

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 – 1993 – SEPTEMBER – 22. ÅRG.



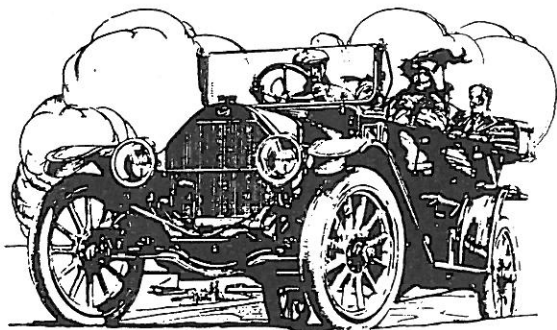
ORGAN FOR

*Motorhistorisk Klubb ~ Drammen*



**MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN**  
Stiftet 18. oktober 1972      Tilsluttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN  
Bankgiro 2200.07.28865



**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  
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN  
Tlf. 32 83 01 12

**Formann i teknisk komite:**  
Fridgeir Normann  
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

**Formann i løpskomite:**  
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

**MOTORHISTORIKEREN 22. ÅRGANG.**

Noen vil sikkert sette spørsmålsteget 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 MOTOR-HISTORIKEREN 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

Singer 1934

**Forsidebilde:** Eler : Per Bråthen

**Baksidebilde:** Red. foran Villa Fridheim under et Krødertreff

**Redaktør av dette nummer har vært:**  
Kjell Ødegård.

## Formannen har ordet:



*Per-Erik Carlson mener at en ikke må la arbeidsiveren fortrenge tanken på egen sikkerhet.*

## SIKKERHET I GARASJEN

I følge Aftenposten skjedde det i august en ny tragisk ulykke i forbindelse med reparasjon av bil. En ung mann ble klemt i hjel da bilen hans falt ned over han i en bussgarasje. Mannen var i ferd med å skifte eksosanlegg.

Vi utsettes daglig for farer, men de fleste klarer vi å unngå. Når en ser bort fra flaks, kan vi ofte styre unna ved at vi får tid til å vurdere situasjonen og foreta nødvendige justeringer, basert på vår erfaring. De fleste av oss reparatører mangler yrkesmessig bakgrunn fra verkstedgulvet. Dette betyr at vi hverken har fått opplæring i, eller særlig bred erfaring med sikkerhetsmessige tiltak for å forebygge skader på personell og materiell.

Du sier kanskje at det du pusler med i din garasje, er helt ufarlig. Det skal imidlertid ikke mye til før

uhellet er ute. For mange år siden resulterte en liten fillejobb på min egen bil i at jeg ble satt ut av spill for lang tid. Uhellet skyldtes at jeg manglet erfaring og heller ikke brukte nøtta. Jeg skulle ta av en bremsetrommel ved hjelp av en avtager og en kulehammer. Hammeren var velbrukt og banen flisete, noe medførte at jeg fikk en stålsplint i øyet. Splinten ble fjernet ved hjelp av en dyktig og tålmodig lege og en såkalt kjempe-magnet på Rikshospitalets øyenavdeling.

Dette var midtvinters. Blant mine medpasienter var det en forskalingssnekker. Han skulle spikre i en tæla planke, og hadde festet spikeren med det første slaget, hvoretter han slapp den. Det neste slaget snudde spikeren, som spratt tilbake og traff han midt i øyet. Spikeren satt der fortsatt da han ankom sykehuset.

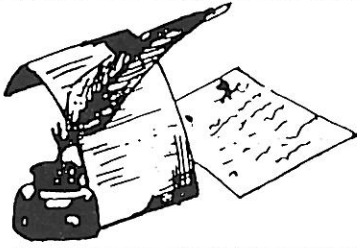
Det var også en kar der som skulle sprengne en brønn. Kameraten var nede i brønnen og min hjemmelsmann lå på kanten og dirigerte. Da gikk salva! Mannen i brønnen fløy som en kanonkule opp av hullet og landet rimelig uskadd. Men han som lå på kanten fikk spruten i øynene.

På øyenavdelingen var det en annen mann som hadde stått bøyd over et bilbatteri som eksplo-derte. Og en som hadde pukka stein med slegge...

Jeg har ikke vært innlagt på noen kirurgisk avdeling, men i følge avisene kommer det mange skader dit også. Skader som ofte kunne vært forhindrede ved litt omtanke. Det kan være bra med rutiner, men rutiner kan også virke sløvende. "Det-pleier-å-gå-bra" mentaliteten er enkel, og har derfor rammet mange. La ikke arbeidsgleden og iveren redusere dømmekraften din.

Vet du forresten hvor fort et seks kilos brann-slokningsapparat blir tomt?

Per-Erik Carlson



FRA  
STYRETS  
PROTOKOLLER...

MEDLEMSMØTE 3.6.93

Formannen ønsket velkommen til møtet, hvor 50 medlemmer hadde møtt frem. Av disse var 3 nye.

Formannen informerte om kulturfestival på Tofte, og det ble spurt om noen ville komme med bilen sin. Det var ikke interesse for dette.

Tore Ødegaard orienterte om barnefestivalen og Union.

Sparelandløpet ble diskutert, og det kom forslag om aldersgrense for bilene i veteranløp. Om dette var det forskjellige meninger.

Formannen spurte om medlemmene fortsatt var interessert i å få Nordisk Kalender og Nordisk Annonseblad, og de fleste ville fortsatt ha bladene.

Det var tid for kaffepause med loddsalg og loddtrekning.

Etter pausen orienterte Alf Bryhn om Danmarksturen.

Løpskomiteen informerte om sommerens løp.

Det ble snakk om bryllupskjøring, og enkelte mente at det burde være fast pris på kr. 1.000,-

Det kom et spørsmål om klubbens vognmerker kunne brukes på bruksbilen, men da det ble diskutert kom man frem til at det bør man ikke gjøre.

Medlemmene ble oppfordret til å skrive innlegg til Motorhistorikeren.

Det ble pratet om Onsdagstreffet på Hokksund Båt & Camping.

Motorhistorikeren ble diskutert, og det ble stilt spørsmål ved den fargede forsiden, men det viste seg at det ikke er så store kostnaden.

Det var tid for medlemmenes 10-minutter.

Møtet ble hevet kl. 21.40.

Sekr.

## **FORD Y (junior) 1933 modell**

**vurderes solgt p.g.a. mulig nytt prosjekt**

**Henv. Per Langøy 32 871463 (priv.)**



STIFTET  
18. OKT. 1972

## Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ)

3003 DRAMMEN

# INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

TORSDAG 7. OKTOBER 1993 KL. 19.00

PÅ MOTORSENTERET, COLLETS GT. 8

### DRAMMEN

(under motorveibrua v/Kullkompaniet)

I henhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

1. Valg av møtedirigent
2. Årsberetning
3. Revidert regnskap
4. Fastsettelse av kontingent
5. Eventuelle innkomne saker
6. Valg ifølge § 7

Ad. pkt. 5: Saker medlemmene ønsker å bringe inn for Generalforsamlingen, må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av Generalforsamlingen, må de være styret ihende innen

### ONSDAG 22. SEPTEMBER 1993.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år). Dette vil bli kontrollert ved inngangen. De som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøte. Kontrolløren kan vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

### DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl. 18.30.

Drammen 21. august 1993  
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN  
Styret



KJÆRE GAMMELBILVENNER

Men desverre har trenden blitt slik nå at Amasonene, P.V.ene Taunusene, Rekordene o.l. blir drøtt fram, ja ikke det heller, de blir bare overtatt av en ny eier, som skal ta den inn i klubben, faktisk i mange tilfeller, rett i fra vanlig bruk og i neste måned eller uke være med på Veteranløp.

Dem blir pusset på, vasket, flekket med spraylakk og omgitt strert med fine tresifra kjennetegn.

Så forleden en Volvo ca. 1962 modell med nr. 101 (bokstavene foran husker jeg ikke) men likevel et meget trist syn.

Disse stiller opp i løp og alt er i orden - Hvor skal dette ende? Jeg er fullt klar over f.eks. en Volvo 1970 modell i år 2000 er en fin bil med sikkert stor interesse, Men var det sånt vi skulle ta hånd om da?

Vi kan jo risikere å få 400 - 500 Volvoer som er 30 år og like mange Japser i Buskerud, da blir det moro da.

Men kanskje at de medlemmene som i dag vurderer å melde seg ut av klubben, kan få sin pianissimo i år 2000, en klubb med ren og klar tone.

Kjære formann jeg og flere med meg synes at det var bra det du luftet i Åvibe nr.2.

(Avis nr.2 i 1993 blir historisk) Mår dette innlegget kommer i (Avisa, forhåpentligvis til høsten), så fremt ikke redaksjonen nekter å ta det inn, så blir det også historisk, for som den kloke har sagt; Det som blir gjort i dag, er historie i morgen.

I siste nr. av Avisa var det flere som kom med jamring om formannens lufting av 30 års grense.

Jammen bra at en mann med høy posisjon i klubben tør, ja, for det er det neimen ikke for mange av i klubben.

Det viser seg gang på gang at det er tiidels nye medlemmer som jamrer seg mest.

Vi som startet Gammelbilklubben hadde en god Nostalgisk Ånd, hvor vi skulle ta vare på våre Kjære Oldinger.

Er det ingen av grunnleggerane som tør eller gidder å ta pennen eller munnen fatt.

Det var vel ca. mellom 50 - 100 medlemmer det første året.

Hugsar spesielt da det blei bestemt at 30 år gammelt, skulle kjøretøyet være for å delta i løp.

Det blir i denne forbindelse sagt at 30 års grensa skulle justeres - det var i 1972 HUSK DET.

Men hvor er det blitt av justeringa? Nettopp fordi at klubbens Ånd og Nostalgi, har blitt utvanna - Vi har mista mot og mæle.

Nye medlemmer med store ord og skrivekløe, prøver å aksle seg inn og har tiidels greid det. Jeg har ikke noe i mot 30 års gamle biler, mange er fine og bevaringsverdige - har sjøl hatt flere støkker.

Men det er løpa og Veteranarrangemanga som Gammelbilklubben arrangerer, det er spesielt der at det brenner.

Det tragiske er at nettopp de gamleste bilene ikke blir restaurert. Dette tar for lang tid, blir for dyrt, er tonen. Men dem som gjør det, vil jeg påstå er en ekte gammelbilmann.

Det er mange såkalte vanlige arbeidsfolk med lav inntekt, som har fått fram flotte Veteraner.

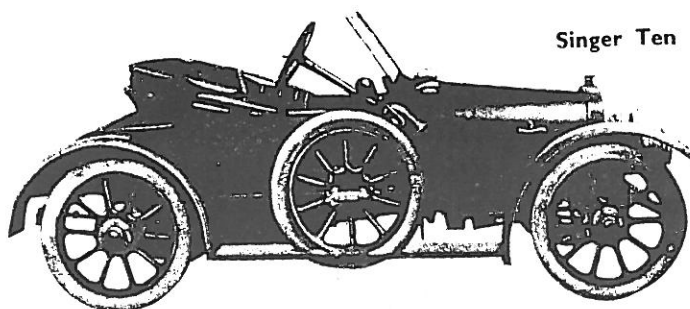
Det går an, har man den rette Ånd og innstilling og tar tida til hjelp. Det bør ikke være så lett, gleden blir desto større etterpå.

# SAGAEN OM SINGER

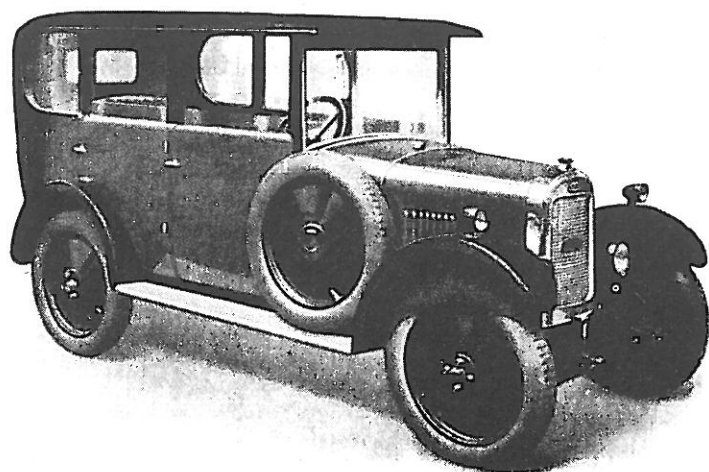
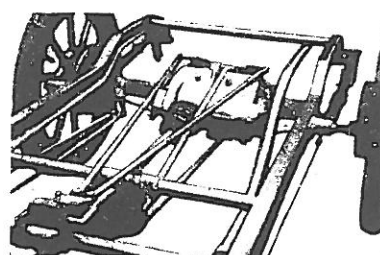
Fritt oversatt av Per Langøy

George Singer som var en anerkjent sykkelprodusent fra Coventry i England, ble viden kjent da han solgte en av sine maskiner til dronningen av Portugal i slutten av forrige århundre. Etter dette ble navnet SINGER forbundet med kvalitet, noe som også gikk videre i arv til Singer's motorsykler og senere biler.

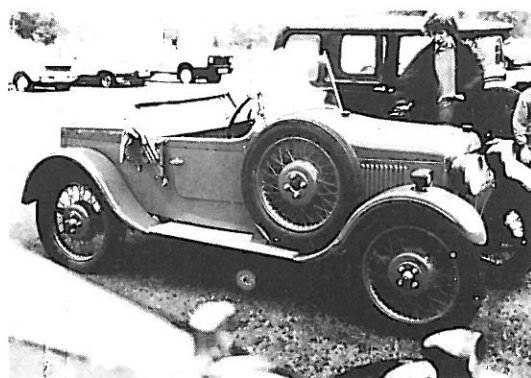
Den første Singer-bilen, en tre-hjuling som oppsiktsvekkende ble levert med "pneumatiske hjul" (slange og luft), ble introdusert i 1905. Denne ble raskt etterfulgt av tre nye modeller med fra 2 syl.(7,9hp) til 4 syl.(24,8hp) motorer. Singer var nå blitt anerkjent blant de fremste motor og bilprodusenter i England (som i sin tur var langt fremme i verdenssammenheng).



Singer Ten



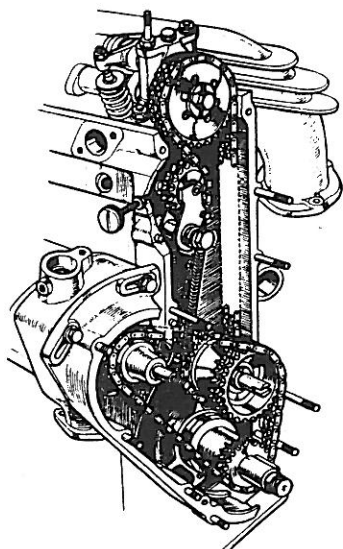
Salget av Singer-biler gikk nå meget bra og en selger fra Kent, W.E.Rootes (senere Lord Rootes og leder av Rootes-Group), hadde en omsetning som tilsvarte en hel årsproduksjon av TEN og Lionel Martin druknet nesten i ordrer på sin tunede versjoner.



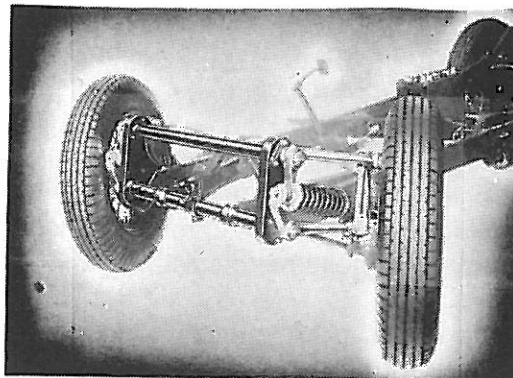
Singer introduserte i 1912 sin "TEN" som var meget spesiell for sin tid med 4-sylindret motor og overføring via mellomaksel til gearkassen som var bygget inn sammen med bakakselen. Dette var en revolusjonerende løsning i stedet for kjede eller reim som var vanlig på den tiden. En strippet versjon som var "tunet" av Lionel Martin (som senere utviklet sin første Aston Martin motor basert på en singermotor) gjorde en sensasjonell debut ved Brooklands hvor den vant 100-runders-løpet i konkurranse med motorer opp til 6 syl.

Efter første verdenskrig var Singer raskt på banen med et modellspekter på 10 forskjellige varianter. Det mest oppsiktsvekkende i de følgende år var introduksjonen av overliggende kamaksel i 1923. Det ble denne tidlig utviklede motoren som det skulle vise seg dannet grunnlaget for motorene som ble brukt helt frem til Gazelle II i 1958. Singer produserte i tillegg en rekke varianter av

motorer som var selvutviklet samt at de kjøpte opp produksjonsrettighetene til en Italiensk-konstruert motor. Totalt opptil 40 forskjellige motorvarianter.

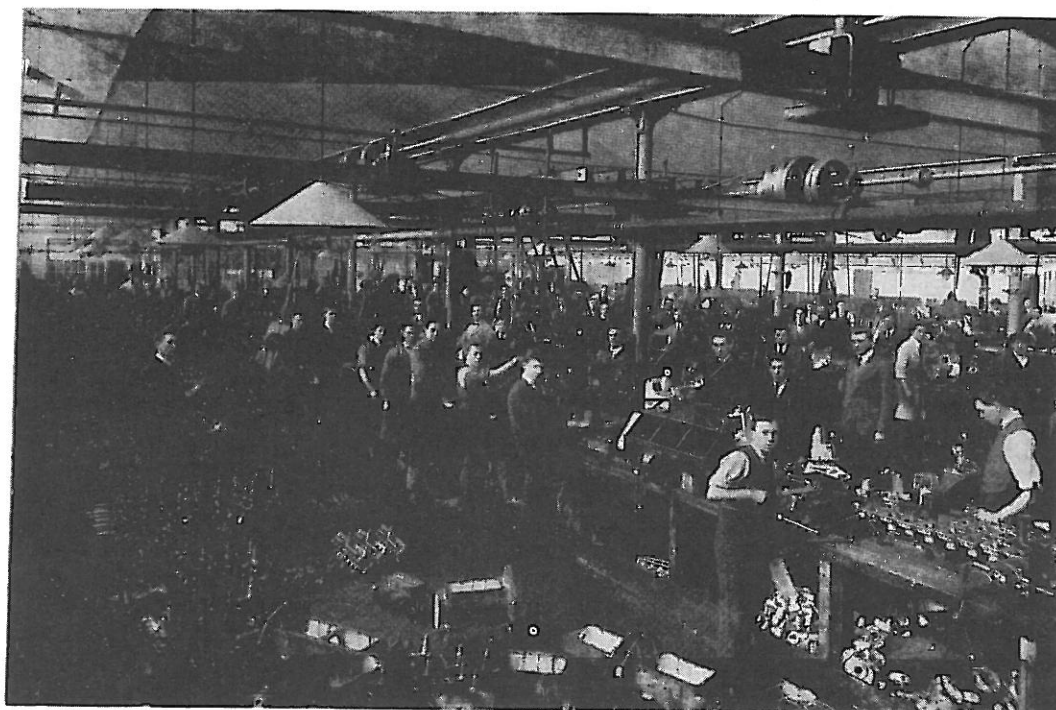


*The overhead camshaft and the dynamo are chain driven. An adjustable stop is provided for the jockey sprocket.*

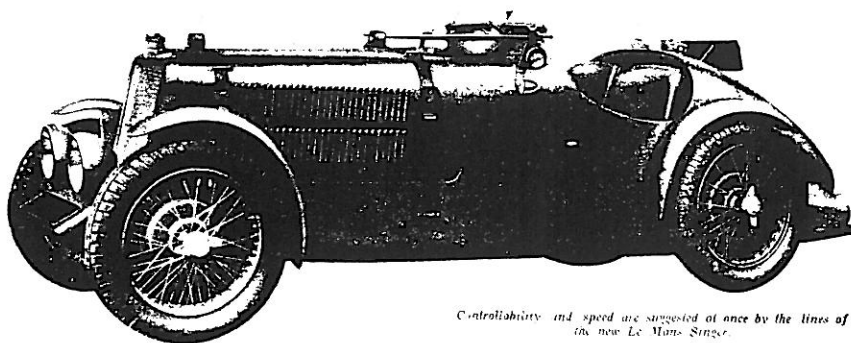


Singer var tidlig ute med det meste og i første del av 30-årene hadde de allerede introdusert noe så futuristisk som uavhengig forhjulsoppheng, Hydrauliske bremse og 12 volts elektrisk anlegg.

I tillegg var Singers sportsutgaver langt foran sine konkurrenter (f.eks. MG) på løpsbanene. Motorene til Singer var som sagt meget anerkjent og Singer kunne gi en garanti på 25000 miles før det var nødvendig med boring av sylindrene. Dette var mulig p.g.a at Singer lot sine støpte råemner til motorene ligge ute i "vær og vind" i 12 måneder før de ble tatt in til maskinering.



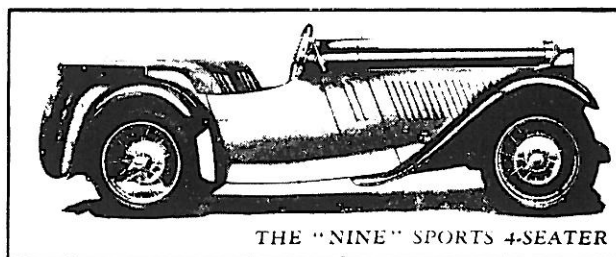
The Singer Engine Assembly department in the late 1920's



*Controlability and speed are suggested at once by the lines of the new Le Mans Singer.*

## New Le Mans Singer

I 1933 var Singer igjen aktiv på løpsbanene med sin Singer Nine 4-seter utgave. Dett var den første biltype med en motor under 1000cc som kvalifiserte seg til å delta i Le Mans 24-timers løpet og inspirerte Singer til å utvikle en tunet 2-seters versjon kalt Singer Le Mans. Disse 4 syl. (972cc) og senere 6 syl. (1500cc også kalt 1,5 liter) var noen meget suksessrike modeller som gjorde det meget bra med kjente kjørere som Barnes, Langley (ikke Langøy), Davis og Minsall. For ikke å glemme Betty Haigh som med sin 1,5 ltr. tok gullmedalje i de Olympiske Leker i Berlin, (ja, du leste rett). Singer er faktisk den eneste bil noen sinne som har tatt gullmedalje i de Olympiske Leker.

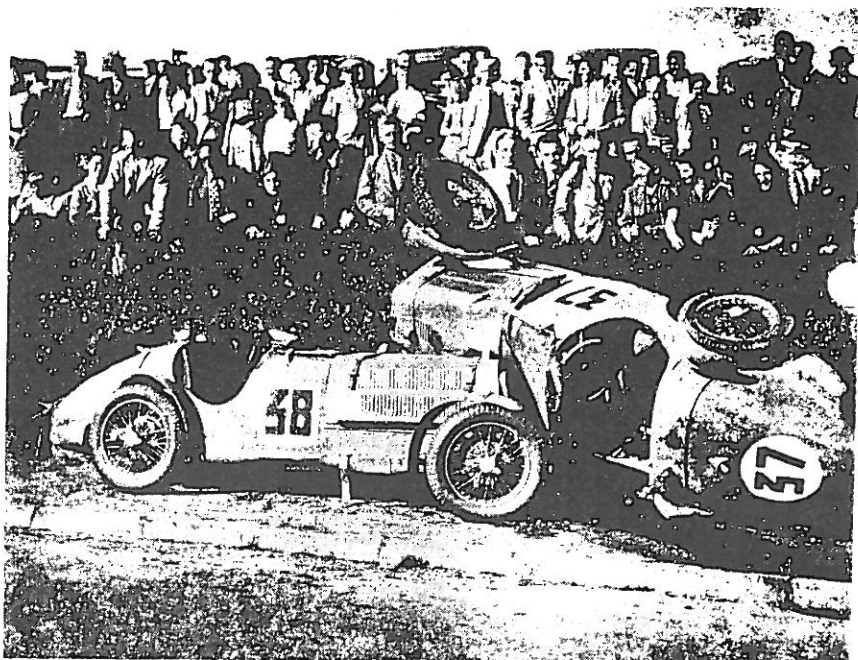


THE "NINE" SPORTS 4-SEATER



*Betty Haigh at the Cologne check point of the 1936 Berlin Olympic Rally which she won in her Singer 1½ litre Le Mans BLN 291 — LM 39.*

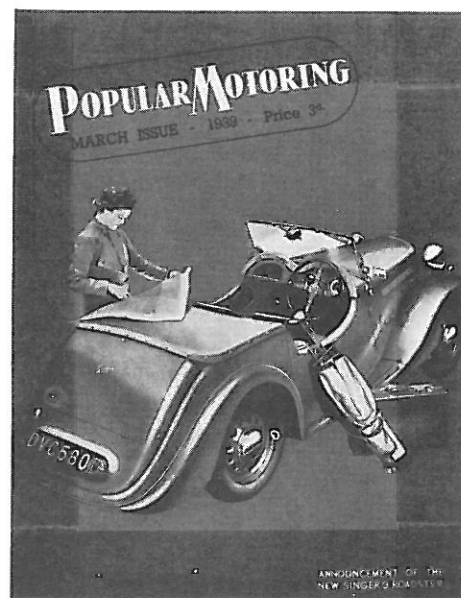
Det ble utviklet noen spesielt raske Singer Nine modeller (Nine replica) som gjorde det spesielt bra på løpsbanene. I 1935 startet tre av disse på ARD's TT-race. Dette løpet skulle vise seg å bli meget katastrofalt for Singer som løpsbil. Alle tre brøt løpet av samme årsak, brudd i et styrestag. For to av vognene skjedde dette på eksakt samme punkt på banen med noen runders mellomrom og den ene ble faktisk liggende oppå den andre. Etter dette dramatiske løpet bestemte Singer Motors seg for å trekke seg fra all racing. Flere private løpsteam hadde imidlertid bedre erfaringer og var aktiv på løpsbanene med Singer i de påfølgende årene med stor suksess.



YOU NEED HAVE NO FEAR  
IF THE CAR IS A

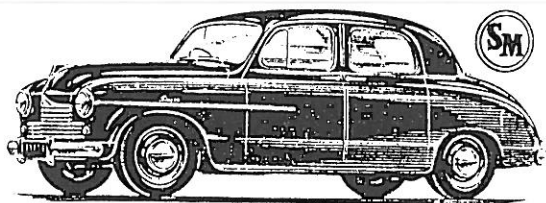
**SINGER**

I slutten av 30-årene dreide Singer mer og mer over fra sportpregede biler til mere "ordinære" modeller. Om dette var en bevist handling eller kun uheldig design er uvist å si. Singer Nine Le Mans modellene ble overtatt av Singer Nine Roadster, med samme 4 syl.(972c) motor og chassis, men med et endret karosseri. I tillegg ble det introdusert en ny saloon modell.



Krigen kom og Singer som de fleste andre bilfabrikker, ble satt inn i produksjon av flydeler. Etter krigen var fabrikken raskt i gang med å produsere den samme Singer Nine Roadster og saloon, hovedsaklig for eksportmarkedet.

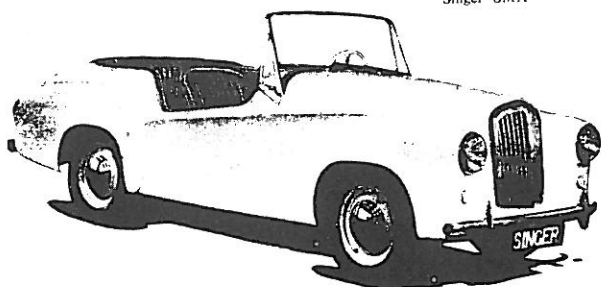
1949 introduserte Singer en modell med navnet SM 1500 (SM= Singer Motor). Dette var en fullt utrustet saloon-modell som var Singer's første skritt mot det de mente skulle være den fremtidige moderne bil. Parallelt med denne fortsatte produksjonen av en oppgradert Singer Nine Roadster nå kalt 4AB(senere 4AD) med 1500 (4syl) motor. Denne ble bare en "skygge" av Singer's tidligere så berømte sportbiler fra 30-årene. Singer ble i 50-årene kjent for å produsere kjedelige biler for middelklassen. Et fortvilet forsøk på å endre på dette ved å introdusere en modell basert på 4AD med glassfiberkarosseri kalt Singer SMX, hjalp dessverre ikke. Singers tid som sporty bil var for alltid over. Dette var starten på Singers undergang som eget bilmerke.



SINGER SM1500 Saloon, with full-width modernistic grille.

October 21, 1953

Singer SMX



A  
Plastic-bodied  
SINGER  
Roadster

Rootes Group innlemmet i 1955 Singer inn i sin organisasjonen. W Rootes som nå var Lord Rootes og leder for gruppen, kom dermed tilbake til fabrikken for første gang siden han sluttet i lære på samme fabrikk. De vanskelige økonomiske tilstandene tilsa at det ikke var mulig å introdusere egne Singer-modeller. Dette resulterte i at Singer heretter kun var en "finere" utgaver av Hilmann og hadde eventuelt litt mere sporty motorutgave. For eksempel:

Hilmann Hunter ble Singer Vouge  
Hilmann Imp ble Singer Chamois



**Singer vouge**  
—says more for your style



Chrysler overtok hele Rootes-gruppen i 1968 og foretok en fullstendig reorganisering, noe som resulterte i at Singer -navnet forsvant fra bilene i 1970. Singer som bilnavn var dermed død.

I en nekrolog ville det nok stå noe slikt som: etter et langt sykeleie er nå en av pionerene i engelsk bilhistorie gått bort.



Men Singer er ikke borte fra veiene av den grunn. Heldigvis er det mange som har en spesiell interesse for Singers produkter opp gjennom tidene. Disse entusiastene har samlet seg i to klubber. Singer Owner Club og Assosiation of Singer Car Owners (ASCO). Begge disse klubbene har sitt opphav og base i England med hundrevis av medlemmer fra alle verdenshjørner inklusiv Norge. Det er stor aktivitet rundt klubbene og foruten et månedlig medlemsblad, avholdes det en årlige

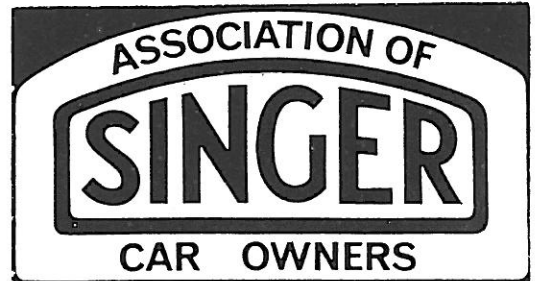
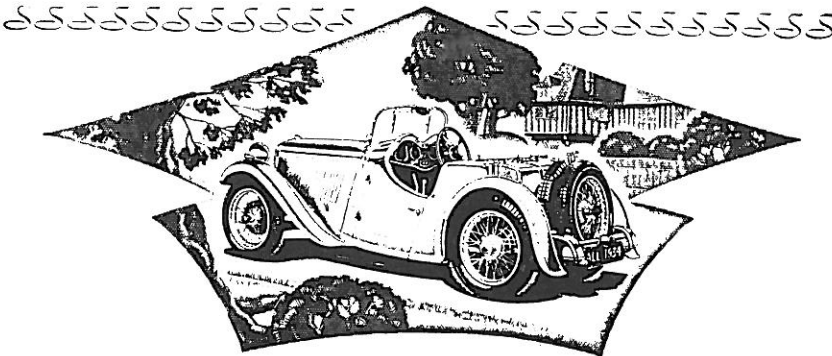
sammenkomst som har fått navnet Singer National Day. Her møtes entusiaster som har stor glede av sin (e) Singer(e) og ser det som sin oppgave å bevare det som er igjen av Singer-produktene.

Helt til slutt, for dere som savner et avsnitt om symaskiner. Singer Motors har INGEN sammenheng med symaskinene, bare så det er sagt en gang for alle!!!

MARCH 1934



# What do the Singer racing successes mean to you?



YOU may not want to race your "sports" car. But you've just as much use for roadworthiness and reliability as any racing or trials driver has.

Following on their success in the Le Mans 24-hour race last year, Singers have had a brilliant season in the motor trials. Out of 299 cars entered in important events, 259 have gained awards! The qualities which have contributed to this fine record are built into every Singer car.

That is why each Singer is safer and sounder than other cars of comparable price. When you own a Singer, you own the finest British car built for the money. Write for a Catalogue.

# SINGER

for certainty

### THE SINGER RANGE

- "9" Popular Saloon - - £162.10
- "9" Saloon de luxe - - £185
- "9" Sports 4-Seater - - £185
- "9" Sports Coupe - - £199
- "9" Sports Saloon 4-Seater £215
- "12" Popular Saloon - - £199
- "12" Saloon de luxe - - £225
- "1 1/2-Litre" Sports 4-Seater - £295
- "1 1/2-Litre" Sports Saloon - £325
- "1 1/2-Litre" Le Mans Sports £285

The car illustrated is the "9" Le Mans Sports 2-Seater £215

(All prices ex works)

SINGER & CO. LTD., COVENTRY

# RESTAURERING

I TANKER OM Å KJØPE ET «VRAK»?

I dag begynner det å bli lenger og lenger mellom de gangene en kommer over et gammelt interessant kjøretøy som i urestaurert stand kan sies å være et godt eller lovende objekt for restaurering. De gode eksemplarene er for det meste kjøpt opp og satt i stand av et stadig økende antall entusiaster. Dette medfører at de objektene som finnes på markedet er av vesentlig dårligere standard enn for bare få år siden.

Man kan si at det er to hovedgrunner til at det fremdeles frister å kjøpe et gammelt «vrak». Det ene er interessen og tilfredsstillelsen ved å få en attraktiv bil ut av vraket, og da i så nær original stand som mulig. Det andre er at man kan bli i stand til å skaffe seg en klassiker for en del mindre penger enn man måtte gi for en kanskje mindre sjelden bil i god stand. Selv om restaureringsjobben vil koste en hel del over en viss tid, kan dette på visse betingelser lønne seg, spesielt hvis man i tillegg måtte låne penger for å kjøpe ferdig bil.

Der er uten tvil fordeler, men også en mengde feller å falle i for den som ikke ser seg for eller har den rette erfaring. For ikke å frata leseren motet, vil jeg starte med å gå igjennom fordelene først.

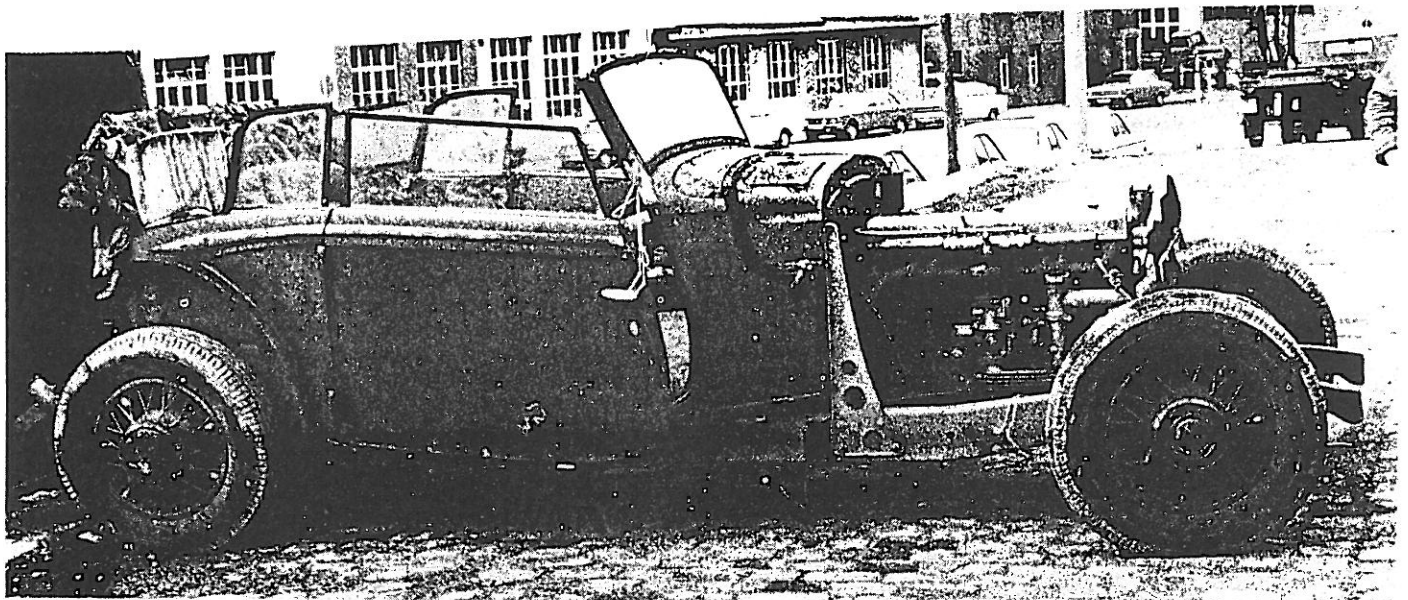
Den vesentligste gevinsten ligger i å spare penger. Det er ikke tvil om at hvis du disponerer fornuftig og bl.a. klarer å gjøre mest mulig av arbeidet selv, vil du kunne sitte igjen med en meget attraktiv bil til langt under det den koster på det åpne marked. Som et pluss kommer gleden og tilfredsstillelsen ved å gjøre jobben. Det er alltid en god følelse å ha reddet en dårlig eller avskrevet bil, og bringe den trinn for trinn tilbake til nærmest original stand. Hvis du kan gjøre dette, vil du oppleve en helt annen tilknytning til og stolthet over bilen enn ved å ha kjøpt den i ferdig stand. Dessuten vet

du jo at hver del i bilen er sjekket, reparert eller byttet ut. Dermed vil du ikke (hvis du kan gjøre skikkelig arbeid) oppleve den sviende skuffelsen å få en smørbrødsliste med feil og mangler hos bilsakkyndige når stoltheten skal forevises.

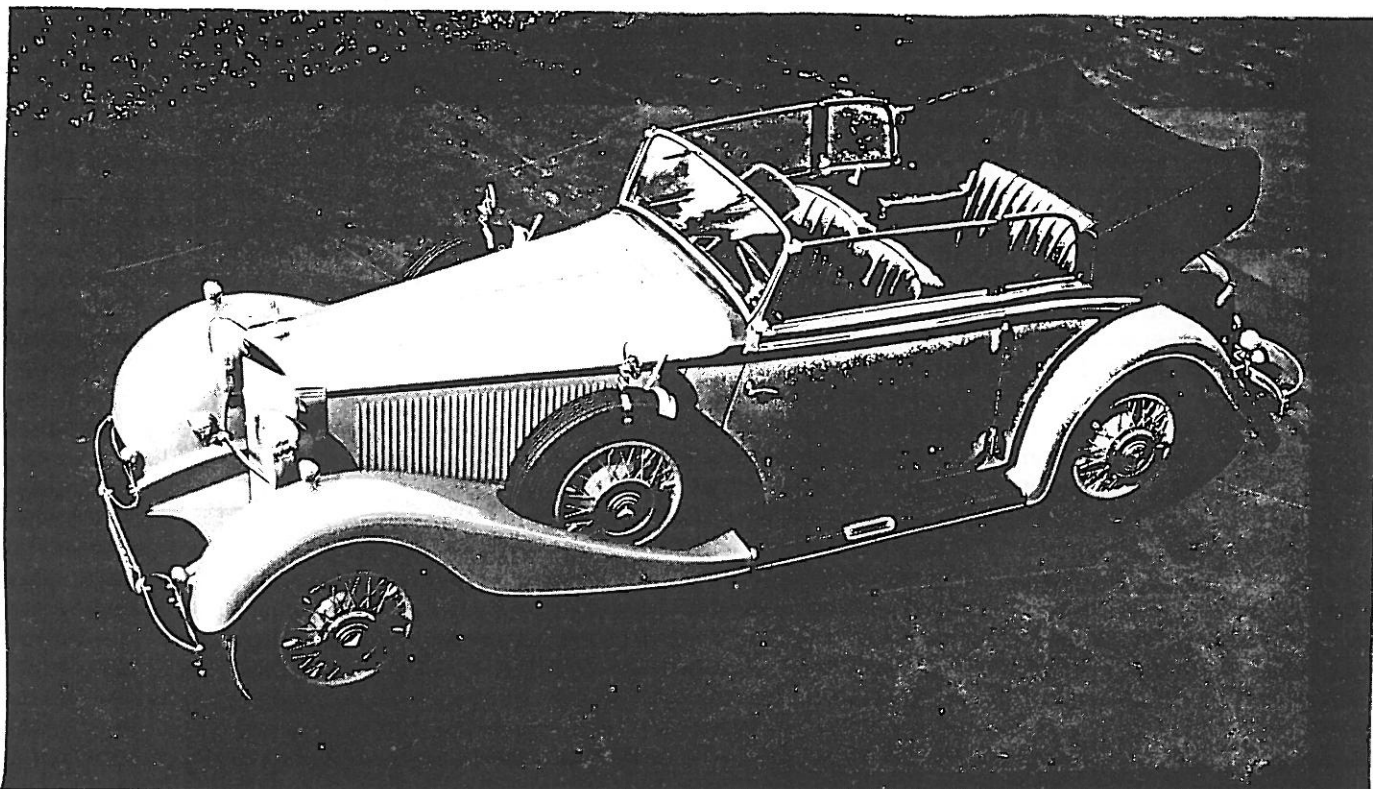
Ja, det er en hel del å si **for** å kjøpe et billig restaureringsobjekt og bygge det opp, men det er vel så mye å si imot et slikt prosjekt. Ta f.eks. hensynet til kostnader. Det er nok tilfelle at en stor del av prisen fra en profesjonell er arbeidspenger, og at du derved kan unngå det meste av disse. Men kostnader til deler osv. kan også bli et slag om man ikke er forberedt på det, spesielt karosseri, som du ikke kan reparere, og som det er vanskelig å få fatt på. Er du i tvil, titt i fagmiljøer om spesielle svakheter ved den ene eller andre biltype, hva tilgang det er på deler, priser osv. Men du må dessverre alltid være forberedt på at det dukker opp uventede ting som du ikke tok med i kalkylen da du først så over bilen og bestemte deg for hva du ville gi. Å restaurere en ikkestartende/kjørende, rusten, gammel bil er svært forskjellig fra å skifte ut slitte deler på en kurant modell.

Før du i det hele tatt kan komme i gang med å restaurere et kjøretøy, må du være i besittelse av en god del utstyr. Det er umulig her og nå å si hvor mye, for dette avhenger jo av jobben som ligger foran deg. Men skal bilen tas fra «scratch», kommer du ikke langt med pipesett og noen trekkere. Du vil nok oppdage at du raskt ender opp på den gale siden av ti tusen kroner. For å holde denne kontoen nede, lønner det seg å undersøke hva som med fordel kan settes bort på verksted, eller hva man kan få lånt/leid gjennom veteranbilkubb og venner. Ofte er det slik at det utstyret du trenger minst etterpå, er det som har den høyeste prislappen. (Interesseforeninger og klubber har som regel rabattordninger du kan benytte deg av.)

Hva så med et sted å utføre arbeidet? For de fleste må man ta til takke med det man har, og de beste for-



Restaureringsobjekt, MB 380 1933 modell, slik den ble funnet i en låve.



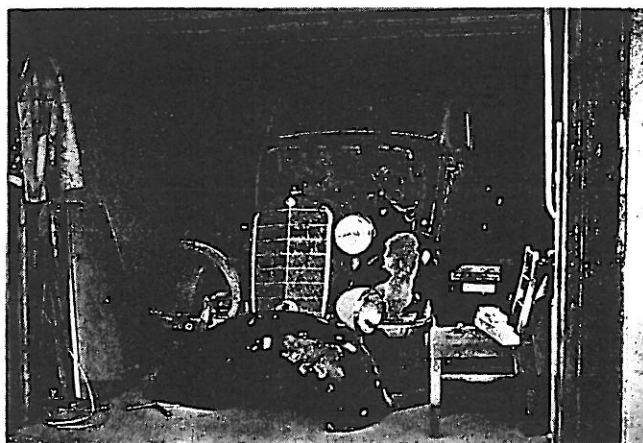
Samme MB 380 etter restaurering.

hold vil de færreste oppleve. For ideelt sett vil man ha behov for to normale garasjer for å utføre en komplett restaureringsjobb: Én garasje til å plukke bilen fra hverandre og lagre delene, og den andre til å bygge bilen opp igjen. Dette er for mange en umulighet, men da må man ha alternativer som skur eller kjeller for å stue bort deler som motor, panser, dører, gearboks, akslinger osv. Dette for ikke å hindre arbeidet med chassis og karosseri. For en ting er sikkert: En demontert bil tar mye mer plass enn en vanlig norsk garasje kan by. Selvfølgelig kan man gå i gang med et restaureringsprosjekt i et provisorisk skjul i hagen, men det er ikke til å tro hvor mange halvferdige prosjekter som er blitt solgt p.g.a. for dårlige arbeidsforhold. Tross alt kan du risikere å måtte oppholde deg sammen med bilen i garasjen opp til kanskje to tusen timer. For ikke å miste gleden ved en slik jobb, bør du isolere deg best mulig fra de klimatiske svingningene i moder Norge. Derfor,

se etter en plass som ikke ligger mer enn ti minutter fra bopelen, med varme også om vinteren. Sørg for å ha tilgang til strøm (sikringer, sveising?), vann, en god arbeidsbenk, skikkelig verktøy og ikke minst, et godt brannslukningsapparat (som henger på veggen og er testet i år). Uten at det meste av disse ting er tilgjengelige kan du risikere å miste motet/inspirasjonen helt unødvendig.

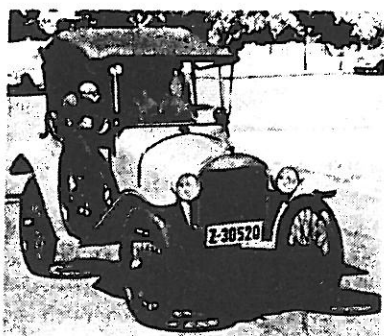
Men hvis vi nå antar at du har disse basisnødvendighetene, middels med evner, erfaring og pågangsmot, vil du lære og oppleve en utrolig masse før du er ferdig. Hvis du heller ikke har noe imot å holde på med prosjektet i ett, to, kanskje fem år, kan du begynne å se deg om etter et passende emne å begynne på. NB: På dette tidspunkt er det lurt, om du ikke har gjort det før å orientere partneren (kvinnelige?) om det som er sagt til nå, for å unngå uventede overraskelser fra den kanten.

*Typisk eksempel på en garasje som er lite egnet til restaurering. Her måtte karosseri heises opp i taket for å gi adgang til restaurering av rammen.*



Så over til å vurdere prospektene m.h.t. tilstand og muligheter. Som oftest har du kun mulighet til å sjekke visuelt, og er dermed overlatt til en del gjetting på ting som motor, drivverk osv. Stol ikke for mye på det selgeren sier, som kanskje var riktig for ti/tyve år siden. Motoren må sannsynligvis heloverhales i dag p.g.a. kjemiske prosesser fra luft og olje, hjuloppheng kan ha rustet fast osv. Bry deg ikke for mye om fillete tepper, dårlig lakk, utslitte dekk og matt krom, bare metallet under er helt, heller ikke råtten isolasjon på ledninger og tilsvarende reparerbare/utskiftbare ting som enhver restaurering krever nytt, betyr så mye. Bli heller ikke redd for rust på åpne, lett tilgjengelige, ikke bærende deler, selv om det kan være hull på metallet. Hvis du ikke kan sveise nå, vil du ha blitt ganske god før du er ferdig, og da er det bare gøy.

Gå derimot nøye over, og ta svært alvorlig på rust i bærende elementer, som opphengspunkter mellom ramme og understell, i selve rammen osv. En ting er å bygge opp nye gulv, stigtrinn, dørbunner, der nye seksjoner ikke er å få fatt i. En helt annen ting er å erstatte hele seksjoner av chassis-strukturen, som kanskje også holder fjærene, bremsestag, styringsoppheng osv. Du klarer gjerne å få det sterkt nok, men om ikke avstander og opplining er 100%, vil bilen bli en tragedie å kjøre. Til slike oppgaver trenger man en karosseri/ramme jigg. Disse finner man stort sett kun på karosseriverksteder av en viss størrelse, og å levere inn bilen for å få gjort dette, kan bety budsjettmessig katastrofe. Prøv da å finne et nytt prospekt som ser bedre ut, for er du i tvil, må du være klar over at det som regel er tre ganger så mye rust som det du finner på overflatestrukturen. Dette skulle redde deg fra å falle for fristelsen til å starte på et umulig prospekt uten med vitende og vilje. Slike steder man skal være ekstra på vakt, er området rundt bakhjulsoppheng, feste for fjærer, opplagring for karosseri og området rundt styresnekken, som kan være kritisk. På åpne biler må en sjekke med dørene om bilen er seget på midten. Finner man på disse stedene hull eller tynne plater p.g.a. korrosjon, tenk deg om helst tre ganger før du setter i gang. Hvis det ikke er omtrent gratis eller det eneste



1915 Trumbull

eksemplaret i Europa, vil det sannsynligvis finnes en bedre bil til omtrent samme prisen.

Hva så med det mekaniske. Som antydnet tidligere, jobber du i blinde så sant du ikke kan få startet eller kjørt bilen. Det beste du kan gjøre med motoren er å ta ut pluggen, fylle noe motorolje i sylindrerne og så forsøke med startkabler eller sveiv å dreie den rundt. Da vil du i hvert fall vite om den har satt seg og muligens kan startes. Ta så peilepinnen og se om oljestanden er innenfor grensene. Legg mindre vekt på fargen og kvaliteten på selve oljen, enn om det er hvite eller gule avleiringer som indikerer en blanding av vann og olje i sumpen. Er dette tilfelle, ser det ikke lovende ut. Hvis vannet er tappet av kjølesystemet, fyll opp med nytt (unggå søl) og se nøye etter lekkasjer. Lekker det litt fra vannpumpen, slanger, eller til og med fra radiator, er ikke dette noen katastrofe. Noter deg derimot hvis du ser vann piple ut fra sprekker fra topp, blokk eller om det sildrer ut i forgasser eller exhaust manifold. Sjekk nå med peilepinnen igjen. Har nivået nå steget «kan» det være en gåen topp-pakning, men jeg ville notere meg for defekt topplokk blokk og ta det som en bonus hvis det likevel er pakningen. Sannsynligvis er det om nødvendig, ikke all verdens problem å få tak i en annen brukt motor, men regn med å måtte gi et par tusenlapper for denne som kanskje likevel må overhales.

Med gearboks og kardang er det kun to ting du kan gjøre utenom en vekttest. Jekk opp det ene bakhjulet og føl etter slark og ujevnheter i dreiebevegelsen. Hvis motoren kan dreies, gjør så samme øvelse i de forskjellige gearene. Lytt etter ulyder og føl etter slipp eller napp i dreiebevegelsen på bakhjulet. Hvis så er, kan dette tyde på defekt tannhjul og/eller lager. Deretter løsner du bunnplugg i kardang og gearkasse og ser etter hva som kommer ut. Se etter metallspen og biter i oljen. Hvis du har mistanke om at noe er galt, så ta det med i kalkylen til kjøpesummen.

Det vil ta deg lenger tid å eksaminere en slik bil enn en som er kjørbare. Ta også eierens uttalelser som indikasjoner, men sjekk alltid selv, og ikke ta noe for gitt. Det vil ta minst en time eller to å foreta en grundig undersøkelse. Blir selgeren utålmodig, så forklar ham at du er ute etter et restaureringsobjekt, ikke en delebil. Gode og enkle hjelpemidler for å gjøre en slik sjekk, er en stødig jekk, et speil, syl, skiftenøkkel og et par skrutrekkere. Sørg for at du noterer på papir alt som må skaffes nytt, og spesielt anmerker det arbeidet som må settes bort til verksted og hva det i så fall vil

koste deg. Så kan du garantert minst doble dette tallet og legge det til salgssummen som forlanges. Dette gir deg en ide om det endelige beløp vogna vil koste deg fiks ferdig. En sjekk med dertil egnede tidsskrifter vil raskt kunne fortelle deg om du bør kjøpe «vraket» eller ikke.

Til slutt vil jeg anbefale alle som setter i gang, å forsikre bilen og verktøyet mens du holder på, og justere opp summen etter hvert som tiden går og verdien stiger.

God jakt, og lykke til

# SLADDER, MOBBING OSV.



– ved Asle Wang

i sterkt redusert form.

Selges: 2 stk. forstillinger og 1 stk. bakaksel m/fjærer til Plymouth 1934. Støtfangere foran/bak og 2 stk. sidevinduer bak til Morris 850. 1 stk. Volvo B20-motor.

Alf Bryhn, Boks 169, 3430 SPIKKESTAD. Tlf. 31 28 53 47

Kjøpes: Alle deler til 1939 Chrysler Saratoga av interesse.

Ønsker også forskjermer til 1960-67 Ford Anglia.

Asle Wang, tlf. jobb 32 81 27 80, privat 32 83 01 12

## BATTERIER

Skaffer alle typer 6V batterier. Garantert billigere enn alle andre.

Gammeldags utseende i bakelitt-kasser. Ved samlet bestilling kan vi oppnå meget gunstige priser.

Henv. Asle Wang, tlf. jobb 32 81 27 80, privat 32 83 01 12

Som noen allerede vet har 25 personer av oss vært på flytur med en 1943 Dakota. Turen gikk fra Torp med sightseeing over Drammens- distriktet og tilbake til Torp. I skrivende stund er turen ikke foretatt, men på en eller annen måte kom vi vel ned!! Reportasje i neste nummer.

Vi har via en kar fra Røyken fått visse informasjoner fra nys avholte Danmarkstur. Det ryktes blant annet at Leif Magne Nielsen ble angrepet av ekstrem tørste med påfølgende svimmelhet og kaldsvetting, og at Odvar Fogstad holdt på å avlive en kafevertinne med en antikt paraplyhåndtak. Løpet i Danmark gikk etter et tysk invasjonsskart fra 1939.

Kartleserjobben var vrien!! Det vår hjemmelsmann derimot ikke sa noe om var at hans Buick Serie 32C ikke ville oppføre seg ordentlig, men dette er vel et tabu-belagt emne.

Ønskes: Gammelt vognskjul uthus, blikkgarasjer etc. ønskes kjøpt svært rimelig for riving og flytting. Asle Wang, tlf. jobb 32 81 27 80, privat 32 81 01 12

## Vi skifter clutch og bremses på dagen!

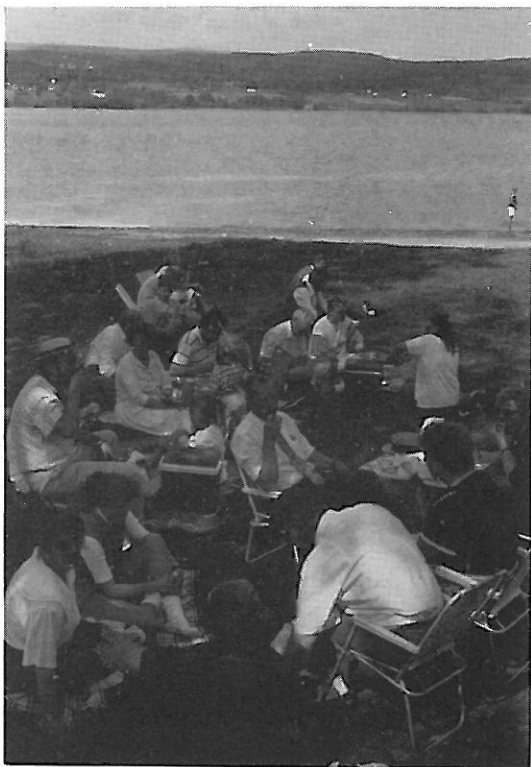
Ring og avtal tid: Tlf. 22 71 60 70

**CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S**  
clutch & brems

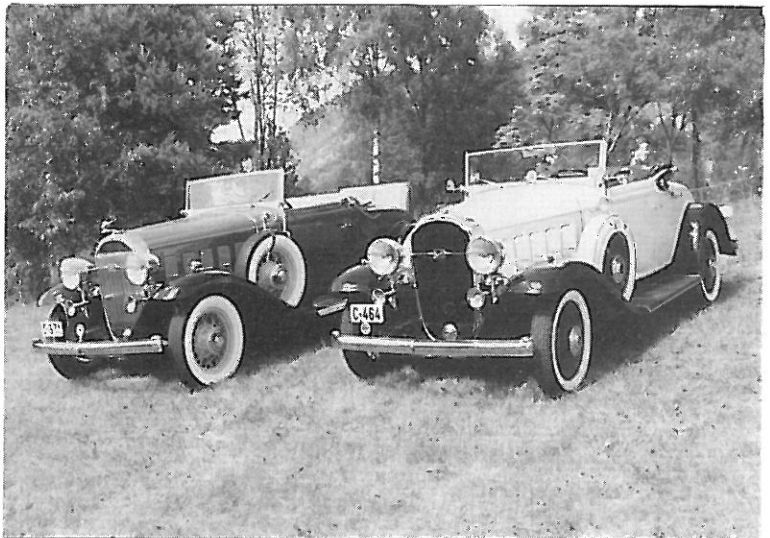


Tlf. 22 71 60 70 Fax. 22 37 43 84 Fossveien 24, 0551 Oslo 5

KJENTE PERSONER  
OG BILER FRA  
SPARELANDSLØPET  
1993



KJENTE PERSONER  
OG BILER FRA  
POSTLØPET OG  
PICKNIC TUREN TIL  
JERDALSTANGEN  
1993



# GAMMELBIL -

NR: 9/73

2. ÅRG.

# posten

- ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER -

Avgjørelse har det imidlertid blitt for Arild Karlsen, som har solgt en OPEL P4 1934-modell til rutebilsjåfør Ingar Olsen, Sylling. En åpen BUICK 1928 har også Arild solgt;- den gikk til Holland.

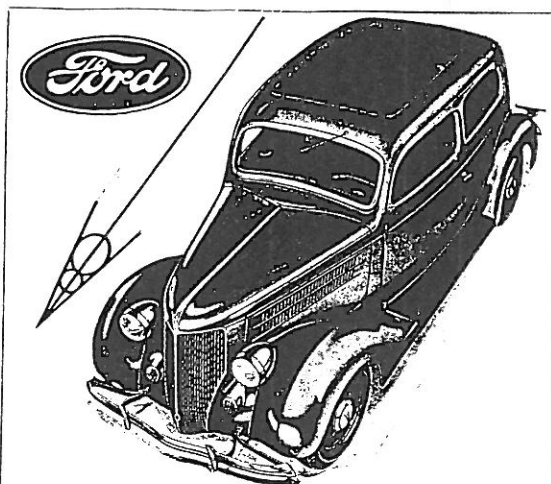


Tore og Ragnvald Ödegaard var for en tid siden i Stathelle for å se nærmere på en 1929 PONTIAC. Bilen var imidlertid såvidt uoriginal og lurvete at det var svært lite igjen som virkelig var Pontiac. På Tjøme fant de derimot et atskillig bedre objekt, en Ford V-8 1936 med 4-dørs lukket karosseri, og bilen skal snarest bukses til Drammen.

Tore Ödegaard (Drammen) har ådølt en CHEVROLET Standard ~~XXXXXX~~ 4-d. sedan 1934-modell til en av "de nyfrelste" fra Holmestrand. Han har også hatt besøk av en veteranbilmann fra Jönköping (med forkjærlighet for cabriolet'er og coupe'er opp til 1951) og vedkommende var MEGET interessert i Tores 1934 Plymouth coupe. Noen avgjørelse om handel ble det foreløpig ikke.

"AUTOVETERANEN's" höstnummer har nylig ankommet fra SVBK i Karlstad. Bladet har denne gang en omtale r/biler der fra byttemötet hos Tore Woldstad på Vestre Spene, og fra den nordiske A-Ford-treffen i Västergötland. Dessuten er det denne gang 5 sider med annonser. Redaktör Ljöfberg lover ytterligere 2 nummer dette året, hvorav det ene blir julenummeret.

Sakset fra gammelbilposten for 20 ar siden. Den 1936 modell Ford som er omtalt i teksten er nå ferdig restaurert av reds far. Se bilde



## Ford V-8 for 1936

Den nye Ford V-8 er elegantere, mere økonomisk og teknisk bedre enn noen annen bil Ford Motor Company har fremstillet. Den har nye lunjer, lengere, flattere kjølerpann, nye stålhul av støttestylen, super-safetybremser, lettere gearing, lettere styring, sikkerhetsglass i alle vinduer. Dette er viktige fordeler - men viktigere enn alt annet er V-8 motoren, berømt for sitt lave bensin- og oljeforbruk.

PRISER:			
Todes Standard	kr. 2.935,00	Coupe De Luxe	kr. 6.270,00
Todes Touring	kr. 4.800,00	Phaeton De Luxe	kr. 6.765,00
Forende Standard	kr. 6.250,00	Roadster De Luxe	kr. 6.370,00
Forende Touring	kr. 7.750,00	Convertible Sedan	kr. 7.730,00
Cabriolet	kr. 9.125,00	Radio leveres separat for	kr. 320,00

Disse priser gjelder for Oslo og Østlandet. I de øvrige deler av landet kommer frakt i tillegg. Omsetningsavgift er ikke inkludert.

AUTORISERTE FORD-FORHANDLERE OVER HELE LANDET

F O R D M O T O R C O M P A N Y A S

## Jerdaltangen.

Til tross for værprofetenes dårlige melding, opprant søndag 13. juni med sol fra skyfri himmel – dog med ganske kald luft.

Det ble en fin picnic på naturperlen, Jerdaltangen i Røyken.

Ca. 20 biler deltok. Noen møtte opp i Drammen park og fulgte løpskomiteens rute ut til Jerdaltangen, mens andre tok korteste veien fra sine respektive hjem.

Det var leker for barna, og jeg tror alle fikk premie.

Nyplukkede jordbær fra Hyggen ble bydd rundt. Jeg tror at denne type arrangement så absolutt har sin berettigelse på terminlisten.

Christian

## Postløpet 1993.

For tredje året arrangerte Postverket løp lørdag 19. juni.

Det er lenge siden vi har hatt våre klenodier ute i så dårlig vær som denne lørdagen.

Været til tross deltok 66 kjøretøy.

Med start som vanlig fra postterminalen i Drammen, kjørte vi om Lierstranda til Midtbygda i Røyken, videre til Slemmestad og tilbake via Spikkestad og Brakerøya til innkomst ved postterminalen.

Eplehagen fristet ikke til noen picnic i regnværet, men det var godt om plass innendørs.

Noen benyttet også anledningen til å kjøpe både pins og frimerker og litt til.

Hanne Hegh sto til disposisjon for autografjegere og frimerkesamlere.

Etter at folk flest hadde satt til livs medbrakt niste, eller benyttet seg av muligheten til å kjøpe vafler, is, pølser m.v., var det premieutdeling.

Det var riktig mange som fikk premie, og mange fikk fine bruksting.

Så bar det hjem til forhåpentlig tørre garasjer. Vi takker postløpgruppa for et fint arrangement.

Christian

## Drammensløpet 1993.

Lørdag 26. juni gikk det

20. Drammensløp over i historien.

Været var upåklagelig, mens deltakerantallet kanskje var noe lavt – kun 39 kjøretøy.

Med start fra Drammen Bilsenter gikk løypa over Fjell til Skoger. Deretter måtte vi krysse E18 som denne lørdagen var sterkt trafikkert.

Vi var her fire biler i følge som ventet på en sjanse til å krysse E18 da en buss holdt an så vi kom oss over. Det viste seg å være Arild Carlsen som kjørte bussen. Etter Lerpe kjørte vi forbi Drammen Jernstøperi til Tollboden, videre over Holmenbrua til Jensvoll og St.Hallvard. Videre kjørte vi Nøsteveien og Løkkebergveien tilbake til Drammen med innkomst i den fine parken.

En takk til løpskomiteen for et godt arrangert løp. Skulle det være noe å sette fingeren på, så måtte det være spørsmålene på post nr. 1 som jeg mener favoriserer de lokalkjente. Men jeg bør vel ikke si noe som bokstavelig talt sitter i glasshus

(jfr Motorhistorikeren nr. 2 side 19).

Christian

**ESSEX vandt for 2den gang billopet „Tour de France“.**



Ting et bemærk ved Essex.  
 Krøng & rullestær masse, tykkvæggede med  
 særligstegning trykkestær - 4 dobbeltvirkende vent  
 svinger - alle bremselambninger med et stort  
 overtrykforbedret - bremseserier - langene Aflet  
 system - bremses under tryk - rullestærforbedret.  
 regulerbart fra bremsene - 2/3-årlige motorer  
 lever på lager og i stort utvalg av forer.

Priser inkl. Odn.

Coupe	..... kr. 5.800,-
Standard Sedan	..... kr. 4.000,-
Leasing Sedan	..... kr. 6.300,-
Phantom	..... kr. 6.300,-
„Set Sedan“ (Cabriolet)	..... kr. 6.800,-

To år på rad har Essex erobret første  
 premie i sin klasse for ypperste all round  
 prestasjon i „Tour de France“, Europas  
 vanskeligste og mest krevende billopet.  
 Essex vandt „Arnolds Cup“ for og  
 kjørte i år sammen med Hudson 6 og  
 vandt en gullmedalje for den Danlop og  
 Spido postløpene for ypperste prestasjon  
 av to vognere fra samme fabrikk.  
 Den nye Essex er som den senere.  
 De samme rekordprestasjoner kan oppnåses  
 med enhver Essex-vogn.  
 Skriv eller telefoner om en utforbind-  
 ing prøvetur.

**ESSEX Super Six**

**Kolberg, Caspary & Co.**

Rådhusgt. 20. — Telefon Centrumbord 23694. — Oslo

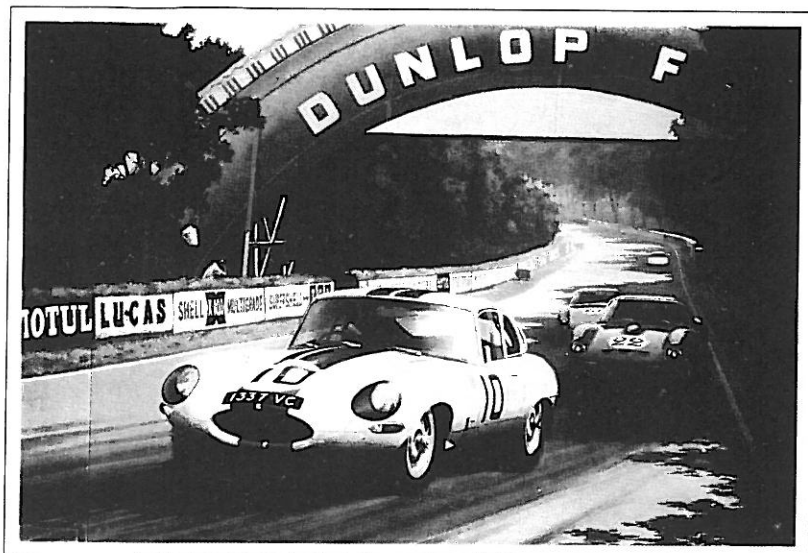
Forhandlere:

Borgesen	Bjerges Bilimport A/S	Hosmer	Bjørn Fred Olsen
Drammens	Bjørn Ole Opsahl	Kjøperveien	DeLuxe Motor Co. A/S
Kalder	A/S 30 A Pukk (S) Aarset	Skjellum	A/S Kjøkken
		Tromsøhus	Bjørn Ing. Tr. Møns Tødt

Ved Essex kjøping skal Ni Kolberg Caspary & Co.  
 Rådhusgt. 20, Oslo.

Disse illustrerte bilene er Essex Super Six  
 i ulike utrustninger.

E. M. C. Albany 30 - 6 - 1930



E - TYPE AT TERTRE ROUGE 1962

### 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
Jubileumsbok 15 år	40 kr
Vimpel m. stang	90 kr

Prisene gjelder så langt lageret rekker.

Styret.

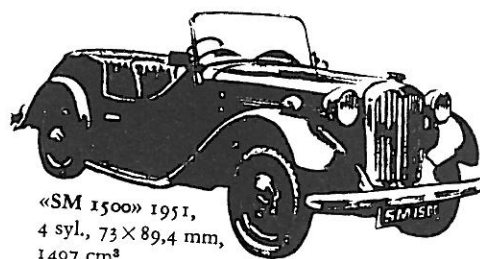
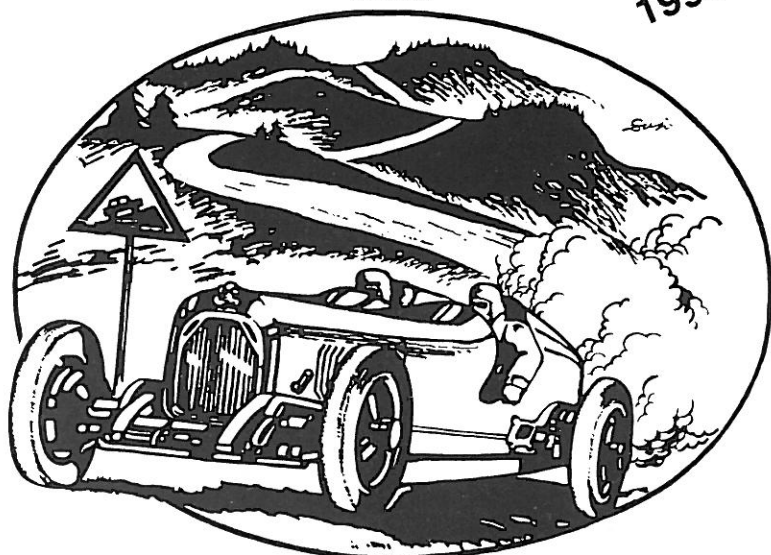
# VETERANBIL DELEMARKED

## Ekeberg Camping

Lørdag 18 september

OSLO

1993

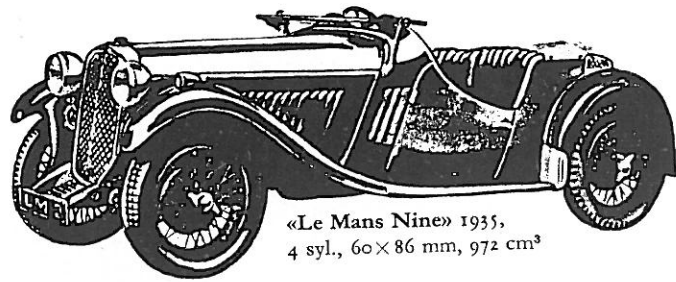


«SM 1500» 1951,  
4 syl., 73 × 89,4 mm,  
1497 cm<sup>3</sup>

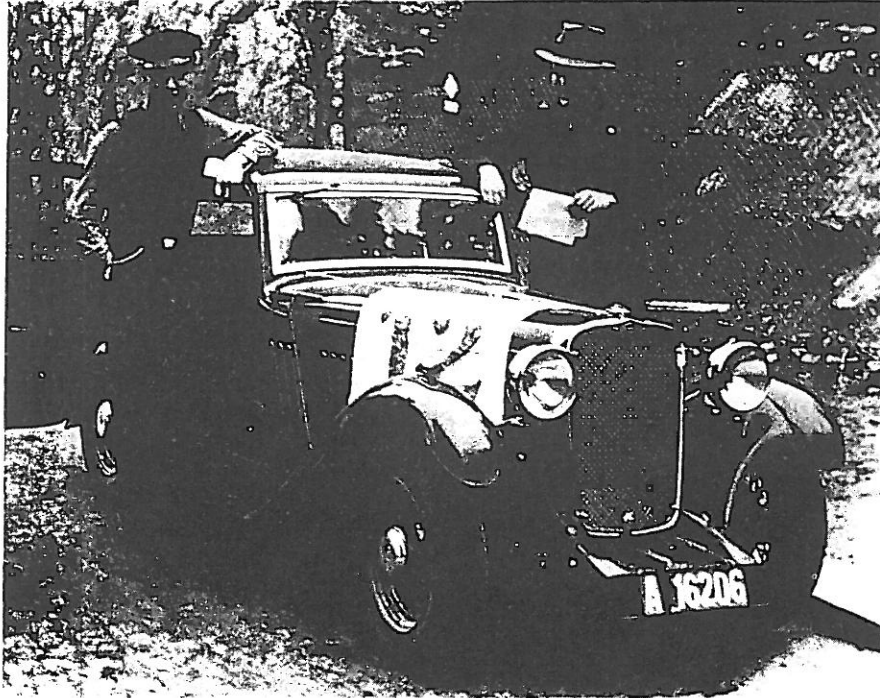
AUTOMOBILER . ANTIKVITETER . RARITETER  
SNURREPIPERIER . AUKSJON . SERVERING  
NORSK VETERANVOGN KLUBB



«Hunter» 1954



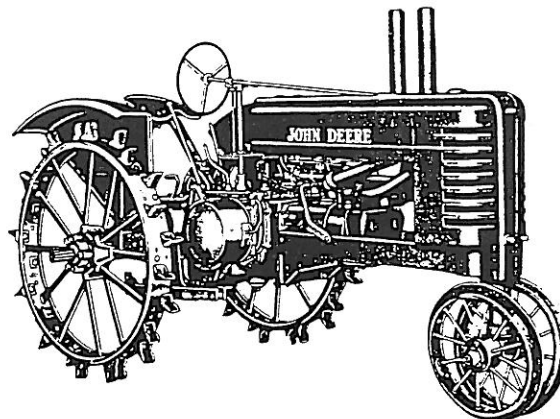
«Le Mans Nine» 1935,  
4 syl., 60 × 86 mm, 972 cm<sup>3</sup>



*Før start i KNAs  
nattlop, 1934.  
Konrad Bryde (til  
venstre) i SINGER.*

## NORSK MOTORHISTORISK MUSEUM

LIGGER SENTRALT I  
SØR-NORGE -  
PÅ LINDSTAD VESTRE I STANGE.  
DET ER 110 KM FRA OSLO,  
12 KM FRA HAMAR OG  
2 KM FRA E6 VED  
UTHUS-KRYSSET.  
STANGEHALLEN ER  
NÆRMESTE NABO.



DET ER ÅPENT KL 10-17 PÅ ALLE DAGER I JUNI, JULI OG AUGUST OG ELLERS ETTER  
AVTALE (TLF 62 57 24 25).

### MIN HOBBY

Det begynte i 1973 med kjøp av en 1923 modell Overland Wippert, som medførte 2 års hektisk arbeide i garasjen med understell, motor og hjul.

Prosjektet stoppet brått da karosseriet jeg hadde blitt lovet gikk i vasken på grunn av et dødsfall.

Det ble en enorm skuffelse, så jeg solgte hele prosjektet for en billig penge.

Hvor den er nå, vet jeg ikke!!

Så fulgte noen stille år, bortsett fra innkjøp av en Dodge 1936 modell, og Ford A 1929 modell. De ble imidlertid bare stående i garasjen urestaurert.

En dag i 1985 kom min sønn hjem med en 1957 Mercedes. Da ble det å gi han en håndsrekning, som også tente en ny gnist i meg. Jeg hadde tenkt å begynne på Dodgen, da det ble avertert en Skoda Cabriolet i Aftenposten som ga meg minner fra 40-50 årene.

Etter en telefon gjorde min sønn og jeg oss klar til å dra for å se, da mitt barnebarn sa: NEI, farfar ikke en Skoda, for da blir jeg mobbet av kameratene mine.

Det ble allikevel tur, og vi ga et skriftlig bud før hjemreisen.

Etter 14 dager ringer eieren og forteller at det er kommet et høyere tilbud enn mitt, og om jeg var interessert å by mer. Det gjorde jeg, og etter 3 ukers ventetid ringte jeg eieren, som da fortalte at en ny budrunde var i gang.

Jeg ble ergelig og ga en ny pris, og så at avgjørelsen måtte komme da, ellers var jeg ute av gamet.

Det ble tilslutt handel etter en lang samtale.



De syv månedene som nå fulgte, ble det arbeidet nesten natt og dag. Bilen ble demontert, motor banket fra hverandre med treklosser, rammen rengjort, kuplinger og ledd gått over. Nye bremses, sveising av karosseri og skjermer, lakkert og sammensatt.

Jeg var heldig at det ikke ble skilsmisse denne perioden, for kona måtte ta med seg kaffe og kaker til garasjen hver kveld for å få en prat med meg.

Bilens historie kjenner jeg lite til. Registeret forteller at det kom 3 biler av denne typen til landet. En er vraket, men det står muligens en på en låve i Fredrikstad. Bilen jeg har ble forært til en kjent idrettsmann i Oslo, hvem vet jeg ikke. Etter samtale med gamle F. E. Dahl ble bilene ikke innført av han, men av den Tsjekkiske ambassade.

Noen tekniske data:

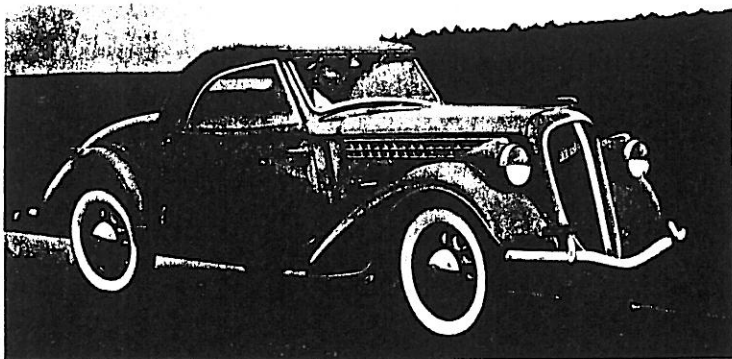
- Bilen er bygd på et sentralrør med en motor på 1100 m3 og 32 H.K.
- 4 trinns girkasse og delt bakaksel.
- Sentralsmøreanlegg
- Dekk 525 x 16"
- Topp hastighet 100 km.

Det er et ordtak som heter, "Hvorfor ha Skoda, når man kan gå da". Dette er jeg ikke enig i, for jeg er fornøyd med bilen min.

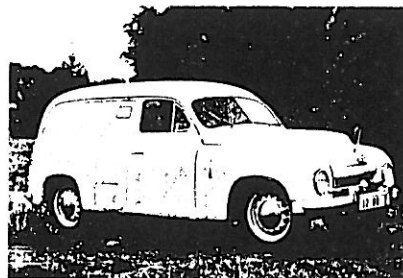
Hvis noen lurere på Dodge'n, så er den solgt, mens Forden er restaureringen påbegynnt.

Med hilsen

Hans Petter



*Skoda Popular i sin nåtta Cabriolet-form. Notera trappsteget på bakskaermen (bilen har alltså svärmorslucka) och att bakbjulen står på ett typiskt pendelaxelsätt. Foto 1938.*



*Modell 1200 i sitt kraftiga rumpbuggna leveranssedan-utförande. Bilden från år 1952. En modern pontonkaross, men fortfarande försedd med infällda körriktningspilar.*

KJENTE PERSONER  
OG BILER FRA  
DRAMMENSLØPET  
1993



## Den som stiller seg for hugg...

Av Per-Erik Carlson

Ikke mange ganger tidligere har mine meninger blitt tillagt så mye vekt som i Motorhistorikeren nr. 3 - 1993. Som svar på min leder i nr. 2, hadde både medlemmer og "øvrigheta" i LMK skrevet engasjerte og bra innlegg. Formannsvervet i klubben vår gir øyensynlig en målbar autoritet som jeg ikke skal misbruke.

Innleggene viser at våre medlemmer har både temperament og humoristisk sans, noe som redaktøren og hele leserkretsen må sette pris på. Jeg synes det er fint at det kommer frem forskjellige meninger, uansett sak. Selv om vi blir forbannet for noe, behøver vi ikke bli fornærmet på hverandre. Det er først når vi vet hva vi vil, at vi får en levende organisasjon. Ensidighet gir en form for trygghet, men også rik mulighet for stagnasjon. Som det fremgår av innleggene i nummer 3, har alle medlemmene anledning til å påvirke utviklingen innen vårt interesseområde.

Jeg ser det som en del av mine oppgaver som formann å sette i gang noen prosesser i medlemsmassen. Når jeg så stiller meg for hugg, er det godt at jeg har tjukk pels og har vært på Modum en vinternatt før.

Jeg er nok ikke så enspora "før 50-tall", US- eller GM-mann som det dere kanskje kan tro. For å gi et lite bilde av av mitt annet bil-jeg, nevner jeg følgende rørende historie: For tre år siden solgte jeg min privatimporterte Fiat 500L fra 1970 etter 20 års tjeneste. Han som kjøpte den, måtte love å ta vare på både bilen, takgrinda og papirene som fulgte den. At dette var min Fiat nummer 17 eller 18 i rekken, får bli en annen historie.

## SKILTOBLATER

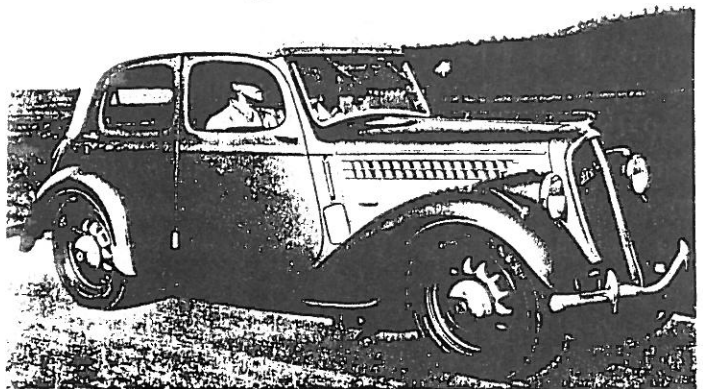
Myndighetene har ikke vært flinke nok til å informere om hensikten med de oblatene enkelte av oss har fått til gammelbilen.

Oblatene er en bekreftelse på at det ikke foreligger avskiltningsbegjæring på kjøretøyet.

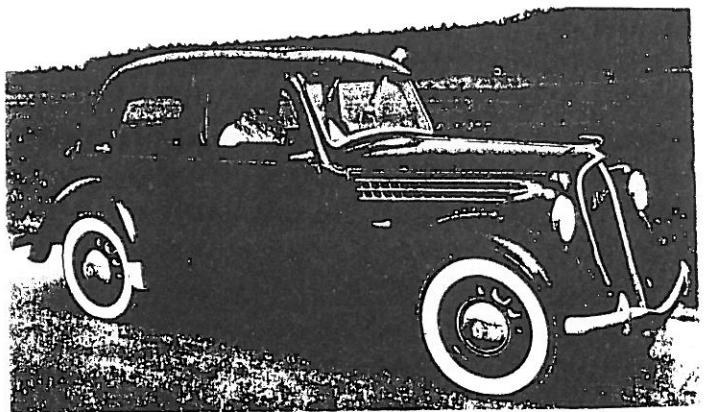
Innføringen av oblater er således et fremskritt, som vil redusere muligheten for misbruk av en-bokstavsskilt.

P-E.C.

S koda



Popular-modellen i något som väl närmast kan beskrivas som fyrdörrars cabriocoach-utförande



Skoda Popular, fyrdörrars sedan. En välbyggd bil med god finish och omtyckt även utanför bemandet. Bilden är ett fabriksfoto och visar bland annat att man vid den här tiden byggde bilarna högerstyrda för bemarknaden. Precis så som fransmännen gjorde med litet finare märken. En förklaring till detta kan tänkas vara att kontakterna mellan Frankrike och det område som nu är Tjeckoslovakien alltid har varit livliga.

SPARELAND-LOPET 1990

RESULTATLISTE

Nr	Deltager NAVN	Start NR	KJORETOY	Ars- modell
1	Svein Hansen	26	Buick Spesial	1955
2	Arnt Ivar Lunde	18	Chrysler Tour.	1928
3	Jan Helgedal	10	Trumbull	1915
4	Tormod Bjornethun	30	Morris Minor	1958
5	Tom Bryhn	4	Jeep	1942
6	Tore Odegaard	3	Nash	1929
7	Kjell Odegard	9	Plymouth	1929
8	Kjell Bonmer	24	VW Kubelwagen	1942
9	Siv Holde	15	Ford Eifel	1937
10	Per Erik Carlson	25	Chevrolet	1947
11	Børre Tandberg	38	Mercedes 170	1937
12	Finn Bryhn	6	Essex	1933
13	Pål Sandli	41	Chevrolet Corv	1957
14	Ståle Buskerud	36	Java	1955
15	Leif Pettersen	23	Studebaker	1947
16	Per Langoy	8	Ford Y	1933
17	Jan Sandholt	5	Chevrolet	1927
18	Ragnvald Odegard	11	Chevrolet	1926
19	Øyvind Viker	2	Chevrolet	1933
20	Nedre Eiker Brannkorps	13	Diamond T	1947
21	Runar Lund	40	Tempo Rapid	1961
22	Lars Petter Skau	34	Dodge	1942
23	Oddvar Fogstad	32	Triumph	1962
24	Tore Strandrud	39	Wolsely 1500	1960
25	Odd Runar Holm	21	Ford PickUp	1946
26	Knut Halvorsen	37	Puch	1957
27	Eli Lokenhagen	35	Nimbus	1948
28	Geir Themte	29	Austin Healy	1958
29	Bjorn Høivangslil	20	Austin Seven	1932
30	Hans Petter Berg	22	Skoda	1948
31	Leif Magne Nilsen	27	Rover	1952
32	Reulf Wold	28	Triumph TR2	1955
33	Bjorn Themte	1	Nash Lafayette	1934
34	Olav Bjorge	19	Plymouth	1938
35	Alf Bryhn	14	Buick	1932

DRAMMENS-LOPET 1990

RESULTATLISTE

Nr	Deltager NAVN	Start NR	KJORETOY	Ars- modell
1	Josef Helgevold	29	Cadillac	1955
2	Jan Helgedal	6	Trumbull	1915
3	Arnt Ivar Lund	35	Chrysler Tour.	1928
4	Tom Laugerud	31	Chevrolet	1956
5	Morten Sonju	18	MGA	1956
6	Oddleif Kvalseth	39	Chrysler	1928
7	Martin Fella	30	Morris Minor	1952
8	Dag-Runar Grinaker	38	Plymouth	1947
9	Ivar Busmo	22	Henkel	1957
10	Svein Keisersgård	23	Mercury	1956
11	Ottar Myhre	28	Bentley	1935
12	Svein Hansen	16	Buick	1955
13	Britt Tretterud	34	Renault	1957
14	Alf Bryhn	1	Buick 56C	1932
15	Pål Sandli	41	Chevrolet Corv	1957
16	Fridgeir Normann	27	Buick	1936
17	Roy Temte	26	Austin Healy	1958
18	Leif Petersen	17	Studebaker	1947
19	Tore Odegaard	3	Nash	1929
20	Igor Friedrich	12	Ford A	1930
21	Frode Holm	4	Willys	1957
22	Karl-Henrik Henriksen	7	Jackson	1920
23	Geir Seth	40	Royal Enfield	1953
24	Per Langoy	10	Ford Y	1933
25	Asle Wang	13	Ford A	1931
26	Erik Torrisplass	21	Puch	1962
27	Nils Petter Danielsen	5	Ford A	1931
28	Per-Erik Carlson	20	Chevrolet	1947
29	Jan Sandholt	9	Chevrolet	1927
30	Kjell Odegard	8	Plymouth	1929
31	Helge Vidar Skistad	36	Volkswagen	1951
32	Vette Skori	37	Mercedes 190SL	1956
33	Christian Christensen	15	Buick 56C	1932
34	Siv Holde	11	Ford Eifel	1937
35	Hans Petter Berg	2	Skoda	1948
36	Tom Bryhn	32	Willys Jeep	1942
37	Truls Bjerkeheim	24	Morris Minor	1958
38	Øyvind Viker	14	Chevrolet	1933

WANG, ASLE  
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:  
Motorhistorisk klubb - Drammen  
Postboks 2193 Strømsø  
3003 DRAMMEN



# MOTORHISTORIKEREN

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.