

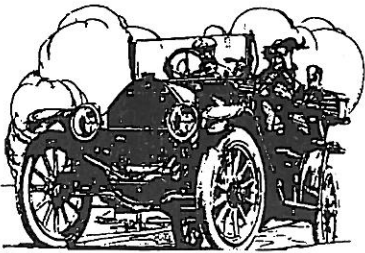
MOTORHISTORIKEREN

Nr. 1 - 1995 - Februar - 24. Årg.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Nestformann:

Per Langøy
Moreneveien 21, 3058 DRAMMEN
Tlf. 32 87 14 63

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem:

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

Styremedlem:

Erik Holde
Eikholtveien 7 B, 3031 DRAMMEN
Tlf. 32 88 31 15

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:

Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Formann i teknisk komite:

Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:

Helge Vidar Skistad
Nordmoveien 53, 3053 STEINBERG
Tlf. 32 87 47 10

Formann i arrangementskomité:

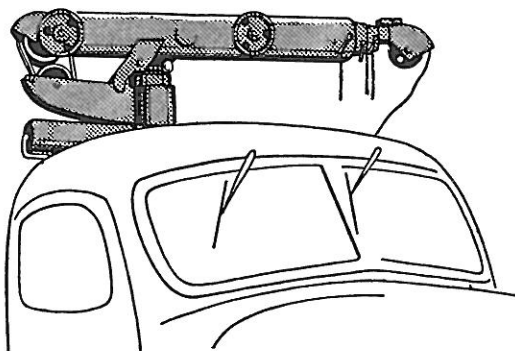
Erik Holde
Kjell Ødegård (kaffekoker)

Tur- og festkomite:

Asle Wang en tur
Tom Becker en tur

Materialforvalter:

Styret v/formann



DET ER

HIAB HYDRAULISKE BILKRAN

— som med sitt karakteristiske utseende står så godt til bilen, tar liten plass og monteres lett og enkelt på enhver lastebilmodell, vel å merke i senterlinjen. Hiab er solid og driftssikker, arbeider raskt og effektivt rundt hele bilen og manøvreres ved et eneste litet reguleringshåndtak.

Sparer arbeidskraft, tid og penger!

«HIAB HOLDER LØFTENE»

SMITH-CHRISTENSEN



T. H. SMITH - CHRISTENSEN

Postboks 3085, Oslo E. Tlf. 56 38 80

Motorhistorikeren nr. 1/95 24. årg.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året. Redaktører i 1995 er:

- Per-Erik Carlson februar
- Geir Hanevold juni
- Jan Haakon Shetelig september
- Ivar Engerud desember

Forssidebilde.

Fra Drammen Travbane 24. september 1994.
Fra venstre 1928 Chrysler. Eier: Arnt Ivar Lund.
1927 Chevrolet. Eier: Jan Sandholdt.
1926 Chevrolet. Eier: Ragnar Ødegård.

Redaktør av dette nummer har vært Per-Erik Carlson.



Formannen har ordet:

1994 er blitt historie. Vi kan se tilbake på et vanlig år med møter hver første torsdag i måneden og andre arrangementer. Det er litt vemodig at det ikke ble noe av Union-prosjektet, men det er vel bedre å trekke seg i tide enn å forplikte for mer enn det vi kan stå for.

Jeg nevnte i forrige Motorhistorikeren at det hadde gått inflasjon i arrangementer, og at det kanskje er på tide at flere klubber lager fellesarrangementer. I den forbindelse har HMKD og NVK tatt kontakt med hverandre. Dette har resultert i at vi sammen plan-

legger et løp eller vårmønstring den 22. april.

1995 står ubrukt, la oss brette opp ermene og møte det nye året med nytt gå-på-humør og entusiasme for vår hobby.

Jeg benytter samtidig anledningen til å ønske alle **Et godt nytt motorhistorisk år.**

Tore



Velkommen til

Årsfesten 18. februar 1995

på

Ballklubbhuset

Det serveres varm mat, dessert, kaffe og kaker. Drikke til maten.
200 kroner pr. kuvert.

Påmelding innen 5. februar til

Tore Ødegaard, tlf. 32 80 03 35, mobil 94 18 00 39,
eller Svein Hansen, tlf. 32 82 05 90.

Musikken besørges av Kyrre Iversen og Rolf Ødegaard.



Redaktøren har ordet: **Året 1957**

38 år går fort, særlig når en ser tilbake. Men sandelig har jeg opplevet mye og kjørt mye rart og mye fint siden jeg tok førerkort for bil i 1957. Gul lapp tok jeg to år tidligere.

Miljøet rundt bilene var mer eksklusivt den gang, før det ble en menneskerett å ha bil. Folk som hadde bil - uansett bilens alder og merke - var på en måte privilegert, og ble ofte sett på med respekt av oss unggutta.

Bil- og mc-bransjen har også opplevd en masse. Mye av det

som var fremtidsdrømmer i '57 er blitt realisert og mesteparten er forlengst høggd.

Organisasjonene for bilistene var etablert med KNA, NAF, NLF og MA. NVK var i gang for å ivareta veteranbilhobbyen, men det ble høggd mange biler før HMK-Drammen og andre lokale ivaretager-klubber ble etablert.

I dette nummeret har jeg valgt noe stoff fra NAF-bladet *Motortidende* i 1957. Bladene fant jeg da jeg ryddet i

papirene etter far. Dette året var NAF og bladet deres opp-tatt av at SKF fylte 50 år, utbyggingen av leirplassene, vei-patruljene, nye trafikkregler, bensinsparing for å unngå rasjonering, fri bilimport og om hvorvidt fremtidens biler skulle drives av gassturbin, fri-stempelmotor eller dieselmotor. Eller - den motoren vi bruker mest også i dag - 38 år senere.

God lesning!

Per-Erik Carlson

Fra Motortidende 1957:

Nytt allesteds fra

Coil - Tennspole

«Rådet for teknisk terminologi» arbeider som kjent med bl.a. å innarbeide ensartethet i teknisk språkbruk. Vi har fått en henvendelse fra Rådet som anmoder om at bilfolk benytter ordet tennspole i stedet for coil eller ignition coil, da det norske ordet fullt ut er en dekkende betegnelse for denne tekniske del. Ut fra et skandinavisk synspunkt er også betegnelsen heldig, da coil på dansk heter tændspole og på svensk tändspole.

NAF lar oppfordringen gå videre til sine medlemmer.

Tidsskrift for veteranbileiere

Engelske veteranbileiere har nå fått sitt eget tidsskrift: «Veteran and Vintage». I den forbindelse har det vært interessant å merke seg de offisielle «årganger» for veteranbiler i England. Biler fra før 1905 har rett til betegnelsen «Veteran cars». Biler fra perioden 1905-1914 kalles «Edwardian», og den yngste klasse, fra 1920 til 1930 går under betegnelsen «Vintage».

Luftavkjølt V-4 fra USA

En overraskende nyhet fra Amerika er den luftavkjølte V-4 motoren bygget av American Motor Corporation (AMC). Spekulasjonene om hva motoren skal brukes til er i full gang. AMC bygger Hudson og Nash, begge vogner i vanlig amerikansk størrelsesorden. Tenker fabrikken på å ta opp produksjonen av en vogn i europeisk småvognklasse?

For denne motor er gitt følgende data: boring og slag 82,5 mm x 82,5 mm - og volum 1.760 ccm, toppventiler, kompresjonsforhold 7,5 : 1 - og ytelse 62 BHK. Vekten er bare ca. 100 kg - som er oppnådd ved bruk av aluminium-støpt veivkasse, og det samme for cylindere, som også er crombehandlet.

Om Fiat 500

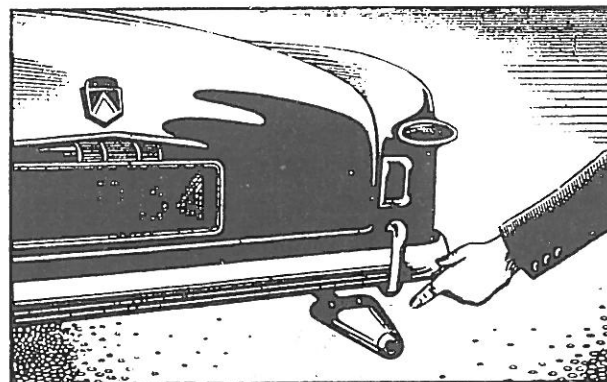
Da den utmerkede lille Fiat 500 gjorde sin entré på slutten av tredveårene, fikk den blandet mottagelse. Tiltross for dette er tusener av disse småvognene i drift den dag i dag og viser at bilen hadde meget å fare med. At den ikke overalt ble tatt alvorlig, viser følgende ut-sagn fra en tysker som så en 500 for første gang: «Bil, kaller De det bil? Den ser jo ut som en Mercedes i tredje måned!»

om den fra bileksperter i inn- og utland.

Ejektoren er en slags hette som settes på eksosrøret ved dets munning og ved sin form fanger den opp luftstrømmen under kjøring og bevirker et vacuum ved eksosrørets utløp. Derved suges eksosen ut og den kraft som kreves for å blåse eksosen ut av eksosanlegget reduseres.

Ejektorens effektivitet er altså avhengig av bilens fart og ved prøver på de tyske autostradaer skal det være konstatert en reduksjon av bensinforbruket på 18% ved 100 km fart. På de norske veiene skulle dette svare til 10-12%.

Ejektoren virker også som eksosfortynner, hvilket etter de tyske helsemyndigheters mening er av betydning for større byer. Ved at ejektoren suger eksosen



En bensinsparende oppfinnelse

Joscha-ejektoren, som er en tysk oppfinnelse, har en tid vært på markedet, og det er kommet en rekke meget positive uttalelser

ut av anlegget, vil en eventuell lekkasje i anlegget ikke i samme grad som før, bevirke lettere grad av eksosforgiftning som i et hvert fall delvis er årsaken til bilsyke.



Nytt fra LMK:

Formuesbeskatning av motorhistoriske kjøretøy

Reglene for formuesbeskatning av motorhistoriske kjøretøy er ikke forandret. Etter skattelovens §37A, skal veterankjøretøy ved formuesbeskatning verdsettes til antatt salgsverdi ved inntektsårets utgang. Det er opp til det enkelte ligningskontor å vurdere formuesansettelsen, basert på hva den enkelte har oppgitt som skattepliktig formue for kjøretøyet.

Norsk arrangementskalender 1995

Kalenderen vil i år bli sendt ut i mars sammen med LMK-nytt nr 2/95. Den vil inneholde alle innmeldte løpsarrangementer. Medlemsmøter, hyggekvelder og andre klubbaktiviteter vil ikke bli tatt med i kalenderen.

Nordisk kalender 1995

De klubbene som ønsker kalenderen, vil også i år få den tilsendt gratis. De arrangementer som er innmeldt til den norske kalenderen, vil også komme i den nordiske.

LMK-forsikring

Det viser seg at mange melder seg inn i en "veteranklubb" for å få en god forsikringsordning. Senere viser det seg at forsikringen er viktigere enn medlemskapet, og en "glemmer" da lett å betale kontingenten. LMK minner om at forsikringstagerne må opprettholde sitt

klubbmedlemskap hvis de skal beholde sin LMK-forsikring.

Forskrift om pliktig kjøretøykontroll

Forskriften ble innført 1.10.94 for biler med totalvekt over 3 500 kilo. LMK har fremmet krav om at denne kontrollen må tilpasses EU-direktivet, som i Sverige er tolket slik at gamle kjøretøy er fritatt. LMKs kulturelle virksomhet har igjen gitt resultater ved at det har kommet ny forskrift. I denne er kontrollkravet for kjøretøy som er 30 år eller eldre bortfalt.

Innkalling til eventuell kontroll vil - som tidligere - være en forvaltningskontroll, som fortsatt er gratis. Det stedlige biltilsyn besvarer spørsmål om kontroll, utsettelse osv.

LMK regner med at ordningen vil gjelde *alle* kjøretøy.

Norgesløpet

Arbeidsutvalget foretok i fjor en endring av Norgesløpets statutter.

Lillehammer Veteranvogn Klubb er tildelt løpet i år.

Jotunheimen Veterankjøretøyklubb får det i 1996.

Søknadsfristen for arrangementet i 1997 har ikke gått ut enda, men det er ting som tyder på at HMK-Drammen, som skal feire sitt gigantiske 25-års jubileum samme år, ligger godt an med sin søknad.

Norsk Kjøretøyhistorisk Museum

Stiftelsen Norsk Kjøretøyhistorisk museum har invitert formannen i LMK til to styre-

møter i Lillehammer. Dette var i forbindelse med byggesaken, hvor LMK hadde gitt tilsagn om økonomisk støtte.

Byggingen er utsatt ettersom full finansiering ikke er gått i boks.

Fra landsmøtesakene

Forslag til nye vedtaker, godkjent av arbeidsutvalget i august 1994, innebærer ingen større endringer. Formålsparagrafen er "forbedret" og det fremkommer nå tydelig hvilke krav som stilles til søkerklubber. Betegnelsen *arbeidsutvalg* (AU) erstattes med *styre*.

En av endringene er en innskjerping ved at klubber som ikke har betalt sin kontingent innen utgangen av kalenderåret, kan miste sitt medlemskap etter beslutning av forbundsstyret.

LMK har i samarbeid med andre kulturorganisasjoner deltatt i stiftelsen av Kulturvernets Fellesorganisasjon (KORG). Organisasjonens formål er å styrke kulturvernets rolle i norsk samfunnsliv og bedre dets rammevilkår. LMK er midlertidig innmeldt med forbehold om landsmøtets godkjenning. Årskontingenten er 100 kroner pr. medlemsklubb.

Ti LMK-klubber som er andelseiere i stiftelsen Motormuseet på Strømmen Storsenter har søkt LMK om 70 000 kroner til kjøp av audiovisuelt utstyr og låsbare skap.

AU finner det ikke riktig å gi individuell støtte til klubber. Søknaden er derfor avslått. Klubbene ønsker at saken blir behandlet på landsmøtet den 18. februar.

Kong Ring

Av: Knut Ragnar Holme

Jeg driver forskningsarbeide på historien til den nedlagte Hønefoss-bedriften HØKA. HØKA eksisterte fra 1936 til 1968 og leverte både kjøretøyer og jernbanemateriell. I 1938 leverte HØKA den spesielle bussen Ormen Lange til Engeseth Busslinjer. Dette var en semitrailerbuss, som besto av trekkvogn og tilhenger, den eneste av sitt slag her i landet. Etter krigen kjøpte Engeseth tre tyske lastebiler på en oppsamlingsleir for slikt materiell på Gulskogen. den ene var en tysk Faun ZR, kort toakslet trekkvogn som ble brukt til Ormen Lange. Det var en Faun til og en sveitsisk Saurer, men disse var lange, treakslede lastevogner for troppe- og materielltransport. Disse ble det bygget busser av, enten hos HØKA eller hos Engeseths egen karosserifabrikk. Faunen ble gitt navnet Halfdan Svarte, og Saurer'n fikk navnet Kong Ring. Jeg driver nå med forskning på disse tre bussenes historie. I bladet Motorhistorikeren nr. 3-1988 har jeg fått opplyst at det var et bilde av Kong Ring. Jeg er interessert i å spore opp eieren av bildet, slik at jeg kan kopiere det. Bildet av Halfdan Svarte har jeg kanskje mulighet til å skaffe fra en annen kontakt. En trolleybuss fra HØKA er tatt vare på av en bussklubb i Drammen. Jeg har også vært i kontakt med Per-Erik Carlson i anledning Ormen Lange. Jeg håper på hjelp til å samle mest mulig materiell om disse tre

bussene.

Vi har mottatt ovenstående hyggelige brev. Vi vet at Arild Karlsen har befatning med Faunen, og han tar selv kontakt med Knut Ragnar om denne. Bildet av Sauer-bussen i Motorhistorikeren nr. 3-88 var utlånt av T. Andersen.. Er det andre av våre medlemmer som kjenner til historien om ett eller flere av ovennevnte kjøretøyer, ber vi dere ta kontakt med Knut Ragnar Holme, Onsøyveien 43 - 1614 Fredrikstad.

Styret

Historien om HØKA-bussen Ormen Lange 1938-53

Bussen Ormen Lange ble bygget i 1938 av karosseribedriften HØKA for Engeseth Busslinjer i Hønefoss, til rute Oslo-Hønefoss over Sollihøgda

Trekkvognen var en Volvo lastebil i LV 290-serien med en Hesselmann råoljemotor på 120 Hk. HØKA bygde førerhuset på chassiset og det hadde tre sitteplasser.

Tilhengeren var bygd av Frauhauf Trailer Company i USA. Høka bygde her på karosseriet med 60 sitteplasser. Både trekkvognen og tilhengeren ble importert av Isberg's bilforretning i Oslo. Ormen Lange var for sin tid en moderne buss med stor kapasitet og trolig den eneste av sitt slag her i landet.

Da krigen kom i 1940, ble bussen tatt av tyskerne til eget bruk. Da freden kom i 1945 var Volvoen utslitt og ble så utrangert og skrotet. Det var da Faunen med 12 liters dieselmotor

ble tatt i bruk som trekraft for tilhengeren.

Ormen Lange gikk i rutetraffikk til 1953. Den ble så solgt til skraphandler Larsen i Hønefoss. Hengeren fikk fjernet karosseriet som ble hugget og chassiset ble bygget om til maskintransport for entreprenør Steingrimsen på Jevnaker. Den ble trolig tatt ut av bruk rundt 1970.

Trekkvognen ble stående hos Larsen frem til slutten av 1980-årene i ganske dårlig stand.

Opplysningene i denne sammenfatningen om Ormen Langes historie er basert på en artikkel i Teknisk Ukeblad, og fakta fra busselskapet og veteranbilklubben i Hønefoss.

Ormen Lange må reddes!

Av: Olav Rypdal
Fra Motoristen nr.4/94

I sommer avla jeg hjemtraktene på Ringerike en visitt, og det ble tid til å kikke på gamle prosjekter. Jeg har en forkjærlighet for lokal kjøretøyhistorie, og til denne hører absolutt Ormen Lange.

Tilhengeren er etter det vi vet i klubben forlenget blitt til spiker, men den siste trekkbilen, en Faun fra krigens dager, står fortsatt hos skraphandler Larsen. Jeg var der og fotograferte restene, og det er leit å måtte fortelle at fra da bilen sto hos von Tangen på Veme, er forfallet ytterligere forverret. Nå mangler motor-kassa og venstre dør, og Finn Benterud hos Larsen visste ikke om delene ligger igjen på Veme. Roy Arne Bråten bor på Veme og kjente til von Tangen, men hadde ikke klart å lokalisere



delene. Det er ingen ting igjen der.

Benterud lovet at de ikke skulle røre eller fjerne noe av bilen, men det er selvfølgelig en viss risiko å "lagre" en bil hos en bilopphugger, man kan ikke ta noe for gitt.

Noen i klubben (styret) må nå føle ansvaret for å redde denne bilen, den fortjener en bedre skjebne enn å ende som armeringsjern! Trekkbilen må restaureres, det er fortsatt mulig, og det må bygges en ny tilhenger. Det finnes bilder av den originale tilhengeren, og det er kanskje noe i HØKAs gamle arkiver. Tenk på Ormen Lange som sightseeing-buss i Hønefoss, dette er helt enormt i forhold til de stusslige og triste Thomas togene!

Leserbrev:

Kjøp/salg-annonser

Av: Halvor Syvertsen

Bakgrunnen for denne henvendelse er ønske om en exhaustmanifold til min ny-erhvervde Volvo Lastebil som skal benyttes på et småbruk. Opprinnelig hadde jeg planlagt å sende inn kun denne annonsen; på grunn av mine vanskeligheter med å finne adresse til redaksjonen, gjennomleste jeg Motorhistorikeren nr. 4/94 hvor jeg fikk et forslag til annonselapp fra byggmester Solnes.

Solnes henviser til angivelig dårlig oppslutning på annonser med kjøp/salg. Han ønsker forholdene for annonsering skal være mer tilrettelagt, men etter mitt syn angriper han problemet

på en feilaktig måte når han presenterer et spesialskjema for kjøp/salg som kan fremlegges på møtene. Jeg vil i det følgende beskrive hva jeg anser er til hinder for å sende inn annonser:

* Motorhistorikeren skifter redaktør fra gang til gang. Dette kan være vel og bra, men redaksjonen av bladet bør ha en egen adresse. Jeg anbefaler opprettelse av en postboksadresse.

* Telefax er fantastisk effektivt middel for overføring av annonser. Annonsen mottas skriftlig, og er ofte gratis å sende for avsender (bruker telefax'n på jobben. Hmm). Opprettelse av et telefaxnummer for mottak av annonser anbefales.

* Den største medlemsmassen kommer ikke jevnlig på torsdagsmøtene, og følgelig er det et stort annonsepotensiale blant de som leser bladet men ikke kommer på møtene. Tilretteleggelsen bør derfor konsentreres om bedret tilgjengelighet for innlevering av annonser til bladet. På møtene er ofte det sosiale i sentrum, mens man på vei fra møtet igjen lett kommer på hvilke deler man sårt er i behov av. Vel hjemme igjen kan derfor annonsen skrives ned og sendes redaksjonen! Deadline for neste blad bør tydelig angis.

Når jeg kommer med disse forslagene så har dette sammenheng med tidligere erfaring som redaksjonsmedarbeider ved "4WD" - medlemsbladet til Norsk Land-Rover Klubb som på den tiden ble utgitt 11 ganger årlig. Noen annonser kom

direkte til redaktør pr. post, dessverre ofte håndskrevet. Dessverre ringte mange inn annonsene, ofte til upassende tidspunkt (midt i middagen/sent på kveld). Annonser pr telefon tok i tillegg lang tid å motta, samtidig som det lett oppsto feil. I dag er jeg redaktør av "FKN posten" til Ford m Klubb Norge, og mottar skriftlige annonser enten pr brev (Boks 801, 3601 Kongsberg) eller telefax (32 73 21 31). Erfaringene er udelt positive.

Min "ønskes kjøpt-annonse":

Til '63 Volvo Bamse/Starke ønskes hel exhaustmanifold eventuelt bakre halvdel for D47B motor. Verkstedhåndbok og annen Volvo-litteratur er også av interesse. Pick-up hytte (Truck-cab) til Land-Rover Series II/III. Halvor Syvertsen, Brennerigata 2, 3600 Kongsberg. Tlf. 32 73 21 31.

Tønsberg Automobilklubb

Stiftet 1924

Innendørs dele/loppemarked

Arrangeres på
Jarlsberg Travbane **søndag**
12. februar.

Dørene åpnes klokken 0800

Stands på ca. 16 m² - kr. 350
Plassbestilling tlf. 33 32 68 32



Fra boken *Glemte spor* (Baneforlaget 1994):

Lierbanen (LB) Lier-Sylling

Den 21 kilometer lange Lierbanen fikk ikke noe langt liv, og som flere av våre andre private smalsporbaner bukket den under på 30-tallet.

I 1897 sendte Lier jernbanekomite en søknad til departementet om statsbidrag til bygging av en privatbane opp gjennom Lierdalen til bunnen av Holsfjorden. Begrunnelsen for å bygge en jernbane var at dalens to veier ikke var i stand til å betjene bygda godt nok. Ved Svangstrand skulle det etableres korrespondanse med dampbåtene på Tyrifjorden.

Billig bane

Banen ble bygget svært billig. Minste kurveradius var satt til 100 meter og største stigning ble på hele 30 promille. Banen var unik ved at det ikke ble sprengt en eneste kubikk meter med fjell. Banen hadde syv broer, hvorav den lengste var på 115 meter. For å overvinne den store høydeforskjellen mellom Sylling og Holsfjorden, ble banen lagt i sikk-sakk nedover.

Sidespor

Det ble bygget sidespor til Tronstad træsliberi og til Hofgaards sagbrug og trævarefabrik på Sjøstad.

Lokomotivene

Det ble levert to damplok til Lierbanen. De fikk navnene *Lier* og *Hole*. Dette var sekskoblete lok med en løpeaksel. Lokene ble bygget av Hartmann i 1903, og var identiske med Holmestrand-Vittingfossbanens (HVB) lok nr. 1, som ble levert året før. Det

ble også levert to passasjer-vogner, en kombinert gods- og konduk-tørvogn, og et antall godsvogner. De to lokene strakk ikke alltid til i driften, og i perioder ble det der-for leid inn NSB-lok fra Vest-banenettet.

Dampbåtene

Trafikken på Tyrifjorden ble avviklet med dampbåten *D/S Ringerike*. Denne ble senere supplert med dampbåten *D/S Activ*.

Turisttrafikken ble etterhvert en stor suksess, og om sommeren gikk dampbåtene på Tyrifjorden med fullt belegg. Om vinteren var trafikkgrunnlaget dårligere. De to kilometerene fra Sylling til Svangstrand ble derfor bare trafikert om sommeren.

Problemene starter

I 1920 begynte banens problemer. Drammensbanen ble bygget om til normalt spor, og dette betydde at alt gods måtte omlastes i Lier. Dette ble dyrt. Banen hadde store banetekniske problemer. Banen var bygget billig, og den lave standarden og de dårlige grunnforholdene gjorde at det ofte oppsto sporbrudd. Dette førte ofte til store forsinkelser.

For å forenkle transportene fra grustaket på Egge ble det i 1922 lagt inn en tredje skinne slik at normalsporede godsvogner kunne kjøre helt frem til grustaket.

I 1927 ble det åpnet en bussrute på vestsiden av dalen, og denne tok mange reisende fra toget. I en periode tilbød arbeiderne seg å arbeide for halv lønn, men det

hjalp ikke. Den 23.10.1932 ble både gods- og passasjertrafikken nedlagt. Strekningen opp til Tronstad Bruk fortsatte som bruksbane frem til 31.12.36. Deretter ble banen revet. Loket *Hole* ble i en periode etter nedleggelsen utleid til Vestfold Privatbaner. Loket ble - som mange andre smalsporlok - solgt til kalksteinsbruddet på Langøya. Her fikk de en kort levetid.

Spor etter banen

Selv om banen har vært nedlagt siden før krigen, er det fortsatt mange rester etter den. Et par hundre meter av banen var i bruk som oppstillingsspor helt frem til Lier stasjon ble nedlagt i 1973. Deretter er noen hundre meter helt forsvunnet. Fra Reenskaug mot Landfall er traséen blitt villa-veien *Linjeveien*. Fra Landfall til Egge ligger traséen som tilgrodd sti. Mellom Egge og Mugerud er traséen igjen i bruk som vei. Denne veien er gitt navnet *Banevegen*.

Fra Mugerud og forbi Rønningen opparbeidet Lier kommune i 1993 traséen til ride- og turvei. Mot Tronstad er traséen igjen blitt vei. De øverste kilometerne er stort sett forsvunnet. Mot Sylling gikk banen tvers over åkrene, og det meste av traséen opp til Svangstrand er derfor blitt pløyd ned.

Stasjonsbygninger

Mange av banens stasjonsbygninger er fortsatt i bruk som bolighus, og enkelte er opp igjennom årene blitt ombygd. Stasjonsområdet på Svangstrand er imidlertid intakt, og stasjonsbygningen ser i dag ut som den gjorde under åpningen i 1904. Frem til stasjonen fører veien *Gamle stasjon Veggen*.



Nytt forslag

Av: *Byggmester Solnes*

Byggmester Solnes ønsker å åpne for at medlemmene skal få mulighet til å si sin mening gjennom sin egen spalte i Motorhistorikeren.

Tanken er at dette skal bli en gjenganger i avisen, hvor folk kan skrive inn og si sin mening, det være seg positivt, negativt, forandringer, mangler osv. Kort sagt et åpent talerør. Solnes mener det også må være rom for å være anonym om dette er ønskelig.

Byggmester Solnes vil for hvert nummer prøve å utfordre ett av medlemmene til å fremme sin mening om et eller annet. Han håper spalten vil bli godt mottatt og at den blir flittig brukt av medlemmene.

Byggmester Solnes:

Som forslagsutgiver vil jeg benytte anledningen til å være den første som bruker spalten.

Gjennom tidene har jeg sagt mangt og meget i avisa o.l. Alt har ikke bestandig vært like positivt for mange og heller ikke falt i alles smak.

Må innrømme at jeg til sine tider har hatt litt for skarp tunge, men det er jo også på sin plass av og til. Like så snar som til å gi kritikk, vil jeg være til å gi ros når dette er på sin plass.

Må benytte anledningen til å rette honnør til det nye styret med Tore i spissen.

De siste medlemsmøtene har vært meget innholdsrike, underholdende og flott tilrettelagt. Ser ut til at Ødegaard med sine disipler er i siget. Applaus til dere gutter.

Etterlysning!

Det har vist seg gjennom tidene at vi mister veldig mange av de som stiller med motorsykkel. På møtene prates det mest gammelbil og dette gjenspeiler seg også i klubbavisen. Kunne tenke meg at vi også prøvde å gjøre et slag for disse.

Vi har jo også meget behov for medlemmer med motorsykkelinteresse.

Kunne tenke meg å jakte etter en som kan tenke seg å bidra med en eller to sider motorsykkelstoff i hvert nummer av Motorhistorikeren.

Hvis det er en i klubben som har litt skrivekløe og samtidig har litt interesse for motorsykkel, så vennligst MELD DEG. Klubben har sårt bruk for deg. Kanskje kan dette bli nettopp ditt bidrag for motorhistorikeren og mc-folket.

Kan samtidig meddele at undertegnede driver med en artikkel om Husqvarna som kommer ut ved en senere anledning.

Med hilsen:

Byggmester Solnes

Solnes har klippet følgende fra Arbeiderbladet 17. desember 1994

Forbud mot gamle biler i Tyskland?

Bonn: Den som drar på sommerferie til Tyskland med gammel bil, risikerer en ufrivillig stopp. Flere delstater vurderer kjøreforbud for biler uten katalysator, dersom konsentrasjonene av utslipp overstiger visse grenser.

Under hetebølgen i sommer ble bakkenær ozon, eller smog, et akutt forurensningsproblem mange steder i Tyskland.

Nitrogenoksider i bilavgassene er den viktigste kilden til bakkenær ozon, som kan gi luftveisskader og andre helseproblemer.

Vi spør oss:

Hva om dette blir innført?

Hva om dette kommer til Norge?

Kanskje en sak for LMK/FIVA.

HUSK!

Motormarknad i Örebro

Lördag 25. februari

Marknaden hålls som vanligt inomhus på Örebromässan och öppnar kl 08.00 (Säljare kl.06.00) och håller på till kl 16.00. För säljare har vi också innsläpp på fredagen mellan kl 17.00-2100.



MHKD medlemsmøte 5.1.1995

Formannen åpnet møtet med å ønske de 65 medlemmene Godt Nyttår.

Det ble minnet om årsfesten den 18.2.95.

Frode Holm har arbeidet med å få til en medlemstur til Volvo-fabrikken i Göteborg. Reisen starter fra Drammen fredag 10.2.95 kl 0600. Etter omvisning og lunch på fabrikken blir det overnatting på Scandic Hotel i Göteborg. Lørdag blir det muligens omvisning på Volvo-museet før vi reiser tilbake. Pris kr 450,- pr pers.

Brev fra NVK med forespørsel om felles løp Hurumlandet rundt i forbindelse med Vårmønstringen 22.4.95. Vi har bedt om møte med Trygve Krogsæter.

Tønsberg Automobilklubb arrangerer innendørs loppe- og delemarked på Jarlsberg travbane 12.2.95.

Hamar Olympiske Arena (HOA) arrangerer vårmarked i Vikingskipet 25. og 26.3.95. Hvis det er stor nok interesse, vil det bli satt opp felles buss. Kr 120,- pr pers.

NAF ønsker samarbeide med MHK i forbindelse med deres 70 års jubileum 20. og 21.5.95. Løpskomiteen har fått i oppdrag å forsøke og kombinere dette med Drammensløpet.

Postløpet arrangeres 17.6.95.

MHKD jubileum 1997. Se egen artikkel om jubileumshefte/bok. **Materiell (bilder mv) ønskes.**

Asle Wang har sett på kostnader i forbindelse med utgivelse av Motorhistorikeren. Vi bør prøve å sette maks antall sider til 28 (inkl. annonsesidene).

Landsmøte i LMK 18.2.95. Formann og sekretær deltar fra MHKD.

Etter kaffepause og loddsalg viste Jan Schetelig video fra sin dansketur i sommer. Her var det mange fine kjøretøyer å se både på museet i Egeskov slott og Vedstårup Teglverk i Turup på Fyn. En stor takk til Jan for dette.

Det er kjøpt inn et trekkeapparat for lotteriet og det var litt spenning foran premieren. Men trekningen gikk smertefritt og de lykkelige vinnere mottok sine premier.

To nye medlemmer hadde møtt fram på årets første møte.

Det er fortsatt ønske fra noen av de faste tilstedeværende om at det dempes litt på røykingen under møtene.

Etter medlemmenes 10-minutt fortalte Tom Laugerud litt om kommunenes planer om å få til et motorsenter i gamle Vestfossen Cellulose.

Møtet ble avsluttet kl 2150

Svein Hansen
sekretær

MHKD 25 år i 1997

Langt fram, javel, men hvis vi skal tenke på å prøve å få laget en jubileumsbok for denne markeringen må vi begynne i det små, og allerede nå.

Klubben sitter ikke inne med noe særlig bilder fra disse årene, så vi er avhengig av hjelp fra medlemmene, eller andre som kan tenke seg å bidra med noe. Vi er interessert i alt som har

med klubben å gjøre, det være seg i form av bilder (biler/ tidsriktig antrekk osv.), gjerne med en liten tekst, eller også godt stoff gjennom tiden.

Vi ønsker spesielt bilder av alle kjøretøyer som klubbens medlemmer disponerer med litt data og/eller historie rundt kjøretøyet. For at boken i sin tid skal bli så oppdatert som mulig på dette feltet, ber vi om melding

og nye bilder dersom kjøretøy selges/kjøpes i mellomtiden.

Send eller lever ditt bidrag til styret. Vi lover å ta godt vare på det til boken/heftet har gått i trykken, og hvis ønskes, blir materiellet selvfølgelig levert tilbake.

Vi håper på stor respons fra medlemmene for dette prosjektet, slik at boken kan bli så fyldig som mulig.

Med hilsen styret v/sekretæren

MHKD - MEDLEMSMØTE 1.12.1994

Formannen åpnet møtet med å ønske 62 medlemmer (derav 2 nye) velkommen til julemøtet.

* Klubben har mottatt brev fra Knut Ragnar Holme fra Fredrikstad, som forsker i kjøretøyer mv som den nå nedlagte HØKA-fabrikken produserte i tiden 1936 - 1968. Arild Karlsen opplyste at han har trekkvognen til Ormen Lange. Brevet fra Holme er gjengitt annet sted i avisen. Bladet MOTORISTEN har også i sitt siste nummer en artikkel om dette.

* Regnskapet fra Swaapmeet på Spareland viser er overskudd til klubben på kr 1.979,-. Med fratrett av deltakeravgift blir det kr 979,- nto i kassa. Swaapmeet neste år blir 23.april 1995.

* Det foreligger innbydelse til deltakelse med stand eller utstilling på Classic cars & bikes Show på Tjoløholm slott i Kullavik (Sør-Sverige) den 20.mai 1995. Det kan kollidere med: ♀

* NAF - 70 år. NAF ønsker samarbeide med MHKD i forbindelse med dette jubileet som skal markeres 20. - 21.mai 1995. Skal vi legge Drammensløpet til denne datoen? Løpskomiteen får se på saken.

* Eldar Sten skulle ha vært på dette møtet og foredratt om Fossesholm mv. Han var dessverre blitt syk, men: ♀

* Tom Laugerud stilte sporty opp på kort varsel, og fortalte om de forskjellige VISO - artiklene han var salgsrepresentant for. Her var mange interessante produkter vi i gammelbilmiljøet bør se nærmere på, spesielt oljematter, oppsugingsputer, smørefett/presser, teflonspray. Artiklene fås kjøpt på medlemsmøtene til spesielle medlemspriser. Så var det tid for kaffepause og loddsalg.

* Det foreligger tilbud fra Drammensungdommens Motorsenter om at vi kan gå inn som medlemmer for kr 75,- pr år, og da benytte verkstedet for kr 20,- pr gang. De har mye utstyr, og det er kanskje noe å tenke på for de av oss som av og til har behov for en skikkelig verksted-garage. Henvendelse på Motorsentert.

* Årsfesten blir som tidligere meddelt, lørdag den 18.februar 1995 på Ballklubbhuset. Pris kr 200,- pr pers inkl varm mat/drikke, dessert, kaffe/kaker. Påmeldingsfrist 5.2.95 til Tore Ødegaard eller Svein Hansen. Se annonse i bladet.

* ESSO - tilbudet. Alf fordelte søknadsskjemaer for ESSO kontokort. Tilbudet gir - 50 øre pr liter på pumpepris.

* MHKD er 25 år i 1997. Sekretæren fortalte om planer med innsamling av bilder mv for mulig utgivelse av jubileumbok/hefte til dette jubileet. Se artikkel annet sted i bladet.

* Halvor Syvertsen, Kongsberg, har sendt oss brev ang artikkelen til byggmester Solnes om kjøp/salg annonser i bladet. Se annet sted i avisa.

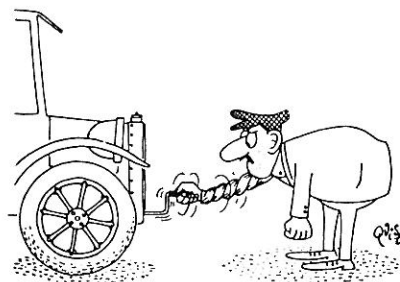
* Arild Karlsen driver busstransport til St. Petersburg. Han fortalte litt om hva en gammelbilentusiast kan oppleve og beskue på en tur dit. Arild arrangerer turer dit en til to ganger i måneden. De som har lyst på en fin tur, ta kontakt med Arild.

* Medlemmenes 10 minutter. De som ikke fikk solgt eller kjøpt noe på møtet, ble oppfordret til å sende inn en liten annonse til bladet.

* Til slutt var det litt prat om hvordan vi skal få med yngre folk i klubben og også hvordan få skikkelig PR i forbindelse med våre løp. Dette temaet skal styret jobbe litt med og vi kan ta det opp igjen til diskusjon på de videre medlemsmøtene.

Formannen hevet møtet kl 22.00 og ønsket alle medlemmene God Jul.

7.12.1994 Svein Hansen (sekretær)





Hold et fast grep på veien

Monroe støtdempere betyr sikkert positivt veigrep med alle fire hjul fast og støtt på veien.

Stort utvalg i
EKSOSANLEGG
BREMSEKLOSSER
BREMSESKO
VANNPUMPER
STØTDEMPERE
TENNINGSDELER
CLUTCH



A.s. Grønland Auto

Buskerudveien 27 Drammen. Tlf. 32 82 16 65 Fax. 32 82 17 28

Bildeler og Rekvisita

En gros

En detalj

Forgubbing innenfor vårt klubbmiljø

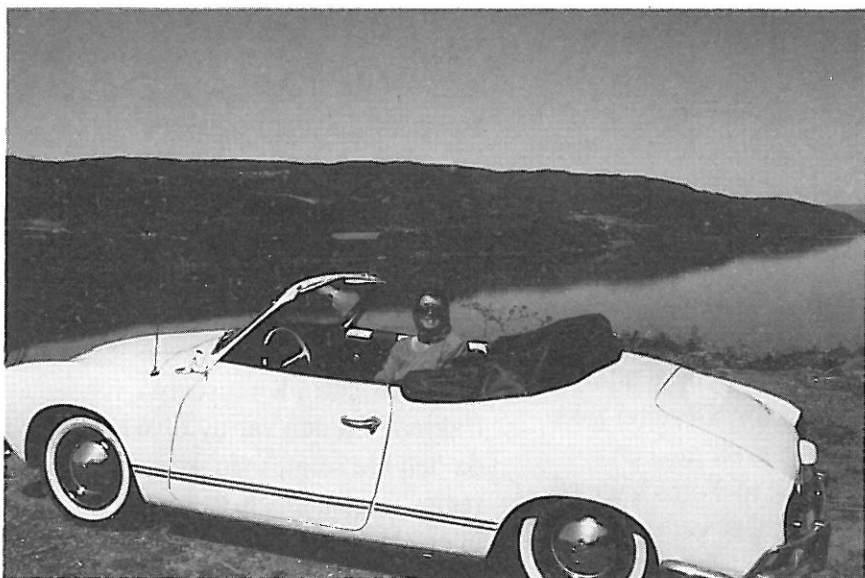
Refererer til byggmester Solnes artikkel i Motorhistorikeren nr. 5 1994.

Tja, jeg er selv godt passert de 50, har grått tynt hår, mage etc. etc. Allikevel kjører jeg åpen sportsbil om sommeren. Da er jeg gutt så god som noen.

Motoren i min Karmann Ghia er på hele 34 hester så jeg har

virkelig flotte karosserier bygd for store hastigheter. Vi skal heller ikke glemme at mange ungdommer er eiere av disse halvgamle bilene. Ikke minst amerikanske biler er mektig populært hos nevnte aldersgruppe (16-25 år).

Tilbake til byggmester Solnes?? han skriver; *vis omsorg og stå til disposisjon slik at de nye medlem-*



Her et bilde av mine to kjære, VW Karmann Ghia 1961 modell, samt samboer 1950 modell. Brukbare årganger i veteran-sammenheng (obs. håper hun ikke leser bladet).

vanskeligheter med å få de store fartsbøter, men bilen ser meget rask ut for de som ikke vet, derfor får jeg stor oppmerksomhet blant den yngre garde når jeg er ute og kjører.

Kontakt med ungdommen er viktig også med henblikk på nye medlemmer til klubben. Selv er jeg en stor beundrer av de riktig gamle og fine førkrigsbilene som det er mange av i klubben, men jeg tør påstå at biler fra 60 og 70 åra vekker større beundring blant de yngre. Dette har flere årsaker, blant flere kan nevnes; ungdommene har vokst opp blant disse biler, mange biler fra denne tidsepoke har store motorer og

mer kan finne seg til rette. Dette er jeg helt enig i, men da bør vi møte ungdommen på deres premisser, vise interesse for deres biler selv om de ikke er helt originale, feite dekk etc. samt at de naturligvis er for nye til å være veteraner. Hvorfor ikke opprette egen klasse i våre veteranløp hvor biler fra slutten av 60 åra og begynnelsen av 70 åra får delta!!! Vi kunne på denne måten få inn nytt blod i klubben?? Dette tror jeg. Vi forgubbete klarer nok med klokskap, list og lempe å overbevise om at originale biler er best. Nå har jeg antagelig bannet i kjerka!!, derfor nytt tema.

Historikk: Karmann Ghia

Produksjonen startet i 1955. Bilen er bygd på boblechassiet (ikke helt likt, Karmann Ghia har noe bredere bunnplate) motor: 4 cyl. boxer original boble tilpasset årsmodell. Min er på 1192 cm³ og 34 Hk DIN. Toppfart oppgitt til 120 km.

I 1955 ble det produsert 1282 biler, alle coupeer, i 1956 var produksjonen steget til 11 555 biler. Så i 1957 kom de første kabrioletter, hele 105 ble produsert dette året. Min bil som er fra 1961 ble det laget 3 965 stykker av. De siste Karmann Ghiaer ble laget i 1974, da var i alt 365 912 coupeer og 79 326 kabrioletter produsert, 70 prosent ble solgt til USA.

Av type 141, som er betegnelsen på kabriolet, kjenner jeg til sju registrerte og to uregistrerte her i landet. Pussig nok er hele fire hjemmehørende i Buskerud.

Foruten min egen, har trofaste medlem Tore Woldstad en 60 modell. En uregistrert 59-modell tilhører en herre på Konnerud som bor bare noen hundre meter fra meg. Hen er ikke medlem i klubben, men han er blitt spurt!!! En annen uregistrert av ukjent årgang står i Hallingdal ved Gulsvik i følge sikre veteran-kilder.

Er det noen i klubben som kjenner til flere VW Karmann Ghia kabriolet i Buskerud eller andre steder i landet, er jeg takknemlig for tips som kan mottas om kvelden. på tlf. 32 88 51 45.

Så gjenstår det å se om jeg tør vise meg på neste klubbmøte?? Synes jeg allerede hører; *biler fra 70-åra da gitt!!!*

Med hilsen
Kåre Johnsen

Kjennemerke F-21543:

Redning av nok et skogsvrak

Av: Lars P. Skau

Etter en del veteranbilprat med Tom Christensen - som er svogeren min - fant vi ut at vi skulle prøve oss på et bilprosjekt. Jeg hadde fått tips av en i klubben om en Internasjonal lastebil fra 50-tallet. Jeg fikk forklart hvor eieren bodde og sånn omtrent hvor bilen var. Da vi kom frem, var eieren ikke hjemme, så vi fikk lete på egen hånd i skogen. Vi gikk og vi gikk...

Som man leter i skogen, får man se; det dukket opp en haug av en lastebil i en lysning. Det var med blandede følelser vi begynte med tilstandskontrollen. Overraskelsene kom i tur og orden. Vi fant nesten ikke rust i karosseriet, bare litt brunt nederst på bakveggen og på det ene stighbrettet. Inventaret er

helt intakt, til og med nøklene til bilen sto i. Ramme og aksler ser helt fine ut. Jeg visste på forhånd at motoren var havarert. Treverket i lemmene er gått i oppløsning, men det er det en enkel sak å fikse, når beslagene er intakt. Bilen har gått som tippbil, så lasteplanet er beslått med en stålplate. Planet trenger derfor bare litt oppretting ++.

Denne bilen måtte vi ha, det var helt klart. Da vi møtte eieren ble vi fort enige om prisen. Han skulle hjelpe oss med å få bilen frem til alfarvei med en traktor. Deretter gikk transporten greit med en bergningsbil til Toms hage på Spikkestad. Det var overraskende at det fortsatt

var luft i noen av hjulene etter mer enn 25 år i skogen. De hjulene som var bortimot flate, ble fylt opp før transporten og de holder trykket fortsatt.

Noen tekniske data om bilen: International S-160, 1957 modell, visstnok den siste med denne hytta. Totalvekten er på litt over åtte tonn. Bensinmotoren er en toppventilert rekkesekker på 140 hester. Fire-trinns gearkasse og Eaton 2-speed bakaksel. Tippen er en sju tonns Maur bakovertipp med sprelem.

Bilen har gått i Kongsbergtraktene fra den var ny til '67, da den ble solgt, men ikke registret på nytt. Stort sett har bilen stått i skogen fra den var ti år gammel!

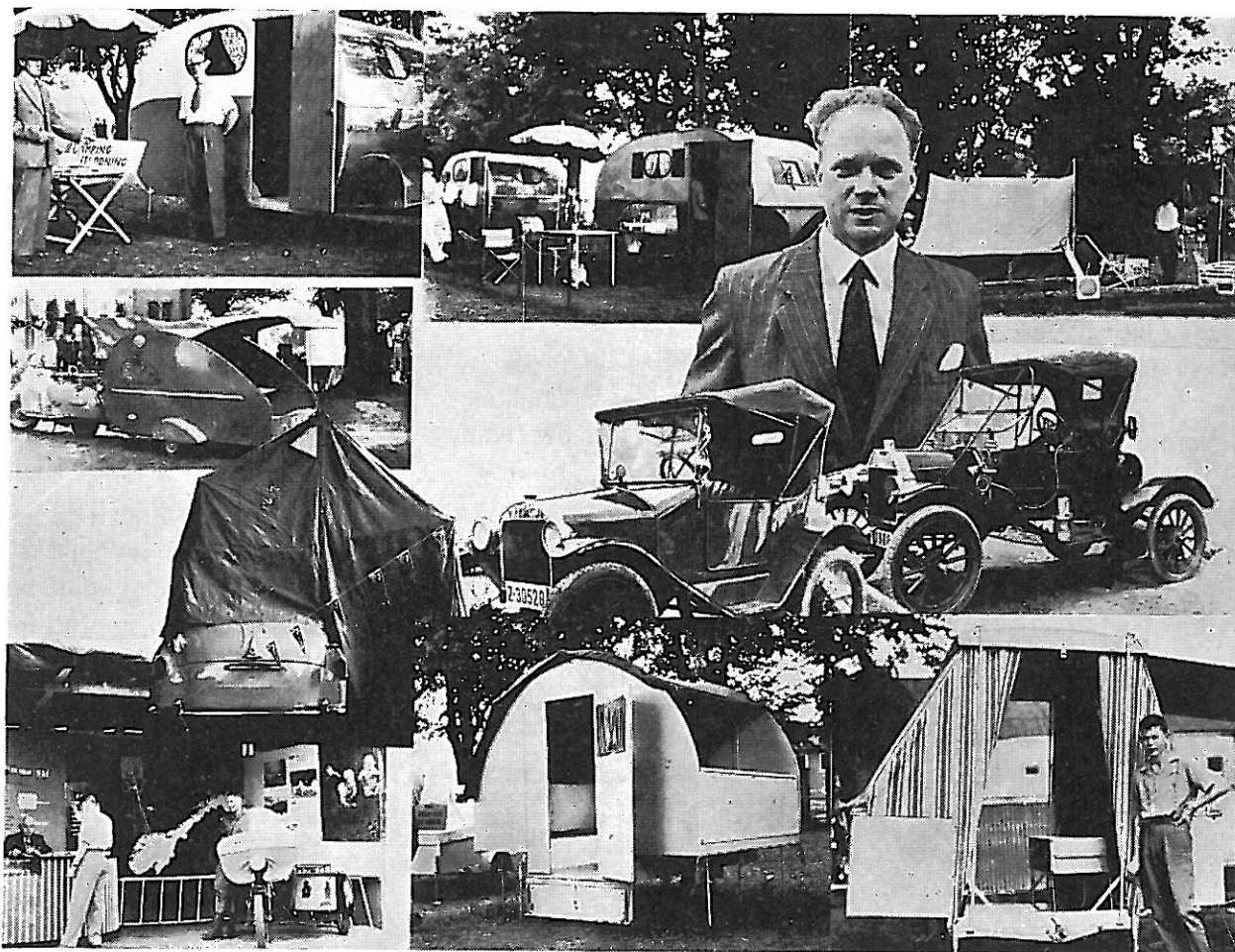


En artig løsning ved panseråpning. Sjekk krom på lykteringene! Made in USA.



Ingen luksus i innvendig, men funksjonelt nok på 50-tallet. Instruksjoner på lokket til hanskerommet.

Fra Motortidende nr. 7 1957:



Her er et utvalg av de utstilte campingtilhengere som vakte stor interesse. De besøkende fikk også anledning til å beundre to staute veteranvogner. Innfelt Reidar Johansen som ledet arrangementet.

*** Campingutstilling i Drammen ***

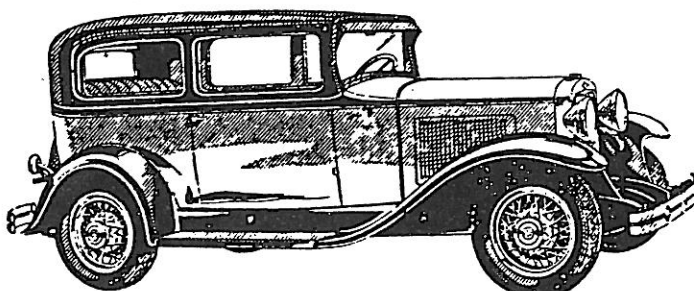
Avdeling Drammen og Opland høstet megen ære for den gode campingutstilling som den hadde arrangert i Drammens bypark. Det var meget godt campingutstyr som ble vist frem

og utstillingen vakte stor interesse. Utstillingskomiteen besto av avdeling Drammen og Oplands styre og sportskomite med Reidar Johnsen som formann. Komiteen hadde

nedlagt et stort arbeid i forberedelsene og sørget for god underholdning hver kveld i byparken, hvor utstillingen holdes. Vi bringer her bilder fra utstillingen.

Redaktør for neste
Motorhistorikeren
 er Geir Hanevold
 Hanevoldveien 40
 1370 Asker
 Tlf. 66 90 06 43

Stoff sendes før 20. mars 1995



Rapport fra Tunga Rallyt 1994

- et rullende lastebil- og bussmuseum

Tekst og foto: Per-Erik Carlson

Det tradisjonelle Tunga Rallyt gikk i år fra Västerås om Enköping til Södertälje. Bilene var fra slutten av 1920-tallet og frem til 1970. Blant de 79 startende lastebiler og busser, var det seks norske biler, som alle fullførte den 13 mil lange løypa.

Løpet arrangeres årlig av Motorhistoriska Sällskapet i Sverige, Tunga sektionen. Løpet arrangeres til ære for de kjøretøy som har bidratt til å bygge opp dagens velstand i Sverige. Utenlandske biler er likevel velkomne. Siden Scania Sverige AB er hovedsponsor til dette løpet, er det ingen startkontingent. Rutinene ved start og poster var gjennomarbeidet, så hele løpet gikk som smurt.



Jan Heggeli inspiserer surringa på luftfjæret 1947-modell.

Skyss til Arboga

Jeg ringte til Jan Heggeli. Han kjører Scania-chassiser fra Södertälje til lager på Kongsvinger for Norsk Scania.

- Kan du gi meg og Chevroleten skyss til Sverige? Jeg argumenterte med mindre tomkjøring og selskap på turen. - Ja, det skal vi klare, sa han, bare den har større sporvidde enn en Golf. - Hør her da! tenkte jeg. Heggeli skulle levere tre chassiser til oppbygging hos MoPro AS i Høland, og det var bare å møte opp der. Han glante på bilen min da vi møttes. Jeg hadde ikke fortalt at det var lastebil jeg skulle ha med meg. - *Sånn* bil har jeg vel kjørt! Det gikk flere slike i Skåbu, der jeg kommer fra, sa Jan. Løypene ble i bratteste laget, selv om lufta var sluppet ut av belgene - Du må gi gass, for pokker! sa Jan, her må det krefter til.

bry, og trippet urolig. - Jeg har ikke hørt om noen som har surra for mye, sa Jan tørt.

Utstyrt for langtur

Til min '47 Chevrolet PV 134 hadde jeg - mot normalt - med meg både reservehjul og jekk. I tillegg tok jeg med et fordelerslokk og noe slåmaskinverktøy i en margarinboks. I sommer har bilen av og til hatt en ulyd "foran" som jeg ikke har klart å lokalisere. Ekstra vannpumpe og reim ble derfor puttet oppi striesekken sammen med noen bokser Quaker State. Bilen er en pålitelig sliter, så det eneste jeg fikk bruk for, var en hovedlyspære og en skrutrekker.

Volvo og Scania-Vabis

Volvo og Scania-Vabis dominerte selvfølgelig i antall og totalvekt. Nesten alle førkrigsbilene hadde uoriginale hytter, type svensk hemslojd. Jeg ble fortalt at noe av poenget med dette var at en da kunne øke bredden, slik at hytta fikk bedre plass til tre mann. Sjeldne merker som Brockway, Reo, Diamond T og Petersbilt, deltok også, sammen med amerikanere som Ford, Dodge, Chevrolet og GMC. En '37 Chevrolet med Hesselmangenerator holdt fint følge med de andre, og gjennomførte rallyt på noen sekker ved. Europeere som Magirus-Deutz og Bedford bidro også til å vise bredden i transporthistorien.





Fra v.: 1939 Dodge TXE 32,
1935 Volvo Lv 76 og
1929 Volvo Lv 63.

Ubrukt 1954 modell fra KHD-Werke AG

En svart spesialbil var hentet fra politimuseet. Det var en Magirus-Deutz '54 som ble innkjøpt av kravallpolisen i Stockholm i forbindelse med gateurolighetene på 50-tallet. Den var utstyrt med vanntank, pansret vannkanon-tårn og skuddsikkert glass. Bilen har aldri vært i innsats, og etter utseendet å dømme, har den heller ikke vært mye prøvekjørt. Motoren støyet, slarket og gikk, som disse luftkjølte motorene gjorde, enten de var nye eller utslitt.

De som har legning mot brannbil, fikk full uttelling i Tunga Rallyt. Det krydde av røde spesialbiler, trestiger, sugeslanger, bøttesprøyter, økser og hjelmer.

Lurt av svenskene

Det var mye regn på turen, og i sånt vær vil jeg helst slippe å stå langs veien og skru. Når jeg kjører gammelbil er det mange lyder jeg sitter og lytter på. Lyder som skal være der, og som jeg

vet kommer - avhengig av veibane og belastning. Luktene trenger seg også på. Av og til kommer det litt oljedamp inn i hytta. Men svenskene er ikke snille. I hvertfall ikke et par av de som bodde langs ruta. De benyttet dagen til å brenne gamle kalosjer og annet rask, sikkert for å gjøre oss et pek. På grunn av regnet kunne vi ikke se noen røyk, så da jeg fikk kalosje-osen inn i hytta, begynte jeg å famle etter brannslukningsapparatet. Første gangen ble jeg litt svett før jeg skjønte tegninga, men neste gang lot jeg meg ikke lure.

Fine pensjonister

Mange av bilene var like fint strigla som en Peddalford eller Bjuk. De fleste førkrigsbilene var grønne med svarte skjermer. Speakeren ved start fortalte at skjermene var svarte fordi svart var lett å flekke på når det ble en skade. Som hobbybiler blir det nok spandert mere tid og penger på dem, enn de fikk som yrkesbiler. Da vi kom til mål, hadde regn og grusveier gjort sitt til at

lastebilene likevel så ut som lastebilene gjorde før de ble pensjonert.

Premie til norrbagge

Etter avslutningsmiddagen hos Scania var det premieutdeling i høytidelige former. Det var premier kun til klassevinnere. Frode Opedal fra Ulvik var eneste *norrbagge* på pallen. Han vant klassen for "den som hadde kjørt lengst". Han hadde kjørt 800 km med sin Scania-Vabis LBS 76 Super fra 1968 for å delta i Tunga Rallyt. Trekkvogna er vant til langturer, for på takskiltet står det Oslo - Bandarabbas, som er 8 000 km!



Politibil: Magirus-Deutz 1954
med vannkanon.

Morsomt sommerminne

Rallyt var så morsomt og vi fikk se så mange staselige biler, at vi *norrbagger* ble enige om at vi vil prøve å arrangere noe tilsvarende for tunge biler i forbindelse med Transport 95 den 14. mai neste år. Om det ikke lykkes, er vi velkomne til Sverige!



Scania-Vabis postbuss fra 1929.



PROBLEM- LØSER'N

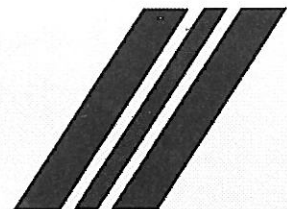
«God service
når du
trenger
det»



Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Industrigt. 13 • 3412 Lierstranda
Telefon 32 84 05 77 • Telefax 32 84 19 05





Min første Fiat 600 kjøpt i Sverige. Sjekk den Abarth-inspirerte motorhuven, taksøkaren og anti-duggruten! Manglende støtfanger foran skyldtes at fronten også var ombygd etter eget hode.

Min første bil

Av: Per-Erik Carlson

For 35 år siden (1. februar 1960) kjøpte jeg min første bil. Det var en kjøkkenblå '55 Fiat 600, en biltype jeg lenge hadde ønsket meg. Ønsket var nok et resultat av påvirkning fra hjemmet, da faren min elsket slike knøtt-biler. Jeg var svært fornøyd med valget, og denne bilen hadde jeg mye glede av gjennom mange år. Noe av det beste med bilen, var at den var lett å skru. Hele Fiaten kunne repareres med det verktøyet som fulgte med. Motor

ut/inn gikk på tjue minutter, når jeg først hadde lært knepa. Verkstedhåndbok hadde jeg ikke, så jeg måtte prøve og feile endel. Jeg lærte mye av denne bilen. Bilen ble ganske fort "trimma" og senket. Trimminga var av vanlig primitiv type. Jeg begynte med å lette svinghjulet, høvle toppen, lage større "høl" og ventiler. Deretter ble det hjemmelaget innsug / eksos, og lettehull i vippearmene. Senkingen besto i å kappe fjærene bak, og snu det underste bladet i tverrfjæra foran. Tverrfjæra var lett å få ut, men særdeles vrien å få på plass igjen, der jeg sto i gata, med bilens jekk

og noen planker som hjelpemiddel.

Jeg visste at rust var bilens hovedfiende, og den første sommeren tilbrakte jeg under bilen for å gjøre den ren, før jeg malte med corroless. Da jobben var gjort, var jeg godt fornøyd. 14 dager etterpå hørte jeg et "smakk" under bilen, og plutselig lå hele avstøpningen av gulvet på bakken. Rød og fin! Da ble det spillolje.

Den siste Fiaten min, "Kreket", var en '70 modell 500 L, og ble avhendet i 1990, 30 år etter at den første ble kjøpt.

Sivil "kriger" i MHK-Drammen

Av: Bileier Lars P. Skau

Her er fortellingen om en Dodge WC 56 3/4 t. Command car (som er dens fulle navn). Det er mange som kommenterer oppbyggingen av bilen, så derfor vil jeg fortelle hvordan den er blitt sånn. Det har seg slik at jeg har drevet med off-roadkjøring siden 1981, da med en ny Lada Niva 4x4, den så ikke ny ut lenge! Den holdt likevel ut i ti år, og var fortsatt kjørbare da den ble avhendet. Nå ville jeg ha en 30-åring som jeg ville modifisere etter eget hode og et stramt budsjett. Jeg kom over denne Dodgen som ubrukelig, men billig vrak. Bilen var utstyrt med en defekt Ford Mustang V8 og automatgear. Transferkassa var full av Trandum og begge differ hadde ESAB sperre. Motor og automat ble solgt, resten av drivverket + ramme som var sveiset i og beskåret en del, ble

donert til Spigerverket. Så var tiden inne for et besøk hos Ståle Teigen (alt i grønt). Ramme + to differ ble innkjøpt + + + litt som er kjekt å ha. Transferkassa fikk jeg av en bekjent mot avhenting. En motor kunne være kjekt å ha. I og med at bilen skulle brukes til off-road, anså jeg at den originale høvelbenken (eller rekkesekseren) ikke var tilstrekkelig. Ønsket var en Volvo B36 - veåtter som er en veldig seig og solid motor. Den gode fe ble påtruffet i Asker, og vips var en volvomotor og gearkasse i havn. etter mange timer med kaffe, røyk og kappeskive og mig sveiseapparat, satt motoren der den skulle. Strømsø Mek. fikset aksel mellom Volvo gear og Dodge transferkasse. Resten av bilen er satt sammen etter "man tager hvad man haver" - prinsippet. Det har blitt mange besøk på jerntomta til Teigen og

i diverse skrotbiler som jeg har bra tilgang på. For å spare husholdningsbudsjettet, brukte jeg ett år på å bygge opp bilen. Grøt er ikke godt hele uka. På grunn av off-roadkjøringen, må bilen ha veltebøyle, høyryggede seter og sikkerhetsseiler.

Siden jeg trives godt i MHKD med fine turer og løp, har jeg planer om å gjøre bilen mer original. Det må ta tid, for det finnes ikke karosserideler i Norge. Slikt må en lage selv.

Litt om Dodge Command car: Det ble laget 15-16 000 uten vinsj og endel flere med vinsj i årene 1942-45. Chassiset er identisk med den mer kjente kvartingen. Det finnes 10-15 Command car i Norge og fem av disse er registrert.

Det norske forsvaret har aldri hatt Command car. Karosseriet på min bil er visstnok hentet i Sverige.



Kjøpes:

Volvo PV eller Duett.

30 år eller eldre.
Ferdig reparert og lakkert bil
kjøpes til dagens pris.
Tlf. 32 83 10 26 Carlson.

Ønsker å kjøpe nye deler til
Wartburg 311/312 (1956-66),
Honda N600 (1970-73), **PMC**
A 150 Skyline (1966-68). Gode
brukte deler er også av
interesse. Er også interessert i
all litteratur til disse bilene
(instruksjonsbøker, brosjyrer og
verkstedhåndbøker). Henv.
Svein E. Finnerud, 3370
Vikersund. Tlf. 32 78 39 83.

Til **Volvo Amazon** 1964
modell ønskes 12V motor til
varme-apparat. Henvendelse tlf.
33 77 22 63 (dagtid) eller
33 77 12 35 (kveld).

Dodge Brothers 1927 modell:
Dynamo kjøpes (sitter sammen
med vannpumpe). Henvendelse
Tronn Aarthun, Loesmoyn. 15,
3300 Hokksund.

Ford Corsair 1964 modell:
Høyre forskjerm kjøpes. Tlf.
33 77 36 95 etter kl. 1800.

Til **International** 1957 lastebil:
Bensinmotor ca. 120-140 Hk
fra 50-60 tallet kjøpes.
Tlf. Lars, privat 32 82 67 84
Falken: 32 83 59 00

Jensen Healy
1974 modell. Blå metallic to-
seter. Reg.nr. KF 25555
Tlf. 33 77 04 25

Selges:

Diverse deler til **Toyota**
Celica TA-22 1973 modell.
Komplett baksaksel, gear-
kasse, dører etc selges billig.
Henvendelse Kåre tlf.
32 88 51 45 etter kl. 1900.

Diverse motorsykkeldeler:
Harley Davidson 1924:
Strømfordeler, coil og stifter
Indian ca. 1925: Gearkasse
(frittstående).
Matchless ca. 1930: Speed-
ometer + diverse. Har også
noen andre løse deler! Henv.
Oddvar Dybdal, Holme-
strand tlf. 33 05 55 48.

Ford Corsair 1964 mod:
For- og bakseter, røde og
pene selges. Tlf. e. kl. 1800
33 77 36 95.

Opel Rekord 1957 mod.
mye rust i gulv, egner seg
som delebil. Komplett, noe
demontert. Mange bra deler,
motor og listverk.

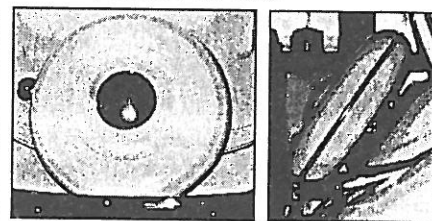
Opel Rekord Coupe 1968
mod. Komplett bil med bra
motor i daglig drift. Noe rust.
Tlf. Sigurd 32 81 73 92
Lars 32 82 67 84
Falken 32 83 59 00

Til **Tempo** ca. 1955 modell
3-hjulning ønskes differensial,
eventuelt hele klokka.
Harald Amundsen
Raveien 5
3180 Horten
Tlf. 33 08 17 30

Austin Jipsy 1956 modell
4WD rest. objekt selges eller
byttes i annet prosjekt.
Ford Anglia 1962 modell,
ferdig rustsveiet. Lakk og
innvendige arbeider gjenstår.
Selges eller byttes.
Henv. Lars Frode Thoresen
Tlf. 33 77 12 57.

Ønskes kjøpt

Deksel rundt reservehjul (bak), til
amerikanske biler ca. 1935.



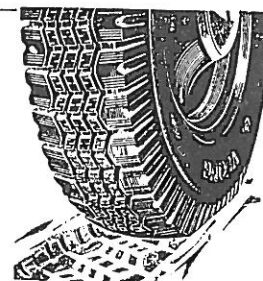
Bakrute i cabriolet




63 cm

12,5 cm

Henvendelse:
Jan Sandholt. Tlf 32 87 62 58.



Skift til 

STOPP

med knaster -
gjør det før
det haster

ASKIM GUMMIVAREFABRIK



Fra Motorliv 1957:

Hva man bør ha med seg av reservedeler og utstyr i bilene på langtur:

Et reparasjonssett for bensinpumpe, (fåes hos bilforhandleren)
Et sett stifter til fordeleren
En kondensator
Et sett tennplugger
En rotor (helst forsynt med kontaktfjær)
En vifterem
En halv m. plastikslange (for bensintilførsel etc.)
En rull tjærebånd
En liten rull sterkt snøre (fiskesnøre el. l.) og jerntråd
Ev 1 coil
Reservepærer og sikringer

Verktøy
1 jacks
En pluggpipe
En stor skrutrekker
En liten skrutrekker
16 skiftenøkkel (disse «slåmaskin»-skiftenøkklene som ofte følger med bilene er nær sagt ubrukelige)
En lufttrykkmåler
En håndpumpe
Hjulnøkkel
Reservehjulet må være i full stand. Kontrollér lufttrykket på reservehjulet med jevne mellomrom, og er De så uheldig å

punktere, få lappet så snart som råd er. Har De kjørt i to år uten punktering, kan De være sikker på at når De først punkterer, får De gjerne to punkteringer på rad.

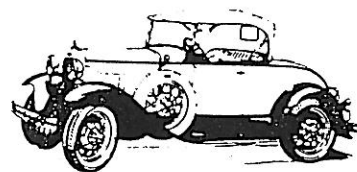
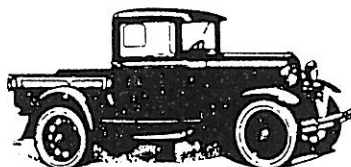
Før De legger ut på langtur, bør De ved et verksted få kontrollert at vognen er i full orden. Bremssystem, forstilling, tenning, for-gasser, bensintilførsel, radiatorvannslanger med klemmer og lyset skulle være det vesentligste.

Reservedeler og verktøy bør plasseres på et sted fritt for fuktighet, slik at de ikke ruster.

A-Ford-Deler

Erik Storm-Olsen
Mariehøneveien 14
3173 Vear

Import & export av reservedeler
til Ford T, A & V8 1909 - 48
Reparasjoner & overhaling



Tel: 3333 2925
Fax: 3333 3912
Postgiro : 0806 3020401

Vi har Norges rimeligste priser på kvalitetsdeler til Ford T og A. A-modellen er vår spesialitet, med ca. 1800 delenr. på lager, men vi skaffer det du trenger til T og tidlig V8 også.

Brukte deler til A-modell i mengder for salg og bytte, overhalling av gir, kardang, styresnekker startere dynamoer osv. ved eget verksted.

Vi har nå månedlig levering av deler fra USA og dermed kort leveringstid på deler som ikke er lagervare, alltid til faste forhåndspriser.

Interiør og kalesjer får vi fra de mest anerkjente leverandørene, be om pristilbud !

Ordretelefon: 3333 2925 man-fre kl. 9.00 - 15.00 og 17.00 - 20.00

Telefax: 3333 3912 Hele døgnet.

Dessverre ubemannet noen dager, men da kan du legge igjen navn og telefonnr. på telefonsvareren, så ringer vi deg opp igjen!

Vil du besøke oss så må det avtales på forhånd.

Ny katalog i mars -95 !!

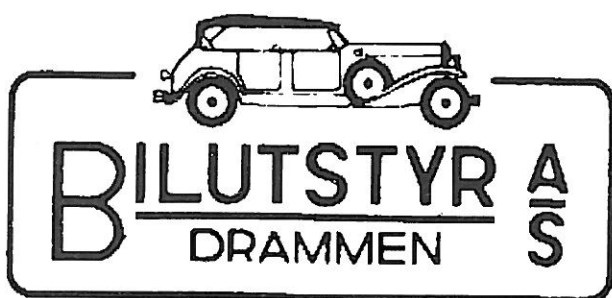


ROY SANDMØ BIL SERVICE

Brantenborg gt 7 3012 Drammen Tlf. 32 83 85 60

En familiebedrift med personlig service og rasjonell drift som gir ekstra gunstige priser. Reparerer alle bilmerker. Spesialist på ROVER-PRODUKTER OG ENGELSK BILER.

GODKJENT VERKSTED FOR
BILTILSYN KONTROLL OG
ÅRSKONTROLL (EU-KONTROLL)



Telefon 32 81 22 05

SELGES

Ariel 1947-modell, 350 cc
restaurert og i bra stand

Ørnulf Myrvoll
Tlf. 32 89 55 47

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

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

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

Bremse-og Clutchservice



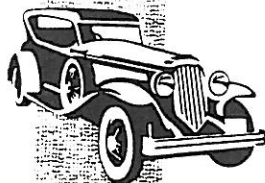
Spesialverksted for bremses
og clutch til bil og industri.

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

KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat



Becker Bil a/s

3073 Galleberg, Tlf. 33 77 04 25
Mobil 94 24 60 40 - 92 04 60 40

FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE

RADIATORSERVICE

Kai Mørkved

Tlf. 32 73 23 64

Sandsværveien 221

3600 Kongsberg

Alt i reparasjon av radiatorer og varmeapparater til eldre biler og veteraner. Hyggelige priser.

Skafter også nye komplette enheter til nye biler.

Ta kontakt, også på kveldstid.

RADIATORER

VARMEAPPARATER

OLJEKJØLERE

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1995 kr. 150,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl. 1900.
Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN.
- * 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
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER

Bevar minnene - MED FRIMERKER

Det er en selvfølge at vi på forskjellig vis tar vare på våre personlige minner.

Men det skjer mye utenfor vårt eget daglige liv - jubileer, begivenheter og minner om personligheter, kultur og natur. Også slike minner kan det være hyggelig å bevare, for deg selv eller de som kommer etter deg.

Spør på postkontoret om hvordan du kan bli frimerkesamler. Da vil frimerkene være din hjelp til å bevare minnene.



posten