

MOTORHISTORIKEREN

NR. 5 - DESEMBER 2001 - 30 ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsattet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK .
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.
E-mail: mhkd@lmk.no

Bankgiro 2200.07.28865

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

I STYRET:

Formann:

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

Nestformann:

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

Sekretær:

Bjørn Erik Nebell
Hestehagen 23, 3028 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 81

Kasserer:

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

Styremedlem I:

Berit Thorbeck
Østhellinga 14, 3400 LIER
Tlf. 32 84 86 89

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:

Reiulf Wold's
Triumph TR 2
1955 mod.

Redaktør for dette nummer har vært:
Jan Håkon Shetelig

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

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

Løpskomitè:

Vidar Andersen 32 78 00 04
Tore Gustavsen 31 28 90 95
Tore Woldstad 32 78 48 46

Arrangementkomitè:

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

Materialforvalter:

Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

Valgkomite:

Jan Roger Sand Olsen 32 87 85 76
Per Løken 33 77 59 44
Bent Bryhn 31 28 44 52

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@private.as

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 2001 er:

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

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. januar



Formannen har ordet:



Det er nå nøyaktig et år siden jeg skrev min første "formannens ord" i denne perioden, og jeg sier som jeg sa sist, 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? Du har hørt det før, denne evindelige masinga til formannen, og du vil få høre det igjen. Neste gang telefonen ringer: Kanskje det er formannen? Hva er det han lurar på nå, må jeg stå på post?

Jeg har ikke tid til det, jeg skal på Buskerud Storsenter og handle med kona den lørdagen.

Hva har vi så fått til dette året som er gått, har styret greid og få til det engasjement som formannen etterlyste i desemberugaven av Motorhistorikeren sist år? Jeg må med hånda på hjertet si nei. Valgkomiteen hadde en like vanskelig oppgave i år som før. Det måtte mases, lokkes og trues (?) før vi fikk ja til alle verv i styre og komiteer. Uansett, en takk til dem som sa seg villig til å gjøre en innsats for klubben i det kommende år.

I det kommende år - ja, du vet hva som skjer da? Riktig, klubben fyller tredivet år og veteranbilhobbyen runder femti år her i landet. Dette skal vi komme tilbake til over nyttår.

I år 2002 er det femti år siden noen kloke herrer i Oslo fant ut at de skulle danne en klubb for bevaring av gamle kjøretøy. Lite visste de vel den gangen om hva dette skulle medføre av pågangsmot og interesse fra mange tusen nordmenn.

Likeledes er det i 2002, 30 år siden en gjeng glade entusiaster møttes på klubbhuset til Glassverkets Idrettsforening og grunnla Motorhistorisk Klubb - Drammen. Dette skal markeres i vår klubbavis utover våren. Jeg har sett for meg at april-utgaven av Motorhistorikeren vil være en jubileumsutgave med et lite tilbakeblikk på klubbens historie, og jeg regner som vanlig med at du vil sende inn ditt bidrag til avisen.

Så får vi ta det vi pleier å si ved disse tider: Har du husket å jekke opp bilen for vinteren? Har du sjekket at du har frostvæske på radiatoren? Har du tatt ut batteriet og satt det på et tørt, temperert sted? Det er mye å huske på når man er veteranbil-eier. Og hvordan er det med brannslukningsapparatet du skal ha i bilen i.h.t. forsikringsavtalen, ja, for du har vel LMK-forsikring på gammelbilen din?

Også i neste sesong vil vi ha fokus på å ha et spennende og variert program på møtene våre. For å starte med januar-møtet vil Kjell Thon og Tore Gustavsen fortelle og vise lysbilder fra årets Hershey-marked.

I mars måned satser vi på å gjenta suksessen fra i våres og invitere til modellbil-aften.

Tørk støv av dine gamle dinky-toys og ta dem med på møtet. Jeg mener også at vi denne gang bør velge et tema hvor noen kan kåsere. Jeg gjentar:

Januar møtet: Hershey aften med stekte bønner og Stetson
Februar møtet: Bjørn Lund viser bilder fra turen på Hurumlandet
Mars møtet: Modellbil-aften med tommestokk og skala 1/18

Jeg vil til slutt få ønske dere alle en god og fredfull jul med mye ribbe, surkål og poteter. Ikke ha for mye spillolje i kaffen. Det kan lett føre til hodepine og for tynn avføring. De spilte høgg gamle biler bare en gang.

God jul !
Kjell Ødegård
 Formann

Nytt fra Styret:

Medlemsmøte mandag 3. september.

Møtet ble åpnet av nestformann Finn Torgersen som ønsket 50-60 medlemmer velkommen.

Etter en kort informasjon ble det vist en flott og omfattende video fra vårløpet som Bjørn Lund hadde tatt. Det er alltid artig å sitte i fred og ro å se på alle de flotte bilene våre.

Møtet ellers var lagt opp som et pratemøte. Vi hadde alle mye å diskutere etter en lang sommer med mange opplevelser.

Etter medlemmenes 10 minutt med kjøp og salg, gikk loddtrekningen av stabelen.

Møtet ble avsluttet med en liten diskusjon om hvordan vi bør prøve å feire vårt 30. års jubileum neste år, samt ønsker fra medlemmene om hvilken type foredragsholdere medlemmene ønsket seg på møtene fremover. Ønsker om temaer som ådring og karrosserifortinning ble nevnt.

Etter dette dro vi alle hver til vårt ved 22 tiden.

Jan Roger Sand Olsen, referent.

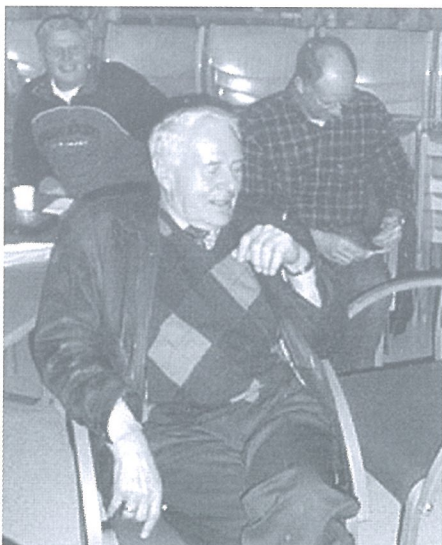
Medlemsmøte mandag 5. november.



Tom Kristian Kurland



Holm Jacob Matheson "Mathis"



Trond Schea

Trond Schea

Tom Kristian Kurland og Holm Jacob Matheson fra Castrol Norge A/S var foredragsholdere på møtet. Tom Kristian forklarte og svarte på spørsmål vedrørende Castrol smøreoljer. Holm Jacob fortalte om sine mange seire i bakkeløp og på bane i sin nå legendariske Ford Escort BDA MK1. Med støtte og kommentar fra Trond Schea.

Se side 14



2CV TIL BEGJÆR

Jeg elsker henne jo, ikke sant. Jeg mener, jeg måtte jo ta med meg Rosinante til et Verdenstreff i Østerrike. Hun hadde da visst godt av å hilse på 2900 andre søsken som også har rullet ut fra fabrikkområdet som ligger i bydelen Levallois-Perret i den franske hovedstad, Paris.

Helt fra 1948 og inntil vår egen tid, ja eksakt 29 Februar 1988, så rullet de ferdige ut. Kanskje gjennom sidedøren i Rue du Prèsident Wilson?. Først med 9 hesters hjelp. Så ble det øket sakte men sikkert med ca. motorytelser som 12, 18, 24 og ved sin død hele 29 hester under motorhjelmen. 2CV`ns endelige død forløp forresten ganske så fredfylt og tilbaketrukket i Portugal, snaue 2 1/2 år etterpå, 29 Juli 1990.

Fred være med dens minne.

Og i alle disse 42 år på jorden, helt til å kjenne igjen. Alltid det samme underlige uttrykket mot verden. To lykter som beskjedne blikk mot resten av trafikken.

Kanskje kommer det motstand og onde tunger? Kanskje blir det varme og hengivenhet? Aldri helt likegyldige mennesker som tuslet forbi. Sånn er det vel overfor alt som er anderledes?? Slik også på Motorshowet i Paris i Oktoberdagene 1948. Hvor mye av datidens presse desverre fnyste og ga den det mer kjente danske klengenavn: "den grimme elling." Ingen lett start på livet, stakkar.

Men også kjærlighet. Masse kjærlighet etterhvert. Som bl.a. viser seg gjennom 2CV-klubber verden over. Her i Norge ble 2CV-klubben startet i Februar 1965 og er i stadig vigør. (I 1987 var vi 714 medlemmer)

La meg også nevne 20 Juli i Paris 1987 som tegn på hengivenhet.. Dagen hvor Citroën skulle få en helv... beskjed. De skulle jo føre oss til galskapens ytterste: Produksjonsstopp av 2CV i Frankrike skulle bli et faktum. Inntaksstopp av nye biler til mange Europeiske land, like så. Og en hengiven idè ble altså tent: En ny 2CV ble kjøpt av den engelske hovedklubb. Hvert land (som ønsket det) "fikk" sin karosseridel som igjen skulle peppres med underskrifter. (Norge hadde venstre bakskjerm med 169 navn.) Hver underskrift hadde sin kroneverdi. Ved hjelp av 2097 underskrifter fra hele 24 land så var bilen betalt. Og 11 2CV`er pluss Rosinante kjørte i kortesje inn til Citroëns hovedkvarter i Paris. Hvorfor akkurat 12 biler fra 12 land? Jo, fordi Citroën var livredd bråk. Mange hundre 2CV`er var samlet like utenfor Paris, klare til tokt med horn og skrik mot Citroën. Men Politiet nektet.

Vel vel, der stod de da. De tullingene. Bak sine trygge elektriske Citroën-porter. Tok imot sin egen produserte bil. Levert dem som protest mot deres eget vanvidd. En kjærlighet skulle bli borte fra jorden. Det var tid for sorg og vrede. Men vi var desverre hermetisk lukket med denne begivenhet som vel aldri har vederfaret andre bilprodusenter? Men bilen fikk de, idiotene, og jeg lurte fortsatt på hva de tenkte?

Kjærlighet? Kanskje det derfor siden 1979 har blitt arrangert Verdenstreff annet hvert år.? Kanskje det derfor arrangeres Nordiske Pinsetreff hvert år.? Kanskje det derfor avholdes møter og treff trutt og deilig over hele verden? Det blir en helhet av slikt.

Og helheten manifisterte seg når jeg tuslet blandt 2900 biler og godt over 6000 mennesker i sommer. Alle med det til felles i blikket at de er glad i denne kjerra. Og jeg med.

Så får det i kjærlighetens sukk ikke hjelpe at det i motvind gikk i 65 km/t med full pedal i tredje gear på tyske motorveier. Prøver å glemme litt at forholdet mellom 1100 kg og 29 hk. ikke alltid er de beste venner. Fortrenger hvor sliten jeg var etter 385 mil bak rattet. Opplevelsen av 18 % stigning nær Seefeld har også sine minner. Hvor 1 gear er en kjær venn og maurene langs veien ikke har de store problemer med å slå følge opp bakkene. Godt er det da å tenke på franskmannen Jacques Cornet som i 1953 tok med seg sin 375 ccm 2CV opp i fjellet Chacaltaya i Bolivia. Slikt forener de brave klatrere.



Som den ærede leser fornemmer så er det litt sprang i teksten her. Det er altså med vilje. For jeg skal både fortelle om Verdenstreffet og litt om 2CV`n generelt. Men jeg er ikke slik laget at jeg digger ventiler og mansjetter. Jeg begriper hva Rosinante trenger av omsorg. Og hun får mer enn hun ber om og trenger. Slik kvinner alltid skal og må pleies. Det er historien rundt bilen jeg er mere glad i. Og fasinert av.

Prøve å se litt av sammenhengen. Øyner at lidenskapen som førte over fire hundre 2CV`er tur/retur Paris - Persepolis (13 500 km.) i 1971 er av samme ånd som førte 2900 biler sammen i Seeboden i Østerrike 30 år etterpå. At de 55 2CV`ene som for noen år siden krysset den Australske ørken blir kjørt av mennesker som ofte tenker det samme om 2CV`n sin som danske venner gjør når de skal teste deres lille A-modell på Island.

Men når alt dette er sagt, så er det klart at jeg i beskjedenhetsens navn kan fortelle at Rosinante fikk utrolig mye oppmerksomhet på treffet. Jeg skjønnte etterhvert at hun ikke stod tilbake i forhold til de andre bilene der nede. Hva skjønnhet og tiltrekningskraft angår. Slikt er jo deilig for far. Og det utkrystalliserte seg to hovedretninger for interessen. Kvinnene så på kjøkkenets finesser med bl.a innlagt vann. Mens de mange herremenn interreserte seg svært for bilens høyde og 165 / 15 dekk på en 2CV. (orginalt, 125/15) Rosinante har jo mer frihøyde enn en Land Rover. Og slikt medfører spørsmål og undring.

Det ble jo unektelig en slags Woodstock-stemming med de to hellige vinkler som bærende element. En kjempemessig slette huset oss alle. Rundt 35 grader i sola gjorde ikke behovet for tykk genser påtrengende. Og kanskje var det det store aberet, nemlig skyggen som livsnødvendighet, slik at krefter til å labbe rundt så mye som lysten tilsa, ble fraværende.

Men noe ble det. Og jeg så klart at 85 % av treffets 2CV-eiere sverger til den mer originale utgave.. I Portugal og Frankrike på slutten av 80-tallet så jeg mye mer av fremtoninger som Rosinante på Verdenstreffene. Nå var de i mindretall. Men så er det ikke bare å gå å kjøpe seg en ny 2CV lenger. Og færre blir det av dem. Så tanken skjønner jeg jo. Men enda er vi en stor bunt mennesker som digger det ekstra som setter et personlig preg. Og kanskje er 2CV`n mulighetenes bil nr. 1 i så henseende.

Jeg er jo smertelig klar over at jeg nå erter på meg lesere som sverger til det 100 % originale, koste hva det koste vil. Dere får tilgi meg. Men vit: hadde jeg hatt en 1955 modell 2CV så hadde jeg også vært blandt dere. Rosinante ble jo hentet klissa ny innerst i et lokale 12 April 1985. (vi har feiret bursdag hvert år siden) Og de 2CV-bøkene jeg leste dengang, svulmet av bilder som nettopp gav meg svangre ideer til hvordan Rosinante er i dag. Jeg ble så fasinert. Og selvom noen mener det er vandalisme, så mener nå jeg at hun er vakker. Ja, mer enn vakker. Med gode 176 000 sommerkjørte km. bak seg.

Ikke vet jeg om jeg har nådd et mål for skribleriene.? Ikke vet jeg om det var åleit lesning? Men det tøyte nå ut noe av det jeg hadde på hjertet. Så får heller antall pils i en tysk dorf være så deilig som det var. Så får heller historier om alle de rammeknekk som vederfares 2CV-eiere fordi de ikke oljebehandler hulrommet i ramma helst hvert år være til senere.

Men den ærede leser skal vite at jeg har ledet en kortesje på 90 2CV`er fra Bogstad til Rådhusplassen i Oslo. I Pinsen. Med Politieskorte. Og når det gamle Sinsenkryss åpenbarte seg, og alle sideveier ble stengt med blålys. Da kunne vi duve og jynge oss igjennom i sakte kino da. Det var jævla morro skal jeg si dere. Og ikke minst nede i sentrum da en bussemann prøvde seg iltert mot Rosinante. Fikk klar tale fra en sortkledd med blålys. Og måtte ta med seg bussen og livet sitt inntil fortauet og vente til de andre 89 bilene hadde passert. Ha ha ha.

Så tenker jeg litt på brevet fra Knut Chr. Hallan i Roadster Square hvor han etter synet av Rosinante spør om jeg er litt gal ? Men tilføyer : De gale har det jo godt.. Det er jaggu lindring å finne i slike ord.

Paul Weber Gellein



2 CV



Min lille bil, Rosinante



En meget smal utgave av 2 CV'n



1956 modell 2 CV



Citroën AMI 6



Citroën Hy





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPECIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

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

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

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 2001:

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

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

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



Prisen gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

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

RABATTER

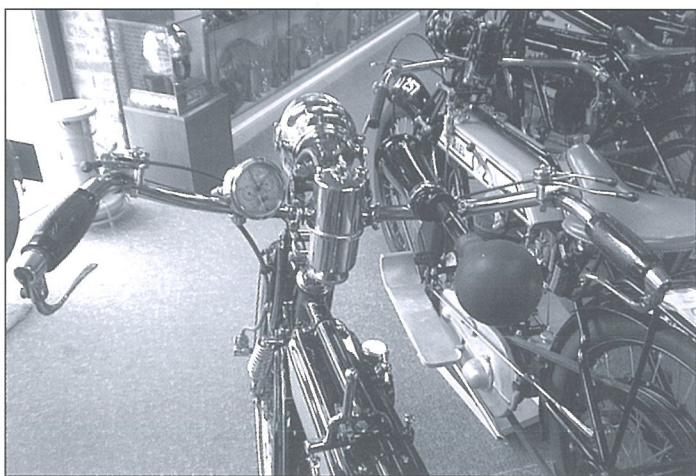
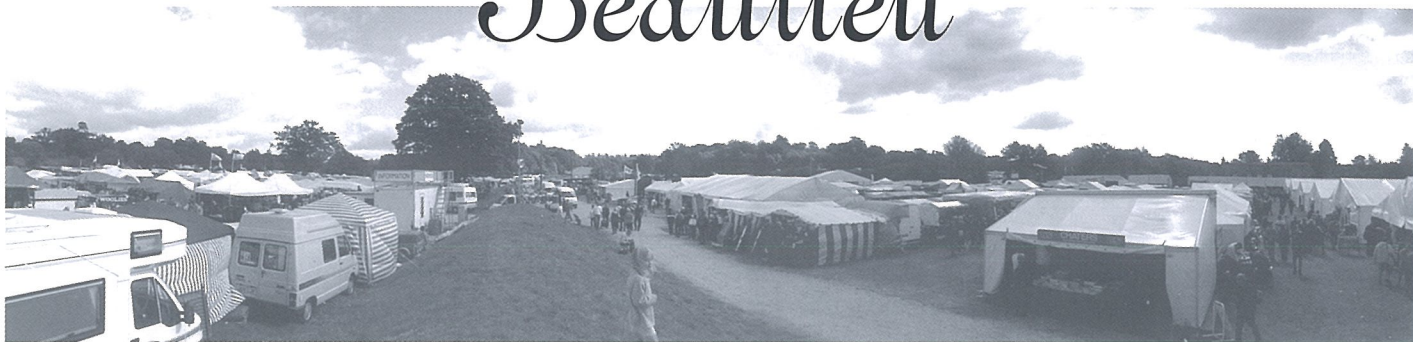
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	2 % på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30 %
NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	5 % på engrospriser
Bergerud Eftf.	10 % på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15 % på lakk, 10 % andre varer
Drammen Supply	20 %

Listen oppdateres fortløpende.



Foto: Martin Fælla

Beaulieu



Se også side 18



Motorhistorisk klubb Drammen fyller 30 år

I året som kommer er det faktisk 30 år siden grunnsteinen til klubben, som etter hvert skulle bære navnet Motorhistorisk klubb Drammen, ble lagt ned. Egentlig er det skremmende hvor fort tiden går. Tenk, tre tiår. Gadd vite hvor mye vann som er rent ut i Drammensfjorden på denne tiden. Den første EU-avstemmingen, unnskyld EF-avstemmingen, fant sted i 1972, forøvrig med et ganske uventet men bestemt nei som resultat. Det ble nei-flertall i 387 av Norges 444 kommuner, og Arbeiderpartiregjeringen under Trygve Bratteli gikk av. Norges nye statsminister kom fra Mjøndalen og het Lars Korvald. Norge trådte fortsatt sine barnesko som oljenasjon. Under München-OL i september gikk åtte arabiske terrorister til aksjon mot den israelske olympiatroppen, og under forsøket på å frigi gislene blir i alt 16 personer drept. Den olympiske ånd mistet sin uskyld.

Omtrent på samme tid samles en gjeng entusiaster i Drammen for å drøfte om det er grunnlag for å danne en forening eller klubb for personer med interesse for å bevare motorhistoriske kjøretøy. Disse personene kom sammen på Åskollen i Drammen og "**Gammelbilklubben**" så dagens lys. Blant annet for å markere at medlemmene stelte med mer enn biler, skiftet klubben etter ett år navn til **Motorhistorisk Klubb**, den første tiden uten tilføyelsen Drammen. Det første formelle styret ble valgt på generalforsamlingen 3. oktober 1973, på klubbhuset til Glassverket IF. Første formann ble Alf Bryhn fra Spikkestad, som frem til sin altfor tidlige bortgang, kom til å utrette en enorm innsats for å drive klubben frem til det den er i dag.

Klubben vokste raskt og behovet for større klubblokaler meldte seg snart. I mange år var Heimevernshuset på Musøya basen for våre månedlige sammenkomster. Etter at Heimevernet trengte lokalene til eget bruk, flyttet klubben først til Ungdommens Motorsenter på Strømsø, deretter til det lekre klubbhuset til Konnerud jeger- og fiskeforening. Til sist har vi altså "landet" i de romslige og praktiske lokalene i Åssiden kirke, dette merkelige kirkebygget fra 1967, som på folkemunne i mange år ble kalt "kønn-silo'n på Åssi'a". For noen år siden pågikk det en debatt om klubben skulle gå til anskaffelse av egne klubblokaler. Dette ble det ikke noe av. Heldigvis, vil jeg tillegge. Nå kommer vi sammen 'en gang i måneden til litt "ljuging og skitprat" over en kaffekopp, og slipper å sitte og krangle om hvem som skal male nordveggen førstkommande lørdag, dersom værgudene skulle vise seg fra sin gode side. Klubbmedlemmene er blitt en sammensveiset kameratgjeng, og miljøet minner kanskje litt om det vi finner på de lokale, små pubene i England, men der halvliter'n har måttet vike for kaffekoppen.

70-årene var på mange måter en blomstringstid for hobbyen, noe man blant annet kunne observere gjennom den oppmerksomhet de gamle bilene og motorsyklene ble gjenstand for i løp og i trafikkbildet ellers. Tredve år senere er veterankjøretøy blitt mer vanlige i trafikken, på den måten at det er langt flere personer som har et eldre kjøretøy til hobbybruk. Folk snur seg ikke lenger trill rundt ved synet av en A-Ford eller en gammel BSA.

I klubbens tidlige år var det på mange måter langt mellom objekter og brukbare biler/motorsykler. En stor del av den veterane, norske kjøretøyparken var ennå ikke utforsket, og det dukket fra tid til annen opp kjøretøy som ingen visste eksisterte. Mange samlet deler rundt omkring i vårt vidstrakte land for å få en komplett kjøredning, og la siden



ned et enormt arbeid i restaureringen. Liberale importbetingelser førte etter hvert til utstrakt import av spesielle bilmodeller, noe som selvsagt er positivt, men som kan føre til at farfars gamle og rustne Opel blir stående. Restaureringen blir kanskje sett på som lite regningssvarende, når du kan kjøpe en ganske fin sportsbil for det samme beløpet. Dette fører til at den norske gammelbilbestanden blir lite representativ for hvordan den norske bilparken så ut for 30 - 50 år siden, og det synes jeg er litt synd. Men, det er selvsagt også stas å kunne fremvise bilmodeller som vi tidligere bare kunne drømme om.

Økningen i antall motorhistoriske kjøretøy som blir bevart uten tanke på nytteverdien, må sees i forhold til den generelle velstandsøkningen de siste tiårene. Bedret økonomi har medført at vi har kunnet anskaffe et gammelt kjøretøy i garasjen, et kjøretøy som bare står til stas og som brukes kun ved spesielle anledninger. Mange føler at de trenger å sette foten litt ned i et samfunn preget av effektivitet og stress, og anskaffer for eksempel ei gammel Folkevognboble for å gjenskape noe av stemningen fra barndommens campingturer på landet. Med andre ord det vi med et fint ord kaller nostalgi.

De første årene klubben eksisterte, var det ikke så mange klubber for gammelbilentusiaster. NVK kan riktignok skilte med snart 50 års virksomhet, men dette var på mange måter en klubb for de som bodde i og rundt Oslo, i hvert fall var det først og fremst disse som gikk på møter. NAMK, altså klubben for A-Fordentusiastene, ble stiftet i 1967, men utover i landet var det få tilbud for veteraninteresserte da MHK Drammen ble stiftet i 1972. Dette gjorde utslag i at klubben fikk medlemmer fra blant annet Hallingdal, Kongsberg, Asker, Horton, Tønsberg og Sandefjord. Senere er lokale klubber blitt dannet, slik at mange av disse folkene i dag er blitt borte fra klubben vår. Buskerud har pr.i dag klubber i Kongsberg, Sigdal, Hallingdal og på Ringerike. Dette er egentlig bare positivt, skjønt baksiden av medaljen blir at vi mister en del av kontakten med likesinnede utenfor egne rekker. Videre er det ikke utelukkende positivt at alle klubbene absolutt skal arrangere sine egne løp, treff og markeder. Gjennom å samarbeide vil det være mulig å få til arrangement med større variasjonsbredde og mangfold. Men hvem er villige til å gi slipp på noe av det de har sett på som klubbens tradisjoner og enemerker gjennom en lengre tidsperiode ?

Det klages til tider på sviktende deltagelse i løp og andre tilstelninger, men jeg tror det er viktig at vi stikker fingeren i jorda og erkjenner at ingen ting vokser inn i himmelen, og at stagnasjon og noen tilbakeslag er naturlig. Etter å ha kjørt løp i 30 år, er det kanskje ikke så unaturlig at noe av den yrende entusiasmen blir noe dempet, og at folk prioriterer andre aktiviteter. Årets Drammensløp var dog et lysende eksempel på at det fortsatt går an å få til et vellykket løp, bare værgudene er på vår side, og løpet blir arrangert på trivelige veier. Når en ser på Kongsbergklubben og deres løp "Kongsbergknekken", er det lett å bli litt misunnelig på hva det går an å samle av kjøretøy. Jeg tror rundt 90 to- og firehjulinger stilte opp. På sett og vis vil jeg hevde at klubben på Kongsberg befinner seg omtrent der hvor klubben vår var for et par tiår siden. På denne tiden var klubben relativt nystartet, og løpene og andre aktiviteter representerte noe nytt og spennende. Etter noen år er noe av iveren etter å kjøre veteranløp kanskje borte, og aktivitetsnivået stabiliseres på et noe lavere nivå. Likevel skal ingen ta fra Kongsberg-gjengen deres evne til å gjennomføre et velorganisert og storslaget arrangement.



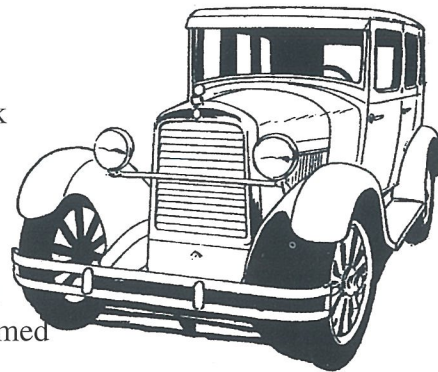
Dette ble mange tanker og "synsinger" på en gang. Kort sagt vil jeg fram til at vi kanskje bør si oss fornøyde med det aktivitetsnivået klubben har pr. i dag, og ikke ha urealistiske forventninger om stadig vekst og økning i medlemsmassen. Vi har et meget godt miljø i klubben vår; uformelt og med god takhøyde (i dobbelt forstand !), et miljø der en fleip eller litt "godlynt mobbing" stadig ligger på lur, og der ingen tar seg selv så høytidelig. En viss avskalling i medlemsmassen må en alltid regne med, men den harde kjernen er temmelig stabil. Ser vi på fotografier fra noen år tilbake, finner vi mange av de samme personene, selv om håret kanskje har antatt en noe lysere nyanse med årene. Det er disse personene som kanskje sterkest bidrar til at vi i MHK Drammen snart kan feire 30 år i fin stil !

Kjell T

Gratulerer med dagen i året som kommer, MHK Drammen !

Omtrent slik kunne en veteranbil se ut i de første årene klubben eksisterte. I dag kan vi delta i løp med biler aom var nye året klubben ble stiftet. Faktisk trenger ikke bilen være eldre enn 21 år gammel for å ta del i moroa.

- Men, hvor er det blitt av de eldste kjøretøyene? Står de bare og samler støv i garasjen? Og, er veteranmiljøet i ferd med å splittes i to leire; der den ene stiller med messingbiler og lignende, mens den andre hovedsaklig beskjeftiger seg med 60/60-tallene?

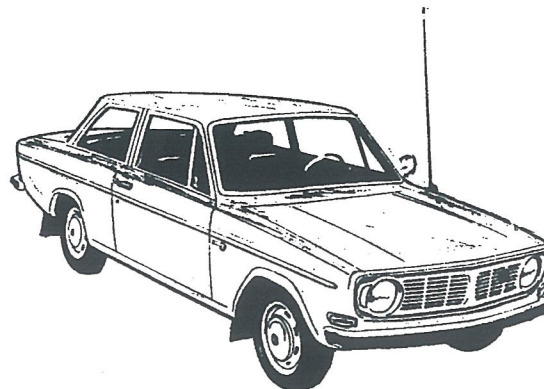


(bildet viser en '27 Essex)

Nye i 1972, veteranstatus i jubileumsåret:

Slik så registreringsstatistikken ut for personbiler, 1. halvår 1972:

1	Volvo 140	4114
2	VW Type 1	2304
3	Ford Taunus	2118
4.	Opel Rekord	1910
5.	Opel Kadett	1651
6.	Opel manta/Ascona	1598
7.	Mazda 616/1500	1222
8.	Ford Escort	977
9.	Ford Cortina	896
10.	Ford 17 M	826



Volvo 140, en ener i dobbelt forstand, og noe av det ypperste innen svensk ingeniørkunst!

Disse bilmodellene vil gjennom deltagelse i veteranløp være med på å gi et sannferdig bilde av hvordan den norske bilparken så ut på 70-tallet.

Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

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

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

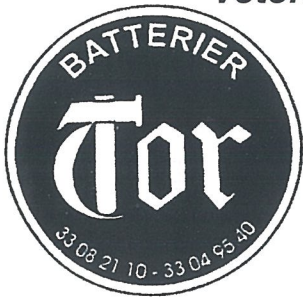
Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også
mange fine
dekaler til
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30 % rabatt
ved fremvisning av medlemskort



GEITHUS TEXACOSTASJON

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

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

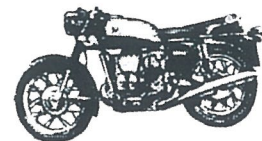
Gratis oljeskift - betal kun for oljen.

Gode tilbud på dekk

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen
Biler, motorsykler
&
landbruksredskaper etc.



Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820

Vikeveien 47, 3090 Hof

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN MØTEREFERAT

Emne:	Medlemsmøte
Tid og sted:	Mandag 05.11.01 kl. 19.00 i Åssiden kirke
Tilstede:	Mellom 60 og 70 medlemmer (Info om møtet ble sendt som postkort)
Referent:	Berit Thorbeck
Merknader:	Foredragsholdere fra Castrol Norge var spesielt invitert som foredragsholdere.

Punkt Beskrivelse

- 1 Introduksjon
 - Foredragsholderne Tom Kristian Kurland og Holm Jacob Matheson fra Castrol Norge ble ønsket velkommen av formann Kjell Ødegård. Trond Schea var som mangeårig bruker av Castrols produkter også med under presentasjonen
 - En fartsfylt video med bl.a. historisk tilbakeblikk fra Castrols etablering i 1899 ble presentert for medlemmene.
 - Av hovedpunkter nevnes at Castrol bruker 4 mill. på forskning og omsetter for 15 mill. i smøreoljer. Foredragsholderne anbefaler ikke tilsetningsstoffer til syntetiske oljer, som gir lengre levetid og redusert slitasje enn vanlig olje. Oljen vil også være med på å redusere oljeforbruket i tillegg til at den tåler større påkjenninger enn en vanlig olje. Oljeskift på høsten ble anbefalt.
- 2 Kaffepause med loddsalg
- 3
 - Holm Jacob Matheson viser video og forteller om billøp med Trond Schea med sin Lotus Cortina, samt egne løp med Ford Escort.
- 4
 - Stafettpinnen gikk til Reiulf Wold med sin 1955 modell Triumph TR II
- 5
 - Foredragsholderne ble overrakt hver sin eske med frukt og grønnsaker (En takk til Tore Gustavsen...)

Gjengitt etter notater fra referent

Bjørn Erik Nebell, sekretær

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

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

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

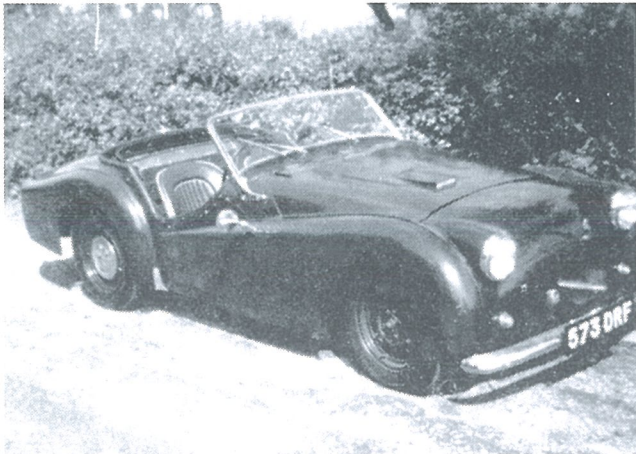
Telefon: 66 91 06 56 Fax: 66 91 06 57



Stafetten

Etter mange år med snakk og fabling om gammel bil, uten at noe skjedde, begynte en lett mobbing innen familien. "Nå får du jammen trå til og slutte å snakke, fattern", sa familiens unge håpefulle. Dette var i '86, da jappebølgen var på sitt høyeste - og med den også bilprisene. Å kjøpe bil i Norge var for dyrt, men derimot engelske bilpriser var vesentlig lavere.

Hva skulle en stakkar velge? Ønsket gikk mot en toseter fra mine tenår, hvis ikke prisen ble for drøy. Til jul '86 fikk jeg en bok av junior som het "TR 2, 3 and 3A SUPER PROFILE", og dermed var valget klart. Biler avertert i "Classic Cars" o.l. var i dyreste laget, men en annonse om å bli medlem i TR-Register fenet. Brev ble skrevet, sendt til England, noen pund ble betalt, og så var jeg medlem. Månedlige klubbaviser kom og med dem også tilbud på biler, noen perfekte og dyre, andre ikke fullt så fine og billigere. Problemet var at for ikke å betale all verden i avgifter, måtte bilen være 30 år eller eldre. Dette begrenset tilbudene sterkt, fordi det ble produsert relativt få stykker. Grunnen til det er at TRIUMPH TR 2 først kom i regulær produksjon i 1954. Produksjonen var alt vesentlig rettet mot USA, slik at de første årene ble ca. 90% av produksjonen eksportert.



Etter mye telefoning og skrivning ble det endelig "fast fisk". Jeg kunne få kjøpt en "restaurert" TR 2, 1955 mod., til en pris jeg kunne leve med (se bilde over). Jeg mottok 6 bilder og en beskrivelse - og tok fullstendig av. Telefonen glødet en stund, og det ble prutet over en lav sko, og endelig var saken biff. Pengene ble overført, og bilen ble sendt med Fred. Olsen til Oslo med ankomst 26. juni 1987 - midt i ferien, men "pytt, pytt", hva gjorde det?

Dagen kom, og vår yngste datter, min kone Borgny og undertegnede fikk skyss med Knut Bjørhuus til Oslo. Båten var selvfølgelig forsinket, p.g.a. dårlig vær, men ved lunchtid var den inne. Vi hentet papirene og skulle hente bilen. Totalt hakeslepp. Der sto en håndmalt, trist utseende TR 2 (se bilde under) og liksom ba om unnskyldning



med stygg og dårlig tilpasset hood. Knut trøstet, og vi fikk opp panseret. Der så det nogenlunde bra ut, og vi startet opp, og dermed steg humøret mange grader, for motoren malte som en katt, og eksosen buldret forlokkende. Etter tollpassklarering og bensininnfylling gikk turen hjem til Drammen med hooden nede og "veslemor" plassert på tvers bak setene. Det er en tur jeg ikke lett glemmer. TR'n gikk som "ei kule", og det blåste nordavind fra alle kanter.

Vel hjemme ble vidunderet vasket og støvsuget etter alle kunstens regler og så etter hvert nogenlunde ut. Det var helt klart at den såkalte restaureringen var heller dårlig, slik at det lå mye arbeid og ventet, men det fikk vente til vinteren. Hele høsten ble bilen benyttet, bl.a. i Krøderløpet '87, det eneste løpet jeg deltok i det året.

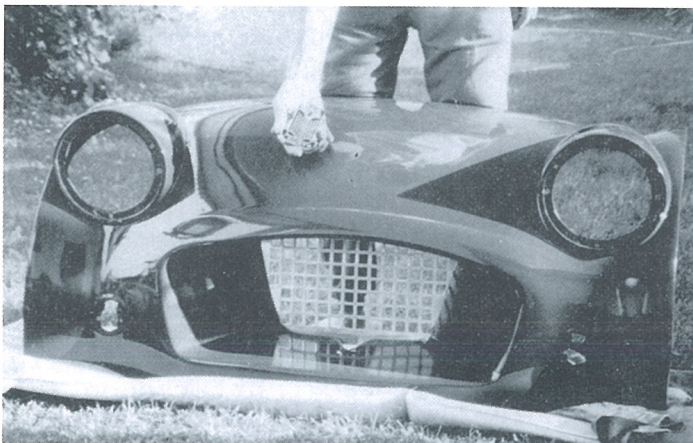
Høsten '87 ble garasjen bygget på, og TR'n ble jekket opp og satt på støtter - forhåpentligvis for ett år, trodde jeg.

Det ble besluttet å fjerne all malingen ned til bart stål, og dette ble gjort med maling- og lakkfjerner. Det ble klart at mange kilo med stålplast var brukt for å skjule rusthull (bilde neste side). Til slutt var bilen ren for maling, og demonteringen av alle karosseridelene begynte. Da dette var gjort, var det et temmelig trist syn å se på, men det var bare å gå i gang. Å sette bort all sveisingen ville bli alt for dyrt, slik at det ble å lære å sveise MIG.

Jeg skal ikke trøtte leserne med detaljene, vi kjenner alle sammen til framgangene og ikke minst motgangene. Enkelte ganger møtte jeg veggen, men etter en tid kom lysten tilbake, og arbeidet gikk framover.

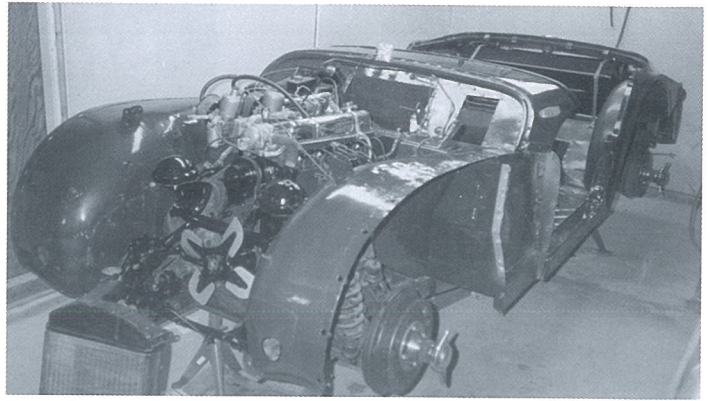


Langt om lenge var sveisearbeidet unnagjort, og det jeg trodde var en bagatell - maling og sparkling - kunne begynne. Alle karosseridelene ble grunnet og lakkert separat. Å bygge opp et karosseri med grunning, sparkling, mellomstrøk, fyller og surfacer og til slutt topplakk i en garasje, er en temmelig omfattende jobb. Enkelte deler har fått opptil 12 lag med påfølgende sliping, før resultatet ble akseptabelt (bilde under).

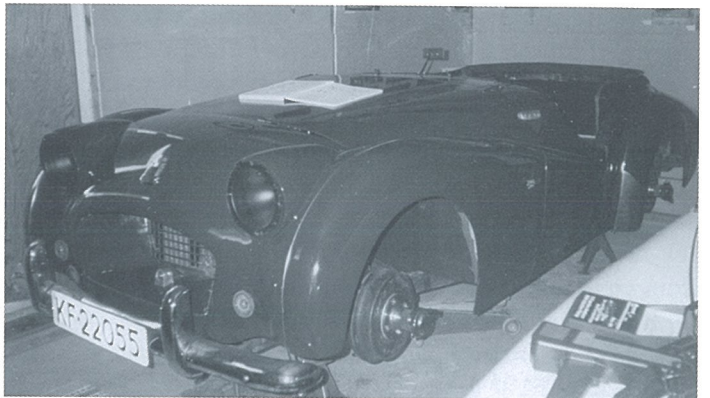


Det som i utgangspunktet skulle ta ca. ett års tid, endte opp med 3 1/2 års arbeide. I august begynte monteringen, og søndag 25. august 1991 ble bilen satt på bakken og trillet ut. Nå var det store spørsmålet, ville den starte? og hadde clutchen satt seg? Etter noen forsøk tente den og begynte å gå som normalt (bilde neste spalte). Det var nesten himmelske lyder - å høre motoren igjen etter nesten 4 år. Etter at alt var funnet i orden, ble det en rask tur for å sjekke om dette stemte. Resten av høsten ble brukt til intensiv testkjøring, og hittil har alt stort sett fungert bra.

Jeg tillater meg å sende stafettpinnen videre til: Bjørn Lund.



Etter ca. 800 timer



Det begynner å hjelpe



Endelig på veien

Når en ser tilbake, har det vært mange hundre timer med arbeide, men en har god betaling når grombilen blir startet, og nordavinden igjen blåser fra alle kanter.

Reinulf Wold

P.S.

I de ca. 4 årene må jeg få lov å takke min kone Borgny for en usedvanlig tålmodighet og innsats. Det er ikke alle som finner seg i å ha seter under trappa og skjermer på spisestuebordet.

Inspirert av Holm Jacob Matheson og Trond Scheas foredrag på november-møtet i klubben kom jeg i prat med Kjell Thon fra Vikersund. Kjell har vært rally- og løpsinteressert siden guttedagene og har samlet på blader, programmer etc hele veien. Jeg har en fetter som markerte seg i løp på 60 og 70 tallet. Harald Shetelig var hans navn, han kjørte Fiat Abart 1000. I Kjells bladsamling fant jeg denne artikkelen, som beskriver hvilke grep Harald Shetelig og hans mekaniker gjorde med den lille Fiaten.

Red.

Artikkelen er sakset fra "Norsk Motornytt" nr. 4 fra 1973

NORSK MOTOR NYTT

rally-bane - PO

Vi tester Fiat Abarth, Opel Rally Kadett og Ford Escort B.D.A.

Denne gang er det 3 vidt forskjellige banebiler som blir tatt under Norsk Motor Nytt's lupe for gransking.

Det var meningen at vi skulle ha med Egil Stenshagen's Gr. 2 B. M. C. Cooper, men Egil var i Japan da testen foregikk, så vi fikk i stedet med Harald Sheteli's Fiat Abarth 1000.

De to andre bilene er som nevnt i siste nummer, Iver Nederberg's Gr. 1 Opel Rally Kadett og Gunnar Kittilsen's Escort B. D. A. Spesielt denne siste bilen hadde vi gledet oss svært til å ta i nærmere øyensyn, og som leserne vil få se var dette en meget oppsiktsvekkende bil.

Minste

Men vi får begynne med den minste først, og derfor skal vi først ta for oss Abarthen.

Denne bilen kjøres og eies av Harald Shetelig, tidligere kjent under pseudonymet Ge.Te.

Harald har hatt flere Abarther, de

første var 850 ccm. utgaver som han herjet vilt med på grusbaner i 1968-69 og 70.

Denne bilen er imidlertid på 1000 ccm. og er en 1967 mod. originalbygget Fiat Abarth.

Det første man legger merke til på denne bilen er den store frontradiatoren og den åpne motorluka bak. Skjermene er også utbygget, foran i vanlige stålplater, men bak er de utført i glassfiber.

Motoren

Motoren er en Fiat 770 ccm. som er boret opp og har fått ny krumtapp med lenger slaglengde. Nøyaktig volum er på 982 ccm. og den utvikler 96 Hk. (DIN) ved 7800 omdr.min. Dette er ikke den motor som er mest modifisert, det finnes også en utgave med et annet topplokk som gir plass til 2 doble horisontale Weberforgassere, og da utvikler den hele 118 hk. Det er meningen at det skal anskaffes slik motor innen neste år.

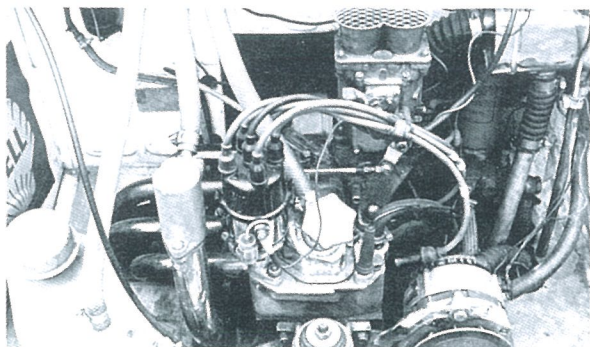
Maks dreiemoment er på 8,9 kgm. ved 6200 omdr. min.

Kompresjonsforholdet er på 13,5:1.



Harald F. Shetelig (t. h.) og karen som har hjulpet meget til for å få grombilen i tipp-topp stand.

Og her er innsida i Sheteligs Abarth.



TEST

Det finnes altså kun en forgasser, og det er en Weber vertikalforgasser med begge venturier på 28 mm.

Alle delene inne i motoren som gjør dette mulig er standard Abarth deler, slik at både veivaksel, råder, stempler, oljepumpe og bunnpanne er dimensjonert til den økede effekten slik at holdbarheten skulle være meget god.

I den store radiatoren foran finnes altså kjølevannet, i alt 9 l. Også oljekjøleren er plassert under glassfiberkåpen foran, og det går i alt 8 l. olje i systemet.

Topplokket er et bearbeidet Fiat 600-lokk, som bl. a. har vippearmer opplagret på rullelagre. Ellers kommer hele ventilsystemet fra det engelske firmaet Radbourne Racing som er spesialisert på Fiat.

Exhaustanlegget er laget i Norge, det er for det meste likt Abarth original Racing anlegg, men både grenrørene og enderøret er litt forlenget, og dette gir bedre drag på litt lavere turtall. Clutchen er en spesial Abarth Racing membranclutch. Gearkassen er 5-trinns men en hel rad forskjellige utvekslingsmuligheter. Selve huset er fra Fiat 600, men det er påsatt et ekstrahus hvor det 5.te gearet finnes. Diffspærre finnes også, selv om den bare låser 35 prosent.

Den utvekslingen som fantes på plass nå er en av de laveste mulighetene, med topphast. på hvert gear på 49, 68, 88, 134, og 160 km/t. Med den høyeste utvekslingen er topphastigheten ca. 190 km/t. Bakakslene er spesielt sterke og har to universalledd på hver aksel, men man må likevel kalle bakstillingen for en pendelakselbakstilling.

Egenskaper

Og det er dette med veiegenskaper som er Fiat Abarths største force. Det finnes kreningsstabilisatorer både foran og bak, og den fremre finnes i mange forskjellige tykkelser for å kunne justere bilen's over og understyring.

Foran er det en tverrliggende blad-fjær og Koni støtdempere med hjelpe-fjærer utenpå. Camber er på 0° og Toe-in er 2 mm. Bak er det hele 4 støtdempere av merke Koni, og progressive spiralfjærer.

Bremsene er også meget gode, de er av merke Girling, og det er skiver både foran og bak.

Bilen veier kun 618 kg, mens FIA vekten er enda lavere, nemlig 583 kg.

Da det ikke finnes noen 1000 ccm.-klasse i Norge blir det mest til at Harald kjører SSK-løp i Sverige med bilen. Det er også meningen til neste år, men da skal den få ny Radiale-Motor, som altså er navnet på den utgaven som finnes med to doble forgassere. Men bilen ble sist kjørt i bakkeløpet på Romerike, og der ble den nr. to totalt etter Jan Simonsen's N. S. U. Dette tyder jo på at bilen går meget bra, og ikke minst har meget gode veiegenskaper.

Sponsor

De som hjelper til økonomisk er Fiat-importøren, som gir rabatt på reservedeler, Norske Shell som holder bilen med olje og sist men ikke minst Abarth Speed i Oslo som hovedsponsor

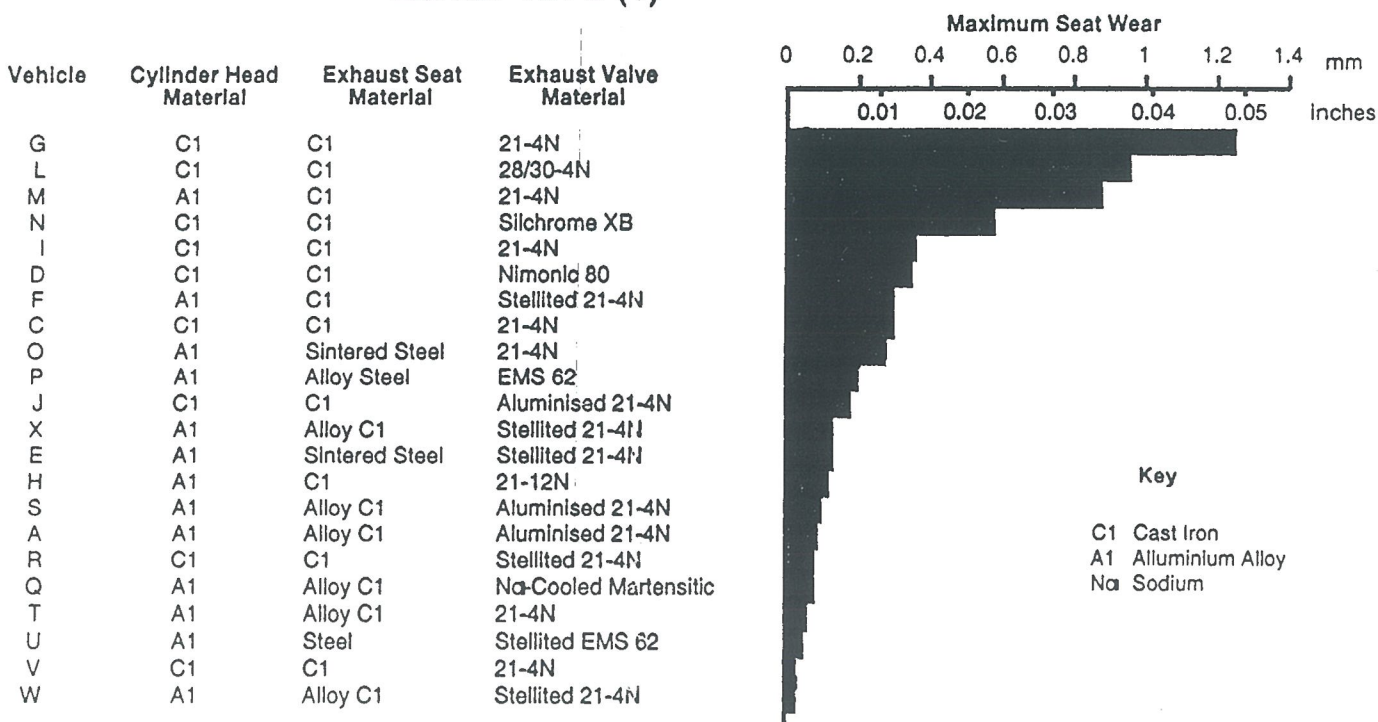


Temaet ventilslitasje og ventiltilsetninger er velkjent i blant veteranbilfolk. Her følger et lite bidrag til forståelsen rundt ventilslitasje fra Sølv Jorde på Kongsvinger.

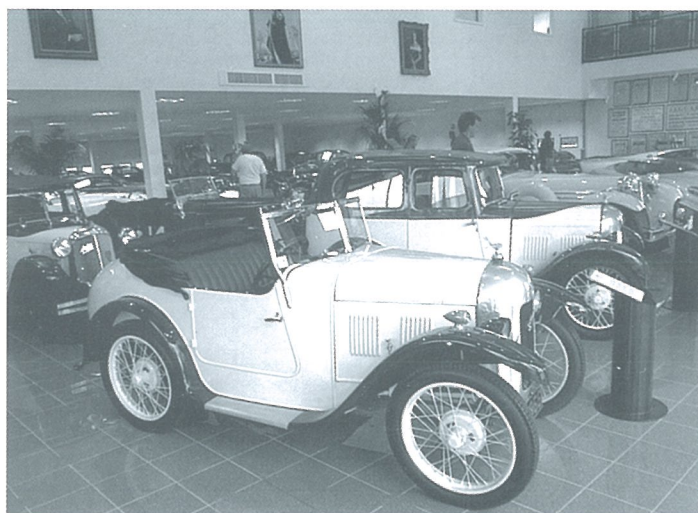
Vedlagte figur viser resultatet av en meget grundig test formidlet av CEC (Coordinating European Council) for oljeselskapet Shell. Bilene i undersøkelsen er kjørt 32000 km med blyfri bensin. Målingene gjelder eksosventil samt ventiltsete. De hardeste materialene greier seg best. For eksempel Mercedes Benz med natriumkjølte ventiler tilsvarende biltype "Q" i figuren under, tåler godt å kjøres på blyfri bensin. Ventilmaterialet i ditt bilmerke bør vel kunne opplyses fra importør slik at du kan se hvordan din biltype kommer ut i undersøkelsen.

Figure 5: Effect of Valve and Seat Materials

Barker 1973 (1)



Maximum exhaust-seat wear after 32 000 km (20 000 miles) road test on non-leaded gasoline



A7 Swallow (Den første Jaguar)



Jaguarmuseum

Foto: Martin Fælla



KALSGVØGNA

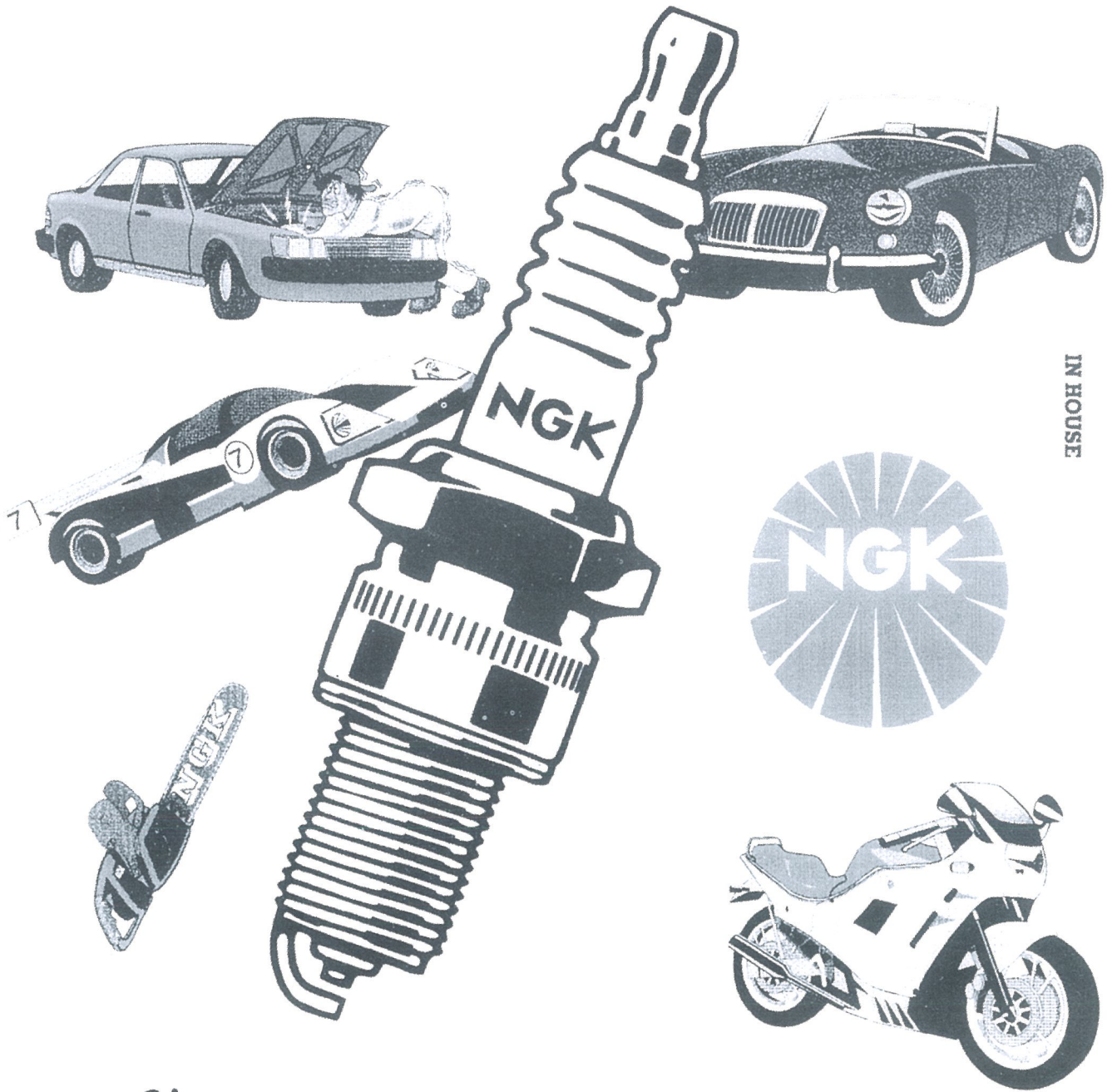
TURBILSERVICE

. . . et komplett valg



Tlf. 924 17 400
Fax 32 84 56 61

PROBLEMLOSEREN



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



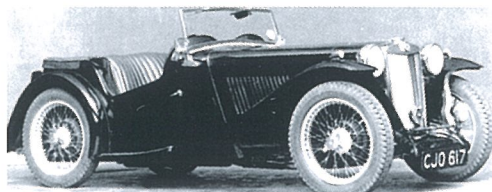
Restaureringsobjekt

MG Midget eller lig. ønskes kjøpt.

Bjørn Lund

E-post: bjorn.l@online.no

Telf.: 31 28 40 55



Til Salgs

Mercedes 180-56. 17000 mil.

Totalrestaurert inkl. motor, clutch og geargasse.

100% rustfri, original innredning i god stand.

Nysydd innertak. Kjørt 50 mil etter restaurering.

Bilen står i Drammen.

Bud ønskes.

Tlf.: 32 89 51 66 el. 0046 - 70 - 3410580 Lars



Selges: Cortina Mk1 1965 mod.

Henv. David. Tlf 92827469

Selges: 55 mod. VW 1200 original bil. Aldri restaurert men vedlikeholdt.

Farge Stratos Silber, omlakkert for mange år siden. Slitent interiør, bensinvarmer og liggestol-beslag. Registrert (originale skilter).

Kjørbar, men noe defekte bremses. Dårlig batteri, noe rust finnes.

Prisantydning kr. 12000,-

Henv. Vidar Haugen. Tlf. 69836440 eller 91121114

Kjøpes: Honda Camino. Jeg er interessert i kjøpe deler, eller delesykkel type Camino.

Henv. T. Momrak. Tlf. 66 79 80 43 eller 930 30 413

Selges: Mazda 929 2.01 1986 mod.

200 000 km. EU-kontrollert aug. 2000.

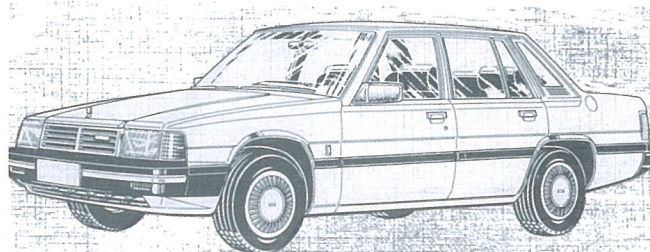
Bilen er utstyrt med servostyring, hengerfeste, Defa alarm, Defa motorvarmer, Philips radio m/kassettp. og Thule lastestativ.

5 sommer- og 5 vinterhjul med noe slitt gummi.

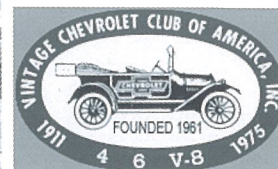
I tillegg kan det følge med en hel del brukte deler, tatt fra tilsvarende bil som er hogget.

Henv. Christian, tlf. 66 78 35 97

E-mail: nnchris@online.no



Redaktørens mormor og morfar på tur en gang på 20-tallet

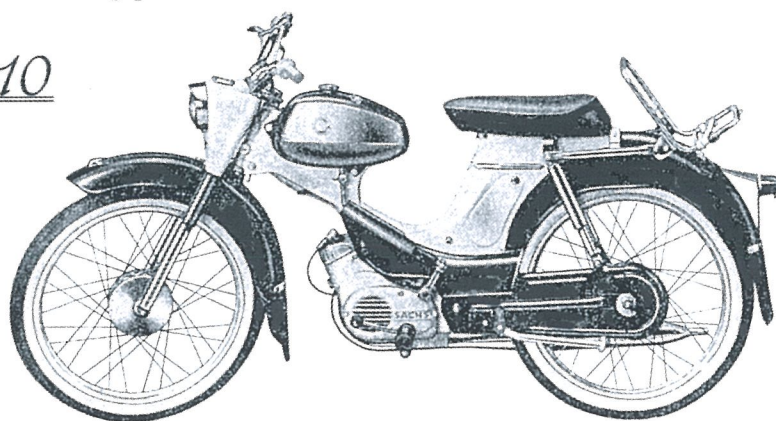


" Sportsmopedene " fra Øglænd :

Mopeder for de yngre kundene, Corvette Sport og Panter 1964 - 70.

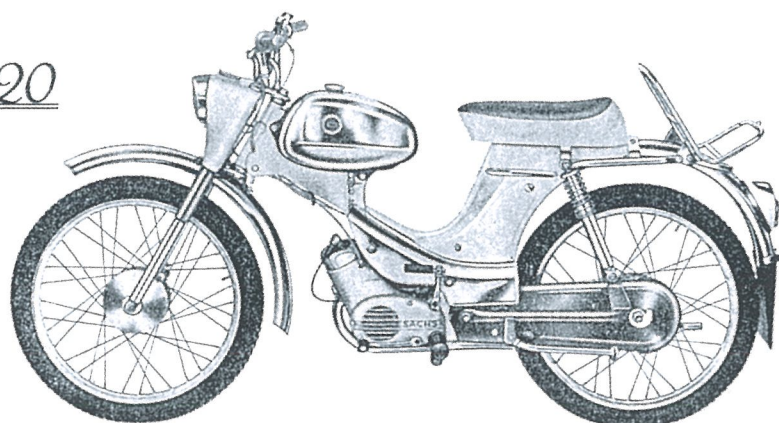
Artikkelen i forrige nr. av bladet omhandlet de vanlige "bruksmopedene" fra Øglænd. Etter hvert som kampen om kundene ble sterkere, ønsket fabrikken å tilby modeller myntet direkte på den yngre delen av kundegruppen. Utenlandske merker, som for eksempel Kreidler og Zündapp, hadde i flere år levert typiske "ungdomsmopeder", som ved første øyekast minnet mer om små motorsykler. De japanske merkene hadde ennå ikke rukket å få fotfeste i det norske markedet, noe det snart skulle bli en forandring på.

Corvette Sport 310



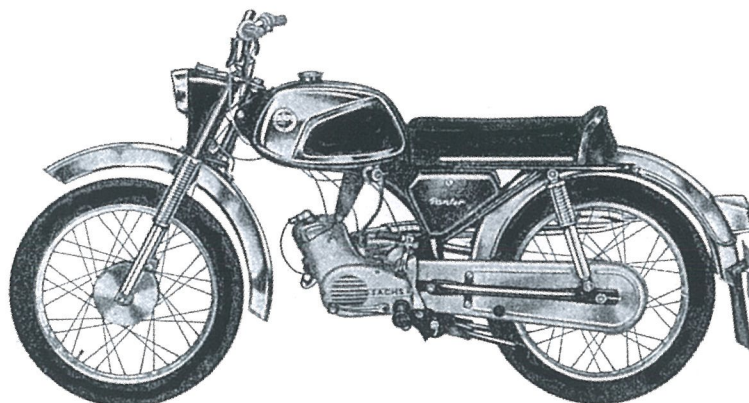
Det første forsøket Øglænd gjorde, i 1964, var å lansere en lettere modifisert utgave av Corvette 300, med betegnelsen **Corvette Sport 310**. Det er ikke så mye som skiller denne mopeden fra en vanlig Corvette, og den mest iøyenfallende forskjellen er tanken. En horisontalt liggende tank ble konstruert for å passe i de samme festene, og var gjennom sin form ment å gi mopeden et visst motorsykkelpreg. Bagasjebrettet hadde samme utforming som det som satt på lettvekteren Comet.

Corvette Sport 320



I 1965 kom **Corvette Sport 320** på markedet. Denne er nesten identisk med Sport 310, men som vi ser, har den fått smalere, forniklede skjermene for å forsterke det sportslige preget. Videre er dekslene over motoren og kjedekassen forniklede. På andre Corvette-varianter er de lakkert i samme farge som skjermene. Hjulene er de samme 19" som finnes på Corvette 300.

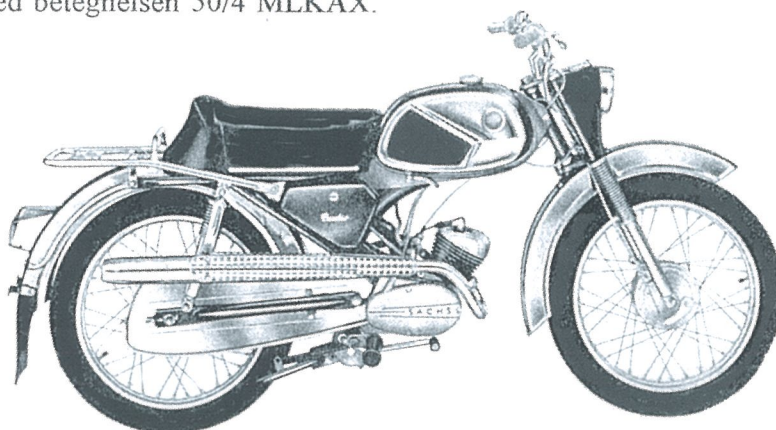
Panter 330



I 1966 lanserte Øglænd **Panter 330**. Dette er en moped som på mange måter minner om en liten motorsykkel. Panter har en ramme som er helt ulik andre Tempo-modeller, og er lavbygd med 17 " hjul og oppsvingt eksospotte med beskyttelsesdeksel mot varme. Kjedekassen er av samme type som på Corvette Sport 320.

Skjermene er brede og forkrommede og hovedlyktens innkapsling er sort. Skjermene og hjulene er forøvrig av samme type som vi finner på lettvekteren Trigger. Denne skal vi se nærmere på ved en senere anledning. Panter 330 ble levert i ensfarget sort i 1966, mens 1967-modellen har ramme og tank i rød metalllic. Motoren i Panter 330 er den samme 4-gearede, viftekjølte motoren som vi finner i Corvette 300, 310 og 320, med betegnelsen 50/4 MLKAX.

Panter 340



I 1968 kom **Panter 340** på markedet. Denne versjonen av Panter er tilsynelatende lik den foregående, men mopeden er forandret på vesentlige punkter. Dette året lanserte Øglænd den nye motoren, 501/4 AKFX. Denne motoren har ikke viftekjøling, men er forøvrig en mer moderne konstruksjon og med noe bedre dreiemoment på lavt turtall. Rammen er forandret med nye motorfester, og det er festelasker mellom motor og ramme (på Panter 330 sitter motoren boltet direkte i rammen). På denne motoren sitter kjedehjulet på høyre side, og følgelig er trommelbremsen for bakhjulet plassert på venstre side av bakgaffelen.

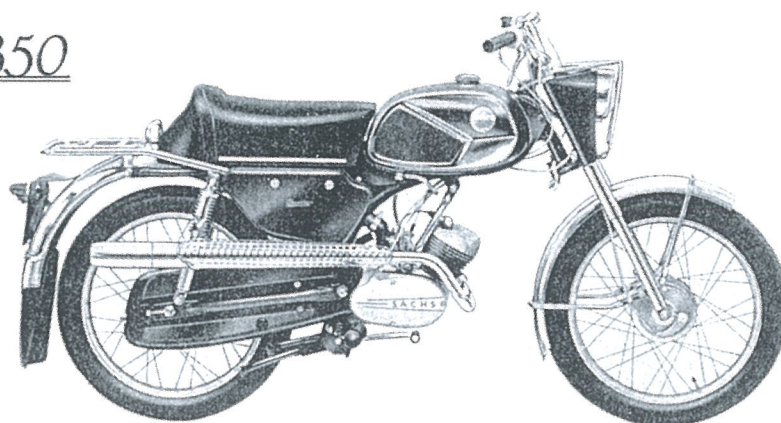
The times they are a' changin'

synger Dylan i visa fra 60-åra. At tidene er i forandring, fremgår tydelig av denne kvitteringa fra 1962.

Jeg tror ikke du får utført store jobben på knallerten i dag for dette beløpet:

<i>E. A. Brundson (Tempo.)</i>	
<i>2 Stempel fjær</i>	<i>kr 2,20</i>
<i>1 pakke smør</i>	<i>" 0,30</i>
<i>700 kaffe av Lyde</i>	
<i>dis arb.</i>	<i>15,00</i>
	<i>kr 17,50</i>

Panther 350



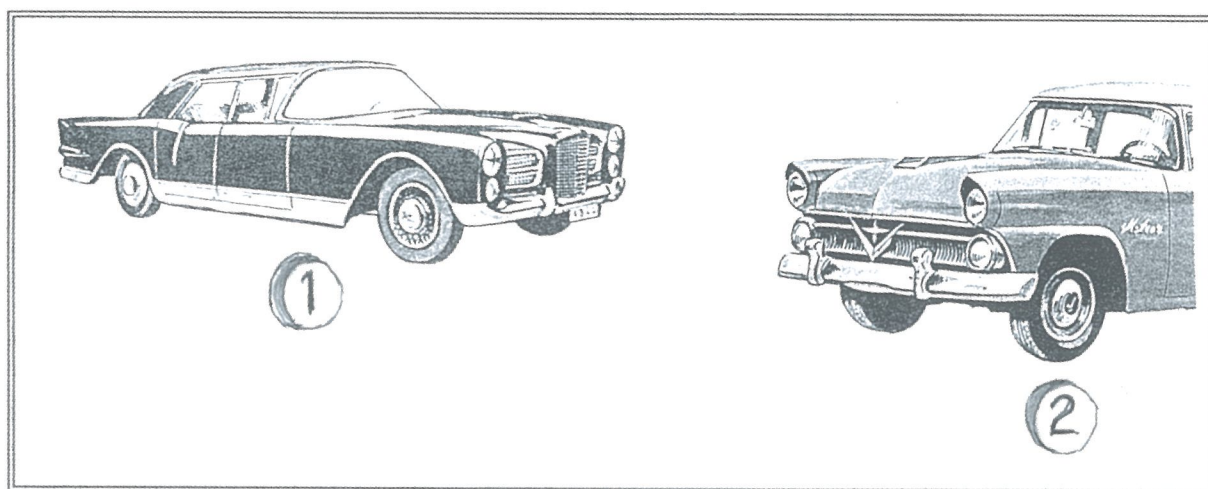
1969-modellen, med betegnelsen **Panther 350**, er temmelig lik den foregående modellen, men har fått større sidedeksler av stål. Tidligere var dekslene av plast. Panther 350 har forøvrig fått en større baklykt med skiltfeste. Året etter ble rødfargen skiftet ut med blå metallic. Ellers er de to årgangene identiske.

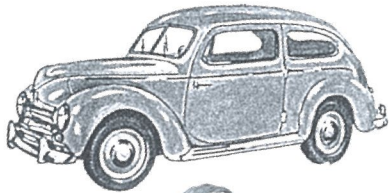
Kjell Thom

Julenøtter :

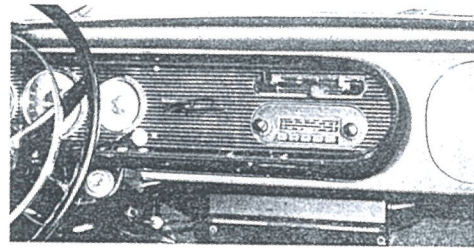
Tradisjonen tro (vi startet i fjor !) bringer vi herved noen julenøtter som kanskje kan skape litt diskusjon over kaffekoppen. Vi viser noen eksteriør- og interiørbilder av noen mer eller mindre ukjente biler (NB : Alle bildene viser forskjellige biler, dvs. eksteriør- og interiørbildene hører ikke sammen i noen av de viste tilfellene).

Vanskegraden varierer noe, men den siste bilen er virkelig en nøtt ! Klarer du denne, er det bare å ta av seg hatten. Denne bilen har du sannsynligvis aldri møtt langs norske riksveier, så mye kan vi si. Bildene er til dels noe utydelige, men dette er bare med på å gjøre oppgavene litt mer utfordrende. Løsningen kommer i neste nummer av bladet !

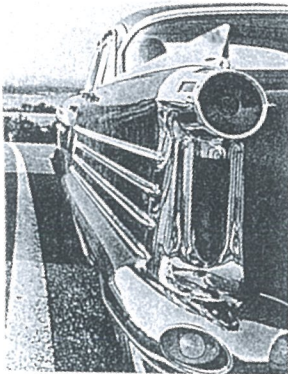




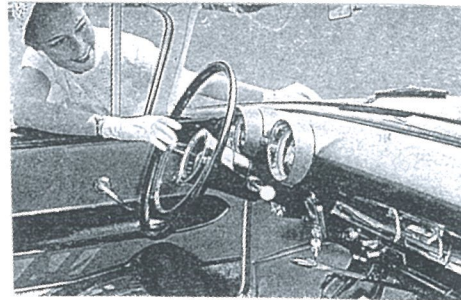
3



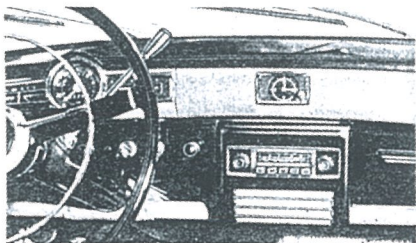
4



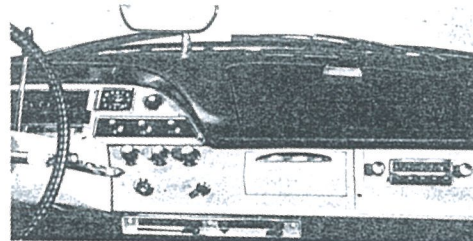
5



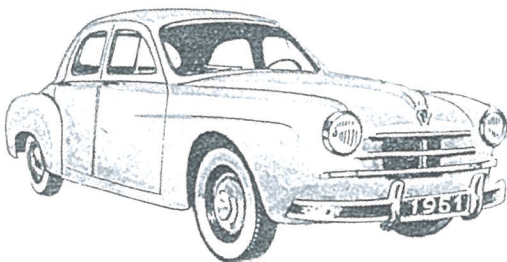
6



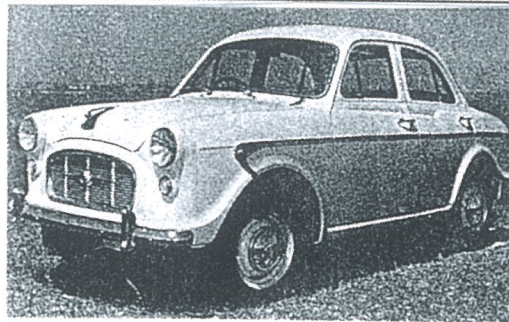
7



8



9



10



Redaktørens (Jan Shetelig's) første bil på veien med skilter var en 1967 modell Fiat 600 D. Med standard motor og etterhvert oppdatert med Weber-forgasser og grenrør ble Fiat'en en artig bil for en 18-åring. Det jeg også husker fra den tiden er min fetter Harald Shetelig, som på den tiden opererte på baner og i bakkeløp i Norden. Hankunne fortelle om sin Fiat Abart 1000, og ytelser langt over det jeg kunne drømme om i min Fiat 600 D. Les artikkelen under, og lev dere inn i en entusiastisk beskrivelse av hvordan det var å kjøre løp med hvass redskap på 70-tallet.

Red. Artikkelen er sakset fra "Norsk Motornytt" nr. 4 fra 1975.

HARALD J. SHETELIG

"SLIK BLE JEG MESTER I SVERIGE"

SSK-SERIEN

Så er det hele over. Jeg har kjørt det 7. og siste løpet i serien. Men la oss ta hendelsene i rekkefølge. Jeg sluttet forrige gang med å fortelle fra det 5. løpet på Mantorp Park den 6. juli, hvor jeg ble nr. 4. Jeg sa også at det ville bli spennende i vår klasse i de to siste løpene. Det stemte.

Etter Mantorp forsto vi (min mekaniker Kåre Thorstad og jeg) at motoren ikke var i topp stand. Motoren kom ut, og følgende ble gjort: ny topp, med nye, tulipanslite ventiler, nye styringer og nye ventil-fjærer ble laget i stand. Jeg satt en hel week-end og pusset porter og kanaler til jeg ikke hadde hud igjen på fingrene. Sylindrene ble honet, stemplene ble rensset og fikk nye stempelringer, alle lagre ble skiftet, i vannpumpen dreiet vi ut gods, satte inn friksjonsfrie teflon-lagre, slipte skovlene og laget nytt utgangs-stykke. Vi bygget nytt eksosanlegg og satte i det nye tenningsanlegget jeg fortalte om forrige gang. Bremses og støtdempere ble også overhaldt/byttet. Vi laget også en spoiler foran i aluminium. Som vanlig sto vi natten før avreise og satte det hele sammen. Og som vanlig reiste vi utslitte og trøtte avgårde, med øynene fulle av nattesukat og stinne av lunken svartkaffe. Er det noen som kjenner seg igjen?

Kinneulle 16. august

Stockholms Sportvagns Klubb arrangerte denne helgen dobbeltløp på Kinneulle: lørdag den 16: 5. løp for alle klasser i SSK-serien, søndag den 17: finaler i alle SM-klasser. (Svensk banemesterskap for biler).

Det sier litt om utviklingen at arrangørene i alt mottok 350 påmeldelser, hvorav det startet 314 biler over hele helgen. Av disse var det 228 biler som startet i SSK-løpene, mens det i SM-løpene startet kun 56 (!) biler i alle klassene. I tillegg arrangerte SSK en omgang i den nordiske Formel V 1300-cupen, her startet det 30 biler. Som en ser er det enorm interesse for SSK-klassene, mens det er vanskelig å få nok deltagere til de forskjellige SM-klassene. Som

svenskene selv sier: SSK er mere kul. Får jeg selv tilføye: og billigere. Derfor er det så mange flere som har råd til i det hele tatt å delta i SSK-løp. Med det enorme startantall på 314 biler på en helg, ble det påstått at dette var verdens største arrangement for kappkjøringsbiler. Men SSK's dyktige og profesjonelle arrangørteam fikk det hele til å flyte uten store pauser.

På grunn av SM-løpene søndag ble det også i SSK-klassene denne gang benyttet tidstrening etter velkjent metode: man kjører alt man orker under treningen, det blir tatt rundetider på alle, og best rundetid gir startposisjon nr. 1 osv.

Men først var det teknisk trening tidlig lørdag morgen. Alt for tidlig.

Jeg kom frem til banen sent utpå natten, sammen med min kone og en Reodor Felgen-type fra Sentralinstituttet for industriell forskning på Blindern, Bjørn Pedersen. Han er ansvarlig for all finmekanikken. Vi hadde med oss on camping-tilhenger med et telt til å slå opp. Som ingen av oss hadde slått opp før. Min kone sov mesteparten av natten i bilen, mens Bjørn og jeg prøvde å finne ut av stenger, spiler, knapper, tauverk og duk i lyset fra en sloknende lommelykt. Vi holdt på å gi opp, og bare "strø" teltduken over oss som dyne rett på bakken! Men i halv-firetiden hadde vi på et vis fått snekret "huset" sammen: ikke en vinkel var rett, gulvet hang i luften og taket så ut som det hadde vært utsatt for et sne-skred. Jeg vekket min kone og fortalte henne gledes-strålende at nå måtte hun våkne, så hun kunne stå opp og gå inn for å legge seg! Hun tasset grytende inn som en binne som går i hi.

Den revnende lyden av en teltdlidelås vekket meg noen timer senere. "Mekken" Thorstad stakk hodet inn og sa opphisset: "Harald, du måste stå opp. Klockan er redan halv sju. Har du svenska pengar på dig? Skynda på, du måste recka treninga!" Straks han er trygt over Svinesundbrua slår han over i svensk, uansett hvem han snakker med.

Teknisk kontroll gikk glatt, på treningen var det viktig



å ta det rolig for å få innkjørt den nye motoren. Men i en løpsmotor er det bygget inn så

På de siste rundene ga jeg litt på, og kjente et behagelig trykk i ryggen. Alt syntes å være i orden.

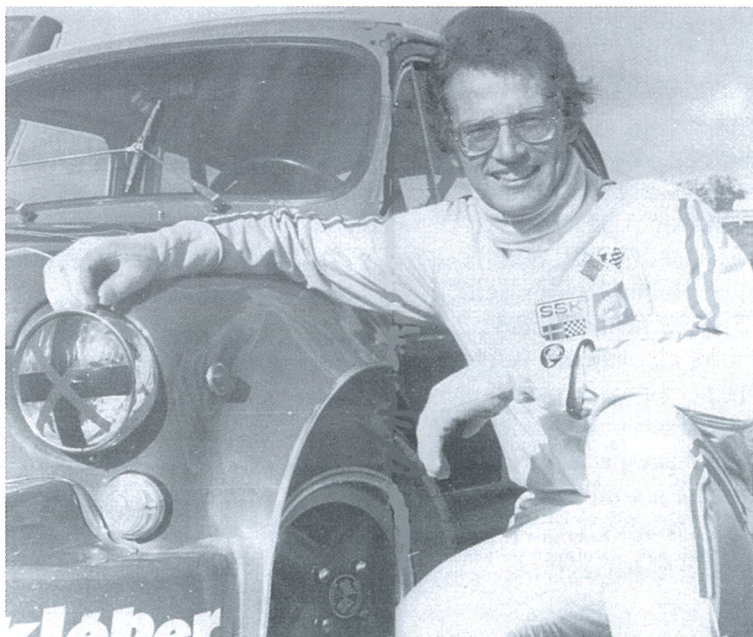
Like før jeg skulle ut på tidstreningen, var det ingen gnist i det nye tenningsanlegget. I en rasende fart koblet vi over til det gamle, som vi hadde latt stå igjen ved siden av det nye. Og det var

jo bra. Det viste seg senere at å stille tenningsstidspunktet på den gamle måten ved hjelp av en kontrolllampe koblet rett til fordeleren blir en for stor belastning på de små thyristorer, transistorer og dioder i den nye tenningsboksen. Men mer om dette senere. Opplegget for tidstreningen var at vi skulle kjøre i et kvarter og på de siste fem minuttene skulle det holdes frem et orange tegn, og da ville tidtagingen begynne. Jeg tenkte på min nye motor, så jeg tok det fremdeles litt med ro, ville spare på kruttet til tegnet kom. Jeg kjørte og kjørte, og begynte til slutt å lure på om ikke tegnet skulle komme snart. De andre kjørte det de orket hele tiden, hver gang en nærmet seg bakfra merket jeg at det var nok å bare gi på litt i det svingete partiet av banen, så ble de borte. Og jeg tenkte: "bare vent til tegnet kommer, da skal jeg kjøre for fullt et par hele runder, så skal vi se!",

Men plutselig kommer det sort-hvitrutete flagget ut: treningen er slutt. Og jeg hadde bare "dasset" rundt! Hva slags tid og startoppstilling ville dette gi?

Forklaringen var at en av mine verste konkurrenter hadde kjørt ut av banen like for start-mål-området. Jeg så til siden da jeg passerte ham for å se hva det feilte ham. Da ble det orange tegnet holdt ut, så det så jeg aldri. Nåvel, man bør jo ikke se til siden mer enn strengt nødvendig når man er på en kappkjøringsbane under rening eller løp. Det er stadig noe å lære.

Holmlund, som hadde kjørt av barnen da et dekk eksploderte, viste seg å ha fått beste treningstid. Men den var tatt under første treningsøkt, uten at noen av oss visste at tider ble tatt da også. Han fikk tak i et nytt dekk, og skulle altså stå først i starten. Nr. 2 var Bo Malm, han stilte med en helt ny motor fra Volvo Competition departement. Kom ikke å si at ikke Volvo driver med racing. I annen rekke, bak Malm, skulle Per Sturesson med Simca Rallye 1000 (gruppe 2 1300 motor fra Tyskland på ca. 130 HK) stå, og ved siden av ham i



2. rekke fikk jeg min plass, bak Holmlund. Men hva skjer: Bo Malmgren kommer for sent til start! Det vil si, han kjører ut på oppvarmings-runden fram til startoppstilling etter brannbilen, som følger oss den første runden. Reglene krever at man stiller opp i rekkefølge til utkjøringen. Men Malm fikk i alle fall lov til å stille opp bakerst. Hans plass foran fikk ingen ta, den ble stående tom.

En mann i avgang.

Starteren viser skiltet 30 sekunder til start. Men det var da merkelig som Holmlunds venstre fordekk buler ut! Nei men i all verden, jeg tror jamen han står der og punkterer midt på startstreken. Du store alpakka, hvordan vil dette gå?

Jo, det gikk rett fram det, i første sving, h e l t u t. To mann i avgang. Og løpet var ikke kommet skikkelig i gang enda. Resten ble lett match. Passet på å holde meg et stykke foran, klar av de andre, men uten å kjøre for fort, ingen dumheter nå, en opplagt første-plass kan ikke kastes bort. Tre runder igjen, og i speilet ser jeg Malms hvite- og rødstripete Volvo komme jagende framover gjennom feltet som en gjedde mellom ørretynge! Tankene hoppet tilbake til 15. juni på samme banen, da hadde jeg startet bakerst og kjørt gjennom hele feltet til en 2. plass. Her var det bare å hive på køl i masser. En runde igjen, og avstanden er ca. 75 meter. Det er betryggende. Det er en berusende følelse å få det svart-hvit-rutete flagget. Men jeg måtte pent finne meg i at Malm ble utropt til klassens moralske vinner.

Det spilte dog ingen rolle, for i og i med de 11 poeng som førsteplassen ga, var jeg klassemester allerede før det siste løpet! Med 12 poengs ledelse var jeg sikker. Det hadde vært min tur til å ha flaks. Men for Holmlund må det ha kjentes bittert å bli slått ut av en punktering på startstreken. Vel tilbake i depotet begynte jeg å studere litt nærmere i SSK-boken. Da var det at jeg for første gang oppdaget at det var noe som het sammenlagtmester. Det er oppsatt en rekke vandrepremier til den som står igjen med mest poeng etter sesongen, uansett hvilken klasse han kjører i. For noen av dem gjaldt det at de kun gikk til beste SSK-medlem. Jeg skal hilse og si at jeg fant fram

piggskoene i en fart og sprang avgårde for å melde meg inn i Stockholm Sportvagnklubb.

Da alle klassene hadde kjørt, satte vi oss ned og regnet litt. Jeg sto nå med 58 poeng. Mine farligste konkurrenter til sammenlagt-seieren var Jürg Bächli, som ledet racingklasse C med 53 poeng, (han kjører den bilen som sto avbildet i NMN nr. 3 på side 21, med vinge bak på panseret. Den har 200 HK, med cross-flow motor og det hele) og Håkon Sandin, som ledet racingklassen D med 52 poeng med at Bächli ville vinne siste løp på Knutstorp, idet han har vunnet de løp han har fullført. Med 11 poeng for 1. plass ville han stoppe på 64. Hvis han fikk seier i siste løp, måtte jeg ha et poeng mer enn ham. 1. plass gir 11, 2. gir 9, 3. gir 8, 4. gir 7 poeng. Altså måtte jeg minst bli nr. 4 i siste løp. Med 65 poeng ville seieren være et faktum. Derfor hadde vi et stort mål på Knutstorp den 28. september: 4. plass eller bedre.

Abarthen ble sendt på foryngelseskur til Bjørn Pedersen. Han hadde den i tre uker hjemme hos seg, og etter forvandlingen i motor-rummet kjente jeg den ikke igjen: I stedet for den gamle vannfyllertanken, som krommen hadde begynt å ruste på og som lakk litt, hadde han fått sveiset en lekker liten tank i aluminiumsplater. Den gamle, fæle svarte oljeopp-samlerdunken var borte, i stedet sto der en annen snerten liten aluminiumstank, med et nydelig lite plastrør som kan vise innholdet. Forgasseren så ut som ny, overhelt og glassblåst. Gas-wiren var lagt i ny strømpe, svingarmen til overføringen var lagt i teflon-lager. Overflødig vannslanger var fjernet, osv. osv. Motor-rummet så rett og slett helt profesjonelt og strøket ut. Han hadde gjort alle de forandringer og forbedringer jeg alltid har tenkt å gjøre.

Forgasserinntaket var dekket med to korker med nøyaktig passform, påslipt en orange, formskåret plastplate. Hele innmaten i fordeleren var bygget om, på akselen satt nå aluminiumsringen med de fire magnetbitene, i kanten var det noe som lignet et lydbandhode. Inne i bilen var det kommet enda en "svartboks" ved siden av den forrige.

Og på Elverum hadde jeg ikke ligget på latsiden. Ved hjelp av utrolig snille medhjelpere hadde jeg fått bygget en helt ny frontkåpe, der det var påsatt en spoiler, alt i et glassfiberstykke. På hekkplaten festet vi en forkortet hekkspoiler fra en BMW turbo, begge deler ble pusset og lakkert.

I uken før løpet hadde jeg Abarthen oppe på Elverum hos meg og monterte de nye glassfiberdelene, ettertrakk toppen, stilte og justerte, la opp direkteledinger til tenningsboksen via en bryter og en varsel-lampe, etc. etc.

Jeg forteller med hensikt litt detaljert om alle forberedelsene, for at man bedre kan forstå at det kreves et enormt og nitid forhåndsarbeide for at man skal lykkes i alle former for motorsport. 80 prosent

av suksessen kan gjøres i garasjen. Tenk på Basse Hveem, ikke engang kona fikk komme inn når han hadde demontert en motor og lagt den ut på et hvitt laken før et løp. Orden, renslighet, nøyaktighet, tålmodighet og utholdenhet er nødvendigheter for å lykkes i motorsport. Alt ser så lett ut når det går bra. Javel, men så har det kostet tid, arbeid og forsakelser på forhånd, noe ingen utenforstående tenker på når suksessen er et faktum.

Ring Knutstorp 28. September. Finale.

Nå skulle "garasjeteoriene" prøves, forventningene oppfylles.

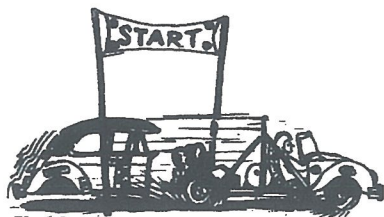
Det vanlige "laget" dro fra Oslo fredag kveld den 26.: Aud og Kåre Thorstad i Lancian med Abarthen bak, Bjørn Pedersen, min kone Ian og jeg i min BMW. Knutstorp ligger mellom Malmø og Helsingborg, så det blir jo en bra bit å kjøre. Men et deilig dobbeltrom i Helsingborg noen timer gjør underverker.

Første trening lørdag morgen viste at "skjegget" på den nye frontspoileren var for lavt, det tok nedi, det var dessuten slik format at det presset fronten for mye ned. Med hekkmotorbil er det jo om å gjøre å få presset hekken ned så mye som mulig, det er bak-hjulene som slipper først. Altså gikk vi løs på den nylakkerte spoileren med sag.

I alle høyresvinger (og de er det flest av når man kjører med klokken) oppsto motorfusk. Jeg gjettet på forgasserfeil. Vi skiftet flotterventilen, satte i større hoveddyser, og forandret litt på dekktrykket, ned foran og opp bak, til 26 og 32 pund. Jeg bruker alltid pund til å måle lufttrykket med, det gir en finere gradering. Vi tok av alle hjul og rensset dem innvendig for løse gummifliser som alltid faller av dekkene. Startoppstilling til kvalifiseringsløpet. Med flest poeng i klassen sto jeg først. Jeg kom bra igang, men merket til min skrekk at noe var galt. Det ristet i rattet og i hele forparten på bilen. Jeg tenkte på sabotasje, punktering, på alt!

I en slik situasjon gjelder det å holde hodet klart. Hvis man bremses opp, får man fort ubudne gjester inn bak. Det gjelder å halte i vei, og samtidig forsøke å holde seg unna. De andre i klassen, 25 i alt, flakset tett forbi meg som skremte ender. Det var et bittert faktum å se i øynene: jeg måtte gå i depot etter en runde for å finne feilen. Hva kunne ha gått galt? En punktering var mest sannsynlig. Mekken kom løpende til, likblek. Jeg pekte ned og forover, han bøyde seg og reiste seg opp igjen, ti år eldre i ansiktet: forhjulsmutterne var ikke tiltrukket. Jeg greide faktisk å sitte helt stille inne i bilen og vente på at han skulle hente verktøy, selv da de andre kom forbi etter den andre runden. Boltene ble dratt til, og jeg kom meg ut igjen. Tok igjen noen, noen dro av, andre gikk i depot. Da resultatet kom skriftlig, viste det seg at jeg måtte stå på startplass nr. 20 foran finalen neste dag. En håpløs utgangssposisjon,





Tok igjen noen, noen dro av, andre gikk i depot. Da resultatet kom skriftlig, viste det seg at jeg måtte stå på startplass nr. 20 foran

finalen neste dag. En håpløs utgangs-posisjon, med tanke på at vi bare skulle kjøre 8 runder, og at Knutstorp er vanskelig å kjøre forbi på. Det er bare to-tre steder der man kan "frekke" seg forbi. Dessuten fusket motoren. Hvordan skulle jeg under disse omstendigheter ha tro på at jeg kunne greie å bli nr. 4?

Bjørn og jeg tok bilen inn i "teltet" vi hadde spent opp i depotet på banen. Vi bestemte oss for ikke å reise til hotellet i Helsingborg før vi hadde fått bilen helt i orden.

Flottørhøyden var gal. Den skal være 5,8 mm, den var på 3 mm. Vi satte inn igjen de hoveddysene jeg alltid har brukt: 175. Så stilte vi tenningspunktet 4° for-tenning 200 ganger. Dette høres ut som galskap. Og det er det da også. Motorsport er en form for galskap. Men det er ikke like lett å stille tennings-tidspunktet med et elektronisk tennings-anlegg når man ikke har stroboskoplampe. Til slutt var vi helt sikre på at tenningen var riktig innstilt. Så "motorvask", og tørket alt rent. Vi prøvde motoren etter fire timers arbeid, og alt virket perfekt. Hjem på hotellet til et varmt bad etter vinden, kulda og regnet på banen.

Jeg forlot hotellet kl. 7.30 med en mage som kjentes som en oppblåst fotball.

Under treningen regnet det, men regn liker vi nordmenn: da er det glatt, og sne, is og glatt er vi vant til å kjøre på. Da gjelder det å kjøre med due-egg

SK-SERIEN fortsatt fra s. 9

mellom hender og ratt, mellom føtter og pedaler. Bilen gikk perfekt, og jeg "varvet" alle under den halvtimen treningen varte. Håpet steg noen hakk. For å holde nervene i sjakk vasker og polerer man bilen når det ikke er noe annet man kan gjøre før start. Så blank bil har jeg aldri stilt til start med! Det sluttet å regne, banen tørket, og solen tittet fram. Nå kunne det kjøres hardere. På startstreken følte jeg meg som en fyllick i den bakerste delen av en polkø like før stengetid: ikke sjanse til å komme fram i tide: biler så langt jeg kunne se framover. Men jeg hadde snakket med de fleste i klassen og bedt dem slippe meg fram når jeg kom. Alle unntatt to Etter en runde var jeg ca .nr. 14, etter to runder ca. nr. 11, etter tre runder nr. 9. Jeg kjørte virkelig desperat. Men man kan aldri tillate seg å

kjøre for desperat når de andre bilene er så mye styrrer og tyngre. Det ble nærkamp for hver passering. Og de andre var jo opptatt av å slåss for sine plasseringer.

Det avgjørende er at man vet nøyaktig hva man kan tillate seg å gjøre med bilen, hvor langt man kan gå, og nøyaktig hva man ikke kan tillate seg. Bremse helt på siste hundredelssekund riktig skifte gear lynfort og presist, Ingen brå bevegelser med rattet, passe på bakfra i speilet, finte ut den man skal passere ved å få ham til å tro at du skal passere et annet sted enn der du har tenkt deg, ligge bak og "psyke" ham til å gjøre en ørliten feil, nok for deg til å smette forbi ,osv. Man tvinges i slike situasjoner til å yte over evne, men man må samtidig tvinge seg til ikke å gå over evne. Det skal så fantastisk lite til før man har gjort den feilen som aldri kan rettes opp igjen, den feilen man går og ergrer seg over i årevis etterpå. Man lever aldri så intenst som akkurat i disse øyeblikk, du lever "helt ute på kanten", og glemmer det aldri. Hver muskel og nerve spennes til bristepunktet, du er i helspenn. Da jeg passerte mål og tre runder gjensto, viste megken hele syv fingre i været: jeg lå på 7. plass. Jeg var nå bak en Alfa Romeo GT junior og en Volvo 142. Alfa'n gikk lett, men Volvoen styrt av Jan Bjørnerhag, stengte godt til. Jeg prøvde alle tricks, men han slengte så voldsomt med hekken at jeg måtte passe meg for ikke å få en skjebnesvanger smell. På vei ned mot velodromen, en høyt, bratt dosert høyresving, kjørte jeg opp på innersiden av Volvo'n. På vei opp i velodromen skal man bremse, og det gjorde han, men ikke jeg. Jeg kjørte opp på siden av ham, og litt forbi, og stengte derved veien for ham til høyre. Da først bremsset jeg, og han måtte "bli med meg" høyt opp i velodromen, før jeg svingte av mot høyre som da blir en nesten nitti graders sving. Dermed ble jeg automatisk foran, gjennom den skarpe venstresvingen og ut på langsiden. Nå hadde jeg hele to runder å ta opp fjerdemann på. Han var på slutten av langsiden da jeg kom ut på den. Alfa'n og Volvo'n hadde jeg allerede glemt. Det skulle jeg aldri ha gjort!

Jeg glemte å se i speilet, de var raskere enn meg på langsiden, og bremsset seg begge forbi meg ved inngangen til svingen etter langsiden. Under to runder igjen og på 7. plass. Dette går aldri bra! Etter langsidesvingen kommer noen slake



s-svinger i stor fart, her kan man ikke kjøre forbi. Disse ender i en kort rett strekning, som går over i en 120° graders venstre-sving, bakover og oppover. Inn mot denne svingen prøvde vi alle tre å bremse hverandre ut, med det resultat at vi alle tre mistet kontrollen over våre biler. Volvo'n skle på låste hjul mot høyre, jeg skle bakerst på låste hjul mot venstre i et forsøk på å unngå Volvo'n, og Alfa'n skle på låste hjul mellom oss! Tykke blå røykskyer og hvinende hjul, dette var slutten, trodde jeg. Men som ved et under kom ingen nær hverandre, farten var jo liten, og vi kom alle straks igang igjen på et vis, Volvo'n først, så Alfa'n og jeg ved siden av hverandre, han litt foran og til venstre for meg. Opp den korte "bakken" på ca. 35-40 meter, som flater ut bortover i ca. 70-80 meter, og deretter går banen rundt en 180 graders sving til høyre, en slags "rundt tennen" sving. Pånytt prøvde jeg mitt nye tricks mot Alfa'n: han bremsset ned foran svingen, og normalt ville jeg gjort det samme, da ville han ha svingt bratt inn til høyre foran meg, og jeg etter ham. I stedet fortsatte jeg å kjøre rett fram og kom opp på siden av ham og litt forbi. Han kan ikke svinge over til høyre, og jeg tvinger ham med meg utover mot svingens ytterkant mens jeg foretar min nedbremsing. På denne måten bremses jeg jo egentlig alt for sent, vi endte faktisk på gresset utenfor banen. Men poenget er at jeg har ham på min venstre side. Og nå skal vi svinge til høyre, jeg stikker dermed automatisk fra ham når jeg tar høyresvingen. Vel inne på banen igjen ser jeg at Volvo'n har gjort en dårlig sving, vi kommer ut gjennom 120 graderen nesten samtidig. Jeg la meg bak ham, og tok ham i Velodromen på samme måte som i runden foran ham. Han prøvde å bremse meg ut i venstrekurven ut fra Velodromen, men det gikk ille: han deiset inn i beskyttelsesgjerdet rundt banen. Igjen var jeg på femteplass. Og nå var det bare en fattig runde igjen Langt i det fjerne, i enden av "rakan" ser jeg fjerdemann forsvinne inn i svingen:

amerikaneren Jerry Davis i en Fiat Abarth 695 SS, en modifisert Fiat 500 mod 850 ccm Abarth motor på 80 hester og femtrinns gearkasse. Nå fant jeg tiden inne til å sette alt på et kort. Jeg lot 50-metersmerket før svingen passere før jeg trakk på bremsen i ca. 160 km/t. Med litt hu og hei kom jeg meg gjennom svingen, og peiset på. Da det gjensto en halv runde fikk jeg kontakt, og jeg tenkte at "deg kjører jeg over om det blir nødvendig". Men jeg aksellerte fra ham ut av en sving uten vanskeligheter og hadde fjerdeplassen! Og det holdt til mål noen sekunder senere. Aldri, aldri skal jeg glemme den hysteriske gleden jeg kjente ved målpassering. "Min gjeng" i depotet langs banen sprellet med armer og ben, de kunne ikke være tvil. Selv sprellet jeg av glede inne i bilen, og vel tilbake i depotet utspant det seg elleville gledesscener. Alle kom og gratulerte, selv passet jeg på å gå for å gratulere Malm Olesen og Holmlund med første, andre og tredjeplassen. Malm og Holmlund i Volvo Amazon, Olesen i en nydelig preparert MGB/GT. Ingenting kunne nå ta fra meg sammenlagtseieren. Og bilen var like hel, bortsett fra en avrevet pyntelist på høyre forskjerm. Min kone våget ikke å tro det før jeg ble ropt opp og fikk premiene. Den største var en halvmeter-høy pokal. På SSK's årsmøte i Stockholm senere i år får jeg vandrepremier, pengepremier etc. Frukten av slitet og forsakelsen smaker virkelig søtt. Jeg håper dette kan være en inspirasjon for andre nordmenn til å prøve seg mot svenskene på deres baner. De er ikke uslåelige, og det er bare å sette opp en plan og så arbeide seg målbevisst mot og gjennom en sesong.

PS. Jürg Bächli vant senere sin klasse. Fjerdeplassen viste seg altså høyst nødvendig. Sammenlagt fikk han 64, jeg 45 poeng. Knappere margin var ikke mulig.



God jul
og
Godt Nytt År
ønskes alle
lesere
m/familie

SANDPRODUKTER

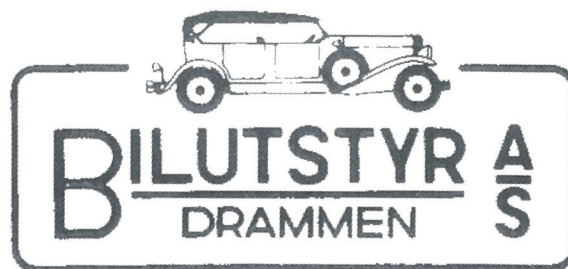
Vi kan tilby sand til de fleste formål

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

Kiosken
Davidsen. Slemmestad

**GJØR DERES INNKJØP I
KIOSKEN**



FRUKT • SJOKOLADE • TOBAK • UKEBLADER ETC.

Stadig godt utvalg i
Det rette sted for innkjøp



Redaktør for neste
er: Per Thorrud
Buskerudveien 207
3027 DRAMMEN
Tlf.: 32 82 01 81
E-mail:

Send inn stoffet før 10. januar 2002

MOTORHISTORIKEREN

