

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 – 1993 – JUNI – 22. ÅRG.



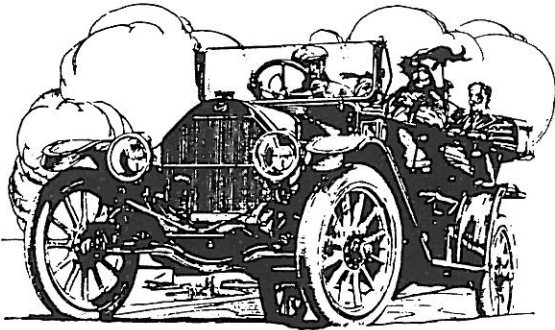
ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



MOTORHISTORISK KLUBB – DRAMMEN
Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865



MOTORHISTORIKEREN 22. ÅRGANG.

Noen vil sikkert sette spørsmålstegn ved 22. årgang, men grunnen er den at vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang.

Riktig nok het den **GAMMELBIL-POSTEN** de fem første årene.

Det første nummer av **MOTORHISTORIKEREN** utkom ved årsskiftet 76/77. Øivind Langeland var den som dro det hele igang og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

Han er da også, som fortjent, æresmedlem i dag.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i denne perioden er:

- Asle Wang
- Jan Haakon Shetelig
- Christian Christensen
- Knut Bjørhuus
- Kjell Ødegård

Forsidebilde: Triumph TR3, Reulf Wold
MGA1500, Knut Bjørhuus
De samme herrers biler

Baksidebilde: 25 år tidligere.
AU1000S

Goggomobil TS400 Coupe.

Redaktør av dette nummer har vært:
Knut Bjørhuus.

I STYRET:

Formann:

Per-Erik Carlson
N. Storgt. 28 E, 3015 DRAMMEN
Tlf. 32 83 10 26, Mobil 030 06121

Nestformann:

Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
32 80 03 35

Sekretær:

Cecilie Olsen
Smedgt. 17, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 64 43

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem:

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

Styremedlem:

Arild Dorholt
Bjønndalslia 3, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 66 87

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:

Asle Wang
Gamebakken 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:

Arild Dorholdt
Tlf. 31 28 66 87

Formann i arrangementskomité:

Jan Fredrik Hegmann
Barlindv., 3440 RØYKEN
Tlf. 31 28 41 53

Formann i festkomite:

Tore Fridheim
Otilie Biesvei 13, 3027 DRAMMEN
Tlf. 32 82 32 65

Materialforvalter:

Børre Døvik
Nedre Eiker Brannstasjon, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 66 80

Formannen har ordet:



Formann Per-Erik Carlson mener vi må vise oss frem!

REKRUTTERINGEN TIL KLUBBEN

Det er mange saker som kan tas frem og diskuteres på nytt, selvom sakene ble behørig diskutert for ti år siden. Dette skyldes at det stadig skjer forandringer som påvirker tidligere forutsetninger.

Jeg har hverken følt meg utrygg utendørs, eller merket noen kritisk pågang på telefonen etter mitt siste innlegg i Motorhistorikeren om 30-årsregelen. Jeg hadde håpet å få i gang en diskusjon, men den har uteblitt foreløpig. Det skyldes kanskje at de fleste av medlemmene har kjøretøy som er "gamle nok", og at de derfor ikke behøver å bry seg.

Noen av de jeg har snakket med om saken, mener at en frysing av regelen i for eksempel ti år, vil føre til manglende rekruttering. Med andre ord når vi, som er medlemmer i dag, sitter på "heimen", er det ikke bare slutt for Motorhistorisk Klubb-Drammen, men med veteranbilhobbyen i hele Norge. For at veteranbilklubbene skal bestå, må det være et visst tilslag av nye medlemmer.

Å verve yngre mennesker til vår hobby er vanskelig. Ungguttene vil heller skru på en bruksbil som Ascona B med breifølger og 19S-motor, enn en trøtt Austin,

makan til den fatteren hadde da gutten var sneip. Vi må likevel sørge for å vekke ungdommens interesse for vår edle hobby, slik at de vet hva de vil den dagen de får råd til å kjøpe en ekstra bil. Vi kan vise vår motorhistoriske interesse ved å synes i trafikken. Vi kan også fortelle ungdommen hva vi driver med, enten på skolene eller andre steder der de har sitt tilhold.

Den 25. april var vi invitert av amcarklubben i Modum til å delta på swap-meet på Spareland. Det møtte bare en håndfull av våre medlemmer, mens amcarfolka, ikke bare fra Modum, hadde skjont at det var både nyttig og moro å ta ut bilen eller HD'n. Kan det komme av at de er yngre enn oss?

Den 12. mai om kvelden var det arrangert "åpen dag" hos våre naboer i Ungdommens Hus. Fra vår klubb var det bare gamle støttespillere som stilte med biler for å skaffe PR til vår bevegelse og til klubben.

Etter den svake oppslutningen fra vår side om disse arrangementene, mistenker jeg at folk ikke vil ta ut klenodiene sine. Da stiller jeg spørsmålet: Ønsker vi ikke flere medlemmer i den eksklusive klubben?

Dersom våre medlemmer ikke vil ta ut bilene sine - bortsett fra for å kjøre et par-tre løp om sommeren - har vi liten mulighet til å eksponere vår hobby. Er det forresten noen hobby å ha en gammel bil stående i garasjen? Er ikke vitsen å kunne bruke gammel'n når en skal ut på noe gøy om sommeren? Skal vi spare bilen til de som blir sittende igjen med arva? Det er ikke sikkert arvingene setter like stor pris på doningen som vi gjør, men heller vil selge den. Dette betyr at vi må bruke bilen mens vi kan glede oss over den. Er bilen utslitt samtidig med deg, må du være fornøyd!

Poenget mitt er ikke å kritisere, men at vi må markere oss mer i trafikkbildet enn hva tilfellet er i dag. Det er få av bilene våre som er direkte sinker i trafikken. Vi blir godt mottatt av andre bilister, enten de kjører Ascona-B eller Sumaztoya DX.

Jeg ønsker alle en riktig god sommer, enten dere kjører gammel bil eller motorsykkel. I tillegg ønsker jeg at dere viser frem kjøretøyet. Skyv det i hvertfall ut av garasjen av og til, så de som kjører forbi blir en opplevelse rikere!

Per-Erik Carlson

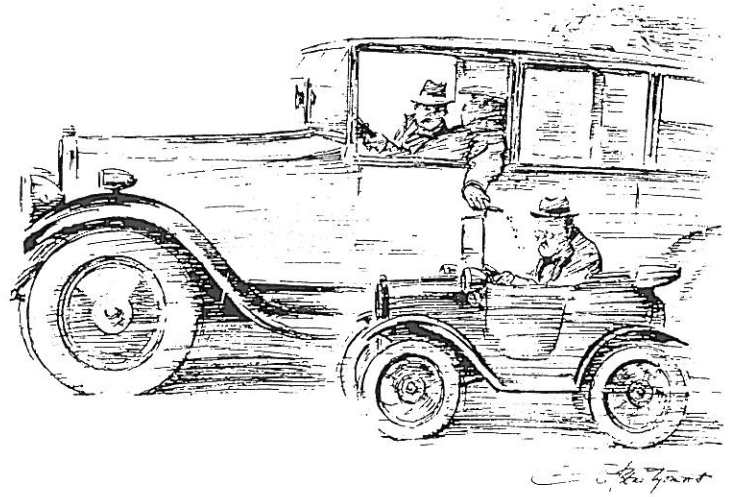


Redaktør for neste
Motorhistoriker er:
Kjell Ødegård
Loesmoen, 50
3300 HOKKSUND
Tlf. 32 75 35 83

**SEND INN STOFF
FØR 18. AUGUST.**

Sjåføren: Hva syns du om disse småbilene?
Passasjeren: Passer ypperlig som askebeger!

En av mange Austin 7 vitser.



"Redaktøren" har ordet

Siden jeg tidligere har vært en av dem som har etterlyst mer om tekniske emner i motorhistorikeren, så har jeg prøvd å få med noe i dette nummeret. Om det er relevant stoff får andre avgjøre, men jeg har i alle fall prøvd å få med noe.

Jeg syns at de forgående redaktørene har gjort en bra jobb, men når det gjelder forsidebildet så syns jeg at det nå er på tide med bilde av noe produsert i vår egen verdensdel!!!!

Derfor like godt 2 stk. med en gang, og det var da naturlig å velge biler som går under betegnelsen "sportsbiler", vi har jo endel slike i klubben.

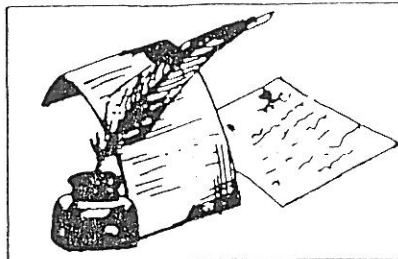
Ellers har jeg prøvd å få med litt om den utviklingen som foregår når det gjelder mulighetene til å kjøre våre biler på annet enn blybensin. Dette er en utvikling som har kommet i gang på grunn av EFs krav til avgass fra biler, og det har vist seg fullt mulig å etterkomme de strenge krav som stilles. En annen ting er hva dette vil koste den enkelte.

Det har vært interessant å prøve seg som redaktør, takk til forrige redaktør for hjelp.

Formann Per Erik er redd for at det ikke skal bli noen reaksjon på hans utspill om 30 års regelen i forrige nummer. Jeg tror ikke at han skal være redd for det, ikke mindre enn 3 inserater om dette emnet kommer i dette nr. av avisen, og jeg har hørt mange og nokså entydige meninger om dette. Jeg sparker herved ballen videre og takker for meg.

Sten Ljørdal





FRA
STYRETS
PROTOKOLLER...

MEDLEMSMØTE 1.4. 93.

Formannen ønsket velkommen til møtet hvor ca. 70 medlemmer hadde møtt frem. Av disse var 4 nye.

Det ble lest brev fra et medlem som ønsker røykeforbud på klubbkveldene. Dette har vært oppe i styremøte, og styret mente at dette ikke kunne gjennomføres. Røykerne ble derfor oppfordret til å sette seg nærmest lufteanlegget, og røyke minst mulig.

Det ble lest opp nytt fra LMK.

Tur til Løfberg, Karlstad i Sverige vil bli arrangert. Påmeldingsliste ble sendt rundt.

ACDC Modum skal arrangere Swap Meet på Spareland. Medlemmene ble oppfordret til å møte opp.

Teknisk komite minnet på Vårsjekken 11. mai.

Ungdommens Motorsenter skal arrangere "Åpen dag" 12. mai. MHK skal stille ut 2-3 biler.

Byen Vår Drammen arrangerer Barnefestival. Vår klubb er blitt spurt om noen kan stille med veteranbiler for å kjøre en runde med barna.

Så var det tid for kaffepause med loddsalg og loddtrekning.

Tore Ødegaard fortalte litt om Teknisk Historiske Samlinger.

Tor-Stein Hella holdt foredrag og viste lysbilder om klargjøring av bilen før sesongen. Dette varte 40 minutter.

Tilslutt var det medlemmenes 10- minutter. Møtet ble hevet kl. 22.15.

Sekr.

MEDLEMSMØTE 6.5.93

Formannen ønsket velkommen til møtet. Av ca. 60 fremmøtte var 1 ny. Det ble spurt om noen var interessert i å reise til Danmark i forbindelse med vennskapsklubbens jubileum. Det var ganske mange interesserte, så det vil bli reservert en del plasser på båten.

Formannen spurte etter noen som kunne tenke seg å stille ut bilen sin på Ungdommens Motorsenter's "Åpen Dag". 3 biler kommer.

Tore Ødegaard orienterte om Barnefestivalen. MHK skal stille opp på international dag 7. juni. Det ble spurt etter noen som kan komme med veteranbil og kjøre en runde med barna.

Tore Ødegaard informerte samtidig om Union-prosjektet.

Formannen fortalte fra LMK-møtet.

Løpsformann Arild Dorholt informerte om løpene og etterlyste postmannskaper.

Det var tid for kaffepause med loddsalg.

Formannen fortalte om den nye ordningen med oblater for betalt årsavgift.

Det kom et forslag om å ha uformelle møter på Hokksund Båt & Camping hver onsdag. Det ble medlemmenes 10-minutter og loddtrekning.

Møtet ble hevet kl. 21.25.

Sekr



STIFTET
18. OKT. 1972

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ) 3003 DRAMMEN

Bankgirokonto 2200 07 28865

Dato: 21/5-1993.

Til Drammen Teknisk Historiske Samlinger
v/styreformann Helge Otto Mathisen.

Motorhistorisk Klubb-Drammen har som formål å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer som er eller kan bli av teknisk/historisk karakter.

MHK-Drammen har siden starten i 1972 hatt en god utvikling og fanget opp og gitt tilbud til de som har interesse for gamle biler og motorsykkler.

Planene med et kultursenter i de gamle fabrikklokalene i Unionsentret på Grønland gir oss en enestående anledning til å vise fram hva vi holder på med og samtidig komme i en aktiv atmosfære for restaurering.

Klubben har vært meget forsiktige og har holdt sine møter i leide lokaler i ungdommens hus i Colletsgt. Målet for klubben er et sted hvor vi kan ha våre møter, utstilling av kjøretøyer, restaureringslokale og et sted som vi kan møtes også utenom møtekveldene.

Samtidig som vi får våre egne lokaler, ser vi også muligheten i samarbeide med de øvrige virksomhetene som er beregnet i lokalene å lage et aktivt sted som vil bli en nasjonal attraksjon såvel kulturelt som turistmessig.

Klubben er klar over sitt ansvar ved driften av den motorhistoriske utstillingen.

Vi ser fram til et godt samarbeide.

Formann:

Per-Erik Carlson
Per-Erik Carlson.

Nestformann:

Tore Ødegaard
Tore Ødegaard.

Sak 11/93 Prospekt for virksomheten på Grønland

I sak 2/93 vedtok styret å prioritere arbeidet med å etablere samlingene i UNIONs lokaler på Grønland sammen med busshistorisk forening og motorhistorisk klubb. På styremøte 15. mars ble det orientert nærmere om planene og den sammenhengende historiske samlingene må inngå i hvis vi skal make å realisere planene i samarbeid mellom det offentlige, organisasjonene og private interessenter.

Planene ble første gang presentert for ordfører Turid Wickstrand Iversen og plansjef Even Rudberg fredag 5. mars. Til stede for øvrig styreformann Helge Otto Mathisen og eiendomsdirektør Roar Schinnes, Union. Planene ble godt mottatt og lovt fremlagt for plan- og økonomiutvalget tirsdag 16. mars. Dette ble gjort som en muntlig orientering og deretter oversendt kulturetaten til høring. Det har siden vært flere samtaler og møter mellom partene og det vedlagte prospekt er overlevert kommunen. Også reiselivssjef Roald Karoliussen har gitt uttrykk for ønske om etablering av en tung attraksjon på Grønland i "Kulturaksen".

Drammen kommune er inne i en omfattende snuoperasjon bl. a. som følge av anstrengt økonomi, der skatteinntektene svikter dramatisk. Kommunestyret vedtok tirsdag 27. april Strategiplanen, som gir grunnlag for en mer utadvendt og næringsorientert kommunepolitikk, der et av målene er nye virksomheter i Drammen. Strategiplanen er fulgt opp i langtidsbudsjettet som nylig er vedtatt, der kommunen avsetter mindre ressurser til kommunal service for å frigjøre midler for verdiskapende tiltak.

Utviklingen av Grønland er en tung sak som må sees i sammenheng med bl. a. Riksteatret, Ungdommens Kulturhus, Vannmiljøsen, gangbro mm. Vår sak må sees i denne sammenheng for å lykkes ikke bare i etableringen, men også i driften. I dette har både kommunen, stiftelsen og Union felles ansvar. Styret vil bli nærmere orientert om fremdriften i møtet. Vedlagte prospekt tas til orientering.

Jeg ser det som viktig å holde medlemmene orientert om planene i Union's lokaler på Grønland i Drammen. MHK's styre har sendt følgende brev til Drammen Teknisk Historiske Samlinger. Vi har også galeset litt fra prospektet for virksomheten på Grønland.

Bragernes Torg
På torgscenen

kl.18.30 Veteranbilparade, utstilling v/Motorhistorisk Klubb-Drammen
kl.19.00 Veteranbilene tar med barn på kjøretur over til Strømsø

Mandag 7. juni
Internasjonal Dag

The Magazine

of

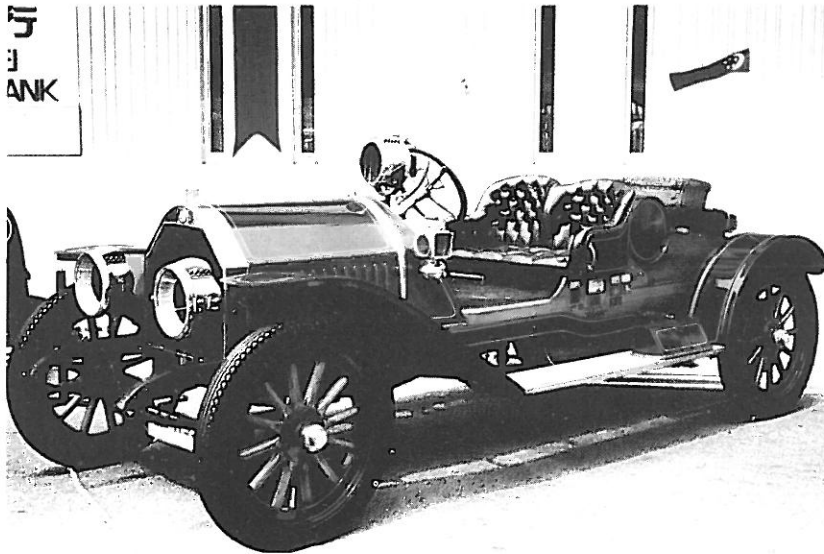


the

Malaysia and Singapore Vintage Car Register

PP No. 4/8/92
MITA(P) 132/11/91

SEPTEMBER / OCTOBER 1992



*Perry Neo's splendid 1913 Chalmers at the "Heritage Drive" organised by the Automobile Association of Singapore as part of the National Day Celebrations.
Photo: J.N.B.C.*

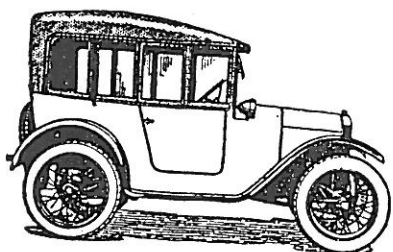
Founded in Malacca in the
year nineteen fifty-five

Patron: His Royal Highness The Sultan of Kedah.

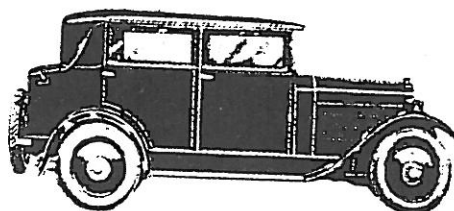
For å illustrere at vår hobby er internasjonal i ordets rette betydning tar jeg med forsiden til klubbavisen til Malaysia og Singapore vintage bil register.

Dette er en meget aktiv og gammel klubb (grunnlagt 1955, altså 17 år før MHK). Bilparken er allsidig, men som naturlig er med Singapores sterke forbindelser til England, så er også majoriteten engelske biler, i motsetning til MHK, som har svært mange "amerikanere".

Kanskje vi skulle få oss en høy beskytter vi også!! - konferer Singaporeklubbens beskytter: Hans Kongelige Høyhet Sultanen av Kedah.



AUSTIN SEVEN STD.



MATHIS

FRÆSKRITTENES BIL!

Stilfuld elegance og utsøkt smag, til særdeles rimelige priser.

Hva med mulighetene til å kjøre våre gamle biler med bensin med andre tilsetninger enn bly?

Etter at et kjent oljeselskap her i landet har begynt å markedsføre bensin med en organisk kaliumforbindelse, kan det være av interesse å se hvilke erfaringer man har med dette i andre land.

Østerrike har i flere år brukt denne erstatningen for blyforbindelser, man har kjørt langvarige tester på motorer uten å finne noen unormal slitasje på eksosventilsetene.

Fra 1. februar er det forøvrig ikke tillatt hverken å innføre eller bruke blybensin der, så man synes å være sikre i sin sak.

Denne bensinen kan også brukes på biler med katalysator uten å skade denne.

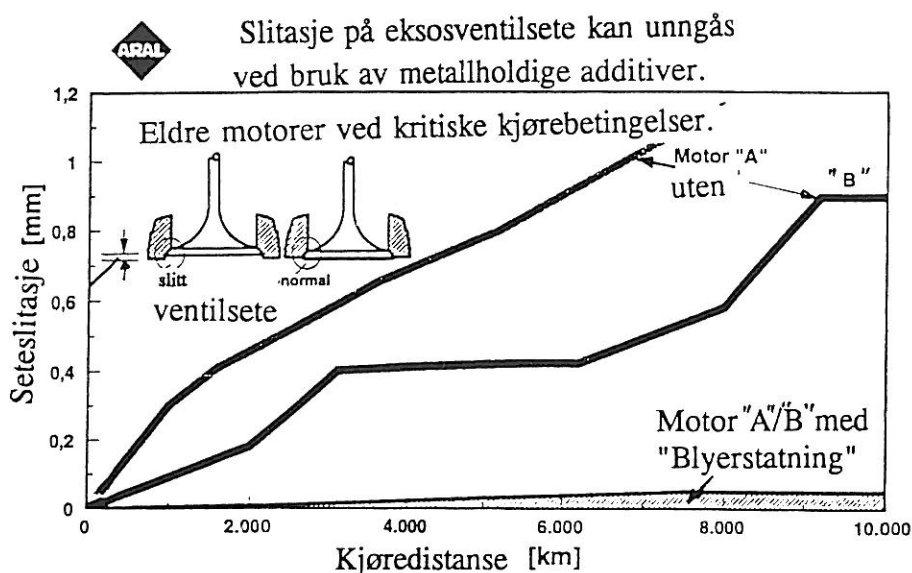
Dette skulle bety at vi uten fare skulle kunne bruke denne bensinen på våre gamle biler, men det finnes også andre muligheter.

Man kan sette inn andre ventilseter som erstatning for de gamle, eller frese spor og sette det inn på motorer der man ikke har hatt annet enn støpejern fra før.

Til endel biler kan man nå få kjøpt byttetopper som kan kjøres på blyfri bensin.

I Tyskland er det stadig flere gamle biler som blir bygd om til å gå med katalysator og med lambdasonde, og de greier nåværende og fremtidig strengere krav med glans.

Noen blir faktisk typegodkjent av det tyske TÜV.

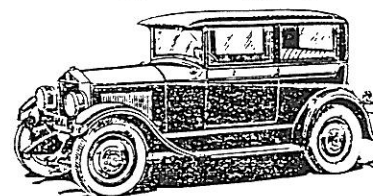


Alle maa se

MOON

1928 model

med karosseri bygget av verdens dygtigste spesialister



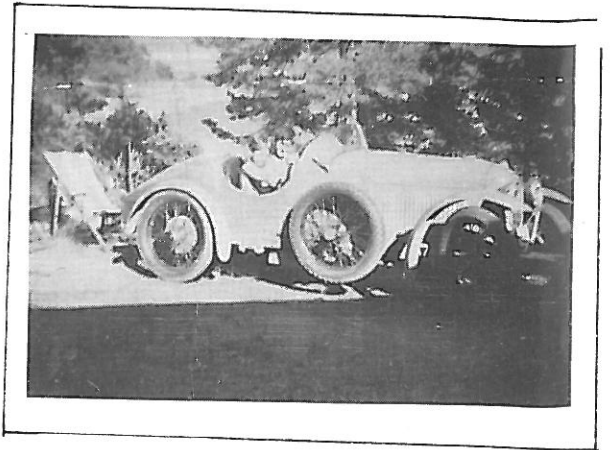
Etter indgående prøve av MOON i Norge, i den haardeste trafik og med den sterkeste paakjending, har det vist sig at MOON er en av de absolutt bedste amerikanske vogne.

Harmoniske, vakre, særpregede linjer forenes med en soliditet som ellers kun de aller kostbareste vogne besidder, gjør MOON til en av de mest fordelagtige vogne som kan skaffes til en rimelig pris. Den er usædvanlig lett og behagelig at kjøre og lystre; førerens minste vink.

6 cylindret, 7 lagret Continental motor, Lockheed hydrauliske firehjuls brems, Ross liggerbry, styring Borg & Beck clutch, Timken mulleboler, Columbia lydlose aksler, Stromberg forgaser etc. etc. etc. alle enkelheter som lever for sig representerer bopet av moderne automobilteknik.



Red. "bak rattet" på MG NA Magnette, sommeren 1939.



Sommeren 1946, red. med kamerat i Amilcar.

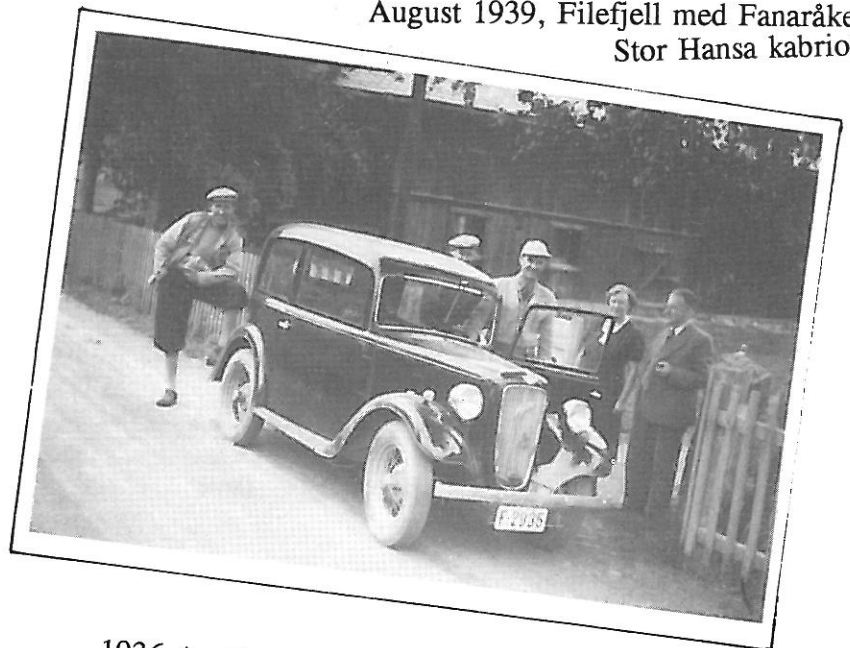


1938 Opel Super 6 kabriolet med faderen i "hytteantrekk".



August 1939, Filefjell med Fanaråken. Stor Hansa kabriolet.

Fra familiealbumet.



1936 Austin Ruby, Bagn ca. 1950.

HVORLEDES MÅLES DREIEMOMENT T (Nm eller kpm), EFFEKT P (kW eller Hk), SPESIFIKT BRENSLSFORBRUK b (g/kWh eller g/Hkh) PÅ EN FORBRENNINGSMOTOR ?

HVORDAN KAN MAN UT FRA MÅLTE VERDIER REGNE UT VERDIER FOR TEGNING AV KURVER ?

Det finnes flere måter å måle en motors effekt på, for eksempel med pendelgeneratorer, hvirvelstrømsbrems eller vannbrems som kanskje er det vanligste.

En vannbrems er i prinsippet å sammenlikne med en dreiemoment-omformer lik de man finner i biler med automatgear.

To skovlehjul er montert med skovlene mot hverandre (se fig.1). Den ene skovlen er festet til motorens utgående aksel, den andre til et deksel med egen opplagring. Dette dekslet er i solid støpt aluminiumslegering og omslutter begge skovlene.

Det er tilslutninger for vann inn og ut på dekslet.

Når det kjøres vann gjennom slik at skovlene er helt omsluttet av vann, vil den roterende skovlen fra motoren overføre kraft til den faste skovlen. Denne kraften vil så registreres av f.eks. en trykkgiver i en bestemt avstand fra akselens senterlinje, og vi har kraft x arm (N x m)=Nm = Dreiemoment.

Denne verdien settes så inn i en formel spesiell for hver type vannbrems sammen med turtallet, og vi får ut effekt som svar. Hvis vi samtidig måler eksakt brennstofforbruk, f.eks. ved hjelp av tidtagning for en tank plassert på en nøyaktig vekt, så kan vi regne ut det spesifikke brennstofforbruket og tegne såkalte kotekart (se fig.).

Jeg skal vise dette ved eksempel fra måling på en 1340 cm³ forgassermotor (totrinnsforgasser).

For å få fram verdier som kan brukes til å lage de aktuelle kurvene må det tas svært mange malinger. Dette er en tidkrevende jobb, i det man foruten malinger på fullast ved mange turtall også må ta malinger på mange delaster.

Ved f.eks. turtall 4000 o/min tar man derfor en måling ved fullt gasspådrag, hvoretter man reduserer gasspådraget og belastningen med bremsen med f.eks. 5 Nm dreiemoment av gangen nesten til motoren går ubelastet. På denne måten kan man få - avhengig av det aktuelle turtall - kanskje 10 forskjellige malinger for hvert turtall.

Ved 4000 o/min vil man med den aktuelle motoren ved fullast kunne lese av et dreiemoment på bremsen på 94 Nm.

Denne verdien settes inn i formelen: $P = T \times n / 9550$, som gir

$$P = 94 \times 4000 / 9550 = \underline{\underline{38,5 \text{ Kw}}}$$

For å regne ut effektivt middeltrykk bruker man formelen:

$$p_{me} = \frac{T \times 4\pi}{i \times V} \quad \text{der } T = \text{dreiemoment, } i = \text{antall sylindere, } V = \text{slagvolum pr.sylinder.}$$

Dette gir ved samme betingelser (4000 o/min) $p_{me} = \underline{\underline{8,8 \text{ Bar}}}$ trykk.

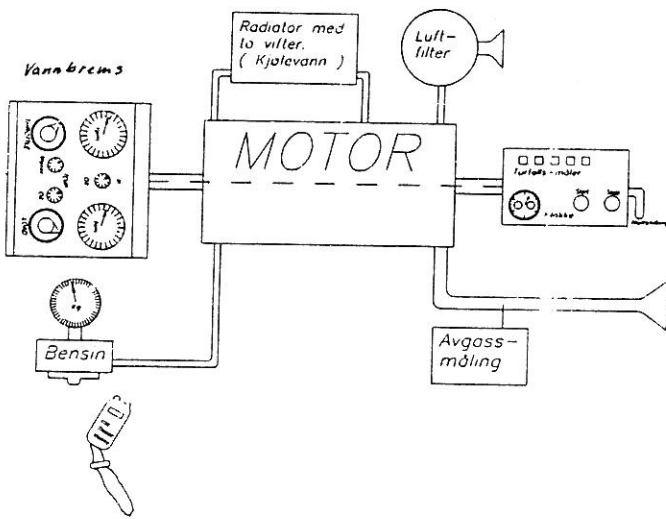
Det spesifikke brennstoff-forbruket, d.v.s. forbrukt brennstoff pr. Kw og pr.time, kort g/Kwh kan regnes ut med følgende formel, forutsatt at man har målt forbruket over en viss tid.

$$b_e = \frac{\text{mengde brennstoff i g/time}}{\text{avgitt effekt i Kw}} = 320 \text{ g/Kwh}$$

Det er da også relativt enkelt å regne ut den effektive virkningsgraden, det vil si hvor effektivt motoren utnytter det brennstoffet den får.

Denne virkningsgraden oppgis ofte i % og betegnes med den greske bokstaven μ (fi). Man regner den ut ved å dele avgitt effekt i Kw med produktet av spesifikt brennstoff-forbruk multiplisert med brennstoffets brennverdi.

$$\mu = \frac{P}{b_e \times h_v} \quad \text{For 4000 o/min er } \mu = 25\% \text{ i vårt tilfelle.}$$



Oppbygging av motormålerigg.

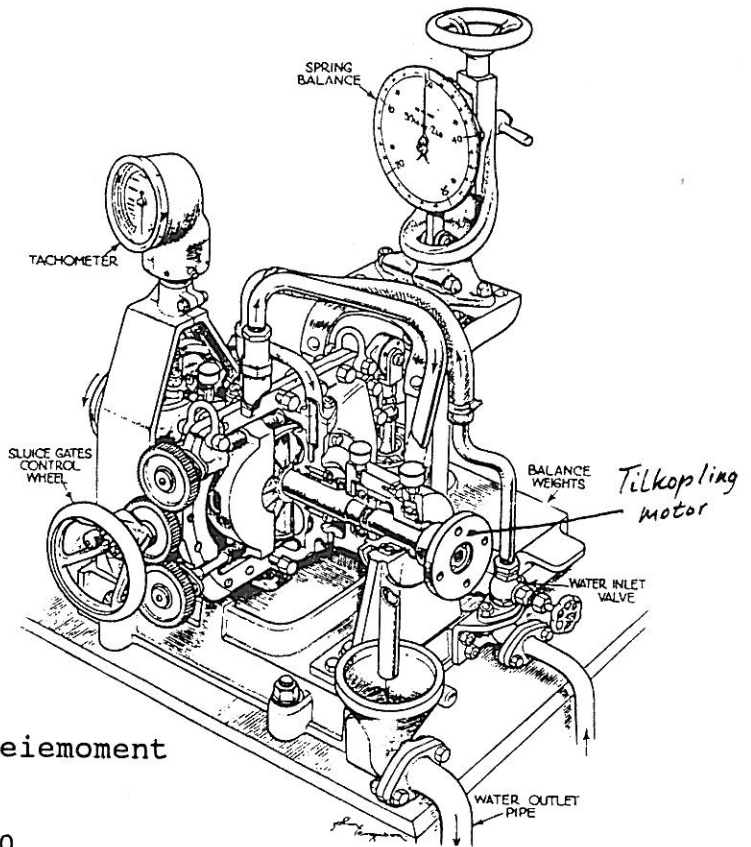
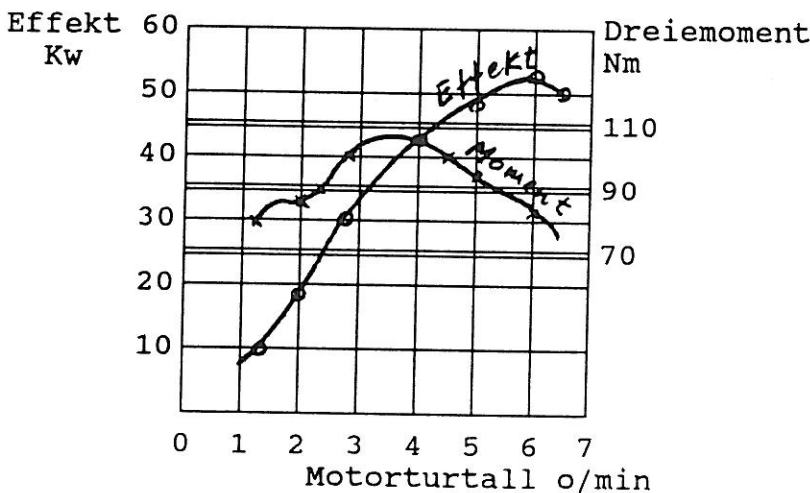
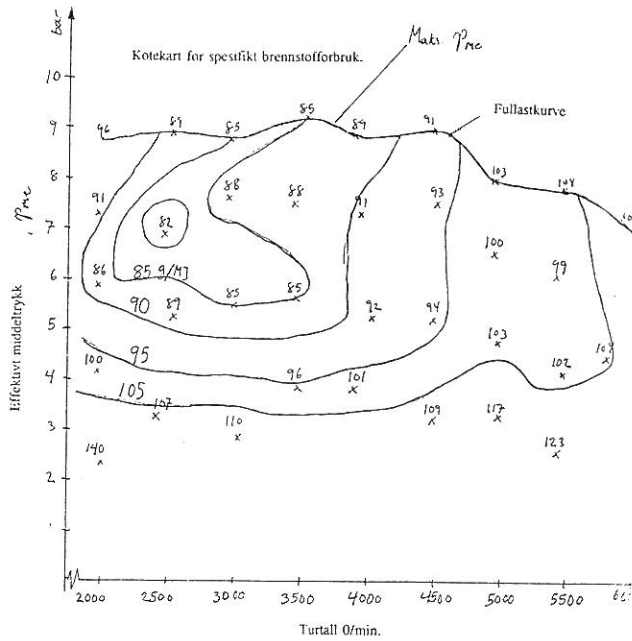


Fig. 1.
Vann brems



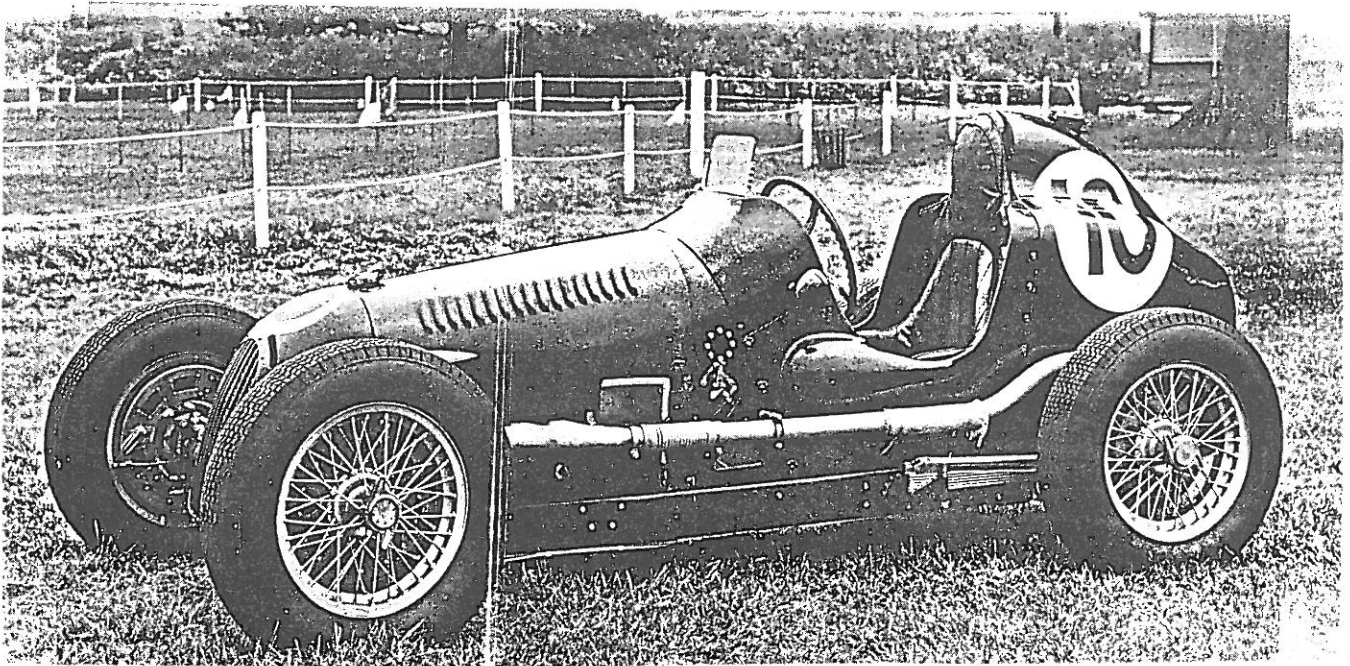


TABELL FOR UTREGNETE VERDIER.

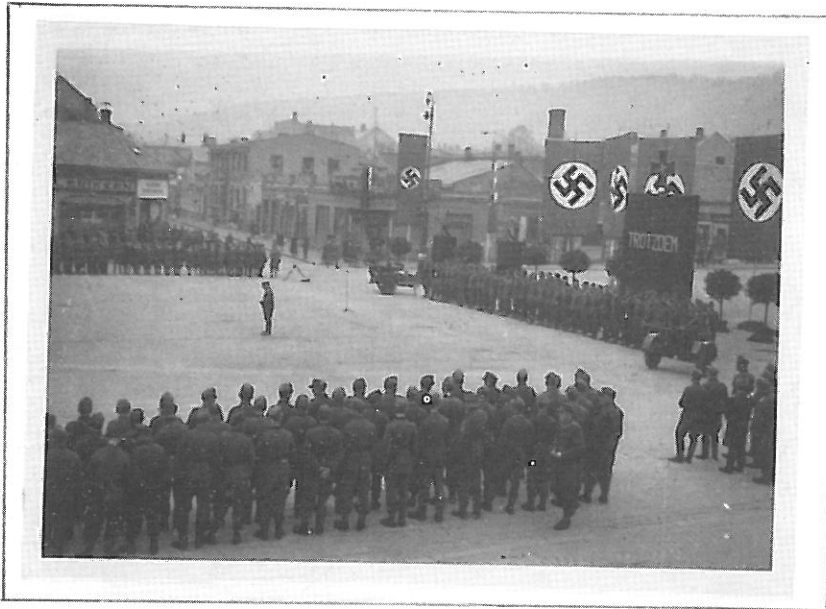
Effektivt middeltrykk, p_mec bar	Spesifikt brennstofforbruk, g/MJ	Effektiv virkningsgrad, %	Utregnet λ	Ko-tu-ta, n. G/Min
19,5	8,7	96	0,24	2002
16,0	7,3	91	0,25	1960
12,8	5,8	86	0,27	1968
9,1	4,1	100	0,23	1975
5,2	2,1	140	0,17	2004
24,9	8,1	84	0,26	1,24 2520
19,1	6,9	82	0,28	1,22 2470
14,8	5,2	89	0,26	1,24 2540
8,9	3,3	107	0,21	1,32 2700
28,9	8,7	85	0,27	2,96 2960
25,1	7,6	88	0,26	2,96 2960
18,2	5,4	85	0,27	3000
13,6	2,8	110	0,21	3000
36,6	9,2	85	0,27	3000
29,0	7,5	88	0,26	3000
21,7	5,6	85	0,27	1,31 3000
14,6	3,7	96	0,24	3000
38,5	8,8	84	0,25	3000
32,2	7,3	91	0,25	3000
23,7	5,2	92	0,25	4042
16,4	3,7	101	0,23	3905
45,4	9,0	91	0,27	4770
37,8	7,5	93	0,25	4770
35,7	5,2	94	0,24	4500
16,5	3,3	109	0,21	4600
44,3	8,0	82,5	0,22	4900
35,8	4,5	100,0	0,23	4900
26,1	4,7	103	0,22	4900
17,7	3,2	117	0,20	4900
48,1	7,9	104	0,23	2,70 5400
34,8	6,1	99	0,23	1,13 5460
25,2	4,1	102	0,23	1,29 5460
10	2,8	123	0,27	5000

Alle data er tatt opp på maskinlaboratoriet, Oslo Ingeniørhøgskole. Motoren er en "japs"- Honda motor med 3 ventiler og topportsforgasser.

Oslo Ingeniørhøgskole, O.I.H. er forøvrig 120 år i år, og i September måned vil jubileet bli feiret på forskjellig vis, som det sømmer seg landets eldste ing.høgskole.



En Austin 7, 750 ccm racingbil fra slutten av 30 tallet, som på en måte markerer slutten på utviklingen av Austins racerbiler. Bilen er designet av Murray Jamieson og er en Twin Cam utgave som i 1936 med Roots kompresser gav 90 hk/8000 o/min fra 744ccm sylindervolum. Toppfarten var rundt 200 km/time.



20. April 1945.

Dette bildet har sin egen historie. Det er offentliggjort for første gang og er tatt med som et apropos til en periode som er nesten som et tomt hull når det gjelder vår hobby - bortsett fra militærkjøretøyer.

Bildet er tatt i hemmelighet under trusselen om at "skutt blir den som.....".

Det viser feiring med parade på Bragernes torg i april 1945 av Adolf der "Führers" fødselsdag. Han var jo årsaken til at vi har "førkrigs"- og "etterkrigs" modeller. Jeg var såpass gammel den gang at jeg husker "begivenheten", som ikke var uten "gledelige" innslag for oss. Det var varmt til april å være, soldatene var i vinteruniformer, og jeg husker at vi klappet forsiktig hver gang en soldat stupte i brosteinen.

CENTRALGARAGEN A/S

Autorisert *Ford* forhandler

N/Torvgt. 7 DRAMMEN Telefon 1449

Reparationsverksted

Ladestation

Bensinstation
Åpent hele døgnet.

Lager av
Goodyear
og
Firestone Gummi

Rekvisita

KOMPLET LAGER AV FORD RESERVEDELE

LITT HISTORIE OM AMILCARBILENE.

Fransk bilfabrikk 1920-30. Totalt produserte 4 syl.typer ca.15200.

Startet på restene av Le Zèbre fabrikken, finansieringen kom fra to herrer som het Emil Akar og Joseph Lamy, henholdsvis President og Salgsdirektør.

Flesteparten av bilene var toseter lette sportsbiler, men ca.5000 av den totale produksjonen var fireseters biler.

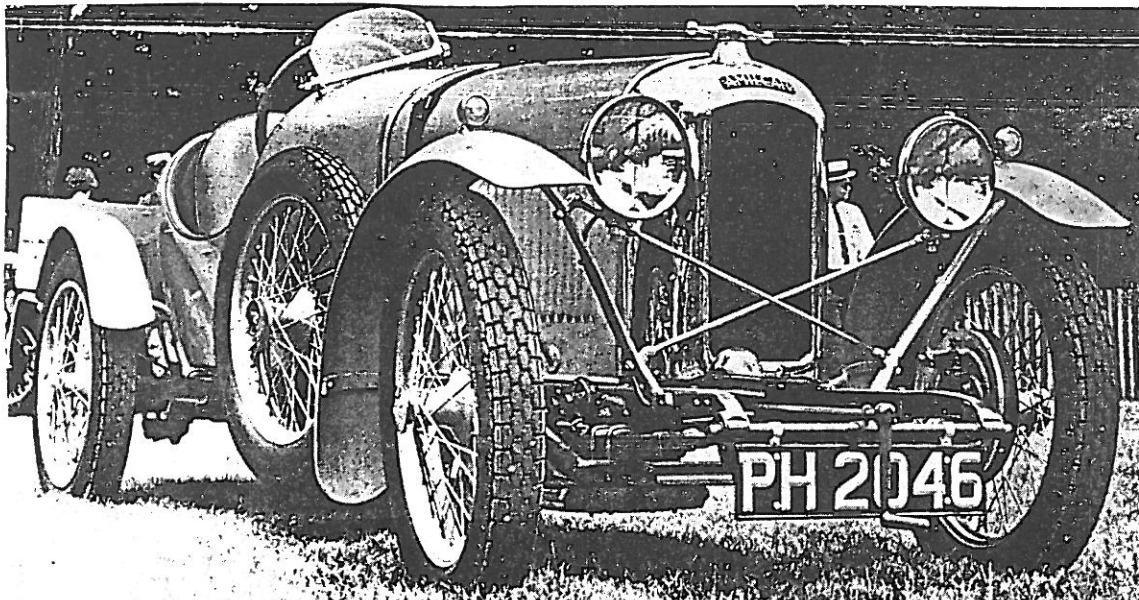
Fabrikken lå i Paris, og fra starten av baserte fabrikken sin produksjon på 4-syl. motorer på 900ccm, som senere ble forstørret ved å bore opp til større sylinderdiameter.

En viktig del av grunnlaget for merkets eksistens var løpskjøring, der de kunne vise til endel suksess.

Den bilen min far eide var trolig en type CGSs eller CGS, muligens en racingutgave og med større motor enn den vanlige utgaven. Det er nemlig visse forskjeller på karosseriet som jeg ikke helt har greid å finne ut av, men i det store og hele er den lik den typen CGS som er vist her med nr. PH2046.

Det har vært litt vanskelig å finne ut hvor lenge merket eksisterte, men i 1929 eller 1930 var det slutt på produksjonen av 4 syl. utgavene, da kom en moderne 6-syl. med to overliggende kamaksler og eventuelt med kompressor i produksjon.

Det var lisensproduksjon i Italia under navnet Amilcar Italiano og i Tyskland av Ehrhardt Automobilwerke AG med navnet Pluto. Amilcar ble også lagd i Østerrike og ble der kalt Grofri.



MOTORSYKKE *Omsetning* a/s

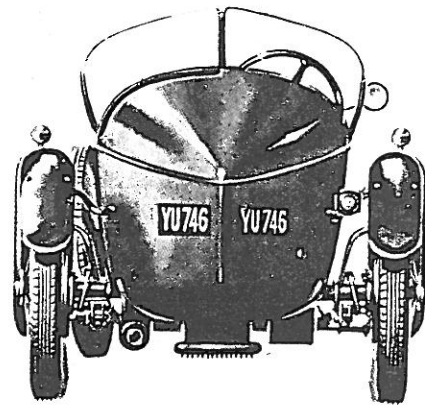
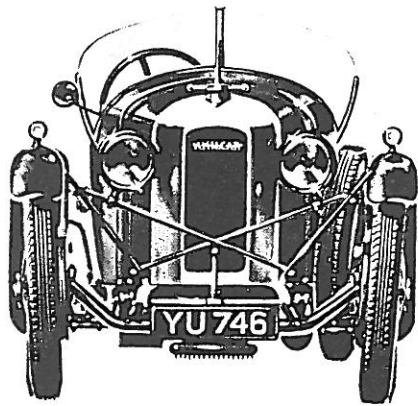
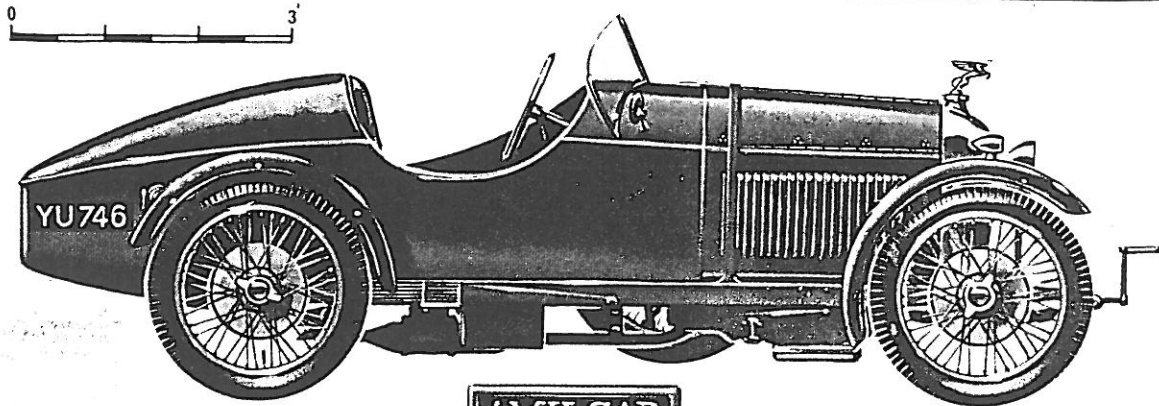
Telefon 32 83 45 08
 Postgiro 55 23 34 5
 Bankgiro 6138.05.06784

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service

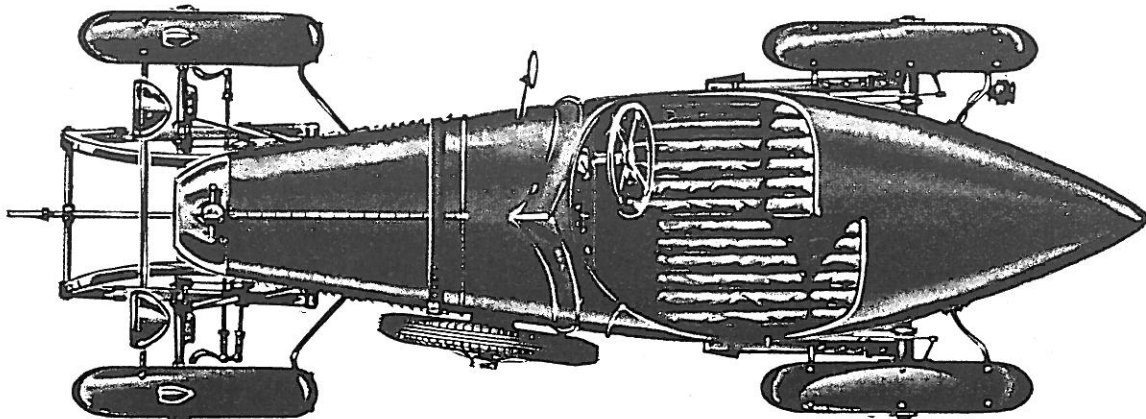
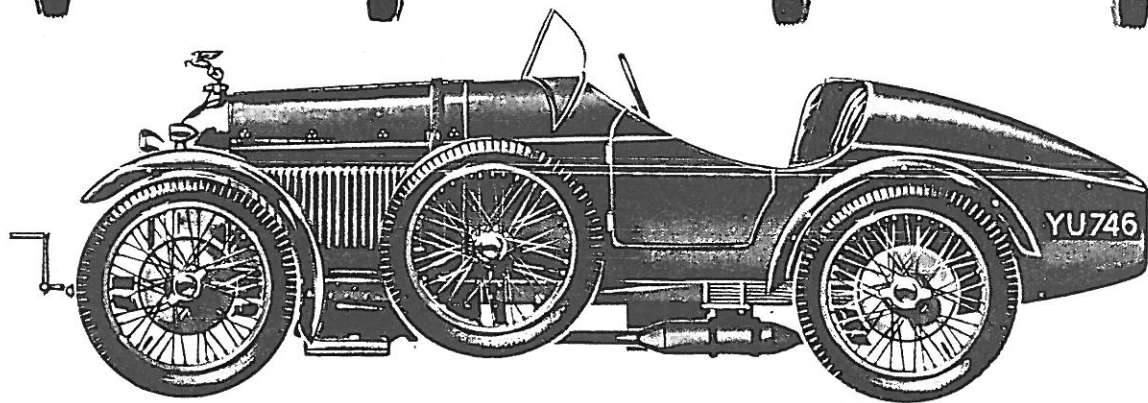
Øvre Eikervei 6 - 3048 Drammen



4-cylinder Amilcar



THE 1927 AMILCAR
CGSS (Grand Sport
Surbaissé). Owner:
Desmond Peacock,
Esquire.



© JAMES LEECH

Innlegg til MOTORHISTORIKEREN NR.3.

Etter 2 års medlemskap i MHK-Drammen vil jeg for første gang gripe til ordet i klubbens blad.

Jeg meldte meg inn i klubben da jeg i min uvitenhet trodde at bilhistorie var en kontinuerlig prosess, som med tid og stunder også ville fange opp mine biler.

Som bilinteressert historielærer i ungdomsskolen var det litt av et "sjokk" å se at formannen har funnet på å "fryse" bilhistorien i det herrens år 1963.

Hvorfor ikke 1945?

Da var jo bilen allerede over 50 år gammel, og det meste på den var funnet opp.

Da jeg vokste opp i 50-60 årene er det disse bilene som i første omgang fasinerer meg. Det er en del av vår "nære" historie som er i ferd med å gå tapt.

Som "motorhistoriker" burde da formannen være den første som skjønnte dette og ikke komme med slike uttalelser som i nr.2. Han burde heller oppmuntret oss som "gidder" å ta vare på rasket fra 50-60 og 70 åra.

Det er biler som våre barnebarn kommer til å se på med like stor nysgjerrighet som vi gjør med messingbilene. Historien ruller ubønnhørlig videre.

I følge formannen skal vi få lov til å ta vare på -63 modellene og nyere, men vi skal ikke ha noen importlette etter 30 år, fritak for årsavgift, gunstig forsikring eller gamle skilt.

(Alle biler registrert før 1/4-1971 bør kunne få igjen sine originale skilt den dagen de fyller 30 år. Det er historisk korrekt.).

Jeg tenker 10 år fram i tiden. En av mine "historieløse japser" er da 36 år. Vil det være en vanlig bruksbil? Selv i 1997 vil den være en kuriositet på veien. Et synlig bevis på japanernes inntog i norsk bilhistorie.

Med hensyn til historieløshet anbefaler jeg beretningen om Hondafabrikken og grunnleggeren Soichiro Honda. En spennende og interessant historie spør du meg.

Bilhistorie er mere enn USA fra 1900 og et stykke oppover.

Som "dørrøsker" i MHK-Drammen kan jeg fortelle at familien i tillegg til historieløse japser av merkene Honda og PMC også har sans for 50-tallets to-taktere.

Etter "salven" fra formannen vurderer jeg sterkt å melde meg ut av klubben. Hvis hans artikkel er representativ for klubbens medlemmer skjønner jeg jo at jeg med mine "sære" interesser ikke har noe å gjøre der i fremtiden.

Da vil jeg isåfall si: Hvis slike som meg og likesinnede skal bort så la oss ihvertfall få bedrive vår hobby på like vilkår som dere med de riktige "fine" og "gamle" bilene.

Kort sagt la oss få beholde de i innlegget forannevnte "goder". Det jeg ikke helt skjønner er da det hjertesukket på s.21 i samme nr. om forgubbing i foreningen! Formannens innlegg er etter min mening et gedigent forsøk på å få igang en galloperende forgubbing i klubben. I følge CLASSIC MOTOR driver 80% av de motorhistoriske personer i Sverige med biler fra etter 1950.

Om 25 år vil kanskje teknisk museum være det eneste sted hvor du kan treffe et klubbmedlem. Der vil de sitte og mimre sammen med sine 70 til 100 år gamle kjøredoninger.

Min historieløse japaner vil ha passert 50 år og være en "fin gammel bil". Den vil aldri bli en veteran. Det er jeg enig i, men en "fin gammel bil" vil det være.

Historien har nemlig en egen evne til å bevege seg fremover. Den kan ikke stoppes med et vedtak i MHK-Drammen.

Det som skjer i dag er historie i morgen.

Hilsen Svein E. Finnerud, Sysle. Vikersund.

Red's bemerkning: Jeg er enig med artikkelens forfatter på det essensielle i hans artikkel. Historiens gang stopper ikke-ei heller når det gjelder biler.

Det jeg er redd for er at det stopper av seg selv ved rundt 1990 modeller. All elektronikken og styringssystemene i dagens moderne biler vil kanskje sette en effektiv bom.

Det oppfordres herved til debatt om et for oss alvorlig emne.

Litt for de små "grå".

Hvor mange ventiler har motoren i en Bugatti EB110?

Hvor stor overflate har innmaten i en katalysator?

Hvilke metaller er viktige i en katalysator og i hvilke mengder finnes de?

Svar finner du på s. 25

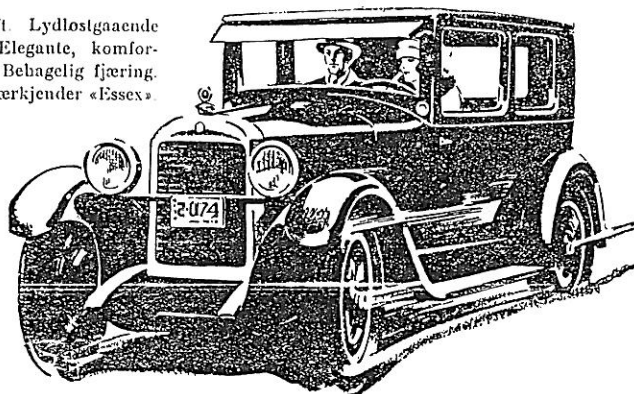
Essex Super Six

model 1928.

Overlegen trækraft. Lydløstgaaende Flexibel motor. Elegante, komfortable karosserier. Behagelig fjæring. Dette er ting som særkjender «Essex»

Priser:
5 sæter aapen
Phaeton kr. 5 900,00
2-dørs
Coach > 6 000,00
4-dørs
Sedan > 6 600,00

Forlang demonstration!



Kolberg, Caspary & Co.

Raadhusgt. 26.

Telefon Centralbord 23 894.

Oslo.

Til Motorhistorikeren v/formannen.

De tankene som fremkommer i siste "Formannen har ordet" fikk meg til å reagere kraftig, og jeg ønsker å gi hr. Carlson noen tilbakemeldinger på utspillet.

Bil- og MC-entusiaster i landet vårt har gjennom et snaut tiår levd med den flytende 30-årsregelen, og de store fordelene denne innebærer.

Så kommer altså formannen inn i bildet og hevder at det er på tide å revurdere ordningen og således stikke kjepper i hjulene for en stadig større gruppe entusiaster.

Bil/MC interesserte med interessefelt i en litt annen tidsepoke enn formannens. Forstår ikke hr. Carlson at motorhistorikk er et dynamisk fenomen, en historie i kontinuerlig bevegelse? Hvorfor skjære over ved 1963?

Hva skiller en 1964 modell markant fra fjorårets modell? Skal vi måtte risikere at biler fra sent 60-tall skal friste en usikker skjebne etter å ha blitt pensjonert som bruksbil?

Det foresvever meg at eiere av Ford M., MGB, Gammel-Saab m.fl. neppe er videre begeistret over forslaget. En dag vil vi muligens oppleve at 30-årsregelen forsvinner, men jeg syns at det er meget betenkelig dersom det er folk fra det motorhistoriske miljøet som påskynder at det skjer.

Er formannen av den oppfatning at vi risikerer å bli oversvømmet av 30 år gamle bruksbiler? Uten at jeg kjenner tallet eksakt, vil jeg anta at levetiden på biler i Norge pr. dato er et sted mellom 15 og 17 år, dvs. en bil som er i kontinuerlig bruk frem til skroting. Det er ytterst få biler som er i stand til å tåle jevnlig bruk i 30 år eller mer.

En stadig mer stresset trafikkrytme, mer salting m.m tærer hardt på bilparken.

Deletilgangen vil etterhvert også bli et problem dersom bilen brukes mye. Endelig må det sies at det faktisk har skjedd endel med bilene de siste 30 år når det gjelder

kjøreegenskaper, serviceintervaller, driftssikkerhet, bensinforbruk o.s.v.. Av disse grunner finner jeg det lite sannsynlig at det vil gå mange eldre biler i vanlig trafikk. En ting som har slått meg er følgende: Kjør en lengre tur i østlandsområdet, det være seg sommer eller vinter. Du risikerer i løpet av en hel dag at du ikke møter en eneste bil som er 20-30 år gammel. Skulle det mot formodning dukke opp en -66 modell i denne floraen av biler, synes jeg at denne representerer en liten fargeklatt blandt alle de nye, og eieren av bilen har sikkert slitt endel med å holde den rullende, og risikerer kanskje ikke å få bilen ødelagt ved aggressiv kjøring.

Var det noen som nevnte ordet "forgubbing"? Det kan ikke uten videre forventes at dagens 18-20 åringer skal fatte interesse for biler fra 20-tallet. Men hvis disse yngre entusiaster kommer inn under samme tak som de som steller med førkrigs kjøretøy, kan dette kanskje føre til en toveis påvirkning.

Dersom vi i år 2000 får oppleve å se kjøretøy fra 1920 til -70 side om side i MHK's arrangement vil dette etter mitt syn bidra til å belyse en helhetlig utvikling teknisk og estetisk. Er det så at formannen mener at en 67-modell Cortina vil virke uheldig inn på eksponeringen av egen bil?

Formannen trekker inn Volvo 140-serien som et eksempel på en bil som passer dårlig inn i MHK's miljø. Nettopp 140-serien var i en årrekke en bestselger på det norske markedet, og var således en av de bilmodeller som satte preg på bilparken i 70-årene. Denne bilmodellen har derfor etter min mening et stort motorhistorisk potensiale. For det er vel naturlig at bilhistoriske evenement bør inneholde et tverrsnitt av kjøretøyparken opp gjennom historien? Volvo 140 har vist seg å være en meget seiglivet bil, men en kan vel ikke bruke det som et argument mot bilen, dvs. at såpass mange fortsatt er rullende.

Slik jeg ser det, er motorentusiaster som steller med eldre kjøretøy en stor forsamling med sterkt beslektede interesser, det være seg om doningen er 30 eller 80 år. Derfor bør det herske en åpen og tolerant stemning innad i miljøet, slik at flest mulig får mulighet til å dyrke sin hobby på gunstige betingelser. Det eneste som kan gi grunnlag for å stille spørsmål hvorvidt kjøretøyet skal favnes inn under 30-årsregelen er etter min mening nyttekjøretøy, spesielt lastebiler etter 1945. Disse bilene er, dersom en ser bort fra selve førerhuset, til forveksling lik dagens lastebiler. Dessuten er de så uhørt praktiske, og frister til frakt av både ved og boss. Derfor er en slik bil nærmest å betrakte som en ren bruksgjenstand, og bør betale full årsavgift og ikke ha anledning til å benytte gammel type skilter. (Dette siste var ikke altfor alvorlig ment).

Med hilsen

Kjell Thon, Vikersund.

kjør inn i fremtiden..



Den nye Volvo 144. Med finesser som gjør kjøringen sikker, behagelig... og økonomisk. En Volvo. En sober kvalitetsbil med avansert teknikk. En rasjonell bil for den moderne tids krav. Passe stor. Bekvem og romslig. Smidig i trafikken. Med den økonomiske og gjennomprovede B18-motor (85 eller 115 HK). Med effektivt varme- og friskluftsystem. Sikker 2-krets bremsesystem. Førsteklasses utsikt. Enestående veigrupp. Den nye Volvo 144. Deres sikre valg til fordel for en fornuftig bil. Langt inn i fremtiden. Se den hos Deres Volvo-forhandler.



VOLVO 144

med den nye Volvo

AMILCAR
Verdens hurtigste 1100 kub cm-vogn



TURIST-LUXUS-SPORTS-VOGNER
leveres fra lager.

AMILCAR
har i år vandet 7 1ste og 3 2den-premier i K. N. A.'s og N. M. K.'s orienterings- bakke- og hastighetsløp.

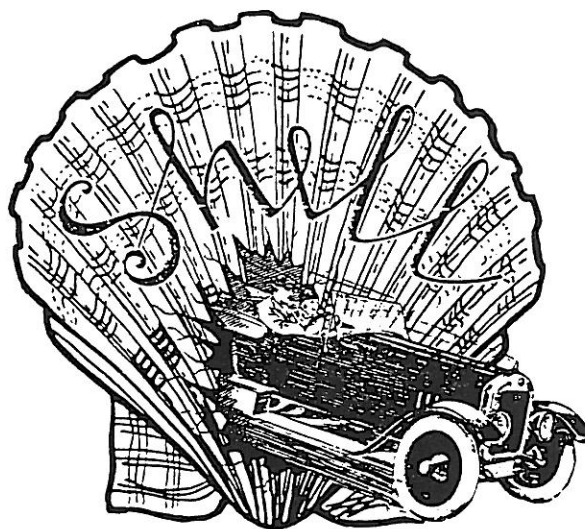
AMILCAR
holder verdensrekord i hastighet i 1100 cc klassen med 197,422 km. pr. time og tok i Grand Prix paa Brooklands 1ste, 2den og 3dje pr. Vinderens gjennomsnittsfart var 116,8 km. pr. time

AMILCAR
lukket touringmodel erobret 1ste pr. i det store internationale landeveisløp til Monte Carlo, i konkurranse med verdens fornemste merker.



AMILCAR
E. F. MATHIASSEN R. HESSELBERG-NEAHEIM
AKERSGATEN 7 TELEFON 21 074

←
Som et apropos til bildet av fars Amilcar på et annet sted i avisen, tar jeg med denne annonsen fra Norsk Motorblad 1927. Kanskje jeg blir trodd når jeg forteller at vi var oppe i den "svimlende" fart av 135 km/t på grusveien over Steinsletta på Ringerike i 1946.



OSLO 31. mai 93.
HOLMENVEIEN 47 E

Til redaktøren av MOTORHISTORIKEREN

Herr Redaktør.

I nr 2/93 av Deres blad tar formannen for seg de flytende grenser og tar til orde for en frysning av disse grenser. Som han selv er inne på er dette et gufs i fra fortiden, tenk om de som i sin tid var imot A-Forder og andre "moderne" biler hadde fått det som de ville. Ville vi idag da hatt det store spenn av gamle biler som vi idag ser på våre treff.

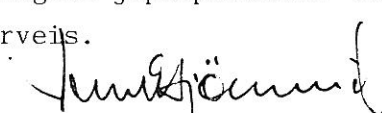
Etter å ha deltatt i vår bevegelse noen år har jeg oppdaget at de fleste av oss ikke er særlig opptatte av å samle på kjøretøy særlig eldre enn oss selv. Er vi selv førkrigs så har vi gjerne valgt et førkrigs kjøretøy, ihvertfall som første objekt. Det kan ha noe med at en ønsker å omgi seg med gode minner fra oppveksten. Den foreslåtte frysning av grensen for vårt interessefelt vil avskjære de som kommer etter oss fra å delta med et kjøretøy som er naturlig for dem og vi vil fort få en økende forgubbing av vår hobby.

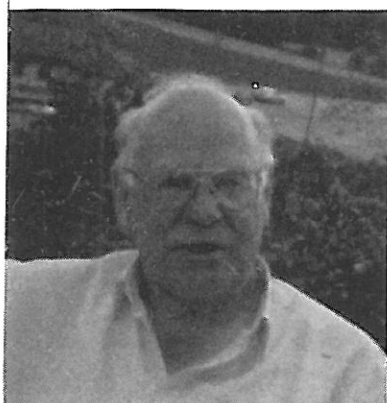
Tiltak nettopp mot forgubbing etterlyses på et annet sted i bladet og da er formannen på ville veier med sitt forslag. Men forslaget vil skape diskusjon og det trenger vi også i vår bevegelse, men som formann i LMK vil jeg klart ta avtand fra hans syn i dette spørsmål.

For å klargjøre begrepene litt så er "30-års regelsen" et norsk fenomen som stort sett har med skatter og avgifter å gjøre. Det internasjonale FIVA arbeid og også vår egen LMK forsikringsordning arbeidet med kjøretøy som er 21 år og eldre. Dette nettopp for at biler og motorsykler som har passert 20 år skal få sjansen til å bli tatt vare på og ikke havne i industriens nye frakteringsanlegg som gjenvinningobjekt.

Ordnningen med de gamle skilt eller, kjennemerker som det heter i departementet, vil automatisk ta slutt i år 2001. Dette fordi de nye skilt ble innført i 1971 og vi vil derfor ikke lenger ha noen historisk begrunnelse for å få gamle kjennemerker på kjøretøy nyere enn 1971.

La oss derfor holde vår bevegelse samlet ved å la ungdommen ta vare på de "yngere" kjøretøy, dagens japese produkter vil også bli historiske bare vi tar vare på noen av de underveis.

Hilsen  , formann i LMK



MINNEORD GUNNAR JØRGENSEN

Nordjydsk Vintage Motor Klub - Danmark

Så kom den triste melding til vår klubb at vår kjære venn Gunnar Jørgensen har gått brått bort. Han døde 30. april d.å. og gravlagt 4. mai på Voer Kirkegård-Flauenskjold.

Han hadde blitt 70 år i september.

Vi ganske få i vår klubb som ble kjent med Gunnar vil alltid huske ham som en enestående mann, gjestfri - godt humør - real, ja kort sagt alle de goder som et menneske kan ha.

Hvordan ble vi kjent med Gunnar.

Jo, tilfeldighetene er mange, Gunnar fikk i 1941 en norsk brevvenninne nemlig Fru Ingerid Engerud (mor til vår ikke ukjente Ivar) og dette brev-vennskapet har pågått da i 52 år, dette vennskapet har da naturligvis utviklet seg til et godt livsvarig forhold mellom begge familier. Gunnar hadde tidlig interesse for gamle kjøretøy og var aktivt med i deres nystartede klubb, vår klubb var ganske ung, men kort fortalt ble dette vår første og eneste vennskapsklubb over landesgrensene.

Mange i vår klubb har da naturligvis knyttet mange vennskapsbånd over landesgrensene, og dette er vel Gunnar's ære.

Har mange ganger tenkt på vår første tur til Danmarksklubben i året 1977.

Alle våre deltagere ca. 20 i alt ble invitert til Gunnar og hans kone Ebba som gjester under oppholdet.

De hadde god plass, men ingen krok var ledig for så mange. Vi hadde faktisk full pensjon med alt av god mat - drikke - overnatting og hyggelig samvær.

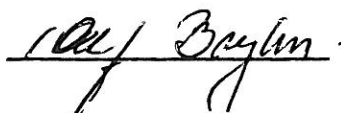
Gunnar var dengang bestyrer av en butikk med kjednavnet Brugsen, dette år som arrangør av løpet i deres klubb. Vårt vertskap måtte forlate hele huset til oss da de hadde mye å gjøre med løpet.

Husker da godt at vi kunne gå i hans butikk og ta med de ting vi ønsket, og gjøre opp med ham etter endt dag.

Vi fikk også beskjed om å låse alle dører, eller påse at alt var forsvarlig lukket når vi reiste til start. Dette var en stor tillit til så mange ukjente som var der.

Jeg vil med disse ord få lyse fred over hans minne og bortgang.

For Motorhistorisk Klubb Drammen



PS.

Har mottatt fra Fru Engerud en hilsning fra Ebba Jørgensen til vår klubb, og alle kjente om en hjertelig takk for den oppmerksomhet som ble vist på hans bære.

RABATTAVTALER

CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S.
clutch & brems

Tlf 22 71 60 70 Fax 22 37 43 84 Fossveien 24, 0551 Oslo 5



**INGENIØR
FADUM**
MASKINFORRETNING A/S

A.s Grønland Auto

Telf 32 82 16 65

Buskerudveien 27 - 3024 Drammen

Bildeler og Rekvista

En gros En detalj

Start ferien i Drammen!

Fire dager med aktiviteter, fart og spenning for hele familien

Sprangridning og Linnsvolden stapp full av mye annen moro!

Norway Grand Prix 1. - 4. juli

Tradisjonen tro, Nor
våre beste ryttere by
flor, vinner Norge; Ni
Norway Grand Prix.

Tradisjonen tro, Norway Grand Prix byr på topp internasjonal deltagelse. I åtte internasjonale konkurranser kan våre beste ryttere by på spenning til siste bom. I tillegg kan de få markere seg i tre nasjonale klasser. I år som i fjor, vinner Norge Nations Cup på fredag. Lørdag er det lartsfest med bl.a. Speed Derby. Søndagen toppes med Norway Grand Prix. (- Stor internasjonal interesse for Drammen, melder sekretariatet.)

Et folkeliv uten lik

Det blir et yrende folkeliv på Linnsvolden de fire første dagene i juli. Lista over aktiviteter er så lang som "Et vondt år" og vi har bare plass til det viktigste i denne annonsen. I år bare he

Hestens dag

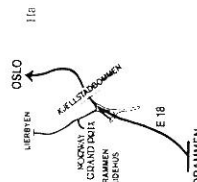
Rettere sagt hestenes dag. Vi regner med å kunne vise fram det som er av hesteraser i Norge. Store som små, i arbeid, konkurranser, visning, parader ingen rase glemt, ingen glemt!

Show du knapt har sett maken til

Vi byr på fire store show med en utrolig spennende, Westernridning med arabere, Islandshesten i Kvadrille, Hester i OL, politihester, politihunder, spesialkommunerte dressuroppvisninger, prisbevilgede gjerthunder, parader (mv. nye her.

SALGSLODDE MED MYE PARTI! MARTIN

Om ikke



Et folkeliv uten like!

Det blir et yrende folkeliv på Linnsvolden de fire første dagene i juli. Lista over aktiviteter er så lang som "Et vondt år" og vi har bare plass til det viktigste i denne annonsen. I år bare he

Hestens dag

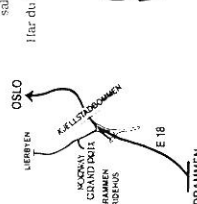
Rettere sagt hestenes dag. Vi regner med å kunne vise fram det som er av hesteraser i Norge. Store som små, i arbeid, konkurranser, visning, parader ingen rase glemt, ingen glemt!

Show du knapt har sett maken til

Vi byr på fire store show med en utrolig spennende, Westernridning med arabere, Islandshesten i Kvadrille, Hester i OL, politihester, politihunder, spesialkommunerte dressuroppvisninger, prisbevilgede gjerthunder, parader (mv. nye her.

SALGSLODDE MED MYE PARTI! MARTIN

Om ikke



Start ferien i Drammen!

Fire dager med aktiviteter, fart og spenning for hele familien

Sprangridning og Linnsvolden stapp full av mye annen moro!

Norway Grand Prix 1. - 4. juli

Tradisjonen tro, Nor
våre beste ryttere by
flor, vinner Norge; Ni
Norway Grand Prix.

Tradisjonen tro, Norway Grand Prix byr på topp internasjonal deltagelse. I åtte internasjonale konkurranser kan våre beste ryttere by på spenning til siste bom. I tillegg kan de få markere seg i tre nasjonale klasser. I år som i fjor, vinner Norge Nations Cup på fredag. Lørdag er det lartsfest med bl.a. Speed Derby. Søndagen toppes med Norway Grand Prix. (- Stor internasjonal interesse for Drammen, melder sekretariatet.)

På kjøretøyet skal fintfolk kjenne

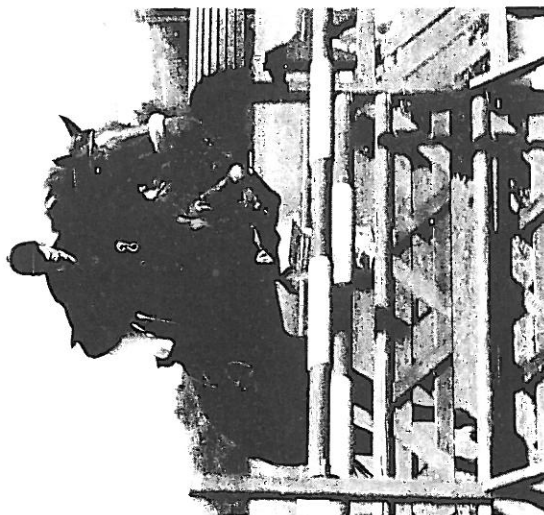
Ta deg tid til å se Norge, fineste utstilling av vogner og arbeidsredskap for hest. Samtidig byr vi på et stort utvalg veterambiler fra den lille automobilen tok opp kurranansen med hesten, tillegg har brannvesen, hentet fram gamle brenn-biler og nye anbr, spennende utstyr fra museet til

Mot Norges størst stut

Han veier 1200 kg og er sjeten på vår Animal Park! P-r har vi samlet kulekalver, okser, gris, sauer, høner, gjæs, kalkuner, katter (kammer til glede for barn)

Hopp i høye

La barna få besøke e bondegård. Der kan få baller, søg i høvet, b søke dyra eller tråk høyfasse



Mart'n

TA FAMILIEN MED PÅ TUR
DET GRØNNE, LEIEN BESTE
DROSJE PÅ LINN-SVOLDE.

Om ikke, akkurat Linnsvolden, så blir det et helleg marked på Linnsvolden 1. - 4. juli. Du finner det du ventet å finne i Elektriske biler, ropesbiler for barna, salgsboder, salmakere, kjøvmakere og smed. Det er muligheter nok for en skikkelig hestehandel. Og rundt omkring, blir det demonstrasjoner av det utroligste. I år du bytov for enda flere adspredde, kan du sikkert få frisket opp gamle kunster med kasting av hesteskull og melkespinn. Vi setter deg i stemming med tårer fra et lystig

-BL-ESBORKESTER

Norway
Grand
Prix

Ser deg på Drammen!

Norway Grand Prix 1. - 4. juli 1993

SLADDER, MOBBING OSV.



Vi gratulerer

- ved Asle Wang

Asbjørn Themte med 80-årsdagen 24. mai
Oddvar Thon med 50-årsdagen 18. mai
og Josef Helgevold med 50-årsdagen 6. jüli.

Vi har fått innbetaling av kontingent fra et nytt medlem ved navn Vidar Andersen. Det er jo hyggelig, men han glemte å meddele oss sin adresse. Dersom noen kjenner ham - gi oss beskjed.

Det har gått rykter om at en årsfest har gått av stabelen. Kan dette eventementet har vært så fuktig at ingen er seg bevisst hva som foregikk? Det har iallefall ikke vært nevnt noe om saken i denne avisen.

Det er vel en formanns lodd å stikke nesa si fram, men det er vel lite trolig at Hr. Carlson forutså reaksjonene på sitt utspill i forrige nummer. At han har dytta hele hue inni et vepsebøl skjønner vi ettersom det helt uten oppfordring er innsendt opptil flere bidrag til dette tidsskrift. Til dels meget sinte medlemmer har undertegnede konversert med. Man kan være enig eller uenig om mangt, men det er fortsatt lov å ytre sine meninger, så ro dere ned stridsmenn! Det er neppe noen fare for 30-års-grensen. Og som før så er man like velkommen i MHK enten man gløder for 20-modellen eller 70-modellen.



LMK-forsikring
i UNI Storebrand
- best og rimeligst



Norges eneste skreddersydde forsikring for veterankjøretøyer

LMK og UNI Storebrand har i samarbeid utviklet forsikringsordninger som dekker alt fra deler og "vrak" til ferdigrestaurerte kjøretøyer. Sammenlign gjerne med andre tilbud - så ser du at ingen slår klubbens egen forsikring, på pris eller fordeler.

LMK/UNI forsikringen gir dessuten et verdifullt økonomisk bidrag til Veteranhobbyen. Jo flere forsikringer som tegnes, dessto større uttelling for oss alle.

Som veteranforsikringskunde får du i tillegg bonus på ALLE dine private skade-forsikringer.

Nøl ikke lenger -
kontakt forsikrings-
representanten i din
klubb - idag!



Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber



K R Ø D E R L Ø P E T 1 9 9 3

O B S ! N Y D A T O O B S !

Bankgirokonto 2200 07 28865

Krøderløpet 1993 er blitt flyttet til helgen 27/8-29/8 p.g.a passmangel på campinglassen.

Vi har nå reservert alle hytten på Slevika Camping for denne helgen. Hyttene er reservert frem til 1. august, så alle som skal overnatte må selv bestille hytte før 1. august.

Prisen for hyttene er fra 160,- - 200,- og stor hytte (plass for flere) kr. 400,-. Telefon: 067-47439.

Løpet går ^{Lørdag} kl. 11.00 fra Slevika. Startkontingent kr. 100,-.
Påmelding før 14. august til:

Erik Holde
Eikholtveien 7 B,
3031 Drammen, telf.: 03 88 31 15.

Drammen, 16. mai 1993



NVMK 30 ÅRS
JUBILÆUMSLØB
LØRDAG D. 14. AUG 93

INVITATION
TIL

Nærmere oplysninger og påmelding innen St.Hans til:

Per Erik Carlsen, Tlf. 03831026.

I ANLEDNING AF KLUBBENS 30 ÅRS JUBILÆUM AFHOLDES DER
JUBILÆUMSLØB

L Ø R D A G d 14 A U G 93

LØBET KØRES EFTER FØLGENDE PROGRAM:

0900 - 1000 VI MØDES PÅ AALBORG VÆDELØBSBANE KL 0900
HYVOR DER ER MORGENKAFFE TIL KL 1000
TILKØRSEL TIL VÆDELØBSBANEN FRA
ANNEBERGVEJ.

1000 - 1200 FØRSTE ETAPE AF LØBET KØRES.

1200 - 1300 PAUSE, FROKOST

1300 - 1500 ANDEN ETAPE AF LØBET KØRES.

TIDEN FRA KL 1000 - 1500 ER CA TIDER OG
DER KØRES EFTER KLUBBENS REGLER.

VED ANKOMST TIL MÅL DER ER VÆDELØBSBANEN ER DER MULIGHED FOR
AT KØBE KAFFE PÅ EGEN REGNING.

0

1900 mødes vi atter til en festmiddag på væddeløbsbanens
restaurant, hvor der endvidere er underholdning og
dans til hen på de små timer. Alle medlemmer kan
naturligvis deltage selvom man ikke har deltaget i
dagens løb. For dem der ikke ønsker at køre hjem, kan
der bestilles overnatning på det nye vandrehjem.
Overnatningen skal i selv sørge for og kan bestilles
på tlf. 98 11 60 44 ved bestilling opgiv at i del-
tager med NVMK så spares der 22 kr.

TILMELDING: Kun gyldig hvis startgebyr er vedlagt og modtaget
SENEST D 1 JULI 1993

Tilmeldingen sendes til:

K E NIELSEN
SKODSBORGVEJ 90
9270 KLARUP

TILMELDING JUBILÆUMSLØBET 14 AUG

NAVN _____

ADRESSE _____

TLF _____

Vi kommer _____ Voksne á kr 50.00 ialt _____

_____ BØRN UNDER 12 ÅR GRATIS

KØRETØJ: _____ MODEL _____ ÅRG _____

KLIF _____

TILMELDING TIL FESTMIDDAG (betaling vedlægges)

NAVN _____

ADR. _____ TLF _____

VI KOMMER _____ VOKSNE á 249.00 kr IALT _____

_____ BØRN á 50.00 kr IALT _____

Sendes til samme adr. som ovenstående og til samme tid

m v h
TUR OG FESTUDVALGET

WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

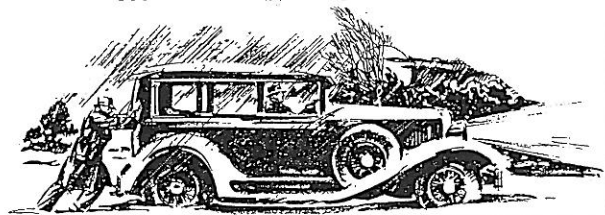


Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen koster for 1993 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, eller Hallingdal Veteranvognklubb 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.