

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 5 - DESEMBER 2000 - 29. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



# Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972 - Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK  
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN  
Bankgiro 2200.07.28865

## I STYRET:

### Formann:

Kjell Ødegaard  
Loesmoenveien 50, 3300 HOKKSUND  
Tlf. 32 75 35 83

### Nestformann:

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

### Sekretær:

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

### Kasserer:

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

### Styremedlem I:

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

### Styremedlem II:

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

### Varamann:

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



### Forsidebildet:

Paul Weber Gellein's  
"Rosinante"  
Opprinnelig en Citroën 2CV 6  
fra 1985, men nå sterkt  
modifisert.

### Redaktør for dette nummer har vært:

Christian Christensen

## UTVALG:

### Teknisk/forsikrings-komite:

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

### Løpskomite:

Helge Vidar Skistad 32 87 47 10  
Leif Magne Nielsen 32 87 73 16  
Vidar Andersen 32 78 00 04  
Gunnar Kjemperud 32 78 09 81

### Arrangements-, utstillings- og markedskomite:

Roy Helge Hafslien 32 88 03 58  
Tore Fretheim 32 82 32 65  
Finn Bryhn 31 28 50 05  
Jan Sørli 32 89 11 95

### Jule- og festkomite:

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

### Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

### Valgkomite:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27  
Roy Helge Hafslien 32 88 03 58  
Rune Kolberg 32 78 40 56  
Tom Bryhn 32 89 05 98

## MOTORHISTORIKEREN:

### Redaksjonsmedarbeider:

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

### Redaktører i 2000 har vært:

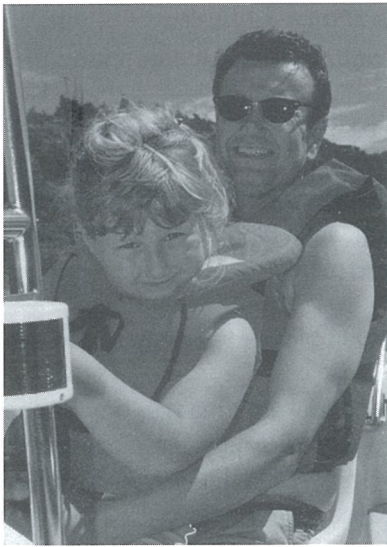
- **Februar:** Svein Erik Finnerud.
- **April:** Asle Wang.
- **Juni:** Erik Holde.
- **September:** Per-Erik Carlson.
- **Desember:** Christian Christensen.

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

*Vi må ha stoff til neste blad innen 15. januar*



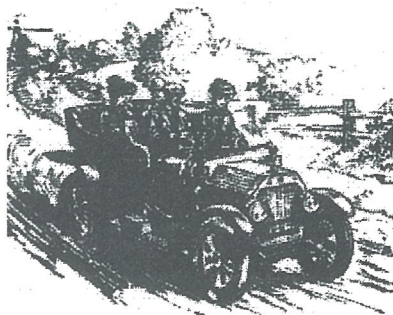
## Formannen har ordet:



Det er nå mer enn 10 år siden jeg sist skrev formannens ord, og jeg sier som Steinar, tiden går utrolig raskt. Hvor blir tiden av, hvorfor har ingen tid lenger? Hvorfor har så få tid til å gjøre en innsats i styre og komiteer i klubben? Hvorfor har ingen tid til å kjøre et løp lenger. Sammenhengende i 12 år nå har jeg vært i styret eller en komite i klubben, men jeg har egentlig ikke tid til det. Det er veldig behagelig å møte opp en gang i måneden for å la seg underholde, jeg forstår det, og det skal dere fremdeles få lov til. Men det jeg som formann må kunne forvente av dere, er et engasjement på hvordan klubben skal utvikle seg i årene fremover. Det er forskjell på å drive en klubb i dag enn for 28 år siden. I dag "konkurrerer" vi med et stort antall klubber og andre arrangement om oppmerksomheten. Jeg oppfatter det slik at de klubbene som er rene merkeklubber og som tillater noe avvik fra originalitet, har størst tilslutning, sammen med de noe mer sportslige klubbene.

Vi må for all del ikke sitte og mugne i vår egen garasje. Jeg vil ha medlemmene engasjert, og vil jobbe med dette på medlemsmøtene for å få til en god dialog. Vi må prøve å fornye oss noe ellers så ender det opp med at knapt nok løpskomiteen møter opp på et løp. Vi har sett trenden i mange at færre og færre nå møter opp på våre løpsarrangement, hva kan vi gjøre? Jeg tror vi neste år må konsentrere oss om et hovedarrangement og legge det vi kan av resurser i dette løpet. I tillegg får vi arrangere noen uformelle turer vår og høst. Medlemsmøtene vil bli som de er med lett blanding av lysbilder, foredrag, mas fra formann og uformell prat. Dersom medlemmene ønsker, vil jeg prøve å legge inn noen tekniske temaer. Problemstillingen er bare at 75% prosent av medlemsmassen har hørt dette før. Forgubbing er et problem alle klubber strir med. Hvor er de yngre som kunne være med å fornye klubben med nye engasjement? De sitter vel mest sannsynlig foran PC'en og surfer på nettet. Sa kommer det som pleier å komme på denne årstiden foruten jula og julestria. Nå har vel alle medlemmene satt inn bilen for vinteren, jekket opp bilen på bukker og funnet ut hva de skal gjøre i garasjen før neste sesong. Noen deler må få ny fornikling, motoren må få en overhaling, bankelyden skal bli borte til neste sesong. Alle har vi våre planer for neste sesong, og alle har vi våre drømmer, På tampen av dette året er det vel på sin plass å summere opp litt fra det som har skjedd. Vi tar det minst hyggelig først: Vi har igjen mistet en av vår grundere i klubben, Reidar Kristiansen sovnet stille inn i sommer. Det begynner å tynnes i rekken fra klubbens tidlige barndom. Våre løpsarrangement har vært dårlig besøkt, utstillingen i Drammenshallen ble godt arrangert med en ivrig dugnadsgjeng i spissen. Våre medlemsmøter har som vanlig hatt stort fram møte, og jeg føler vi på dette området er privilegert. Dette var nok suting for denne gang. På første møte i januar blir det sjekket om noen av medlemmene har lest dette.

Jeg vil til slutt ønske alle en god og fredfull jul med mye ribbe, surkål, poteter og polish.



**God jul!**  
**Kjell Ødegård**  
 Formann



#### Medlemsmøte 4. september 2000

Formannen ønsket ca. 50 medlemmer velkommen

2 stk. nye medlemmer innmeldt i dag. Vi er nå tilsammen 265 medlemmer.

Formannen redegjorde for tur til Eight Amcar Klubb som skal foregå 10/9 og oppfordret sa mange som mulig til å være med.

Materialforvalter Frode Holm har pusset opp materialrommet som klubben har leid på Tuverud. En jobb det står all mulig respekt av, og som han fikk en liten påskjønnelse for.

Formannen snakket en del om vanskeligheten med å få folk til å ta verv i styret og indre oppgaver i forbindelse med drift av klubben. Medlemsmøtet ble bedt om og ta en 10 min. tenkepause for så å komme med ideer. Det ble etter dette fremlagt en rekke forskjellige meninger og forslag som styret heretter må jobbe videre med.

Trykkinga av avisa er blitt 3500 kr dyrere. Noe må gjøres her også.

Asle Wang beklaget den lave interessen for det "Spesielle Løpet", men i løpet av kvelden ble det vel så mange at han valgte å gjennomføre.

Det ble også etter dette en diskusjon om hvordan vi heretter legger opp løp og aktiviteter da det etter manges oppfatning begynner å bli noe kjedelig med de tradisjonelle løpene. En mengde forslag kom frem som det også må jobbes med. Formannen mener vi har fått så mange innspill nå at det bør være mulig å komme fram med nye ideer etter hvert.

Valgkomiteen har fått alle kandidater på plass til styret og komiteer. Nå tar vi kaffepause med loddsalg.

Kjøp og salg.

Møtet avsluttet kl. 21.30.

#### GENERALFORSAMLINGEN. 2. OKTOBER 2000

- \* Formannen Steinar Ludvigsen ønsket 39. innskrevne M.H.K. medlemmer velkommen til årets generalforsamling. Dette var for øvrig det siste møtet Steinar Ludvigsen skal lede som formann "på en stund".
- \* For generalforsamlingen fortsatte ville Steinar Ludvigsen som formann takke noen personer for sin innsats. Det var Christian Christensen, Berit Thorbeck, Frode Holm og Kåre Johnsen.
- \* Så, tok ordstyrer Kåre Johnsen ordet og satte generalforsamlingen i gang ved å lese opp § 9 i klubbens lover.
- \* Sekretær Tom Bryhn leste opp årsberetningen. Det var en presisering fra kasserer Per Løken at i årsberetningen var 267 betalende medlemmer, samt en rettelse av punktet under redaktører. Her hadde sekretær skrevet A.I. Lund, riktig navn skal være Asle Wang. Beklager.
- \* Kasserer Per Løken redegjorde for sitt regnskap. Her ble det en reaksjon på at noen redaktører ikke hadde fått tilbakebetalt kontingenten. Dette er noe som ble vedtatt av styret i 1997. Det ble også diskutert om dette skulle tas inn under §9 pkt.5 Fastsettelse av medlemskontingenten. Dette blir en sak for neste styre.
- \* Kasserer Per Løken informerte om begrunnelsen om høyning av medlemskontingenten til kr. 250. (Forslag til generalforsamlingen). Begrunnelsen her la under lagerleie av vårt løpsmateriell antagelig ikke noe motorstopp, samt forøkning av trykking av klubbavisa. Det ble stemt: JA 28 NEI 6.
- \* Forslag fra Steinar Ludvigsen til generalforsamlingen om en fast redaktør. Ludvigsen mente at en fast redaktør med redaksjonsmedarbeidere ville endre, forbedre og gi klubbavisa et bredere innhold. Dette var ikke ment som direkte kritikk til naværende redaktører, de gjør tross alt en skikkelig innsats. Forslaget ble godt mottatt, men det ble også sagt at dette ikke var noen sak for generalforsamlingen. Steinar Ludvigsen overførte mandatet til redaksjonskomiteen. Dette for å la redaksjonsgutta gjøre sammensetningene, eller lage ett samarbeid. Men det ble stemt: JA 31 NEI 2  
BLANK 6
- \* Forslag nr. 2 fra Steinar Ludvigsen gjaldt §5 pkt. 1 at biler "skal ha en minste alder på 21 år". Her ble det diskutert frem og tilbake, og noen mente at dette var et bra forslag for å nå unge medlemmer. Dette med anke på deres kjøretøy under barn og ungdomstid. Det var også de som mente at da var det ikke noe vits i å kalle det en "gammelbil-klubb" ei heller å eie en gammelbil. Noen sa også at vi kanskje burde "åpne" oss litt og ikke være så gamle "si-rumpa". Det ble stemt: JA 26 NEI 9 BLANK 4



\* Deretter ble de som gikk ut av styret hedret med blomster og en nydelig plankett som takk for godt utført arbeide. Den sittende kasserer Per Løken ga mange lovord om hver enkelt person som hadde vært med i styret og takket for et godt samarbeide. ( Vi er velkomne tilbake ).

\* Generalforsamlingen ble avsluttet med kaffe og kaker.

\* Utlodning.

\* Den nye formannen Kjell Ødegård takket det gamle styret og den forrige formannen Steinar Ludvigsen for en ypperlig jobb.

Drammen, 2 oktober 2000 Sekretær Tom Bryhn.

### MHK's nye sammensetning er:

<b>Formann:</b>	Kjell Ødegård	
<b>Nestformann:</b>	Finn Torgersen	
<b>Sekretær:</b>	Bent Bryhn	
<b>Kasserer:</b>	Per Løken	1 år
<b>Styremedlemmer:</b>	Jan Roger Sand Olsen	1 år
	Tore Gustavsven	2 år
<b>Varamann:</b>	Bjørn Lund	
<b>Materialforvalter:</b>	Jan Ove Regstad	
<b>Redaksjonsmed.arb.:</b>	Paul Weber Gellein	1 år

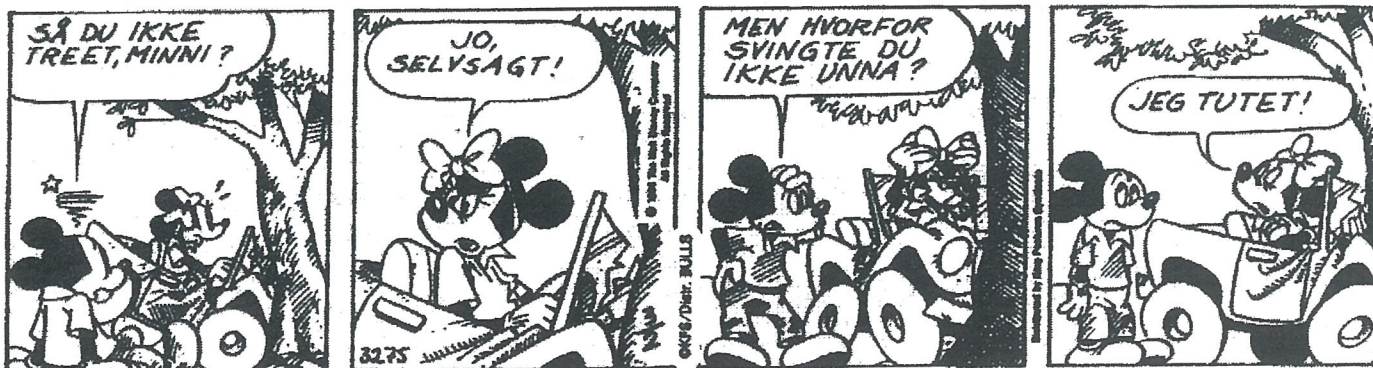
#### **Redaktører:**

Februar	Arnt Ivar Lund
April	Christian Christensen
Juni	Erik Holde
September	Kåre Johnsen
Desember	Jan Håkon Shetelig

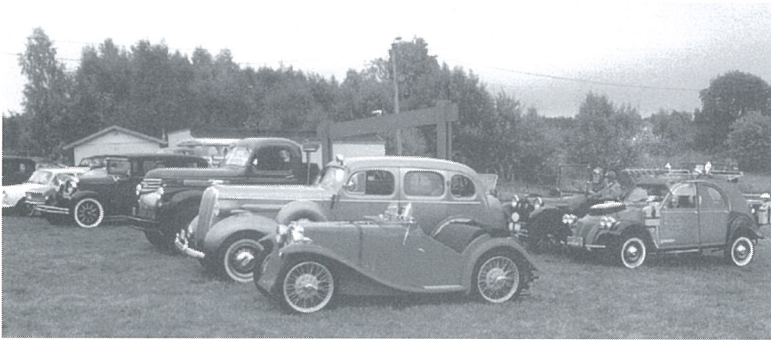
<b>Arr.komite:</b>	Roy Hafslien Tore Fridheim Finn Bryhn Jan Sørli
<b>Løpskomite:</b>	Helge Skistad Leif Magne Nielsen Vidar Andersen Gunnar Kjemperud
<b>Jule- og festkomite:</b>	Per Gran Henriksen Arnt Ivar Lund
<b>Tekn. komite:</b>	Fridgeir Normann Erik Holde Tor Stein Hella
<b>Revisorer:</b>	Kåre Johnsen Tore Hauge
<b>Valgkomite:</b>	Steinar Ludvigsen Roy Hafslien Rune Kolberg Tom Bryhn

Gjenvalg

## MIKKE



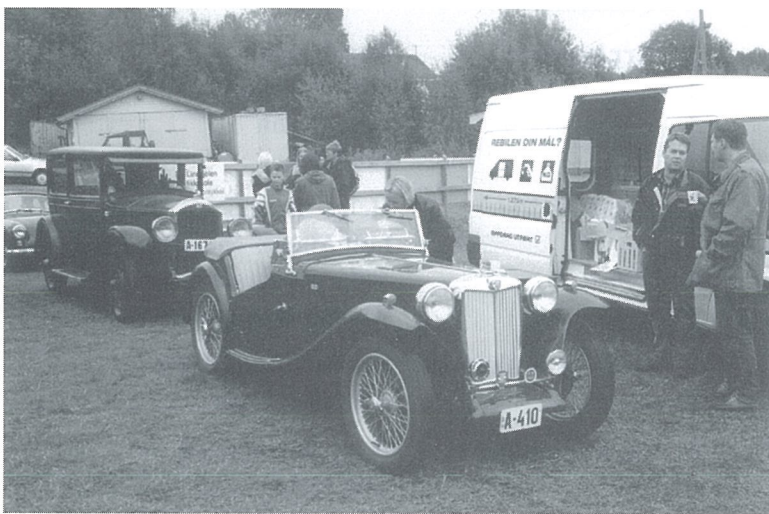
## Bilder fra "Det spesielle løpet 2000"



Noen av bilene før start.



Løpsleder med medhjelpere.



Flere deltagere ankommer arenaen.



Bæring/løping med sandsekker.



Også konebæring var med i oppgavene.



De helidige vinnere av førsteprisen.

## RESULTATLISTE "det spesielle løpet 2000"

1.	Erik Holde	1928 Nash	62p
2.	Leif Magne Nielsen	1968 BMW mc	76p
3.	Christian Christensen	1932 Buick	79p
4.	Tore Woldstad	1954 Volvo 385	81p
5.	Kåre Johnsen	1962 VW Bus	83p
6.	Ingar Evensen	1916 Dodge	83p
7.	Jan Sandholt	1935 Terraplane	85p
8.	Hans Petter Berg	1929 Ford	87p
9.	Bjørn Lund	1934 Chevrolet	89p
10.	Anton Kleven	1968 VW	89p
11.	Paul Weber Gellein	1970 Citroen	91p
12.	Reiulf Helgedal	1933 MG	106p
13.	Øyvind Sørby	1928 Buick	108p
14.	Jan Helgedal	1914 Trumbull	109p
15.	Kjell Ødegård	1937 Buick	110p
15.	Øistein Gregersen	1961 MG	110p
17.	Fridgeir Normann	1936 Buick	112p
18.	Leif Petersen	1968 Ford Cortina	114p
19.	Rune Kolberg	1955 Studebaker	119p
20.	Finn Torgersen	1946 MG TC	132p
21.	Steinar Ludvigsen	196? Fiat	140p
22.	Per-Erik Carlson	1947 Chevrolet	141p
23.	Ellen Thorbeck	1964 MG	149p

Under løpet var det spørsmål om folks innstilling til leverpostei. 83% synes det er godt, Bare Kåre Johnsen og Christian Christensen synes det er vondt. Interessant! Den samme Kåre Johnsen var forøvrig den eneste som klarte følgende gåte: Hvis du er tysk bonde er du sannsynligvis i besittelse av tre ting som heter akkurat det samme (på norsk). Svaret var: Mark. Videre forteller barna en del om sine fedre. Bare Øyvind Sørby og Kjell Ødegård får latterkrampe hvis deres håpefulle heller kaldt vann i buksa på dem. Ikke overraskende! Øvrige fedre blir sinna! Barna ga også uttrykk for deres fedres matgleder. Det verste disse gutta vet er lever, lutefisk, Nugatti, McDonalds-mat, suppe og poteter..... Det verste Steinar Ludvigsen vet er rogn. Har du smakt ælje-rogn Steinar?

Svar på spørsmålene: Hovedstaden i Texas = Austin. I 1940 het statsministeren Nygaardsvold, Jonas Fjeld heter egentlig Terje Jensen, Meningitt = hjernehinnebetennelse, Med Roxy Music forbinder vi Brian Ferry. Et fransk franc = ca kr 1,25. Walther = Chrysler, Norges østligste punkt = Hornøy. DaNang er en by i Vietnam, Pseudonymet Brynjolf Bjarne ble brukt av Henrik Ibsen. Hang Seng er en børsindeks. Thialf er en skøytearena. Ford Motor Company ble etablert i 1903. Leverpostei er både godt, sånn passe og vondt. Kanteføle er potet. Erik Dalheim tilhører Arbeiderpartiet. Carbonara er en pastarett. Jonny B. Goode ble opprinnelig fremført av Chuck Berry. Perlebåt er en blekksprut.

Dessverre sto antall deltagere på ingen måte i forhold til arbeidet med forberedelsene. Verre er det at bare 5-6 av klubbens medlemmer gadd å hjelpe til. All ære til dere! Dere andre kan tenke over det faktum at vi måtte bruke naboer, venner, slekt og små-unger for å gjennomføre arrangementet. Intet klubben kan være stolt av!!!!

ODDLEIF & ASLE





## Panorama Musikk

**Drammen A/S**

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

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

\* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

\* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

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

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

### Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Austadgangen 14, 3043 Drammen  
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

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

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 2001:

Helside kr. 1800,-  
Halvside " 1200,-  
Kvartside " 600,-  
1/8 side " 300,-

Annonseinnrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

### REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

### Motorhistorisk klubb - Drammen

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

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB  
- DRAMMEN  
Postboks 2193 Strømsø  
3003 Drammen

### RABATTAVTALER

#### FIRMA

#### RABATT

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

Listen oppdateres fortløpende.

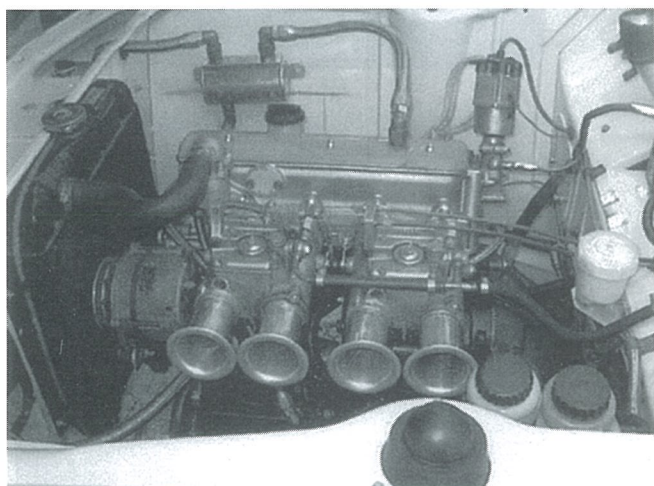


# Oslo Racing Festival



*Nydelige preparerte Minier fra 1965. Motoreffekt på ca 130 hk.*

Siste helga i juni gikk Oslo Racing Festival av stabelen i Oslos gater. Roy, Tom B. og jeg var på plass for å ta herligheten i nærmere ettersyn Billøp i byen er jo ikke akkurat hverdagskost her til lands. Arrangøren har nok ganske mye å lære før det blir et arr. med kvalitet på alle plan, men for all del, det gikk da på et vis til slutt. Det var rigget enorme tribuner, og banen var om- kranset av betongvegger, i alt 400 tusen tonn (ifølge arr.). Det er klart at det skulle ikke mye feil til før det ble enorme skader på bilene. Dette fikk vi etterhvert erfare. Historisk racing var nok rosina i pølsa for oss. Selv om det var mye grovt å se, som Porsche, Viper, Lotus, Ford GT 40, Venturi etc. Men gutta i HTTC kjørt så rått at vi ikke trodde det var mulig med gamle biler av typen Cortina Lotus, MINI, Mustang, Volvo, Anglia og Falcon. De passerte Mål/Start langsiden på fullt øs (ca 160 kmt), bremsa inn til 90 grader trengte venstre sving på 50 meters merket. Helt utrolig.



*1600 ccm BMW motor*



*Renault Alpin 1970 mod.*



Gutta kjørte 10 sek saktere pr runde enn de "verste" STTC bilene med Tommy Rustad i spissen. Speakeren forkynte at når starten gikk vokste det horn ut i gjennom panna på. gutta, en påstand han skal ha uimotsagt. Maken til show skal en lete lenge etter. Full fart fra start til mål, du må ikke tro at disse gutta sparte redskapen. Det gikk så plater og lakk spruta. Rått!!!!



*Bulka Cortina etter løpet, rå bil med ca 170 hk (Taket var det eneste som ikke var ødelagt)*

Depoet var oppe for alle skuelystne, dette ga en fin mulighet til å ta en liten titt på alle herlighetene. Prate litt med sjåførene og se på damene. "Apropos damer", noen hadde mer flaks enn andre. Se bare på unge Hafslien. Maken til dametekke. Dette hadde vært noe å ta med på tur i 600'n.

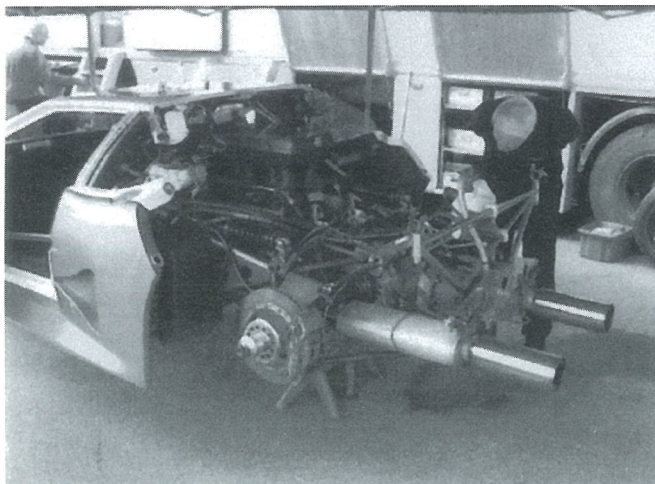


*Rå trellevogn.*

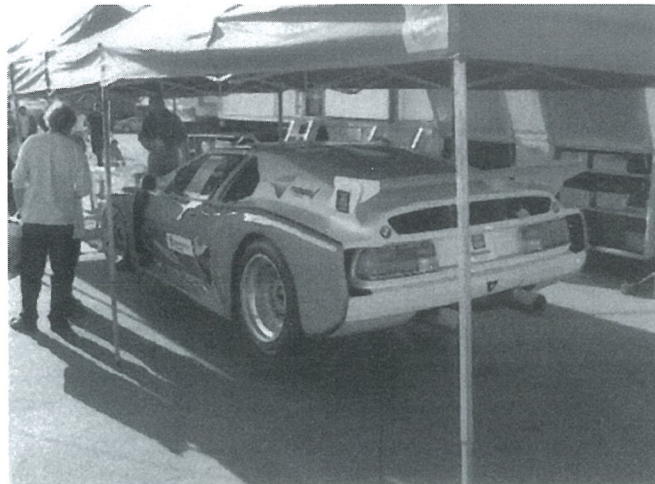


*Ford GT 40 lastes ut av transportbussen.*

Blir det mer løp av denne typen kan jeg anbefale en tur, mye fint å se og oppleve for pengene. Det ryktes forøvrig at Tom Bryhn har kjøpt inn en Cortina som skal rigges. Tom var hyppig gjest i depotet for å hente tips. Vi får se hva som kommer ut av det.



BMW M1 uten motorlokket på.



BMWn var en nytelse for øyet

Steinar Ludvigsen  
HTTC frelst

## Julenøtter :

Nedenfor finner du tekniske data på en bil, som det forelå planer om å importere til Norge på midten av 60-tallet. Kun noen få biler kom til landet, og ett eksemplar befinner seg faktisk i garasjen hos en person som har vært medlem i klubben i mange år. Hvilken bil dreier det seg om? Den som har svaret på januarmøtet, får en ekstra bolle eller et wienerbrød (fritt valg). Og til deg, Svein Erik: Ikke røp svaret med en gang !

## SPECIFIKATIONER

**Importer:** Darlow Motor Co., Tagensvej 70, København N.  
Fire-personers, to-dørs sedan, hækmotor. Motor: V-90° 4-cyl., topventilet, luftkølet. Boring 72 mm, slaglengde 54,5 mm, slagvolumen 887 ccm, kompressionsforhold 6,5:1, maksimaleffekt 27 hk (SAE-DIN) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 5,3 kgm ved 2400-2600 omdr/min. Litereffekt 32,9 hk/l.

**Transmissionssystem:** Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellom 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,73:1, 2,29:1, 1,39:1, 0,897:1, gulvgear. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,63:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

**Hjulophængning:** Forhjul i langsgående svingarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i skråtstillede triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere.

**Bremser:** Forhjul og baghjul: 200mm Simplex, totalt belægningsareal 560 cm<sup>2</sup>, flydende, selvjusterende bremsesko.

**Elektrisk anlegg:** 12 v, dynamo 160 watt, akkumulator 42 amp. timer.

**Mål, vægt:** Total længde 3330 mm, total bredde 1395 mm, total højde 1450 mm, akselafstand 2023 mm, sporvidde for 1144 mm, bag 1160 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 30 liter, oliesump rummer 2,8 liter. Egenvægt 675 kg. Effektvægt 24,1 kg/hk. Tophastighed 104 km/t. Venderadius 5,0 m. Udveksling i styretøj 17:1.

**Pris:** Kr. 9.746, .

**Særlige bemærkninger:** Nyttelast: 275 kg. Varme anlæg med benzinbrænder.

**Tekniske oplysninger:** Karburator: K.-123 A, elektrodeafstand 0,6- 0,7 mm, kontaktafstand 0,35- 0,45 mm, fortænding mærke M3 på remskive, ventilspillerum, indsgning: 0,08 mm, udblæsning: 0,10 mm ved kold motor, Dæktryk forhjul 18,5-21,5 p.s.i., baghjul 24-27 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,5 liter SAE 140 Hypoid.



Dette er en liten historie om motorsykkelhjulet "ÖWA" som jeg har hjemme på garasjeveggen, og som noen av leserne sikkert husker har vært avbildet i Motorhistorikeren før. Jeg håper med tiden jeg skal få restaurert det og montert det på en gammel sykkel jeg kjøpte på Ekeberg for noen år siden. Min far kjøpte det nytt i 1934, monterte det på en sykkel og sertifiserte den ved Aker politikammer på nummer C-6913, som det vil fremgå av vognkortet



nedenfor. Den gang kostet ÖWA-hjulet kompl. med bensintank, gaffelforsterkning og skjerm, kr. 125,- pluss ekstra kraftig "Björndäck Cord" og innerslange, kr. 10.-. Han kjørte til og fra arbeidet med ÖWA-hjulet i flere år. Motoren er en 2-taktsmotor som utvikler ved 3.500 omdreininger ca. 2 HK. Sylinderdiameteren er 51 m/m og slaglengden er 40 m/m som gir et sylindervolum på 82 cm<sup>3</sup>. Med full tank - 2,2 liter kan en kjøre ca. 14 mil. Hastigheten ligger mellom 30-45 km/timen. Etter noen år ble hjulet tatt av sykkelen og den ble bare stående. Jeg vet ikke riktig hvorfor. Som tenåring begynte jeg å interessere meg litt for denne rariteten. Jeg monterte den ikke tilbake på noen sykkel, men forsøkte å starte motoren ved å løpe etter hjulet. Dette var ikke særlig vellykket, men jeg kan huske jeg strevet med dette i

lange tider, Fikk bl.a. låne en mopedforgasser av en onkel og forsøkte den, men nei. En annen gang tok jeg ut spolene i magneten for å forsøke tørke den i mors stekeovn. Heller ikke det virket. En annen ting var smaken og lukten av det som ble stekt i ovnen etter dette!

*Christian*

Motor <del>sykkel</del> med kjennermerke <u>C-6913</u>	Årlig veiavgift . . . . . kr. _____
Eier: <u>Arvid Christensen</u>	Do. kontrollavgift . . . . . " _____
Erhverv: <u>riteksaffør</u>	Sum kr. _____
Bopel: <u>Arnestad, Volden i Ipfker</u>	Garanti:
Fabrikk: <u>Öwa</u>	<b>Dette kjøretøi regnes til gruppen</b>
Understellets nr.: <u>167639</u>	<b>"lette motorkjøretøier", i henhold</b>
Motorens nr.: <u>14069</u>	<b>til motorvognlovens forskrifter § 13.</b>
<b>Kjøretøiets bestemmelse:</b> (Personbefordring, privat, offentlig, lastevogn, varevogn, kombineret)	<i>Motor kjøretøiet godkjennes herved til bruk</i>
Overstellets art: <u>sykkel utpåkøretøier</u>	på alle veier, gater og plasser hvor motorvogntrafikk er tillatt
Vognens største bredde: _____	*) <del>tilgjengelig</del> _____
Bilens vekt (i driftsferdig stand med full bensintank og vanlig utstyr og med tyngste til vognen hørende karosseri) _____ kg.	*)-bare innen _____ by's grenser.
Lastens vekt: . . . . . <u>1 person</u>	<b>Aker Politikammer</b> den <u>30/10</u> 19 <u>34</u>
Total vekt . . . . . " _____	<i>Automobilavdelingen</i>
Herav på forhjul . . . . . " _____	<i>Surepott</i>
- " bakhjul . . . . . " _____	*) Det som ikke passer strykes.



## Normann Bilverksted

### Fridgeir og Geir Normann

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

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

## Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler  
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også  
mange fine  
dekaler til  
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

## Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen  
Tlf. 32 85 69 61

## Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt  
ved fremvisning av medlemskort



## GEITHUS TEXACOSTASJON

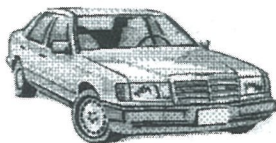
3360 GEITHUS  
TELEFON 32 78 03 30  
TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen.

Gode tilbud på dekk.

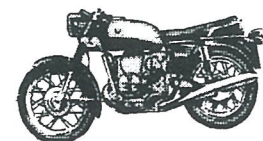
## Sandblåsing & lakkering



### Jon Andreassen

Biler, motorsykler  
&

landbruksredskap etc.



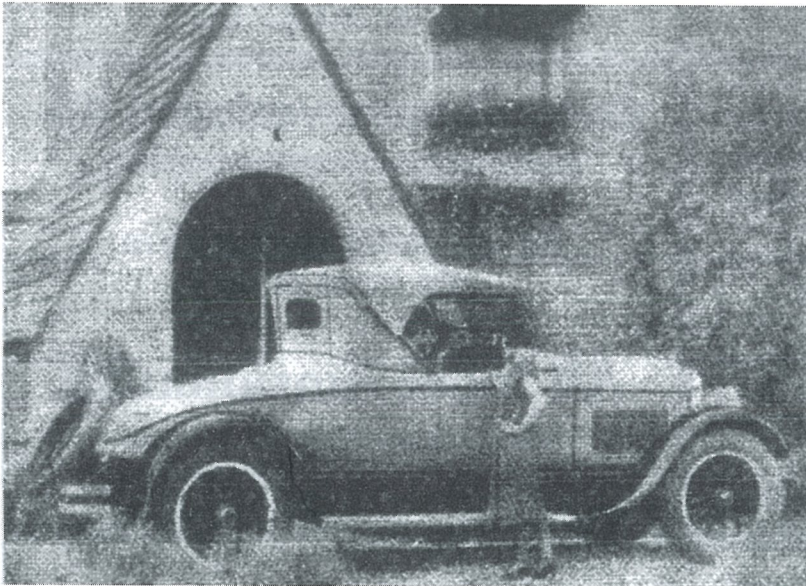
Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820  
Vikeveien 47, 3090 Hof



# Kvindens indflydelse paa autmobilenes konstruktion og utstyr

.... Hvad amerikanerne mener....

Det var engang, da en automobil saavidt begyndte at bli et brukbart apparat, som kanskje kunde komme litt til nytte. Det er knapt en menneskealder siden. Dengang var alle, baade mænd og kvinder, skjönt enige om at bilen ikke var noget leketøy for damer.



At haandtere en stor maskine med start-sveiv og andre tungvindte apparater var ikke noget arbeide for fine kvindehænder, og desuten levet vi endda i den tid, da mandfolk betragtet sig som forsynets repræsentanter, for hvem det var om at gjøre at skaane kvinden for alt som lignet legemlige anstrengelser. Alle fandt det i sin orden, at smukke damer sat vel anbragt i baksættet, mens deres herrer og mestere sat foran og arbeidet med rat og andre tunge redskaper, som skulde passes, lappet og pumpet ringer o. s. v. Det var for tungt arbeide for damerne. Saa kom en dag en mand og fandt op selvstarten. Der blev lavet gummiringer, som ikke længer mistet luften ved den mindste anledning. Og bilt-konstruktørerne opdaget at der kunde fabrikeres bremses, som virket godt uten at man behøver at bruke saa vældig kraft, og der hvor før en mand sat og traakket med tyksaaledede beksømstøvler, kan nu gjerne en dame med smaa høihælte sko greie hele biffen. Efterhaaden er da kvindens indflydelse paa bilens konstruktion og kanskje særlig paa dens utstyr, blit saa stor, at man gjerne kunde ofre mange spalter paa en diskussion om virkningene av den kvindelige invasjon paa bilens omraade. Det er ofte blitt bebreidet bilfabrikanterne, særlig amerikanske, at vognene deres lignet mandfolkdresser. Utenfra saa de likedan ut allesammen, baade i form og farver. Naar man nu tydelig merker en tendens i retning

av individualitet, er det sikkerlig resultatet av kvindelig indflydelse. For trods alt vi hører om damer som slavinder av moden, nærer enhver kvinde et sterkt ønske om at være noget for sig. Hr. Berg og hr. Steen, som bor ved siden av hinanden vil aldrig bry sig noget om det, om de tilfældigvis har faat dresser av samme stof og snit, men tænk bare om fru Steen skulde opdage, at hun igaar har kjøpt akkurat samme slags dragt som nabo-fru Berg. Man kan ta gift paa at hun aldrig vil bruke den og bytter den imorgen. Her har vi sikkert grunden til at nye bilmodeller er blit mere forskjellige av utseende. Der er rikere utvalg i former og farver, for ikke at tale om variationer i indvendig utstyr. Der er blit anderledes end det var, da mandfolks mekaniske smak var eneraadende ved kjøp av familiens bil. At indelukkede biler nu er blit saa langt mere almindelige skyldens sikkert ogsaa for en stor del kvindelig sans for og krav om indendørs hygge, krav som den aapne bil ikke kan tilfredsstille.

De som elsker frisk luft og ute-liv kan snakke saa meget de vil om solskin og frisk vind og de kan gjerne hancellere den lukkede bil og sammenligne den med en polstret celle, det forandrer allikevel det faktiske forhold, at nu fabrikeres snart 70 procent av bilerne som lukkede vogner. Man maa jo tilslut indrømme, at naar alt kommer til alt saa er der faa av den aapne vogns fordele, som den lukkede ikke har og mange av manglerne er den fri for.

I en lukket vogn kan damer, selv om de kjører selv, klæ sig i sin letteste somner-dragt, de kan rulle avsted ut i byen for at gjøre sine indkjøp, til velgjerenhetsarbeid eller andre møter og være sikre paa at komme frem like saa. rene og pene, som da de hoppet ind i vognen. Og om aftenen, til teater, dans eller selskap kommer man frem uten et eneste haar bragt i ulave og med et ansigt, som støv og vrind ikke har hat under behandling. En biltype, som i det sidste er kommet særlig paa moden, den saakaldte "Sedan-Limousine" har damerne mer end nogen æren av. Paa en "limousine" er som bekjendt chaufførsættet adskilt (med vindu) fra passagerenes rum i baksættet, paa en sedan er hele det indre rum i-ett. Den nævnte type er saadan indrettet, at skillet mellem førerplads og bakre del av vognen, kan fires ned og aapnes. Hvis fru en ønsker, kan hun kjøre selv, sænke skillevinduet ned og frit konversere sine passagerer. En anden gang kjører chaufføren, man



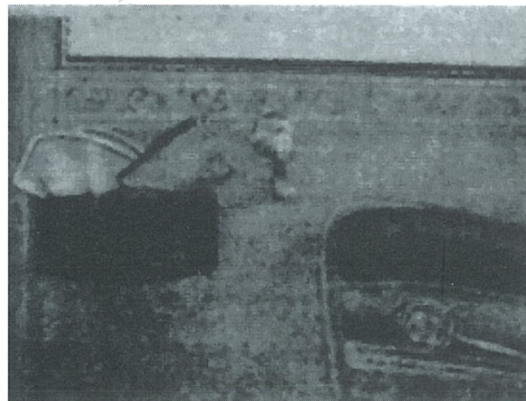
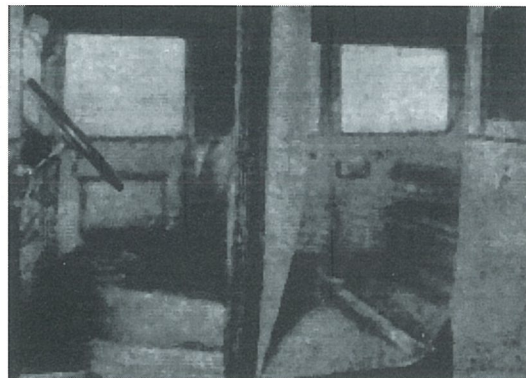
kan heise vinduet op og ha sit eget private rum bak. Naar fru en er fornøiet med bilen, behøver du aldrig bry dig om kritik fra nogen anden i familien. Husets herre kan nok gaa ut og se paa bil, naar den skal kjøpes og han kan kanske faa lov til at si, at "den bilen har jeg bestemt mig for." Men nogen endelig avgjørelse blir sjelden truffet uten kvindelig godkjendelse.



Enkelte greier sin bil selv

En bil gir ogsaa et litet indblik i eierens karakter. En kvinde med smak nøier sig ikke længer med det gamle utstyr indvendig i en bil. Selv naar hun kjører sætter hun pris paa vakre omgivelser, hvor hun kan befinde sig vel og hvile sig ut, naar hun er træt av landskapet omkring eller konversationen inde i bilen. Harmoniske farver og former sætter hun pris paa. Før krævet man ingen større utdannelse hos en mand som skulde sælge biler. Litt mekaniske kundskaper var alt. Nu maa en sælger gjennemgaa baade et og flere kurser for at fylde kravene. Han maa forstaa sig paa tøy og farver, silke og plysch og være litt av en værelse-dekorater, foruten motorekspert.

Kvindens sans for smaa vakre detalier og altslags nyttig litet tilbehør ..... man kan gerne kalde det luksus, gir sig utslag paa alle maater. Godt stoppede sæter og puter, indre belysning i vognen, bløte tæpper paa gulvet, fotposer, lommer og rum paa alle kanter til slør og briller, aviser og toilet-saker, hører snart med til utstyret. Varmeapparater, som før blev betragtet som bløttagtig snobberi er nu standandard utstyr for alle bedre lukkede vogner men ogsaa for aapne biler, lamper som lyser paa stigtrinet er opfundet av hensyn til damerne, og mange andre smaating kunde nævnes. Der er ikke saa særlig mange aar siden en kvindelig chauffør for første gang kjørte tvers over det amerikanske fastland. Reisen vakte opmerksomhet og nu kan man se at kvinderne er vaagnet op til bevidsthet om, at bilkjøring ikke nødvendigvis bare maa være en sport for mandfolk. Og man ser, at deres indflydelse allerede er stor. Den vil sikkert



Moderne utstyr i fruens bil

Sakset fra KNA's MOTORLIV 1925.

### Redaktørens kommentar:

På generalforsamlingen kom det inn et forslag om innføring av en fast redaktør og en redaksjonskomite, Forslaget ble godt mottatt, men det ble ogsaa sagt at dette ikke var noen sak for generalforsamlingen. Allikevel ble det stemt over forslaget som ble vedtatt med 31 for, 2 imot og 6 blank. Formannen overførte mandatet til redaksjonskomiteen, men det ble ikke valgt noen komite, bare 5 enkeltstående redaktører som tidligere. Det vil etter min mening si at vi enten fortsetter som før, eller så må vi velge en redaktør og en redaksjonskomite snart.??



# SENTRUM BILSKADE A/S

Tlf. 32 83 22 00

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax 32 89 31 31



Alt i oppretting og lakkering



## FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



## Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

**Norsk Motorveteran gir deg:**

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

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

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!  
Ring inn din bestilling nå.

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

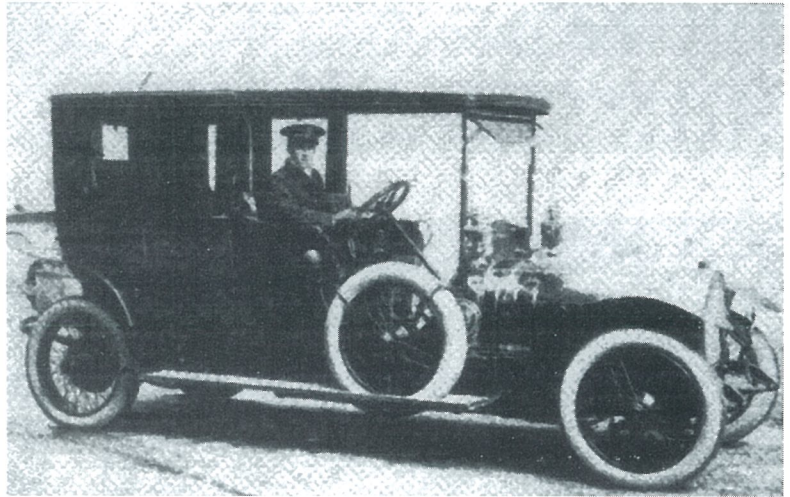


## Vørdsløs bilkjøring i Asker skal vi ha oss frabedt!

Landbruksforeningen griper inn

Litt nymotens. Bare 80 år gammelt. Men allikevel har så meget skjedd. Fire kjørebatter, midtrabatt, vikeplikt, blankklakk og vinterdekk, defroster og automatgir. Det er ingen grenser. Intet av dette var i herredstyrets tanker da de skjeggpyrvede medborgere med alvorlige miner talte meget og lenge om automobilens innføring i bygden. Året er 1907 / 08, og bilen kunne i gode stunder prestere 30 strake kilometre i times på gruslagt, slett vei så støvføyka sto!

Landbrukets menn og de folkevalgte fryktet det verste, og det hadde de god grunn til. Det var visst askerlegen Øystein Næss som var førsrt ute med kjøredoningen her bygden. Men det var jo til de sykes beste og et fremskritt. Men ellers fant Landbruksforeningen det nødvendig å ta et initiativ i november 1907. Folk hadde klaget. Det ble referert skriv "om hva man kunne gjøre for at hindre den uvørne automobilkjørsel, som vi nu plages af, og om det ikke skulde være verd at forsøge at venne hestene til automobiler ved at der fra Kristiania Automobilclub ble udsendt



Den første automobilen i Asker tilhørte trolig Frits Wedel-Jarlsberg, Skaugum. Hans engelske sjåfør Wickers ved rattet.



en automobil til visse tider for at kjøre for fremmøtte heste". "Bestyrelsen fandt sagen verd opmerksomhed og besluttet sagen forelagt på første møde." I Asker kommunes formannskap og herredstyre et halvt år etter, i juni 1908, våknet børingene for alvor. Herren til Skaugum, Frits Wedel-Jarlsberg fremmet søknad om å benytte bil til og fra sin bolig. Det ærede herredstyre knekte også den netten. Enstemmig ba det om amtets tillatelse til å forby automobilkjøring innen kommunens grenser "fra en time etter solnedgang og til en time før soloppgang i tiden 1. august til 1. juni". Forslaget ble fremmet av gårdbruker Gunder Hanvold og ble enstemmig godkjent. Man ville ha fred om natten!

Dette er en fortelling som er hentet fra "Askerbøringen i sorg og glede" av Karl Nilsen. Tegning av Otto Wiese. Boken kom ut i 1982.



## Søndagstur til EIGHT AMCARS CLUB på Sørum 2. mai i år



Mange fine biler å se i det fine været



Også en tidligere Drammen-klubb bil

## EKEBERGMARKEDET LØRDAG 16. SEPTEMBER 2000



Noen av de mange selgerne på Ekeberg en fin dag til tross for dårlig værmelding

# Kan hverdagsbilen bli et samleobjekt?

Sakset fra:  
norsk familie økonomi,  
nr 5 - 2000.

Svaret er et ubetinget ja - dersom du har en tidshorisont på en halv menneskealder og en genuin interesse av å stelle med - og vedlikeholde en bruktbil. Sett ut i fra en så lang tidshorisont, kjører vi alle rundt i samleobjekter. Om det er en Fiat Punto eller en Jaguar XJ spiller i utgangspunktet mindre rolle. Om 40-50 år er de begge hyggelige minner fra en svunnen tid - men verdien på disse "veteranene" vil i stor grad reflekteres av opprinnelig nypris og produksjons-volum.

## Fødte klassikere

Enkelte biler er et samleobjekt allerede fra første dag, men da snakker vi sjelden om hverdagsbiler etter norsk målestokk. Hvert eneste år dukker det opp helt spesielle modeller på de store internasjonale bilutstillingene. Italienske og franske bilfabrikker har til alle tider elsket å bygge spesial-modeller med karosserier fra verdenskjente bildesignerne som Bertone, Pininfarina, Guigiaro og Zagato. Men når utgangspunktet er Ferrari, Maserati, Lamborghini og Alfa har det lett for å bli kostbare kreasjoner. Men opp gjennom årene har også adskillige "familiebilen" dukket opp i spesialvarianter fra de italienske bilskredderne. Til og med Volvo. Å kjøpe en ny bil - årgang 2001 - med tanke på at den skal tjene både som en bil til daglig transport på norske veier, og være et interessant objekt om tretti til førti år er en spennende utfordring. Er det i det hele tatt mulig - eller er det smartere å satse på en attraktiv bil (som du tror på) fra '90- eller '80-tallet?

## Karosseritypen er avgjørende

Hva ville du helst kjøre rundt i - om du skulle ta deg en søndagstur med en strøken klassiker? En kabriolet eller en stasjonsvogn? De aller fleste vil nok velge den åpne bilen, noe som vi ser på prisbildet blant dagens klassikere. En Porsche 356 Coupe fra

perioden 1957 til 1965 koster fra hundre- til tohundretusen kroner i Norge, avhengig av tilstand. En kabriolet koster det dobbelte - eller mer! Hva tror du er mest verdifullt i Norge om noen år: en Renault 19 Cabriolet produsert hos Karmann i Tyskland med kraftig motor og skinninteriør (det finnes en håndfull biler her i landet), eller en standardmodell med tre dører, liten motor og beskjeden komfort? Men å kategorisk avvise tradisjonelle familiebiler er selvsagt helt feil. Det er viktig å ha et realistisk bilde av en mulig prisutvikling. Vi ser at f.eks Ford Taunus -modeller fra '60-tallet tiltrekker seg stor interesse i spesielle miljøer, og VW Bobler er nå en kultbil i de fleste land. Volvo PV har i mange år hatt sin egen klubb og klassiske amerikanske biler har vært "in" i Norge gjennom flere ti-år.

## Det uvanlige vinner

De sjeldne samlerobjektene fra store bilfabrikker er modeller som ikke slo an blant publikum, eller rett og slett ble en fiasko da de kom på markedet. Det betyr at om du skal kjøpe deg en ny bil i dag med tanke på at den skal bli et samleobjekt, må du velge en bil ingen andre vil ha. Det krever, etter mitt skjønn, både stor selvtilitt og en stor porsjon is i magen. Uansett hvilken bil man kjøper ny i Norge, koster den mange penger - og de fleste nordmenn er faktisk både stolte av bilen og opptatt av hva naboen mener. Et tilbakeblikk gjennom de siste tyve-tretti årene minner oss om biler som Ford Edsel, NSU Ro80, Citroën SM, Fiat 130 og Opel Monza. Hadde du kjøpt en av disse familiebilene for 10-15 år siden hadde du definitivt kunnet innkassere en hyggelig gevinst om den ble solgt i dag. Det ville du også ha gjort om bilen hadde vært en Renault Dauphine eller Opel Kadett Coupe. men både salgssum og fortjeneste ville vært lavere. Et blikk på det norske nybilmarkedet høsten 2000 avslører

en og annen fremtidig klassiker - selv om vi nok må medgi at det er langt mellom godbitene.

## Rimelige alternativer finnes

Som sagt, kabrioletene er vinnere. Alt fra VW Golf og Peugeot 306 (som er designet av - og bygges hos Pininfarina i Italia) til mer eksklusive modeller som Volvo V70, Mercedes Benz CLK og Saab 9.3. Alt som heter sportsvogner er selvsagt attraktivt. En Ferrari 360 til halvannen million kroner vil få folk til å snu seg - hver eneste dag fra i morgen til det neste århundre. Den steilende Ferrari-hesten er nok de fleste menns hemmelige drøm! Men det finnes rimeligere alternativer. Både Lotus Elise, Toyota MR2 og Mazda MX5 er u dødelige roadstere til nypriser de aller fleste kan make. Blant de lukkede kupeene finnes utmerkede objekter i biler som Fiat Coupe, Ford Puma og Audi TT. Hittil har vi nevnt nye bilmodeller for spesielt interesserte. Finnes det noen familiebiler der ute som man kan kjøpe nå - og ha resten av livet? Svaret er to-delt. Kvalitetsmessig vil nok de aller fleste av dagens biler kunne holde i flere ti-år med godt stell. Om det ville være bryet verdt er en annen sak. Kanskje ville jeg kjøpt meg en Rover 75, en Ford Ka, en Honda Integra R, Lancia Kappa eller en Subaru Impreza Turbo. Dette vil med stor sikkerhet være sjeldne biler om 30 år. Når så du sist en Lancia Beta, en Rover 3500, en Honda 5800 eller en Ford Capri fra syttitallet...

## Vedlikehold og restaurering koster

Hovedproblemet med å ivareta og samle på klassiske biler er vedlikeholds-kostnadene. Eksempelvis er deler til VW Boble rimelige og tilgjengelig i et stort antall. mens det skal liten fantasi til for å forstå at en Mercedes Benz fra tidlig '70-tall er kostbar å reparere. Imidlertid endrer bildet seg

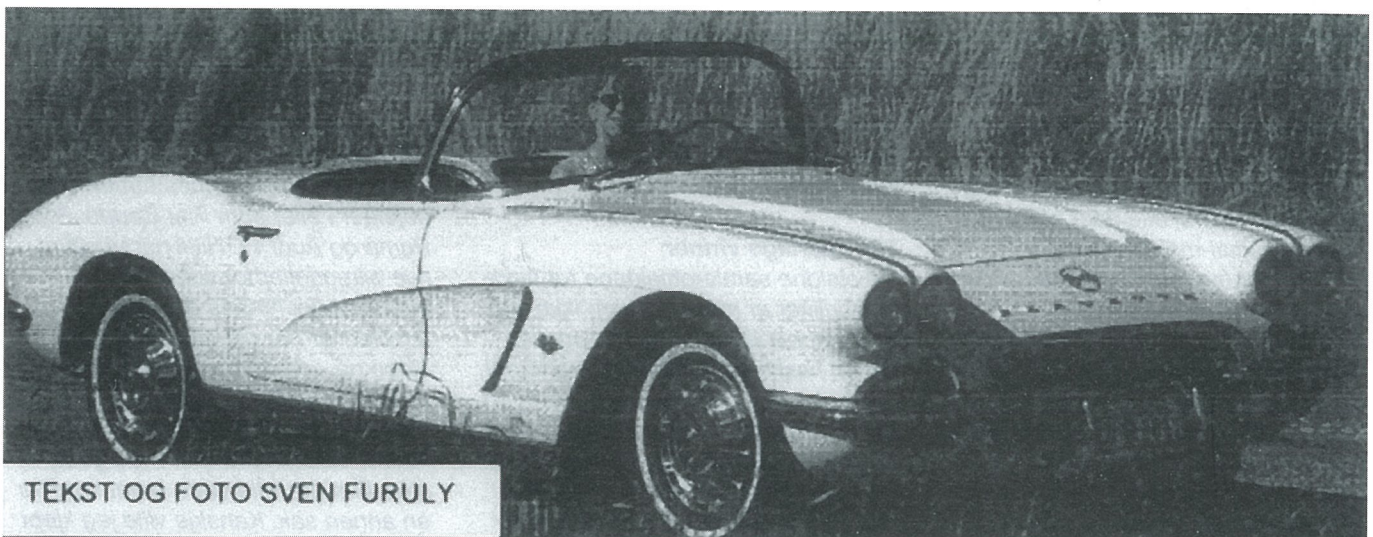


straks man skal begynne å restaurere en gammel klassiker. Rustsveising, karosseriarbeid og lakkering koster like mye på en "rimelig" klassiker som en sjelden juvel. Derfor overlever langt færre "hverdagsslitere" til tross for at de er produsert i enorme antall - sammenliknet med rendyrkede "rasedyr". Dette er en faktum ikke minst filmbransjen sliter med når det skal gjøres filmopptak "fra gamle dager". Rekvissitter i form av tidsriktige biler er ofte nødvendig - og da kan det være vanskelig å skaffe til veie en Moskvich, Volga eller Ford Anglia. Det er ikke alltid det passer helt med Jaguar, Porsche og Cadillac! Skulle jeg selv velge en bil som kan brukes i hverdagen (i realiteten som en nummer to bil) og samtidig være et fremtidig samleobjekt, ville jeg satset på en bil som i dag er ca 15 år gammel. For det første ser man allerede nå hvilke av disse bilene som har et interessant

*Klassiske biler regnes av mange som både spennende og gunstige investeringsobjekter. Dagens hverdagsbiler blir morgendagens klassikere. Er det mulig å kombinere daglig transport med en investering for fremtiden?*

latterlig lavt priset, og starter på kr 30.000.- Atskillig dyrere er en 924 Turbo eller Camera GT, men de er til gjengjeld så sjeldne at kan man gjøre sitt livs kjøp! Audi Quattro Coupe er en "bombe" med sine 200 hk fra 1983, og koster omtrent det samme som en ny Golf (med minste motor). En Jaguar XJ6 fra samme tid tilbyr samme luksussfølelse som dagens modell - ca en halv million kroner rimeligere. Går vi litt lenger tilbake i tid, kommer vi ikke utenom de legendariske BMW-coupeene fra syttitallet, Saab 99 Turbo og Volvo 1800ES. For ikke å glemme

den importeres til Norge på gunstige vilkår. Man skal imidlertid være oppmerksom på at disse bilene ikke tillates brukt som ordinære "hverdagsbiler". Vi kjenner til flere eksempler der misunnelige naboer har meldt fra til tollvesenet om utstrakt bruk av en "veteranbil" - og resultatet har vært en frisk ekstraregning. Entusiastene treffes gjennom hele sesongen, det er møter og klubbøl i inn-og utland. Aktive eiere kan nesten bruke all fritid på å treffe likesinnede. Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber har oversikt over alle



TEKST OG FOTO SVEN FURULY

**Chevrolet Corvette har sine «liebhavere» over hele landet, og mange av de fineste eksemplarene er fortsatt urestaurerte.**

potensial, mange av de aktuelle bilene er fortsatt i brukbar original stand (selv om de nå begynner å trenge omfattende vedlikehold) og prisene er på det laveste i den aktuelle bilens livsløp. Etter noen år begynner imidlertid prisene raskt å stige.

#### Egne preferanser avgjør

Maserati Biturbo fra 1984 med plass til fem personer og hurtighet som en sportsvogn kan kjøpes for ca hundre tusen. Porsche 924 og Porsche 944 er

muskelbiler som Pontiac Trans Am, Chevrolet Corvette og Ford Mustang.

#### 30 års grensen

Straks en bilmodell fyller tretti år kan



merkeklubber som finnes i Norge, og kan kontaktes på telefon/telefaks 22 67 07 95.

Et lite råd helt til slutt: Sats på en bil du virkelig liker selv. Det spiller ingen rolle hva andre mener om saken. Å kjøre med samme bil en halv mannsalder blir som et kjærlighetsforhold. Når alt går på tverke føler man håpløsheten, men når solen skinner er parforholdet vidunderlig...

# KALSVOGNA TURBILSERVICE

**. . . et komplett valg**

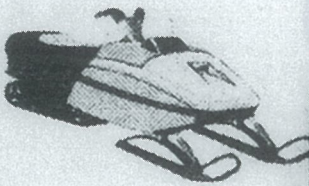
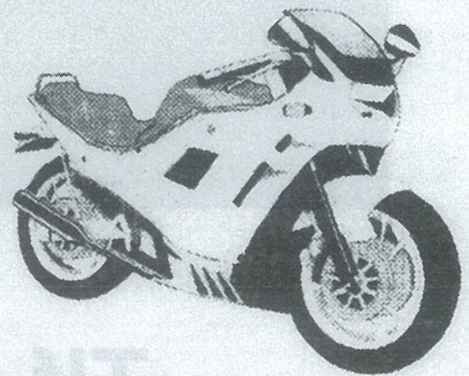
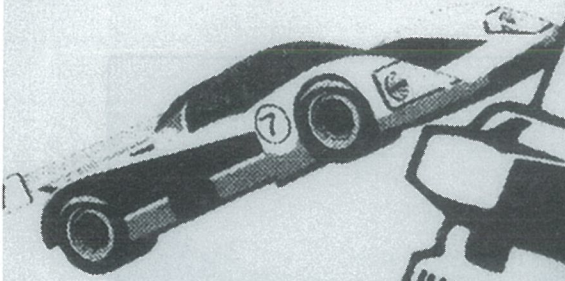
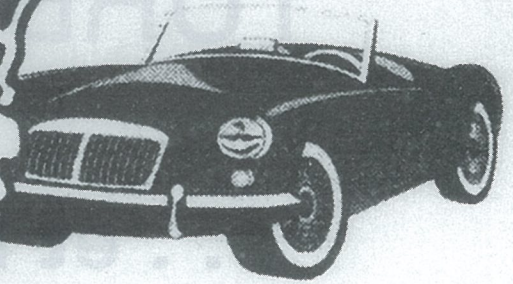


**Tlf. 944 48 800**

**Tlf. 920 81 806**



# PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE



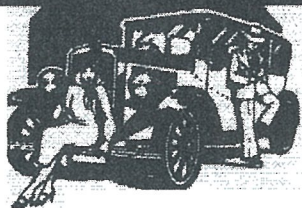
## Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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



## Kjøp og Salg



### Til salgs:

Motorsykkel **BSA Lightning 650 ccm 1970**,  
ny i Norge. Overhelt motor, speedometer, turteller,  
elektro - tenning, ny sal, nye dekk, nye forgassere.  
Kr. 40.000, .  
Tlf. 32 79 33 40 - 917 15 747

### Vinter og Helårslagring

#### Bil - MC - Campingvogner - Båt

Adr. : Tuverud gård, Lier  
v/ Helge Heen  
Tlf. : 32 84 18 44

**Volvo Amazon 1965** mod. til salgs.  
EU-godkjent sommeren 1999.  
Kjørt ca. 180 000 km.  
Tlf. : 32 83 44 66



**Puch** motorsykkel 1955  
mod. 175 SV (S) til salgs.  
Tlf. : 32 87 52 10



Generator med vannpumpe  
(Delco-Remy, model 955H) til  
**Buick 1931** selges til selv-  
kost: Kr. 650,-. Tlf: 66783597

### Rosinante - en 2CV i forvandling

Fordi jeg er glad over dette bladets forside. Fordi jeg er glad for at Rosinante - tross ung alder - har fått være med i noen løp og flere turer, ser jeg det som en naturlig følge å berette ørlite om bilen. Slik at dere som undres, kanskje kan undres litt mindre? Ikke for å unnskyldte meg. Men som forklaring.

Citroen 2CV har gjennom sine 42 år og liv på jorden vært så og si uforandret. Derfor kan Rosinante i en alder av snart 16 år, kosmetisk fremstå som en skjult moden kvinne på de 30.

Jeg skal ikke trette leseren altfor mye, la meg bare nevne i korte trekk:

- \* Sveiset igjen tredje sidevindu. I den detalj identisk 1964 mod. Tredje sidevindu kom i 1965.
- \* Panseret er fra 1958. Med hjulbrenn, kopi av 2CV Sahara 4x4 fra samme år.
- \* Støtfanger foran, fra 2CV Sahara 4x4, 1960.
- \* Oppskjærte bakskjerm, kopi 2CV Sahara 4x4 fra samme tidsrom.
- \* Hjulfelger er fra 1973. \* Felglokk er fra 1967. \* Metall lyktheus, fra før April 1976. ( etter det kom plasthus )
- \* En-eket ratt fra 1969. \* Instrumentpanel fra 1962 \* Kassa bak, *Anderompa*, produksjonsstart 1962.
- \* Motoren, 602 ccm, er uforandret siden 1974.

Legger jeg disse årstall sammen og plusser på modellåret -85, så er Rosinante en sammensatt "1967 modell". Gudbedre. VISST UTEN BETYDNING. Men det forteller på sitt vis at en 85-modell kan skapes i gamle spor. Gamle, kjære 2CV-spor.

At hun ellers er fullverdig campinginnredet med bl.a innlagt vann og kjøleskap, får bli et annet kapittel. Samt sommerkjørte 170 000 km. Dette var kun ment som en mulig forklaring (?) på hvorfor de som sa ja til henne, på løp, gjorde det.

\* 2C-Vennlig hilsen  
Paul Weber Gellein.



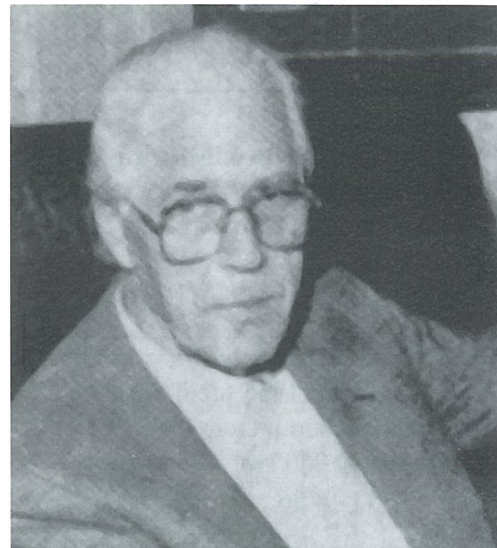
## Hallingdalsløpet 2000

Med årets Hallingdalslep kunne Hallingdal Veteranklubb feire sitt 20 års jubileum. Løpet gikk lørdag 17. juni. Det var hele 30 biler som stilte til start ved Gol Samfunnshus. I fint sommervær var det et fint skue med alle de elegante veteranbilene samlet til start.



### Høytidlighet.

Like før start ba formannen i Hallingdal Veteranklubb, Egil Bråten om ordet. Han utropte Hans Øye til klubbens første æresmedlem. Hans Øye har i alle år vært sentral i Klubbens virksomhet. Ja, han har virkelig nedlagt et stort arbeid for klubben. Hans Øye fikk også et gedigent håndmalt fat som synlig bevis for denne utnevningen.



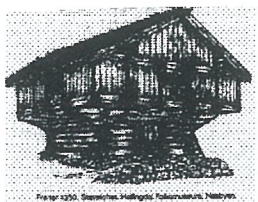
Arrangementskomiteen hadde planlagt løpet ut fra Gol, så etter 5 poster endte løpet i Skurdalen. Ved start fikk alle en omtale av bilen og ønske om god tur fra dagens speker - Hans Øye! Vi ble prøvd i pilkast, skruer og mutre, diameteren på et ratt, størrelser på skiftenøkler og kjøreferdighet. I det fine sommerværet tok alle seg fram til postene og opp til Skurdal kirke.

For de som ønsket det, gikk turen videre til Dagali Hotell. Der ventet jubileumsmiddag, premieutdeling, dans og sosialt samvær. De fleste overnattet, og neste dag kunne vi kjøre hjem i et litt grått og fuktig sommervær. Arrangementskomiteen kan med det tenke tilbake på et godt gjennomført jubileumsløp.



Deltagere

Motorproblemer?



## RESULTATLISTE

## Hallingdalsløpet 2000

Hallingdal Veteranvognklubb

Lørdag 17. juni 2000



<i>Plass</i>	<i>Mod</i>	<i>Reg.nr.</i>	<i>Merke</i>	<i>Deltager</i>	<i>Adresse</i>	<i>Poeng</i>
1	1956	E-2206	Mercedes 220s conv	Terje Fuglhaug	Aurdal	50
1	1946	A-410	MG Tc	Finn Torgersen	Krokstadelva	50
2	1954	T-106	Ford Zephyr conv.	Arne Öystein Gladhus	3550 Gol	47
3	1957	F-11730	Aarszawa	Halvor Lesteberg	Nore	42
4	1933	DD 52706	Ford Model B V8	Helge Svarteberg	3580 Geilo	41
5	1964	E-24304	Ford Taunus 12m	Odd Erland Kvannefoss	Valdres	39
5	1957	E-32136	Austin A 35 Pickup	Hans Hansebråten	Valdres	39
6	1930	T-259	Ford Model A m/gen	Ole Stensgård	3550 Gol	38
6	1935	C-2831	Terraplane	Jan Sandholt	Krokstadelva	38
7	1960	F-26160	MGA Roaster	Öivind Sagabråten	3560 Hemsedal	36
7	1968	F-90982	Saab 96	Knut K. Bakken	3550 Gol	36
8	1966	F-14010	Ford Cortina	Lars Pukerud	3580 Geilo	34
9	1964	F-35337	Austin A 40 Futura	Leif Magne Nilsen	Valdres	33
10	1928	E-940	Dodge Victory Six	Egil Bråten	3550 Gol	32
10	1970	F-94654	Opel Kadett stv.	Lars Bakkeplass	Dagali	32
11	1951	F-8766	Opel Olympia	Ole Guttorm Viko	3550 Gol	31
11	1930	C-81	Buick	Knut Arne Svang	3550 Gol	31
12	1953	F-9683	Opel Olympia	Jan Haugen	3579 Torpo	28
12	1920	KB10300	Citröen	Magne Skredderberget	3550 Gol	28
13	1961	21-03-61	Ford Anglia	Thor Bråten	3540 Nesbyen	27
13	1959	F-36741	Volvo Duett	Magne Øen	3577 Hovet	27
13	1959	F-34735	Bedford Lastebil	Engebret Turhus	3550 Gol	27
14	1929	A-8340	Chevrolet	Ove Sørensen	0679 Oslo	26
15	1961	C-6337	Cadillac	Arne Rese	3550 Gol	25
18	1957	KB17420	Mercedes Lastebil	Knut L Tragethoen	3580 Geilo	24
17	1938	F-30185	Dodge Buss	Arne Moslåtten	3579 Torpo	22
18	1960	E-27009	VW 1200	Arvid Langedrag	Valdres	21
19	1952	F-11892	Buick super Riviera	Thorleif Disen	3576 Hol	18
19	1924	C-1924	Ford Model T	Øyvind Gladhus	3550 Gol	18
20	1962	F-19062	VW 1200	Bjørn Ivar Knaldre	3550 Gol	16



## THORLEIF BRØTO TIL MINNE....

VI FIKK DEN TRISTE MELDINGEN I SOMMER:

THORLEIF BRØTO VAR GÅTT BORT DEN 15. JULI ETTER ET LENGRE SYKELEIE. HAN BLE 72 ÅR. THORLEIF VAR GOD Å TY TIL NÅR DET OPPSTO PROBLEMER MED DE GAMLE BILENE. HAN VAR BILMEKANIKER AV YRKE - AV DEN GAMLE SORTEN.

OPPLÆRT PÅ EIDSGÅRD AUTO, HVOR HAN ARBEIDET FRAM TIL 1957. DA OVERTOK HAN GÅRDSBRUKET I HERAD, ANSKAFFET TRAKTOR MED UTSTYR OG DREV ENDEL MED LEIEKJØRING MED DENNE.

PÅ 60 TALLET BLE HAN SERVISEMANN FOR HUSQVARNA, NOE HAN DREV MED SÅ LENGE HAN KUNNE.

3 VETERANER HAR HAN RESTAURERT. DEN FØRSTE VAR EN 1928 DURANT, 2 SETER. DERNEST EN BUICK 1930 STANDARD, LUKKET. SÅ TIL SLUTT EN MERCEDES 170. DET VAR HELST DURANTEN HAN KJØRTE MED. HAN VAR EN MEGET IVRIG LØPSDELTAKER. MEN THORLEIF

HADDE EN MEGET STOR INTERESSE TIL : NEMLIG FRIMERKER OG POSTSTEMPLER. HAN FORSKET ENDEL PÅ POSTSTEMPLENE FOR Å FINNE UT I HVILKE TIDSROM DE HAR VÆRT I BRUK. INITIALENE TB I KATALOGENE STÅR FOR THORLEIF BRØTO.

PÅ VEGNE AV KLUBBEN OG DENS MEDLEMMER LYSER JEG FRED OVER THORLEIFS MINNE., OG LAR TANKENE GÅ TIL DE ETTERLATTE.

HAN ØYE



### Medlemsmøte tirsdag 5. sept. på Glitrehaug

Det var 17 framømte da formannen ønsket velkommen.

Etter å ha sett på en fin Chevrolet -31 gikk vi inn for å holde møte, og dette ble drøftet:

\*LMK - forsikringene og medlemskap i klubben, etter en oversikt fra LMK viser det seg at endel med forsikring ikke er medlemmer.

\*LMK har et skandinavisk samarbeid rundt annonsering av ting vi er opptatt av. Denne er gratis for privatpersoner idet LMK betaler.

\*Det framkom en ide om å søke kulturmidler

\*En kort gjennomgang av årets Hallingdalsløp. Vellykket, og et lite overskudd.

\*Gol-dagene har en avtale om 2000 kr i honorar for å stille opp med biler. Pengene er ikke på konto ennå.

NB! Ved neste års deltagelse ønsker ikke klubben å delta m/ pizzabespisning som trekkes fra beløpet.

\*12 rette ble denne gang vunnet av Ole Stensgård - som får det ærefulle verv å lage neste omgang.

\*Oktobermøtet vil bli holdt som et garasjebesøk m/ noe attåt.

\*Kaffe og kaker (+ rundstykke til diabetiker)

\*Endel snakk rundt mulige kjøp og salg av veteranbiler.

Adresse: K.K. Bakken, Hemsedalsvn. 78

### Medlemsmøte tirsdag 3. okt. kl 1900

Vi var 21 til stede.

Saker:

**LMK-forsikring.** Magne Skredderberget orienterte om forsikringer i IF...

Kaskoforsikring av ferdigrestaurerte biler ga de beste betingelser. Det kreves en godkjenning m/ ca 12 bilder, brannslukningsapp. og hovedbryter.

Det finnes også en restaureringsforsikring. Denne er rimelig - også her bilder.

Tilslutt en forsikring for nesten ferdige biler - dvs. m/skilter. Denne er utvidet med ansvar.

**Hallingdalsløpet** for neste år kan trolig gå 17. juni, det arbeides for å få løpet inn i LMK oversikten.

**Utstyr.** Det var enighet om å kjøpe inn en løftebukk (?) til vel 3000 kr. Ellers er det 2 hengere i klubben - disse er i dårlig forfatning.

**Ole Stensgård** prøver å arkivere bladene som klubben får.

**12 rette** ble arrangert v/ Ole Stensgård. Jan Erik vant denne omgangen.

**Møtelokale** ved skolen kan heldigvis holde fram.

**Video** - ble vist til slutt.

Bl.a. fra Golsdagene.



TB ref.



## Stora Bilboken

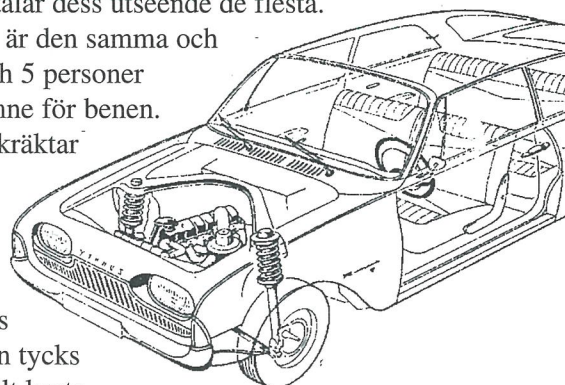
Disse bøkene, skrevet av Ingemar Wretman og utgitt av "Förlaget Bilbokenö, kom ut i årene 1951 til 1975, og inneholdt stoff om de aller fleste bilmodellene som var tilgjengelige det aktuelle året. Slik presenterer Wretman selv innholdsfortegnelsen i 1961-utgaven:

**'Bilder, beskrivninger og tekniske data, även toppfart, bensinförbrukning, pris och omdöme för praktiskt taget alla de personbilmärken från hela världen, som tillverkas 1961. De bruks- och sportvagnar, som säljas i Sverige 1961, behandlas särskilt utförligt i fråga om kvalitetsbedömning, vägegenskaper, rymlighet, hur fort de tål att köras och annat sådant, som kan vara till ledning vid bilval'.**

Jeg har helt siden barnsben vært svært opptatt av disse bøkene, og det var alltid en høytidsstund når jeg kom over en årgang jeg ikke hadde sett før. I slike tilfelle kunne taket ramle ned uten at det ble registrert, så lenge jakten på data om hittil ukjente bilmodeller foregikk. Hoveddelen av boken omhandler de mest vanlige bilmodellene, og selvsagt er det modellene som ble solgt i størst antall på det svenske markedet som får bredest omtale. De bakre sidene gir en kort omtale av mer "udda märken" har du forresten hørt om den kinesiske bilen **Song Feng**" eller den argentinske **Gracelia**? Ikke akkurat biler du meter i rush'en i Rosenkrantzgata. Men tilbake til de mer vanlige bilene. Noe av det mest interessante i bøkene er de sakalte "Almänna omdömenö, som gir et godt innblikk i hvordan Wretman opplevde bilen. Her er hans oppfatning av Taunus 17 M 1961, en modell som forøvrig var ny av året:

Allmänt omdöme.

I sitt ytre verkar 17 M mycket smidig och mjuk och troligen tilltalar dess utseende de flesta. Den yttre storleken är något ökad i fråga om längden, men bredden är den samma och höjden något minskad. Trots detta ä det inre utrymmet förbättrat och 5 personer behöver ej trängas. Även baksätepassagerarn har tillräckligt utrymme för benen. Bagagerummet är stort, reservhulets placering i mitten längst in inkräktar dock på stuvningsmöjligheterna. Körställningen är i stort sett god, men fråga är om den inte blir lite tröttsam under långfärder på grund av dynans ringa höjd och bredd från ryggstödet räknat. Sikten är synnerligen god och även en lång förare får den ej skymd av vindrutans överkant. Vägegenskaperna är betydligt bäm'e än hos 12 M och får anses fullt tillräckliga enligt moderrta krav. Fjädringen tycks arbeta bäst med full last i vagnen, med endast föraren gör sig särskilt korta, skarpa ojämnheter märkbara. Kurvkrängningen är tämligen obetydlig. Styrningen går lätt och är tillräckligt exakt, närmast neutral. Vid hårdkörning och på hal väg kan en viss utsvängning av bakvagnen förekomma. Vid ett kort prov förefaller 1,7 lit motorn mer elastisk än den 1,5 lit, som fines i 12 M. Den är också betydligt tystare. Växlingen går lätt. För snabb körning är den 4-växlade lådan utan tvekan att föredra. Växlingen går lätt. En marschfart på uppåt 130 km/tim torde kunna hållas, om väg och trafik tillåter. 100-120 förefaller passa bilen bäst. Bromsarna tar jämnt och bra vid normal körning. Om de mattas vid hårdkörning är tyvärr obekant. I varje fall har bromsytan minskats något, men beläggen kan ju ha gjorts tåligare. Värmen verkar bra och kommer fort igång.



Kjen T.

### Juletreffest

for medlemmer med familie

i klubbhuset til Sparta Bragerøen Idrettslag, Tomineborgveien 2  
lørdag 6. januar kl. 1600.

Nisseorkester spiller og arrangerer leker for barna.  
Salg av pølser, brus, kaker og kaffe.  
**Gratis adgang!**

Siste frist for påmelding er 30. desember:

Arnt Ivar Lund tlf. 32 83 98 65

Per Gran-Henriksen tlf. 32 84 03 69



## *“Velg selv Deres radio- og grammofonprogrammer...”*

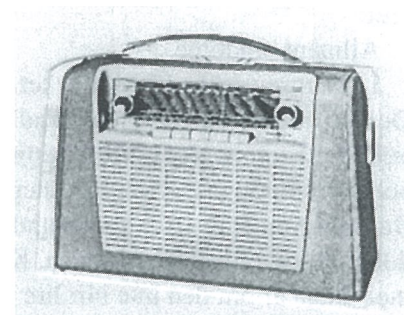
Det å drive med gamle kjøretøy handler i stor grad om nostalgi. For å skape den rette stemningen når en er ute på tur, kan tidsmessig musikk være prikken over i-en, og bidra til at en blir hensatt til en forgangen tid. På veteranbilløp og andre tilstelninger hender det at en gammel reisegrammofon, det vil si en spiller med opptrekk, står og spiller gamle, slitte 78-plater med Book'en eller Glenn Miller's orkester. Vel og bra, så sant bilen er en 30-taller. Er bilen derimot fra 60-tallet, finnes det en spiller som passer bedre inn i miljøet, nemlig den velkjente **Radionette Combi**, som var noe av en ønskedrem for ungdom på 50 / 60 tallet.

Disse spillerne kalles ofte feilaktig for Kurér Combi, men det er verdt å merke seg at Kurér-navnet utelukkende ble brukt på rene radioer, altså den nær beslektede reiseradioen, som Combi'en har radioenheten sin fra. Radiokassen i Combi'en er norskbygget i likhet med radiodelen, mens platespillerenheten, som totalt finnes i 3 varianter, ble kjøpt ferdig fra andre produsenter, og jeg tror at alle disse var engelske. På grunn av at den skal romme platespiller, er en Combi betydelig større enn en Kurér-radio av samme årgang, selv om designen er ganske lik.

Det er i år 50 år siden Radionette lanserte den første Kurérradioen, og Kurér ble nærmest synonymt med reiseradio. Frem til 1958 ble det produsert 224 000 eksemplarer av radioer ble eksportert til blant annet Midt-Østen og Afrika. Den første typen Kurér kunne brukes på lysnett eller batteri og veide 7,6 kg, batteri inkludert. Den halvtransistorerte Combi kunne drives av vanlige 1.5 volt lommelyktbatterier, og er derfor hendigere. Av **den første typen Combi** finnes det to hovedvarianter, med helt forskjellig platespillere. Armen på disse spillerne ligger på henholdsvis høyre og venstre side, noe som gjør at også lokket er hengslet tilsvarende. På begge disse typene er luken så liten at platene må tres gjennom en sprekk i kabinettet, som finnes i flere farger, blant annet: rød, blå, lys grå, turkis og lys gul, der den sistnevnte trolig er mest sjelden. Den **andre generasjonen Combi** har en annen type platespiller, som spiller på både 33 1/3 og 45 omdr/min, men har likevel kun plass for plater av single størrelse. Likevel er kabinettet romsligere, og platene mates inn gjennom den store luka. Denne generasjonen Combi finnes også i flere fargenyanser, samt i to dyrere versjoner med FM og lysnettilslutning, der den ene har kabinett i teak.



Den aller første Kurér radioen som ble lansert i 1950. Finnes ikke med platespiller, men har inngang for tilkopling av separat spiller.



Den andre generasjonen Kurér som kom på markedet i 1958.



Den første generasjonen Combi kom på markedet ca 1957, før den beslektede Kurér som er vist på bildet over.

Min moer stakk innom for å vise frem den splitter nye bilen sin, en Pontiac Grand Am. Den åtte år gamle datteren min trengte bare å kaste ett eneste raskt blikk på den før hun kommenterte:  
 “De har stavet ‘grandma’ feil!”

- R.K.



Jeg har en del gamle Radionette-brosjyrer, men har ikke vært i stand til å finne eksakte årsangivelser for når produksjonen av de respektive modellene startet, så de oppgitte årstallene må anses som ca.-tall.

Drar du på picnic med Combi-spilleren, er det viktig å huske at singleplater trives best i skyggen, ellers vil de kunne bli seende ut som små, runde bølgeblikkplater.

Har du en Combi på loftet, tørk støvet av den og legg inn ei grønn MGM-plate med Connie Francis eller ei gul Columbia-plate med Cliff. Du føler at klokka er skrudd førti år tilbake. Etter mange års stillstand, kan det være visse vansker med å få spilleren til å dra rundt, men dette avhjelpes gjerne ved å slipe forsiktig av den glatte overflaten på gummihjulet som driver platetallerkenen. Er spilleren forøvrig i orden, vær forsiktig med stiften, som kan være vanskelig å få tak i.

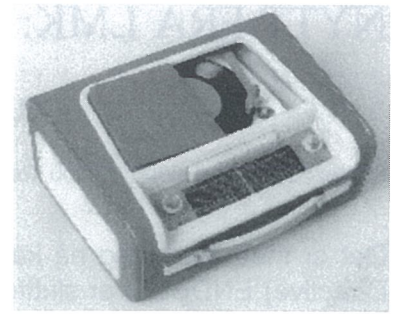
Kjen T.



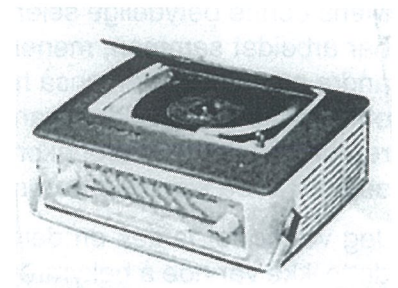
Denne generasjonen Combi kom på markedet ca 1964. Finnes i flere varianter, også med FM og nettdrift. Den sistnevnte kan leveres med teakkabinett. Spillerenheten er ulik de to tidligere nevnte.

COMBI 2 SPEED  
*Velg selv Deres radio- og gramofonproprninnter.*

Combi 2 speed tar lett inn radioprogrammer fra alle land, og spiller Deres favorittplater når De ønsker.  
Spiller 2 hastigheter -45 og 33 omdr. pr. min.  
*Imponerende ytelse*



Den avbildede Combi'en er av den første typen, men har 2. generasjon platespiller og bærer navnet Combi Star (1960). Fra 1957 til 1960 ble det brukt en annen type spiller der pick-up armen Jigger på motsatt side. Når det skal spilles plater, må spilleren ligge i vannrett stilling.



## TAKK!



Jeg må gjennom avisa få rette en stor takk til klubbkamerater, særskilt Jan Roger og Tor-Stein og selvsagt Torbjørn Øijjordet fra Lillehammer som hadde dynamo. Dere var for meg en psykisk støtte på en etter hvert aldeles overopphetet transport på vei mot Lillehammer og Norgesløpet. Men helga ble jo etter hvert en strålende opplevelse på fjellet om dagen og på Fefor om natten.

Hilsen Bjørn med bilde av problemskaperen: Chev. Pickup 34 mod. Tatt inn til Norge som chassis på påbygd hytte og plan ved Br. Olsen Vognfabrikk på Lierstranda.

Bildet er tatt i juli 2000 ved fylkesgrensa på gamle Drammensveien mellom Akershus og Buskerud på Lierskogen. Der hvor bilen også har



## NYTT FRA LMK:



### EU's skrotningsdirektiv; Sluttrapport fra IHVO

Postet 31. oktober 2000 av Bob Tomlins, IHVO

Det er med glede jeg nå kan rapportere at EU's ELV-direktiv (skrotningsdirektivet End of Life Vehicles Directive) ENDELIG er slutført i de europeiske lovstiftende prosedyrer. Avtalen som er oppnådd mellom representanter for Europaparlamentet og Ministerrådet har nå blitt godkjent av begge parter. Vi har nå således ett nytt EU-direktiv som skal godkjennes som lov i hvert av de femten medlemslandene og som i detalj angir de forpliktelser og formaliteter som finnes for hvordan kjøretøy skal behandles når de ikke lenger kan brukes.

Heldigvis er historiske kjøretøy unntatt fra kravene i ELV-direktivet og forhåpentligvis fra de lover som nasjonalt vil bli innført i de respektive land. I denne sammenheng er det enda viktigere at historiske kjøretøy formelt ikke kommer til å bli betraktet som skrot og vil derfor ikke bli omfattet av gjeldende lovforskrifter om skrot. Dette innebærer at det ikke bør oppstå noe problem for dere. Imidlertid vil jeg foreslå at dere for sikkerhets skyld holder et våkent øye på hvordan direktivet vil bli utformet i deres egen nasjonale lovtekst.

Mens denne betydelige seieren ble oppnådd for alle internasjonale historiske kjøretøyorganisasjoner som har arbeidet sammen, mener jeg at IHVO kan kjenne seg meget stolt av det faktum at man tidligere enn andre organisasjoner innså hvilke farer som var iferd med å oppstå. Det var IHVO, som sammen med den europeiske motorsykelorganisasjonen FEMA, som først kom igang med arbeidet gjennom møter med representanter fra Europakommisjonen, Europaparlamentet og med de nasjonale regjeringer for å forsikre seg om at de kjøretøyhistoriske interesser ikke ble skadelidende.

Jeg vet at det fantes en del fremstående personer innen den kjøretøyhistoriske bevegelse som anså at dette ikke var noe å bekymre seg for. De anså at IHVOS aktivitet i beste fall kunne betraktes som storm i et vannglass og i verste fall være helt ansvarsløst og bare ville uroe entusiastene.

Jeg vet også at det i Tyskland, der det allerede er innført et nasjonalt ELV-direktiv, finnes entusiaster som har fått sine kjøretøy beslaglagt, og som har blitt bøtelagt for at de hadde disse på egen eiendom i påvente av restaurering eller for anvendelse til reservedeler.

Jeg vet at ELV-direktivet var bemerkelsesverdig likt den tyske modellen. Jeg vet at mange av vilkårene i forslaget kunne ha blitt tilpasset på en måte som ville ha virket negativt på våre interesser. Krav som at kjøretøy kun skulle blitt demontert av autoriserte skrotningsforetak og kun tillate avregistrering av et kjøretøy etter at det var blitt skrotet på godkjent måte.

I tilfelle de historiske kjøretøy hadde blitt omfattet av ELV-direktivet vet jeg ikke om de kjøretøyene som eksisterer i påvente av restaurering ville blitt beslaglagt og ødelagt. Jeg vet ikke om eiere av reservedelskjøretøy ville blitt tvunget til å betale de sedvanlige nasjonale kjøretøyavgifter. Jeg vet ikke om flere eller noen av de bekymringer vi hadde ville blitt virkelighet.

Jeg er imidlertid helt sikker på at det var rett av oss å arbeide hardt for å fjerne historiske kjøretøy fra ELV-direktivet og få det skriftlig fastlagt i europeisk lovgiving at historiske kjøretøy ikke er å betrakte som skrot. Hva som eventuelt kunne ha skjedd kan man idag bare spekulere om. Noe å diskutere over et glass øl når det ikke finnes noe annet bedre tema å diskutere.

Jeg tror at det i en tid fremover vil bli noe roligere på den motorhistoriske fronten i Brussel. Jeg vet at det planlegges en revisjon av reglene for spillolje, og etter hva jeg har hørt kan noen av forslagene påvirke hobbyutøvere som foretar egen service og reparasjoner. Jeg tror at når de intelligente transportsystemene (ITS eller Telematics som de kalles av Europakommisjonen) utvikles, må vi være vaksomme, slik at eldre og mindre teknisk utviklede kjøretøy ikke utelukkes av de lover som skal regulere disse systemer. Det kommer helt klart til å innebære konsekvenser for oss i den foreslåtte lovgivningen som kommer til å ta opp helt irrelevante problemstillinger

Dere kan være sikre på at vi også i fremtiden vil holde et våkent øye på enhver sak som vedrører vår virksomhet. Skulle dere høre rykter eller snakk om en sak får vi hører om den, ettersom lovgivningen



## SANDPRODUKTER

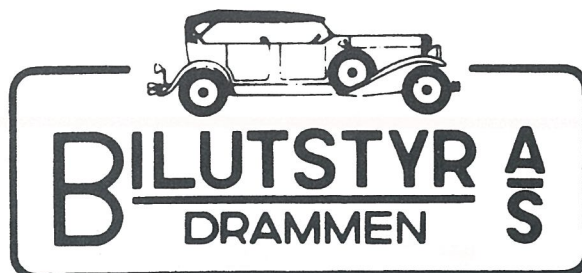
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

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

## K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER  
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

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

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



## Drammen Gummiservice as

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

Spesialist

**BRIDGESTONE**

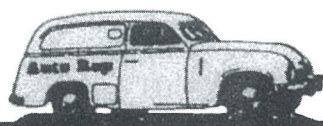
på

**Firestone**

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

## Auto Rep

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



## DEKK - FELGER

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

Små annonser - små priser  
**bilringen a/s**

Tollbugt. 35, Drammen  
Tlf. 32 83 18 00



Asle Wang  
Gamlebakken 28  
3046 DRAMMEN

C-blad

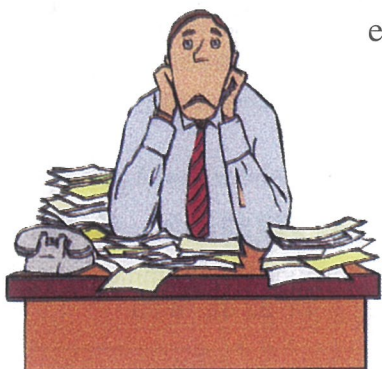
BLAD I ABONNEMENT  
Returadresse:  
Motorhistorisk klubb - Drammen  
Postboks 2193 Strømsø  
3003 DRAMMEN



En riktig god jul til alle medlemmer  
med familier, og andre lesere, fra  
styret med redaktører

Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er: Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105  
3021 DRAMMEN  
Tlf.: 32 83 98 65  
E-mail:



Send inn stoffet før 15. januar 2001