olsen*  
 Stian Olsen  
 Kasserer

*Kjell Ødegård*  
 Kjell Ødegård  
 Revisor



## REFERAT FRA GENERALFORSAMLINGEN 05.10.2009

Formann Jan Roger Sand Olsen åpnet Generalforsamlingen hvor 40 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 både for klubbens drift og Norsk Motorhistorisk Senter post for post.  
Regnskapet ble enstemmig godkjent.

**4. Fastsettelse av medlemskontingent:**

Det var ingen forslag for endring av medlemskontingenten og den opprettholdes som nåværende på kr 275,00 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	(gjenvolgt for 2 år)
Sekretær:	Svein Hansen	(gjenvolgt for 1 år)
Kasserer:	Stian Olsen	(gjenvolgt for 2 år)
Styremedlem I:	Steinar Ludvigsen	(ikke på valg)
Styremedlem II:	Jonny Hornbøll Olsen	(gjenvolgt for 2 år)
Varamann:	Helge Andersen	(gjenvolgt for 1 år)

**Utvalg:**

<b>Teknisk-/forsikringskomite:</b>	Fridgeir Normann (formann) Tor-Stein Hella Erik Holde	(Alle valgt for 1 år)
<b>Løpskomite:</b>	Odd Runar Holm Torbjørn Lund Kjell Thon Jon Aase	(Alle valgt for 1 år)
<b>Arrangementskomite:</b>	Tom Bryhn Tore fridheim	(Alle valgt for 1 år)
<b>Revisor:</b>	Kjell Ødegård	(Valgt for 1 år)
<b>Materialforvalter:</b>	Tom Persson	(Valgt for 1 år)
<b>Museumskomite:</b>	Nils Petter Danielsen Vidar Andersen	(Alle valgt for 1 år)



<b>Valgkomite:</b>	Nils Petter Danielsen Vidar Andersen	
<b>Redaktører 2010:</b>	Mars:	Asle Wang
	Juni:	Lars Erling livrud og Lars Ravnås
	September:	Tom laugerud
	Desember;	Kjell Thon og Svein Erik Finnerud
<b>Redaksjonsmedarbeidere:</b>	Svein Hansen Terje Andersen	
<b>Burudkomite 2010:</b>	Steinar Ludvigsen Svein Hansen Odd Runar Holm Tom Laugerud Arnt Ivar Lund	

Gjenvalgt formann, Jan Roger Sand Olsen; takket generalforsamlingen for et vel gjennomført møte og takket for tilliten. Ingen av medlemmene fratrådte sine verv. Generalforsamlingen avsluttet kl 20.00.

Formannen berømmet også medlemmers innsats på Burud, og også ved henting av mange tonn gamle bildeler fra Arne Bråthen. Opplevelsessenteret er under oppføring og vi håper å begynne med utstillinger der til sommeren. Klubben har også overtatt en Custom Cab bilfrakter.

Så var det kaffe, medlemmenes 10 minutter og sosialt samvær.

Svein Hansen  
Sekretær/referent

### *VERDEN BLIR STØRRE*

I hvert fall vår organiserte, motorhistoriske verden. 1. november gikk USA/Canada med sine 300.000 medlemmer inn i vår internasjonale organisasjon FIVA. Det betyr at FIVA passerte 1.000.000 medlemmer! Et flott tall som betyr økt tyngde i forhandlinger med EU og FN når det går på unntak fra internasjonale bestemmelser for vår gruppe.

I tillegg ble forbundene i Kina og Marokko tatt opp. Signaleffekten av å få med Kina inn i den motorhistoriske bevegelse kan bli stor, ikke minst med tanke på Asia som helhet. Kina er blitt en "motor" i Asia, og er godt synlig i det meste som foregår, etter hvert også på det kulturbevarende området. LMK hadde også på forhånd sendt inn et forslag om at de nasjonale forbund og klubber som sender representanter til FIVA, skal være suverene mht representantenes virksomhet. Det fremkommer i dagens vedtekter ikke klart at forbundet/klubben kan trekke sin representant fra internasjonale verv i FIVA.

LMK har diskutert denne saken med de andre nordiske land. Ingen ønsker en situasjon der en

representant nekter å arbeide i den retning forbundet/klubben ønsker, og kan fortsette med dette etter eget for godtbeholdende.

Vårt forslag førte til nedsettelse av et juridisk utvalg som skal gå gjennom alle vedtektene med tanke på en generell modernisering. Det har lenge vært en debatt på styrenivå i FIVA om dette, og nå fikk de en god anledning til å sparke dette i gang.

FIVAs styre rettet en forespørsel om de i denne prosessen kunne implementere det norske forslaget slik at alt samlet kan sendes ut på høring innen neste generalforsamling. Norge og de øvrige nordiske land oppfattet dette som en ryddig tilbakemelding, og Norge trakk deretter sitt forslag. Informasjon om at Europaparlamentet i EU etter intens lobby fra FIVA hadde lagt inn et unntak for motorhistoriske kjøretøy mht fremtidig påbud om satelittmottaker, ble mottatt med applaus. Satelittovervåkning for å beregne motorvogners kjørelengde i ulike avgiftssoner starter 2014 i Nederland, og er tenkt mer utbredt etter hvert.

FRA LMK NYTT.



**Fortsatt fra s.17.** og deltagerne ble sendt av gårde av den kunnskapsrike speakeren Jan Vidar Lie Pedersen, kjent medieprofil fra blant annet NRK's Hedmark / Oppland-sendinger. Til tross for det store antall deltagere, klarer man å unngå de helt store køene, noe som til tider kan være et problem i mange løp. En av grunnene til at man unngår køer, er at annenhver deltager blir sendt i hver sin retning.



**En flott rød NSU Sport Prinz**

Det er ikke så mange muligheter for å variere løypene i dette området, men man har et lite antall ruter som blir benyttet med jevne mellomrom. Felles for alle løypene, er at samtlige passerer Flåkløypa, som altså er et reelt sted, dersom noen skulle være i tvil. Det var nettopp her Kjell Aukrust trådte sine barnesko, inntil familien satte kursen østover mot Alvdal.



**Volvo lastebiler i flott Flåkløypa landskap**

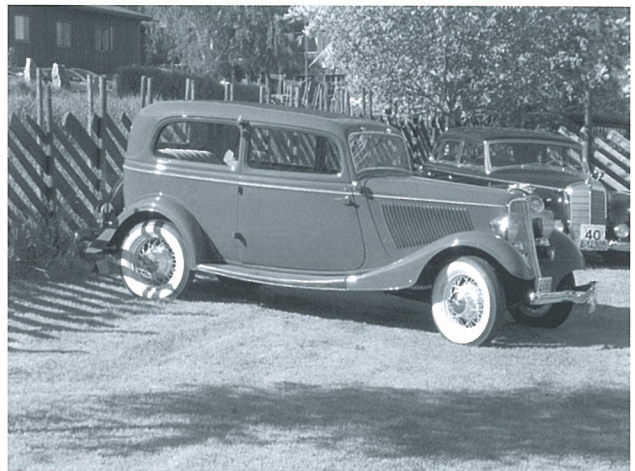
Hva er det så som får det store antall entusiaster til å reise til Lom år etter år? Løpet som sådan skiller seg ikke merkbart ut fra de andre løpene vi kjenner. Tradisjonelle poster, både teoretiske og praktiske og i en form som vi kjenner fra før, så forklaringen kan ikke ligge i selve løpet eller gjennomføringen av dette. Hva kan forklaringen så være? Svarene er blant annet den fantastiske naturen som finnes i dette sentrale området i landet vårt. Snøkleddede topper som omkranser det vakre dalføret med sine mange små

og store gårder med utallige tradisjonsrike tømmerbygninger, skigarder mm.



**Wanderer W24 tilhørende Bertel O. Steen**

En flott ramme for de gamle kjøretøyene, og løpet blir rett og slett regnet som en stor folkefest i dette området. Langs store deler av løypa har folk rigget seg til med campingstoler, kaffekanne og norske flagg, og det er utallige blide fjes og vinkende hender å se i løpet av de rundt 8 milene med kjøring.



**Helt nyrestaurert Ford som eies av Olgeir Marstein**

Beliggenheten spiller også en viktig rolle. Lom ligger i overkommelig avstand både fra Sogn, Møre, Trøndelag og østlandsområdet. For en del av oss som kommer fra Østlandet, er det en flott tur å kjøre via Fagernes over den snøkleddede Valdresflya. Her kjører en på relativt lite trafikkerte veier mellom meterhøye brøytekanter før veien etter hvert stuper ned i den grønnkleddede Ottadalen. Mange av deltagerne, bor i hytter eller rom tilknyttet Nordal Camping, og mange bestiller gjerne rom for neste år før de setter kursen hjemover igjen etter avsluttet løp. Spesielt i år var markeringen av kulturminneåret, der Statens Vegvesen markerte dette ved å vise frem forskjellig gammelt utstyr og redskaper, blant annet en veiskrape trukket av en Ferguson Gråtass, flere veivoktere i tidsmessig antrekk og med manuelle redskaper samt blant annet en feltesse. KT



## ISUZU

### Bilprodusent fra 1918 til i dag.

(Merket som skulle kommet på det Norske markedet i 1964, men som ikke dukket opp før i 1982)



De har en uforglemmelig opplevelse i vente . . .  
Deres første møte med den nye, sportslige Bellett

Her er en familievennlig bil – helt forskjellig fra det De er vant til – en bil etter Deres hjerte. Bellett fra Isuzu – liten og lekker, utstyrt med alle de finesser De bare regner med å finne i biler til langt, langt høyere pris. — Bellett har fire-dørs komfort, og De kan velge mellom økonomisk dieseldrift og kjapp bensinmotor. De dype forsetene og gearstangen gir den et sportslig og ungdommelig preg. — Merk Dem disse fordelene: Bellett er utstyrt med uavhengig opphenging av alle fire hjul, fullsynchronisert gearoverføring, romslig bagasjerom med skjult reservehjul og skjult bagasjehyller under bakvinduet. — De bestemmer selv fargen på Deres Bellett, den nyeste tekniske triumf fra Isuzu, Japans ledende dieselmotorprodusent. Se den og prøv den i dag. De vil tape Deres hjerte til Bellett.

**ISUZU MOTORS LIMITED** **ISUZU**  
TOKYO, JAPAN **Bellett**

Hovedkontor: Shinagawa-ku, Tokyo, Japan. — Telegramadr.: «Isuzu Tokyo»

Norsk reklame fra sommeren 1964 som forteller at det er like før et nytt merke dukker opp på markedet.

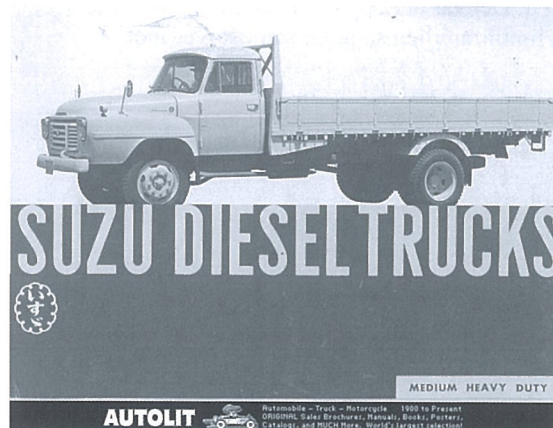
Isuzus historie er en av de mest kompliserte innen japansk bilindustri. Tokyo Gasu Denki startet produksjon av sin Ishikawajima "A" lastebil i 1918, inngikk samarbeidsavtale med den engelske bilfabrikken Wolseley i 1920, og bygde Wolseleys personbilmodell A9 på lisens fra 1922. Men med det store jordskjelvet og de påfølgende brannene i Tokyo året etter, ble både fabrikken og det den inneholdt fullstendig tilintetgjort.

Da fabrikken sto ferdig gjenreist i 1924 fikk den en større bestilling fra det japanske krigsministeriet på Wolseley

CP lastebiler. Etter fire år kom egne, USA-inspirerte konstruksjoner under den enklere merkebetegnelsen Sumida. Navnet var avledet fra den store elven Sumidagawa som renner gjennom Tokyo, mens produsentens navn ble endret til Automobile Industries Company. Snart etter ble det også innledet samarbeid med DAT, og i 1934 ble Sumidas og DATs produkter standardisert i Japan av Handels- og Industriministeriet.

### Lastebiler.

I 1936 kom Izusus første dieselmotor i produksjon, og året etter slo Automobile Industries Company seg sammen med Jidosha KK, som bl.a. bygde skip, til Tokyo Jidosha Kogyo. Et nytt anlegg ble åpnet i Kawasaki, noe som kom godt med under den store etterspørselen på militærbiler under 2. Verdenskrig, da Isuzu også skilte ut avleggeren Hino.



### Isuzu truck fra 1963

En av militærbilene ble videreutviklet til en sivil, dieseldrevet lastebil, TX 80, som ble grunnlaget for Isuzus fremgang etter krigen. I 1949 opphørte samarbeidet med DAT, som nå tok navnet Nissan, mens Tokyo Jidosha Kogyo adopterte navnet til produktene sine ved å kalle seg Isuzu Motor co. Ltd. TX-serien forble konsernets ryggrad gjennom 50-åra på lastebilsiden.



## Personbiler

I 1953 gikk Isuzu inn i et samarbeid med det engelske Rootes-konsernet, noe som førte til at Isuzu begynte å produsere Hillman Minx personbiler på lisens.



**Isuzu Hillman Minx Model PH10**

Selve karosseriene ble bygget hos Mitsubishi. Samarbeidet med Rootes var vellykket og mot slutten av tiåret kom Isuzu med de Hillman-inspirerte små lastebilene Elf og Elfin.



**Isuzu Belle special de luxe 1962**

Samarbeidet med Rootes varte til 1965, men Isuzus første egenkonstruerte personbil, Belle, så dagens lys allerede i 1961. Den kunne fåes med Minx-motor eller Isuzus egen bensin- eller dieselmotor. 30% av kundene valgte diesel. Året etter kom bilen med noe så fancy som lyssensorer for automatisk dimming av hovedlyset

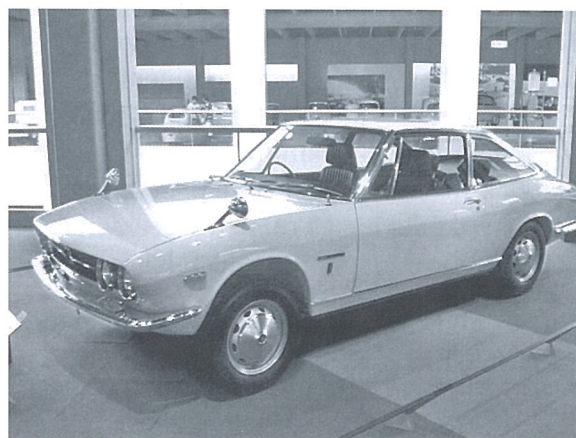
I 1963 kom den mindre personbilen Bellett som erstatning for Hillman Minx, og året etter ble Belle etterfulgt av Florian, som var designet av Ghia. Ghias Giorgetto Giugiaro sto også bak Isuzus neste nyhet, den sporty 117 Coupé. I 1970 nådde Isuzu en årsproduksjon på en million kjøretøyer av alle kategorier.



**Isuzu Bellett 1964. Denne modellen ble det solgt 6000 stk. av i Finland.**



**Isuzu Florian ble produsert mellom 68 og 83. Den var designet av Ghia og ble bl.a. solgt i Nederland og Finland.**



**Isuzu 117 Coupé designet av Giugiaro**

## Global spredning

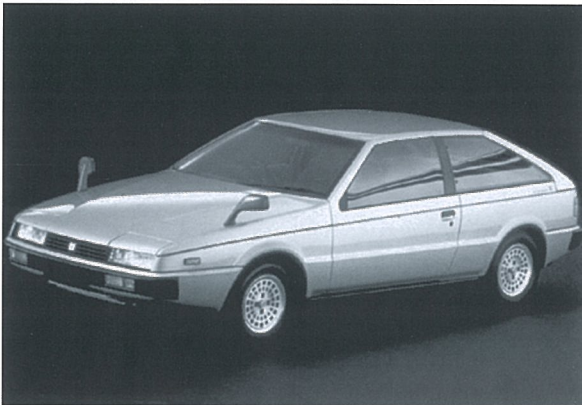
General Motors overtok 34% av eierskapet i Isuzu i 1971. De japanske lastebilene og pickupene ble etter dette også bygget som Chevrolet i USA, Bedford i England, og som Holden i Australia.

**Fortsetter s.30**



Og da personbilen Gemini etterfulgte Bellett i 1974 var den en japansk versjon av en av GMs "verdensbiler", også kjent som bl.a. Opel Kadett og Vauxhall Chevette. Isuzu-versjonen ble også bygget i Australia som Holden Gemini og i Sør-Korea som Daewoo Maepsi-Na.

I 1981 ble 117 Coupé oppdatert til den Giugiaro designede sportsbilen Piazza, hvis eksteriørmessige særpreg var et markant overheng i fronten.



**Isuzu Piazza 1981. Designet av Giugiaro. Denne modellen ble importert til Norge av Bergheim Auto i Drammen.**

Fire år senere kunne Piazza også fåes med turbo med intercooler og i cabrioletversjon. Samtidig kom Isuzu Aska, (solgt i Norge av Bergheim) Japans versjon av GMs neste "verdensbil" som på andre kontinenter het Chevrolet eller Vauxhall Cavalier, Opel Ascona og Holden Camira. Isuzus viktigste nyhet i 1981 var likevel at de gikk inn på 4WD-markedet med Trooper. Også denne fikk en tvillingbror gjennom Holden Kangaroo.

I dag er all produksjon av Isuzu personbiler lagt ned. SEF

### ***På besøk hos Lier Historielag.***

Søndag 23. august var Transporthistorisk Forening og en del andre buss og bileiere invitert til å stille ut gamle nyttekjøretøyer. Temaet var transport i Lier opp i gjennom tidene. Det var også billedutstilling og film om

temaet. De holder på å ta vare på gamle bygninger fra distriktet og har laget frukt, urte og blomsterhage så det er noe for en hver å se på. Alle som hadde med kjøretøyer ble servert kaffe og vafler på kafeen deres. Et hyggelig innslag. Vi fikk også utdelt Kulturminneåret medaljen fra Statens Vegvesen.



Det var 10 biler fra oss pluss Chevroleten til Utengen, en bondeblitz, en Chevrolet pick up, tre busser og en Chevrolet last fra Lierbussen. Det var et knallvær så det ble en fin dag. De TF medlemmene som stilte var:



Thorleif Snekkerhaugen med Opel Blitz  
Øystein Andersen og Gro med Volvo Bamse  
Sverre Hansen med Bedford J6  
Kåre Vestlund med Chevrolet Last  
Tom Christensen med International S-160  
Per E. Surlien med samboer Helle Volvo Viking  
Rolf Amundsen Volvo med FB88

**Fortsetter s.21**



# 6 biler som har besøkt Burud i sommer



Asle Wang  
Gamlebakken 28  
3046 DRAMMEN

**B** ØKONOMI  
ÉCONOMIQUE

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

# Veteranbil- og MC-bladet for folk flest



**NORSK MOTOR  
VETERAN**

10 nummer for  
**kun kr. 495,-**

Telefonbestilling: 22 58 54 48  
Nettbestilling: [abo-nmv@hm-media.no](mailto:abo-nmv@hm-media.no)



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**  
er: Asle Wang.  
Tlf.: 32 83 01 12  
E-post: [asle.wang@kvernelandbil.no](mailto:asle.wang@kvernelandbil.no)

SEND INN STOFF FØR 15. februar

