

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - FEBRUAR 1999 - 28. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.

Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 94 27

Nestformann:

Roy Helge Hafslie
Melen 148, 3039 DRAMMEN
Tlf. 32 88 03 58

Sekretær:

Tom Bryhn
Engene 73, 3011 DRAMMEN
Tlf. 32 89 05 98

Kasserer:

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

Styremedlem I:

Rune Kolberg
Bergkrystallen 42, 3340 ÅMOT
Tlf. 32 78 40 56

Styremedlem II:

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

Varamann:

Bjørn Lund
Bjønndalslia 5, 3442 HYGGEN
Tlf. 3128 40 55



Forsidebildet:

Mine egne
1969 Datsun 1300
1967 PMC A 150 Skyline
1966 Datsun 1300 varebil

Redaktør for dette nummer har vært:

Svein Erik Finnerud

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

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

Løpskomite:

Tom Laugerud (formann) 32 75 26 76 - 901 49 270
Tom Christensen 31 28 56 47
Jan Sundberg 32 88 05 14

Arrangements:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Lars Petter Skau 905 56 361
Martin Fella 32 82 12 32

Utstillings- og markedskomité:

Tore Ødegaard 32 80 03 35
Svein Hansen 32 82 05 90

Turkomite: Ingen tur, fortsatt sur?

Festkomite:

Tore Wolstad 32 75 17 68
Lars Petter Skau 905 56 361
Berit Thorbeck 32 84 86 89

Materialforvalter:

Frode Holm 928 33 995

MOTORHISTORIKEREN:

Redaksjonsmedarbeider:

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

Redaktører i 1999 er:

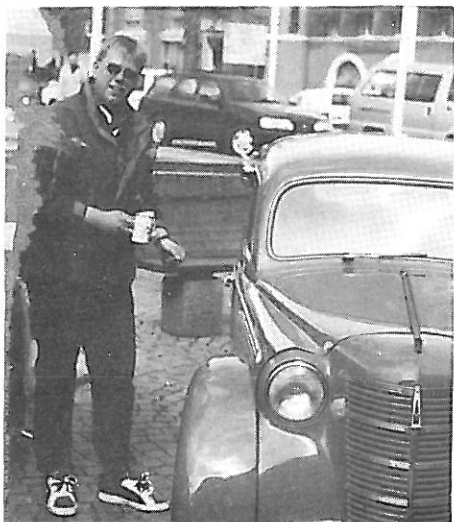
- **Februar:** Svein Erik Finnerud.
- **April:** Arnt Ivar Lund
- **Juni:**
- **September:** Christian Christensen.
- **Desember:** Knut Sommerstad

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. mars



Formannen har ordet:



Et riktig Godt Nyttår til dere alle!

Det er et nytt og spennende år som venter oss, med flere arr. og med et noe mer variert innhold enn hva vi har hatt på lenge. Vi skal være med på Motor Expo 2000. Løpskomiteen har noen flere spennende forslag til innhold på løpene våre. På medlemsmøtene har mange og fine forslag dukket opp, flere av disse var så interessante at løpskomiteen og styret har kastet seg over dem med stor iver. Mer om innholdet vil komme i et senere nummer av Motorhistorikeren.

Komiteen som skal jobbe opp mot Motor Expo er Tom Bryn, Rune Kolberg og jeg. I tillegg har vi fått med oss Tom Laugerud fra løpskomiteen. Rune har for øvrig også gått inn i messestyret for å representere klubben der. Vi var alle samlet på et møte den 5.1., med alle involverte parter. Opplegget rundt hele prosjektet, er meget profesjonelt og har en ramme på ca 1,5 mill. kr. Vi skal arr. et veteran vogntreff med bl.a. "crusing" og masse annet spennende på selve messeområdet. Vi har også planer om å restaurere en bil

i løpet av messa. Denne vil bli loddet ut på messa, hvor overskuddet skal gå til et godt formål som barneavdelingen på BSS eller lignende. Vi har alt noen sponsorer på plass, så dette blir spennende. Vi har i grove trekk tenkt å få alle som har gammelbil, buss, lastebil, motorsykler, mopeder og traktorer til å møte opp. Det vil bli **GRATIS ADGANG TIL MESSA, VED DELTAKELSE PÅ TREFFET FOR VÅRE MEDLEMMER.** Har du ti biler tar du med alle sammen, og alle får to billetter til hvert kjøretøy. Vi kan lokke med fine premieringer av mange kategorier, tivoli, messa og masse fint i se på. Dette blir en fin anledning til å vise frem hobbyen vår. Mere følger i et senere nummer.

Medlemsmøte 4-1-99.

Vi avholdt årets første medlemsmøte i nye lokaler. Vi var litt spent på hvor mange som ville komme. Etter oppslutningen på slutten av det gamle året var vi spent på om det kom så mange som femti. Gleden var derfor stor over at vi bortimot doblet dette antallet, med andre ord det var et lykkelig valg av møtested. Dette ga medlemmene også klart uttrykk for.

Nyheter.

Vi jobber litt med å få skaffet frem noen interessante foredragsholdere til møtene våre. Har du et tips, så gi oss et hint. Vi skal prøve å få til et møte med forsikringsgutta i LMK for i få et bedre bilde av hva det innebærer å tegne forsikring der. Vi håper på et samarbeide med VW-klubben, og har i første omgang mars møte i tankene.

Christian legger i disse dager den siste finpussen på medlemsmatrikkelen vår. Han har nedlagt et glimrende arbeide med dette, noe vi alle er takknemlige for. Vi håper å ha den trykt til marsmøtet.

Asle Wang ble på møte 4.1.99 utnevnt til æresmedlem av klubben for sitt fremragende engasjement i styret og komiteer, sammenhengende gjennom hele 18 år. Vi gratulerer og takker for innsatsen.

Hilsen
Steinar Ludvigsen

MOTOR EXPO 2000

13. mai 1999



Nytt fra Styret:

Styremøte 26.11.98.

Tilstede: Per Løken, Steinar Ludvigsen, Roy Hafslien, Rune Kolberg, Bjørn Lund og Tom Bryhn.

Formannen informerte styret om nytt møtelokale som styret mener holder de krav som klubben har med tanke på p-plass, antall plasser i lokalet, bruk av kjøkken, vasking etc. Medlemsmøtene må flyttes til 1. ste mandag i måneden kl. 19.00. Kontrakten er underskrevet og gjelder i 6 måneder fra 1. januar 1999. Leiepris pr. møte er kr. 445.- På grunn av dette vil kaffe og kaker fortsatt bli servert uten ekstra kostnad for medlemmene. Mineralvann vil bli solgt til kr. 10,-. Lokalet er: Åssiden kirke v/Vårveien/Betzy Kjeldsbergsvei. Inngang Menighetssal.

Formannen orienterte styret om en kandidat til æresmedlem i MHK. Dette ble enstemmig vedtatt. Æresmedlem: Asle Wang.

Sekretæren leste opp referat fra styremøtet 29.10.98 og medlemsmøtet 3.11.98.

Videre gikk styret igjennom om noen hadde "problemer" med sine arbeidsoppgaver. Hver enkelt ble spurt, og man fikk her klarhet i detaljer for det nye styret.

- Gikk igjennom deadline for klubbstoff som skal inn i klubbavisa. Her er svaret:
Styret forventer at klubbens spalteplass skal inn i avisa.
Dvs.: -Formannen har ordet
-Referat fra styremøter
-Referat fra medlemsmøter
-Annen viktig info.
- Per Løken informerte om at medlemskontigent for -99 blir lagt inn i klubbavisa i feb. -99 eller eventuelt blir sendt ut av bank allerede i januar -99. Dette er litt usikkert, men nærmere informasjon vil komme når dette er klart. Det jobbes også med å få muligheten til å betale klubbens regninger via telegiro for bl.a. å spare gebyrer.
- Styret gikk igjennom regninger og innkommet post.
- Formannen gikk litt igjennom agendaen for medlemsmøtet i desember. Informerte videre om et vellykket forsikringsseminar som ble holdt hos Bilforum. Dette er LNM-forsikring. Er det interesse for dette så er det allerede satt av tid for dette på marsmøtet. Her vil også VW-klubben delta. Vil her rette en takk til Asle

Wang, for lokalet og de "vanlige" kaffekokerne. Det ble også enighet om en liten påskjønnelse til kaffekokerne på desembermøtet med en blomsterhilsen.

- Deadline for MC- og bilregistrering av medlemsmatricken til Christian Christensen er desember 1998.
- Deretter viste formannen oss innbydelsen til Motor Expo 2000 13. – 16. mai. Denne ble lest igjennom, og vi vil ta fatt på dette på nyåret.
- Siste punkt for kvelden var å informere Frode Holm pr. brev om hans sak som ble behandlet på generalforsamlingen 6/10-98. Dette blir fulgt opp av sekretæren.
- Møtet ble hevet kl. 21.55.
26. november 1998, Tom Bryhn, sekretær

Medlemsmøte 01.12.98.

Formannen ønsket 44 medlemmer velkommen til årets siste møte, samt at dette også var det siste møtet på Konnerud. 3 nye medlemmer ble presentert. Formannen fortalte deretter om det nye møtelokalet. Kontrakt er underskrevet for 6 mnd. Lokalet har en meget hyggelig pris og har ca. 100 plasser, kjøkken-muligheter, god p-plass samt mindre snø enn på Konnerud. Det ble noen kommentarer vedr. flytting av møtedag (MANDAG), men det ordnet seg. Tirsdagene var allerede opptatt så de kunne vi ikke få. Første møte i det nye lokalet blir mandag 4. januar.

Det ble også informert litt mer om EXPO-motor 2000 13. – 16. mai. Der tok vi opp hovedsakelig vår markingsdag 13. mai som skal foregå utenfor Drammenshallen. Hvordan dette skal markeres er ikke avklart ennå. Dette er en jobb for løpskomiteen. Løpskomiteen er også interessert i ideer. Alle var enige om at her har vi en kjempemulighet til å profilere klubben, veteranbiler - motorsykler, i det hele tatt "de gode gamle dager", for her vil det komme masse publikum. Det ble antydning til ca. 200 kjøretøy. Medlemmer kr. 0,-. Andre deltagere kr. 50,-.

Inngang messehall er ennå uklart. Kontaktpersoner: Steinar Ludvigsen, Tom Bryhn og Rune Kolberg.

Tom Laugerud, formannen i løpskomiteen fikk ordet, og gikk igjennom hvordan evt. løpsåret -99 skulle settes opp. Han hadde fått litt innblikk i hvordan og hva slags løp medlemmene var interessert i. Dette med tanke på evt. flere picknick turer, cruising, løp med poster, konkurranser - premiering til barn etc. Weekend-tur med overnatting, dette ble tatt opp fordi Krødertreffet falt ut av løpsåret -98. Det kom også forslag om i gjøre noe til et godt formål. F.eks. å invitere med barn og/eller pen-



sjonister fra pleiehjem/institusjoner el lign. på kjøretur / picknick i veteranbiler. Noen mente det kanskje var dumt å forandre på det som var arrangert på "vanlig måte" gjennom 25 år, mens andre mente at det var på tide å fornye seg. Det kom også noen forslag på å slå sammen noen av de faste løpene med EXPO MOTOR 2000 13. mai.

Vårmonstringen blir kanskje litt senere på våren.

Tom Laugerud og løpskomiteen får nok mer enn nok å henge fingrene i!

Alle medlemmer med barn, barnebarn og oldebarn ble oppfordret til å komme på juletefesten i Ballklubbhuset lørdag 9. januar.

Medlemsmatrikkel: Det haster med innmelding av bilparken. Det kom også forslag på å lage et trykk om Klubbens historie. Den blir trykket opp i samme format som Klubbavisa.

Formatet, utseendet på innbetalingsblanketter for medlemskontingenten er ikke helt avklart. Her samarbeider Per Løken og Christian Christensen via e-post for å lage et ferdig utkast som er bra og til en fornøftig pris. Dette blir gjort av disse gutta for å få blankettene tidlig ut og raskt få en oversikt over hvem som evt. ikke har betalt kontingenten.

Det ble også gitt en påskjønnelse for en kjempeinnsats av "kaffegutta" Kjell Ødegaard og Martin Fælla med en julestjerne til hver.

Så ble det kaffe og kaker, samt loddsalg.

Salg/bytte.

Tom Bryhn viste lysbilder fra Alf Bryhn's tid i klubben og restaurering av Buicken.

Møtet ble hevet 22.05.

Formannen ønsket alle en god jul og godt nyttår.

1. desember 1998, Tom Bryhn sekretær,

Styremøte 4. januar 1999.

Tilstede: Steinar Ludvigsen, Per Løken, Roy Hafslie, Rune Kolberg, Bjørn Lund, Jan Roger Sand Olsen og Tom Bryhn.

Styret tok et kort styremøte før medlemsmøtet i de nye møtelokalene.

Styret gikk igjennom - Post

- Kontigent -99 (Kommer i feb. avisa)

- Medlems-matrikkel (Kommer i mars)

Kasserer har sendt ut krav på de 3 siste som ikke har betalt sponsorspaltene i klubbavisa for 1998. En har nå betalt, de to siste blir fulgt opp.

Formannen leste opp innbydelse til møte til Motor Expo 2000 tirsdag 5/1-99. (Steinar, Tom, Rune).

Styremøtet ble klubbet av kl. 18.45 p.g.a. for tidlig oppmøte i de nye klubblokalene. Ivrig medlemmer!

4 januar 1999, Tom Bryhn sekretær.

Medlemsmøte 4. januar 1999.

Formannen ønsket alle velkommen og godt nyttår. Ca. 64 medlemmer hadde møtt opp, så dette ser bra ut.

Formannen informerte om praktiske opplysninger i forbindelse med det nye møtelokalet.

Motor Expo 2000:

Gikk igjennom løps-/utstillingsdagen 13. mai.

Oppfordret alle til å stille med alle slags kjøretøy, både bil - mc - traktor moped - lastebil etc. Gjerte også restaureringsobjekt, vrak el.lign. kan stilles ut.

Alle som stiller, bør være tidsantrukket til sine kjøretøy. Dette med tanke på den profileringen/crusingen vi skal ha gjennom sentrum av Drammen by.

Det kom også inn et forslag om å anskaffe et bra/billig restaureringsobjekt (bil), og da på 3 dager (13. - 16. mai) 24 timer i døgnet prøve å "restaurere" bilen for så å evt. lodde den ut. Overskuddet skal da gå til et godt formål. (Hvis dette skal gjøres, må vi ha mange seriøse interesserte).

Det ble igjen underrettet om juletefesten lørdag 9. januar ..

Årsfesten er "under lupen". Håper at medlemmene viser interesse for dette, slik at det også i år blir en slik fest.

Formannen ga ordet til Tor Stein Hella som refererte fra forsikringsseminaret til LMK hos Bilforum i Drammen.

- Han informerte om at skadestatistikken på MC hadde økt.

- Det hadde kommet egne takstmeldingskjemaer som bileier selv kunne fylle ut, noe som LMK hadde fått gode tilbakemeldinger på. (Bare ikke lur deg selv).

- Hvis man trenger assistanse eller hjemtransport så skal skademelding skrives og sendes inn.

- Formannen underrettet om et fellesmøte for VW-klubben og LMK for å få mer innsikt i hva LMK forsikring er. Her kan man kanskje også få noen avklaringer på noen "negative" tidligere takseringer på biler-mc etc. Dette blir antagelig på mars-møtet.

⇒





Formannen gikk videre på sakslista og kom til kveldens høydepunkt. Utnevnelsen av det 3. æresmedlemmet i klubbens historie. Fra før hadde vi Øyvind Langeland og Alf Bryhn. Det nye æresmedlemmet er Asle Wang. Han har hatt et aktivt verv enten i eller bak kulissene i styret i sammenhengende 18 år. Han har også gjort mye redaksjonelt arbeide i mange år, så dette Asle har du vel fortjent.

Tom Laugerud informerte om løpsåret -99. Han gikk inn på løpsdatoer, de vanlige tradisjonelle løpene og også evt. picknick-turer. Premieringer til alle barn. Gikk også litt igjennom opplegget til Motor Expo 2000 13. mai.

Løpsdatoer:

- | | |
|------------------|--|
| 8. mai | Vårmønstring. (Dette må sjekkes p.g.a. Ekeberg marknad). |
| 5. juni | Drammensløpet -99 |
| 20. - 22. august | Krøderløpet -99 |

Kaffe, kaker og loddsalg.

Det ble litt for lite kaker da for "mange" medlemmer møtte opp, men etterjul's slanking var vel på sin plass.

Tilslutt var det kjøp og salg før møtet ble klubbet av kl. 21.35.

4. januar 1999, Tom Bryhn sekretær.

JULETREFEST

MHK årlige juletreffest gikk av stabelen lørdag 9. jan 1999.

Forberedelsene hadde vært i gang en god tid før vi ankom, dette så vi klart på den festpyntede salen hvor alt var lagt til rette for en hyggelig samling for såvel store som små.

På et stort langbord var det dekket med massevis av nydelige kaker og kaffe, brus etc. ja, sogar varm mat var tilgjengelig i form av pølser med tilbehør. Etter hvert fyltes lokalet opp av festglade mennesker i alle aldre, for å si som sant er, var det meget hyggelig og praten rundt bordene gikk livlig. Strømsgodsets nisse-orkester underholdt for full musikk med fortellinger, gang rundt juletre, og leker for store og små. Stolleken for de voksne var et populært innslag som vakte stor latter og moro. Man kan trygt si at det ble satset litt over evne.

Underholdningen varte i ca to timer som var akkurat passe, og avsluttet med at selveste nissen kom på besøk med godteposer til de minste. Dette var på nytt et glimrende arr. som vår kjære festkomite hadde stelt i stand. Tusen takk skal dere ha, dette var supert.

Steinar Ludvigsen

Profesjonell kakespiser.

Redaktøren har ordet

Det er sikkert like mange meninger om hva som bør være med i et slikt klubborgan som det er medlemmer i klubben. Risken for at noen ikke skal bli fornøyd med stoffvalget er da selvfølgelig meget stor, men jeg får si det som det som det har vært sagt før: "Noen liker dattera og andre liker mora."

Forrige gang skrev jeg litt om småbilene fra Messerschmitt og BMW. Den tråden tar jeg opp nå med å skrive litt om Heinkel. I et senere nummer vil jeg følge opp med Fuldamobil, Maico og noen andre "raringer."

Forrige redaktør etterlyste stoff fra medlemmene. Den etterlysningen slutter jeg meg helhjertet til. Det er ikke så mange som har sendt inn noe denne gangen heller. Noen få hederlige unntak har det vært, og takk for det. Dette kan være en av grunnene til at det er så vanskelig å skaffe redaktører: Folk er kanskje redde for å ta jobben da de frykter for at de må lage alt stoffet selv. Det hadde vært en langt mer takknemlig jobb å starte med en bunke innsendte bidrag.

Jeg håper at dette nummeret inneholder litt for enhver smak, og at noen ble så grepet av det de nettopp leste at de kaster seg over pernen og papiret.

Når dette leses har sola snudd forlengst og våren nærmer seg med stormskritt. Det er snart tid for en ny sesong. Ha som mål i år å kjør litt mer.

Hilsen Svein Erik Finnerud.

ANNONSE.

Er på jakt etter bra forskjermmer til **Datsun** 1300/1400/1600 (510). 1968-1973 modell. Til samme bilen ønskes dekk med hvit side 5,60x13, klokke i dashbordet, turteller og støtfangere.

Andre bra deler er også av interesse.

Alt av bra deler til **PMC A150 Skyline**, **PMC B200 Gloria Six** og **Honda N600**

er av interesse.

Svein Erik Finnerud. Vikersund.

Tlf 32 78 39 83.Kveld.



Sent men

Hardanger – Haugastøl – Geilo-løpet 1998.

Tekst og foto Bjørn Lund

Her er noen godbiter av mange fra Hardanger – Haugastøl – Geilo-løpet som var arrangert 15. august i 1998. Løpet var for øvrig et jubelumslop i anledning 70 år med vegforbindelse mellom øst og vest. Ole Dagsleth og jeg deltok med min Ford Taunus 12 M (P4) 1965 mod. For øvrig de eneste fra Motorhistorisk klubb – Drammen. Det har jo vært skrevet artikler i tidsskrifter og klubblader for lenge siden, men vi vil takke arrangørene for en aldeles utmerket helg.



Ole og jeg før avreise til Eidsfjord for å være med i Hardanger – Haugastøl – Geilo-løpet med P4'en. ↑



P4'en tar en pustepause i Måbødalen (gamleveien). ←



Her ser vi en 58 mod. KMZ 750 cm³ bli tauet av en 61 mod. MB. 190 B Ambulase oppover Måbødalen. Lengre fremme, en T-Ford fra 1924, tror eieren er Øyvind Gladhus fra Gol.





Panorama Musikk

Drammen A/S

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

SPELALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

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

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

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

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

Ta kontakt med:

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

Helårsannonser 1998:

Helside kr. 1800,-

Halvside " 1200,-

Kvartside " 600,-

1/8 side " 300,-

Annonseinnrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	120 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.
Jubileumbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1999 kr. 200,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

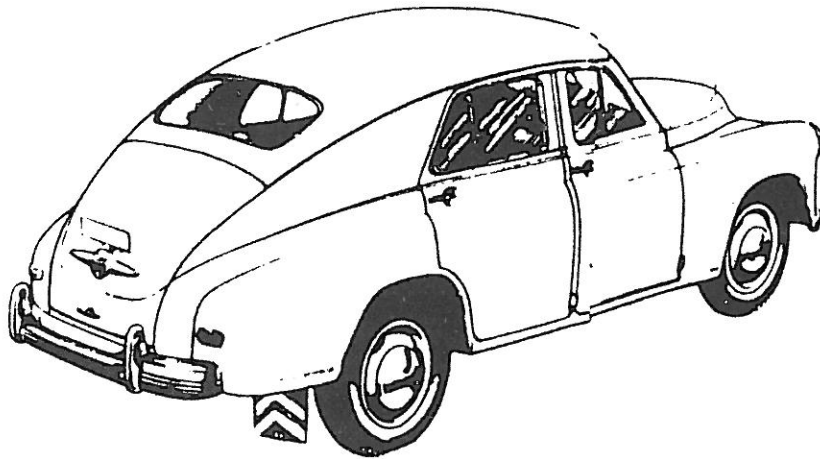
FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS Nedre Farnen 27, 3024 DRAMMEN	5% på engrospriser
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%

Listen oppdateres fortløpende.



Kamouflert Ford fra Gorkij

Av Jan Vidar Lie Pedersen



Det er Jan Vidar Lie Pedersen, krumtappen i veteran-bilmiljøet i Lillehammer som har skrevet denne trivelige Pobeda-historien. Historien er hentet fra "VETERAN-VOGNFØREREN", avisa til Lillehammer Veteranvogn Klubb, som Jan Vidar er redaktør for. Utenom interesse for gamle biler, er Jan Vidar meget opptatt av lokalhistorie. Han har i den forbindelse skrevet en rekke bøker der flere av dem har bilens historie som tema.

For 42 år siden, i 1956 handlet faderen bil. Hans Chevolet fra 1952 som på Hellebergs verksted i Kirkegata var forsøkt å bli en diesebil ved at orginalemotoren var byttet ut med en Perkins, ble solgt. Fra Drosjeeiernes Felleskjøp i hovedstaden kom en gul russer, produsert ved Gorkij fabrikk. Den var den første nye bilen i familien. Fra elva Okas bredder var den kommet, og produsert i samme fabrikk som bilmerket ZIM. Lufta inne i kupeen var særegen, under stolpen i

frontruta satt det jeg fikk ansvar for, nemlig retningsvisbryteren.

På tur var det jeg som satt i midten mellom opphavene og jeg betjente bryteren. Jeg fulgte med på veien, og jeg fulgte med på faderen.

Framsetesofaen kunne slås ned. Da ble sofaen seng. Etter endt formiddags-skift på drosjesentralen dro vi på kaffetur. Folk med bil gjorde det på femtitallet. Vi dro til Ensbybergene og en liten bergnabb sør for Vidarheim skole i Øyer. Moderen smurte niste, og had-

de en stor blikkeske med flere hyller hvor provianten ble plassert. Vi dro også på ferietur med bilen. Jeg husker en Trondhjemstur. Da skulle vi undreveis ligge i telt. Gjennom familiære kontakter hadde far fått fatt i et militært telt. Vi skulle ha god plass, for det militære knappeteltet hadde plass til mange mann. Det må ha skortet på tellekanter for onklen i forsvaret, for herligheten endte opp med at bare to-tre kom inn under duken da den var oppslått. Far hadde vært på nøytralitetsvakt i 1940, og kjempet mot tyskerne fra Lysaker til Romsdal, men det å bygge telt kunne han ikke ha rede på. Det endte opp med at de to eldste

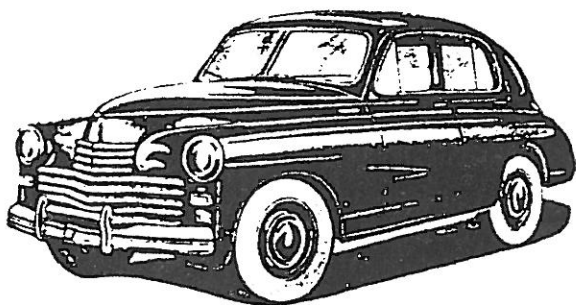
Pobeda

overnattet inne i Pobedaen, og de to yngste sammen med foreldrene under det som lignet på et telt. Det var en kald og sur

natt, for det var rimfrost på de Oppdalske bakker i morgentimene. Det røyk alltid fra eksospotta på Pobedaen. Den var nemlig rimelig i drift, og gikk på nesten alt, fra fiskeolje, parafin til dråper med oktan. På drosjetanken i Storgata i Lillehammer,

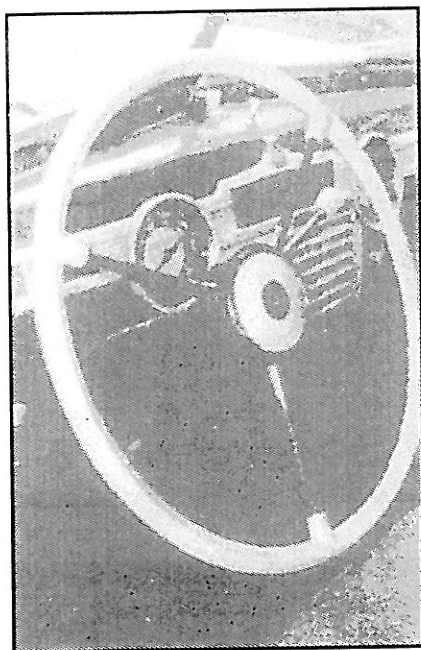


Pobeda taxien på vinterføre



WARZAWA

mellom Presanghuset og urmaker Flekkøy, ble blandingen mikset. Litt parafin og litt bensin. Bilen hadde tre trinns gearkasse, synkronisert sogar, individuelt fjærende framhjul, hydrauliske bremses og støtdempere. Motoren var på fire



Pobedaens dashbord.

sylindere, i rekke og sideventilert. 52 hestekrefter hadde den å skilte med. Den brukte 1,2 liter på mila, og toppfarten var 110km i timen. Pobedaen ble bygd på gamle Ford-konstruksjoner og med den bistand som fantes, var det faktisk snakk om utseende.

Jeg syntes den var fin, for selv Volvo PV og Saab hadde jo fastback. Pobeda M 20 var drosje. I Lillehammer hadde Lars Larsen og

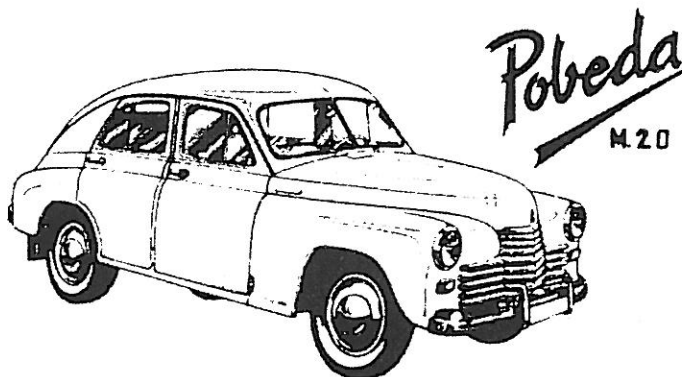


Johan Haug i tillegg til far, Pobeda. Mens Pobedaen var bygd på Ford hvor de russiske tradisjonene ble innledet på tredve tallet med med A-Forden som kom i russisk

drakt som GAZ, så var ZIM som en 1946 Buick, og ZIS en Packard fra tidlig 40-tall. Russerne syntes så godt om Pobedaen at den ble produsert i Polen også. Der hadde bilen navn etter hovedstaden, nemlig Warszawa. I Polen var det staten som produserte bilen, og i likhet med opphavet hadde den et 5-6 seters karosseri med fire dører, tre gear hvor de to øverste var synkronisert og rattspak.

Allerede da Pobedaen ble handlet inn i 1956 var det snakk om at den skulle få en etterfølger. Den skulle få navnet Volga. Den trillet allerede på veiene der øst, men det fantes lite opplysninger om den. Det var snakk om at den skulle ha automat-kasse, den skulle ha motor på 75 hestekrefter og toppfarten ville være på 130 kilometer

for den 1300 kg tunge bilen. De ble Volga på oss, uten automatgear, først i 60-årene etter at Pobedaen var erstattet av en Mercedes Benz 190. Den bilen hadde gått som drosje på Gjøvik og ingen i Mjøsbyen ville ha den etter at den hadde gått til bunns i Mjøsa og sjåføren hadde druknet. Istedet ble drosjefusjonen og tyskeren overtatt av far. Mercedesen ble altså etterfulgt av Volgaen som også Drosje-eiernes Felleskjøp i Trondhjemsvegen importerte. Johan Haug var også tro mot felleskapet, det samme var Paul Finstad. De hadde også Volga drosjer. Finstad med E-5012 som var ei grå stasjonsvogn kjørt av Kristen Voldbakken i flere år. Da kjøretøymuseet i Lillehammer ervervet sin Pobeda, ble det et møte for min del fylt med minner. Retningsviser bryteren var der,



midt på dashbordet under vindusstolpen. Tro det eller ei, det luktet fortsatt slik det gjorde ombord i en Pobeda også.

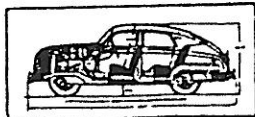
Her ser De **POBEDA**

På denne måten vil vi gjerne la presentere Dem en nyhet på det norske bilmarkedet - den russiske bil POBEDA. PoBEDA er en letting 5-veger som årene og ferose utveksler seg med sin grunnide de konstruksjoner og verktøier. PoBEDA er derfor en bil De vil ha glede av i år fremover.

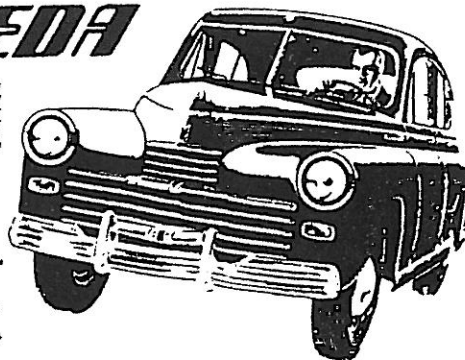
På grunn av spesielle import-forhold selges PoBEDA

uten kjøpetillatelse

Vi sender alle papirer for Dem og står for fremtiden til tjeneste med service og reservedeler. Bliker De flere opplysninger så skriv eller kom innom.



Pris ca. kr. 17 400,-
batteri inne
- garantert 1000 km i året



HEINKEL

Ernst Heinkel ble født i 1888 i Stuttgart. Han utdannet seg til ingeniør, med fly som spesialitet. Han konstruerte en rekke fly og startet sitt eget firma i 1922. Dette produserte fly fram til slutten av 2. Verdenskrig. Da startet produksjonen av motordeler og hele motorer.

HEINKEL TOURIST

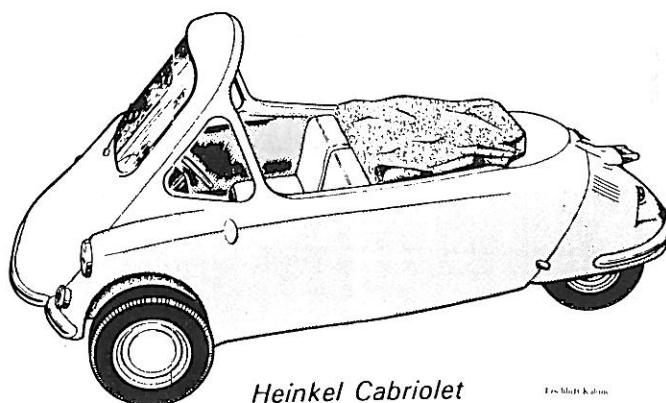
Allerede i 1951 begynte professor Heinkel å tenke på og produsere en scooter. I 1952 var den første prototypen klar, men det drøyde til 1954 før den kom i produksjon. Det var Tysklands første scooter med firetaktsmotor. Den hadde 150ccm. Motor, 6 volts elektrisk anlegg, tretrinns gearkasse og 8-toms hjul. Den fikk navnet Heinkel Tourist og ble en suksess. Scooteren ble produsert fram til 1964. På disse årene gjennomgikk den en hel del forandringer og forbedringer. Etterhvert fikk den elektrisk start(dynastart), firetrinns gearkasse, 175ccm. motor og 10-toms hjul. Den siste varianten hadde til og med blinklys.

HEINKEL PERLE

Ernst Heinkel bestemte seg også for å konstruere en moped. Denne kom til å hete Heinkel Perle og var utrustet med en del finesser. Rammen var av støpt aluminium med innebygd tank. Kjedekassen, som også var støpt i aluminium, inneholdt kjeden i oljebad. Samme konstruksjonen som på scooteren. Motoren hadde to gear. Mopeden ble vist i 1953 og produsert mellom 1955 og 58.

HEINKEL KABINE

I 1954 så professoren ISO-Isettan på en motorutstilling i Genova. Dette ga ham en ide til det som skulle bli Heinkel Kabine. Noen forbedringer trengtes. En firetaktsmotor istedenfor ISOs to- takter, bedre innvendig plass og en lavere vekt. At Hoffmann-Werke holdt på med en liknende konstruksjon visste han nok ikke og at BMW skulle begynne å produsere Isettaen på lisens, kjente han nok heller ikke til. Dette ble han fort klar over, når han ble innkalt til Munchen, for å redgjøre for hva han drev med. Heinkel lykkedes med å overbevise BMWs sjef Kurt Dnath om at likheten bare fantes i utseende og ikke i konstruksjonen. Professor Heinkel hadde allerede fått patent på sin konstruksjonsmetode. Hans lille bil skulle bli betydelig lettere, ha selv bærende karosseri samt være trehjuling. Han forklarte også at han ikke tenkte å benytte ISOs patenterte konstruksjon med delbar rattstang som fulgte med når man åpnet frontdøren. Dessuten var ikke Heihkels bil klar for produksjon før i begynnelsen av 1956.



Heinkel Cabriolet

Ernst Heinkel

**Velg
HEINKEL**



SCOOTER

Ideell for norske veier.

174 ccm toppventilt.

4 takts motor

Garantl. — Service, — Deler.



CHR. GRAN-HENRIKSEN A/S

Oslo Motorsykkelforretning.

Rådhusgt. 14 - Oslo.



BMW Isetta var klar for markedet allerede i april 1955 og det forspranget var BMW fornøyd med, så de så ingen grunn til å lage bråk. Derimot drev BMW folkene Hoffmannverkene til konkurs. Det fikk de senere svi for, men da var allerede Hoffmanns Kabine en saga blott. Ettersom Hoffmann ikke lengere fantes kunne Heinkel bruke navnet «Kabine» på sin bil.

Heinkel Kabine ble introdusert i mars 1956. «Foran en Isetta, bak en Messerschmitt» skrev pressen som var veldig positiv til det nye kjøretøyet. Heinkel Kabine hadde den minste motoren på markedet og det gjaldt for professor Heinkel å bevise at den holdt mål. Det skulle vise seg å ikke være noe problem. Ernst Heinkel var ikke flykonstruktør for ingen ting. 175ccm. og 9,2hk rakk godt til da Heinkel Kabine var hele 100kg lettere enn Isetta. Dessuten var den bedre aerodynamisk utformet. Pressen skrøt ellers av den innvendige plassen, som til nød gav rom for et barn i baksetet.

En del problem dukket opp. For kursstabilitetens skyld ville Heinkel bare ha fotbrems på forhjulene. For at de skulle rekke til, tro man skikkelig til og det stoppet tvert. Heinkelteknikerne måtte minske bremsetrommlenes volum. Heinkel hadde ytterligere et problem. Kabinen tok inn vann. Alt vannet rant ned til reservehjulet som da ble liggende å flyte. Eierne brukte spøkefullt å si at kjøper man en Kabine, så får man et væskefylt reservehjul med på kjøpet. Problemet ble løst ved at man boret et hull i reservehjulsbrønnen. Den første modellen het 150 BO. Til å begynne med hadde den meget lite motorlokk, men det fort gjort større.

Framgangen for Isetta i Tyskland gjorde at kundene begynte å kreve at også Heinkel Kabine skulle være firehjuling. Man konstruerte da en firehjulsversjon. Når man allikevel var i farten og endret konstruksjonen, så tenkte teknikerne at de like godt kunne skremme litt mer liv i motoren. Det gjorde man ved å bore opp motoren til 204ccm., som økte effekten med 10%. Man fortsatte med å lage den gamle typen 150 med 175ccm. motor. 200 kubikkeren ble kalt 153 i trehjuls- og 154 i firehjulsversjonen. De første 200- kubikkerene kom på markedet så tidlig som i oktober 1956, men produksjonen gikk veldig sakte i begynnelsen. ➔



Norskregistrert Heinkel fotografert på Gardermomarkedet i 1995.

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

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

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

Bremse- og Clutchservice



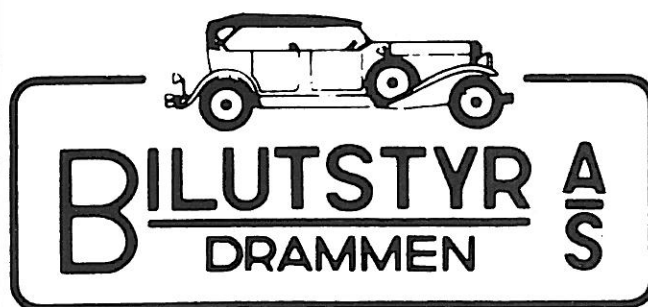
Spesialverksted for bremses og clutch til bil og industri

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

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



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40



Telefon 32 81 22 05



GEITHUS TEXACOSTASJON

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

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen.

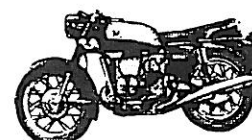
Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen

Biler, motorsykler
&
landbruksredskap etc.



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



Det skulle snart vise seg at 204ccm. ikke var så veldig smart, for i 1957 ble skattereglene for motorkjøretøyer forandret i Tyskland. Det ble adskillig fordelaktigere å eie et kjøretøy på mindre enn 200ccm. Heinkel forandret raskt sylindervolumet til 198ccm. De som allerede var produsert med den største motoren, gikk til eksport.

Forskjellen mellom 175ccm. motoren og den nye var ganske stor, mens det mellom 204 og 198 kubikkene er det bare sylindere og stemplet som skiller. Den nye motoren var ikke helt vellykket. I grunnen var den basert på den aller første scootermotoren på 150ccm. og den siste effektforhøyelsen til 10hk. var på grensen til hva den tålte. Den høye effekten ble litt for mye for motoren. En Heinkel med 200-kubikk motor, i bra stand og med perfekt justering kan gå veldig fort. Godt over 90km/t. Å kjøre om kapp med for eksempel en Messerschmitt er ikke noe problem. Hardkjøring over lengre tid er allikevel ikke noe å anbefale. Alt for ofte har det sluttet med at veivakselen har brukket og motoren slått i stykker. Eller at ventilene har brent opp eller brukket. Enten er det smørningen som ikke henger med, da Heinkel-motoren ikke har oljepumpe eller at den rett og slett blir for varm. Belastningen kan i hvert fall bli for hard. Professor Heinkel var klar over disse problemene og innså at han behøvde å konstruere en ny motor, men til det fantes det ikke penger. Han måtte fortsette med 200-kubikksmotoren. Så dårlig var den jo ikke, var man snill mot den så holdt den. 175-kubikkene var tross alt mer pålitelig, så Heinkel fortsatte med å produsere Heinkel Kabine 150 parallellt med 153 og 154.

I 1958 døde Ernst Heinkel. Samme året bestemte fabrikkens ledelse seg for å selge produksjonsrettighetene for Heinkel Kabine til Irland. Man solgte også alt verktøy og tilbehør. Scooteren fortsatte man å produsere, likeså 200-kubikksmotoren. Denne satt faktisk i de siste Fuldamobiler som ble produsert. Motorproduksjonen ble nedlagt i 1969.

Etter en del problemer kom produksjonen så smått i gang i Irland. Flesteparten av bilene ble eksportert til England. I 1962 ble imidlertid konkurransen fra Minien altfor stor. Den kostet faktisk 9 Pund mindre. Produksjonen ble da solgt til Engelsk selskap. TROJAN Ltd. De greide, takket være færre mellomledd og bortfallet av toll å selge vognen helt til 1965. 1962 modellen av Trojan kom hovedsakelig fra Irland, da det fulgte med et stort lager ferdige biler. 63 modellen var derimot lagd i England. Man hadde gjort visse forandringer på modellen. Ventilasjonsrutene var nå i plexiglass med nye gangjern, ventilasjonshullene på sidene bak var tatt vekk og dørstøtfangeren var blitt standard. Det ble nå også bygd høyrestyrte biler samt noen spesialversjoner. For eksempel fantes det en varebilutgave som ble kalt Estate Van og en cabrioletutgave ble bygd i noen få eksemplarer.

Opplysningene om hvor mange som er bygd er ganske usikre. Tyskerne mellom 10 og som er ganske nøye oppgir 11975 Heinkel Kabine. Antallet i Irland varierer 17000 Cabin Cruisers. Trojan i England oppgir at de har solgt minst 10000. Mellom 1957 og 59 skal visstnok 2000 være produsert i Argentina.

Tekst: Gøran Hellsin.. Norsk versjon: Svein Erik Finnerud

HEINKEL



motorsykkelens økonomi
— bilens komfort

Jo, — HEINKEL KABINE er bedre

BRØDR. HALSETH

Ths. Hefteyegt. 41 — Tlf. 56 31 28

Forhandlere i alle større byer

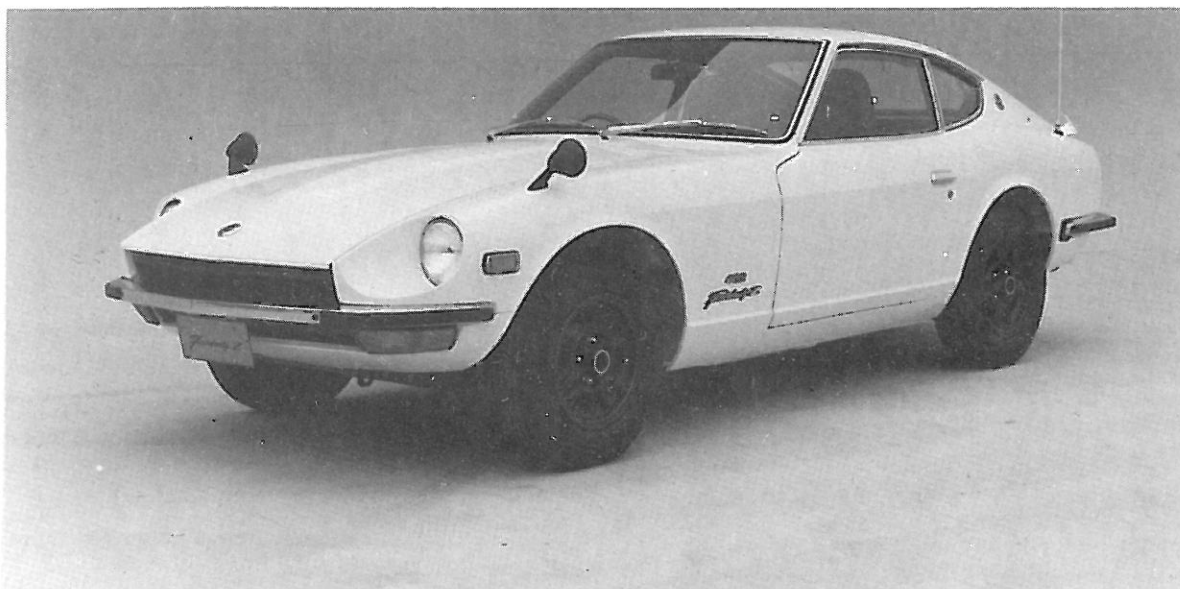


VERDENS ALLER MEST SOLGTE SPORTSBIL FYLLER 30 ÅR.

Tekst og bilder: Knut Fossum

Alf Nordhus har hatt en, Sverre Holm har hatt noen, jeg har hatt to, Gro Anita Schønn hadde en, Øystein Sunde hadde to. Bilene hans resulterte i sangen «Super-SS-Fastback-Hardtop-Sprint». Den kostet riktignok litt penger, men sammenlignet med andre biler i samme genre var den billig. Det ble sagt at den kanskje ikke var like pen som en Ferrari, men 30 ganger mer driftssikker. Den var moderne, men ikke komplisert. Den hadde stor prestanda, særdeles gode kjøreegenskaper og var ganske rimelig å reparere dersom noe skulle gå i stykker. Det skjedde ikke så ofte. Slitedeler delte den med billige personbiler fra samme fabrikk. Det var en ren to-seter med stor bakluke, slik at du fikk med deg en del bagasje. Den hadde rekkemotor med seks sylindre og overliggende kamaksel. Gode bremses etter den tiden. Skiver foran og ventilerte trommel bremses bak. Hvilken bil vi tenker på? Porsche? Mustang? Ford Thunderbird? MGB? Jaguar??? Nix. Vi snakker om Datsun's Z-modell. Den hadde premiere i USA høsten 1968. Fordi bilen var billig, solid og hadde gode ressurser ble den umiddelbart en bestselger.

Historien startet imidlertid noen år tidligere. Datsun begynte i 1961 produksjonen av sportsbiler som skulle konkurrere mot Jaguar, MG og Austin Healey. De første bilene var åpne biler med store likhetstrekk til MGB, selv om Datsunen ble lansert en god stund før MGB'n. Bilen kom først som tre-seter, med et baksete plassert på tvers. Mange kjenner nok igjen sittestillingen fra moderne 2+2 biler.....?? Det er ikke plass til beina, så man må sitte på tvers.. Bilene fikk navnet Datsun Fairlady. Hovedmarkedet for disse bilene skulle være USA. Fairlady var et meget passende navn og krevde ingen videre forklaring, mente japsene. Navnet fikk den etter at en toppsjef i Nissan hadde vært på Broadway og sett en opera med dette navnet.



Fairlady Z (Datsun 240 Z Sports)

Originalt fabrikkfoto av høyrestyrt Japansk versjon.

Tilbake til Z-modellen. Nissan engasjerte tyskeren Albrecht Goertz som hadde designet BMW 503 Cabriolet, BMW 507 og Porsche 911. Denne mannen ble ansatt fordi han hadde store kunnskaper om amerikansk smak. Det ble bestemt at man skulle lage en «kryssing» mellom Porsche 911 og Jaguar E-Type. Den første prototypen stod ferdig allerede i 1964, med vippelykter og eikefelger. Prototypen ble bygget hos Yamaha, som også skulle stå for motoren. En nyutviklet to-liters twin-cam motor. Så skulle det bli en tids stillstand i utviklingen. Motor og drivverk holdt ikke mål, Goertz hadde sluttet og det var andre tekniske problemer som forsinket utviklingen. ➔

SENTRUM BILSKADE A/S

Tlf. 32 83 22 00

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax 32 89 31 31



Alt i oppretting og lakkering



FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

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

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

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

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



- Man har fortsatt mistanke om at Yamaha har lekket litt til Toyota. For plutselig lanserte de bilen, under navnet Toyota 2000 GT....

Dette gjorde at Nissan måtte videreutvikle det de hadde begynt på, og flere av Goertz's tidligere forslag ble sauset sammen til en ny bil. Nissan og Goertz havnet i en ny krangel om hvem som hadde designet bilen. Det gikk så langt at Goertz stevnet Nissan fabrikken for retten. Det var første gang at en enkeltperson hadde stevnet et multinasjonalt bilkonsern. Den godeste Goertz vant saken og i forliket heter det at: «Bilen ble designet av Nissan, mens Albrecht Goertz viste dem hvordan de skulle gjøre det....»

Medlem i Østfold Veteranvognklubb Odd Øyvind Kure i Moss som eier 2 Z-biler har faktisk møtt Goertz personlig. Goertz kunne røpe at sammen med forliketsbrevet fulgte det med en uoffisiell men betydelig pengesum.

Under utviklingen ble datidens nyeste og mest moderne tekniske utstyr benyttet. I stedet for vindtunnel, ble en vanntank benyttet til å lage optimal aerodynamikk rundt karosseriet (man visste ikke forskjellen på aerodynamikk og aquadynamikk??). Datamaskiner store som kjøpesentre ble benyttet under utviklingen og til slutt stod bilen klar, høsten 1968. Produksjonen startet i 1969 og hoveddelen av eksporten gikk til USA. Nå skulle det vise seg at



Fra siden kan man lett kjenne igjen takprofilen fra Porsche 911. Det lange panseret og hovedlyktene går igjen fra Jaguar E-Type. Datsun hadde også utgaver med glass over fordyppingene til hovedlyktene, noe som gjorde likheten med E-Typen enda større. Vektfordelingen var 50/50%, noe som gav meget gode kjøreegenskaper.

Fairladynavnet ikke falt helt i smak i USA, så det ble bestemt at bilen skulle hete 240 (etter motorstørrelsen -2.4 liter) og få en Z til avslutning. Z'n var den siste bokstaven i alfabetet og skulle bety noe slikt som «det ultimate». Bilen som ble lansert som en sportsbil kostet halvparten av en Jaguar E-Type og Porsche 911. Bilen ble raskt en bestselger og etter kort tid var den verdens mest solgte sportsbil. Den solgte dobbelt så mye som Mustang på hjemmemarkedet i USA. Også i Europa ble det solgt en del biler. Kanskje mest i England, men en del kom også til Norge. Den europeiske utgaven hadde femtrinns girkasse, uavhengige fjærer rundt om, to SU-forgassere og utviklet 151 SAE hestekrefter. Dette sendte bilen fra 0-100 på 7.8 sekunder og med full gass på 5. gir nådde den 205 km/t. Bilen var «praktisk» med den store bakluka og mange slitedeler hadde den arvet fra Datsun 1400 og 1600. Dette gjaldt også stempler, råder og mesteparten av forstillingen. Motoren var en rekkeseks som ble hentet hos PMC fabrikken, som Nissan hadde kjøpt noen år tidligere. Denne motoren er i bunn og grunn en ren kopi av en sekssylindret Mercedes motor. Åpne panseret på en Datsun rekkeseks, en gammel Mercedes 220 og se på likheten. Motorene er faktisk så like at toppakningen og toppdekselpakningen går om en annen...

Bilen gjorde stor succes i mange rally. Både i Rally Monte Carlo, Safari rally og på bane i USA. ⇒



Av de bilene som kom til Norge, eksisterer fortsatt en god del. Dessverre så rustet de mye og mange har blitt stylet og bygget om etter alle kunstens regler. For så på nytt, etter noen år å bli bygget litt om igjen. Hevder selgeren at han har en totalt rustfri bil, er det i hvertfall god grunn til å være på vakt. Mange har blitt stygt skadet i kollisjoner, samt at det under hele produksjonen ble foretatt forandringer på bilene, gjør det *veldig* vanskelig å finne gode originalbiler her hjemme på berget. Noen har sikkert uoffisielt fått byttet karosseri og andre er skjøtet sammen av flere vrak. Eksempler på forandringer kan være at tidlige modeller hadde kupeutluftingen i bakluka, mens den senere ble flyttet til C-stolpen. Sikringsboksen ble flyttet til sparkepanelet ved beina etter å ha ligget under askebeget *foran* girstanga. Askebegret ble senere flyttet *bak* girstanga og varmetrådene i bakruta skiftet fra å ligge vertikalt til horisontalt. Bakstillingen (samme type som Lotus Elan) ble flyttet litt på og masse smådeler har blitt forandret på under tiden. I USA var det vanlig å bygge om bilene til å ligne Corvetter, Ferarrier og Excalibur. V8 motorer ble (også her hjemme) puttet under pansret. På veldig mange biler har det blitt gjort «forbedringer» lokalt, så en skal nok være godt kjent med biltypen før en går hen og handler en. At bilene ble levert med stygge svarte 4½ tommers stålfelger med hjulkapsler, gjorde at 95% utstyrte de med brede felger og dekk. Biler som restaureres i dag blir også ofte modernisert.



Eksempel på modernisert bil. Hjulene er bredere enn flatbygdene på Hadeland, skjermene er hentet fra Porsche 911 Turbo og støtfangerene/skjørtene er nyproduserte i glassfiber.

Man snakker så fint om at biler i dag skal resirkuleres. Z-bilene blir faktisk det... Noen av bilene blir restaurert på spesielle restaureringsverksteder i USA, som er godkjente av fabrikken. Disse bilene blir bygget opp igjen rundt det gamle chassisnummeret og får navnet «Vintage Z». Hele bilen blir gjennomgått fra topp til tå, den eneste forskjellen er en ny og mer kollisjonssikker rattstamme og katalysator. Hadde bilen opprinnelig en stygg farge, får den den igjen. Den får også full nybilgaranti fra fabrikken.

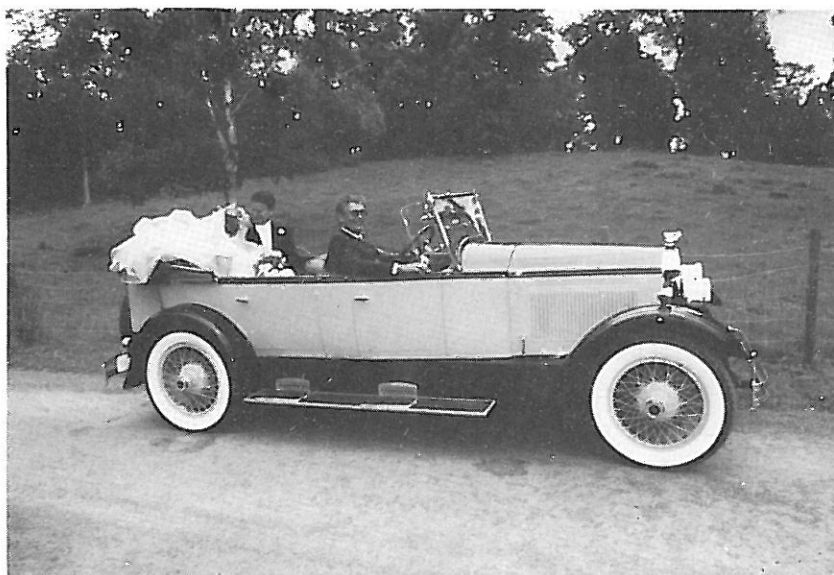
Kjøper du en Z får du en bil som du nesten på linje med MGB får alt av deler til, selv om prisene er relativt høye i forhold til engelskmannen. Du får en svært kjørbar bil, men om det er en ren sportsbil, det er jeg i tvil om. Med sin langbente utveksling er den litt av en milsluker på motorveien. Nå som den har blitt 30, burde det jo teoretisk sett strømme inn med importbiler, men *jeg* tror det blir en heller begrenset import. Datsun «*mangler*» det de andre har. Porsche, Mustang, Ferarri, Lotus osv. har alle et navn å ri på, mens Datsun-navnet forbindes med gamle Bluebird og billigbiler fra en riskokerfabrikk i Japan. Dersom du er på utkikk etter en sportsbil til «halve» prisen av en riktig sportsbil, bør du titte nærmere på Datsun Z. Den vil nok være en katt blant hermelinerne enda en tid, men denne mosen kjører fra de fleste hermelinerne.

POMP AN' CIRCUMSTANCES

Den gang disse bilene ble produsert - dvs for ca 70 år siden - var de viktige arbeids-redskaper i mange hverdags-situasjoner. Nå er de veteran-biler og stort sett permitterte. Tilbake gjenstår bruk i fritids- og festsammen-heng. Det skaper glede.

Men det er noe mere.

Og dette "mere" handler om at bestemte biltyper og merker ikke bare hører hjem-me i en situasjon, men kanskje blir nødvendige brikker ved at de vekker til live minner i oss om fjerne år.



På bildet over gjenkjenner alle sikkert

Jan Roger og storbuicken hans. Kanskje Drammensdalens flotteste staskjøretøy. På det andre bildet smiler Hilde bak frontglasset. Hun kjørte foreldrene til brudeparet i en skinnende og velpleid A-Ford. Denne bilen følte mere riktig for de "voksne" foreldreparene. Tilsammen var kjøretøyene med på å skape en helhet. Pomp and circumstances!



Bryllupsgjestene snakket mye om de to fine bilene. Noen ga til og med uttrykk for at de ikke ante at det fantes tilbake så gamle og helstrøkne vogner: "...Åsså at de fremdeles kan brukes, da gitt!!..."

Dette siste har fått meg til å fundere. Bruker vi kanskje veteranbilene våre for lite? Min egen gammalbil er ikke strøken nok til å kunne gli inn i situasjoner som ovenfor. Men på en hel rekke andre områder vil den kunne passe inn. Og generelt burde jeg vel fyre den opp i langt større grad enn det jeg faktisk gjør - og vise flagget på enkelte dagligdagse handleturer etc. La det bli mitt nyttårsforsett!

Jan Sørлие

KJØP AV VETERANBIL

Jeg er på jakt etter en N.S.U. Prinz 60 - 65 mod. 4. Jeg har tilgang på to motorer så det er et karosseri som det er spørsmål om i første omgang.

Beste hilsen

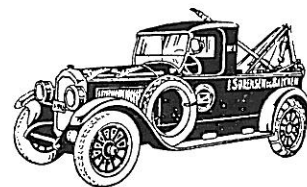
Reidar Lauilo

Stormoveien 27

7460 RØROS

Tlf. 72 41 15 44

kl. 09 - 11 formiddag.



HESTEKREFTER PÅ TRAVBANEN.

Frem til Norge fikk sin første permanente asfaltbane for bil/mc-racing i Mo i Rana i 1972, måtte kappkjøringen finne sted på grusbane. Riktignok ble det kjørt noen få løp på fast dekke på Gardermoen like etter krigen, men det var grusbanekjøring som ble den vanlige løpsformen. Grusbaneløp var i praksis synonymt med kjøring på travbaner, og det ble kjørt på baner som Bjerke, Drammen, Jarlsberg, Sarpsborg, Forus og Leangen. Løpene hadde sin storhetstid fra slutten av 50-tallet frem til ca 1970. Utviklingen på bilfronten gikk på denne tiden meget raskt, og stadig mer motorsterke biler ga større slitasje på banene. Sikkerheten var også en faktor det ble satt spørsmålsteget ved, idet kun et tynt gjerde var det som skilte publikum fra bilene.



Arve Lillehagen i ledelse foran Schea i Drammen, trolig i 1966. Lillehagens bil var Norges første Lotus Cortina, importert av Leif Koxvold, mens det var Odd Moseby fra Bjørkelangen som kjørte flest løp med den. Sikre kilder kan opplyse at det kun ble importert fire (!) originale Lotus Cortina'er til Norge. De andre har vært ombygde biler.

En dag jeg ryddet i bokhylla, dukket det opp en liten bunke med startprogram fra forskjellige billøp, og blant disse et program fra Drammen travbane, der jeg som 8-10 åring var tilskuer på billøp for første gang. Jeg fikk være med broren min på et par stevner i midten av 60-åra; sannsynligvis må det ha vært i '66 og '67. Programmet er slitt og mangler omslag og dermed dato for når stevnet fant sted, men jeg tror at det bevarte programmet må være fra '67 siden vi finner biler som Taunus 15 M og Saab V4 på startstreken.

Løpene gjorde i hvertfall et mektig inntrykk på en pjokk som stod der og holdt seg fast i nettingjerdet og prøvde å skjerme seg for den verste grusspruten. Dette medførte at jeg dessverre ikke hadde anledning til å skrive opp resultater. Mitt nyinnkjøpte kamera, kjøpt for oppsparte midler (12,50), var dessverre ikke med slik at jeg fikk foreviget begivenhetene. ⇒

KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg

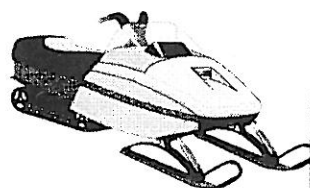
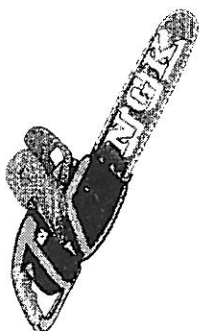
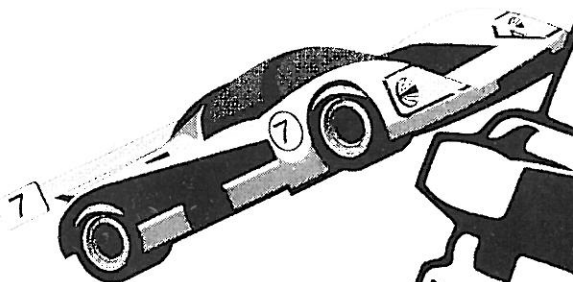
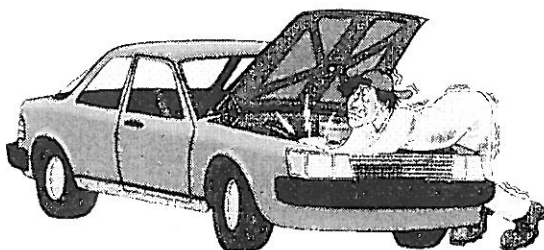


Tlf. 944 48 800

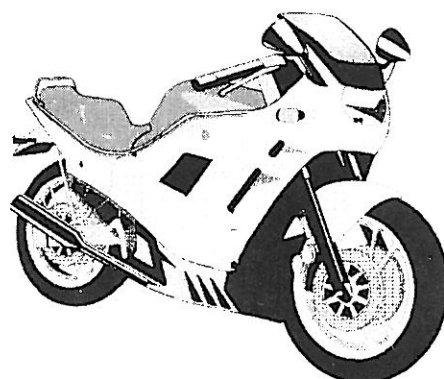
Tlf. 920 81 806



PROBLEMLOSEREN



IN HOUSE




Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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





Løpet startet pent og pyntelig med de minste bilene. Her var det biler som NSU Prinz og Mini 850 med over tredve hestekrefter under panseret. Etter hvert ble det mer fart i sakene, med biler som PV, Cooper S og Mustang på startstreken. Men det som virkelig gjorde inntrykk, var når starten gikk i de minste klassene i Gr. 2 gikk, altså de trimmede bilene. Lyden av et kobbel 2-takts Saab'er, Abarth 850, NSU TTS, DKW F 12, Auto Union 1000 var helt ubeskrivelig og satte dype spor i et følsomt barnesinn. Noe slik hadde jeg aldri hørt eller sett før. Eimen av 2-takts-eksos lå som en tett tåke over banen. De store Gr. 2 bilene, bl.a. Lotus Cortina og Volvo Amazon var også spennende å betrakte, med gromlyd og kraftige motorer som gjorde at grusen sprutet i rikt monn. Her var det bare å knipe øynene sammen når den verste føyka kom. På det første løpet jeg var til stede på, ble det også kjørt heat for små formelbiler, Cooper 500 ccm og lignende. Takket være lav vekt gikk disse forholdsvis bra, men jeg syntes at "vanlige" biler var mer spennende, kanskje først og fremst fordi dette var biler som jeg kjente igjen fra gata, og som jeg hadde et nærmere forhold til.

Jeg regner med at det blant medlemene i klubben vår finnes mange som var til stede på løpene på Drammen Travbane. Kanskje noen er i besittelse av bilder fra disse løpene? Kanskje det endog var noen som tok opp 8 mm film på fra noen av stevnene? I så fall kunne dette vært et aktuelt tema for et klubbmøte. Nedenfor kan du se hvordan noen av heatene så ut i løpet som fant sted i 1967. Dessverre kan jeg ikke bidra med resultater, men du får ihvertfall inntrykk av bilparken. Jeg har også funnet noen bilder fra andre tilsvarende løp.

Heat 2: Inntil 850 ccm. Gr. 1.

- | | | |
|-----|----------------------------|-----------------|
| 5. | Sverre Holtan, Tønsberg | Morris 850 |
| 6. | Harald Gulliksen, Tønsberg | Morris 850 |
| 7. | L. A. Ellefsen, Oslo | NSU-Prinz-4 |
| 8. | Harald E. Hellum, Oslo | Saab 96 |
| 9. | Trygve Hauge, Larvik | Saab 96 |
| 10. | Odd Angel, Askim | NSU Prinz sport |
| 11. | Øivind Michelsen, Larvik | Austin 850 |
| 64. | Sven Hansen, Drammen | Gordini Renault |

Heat 4: 1000—1300 ccm. Gr. 1.

- | | | |
|-----|---------------------------|------------------|
| 20. | Aage B. Bøckmann, Fr.stad | NSU 110 S.C. |
| 21. | Jan Prøysmo, Oslo | Morris Cooper S. |
| 22. | Erik Aaby, Asker | Opel Kadett |
| 23. | Enfrid Eilertsen, As | NSU 1000 TT |

Heat 6: Over 1600 ccm. Gr. 1.

- | | | |
|-----|------------------------|--------------|
| 31. | Terje Nygren, Oslo | Volvo Amason |
| 32. | Trond Schea, Oslo | Ford Mustang |
| 33. | Johan Ekstrøm, Sverige | Opel 1900 |
| 67. | Ulf Johanson, Arvika | Opel 1900 |

Heat 3: 850—1000 ccm. Gr. 1.

- | | | |
|-----|--------------------------|---------------|
| 12. | Jan Haraldsen, Sarpsborg | NSU 996 |
| 13. | Ivar Hals, Hokksund | Opel Kadett |
| 14. | Arne Teig, Tønsberg | Morris Cooper |
| 15. | Eyvind W. Wang, Oslo | Morris Cooper |
| 16. | Odd Heller, Askim | Simca 1000 |
| 17. | Jonn Haugland, Oslo | Skoda 1000 |
| 18. | Einar T. Lie, Ådal | Morris Cooper |
| 19. | Egil Stenshagen, Oslo | D.K.W. F. 12 |

Heat 5: 1300—1600 ccm. Gr. 1.

- | | | |
|-----|---------------------------|---------------|
| 26. | Bjørn Oskarsen, Oslo | Saab V4 |
| 27. | Finn K. Vestgarden, Gvarv | Volvo |
| 28. | Knut Westby-Knutzen, Hv. | Volvo |
| 29. | Olav Groven, Oslo | Volvo B. 16 |
| 30. | Odd Moseby, Bjørkelangen | Cortina Lotus |
| 65. | Harald Persson, Arvika | Cortina G.T. |
| 66. | Ronnie Engstrøm, Arvika | VW. 1600 |

Heat 7: Inntil 850 ccm. Gr. 2.

- | | | |
|-----|------------------------------|---------------|
| 34. | Axel Gulørandsen, Lillest. | Fiat Abarth |
| 35. | Thor Kagnes, Oslo | Saab 850 ccm. |
| 36. | Roy Andersson, Sverige | Saab 850 ccm. |
| 37. | Kjell Gustafson, Sverige | Saab 850 ccm. |
| 38. | Evert Larsson, Sverige | Saab 850 ccm. |
| 39. | Bror Jan Inge Folvik, T.berg | Saab 850 ccm. |



Heat 10: 1300—1600 ccm. Gr. 2.

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| 50. Jan Gundersen, Oslo | Ford Taunus 15M |
| 51. Kjell Larsen, Oslo | Cortina GT |
| 52. Kjell Gudim, Oslo | V.W. 1600 L |
| 69. Stig Larson, Sverige | Saab V. 4 |

Heat 12: Gruppe 5.

- | | |
|------------------------------|------------|
| 62. Trond Schea, Oslo | Ford Lotus |
| 63. Hans Jørgen Nilsen, Drm. | Volvo |

Heat 11: 1600—1800 ccm. Gr. 2.

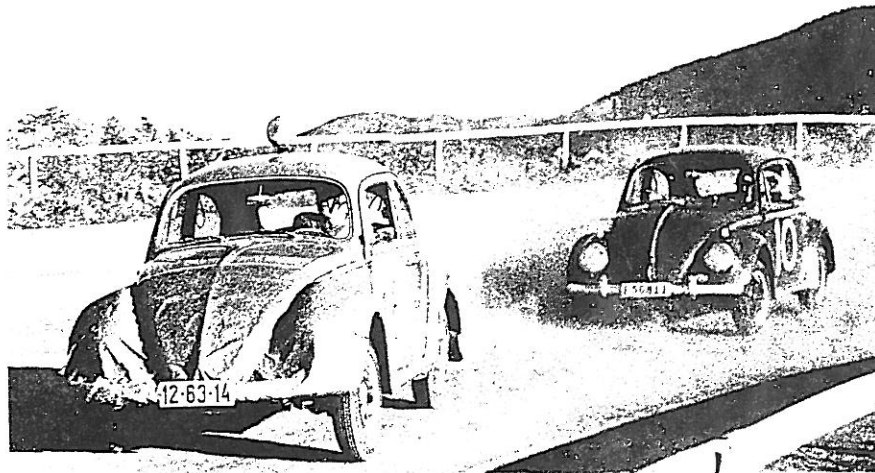
- | | |
|--------------------------------|---------|
| 53. Per-Svein Iglebæk, Kr.sand | Volvo |
| 54. Kjell A Thorrud, Drammen | Volvo |
| 55. Aksel Andersen, Drammne | Volvo |
| 56. Ola Rustad, Hakadal | Volvo |
| 57. Gunnar Bergersen, Kvinger | Volvo |
| 58. Jan Erik Andersson, Sv. | Volvo |
| 59. Lennart Bergkvist, Sverige | Volvo |
| 60. Kjell Gudim, Oslo | Porsche |
| 61. William Wesmann, Oslo | Volvo |
| 70. Tron Aregran | Volvo |



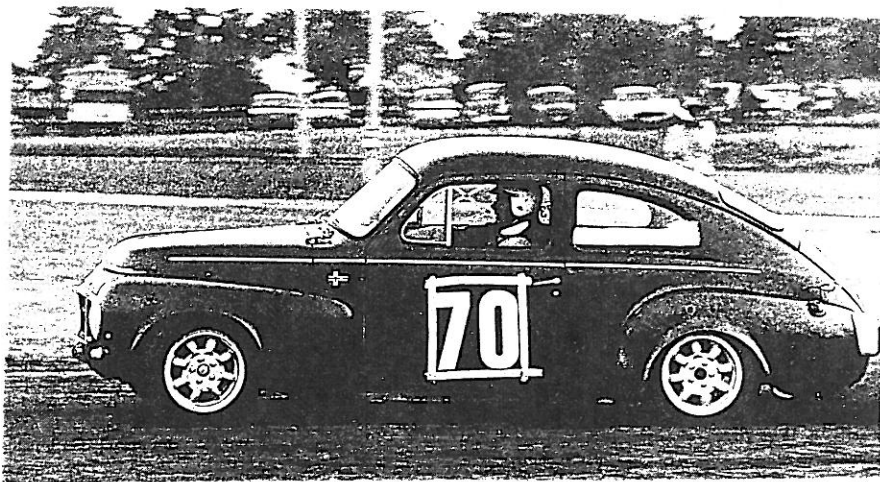
Starten har gått i den største Gr. 1 klassen på Jarlsberg i 1967. Et koppel med Opel Rekord 1900 på 90 hk prøver desperat å følge Scheas langt sprekere Mustang.



Fra samme løp: Kjell Gudim skulle starte i den største klassen med sin sprekke Porsche. Han ankom banen direkte fra et rally i Larvik samme natt med rallybilen, en VW 1600 L. Mekanikeren, Formel V-kjører Stener Svartrud, fikk låne bilen i et heat og tok starten foran seks langt sprekere Amazon'er. Det gikk ikke lenge før Volvo'ene ble svært nærgående, men det holdt til en 3. plass i mål. En VW 1600 har 54 hk (din) i standardutførelse, og jeg vil tro at en Gr. 2 utgave hadde rundt 90. Til sammenlikning hadde en Volvo B 18 rundt 130 hk på denne tiden.



Kjell Gudim i godt innpakket boble leder foran en svenske



PV'en som Gunnar Kittelsen ("Kitta") ratter her gikk som gatebil i Drammen tidlig på 70-tallet. Vet noen hvor det ble av denne bilen?

Et lite tankekors til slutt: Gjennom ulike former for historisk racing er det på nytt mulig å se biler fra forskjellige perioder kjempe om tetplassene. Selvsagt er det spennende å se på, og det er positivt at bilene er ute og kjører fremfor å stå der og samle støv. Men etter å fulgt med i diverse bilblader gjennom mange år, synes jeg det kan være en tendens til at mange biler brukes vel hardt. Sjeldne biler er avbildet med tildels store karosseriskader. Det virker som om en del kjørere tar kjøringen litt for alvorlig. Når en av Norges største rallykjørere gjennom tidene, i nær oppnådd pensjonsalder, fusktrimmer bilen med påfølgende inndragning av lisensen som resultat, mener jeg at det hele har gått litt for langt. Skal det finnes biler å vise frem til kommende generasjoner, tror jeg det er nødvendig å revidere løpene noe. Til sommeren skal det kjøres asfjallløp midt i Oslo sentrum. La oss håpe at det går mindre dramatisk for seg, enn da det ble arrangert tilsvarende løp i København i 1998. I en av klassene sies det at over halvparten av bilene hadde større eller mindre skader.

Kjell Thon.

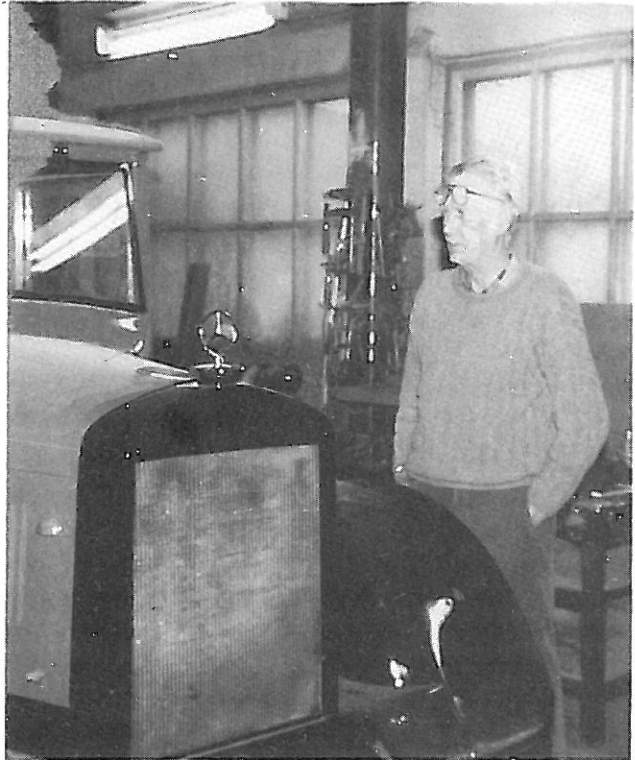


Gert Sundquist til minne

Gert Sundquist ble borte i høst.

De fleste vil vel forbinde ham med båter og pick-up overbygg i glassfiber/polyester og firmaet som heter SUNWIN. Før han begynte med dette drev han bilverksted og bensinstasjon ved det som i dag er gamlevegen ved Gulsvik. Allerede den gang var han interessert i gamle biler. Tidlig på 60 tallet restaurerte han en Chevrolet 1919. Den gikk i en bilhandel med Torstein Rustberggård på Gol og havnet senere i Hamar-Lillehammer området.

Det var vel produksjonen av båter og overbygg som tok tiden og oppfinnsomheten i mange år framover. Han utviklet selv støpeformene, på rekordtid, har jeg hørt. Han laget også selv kalesjene. Sønnene utførte testene og vant premier med båtene. Produksjonen er forlengst flyttet til et industribygg på Roppemoen og SUNWIN drives av sønnene. Det bør vel nevnes at pulken til Børge Ausland ble laget her, og etter sigende fungerte den perfekt.



Tilbake til de gamle bilene. Gert var selvlært i det han drev med. Med sin oppfinnsomhet, sitt håndlag og utstyr var han perfekt utstyrt for å drive med restaureringsarbeid. Som pensjonist drev han daglig i sitt gamle verksted på Gulsvik. Resultatet ble 2 stk Mercedes lastebiler og en 7 seters Chrysler limousine fra tidlig på 30 tallet. Den ene lastebilen har radiatorcappe, panser, framskjermer og det meste av førerhuset er håndlaget av Gert. Chrysleren var ferdig til vestlandsløpet i sommer, og deltok der sammen med en av lastebilene.

Sist jeg snakket med Gert hadde han planer om å restaurere en førkrigs DKW denne vinteren, men slik gikk det altså ikke.

Vi som var så heldige å bli kjent med deg, vil savne deg og dine gode råd.

Hans Øye.

ETTERLYSNING!

Vi mangler en redaktør til juni-nummeret.

Pr. i dag er vi 322 medlemmer hvorav 5 har sagt ja til å være redaktører i 1999, to går sammen om desember-nummeret. Da er det 317 som ikke har sagt ja, riktignok er ikke alle blitt spurt, men hvorfor skal det være så vanskelig å få en redaktør? Redaktør for dette nummer er Svein Erik Finnerud. De av oss som kjenner Svein Erik, forstår hvilken stor prestasjon dette er. Dere som ikke kjenner Svein Erik og kanskje ikke vet at han ikke har armer: Tiltross for det klarer han mer enn de fleste av oss som har begge armene i behold! Den/de som er villig til å prøve seg som redaktør, send oss en meddelelse snarest. Alt dere behøver å kunne er å bruke saks og lim og kanskje ha en skrivemaskin, eller å beherske tekstbehandling eller Desktop Publishing (ikke så alvorlig ment). For øvrig må dere ha kone, barn eller noen bekjente som kan rette norsken og grammatikken, for den er det svært få av oss Mekkere som behersker!!!

Chr. Christensen



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

Nå vil alle ha gult bensinkort



JET presser prisene nedover, og prisene er lavest der JET er etablert. Det Norske Konkurransetilsynet dokumenterte høsten 1996 at bensinprisene blir billigere dess nærmere du kommer ubetjente stasjoner som JET. Så uansett hvor du kjøper bensinen bør du sørge for at det enten er hos JET, eller i nærheten av en JET-stasjon. Da er du sikret billig bensin.

Derfor er det alltid penger å spare med det gule JET kortet. JET kortet er kostnadsfritt å få, og gebyrfritt å bruke. Du betaler hverken administrasjon, gebyter eller renter. Kun for bensinen. Ved bruk av JET kortet får du i gjennomsnitt 1 måneds kreditt på bensinkjøpet.

Alltid lavpris - Alltid åpen

Ring grønt nr 800 32 020, eller send kupongen til vår adresse så sender vi informasjon om JET, og søknadskjema for JET kortet.

JA, TAKK! Send meg, kostnadsfritt en søknad for JET kundekort, uten fakturerings- eller årsavgifter. Kortet er gratis!

Navn: _____

Adresse: _____

Postadresse: _____

Legg kupongen i en klemme og send til:
Drammen JET AS, POSTBOKS 284, 1311 HOVIK
Vel du fakter kupongen er nummerert 67 53 66 22
GRØNT TELEFONNUMMER 800 32 020

JET
Prispresser'n!

SPIRALDEKK

DRAMMEN GUMMISERVICE AS

Tordenskiolds gt. 74 - 3044 Drammen

Telefon kontor: 32 83 36 63 - fabrikk: 33 05 89 85

ÅPNINGSTIDER: 08.00-16.30 - Lørdag 10.00-13.00

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

Husk møtene våre og husk tid og sted! ÅSSIDEN KIRKE FØRSTE MANDAG I MÅNEDEN.



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er: Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105
3021 DRAMMEN
Tlf.: 32 83 98 65
Send inn stoff før 15. mars 1999.

