

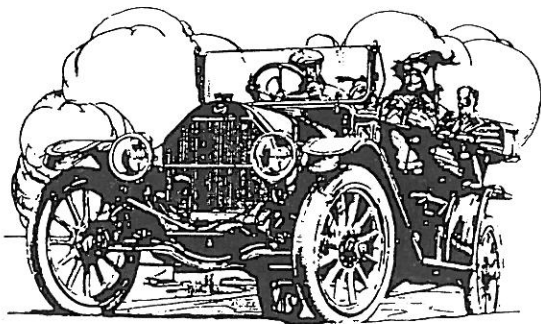
MOTORHISTORIKEREN

NR. 5 - 1993 - DESEMBER - 22. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



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 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:

- Geir Hanevold desember-93
- Ivar Engerud februar-94
- Per Langøy april-94
- Tor-Stein Hella juni-94
- Christian Christensen september-94

Forsidebilde: Chevrolet 1931 Special Sedan

Baksidebilde: Dakota

Redaktør av dette nummer har vært:
Geir Hanevold.



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
Tlf. 32 80 03 35

Sekretær:

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

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem:

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

Styremedlem:

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 fest- og turkomite:

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

Materialforvalter:

Børre Døvik
Nedre Eiker Brannstasjon, 3050 MJØNDALEN

Formannen har ordet:



Formann Per-Erik Carlson foran sin Chevrolet PV 134 Truck 1947 modell. Foto: Christer 1993.

Fotografiet som historisk dokument

Da Drammen Lastebileierforening fylte 60 år i 1990, fikk jeg i oppdrag å skrive foreningens historie. Jeg gikk til oppgaven med stor iver, fordi jeg så for meg det ferdige heftet, med fine illustrasjoner og farverike skildringer, slik en moderne historie bør være. De protokollene jeg fikk som grunnlagsmateriale, var svært utførlige, og ga et godt bilde av hva som hadde skjedd i miljøet opp gjennom årene.

En av sakene foreningen fikk gjennomført før krigen, var bygging av veibom ved planovergangen i Rødgata. Men det måtte en påkjørsel til, før NSB så behovet. Et bilde av en gammel lastebil som var påkjørt av et damplokomotiv i Rødgata, hadde beriket historien. Et slikt bilde klarte jeg ikke å fremskaffe. Slike beretninger blir morsommere lesning, hvis en kan supplere med bilder som illustrerer historien.

For å få tak i bilder, var det naturlig å søke kontakt med Drammens Museum og byens bibliotek. Gamle lastebiler er ikke et område det finnes særlig mye materiale om. Biblioteket hadde ingen ting. De bildene museet fant frem til meg, hadde håpløse tekster som: "Fra Bragernes Torv, ca. 1935." Det sto ikke et ord om at lastebilen midt på torget for eksempel var en Volvo LV.60 fra 1932, med bremses bare på bakhjulene, eller at eieren kanskje var H. Nyeng fra Flå, som var i byen for å selge ved.

Så måtte jeg rundt og lete i skuffene til de eldste medlemmene i Drammen Lastebileierforening. Her fant jeg noen bilder fra tidligere generasjoner. Felles for alle var at de manglet det som er like viktig som selve bildet, nemlig opplysninger om motivet. Ingen hadde tatt seg bryet med å skrive ned årstall, sted, hvem eller hva det var bilde av. Den interessante historien bak fotografiet gikk i graven med tidligere generasjoner.

Vi ser også i dag at enkelte av våre hobbyblader synder på dette området. De gjengir flotte firefargers bilder av kjøretøy, men billedteksten inneholder for få opplysninger om kjøretøyet eller hvem som er eier. Dette er for lettvinnt, og bidraget blir ingen berikelse for historien. Hele artikkelen blir mye mindre interessant enn hva den kunne blitt.

Om 50 år er sikkert mange av oss borte, og hvem skal da bringe vår historie videre, hvis vi ikke får skrevet noe selv? Du har sikkert liggende noen bilfotos som mangler tekst. Disse vil få større verdi for kommende slekter, hvis du setter bildene i et album og skriver noen ord om hva du vet om bilen og menneskene på bildet.



Dette bildet av en Denby har jeg fått låne av Ivar Ravnås i Prestfoss. Denby ble produsert i Detroit, Michigan, USA, i perioden 1914-1930. Bilene ble levert med forskjellige motorer, men vi antar at F-526 var utstyrt med en firesylindret Continental motor. Bilen er fra før 1921, noe en ser på radiatorkappa. Opprinnelig hadde den kompakte dekk, men like før 1930 kom det krav om at alle biler skulle ha pneumatiske dekk for å spare vegene. Denby ble importert av Bertel O. Steen og levert som 1, 2, 3, og 5 tonnere.

"Redaktøren" har ordet

Som den skarpe leser vil se er denne utgave en god mix av forskjellig stoff, som førstegangsredaktør spør man seg unektelig om hva vil være av interesse for leserene. Jeg føler egentlig at det vell av kunnskap klubbens medlemmer sitter inne med i alt for liten grad kommer andre til del. Utfordringen fra meg til fremtidige redaktører blir derfor et ønske om at vi i hver nummer alltid har en side med korte tips som for noen er kjent men for andre kan være svært verdifult. Flere medlemmer har vært flinke til å gi tekniske bidrag som ubetinget har vært godt mottat. Men hvor har det blitt av stafetten med leserenes restaureringsprosjekter?

Likeså har vi minst 250 veteranbiler i klubben som vil gi oss forsidebilder til Motorhistorikeren i overskuelig fremtid. Jeg har denne gang vært så ubesjeden at jeg har bilde av min egen Chevrolet 1931 Special Sedan på forsiden tatt på årets første snø. (kanskje siste)

Jeg ønsker alle en god mekke vinter med et felles håp om en bedre sommer neste år.

Det er fortsatt mange måneder igjen til det prosjektet du har på beddingen må stå ferdig.

Hva med å sende inn noen ord om prosjektet til avisa vår? Motorsykler og andre mekaniske maskiner er egentlig også noe flere av medlemmene samler på.....Faktisk er mopeder og motorsykler det området som virkelig er i ferd med å ta av og dette har etter min og manges mening fått en liten plass i klubben vår. Det er en trend vi bør evne å snu i det det er egentlig bare å innse at også delemarkedene gir oss pekepinn på at motorsykler og classic cars er i fremgang. Mange med meg har vel konkludert med at det ble kjørt alt for lite gammel bil i år la oss ha som nyttårslovte å luften våre gamle biler mer neste år. En riktig God Jul og et Godt Nytt Gammelbil År

GOGGO
mobil

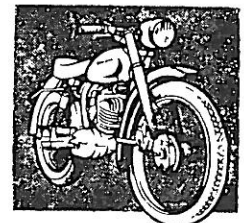
den riktige bil
den billigste bil
.. GOGGOMOBIL Pris kr. 8150,00

GENERALAGENT
BASSE HVEEM & GRORUD
LILLETORGET — OSLO

Tempo motorsykler
150 ccm kr. 2400
125 > > 1755
3S > Knallert > 1100
Uten kjøpetillatelse. .

Lillestrøm Cykkelfabrikk
E. Klisner
Solheimsgt. 5. Tlf. 1129.

EIDSVOLL



HUSQVARNA
"Silverpilen"
samt HVA mopeder



Redaktør for neste
MOTORHISTORIKER
er: Ivar Engerud
Maurrudløkka 2
3408 TRANBY
Tlf. 32 85 40 75
SEND INN STOFF FØR
10. JANUAR 1994.



JAWA/CZ MOTORSYKLER

Sett og Hørt .

En herværende Askerbøring efterhvert antatt godseier på Lierskogen kommer muligens på veien med sin førkrigs SS til våren 19XX. Bilen har hatt en trang fødsel men kan nå boltre seg i en nyoppusset ballsal. Godseier Loen sier i en kommentar at det kashmir beklede rullebrettet ikke er kommet ennå så det kan bli forsinkelser.

Alf er nå også antatt som Buik konsulent men har tidligere uttalt at 1932 Buik ikke vil delta i bensinspareløpet Gniern. Han står nå i fare for også nå å bli tatt for doping pga. for høy iblanding av parafin.

Redaktøren er blitt nostalgisk og har gjenervrevet sin første Jawa motorsykkel som antagelig kommer på veien til Våren. Han har et berettiget håp om å få en bedre løpsplassering da deltagerantallet i denne Fiva klassen er lavt.

Ubekreftede rykter fra Hurumlandet sier at Greenpeace har observert blå tåke eller røyk ved et par anledninger. En mørk blå Chevrolet 1934 modell har vært observert i området på samme tid.

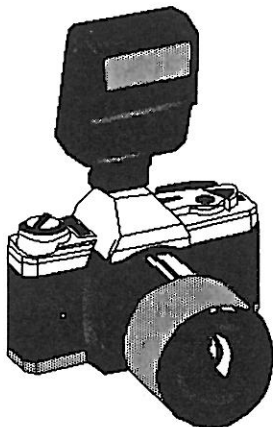
Det ryktes at prøvehopper Gunnar Kjemperud har lagt seg i tørrtrening med tanke på å møte vinterens strabaser i Vikersundbakken. Der siges at innsatsen er upåklagelig men evnen er meget redusert med årene. Det fremre tyngdepunkt har forandret seg .

Nå som råkjøring på løp er blitt et problem for folk å fe bør klubben kanskje gå til innkjøp av radarkontroll materiell,, noe må vi få brukt alle penga til? Det er viktig å verne lokalmiljøet.

Redaktøren vil gjerne at du sender inn litt stoff til neste avis.

Det kan tenkes at din historie er den alle går og venter på.

Bildet til høyre er lånt fra en annen redaksjon.



Du har sikkert mange fine bilder som bør frem i lyset.
Send de inn til Motorhistorikeren.



Så lettvinnt, så vel-smakende, så billig.
Jo, BJELLANDS
HERMETIKK er den
ideelle turproviant.
Nyt godt av Bjellands

Bjellands
HERMETIKK

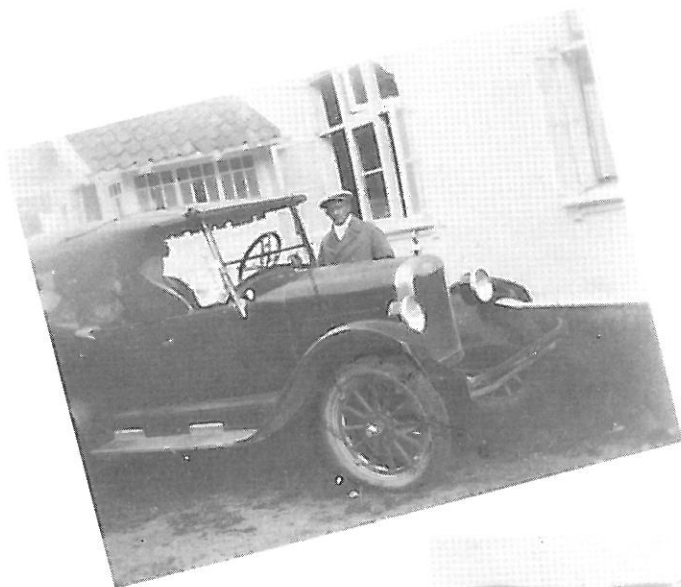


BILFINANSIERING ANNO 1925.

Av Geir Hanevold

I forbindelse med opprydding i min bestefars dødsbo kom det for dagen et interessant stykke papir. Som den skarpe leser ved selvsyn kan se er dette min bestefars og hans brors kjøpskontrakt på en 1925 modell Chevrolet Touring kjøpt i Drammen for Kr 5425. Det første avdrag var på hele 2170 kr som nok var et tøft løft for på den tid to ungarer.

Årsaken til at kontrakten fortsatt eksisterer var nok det uslettelige inntrykk dette innhog i lommeboka gav. Til alt overmål forlangte Drammen Autogarage hele 542.5 kr betalt hver tredje måned fra disse to utenbys kara som atpåtill var innflyttere til Asker fra Odalen. Da de ankom Asker var dette på en Indien motorsykkel dog ikke uten egenkapital. I disse hårde tider livnærte brødrene seg som byggmestere og "illegal" drosjekjøring på si. På den tid het dette bilskyss med privatbil. For ikke å falle helt i unåde hos Askers befolkning og fra lokale drosjer var det dengang akseptert at disse "privat" skyss bilene fikk lov å stille seg opp i god avstand fra lokale drosjer. For å tilby skyss også vinterstid laget disse kreative brødre en vintertopp som sees på vedlagte bilde. Til forveksling ser det ut som en lukket bil men det er det ikke. Bilen ble senere bytte ut mot en 1930 modell innelukket Buik så uten suksess kan disse to brødre ikke ha vært.





Kontrakt om kjøp paa avbetaling.

Undertegnede Drammens Autogarage A/S
(sælgerens navn)
 og Bygmesterne Marcus og Thorleif Solberg, Asker.
(kjøperens navn)

har avsluttet følgende kontrakt:

1. Drammens Autogarage A/S

sælger paa avbetaling til Brødr. Solberg

1 Chevrolet Touring

for en samlet kjøpesum (avbetalingspris) av kr. 5425.-

Tingen(e)s pris ved kontant kjøp er kr. 5425.-

De(n) overleveres til kjøperen den 30 September 1925

2. Avbetalingsprisen betales i avdrag. Første avdrag utgjør kr. 2170.-

som erlægges den 30 september 1925 ; hvert av de følgende avdrag

utgjør kr. 542.50 , som ukrøvet erlægges til sælgeren hver 3. de. mnd.

første gang den 30 December 1925

3. Sælgeren beholder eiendomsretten til tingen(e) indtil alle avdrag er betalt.

4. Kjøperen bærer ansvaret for enhver beskadigelse av tingen(e) indtil alle avdrag er betalt.

5. Tingen(e) maa ikke selges, pantsættes, utleies eller utlaanes uten sælgerens samtykke. Sker dette, gjør kjøperen sig skyldig i strafbart forhold.

6. Undlater kjøperen at betale, hvad han skylder, kan sælgeren ta tingen(e) tilbake eller forlange betaling av de gjenstaaende avdrag,

hvis kjøperen i fjorten dage har skyldt og fremdeles skylder et avdrag¹⁾

hvis kjøperen i fjorten dage har skyldt og fremdeles skylder enten det sidste avdrag eller mindst andre avdrag²⁾.

7. Vil sælgeren i henhold til punkt 6 ta tingen(e) tilbake, kan han gjøre det overensstemmende med reglerne i lov om kjøp paa avbetaling av 21. juli 1916 §§ 11—13 uten søksmaal og dom.

8. Vil sælgeren i henhold til punkt 6 forlange betaling av de gjenstaaende avdrag, blir hans resttilkommende at beregne overensstemmende med lov om kjøp paa avbetaling av 21. juli 1916 § 4.

9. Forøvrig kommer bestemmelsene i lov om kjøp paa avbetaling av 21. juli 1916 til anvendelse.

Bilen skal være brand ansvar og kaskoforsikret i "DOVRE" og kjøperen plikter, at holde disse policer i orden indtil samtlige avdrag er betalt og sælgeren har adgang til med ret til reficision hos kjøperen at sørge for at dette skjer. Kjøperen erklærer herved at besitte den i kontrakten nevnte bil på. på vegne av Realbanken som panthaver og erklærer at avdrag vil bli betalt til Realbanken direkte.



Drammen den 30 September 1925

Drammens Autogarage A/S

Om handteint

¹⁾ Kjøperen har skyldt og fremdeles skylder mindst en tiendedel av avbetalingsprisen. Er hvert avdrag mindre, overstrykes dette led.

²⁾ Gjælder hvis hvert avdrag utgjør mindre end en tiendedel av avbetalingsprisen. Der maa i dette tilfælde skyldes saa mange avdrag, at deres sum tilsammen utgjør mindst en tyvendel av avbetalingsprisen. Er hvert avdrag større end en tiendedel av avbetalingsprisen, overstrykes dette led.

³⁾ Her indtages særlige bestemmelser om at kjøperen skal holde tingen forsikret eller at han skal melde flytning o. s. v. Der maa dog ikke avtales aabenbart urimelige retsfølger av at han undlater at opfylde slike forpligtelser. Isaaftald er nemlig avtalen ugyldig, se lov av 21. juli 1916 § 2, 2det led. (Lov om kjøp paa avbetaling, utgit med anmerkninger og henvisninger av Nicolai L. Bugge, sekretær i Justisdepartementet. Pris kr. 1.00. J. W. Cappelens forlag).

BENSIN + PARAFIN ELLER BLYFRI BENSIN ?

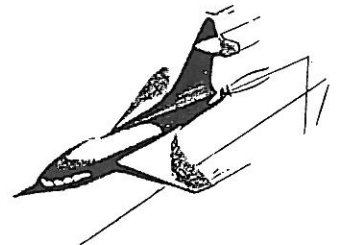
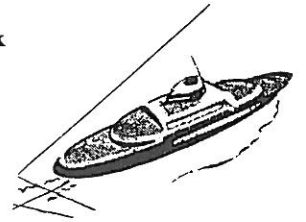
Av Geir Hanevold

Bruk av parafin og blyfri bensin i våre gamle biler er et stadig tilbakevendende tema. Nordjydsk Vintage Klubb har i sitt juni/juli nummer en rekke artikler om emnet. I det etterfølgende vil jeg gjengi noen av punktene, blant annet etter klubbens korespondanse med HAAHR bezin,Q8 og Shell. Det første spørsmålet går på om det er tilrådelig å blande inn parafin i bensinen for å senke oktantallet. Konklusjonen er at dette ikke anbefales pga. vesentlig fare for avkoksning i motorens forbrenningskammer og eksosystem. Forbrenningskammerets selvrensningseffekt som følge av lavere forbrenningstemperatur på parafinen er årsaken. Teoretisk kan man si jo lavere kompresjon motoren har jo mer soting. Riktignok vil motoren sansynligvis gå "bløtere" men på sikt kan det oppstå koksing på ventilene med derav fare for brente og utette ventiler. Av egen erfaring har jeg under bensinkrisen for noen år siden kjørt Rover 1952 modell på 15% parafin. Resultatet var to brente eksosventiler. Om dette skyldes generell slitasje eller parafinen er jeg usikker på men det var varmesprekker i ventilen med derav ujevn gange. Koks kan ha ført til redusert kjøling av ventilen med sprekker som resultat. Rovermotoren kan gå på 93 oktan selv om den har en relativt høyere kompresjon i forhold til de fleste veteranbilmotorer. Det er vanskelig å trekke noen bastant konklusjon. Men jeg antar at allerede noe reduserte ventiler fikk nådestøtet av dette eksperimentet. Delekostanden var 1600 kr med pakninger og bensinbesparelsen var 300 kr.....Arbeidet tok 1 dag + 8 uker venting på deler fra England.

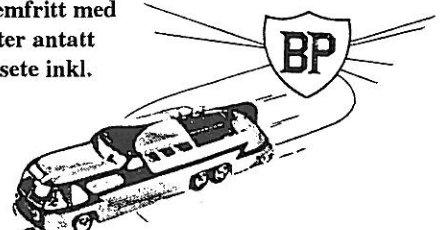
Noen store mengder sot ble imidlertid ikke observert.....! Under kjøring på varme sommerdager har flere av klubbens medlemmer god erfaring med iblanding av parafin for å redusere faren for koking i bensinsystemet med etterfølgende motorstopp. Utifra artiklene fra Danmark kan det se ut til at eventuelle problemer man kan regne med å få nok har nær sammenheng med den aktuelle motorkonstruksjon, slitasjeforhold, og ikke minst hvorledes den er justert. Våre gamle bilers forgassere og plassering av bensinrør i kopper og bensinpumpens konstruksjon absorberer mye varme i forhold til mer moderne konstruksjoner. Med dagens høye oktantal er da også ekstra fordampning/koking av bensinen meget sansynlig. Forbrenningsteknisk hevdes det fra nevnte ojeselskaper jo høyere oktan jo renere forbrenning. Imidlertid sies det intet om det som kan antas å være et problem for oss nemlig at bensin/luft blandingens temperatur idet den suges inn motoren allerede har en så høy temperatur at det kan være en fare for ujevn gange som følge av nærmest selvantennning under kompresjonsslaget. For egen del har jeg gjort noen enkle modifikasjoner. En isolasjons pakning i bakelitt på 5 mm mellom forgasser og eksos/innsugningsmanifold og en fleksibel slange på yttesiden av bensinrøret. Etter dette har mine tendenser til startproblemer på enkelte ekstremt varme sommerdager blitt borte. På senere Chevrolet var det svært vanlig med et varmeskjold i metall mellom forgasser og manifold. Ved senere reprasjoner er dette fjernet og var heller ikke nødvendig i 30-40 åra i Norge pga. tilgjengelig lavoktan bensin. Det er kanskje nå på tide å sjekke om din bil faktisk skulle hatt denne detaljen montert?

Jeg har selv i den senere tid observert nødvendigheten av å oftere justere ventilene på min Chevy selv om jeg kjører på blyet bensin. I de danske artiklene kommer det klart frem at blytilsetningene i senere år er halvert i forhold til tidligere .

Dette med smøring bringer oss over på problematikken bly eller ikke bly. Formålet med blyet er som kjent både å smøre ventiler og ventilseter samt redusere faren for banking eller tikking i motoren ved belastning. Tester av antatt utsatte/svake motorer konkluderte med at en nedsettelse fra tidligere 0,11 gram/l bly til 0,05 gram/l bly ikke ga noen merkbare negative effekter i forhold til beskyttelse av ventiler og ventilseter eller andre forhold. Man kan bare gjette at det er lite sansynlig at tester på veteranbilmotorer var en del av dette. Imidlertid har den overveiende andel veteranbiler ikke hardmetall ventilseter noe som fører til en større materialvandring/slitasje når blytilsetningen er liten. Videre er våre motorer lavkomprimerte noe som skulle tilsi at tikking/banking ikke burde være noe problem i de eldste veteranbilene med kompresjon på 5:1 - 7:1. Disse motorene burde da teoretisk gå greit på blyfritt . For Chevroletenes vedkommende er det stadig mer vanlig i USA å ettermontere slike ventilseter for da å kunne kjøre problemfritt med blyfritt. Der er landeveiskjøring over lengre distanser og jevnt høye hastigheter antatt vanligere enn her i Norge. Prisen for hardmetall ventilseter er ca 500 pr ventilsete inkl. arbeid og deler.



NORSK BRÆNDELJE A/S



Den danske artikkelen sier i en bisetning at litt 2-takts olje vil smøre motoren og forbrenningsteknisk ikke gir noen problemer. Kanskje er det så enkelt at våre motorer når de blir overhaldt med aluminiumsstempler og super toleranser ikke lenger avgir litt olje fra bunnpanna for smøring av ventiler og ventilerter?

Svaret er kanskje blyfritt med litt totaktsolje.....men hvor mye olje. Svært få vil vel kjøre rundt med en bil som ryker som en totakter? Det finnes flere leverandører som tilbyr forskjellige tilsetningsstoffer men bensinleverandørene har liten tro på dette. Personlig ser jeg på det som en ren utgift som ikke løser de fundamentale problemstillinger. Som kjent er det fristende å helle på noe kostbart lurium som skal være en kvikk fix men hvor mange er det som konsekvent kjører på den type tilsetninger ?

Du er sikkert ikke mye klokere nå men utfordringen blir til syvende og sist... ta sjansen? Heldigvis er det ikke våre bruksbiler det gjelder som må være operatave til enhver tid. Noen og en hver får ta frem kalkulatoren å se på besparelser og utgifter.

GARASJE TIPS.

Av Geir Hanevold

Forniklede deler.

Dersom du ønsker å bevare kromen på bilen din og basemetallet er stål ta da en klut med Owatrol for metall og stryk det rikelig på. Vent ca. 15 min og tørk det av . Pga. sin penetrerende virkning blir porene i kromen forseilet og levetiden på belegget økes vesentlig. Dersom du gjør dette også på nykrommede deler kan du glede deg over økt levetid på kromen. Årsaken til anbefalingen er at de fleste forniklingsverksteder ikke lenger legger kopper på stålet for å hindre 'batteri' effekt mellom jernet og kromen. Det er mulig å få kopper på i dag også men det koster ekstra.

Kjøre med lys?

Efter gjentatte ganger å ha brent dynamoen på min Chevy under kjøring med lys har jeg nå funnet den endelige løsningen på problemet. Jeg har bygd inn en WV 6 volt 45 Amp. dynamo inn i huset på Chevyydynamoen ! Bortsett fra en ekstra ledning som diskret kommer frem på dynamoens underside ser det helt orginalt ut. På grunn av folkevogn dynamoens lille diameter går hele dynamoen inn i huset på Chevyydynamoen efter fjerning av all innmat. En stor del av Chevyyhuset som vender inn mot motorblokka er fjernet for å skape tistrekkelig utlufting for den nye innmaten. Remhjulets diameter er også redusert pga Chevyens topp turtall på 2600 rpm og 300 rpm tomgangsturtall. Spenningsregulatorens innslags spenning er tilpasset chevyens turtall. Den gamle Chevy regulatoren er fortsatt der som en blindgjenger og kabeltilslutnings terminal. Den ny regulatoren er gjemt i rammevangen i motorrummet.

Utløserlager i grafitt?

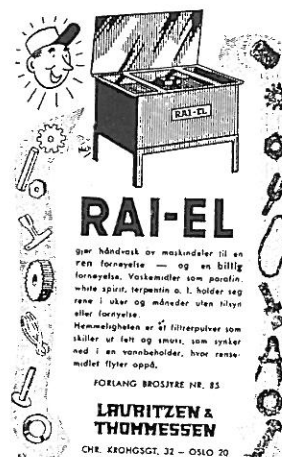
Ved en tilfaldighet oppdaget jeg at Clutch utløserlager fra Ford Cortina/Escort efter en enkel dreie operasjon kan brukes også på chevy. I tillegg til en egenprodusert distansering har jeg nå kjørt 550 mil uten problemer. Imidlertid forutsettes at clutch arm og hylsa på clutchen er sentrert og ikke har vært utsatt for skade eller unormal slitasje.

Membran til bensinpumpa?

Tilfaldighetene tilsa også at membranen fra Ford Escor/Cortina også passer rett inn i hulla på Chevroletens bensinpumpe. Armen byttes med den originale Chevy armen.

Halogen hovedlys for 6 volt.

I USA er det nå tilgjengelig 6 volt halogenpærer og konverterings hylse for montering i våre gamle hovedlykter og reflektorer. Bedre lys er resultatet. Pris pr pære 15 dollar. Pris komplett adapter kit 60 dollar.



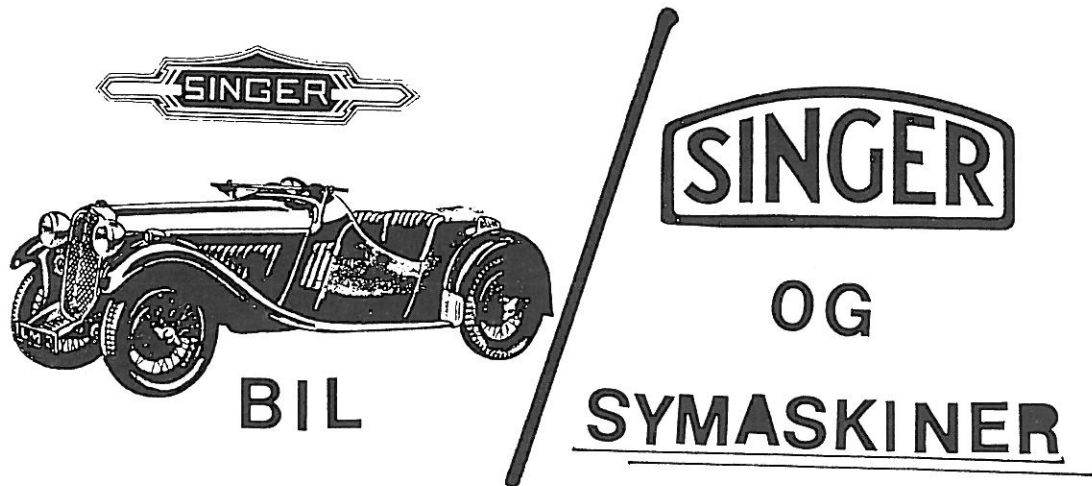
HÅNDLYKTEN FOR BILISTER

med et klart og skarpt lys og et stort varig batteri — av det anerkjente fabrikkat

HELLESEN'S



Brug aldrig en fil uden håndtag!



Kommentar til SAGAEN om SINGER i forje nr v/ Frode Holm.

I Motorhistorikeren nr : 4 Sept 93 , skrev Per Langøy Sagaen om Singer .Historien var meget fin , men til slutt skriver han ,

Jeg siterer :

for dere som savner et avsnitt om Symaskiner. Singer Motor har ingen sammenheng med symaskiner , bare så det er sagt en gang for alle .

Det er nok riktig det Per , men dette setter meg på en meget spesiell historie som sikkert mange i klubben husker .

Det var i klubbens spede barndom og Affen vår tidligere formann Alf Bryn,s ville ferd etter å få seg en åpen bil . Han hadde da såvitt begynt kariæren med sin lokkede Plymouth 1934 mod .

En dag går han til innkjøp av et fint restaurerings objekt av en 2 seters åpen sportsbil av merket SINGER . Bilen var meget fin,men Affen fikk liksom ikke begynt på denne . Den bare sto liksom der noen måneder .

Efter hvert gikk det opp for oss gutta hva som var problemet. Da Affen skulle bestige kjøretøyet måtte hans smidige kropp , glide ned i de små setene , åndelig var han på plass . Så begynte problemet .

Bilen var så trang at når eiren hadde bestiget kjøretøyet og funnet seg vel tilrette ble magen på føreren kilt under rattet .

Dette medførte at det ble stor slitasje på klesplaggene når bilen skulle manøvreres , samt at herren måtte ha store skohorn , samt hjelp til å komme ut av doningen igjen . Det ble reist forslag å montere talje i taket i garasjen .

Jeg arbeidet den gang hos Skraphandler Evensen i Drammen . Det var den gang mangt og meget å finne i skrapet . Plutselig en dag dukket det opp en gammel velbrukt,men komp Singer symaskin og jeg tenkte mitt , at denne måtte settes til side. Det falt seg slik at vår tidligere Politimann Arild Karlsen kom innom en dag og da ble vi enige om at nå var tiden inne for å legge ei blemme på Affen . Han var jo så voldsom til å mobbe oss ander forsvarsløse så nå hadde vi virkelig sjansens .



Maskinen ble så fraktet opp til Arilds residens på Lierskogen og Møysommerlig pakket etter alle kunstens regler . Det ble også lagt ved dertil egnet følgebrev , alt anonymt. Påenget var jo at ikke Affen skulle vite hvem som hadde sendt dette .

Så var kollien ferdig , men å sende den fra Drammen til Spikkestad var alt for gjenomsiktig . Vi ble enige om at Arild skulle ta denne med seg til Oslo ved en senere anledning å sende den derfra . Kollien veide vel en 20 - 25 Kg , så den måtte gå med godsroute. Et anonymt følgebrev ble lagt med en dertil ukjent avsenderadresse .

Så kom det melding til Affen at der var kommet en kolli med motordeler som måtte avhentes.

Nyskjerrig som han var og i god tro så hentet Affen kollien og alt ble stille, meget stille .

Så var det bare å vente på reaksjoner fra Affen . Jeg og Arild ventet og ventet , men Affen var tett som ei potte, det var ingen som skulle få vite at han var gått i baret. Jeg prøvde flere ganger å finte Affen på om der hadde skjedd noe nytt , men nei . Det skjedde liksom ikke noe på Bitehagen for tiden . Alt var stille.

Affen var og ble tett som ei potte .

Tiden gikk og alt roet seg , Affen hadde fremdeles ikke lagt frem blemma om mottak av reservemotor til Singeren , men hadde nok såne tanker om hvor den kom fra.

Vi kunne jo heller ikke røpe ess.

Det var vel gått 10-12 månd og alt hadde lagt seg . Plutselig en dag svingte Kjøpmandsbilen inn på tomta til Evensen. Han spurte etter Frode Holm , ja det var nå meg . Han hadde en kasse med morrisdeler som skulle leveres . Jeg kunne ikke forstå dette og avsenderadressen var ukjent . Hadde ingen aning om å koble dette da . I og med jeg ikke viste , måtte jeg jo kvittere for kassen samt betale et fraktgebyr på kr 120,00. Jeg gikk nyskjerrig resten av dagen , men så var arbeidsdagen slutt og kassen måtte åpnes .

Det var en skikkelig solid trekasse så her måtte hammer og kubein til .

Efter mye strev hadde jeg fått åpnet kassen og gjett om en som fikk lang nese .

Om ikke dem hadde fått hørt noen nye gøoser i St.halvardsgt på lenge , så fikk de høre det da .

Denne gangen var det Affen som hadde fått tatt rotta på meg .

I ettertid har jeg og Affen sluttet fred .

Vi begynner jo å bli gamle , vet dere.

Hvertfald han ..

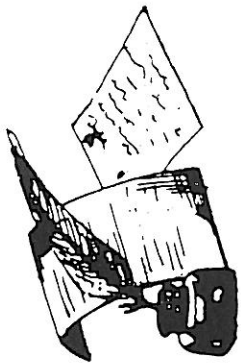
Med Hilsen :

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	120 kr
Shipnål	20 kr
Kilostremerke 1 stk.	10 kr
Kilostremerke 3 stk.	25 kr
T-Skjorte MHK	35 kr
Jakkemerke	26 kr
Vimpel	40 kr
Jubilæumsbok 15 år	40 kr
Vimpel m. stang	90 kr

Kontakt Gunnolf Larsen
TLF 03 878653 eller kasserer.
Prisene gjelder så langt lageret
rekker.

Styret.



FRA STYRETS PROTOKOLLER---

Det hadde kommet fra Teknisk Komite at klubben nå har 125 kjøretøyer forsinkret i LMK.

Formannen leste brev fra Svein Erik Bjørnerud i LMK som hadde deltatt på Krøderløpet, og syntes dette var et veldig fint løp.

Det hadde også kommet brev fra Liker A-Ford Klubb, som ønsket samarbeid med MHK ved det neste Etkermarkedet. Dette ble diskutert, og man kom frem til at det skal behandles på neste medlemsmøte, når styret har vært i kontakt med klubben og vet hva samarbeidet går ut på.

Det var tid for medlemmenes 10-minutter.

Det kom ønske om at klubben skal kjøpe inn spesialverktøy, som medlemmene kan låne. Det ble en diskusjon, og det ble bestemt at styret skal ta dette opp på neste styremøte.

Det kom en invitasjon fra ACDC Modum til deres St. Hans Treff, hvor MHK kunne få egen stand.

Tilslutt orienterte Tore Ødegaard om Unionprosjektet.

Møtet ble hevet kl. 22.00.

Sokr.

MEDELSMØTE 2.9.93

Formannen ønsket velkommen til møtet hvor ca. 50 medlemmer hadde møtt frem. Det var ingen nye på møtet.

Det ble informert om at det førstkomende søndag vil være "Åpen Dag" i Drammens Museum. Det var ønske om at 5-6 biler kunne stille her.

Formannen fortalte fra Lillehammerløpet, som han hadde vært med i.

Tore Ødegaard fortalte om International Dag som var den 7 juni, hvor klubben hadde stilt med 17 biler.

Alf Bryhn fortalte om Danmarkssturen og løpet der.

Det var tid for kaffe pause med loddssalg.

Etterpå kunne Erik Holde fortelle om en videofilm fra Krøderløpet, som medlemmene kunne få kjøpe.

Arild Dorholt delte ut plaketter fra Drammensløpet.

Så var det loddtrekning.

Det kom forslag om at Drammensløpet kan kombineres med loppemarked.

Det var tid for medlemmenes 10-minutter.

Tilslutt ble det en diskusjon om hvordan klubben kan få mer mediadekning på sine arrangementer.

Møtet ble hevet kl. 21.40.

Sokr.

GENERALFORSAMLING 7.10.93

Formannen ønsket velkommen til generalforsamlingen hvor ca. 50 medlemmer hadde møtt frem.

Tor-Stein Hella ble valgt til møtedirigent.

Arsberetningen ble lest av formannen. Merknader til Arsberetningen:

1) Det ble på medlemsmøte 4.2.93 vedtatt med 40 mot 4 stemmer, at klubben skulle stemme for at LMK skal bruke kr. 250.000,- til Veimuseet på Lillehammer.

2) Det var også ønskelig at Arsberetningen inneholdt noen ord om Barnefestivalen, hvor MHK stilte med 17 biler på International Dag 7. juni.

3) Det burde også vært skrevet om at MHK nesten hele året har vært i forhandlinger om lokaler å Unionsenteret.

4) Drammen Museum hadde "Åpen Dag" 5. september. Klubben stilte med 3 biler. Regnskapet ble lest av kassereren. Det kom frem at det var noen utestående penger fra Hallingdalklubben, men regning blir sendt omgående.

Det ble etterlyst en oversikt over klubbens eiendeler som ligger på brannstasjonen i Mjøndalen. Denne vil komme i neste avis.

Det kom et ønske om at ingen komiteer skal skiftes ut helt, det bør være igjen noen fra året før som kan hjelpe de nye.

Kontingenten ble fastsatt til fortsatt å være kr. 150,-.

Valg:

Formann : Per-Erik Carlson
Nestformann : Tore Ødegaard
Sekretær : Svein Hansen
Kasserer : Tom Becker
Styremedlem I : Nils Petter Danielsen
Styremedlem II : Arild Dorholt

Redaksjonsmedarbeider
Motorhistorikeren

Teknisk Komite

: Asle Wang
: Fridgeir Normann
: Ragnvald Ødegaard
: Tor-Stein Hella

Arrangementskomite

: Jan Hegman
: Kjeil Ødegaard

Løpskomite

: Arild Dorholt
: Tore Gustavsen
: Helge Vidar Skistad
: Leif Magne Nielsen

Festkomite

: Tore Fridheim
: Øivind Vikør
: Hans Petter Berg
: Cecilie Olsen

Materialforvalter

: Børre Døviken

Revisor

: Thoralf B. Andersen
: Per Løken

Valgkomite

: Cecilie Olsen
: Alf Bryhn
: Asle Wang

Etter valget var det kaffe pause, og så ble det holdt vanlig møte. Bjørn Theme fortalte om en tur som er planlagt til marknaden i Henning den 12-14. november. Påmeldingsliste ble sendt rundt. Formannen fortalte om marked på Gjøvik 6. november.



Motorhistorisk Klubb - Drammen



Motorhistorisk Klubb - Drammen

- Styremøter** : Det har vært ialt 10 styremøter dette året.
- Medlemsmøter** : Det har vært ialt 10 medlemsmøter, generalforsamlingen inkludert.
- Faste innslag på møtene har vært:**
- orientering v/ formannen
 - medlemmenes 10-minutter
 - kaffe pause
 - utlodning
 - hyggelig samtale
- Innhold på klubbmøtene :**
- Novembermøtet** : Ingen spesiell underholdning, men det ble snakket om forskjellige aktiviteter klubben kan arrangere.
- Desembermøtet** : Fritz Schandy var invitert, og han viste lysbilder og holdt foredrag om gamle Drammen. Tor-Stein Hella hadde også en del lysbilder å vise, og til slutt viste Christian Christensen lysbilder fra Carlisle og Hershey.
- Januarmøtet** : Ingen spesiell underholdning, men det ble snakket om sommerens løp, og det ble holdt avstemning om Krødertrøffet.
- Februarmøtet** : Ingen spesiell underholdning, men det ble pratet om Veimuseet på Lillehammer, løp og tur til Ørebro.
- Marsmøtet** : Spesielt invitert var Tor Adler Knutsen, som viste lysbilder og holdt foredrag fra gamle dager.
- Aprilmøtet** : Tor-Stein Hella viste lysbilder og fortalte om klargjøring av bilen før sesongen.
- Maimøtet** : Ingen spesiell underholdning, men det ble snakket om forskjellige arrangementer utover sommeren, som klubben skulle være med på.
- Junimøtet** : Ingen spesiell underholdning, men sommerens løp og 30-års regelen ble diskutert.
- Septembermøtet** : Formannen fortalte fra Lillehammerløpet, og Alf Bryhn fortalte om jubileumsløpet i Danmark.
- Andre møter** : Lørdag 6. februar deltok Tore Ødegaard og Alf Bryhn på landsrådsmøtet i LMK i Oslo.
- Løp** : Lørdag 22. mai gikk Sparelandløpet av stabelen. Vinner ble Svein Hansen med Buick Special 1955 modell. Drammensløpet ble arrangert lørdag 26 juni. Vinner ble Josef Helgevold med Cadillac 1958 modell. Lørdag 28. august ble Krøderløpet kjørt. Vinner ble Per Langøy med Ford Y 1933 modell.
- Arsfesten** : Arrangementet ble holdt på Ballklubbhuset på Øren, lørdag 27. februar.
- Klubbavis** : Vinner av årspokalen i fjor var Erik Holde.
- Klubbavis** : Fem nummer av Motorhistorikeren er utgitt i perioden, og fem redaktører har gitt ut hvert sitt nummer. Disse har vært: Asle Wang, Jan Haakon Shetelig, Christian Christensen, Knut Bjørhuus og Kjell Ødegaard.
- Klubbavis** : Øivind Langeland
Alf Bryhn
- Turer** : Det ble søndag 13. juni arrangert Picnic-tur til Jerdaltangen.
- Vår- og høst-sjekk** : Vårsjekken ble avholdt den 11. mai på NAF Testestasjon. Høstsjekken ble droppet i år på grunn av liten interesse blandt medlemmene.

Mjøndalen 4. oktober 1993
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
for styret

Cecilie Olsen

Cecilie Olsen, sekretær.

LØPSESONGEN 93.

Av Magne Nilsen.

Sparelandløpet.

Løpseongen 93 startet for mange med Sparelandløpet. En rundtur i fagre eikerbygder og i strålende vær. Postene var som vanlig av variert type noe deltagerene satte pris på.

Norgesløpet.

Noen deltagere fr MHK Drammen haddde funnet veien dit. Totalt hele 160 kjøretøyer startet på den 10 mil lange løypa. En av postene var blant annet lagt til Vikingeskippet og på en av kjøreetappene mellom postene var det en uformell radarkontroll. Det oppsatte skiltet på max 30 km/t ble for noen av deltagerene betydelig overskredet. Høyeste målte hastighet var 88 km/t. At dette ikke var en reel kontroll kan vedkommende være glad for. En sving innom Klevfoss Industrimuseum og Myklegård Gjessiveri for lunch ble det også tid til. Et vel gjennomført løp med god flyt ved enkelt postene.

Drammensløpet.

For undertegnede ble dette tradisjonsrike løpet en kort gjesteopptreden. Et bra løp som for mitt vedkommende ble avslutte på lastepanet av en Falken redningsbil med dertil hørende Rover hjertestans.

Jubileumsløp i Danmark.

Med godt mot startet Alf. Bryn, Hans P Berg, Svein Hansen, Fogstad og undertegnede fra Larvik med båt. Denne kombinerte ferien og løpsturen som varte i ca. 1 uke gikk rundt i Aalborg traktene. Starten var på Aalborg veddeløpsbane og den 10 mil lange løypa gikk i samme område etter gamle invasjonkart fra 1940. Sporhundene fra Norge la seg på hjul etter lokalbefolkningen i håp om å oppnå premie. Den etterfølgende premieutdeling vist at her var danskene overlegne. Alf overakte en gave fra klubben. Hjemreisen gikk etter forholdene bra med noe småproblemer under veis.

Krødertreffen.

Også dette løpet gikk i strålende vær med 5 poster og god stemning. 35 biler deltok.

Sandvigen Sundvollen.

Et lite antall MHK'ere, kjørte dette løpet som tradisjon tro vel er det største i Norge. Ti mil i strålende vær blandt ca 200 gammelbilentusiaster og som vanlig vel gjennomført.

På veine av alle deltagere i forskjellige løp vil jeg få takke løpskomiteen for fine poster og all innsats i 1993. Vi ser frem til nye dyster og godt kameratskap i 1994.

Magne N.

Ekebergmarkedet.

Også denne høsten hadde Norsk Veteranvognklubb værgudene med seg. Trenden over mot mer motorsyssel, Classic cars og rariteter fortsetter. Red. støvsuget hele feltet på 5 timer og fikk tak i det meste inkl. en ny 4W Drive fjernstyrt bil til 300 kr. (til guttungen....). Hele tilhengerlaster med deler var slept med og en og annen MHK er var også representert. Vedlagt et stemningsbilde rett før lunc tatt av MHK'er Cristensen på standen over gjerdet.

Red.





KRØDER-LØPET 1993

RESULTATLISTE

Nr	Deltager NAVN	Start NR	KJØRETØY	Ars- modell
1	Per Langøy	12	Ford Y	1933
2	Gunnar Kjemperud	21	Pobeda	1955
3	Svein Hansen	28	Buick	1955
4	Rune Kolberg	35	Volvo	1961
5	Svein Erik Bjørnerud	13	Morgan	1938
6	Nedre Eiker Brannvesen	3	Diamond T	1947
7	Britt Tretterud	31	Renault	1957
8	Svein Nyhus	22	Chevrolet 6400	1951
9	Thorleif Brøto	24	Mercedes	1952
10	Leif Magne Nilssen	5	Volvo PV	1959
11	Kristian Høre	9	Dodge	1928
12	Harald Feragen	25	Ariel	1929
13	Kjell Ødegaard	7	Plymouth	1929
14	Øyvind Vikar	20	Mercedes	1958
15	Tor Stein Hella	8	Chevrolet	1934
16	Dag Runar Grinaker	34	Plymouth	1947
17	Hermod Botolfs	33	Mercedes	1960
18	Hans Petter Berg	19	Skoda	1948
19	Kåre Kjemperud	29	VW	1962
20	Josef Helgevold	4	Cadillac	1955
21	Siv Holde	14	Ford Eifel	1937
22	May Haugan	10	Ford A	1931
23	Raymond Larsen	2	Willis	1942
24	Arne Willy Hansen	6	Ford T	1926
25	Oddvar Fogstad	30	Triumph	1962
26	Helge Vidar Skistad	1	VW	1951
27	Tom Bryhn	26	BSA	1943
28	Nils Ivar Bråten	32	Nimbus	1948
29	Bjørn Themte	11	Austin Healy	1958
30	Olav Kolbræk	27	Moskwits	1955
31	Frode Holm	17	Willis	1957
32	Fridgeir Normann	15	Buick	1936
33	Magne B. Henriksen	16	Henkel	1956
34	Leif Petersen	23	Studebaker	1947



skjønnhetsdronningen i europeisk bilproduksjon.
Plass for 6 personer. Leveres nå ytterligere
forsterket for norske veier.

Pris kr. 18.400,— inkl. varme- og defrosteranlegg.



en stasjonsvogn
med personvagnens linjer og komfort.

Pris kr. 19.400,—
inkl. varme- og defrosteranlegg.

Rikholdig delelager — førsteklasse service — forhandlere
over hele landet.

NORSK SCANIA-VABIS

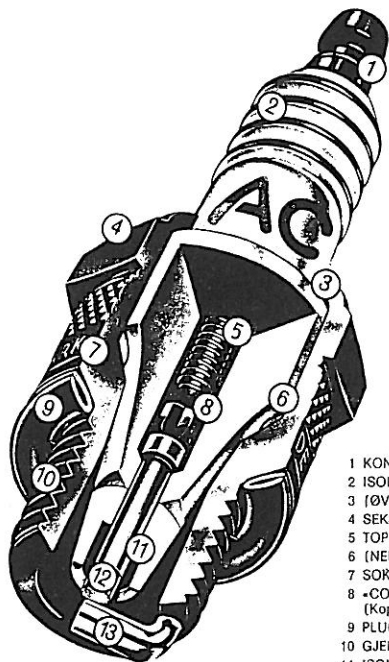
Skøyen — Oslo — Sentraibord 55 90 50

Oljer og Bensin.
Bremsebånd - Batterier - Firstone Gummi.
REKVISITA!
Opladning og Reparasjoner av Batterier.
Alle slags Automobilreparasjoner
utføres rimelig og solid.

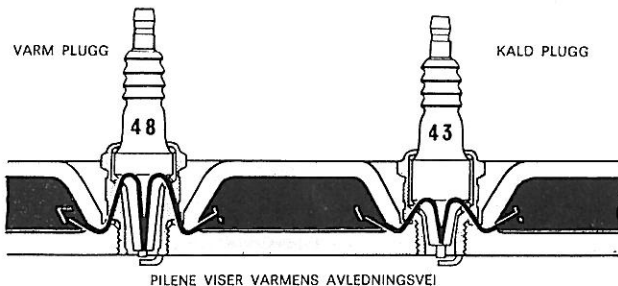
OLSEN & FRANK
Etabl. 1917
Telefon 255 — EIDSVOLL — Telefon 255



TENNPLUGGENS OPPBYGNING OG DE FORSKJELLIGE DELERS BETEGNELSE



- 1 KONTAKTSKRUE
- 2 ISOLATOR
- 3 (ØVRE) PAKNINGSRING
- 4 SEKSKANT
- 5 TOPPELEKTRODE
- 6 (NEDRE) PAKNINGSRING
- 7 SØRKELE
- 8 -CONDUCTASEAL-
(Kopper/glasstetning)
- 9 PLUGGPAKNING
- 10 GJENGER
- 11 ISOLATORSPISS
- 12 SENTERELEKTRODE
- 13 SIDE-ELEKTRODE



PILENE VISER VARMENS AVLEDNINGSVEI

Den lange isolatoren på figuren til venstre gir en lang varmeavledningsvei. Vi benevner denne tennpluggen som varm, det vil si at den holder lenger på varmen enn tennpluggen til høyre på figuren som vi benevner kald.

En tennplugg arbeider altså under meget vanskelige forhold, og de fordringer vi stiller til den er store. Tennpluggen må ha god mekanisk holdbarhet, slik at den tåler forskjellig slags håndtering og kan motstå det høye trykk som oppstår i sylindere under forbreningen. Likeledes må den være absolutt gasstett i både kald og varm tilstand, samtidig som de termiske og elektriske egenskapene må være gode.

ISOLATOREN

MATERIALE

Tennpluggisolatoren består i dag hovedsakelig av aluminiumoksyd. Da man i begynnelsen av 1930-årene fant det nødvendig å eksperimentere med et nytt isolatormateriale som erstatning for den skjøre porselensisolatoren, fant man at aluminiumoksyd var det best egnede materiale. Når det gjelder mekanisk styrke, evne til å motstå kjemiske påvirkninger og termiske egenskaper, overgår aluminiumoksyd alle tidligere prøvede isolatormaterialer. Aluminiumoksyd utmerker seg også ved meget stor elektrisk motstand så vel ved høye som ved lave temperaturer.



TENNPLUGGENS ARBEIDSFORHOLD

En forbrenningsmotor fungerer som kjent ved at en brennstoff/luftblanding antennes. Med varmeutviklingen som oppstår følger en hurtig og kraftig trykkstigning som i sin tur påvirker motorens bevegelige deler via stempel eller rotor.

Antennelsen av brennstoff/luftblandingen skjer idet stemplet befinner seg et sted mellom 0 og 40 veivakselgrader før øvre dødpunkt, og forbreningen som her settes i gang gir den innestengte gassen en temperatur på 2000—3000°C og et trykk på 30—40 kg/cm². Ved innsugning av ny, frisk gassblanding synker temperaturen til 50—120°C og trykket blir undertrykk.

Disse trykk- og temperaturforandringer skjer ved normal kjørehastighet i brekdelene av et sekund, og isolatorspissen oppnår under disse forhold en middeltemperatur. Denne middeltemperatur ønsker vi å holde mellom 500 og 800°C.

500°C kalles selvrensningstemperatur. Hvis isolatorspissen ikke oppnår denne temperatur, vil det avleire seg forbrenningsrester på pluggens varme ende.

Dersom isolatorspissen og elektrodene skulle bli så varme at de forblir glødende, vil vi få glødetenning. Dette oppstår når isolatorspissen får en middeltemperatur på 800—1000°C, — beroende på bensintype, kompresjonsforhold og kompresjonsrommets utforming.

Vi skjønner nå at vår tidligere påstand er korrekt, — det finnes ingen generell tennplugg som passer alle motorens forskjellige arbeidsforhold. Tennpluggfabrikanten produserer flere pluggserier med forskjellige varmeverdier til bruk under vidt forskjellige arbeidsforhold.

For å beholde den riktige arbeidstemperatur, må tennpluggen avgi en del av den absorberte varmen. Nesten 40% av denne varmen går til topplokket og dets kjølemedia. Dette vil si at jo lenger vei varmen skal tilbakelegge fra elektrodene til den forsvinner i topplokket, jo lenger tid vil det ta innen tennpluggen blir avkjølt, og resultatet av dette blir at pluggen får en høyere arbeidstemperatur. La oss ta det omvendt, — desto kortere vei varmen må tilbakelegge fra elektrodene til topplokket, desto lavere arbeidstemperatur får tennpluggen.

Den varmeavledningsevne som er karakteristisk for hver enkelt tennplugg bestemmes derfor av isolatorens lengde og utforming, og uttrykkes ved det såkalte varmetall eller varmeverdi.

MEKANISKE EGENSKAPER

Isolatoren er innvalset i sokkelen under meget høyt trykk, og tennpluggene utsettes ved montering og demontering ofte for en ganske umild behandling. Det er derfor nødvendig med gode mekaniske egenskaper.

KJEMISKE ANGREP

De fleste, vanlige bensintyper i dag inneholder bly. Under forbreningen dannes forskjellige bly- og svovelforbindelser som angriper isolatoren. Disse forbindelser danner dessuten ofte et elektrisk ledende belegg på isolatorspissen, med elektrisk lekkasje som mulig følge.

ELEKTRISKE EGENSKAPER

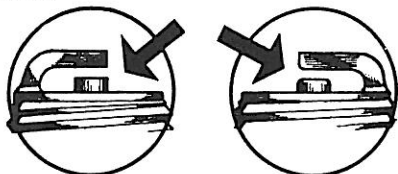
Tenningsspenningen kan ved start og ved små motorhastigheter være opptil 20.000 volt som synker til 8.000—10.000 volt, avhengig av oppvarmingen av motoren og dens hjelpeaggregater, samt økede motorhastigheter. For å ha en sikkerhet mot elektrisk overslag må derfor isolatoren kunne motstå en prøvespenning på 30.000 volt.

TERMISKE EGENSKAPER

Vi har tidligere nevnt at tennpluggen arbeider ved temperaturer opp til 3000°C, og for at isolatorspissen ikke skal gløde kontinuerlig og forårsake glødetenning, må en betydelig varmemengde avledes via isolatoren og tennpluggsokkelen. Tatt i betraktning den store temperaturdifferansen en isolatorspiss blir utsatt for i løpet av en arbeidssekvens, er det ikke så merkelig at isolatorspissen etter hvert blir merket av temperatursvingningene. I løpet av relativt kort tid vil det oppstå ørsmå, fine sprekker i isolatorspissen. Disse fylles med sot og andre forbrenningspartikler som kan forårsake en elektrisk lekkasje forbi gnistgapet. En tennplugg som har vært i bruk en tid, vil naturlig nok være dårligere enn en ny, selv om den med blotte øyet kan synes å være feilfri.

ELEKTRODENE

Det har i alle år vært eksperimentert med forskjellige elektrodekonstruksjoner, og tennpluggfabrikantene leverer i dag, hver for seg, tennplugg med elektroder av forskjellige konstruksjoner og metall-legeringer. Under forskning etter passende materiale til tennplugg-elektroder, kom man tidlig frem til metallet platina. Dette berodde fremfor alt på platinaens korrosjonsbestandighet som muliggjorde bruk av meget tynne elektroder. Fordelen med dette er at elektroder med liten masse følger temperatursvingningene hurtigere. Da platina er et kostbart materiale, benyttes det først og fremst i tennplugg for fly, mens man i biltennpluggen etter hvert har gått over til å benytte nikkel i forskjellige legeringer med f. eks. barium, krom og mangan. AC benytter seg også av sølv i elektrodene på spesialtennplugg for totaktsmotorer. Elektrodene er utsatt for de samme temperatursvingninger og kjemiske angrep som isolatorspissen, og i tillegg kommer en materialavspising på grunn av tenningsgnistens store energiinnhold. Denne avbrenning gjør også sitt til at en noe brukt tennplugg er dårligere enn en ny, da elektrodens nye skarpe kanter og hjørner etter hvert blir rundet av og gir større motstand mot gnistoverslag.



Sammenlign de to bildene. Det venstre viser en ny tennplugg med skarpe elektrodekanter, mens bildet til høyre viser rundbrente elektroder. De siste behøver 30—40 % større overslagsspenning enn de nye, og ved 6.000 km's rens og justering er det derfor nødvendig å rette av elektrodene med en tynn fil. Hvor raskt avbrenningen skjer beror blant annet på motorens litereffekt, elektrodetemperatur og elektrodeavstand, blandingsforholdet (fet eller mager blanding) og kjøreforholdene — lett eller hard kjøring.

Når tennpluggen har vært benyttet i en periode tilsvarende 10.000—15.000 kjørte kilometer, har de vanligvis oppnådd så stor elektrodeavbrenning at det ikke er økonomisk å kjøre med de gamle tennpluggene lenger, — selv om de tilsynelatende fungerer tilfredsstillende.

Nedenstående tabell for AC-tennplugg angir det moment som tennplugg med nye pakninger skal tiltrekkes med for å være korrekt montert:

Gjengedimensjon	Støpejernslokk	Lettmetallokk
10 mm	12 lb.ft — 1,7 kpm	10 lb.ft — 1,4 kpm
12 mm	18 » — 2,5 »	16 » — 2,2 »
14 mm	25 » — 3,5 »	22 » — 3,0 »
14 mm konisk	15 » — 2,1 »	15 » — 2,1 »
18 mm	35 » — 4,8 »	25 » — 3,5 »
18 mm konisk	17 » — 2,4 »	15 » — 2,1 »
7/8"	40 » — 5,5 »	30 » — 4,2 »

TENNINGSGNISTEN

For å frembringe en tenningsgnist over elektrodens gnistgap, kreves en elektrisk spenning på 8.000—20.000 volt.

Denne høye spenningen produseres i en spesielt utformet transformator — coilen — som består av en laminert bløtjernskjerne omviklet sekundærspolen innerst og primærspolen ytterst.

Når vi bryter den lavspente primærstrømmen induseres en elektrisk strøm med høyere spenning i sekundærkretsen. Denne sekundærspenning er avhengig, dels av viklingsforholdet mellom primær- og sekundærspolen og dels av brytningshastigheten i primærkretsen. Jo hurtigere kretsen brytes, desto høyere sekundærspenning. Denne hastigheten beror ikke bare på bryterens konstruksjon og kontaktflatenes tilstand, men er også beroende på om det dannes en lysbue over bryterkontaktene eller ikke. En slik lysbue medfører en materialvandrings fra den ene kontaktflaten til den andre — det dannes en grop i den ene og en forhøyning i den andre. Lysbuen indikerer også at det fortsatt går en strøm gjennom kretsen etter at kontaktflatene er skilt fra hverandre. For å redusere dette, parallellkoples en kondensator over bryterkontaktene.

Den sekundærspenning man oppnår er også avhengig av primærspenningen. Ved batteritennning kommer altså sekundærspenningen til å variere med batterispenningen. Dersom batteriet lades, vil sekundærspenningen være høyere enn normalt. På den annen side vil sekundærspenningen synke når man samtidig trekker meget stor strøm fra batteriet til andre formål. Det er dette som skjer når startmotoren benyttes og som i pre-kære tilfelle umuliggjør start.

TETTINGEN

mellom isolatoren og midtelektroden er meget viktig. Dersom det skulle oppstå gasslekkasje, vil tennpluggens arbeidstemperatur komme til å ligge høyere enn beregnet. Dette kommer i første rekke til å forårsake en hurtigere elektrodeavbrenning — og vil følgelig forkorte tennpluggens levetid.

AC's velkjente CONDUCTASEAL-tetting består av en kopper/glass-masse, der kopperet utgjør den ledende forbindelsen mellom den delte midtelektroden, samtidig som den sammen med glass svarer for den absolutte gasstettingen.



Tettingen mellom isolatoren og sokkelen skjer på AC-tennplugg ved at isolatoren sammen med en øvre og en nedre pakningsring blir valset inn i sokkelen som deretter blir utsatt for høyt aksialt trykk under intens partiell oppvarming — CICO-sveising — som AC patenterte i 1926.

PAKNINGEN

En av tennpluggens tilsynelatende ubetydeligste deler — den meget viktige pakningen mellom plugg og topplokk — er den del det vanligvis tas minst hensyn til.

Pakningen har to oppgaver, den skal gi perfekt tetting mellom topplokk og sokkel, og fremfor alt skal den lede bort opptil 40 % av den varme som tennpluggen absorberer under forbrenningen. Det er derfor viktig at tennpluggen trekkes til med riktig moment, slik at man oppnår god kontakt og total gasstetthet. Det er også viktig at man ikke benytter for stort tiltrekningsmoment da man, som følge av dette, kan risikere å strekke gjengepartiet slik at elektrodeavstanden blir endret eller kanskje får defekte topplokksgjenger.

Ved å benytte momentnøkkel og korrekt tiltrekningsmoment, vil man alltid være sikker på at den fjærende tennpluggpakningen svarer til sin hensikt. Da man aldri vet om de gamle tennpluggene har vært tiltrukket med korrekt moment, bør man alltid benytte nye pakninger ved enhver montering av tennplugg i en motor.

Gnistens intensitet har stor innflytelse på motoren. En svak gnist kan kanskje sette i gang forbrenningen, men ved at kun et mindre antall brennstoffpartikler antennes, kommer forbrenningen til å skje langsommere enn hva som er normalt. Økes derimot gnistens intensitet, blir et større antall brennstoffpartikler antent samtidig og forbrenningen vil skje hurtigere.

Gnistens egenskaper bestemmes av de elektriske og magnetiske konstanter som finnes i strømkretsen.

ELEKTRODEAVSTAND

Vi kan snu litt på hva som er sagt ovenfor, og utlede at en mager brennstoff/luftblanding krever større gnistgap og at en fetere blanding kan klare seg med et mindre gnistgap. Herav kan vi trekke den konklusjon at det er mulig selv å regulere brennstoffbruket på et kjøretøy ved å eksperimentere med blandingsforhold og elektrodeavstand, men dette er farlig da vi ikke vet om tenningsssystemet er så overdimensjonert at det klarer den ekstra påkjenningen. Vi kan risikere at det økede gnistgap øker motstanden (belastningen) i tenningsssystemet i den grad at f. eks. overslag kan skje i coilen — som dermed blir ødelagt. Dessuten er det lite å vinne, brennstofføkonomisk sett. Generelt kan vi si at det alltid er klokt å rette seg etter motorfabrikantens spesifikasjoner.

BRO PÅ ELEKTRODENE

I totaktsmotorer kan det i enkelte tilfelle oppstå brodannelse, enten mellom senterelektroden og sideelektroden, eller fra senterelektroden over til gods (sokkelen). Denne brodannelsen oppstår p.g.a. oljeinnblandingen i brennstoffet og hurtigere skylling enn i firetaktsmotoren. Broen består av forbrenningsrester, koks, sot og blyforbindelser. Ved analyse viser det seg — betegnende nok — at en meget stor del av broen består av veistøv. Man kan derfor generelt si at brodannelsen også er avhengig av kjøreforholdene. Hardkjøring og høy motorvarme med derpå følgende hurtig struping av brennstofftilførselen, kan bevirke at forurensninger nærmest suges inn i gnistgapet. Forbrenningsrommets utforming og tennpluggens plassering har også stor betydning.

Man forebygger brodannelse ved å holde motoren så ren som mulig innvendig, og ved å følge motorfabrikantens forskrifter for renhold av luftfilteret.

TENNPLUGGENS VARMETALL

Forskjellige motorer arbeider under ulike betingelser, så som kompresjonsforhold, temperatur, turtall, litereffekt, og ikke å forglemme de forskjellige kjøretøyers driftsforhold. Det er derfor ikke uvanlig at den varmeverdien motorfabrikanten anbefaler ikke passer. Tennpluggfabrikanten fremstiller derfor hele serier med forskjellig varmeverdi innenfor en og samme pluggtype. Man må altså velge tennpluggens varmeverdi etter motorens spesielle arbeidsforhold, også innen samme motortype.

Bykjøring og kjøring med lavt motorturtall vil ikke kunne gi den nominelle tennpluggen dens selvrensningstemperatur. Resultatet blir tenningsfusk på grunn av nedsootede tennplugg.

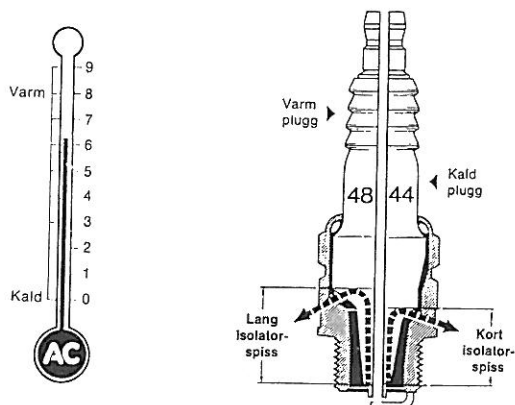
Nå kan sootede tennplugg også indikere tett luftfilter og derved en påtvunget choke, eller at den egentlige choken har hengt seg opp eller at forgasseren må justeres.

En varmere tennplugg vil rette på forholdet, men skulle soten bero på for fet brennstoff/luftblanding, bør man rette på feilen som forårsaker et så unormalt stort brennstofforbruk.

Hvis forholdet er motsatt — motoren får nesten utelukkende gå på høyt turtall, hurtig landeveiskjøring o. l. — kan man risikere at den nominelle tennpluggen blir overopphetet med stor elektrodeavbrenning som resultat, — men verre ting kan skje. Dersom isolatorspissen og elektrodene ikke blir tilstrekkelig avkjølt kan utilsiktet antenning av brennstoff/luftblanding oppstå. Dette kan medføre store mekaniske skader i motoren. I slike tilfelle må vi benytte en kaldere tennplugg. De ovenfornevnte symptomer kan også indikere at det er feil ved motoren som for eksempel at den går for varm på grunn av mager brennstoff/luftblanding, at trykkløkket på radiatoren er feil, eller at termostaten er defekt. Vi er altså interessert i at tennpluggen skal arbeide innenfor temperaturområdet selvrensning (500°C) og glødetenning (ca. 800°C).

AC's VARMESKALA

er utarbeidet slik at det finnes en tennplugg som passer til enhver motor innenfor et bestemt temperaturområde.



Varmetallet er det siste siffer i tallkoden. Som vi ser betegner 48 en tennplugg som absorberer mer varme på grunn av lengre isolatorspiss og dermed større overflate og lang varmeavledningsvei, mens 44 har kortere isolatorspiss og mindre overflate og kort varmeavledningsvei.

48 er derfor en varmere tennplugg enn 44.

TYPEKODE

Tallet (4) foran varmetallet i vårt eksempel sier oss at disse pluggene begge har 14 mm gjengediameter.

Typenummeret på isolatoren angir som vi forstår både gjengediameter og varmetall.

Forste tall	2 = 1/2" gjenger
"	4 = 14 mm
"	7 = 7/8"
"	*) 8 = 18"
"	10 = 10 mm
"	12 = 12 mm

Eksempel:
M 45 L

M =	Marine, totaktplugg
4 =	14 mm gjenger
5 =	Varmetall
L =	7/16" langt gjengeparti

BOKSTAVBETEGNELSER BENYTTET AV AC.

Foran tallkode

B	Serie-gap
C	Spesielt kraftig isolator- og elektrodekonstruksjon
G	Spesialplugg for gassmotorer
GC	Spesialplugg for Go-kart motorer
H	Store høyder, klimasikker
M	Marine, totaktplugg
LM	Gressklipperplugg
P	Spesialplugg for Peugeot
R	Resistor (radioplugg)
S	Skjermet
SN	Spesialplugg for snøkjøretøy
TC	Traktorplugg
V	Overflate-gap
VF	Spesialplugg for Vauxhall/Bedford
W	Vannrett

Etter tallkode

A	Søvelektrode
B	Innebygget neonlampe
C og Com	Spesielt kraftig isolator- og elektrodekonstruksjon
D	Doble sideelektroder
E	Spesialplugg for Ingeniørvåpenet
F	1/2" gjengeparti med entring
FF	1/2" gjengeparti, gjenget helt ut
G	Marine, racer gap
H	1" sekskant (18 mm plugg)
I	Iridium elektrode
K	Høyeffekts marine-totaktplugg (ikke racer)
L	7/16" gj.lengde på 14 mm og 3/4" gj.lengde på 18 mm plugg
N	3/4" gjengeparti, 3/8" gjengelengde

O og Opel	Spesialplugg for Opel
P	Platinaelektrode
R	Resistor (radioplugg)
S	Forlengt isolatorspiss eller 23/32" gj.lengde på 7/8" plugg
T	Konisk sete (ingen tennpluggpakning)
V	Spesialplugg for Vauxhall og Volvo
W	Kort isolator og forsenket kontaktskrue (vannrett)
X	Spesielt gnistgap
XL	3/4" gjengelengde
XLO	XLS med gjenget topelektrode
Y	3 sideelektroder
Z	Spesialplugg for Simca - Vedette

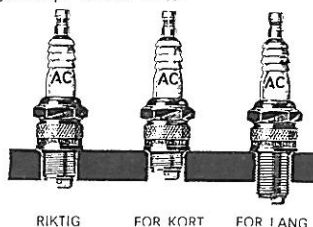
RIKTIG GJENGELENGDE

De tennplugg som ikke har en gjengelengdebetegnelse i sin typekode har 3/8" gjengelengde.

Da det finnes så vidt mange gjengelengder, er det viktig at man benytter seg av rekommendasjonstabellen for man monterer en ny tennplugg.

Dersom man ved en feiltagelse skulle montere en tennplugg med for kort gjengeparti, ville denne ikke få de arbeidsforhold den er konstruert for — og heller ikke ville den yte full effekt. Etter hvert vil det samle seg et sot og koksag i gjennehullets nederste parti, og ved neste tennpluggskift til nye riktige tennplugg, er det fare for at både de nye tennplugg og gjengene i topplokket blir ødelagt.

Hvis man monterer en tennplugg med for langt gjengeparti, vil de tennplugg-gjenger som stikker inn i forbrenningsrommet kokes igjen og vanskeliggjøre en senere demontering. I verste tilfelle kan man kanskje ikke få tennpluggen ut på normal måte.



KOKSET (IGJENOLJET) TENNPLUGG

Olje- og koksavleiringer over alt.

Denne tilstand er vanligvis et resultat av slitte stempelfjærer og sylindere eller hængende ventiler, og kan ikke rettes ved å skifte til en varmere tennplugg. En overhaling av motoren er det eneste riktige, men nye varmere tennplugg kan være en midlertidig hjelp.

Man kan imidlertid på ganske nye biler finne tennplugg med dette utseende. Tilstanden beror i disse tilfelle på at motoren ikke er innkjørt ennå, og har et visst normalt olje-forbruk.



Ekstrem overopphetning som resulterer i «blåning» eller «bruning» av sokkelen tyder på at tennpluggen har vært løst montert i topplokksgjengene. Årsaken kan også være at denne pluggen er alt for varm og at en meget kaldere tennplugg skulle ha vært benyttet. En annen grunn kan være at en tidligere benyttet tennplugg har hatt for kort gjengeparti, slik at de nederste gjengene i tennplugghullet er blitt sotet eller kokset igjen og derfor hindrer den riktige tennpluggen i å bli helt innskrudd — selv med korrekt moment.



Overopphetning og lekkasje av forbrenningsgasser ødelegger raskt en tennplugg.

OVEROPPHETET TENNPLUGG

Legg merke til det hvittflekete utseendet, denne pluggen har arbeidet alt for varmt.

Årsaken til dette kan ha vært overdrevet mager brennstoff/luft-blanding, alt for høyt stillet tenning, motoren kan ha fått falsk luft for eksempel ved forgasser- eller manifoldpakningene, eller tennpluggen har hatt feil varmeverdi.

Her må man søke årsaken og eventuelt benytte en tennplugg med lavere varmetall etter AC-skalaen.

Dette bilde viser en tennplugg som har arbeidet under samme forhold som den foregående, men over en lengre periode. Resultatet har blitt sterkt brente elektroder, særlig har det gått ut over senterelektroden. Ta de samme forholdsregler som i forrige eksempel.



AVLEIRINGER

Tennplugg med et slikt utseende har gått for langt uten kontroll og rensing. Rensing og justering med jevne intervaller (ca. 5000-6000 km), vil forhindre slike avleiringer.



Denne pulverlignende avleiring har ingen øyeblikkelig negativ innvirkning på tennpluggens arbeide, men man bør unngå en ytterligere økning av belegget. Belegget er for største delen bly i pulverform og kan forårsake startvanskeligheter og feilttenning ved høye hastigheter og stor belastning. Den høye temperaturen kan ofte forårsake en nedsmeltning av dette belegget som da legger seg som et elektrisk ledende, glasert lag over isolatoren.

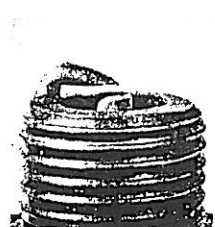


Avleiringen forekommer i forbindelse med bruk av brennstoff med høyt blytetraetyl-innhold, og er nesten umulig å fjerne når det først har smeltet til en glasur. Glasseringen kan unngås ved at man ikke belaster motoren brått, slik som ved meget rask akselerasjon etter lange perioder med lave hastigheter, f. eks. ved kjøring, og tomgangskjøring.



UTSLITT TENNPLUGG

Gjennom et langt tennpluggliv har denne pluggen gjort sin tjeneste og fortjener så absolutt å bli erstattet med en ny AC-tennplugg.



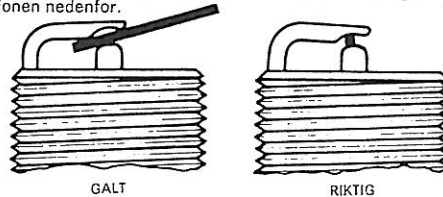
HUSK ALLTID Å SKIFTE HELE SETTET!

KONTROLL, JUSTERING OG UTSKIFTING

Like selvfølgelig som at ethvert kjøretøy krever regelmessig vedlikehold og justering, — like selvfølgelig burde det være at tennpluggene fikk sitt vedlikehold og sin justering med regelmessige intervaller.

For en firetakts motor bør dette skje ved 5000-6000 kjørte kilometer. Tennpluggene i en totaktsmotor bør kontrolleres og justeres oftere, da disse ved samme turtall må besørge det dobbelte antall gnister og dessuten har en større forbrenning av smøreolje.

Ved kontroll av tennpluggen er det naturligvis den delen som befinner seg inne i forbrenningsrommet som er den viktigste, men vi må likevel ikke glemme å rengjøre de utvendige deler av tennpluggen. Oppsamling av olje og veistøv på isolatoren gir stor mulighet for utvendig overslag til gods. Ved kontroll av elektrodene er det av største betydning at man benytter trådsøker og ikke bladsøker — hvorfor framgår tydelig av illustrasjonen nedenfor.



Bildene på de neste sider viser riktig framgangsmåte ved kontroll, rensing og justering av tennpluggen.

DEN NORMALE TENNPLUGGEN

Det er viktig at man er i stand til å gjenkjenne en tennplugg som arbeider under normale forhold.

Riktig varmeverdi på tennpluggen, motorens tilstand er god, og riktig brennstoff/luft-blanding.

Isolatortoppen er ren, men varierer fra en lys til mørk brun farge og har liten elektrode-avbrenning. Sokkelen er mørk grå og flekkvis dekket med et tørt sotbelegg.

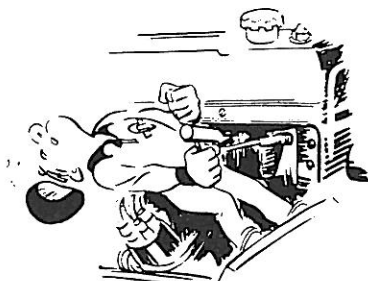


Fig. 10 viser den videre utvikling av de foregående eksempler. Denne pluggen har fått en ny avleiring over glasuren, og enhver tanke på å rense denne tennpluggen er forkastelig.



Bildet inntil viser hvordan det vil gå dersom den tidligere viste avleiring får fortsette.

Avleiringene har nå blitt et hardbrent slagbelegg som ikke kan fjernes uten at isolatoren ødelegges. Dette kunne ha vært unngått hvis man hadde foretatt rensing og justering med jevne mellomrom.





Samfunns-nyttige småbiler



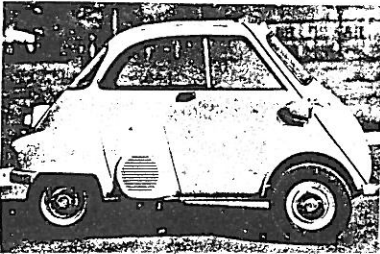
AV
CECIL

...tøyer med bilens fort og motorsykkels driftsomkostninger. Lav forsikring — men det kreves kjøpetillatelse for «innelukket motorsykkel» og førerkort for bil.

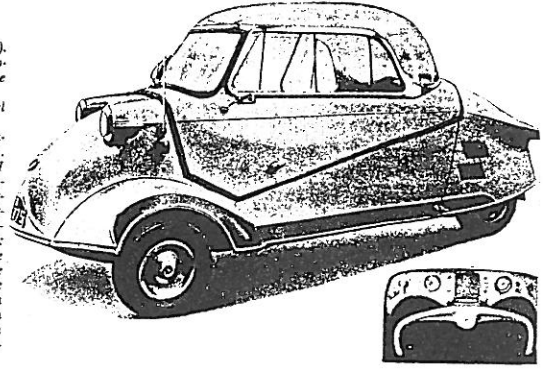
INVALIDER har noe å glede seg til! Bl. a. HEINKEL og B.M.W. «Isetta» leveres nå med praktisk lalt allslags utstyr for kjøpere med nedsatt ørlighet. En av Tysklands største fabrikk i invalideutstyr leverer nemlig spesialutstyr til de ovennevnte kjøretøyer. Og rimelig er det også. Alt er

genialt konstruert. Selv med fullt invalideutstyr kan vognen samtidig betjenes på vanlig måte. En liten «rullende» stol bringer den uføre trygt opp på setet. De store frontdører på Heinkel og Isetta gjør jo også inntigningen lettvindt. Utstyret vil bare komme til å koste mellom 600 og 1000 kroner.

B. M. W. «ISETTA» (tysk). Leveres med 250 eller 300 ccm. motor (4 takts). Plass til 2 voksne og 1 barn i forsetet. Luftkjølt hekkmotor (innlåket på siden). 4 hjul. God fjæring. Samtlige vinduer av sikkerhetsglass.



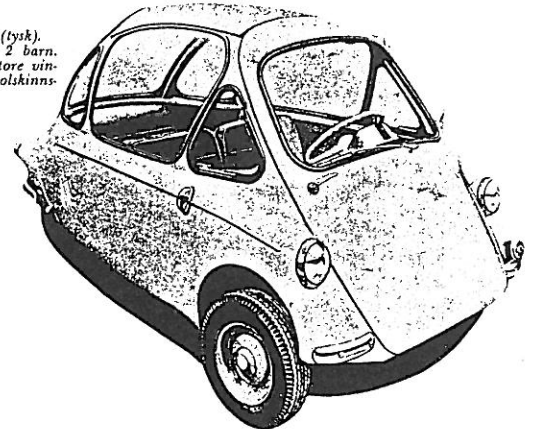
MESSERSCHMITT «Kabin-roller» (tysk). Et aerodynamisk produkt fra den kjente stykonstruktøren. Avtagbart toppdeksel gjør inntigningen lettvindt. Helt gjennomskiktig «cockpit». Plass til 2 voksne og 1 barn. Nederst til høyre: Styret og det oversiktige instrumentbordet med radio i midten. Topp hastighet: 100 km/t. Det eneste De sauner på denne modellen må vel være en fallskjerm! Den har ellers 3 hjul, som en flyvemaskin. Men prisen! Jo, den er rimelig.



Et kjøretøy med bilens fordeler og motorsykkels økonomi har lenge vært en ønskedrøm for folk som var avhengig av et «allverkskjøretøy», men ikke hadde råd til å kjøpe bil. Nå ser det ut til at europeiske fabrikk har funnet en bra løsning også på dette problemet. Etter krigen er det konstruert en hel rekke småbiler, eller Kabin-Rollere som de oftest kalles. «Teknikk og Hobby» beskrev i desember 1956 den snertne 4-hjuls likesporende GOG-

GOMOBIL til bare 8 150 kr. GOGGO'en er så mye bil at den dessverre kom på kjøpetillatelse, foreløbig ialfall. Allikevel har det kommet en del andre småbiler til landet som departementet lar forhandlerne selge mot kjøpetillatelse, for «innelukket motorsykkel». Foreløbig finnes bare tre forskjellige merker, nemlig B. M.W.'s «Isetta», HEINKEL «Kabin-» og MESSERSCHMITT «Kabin-roller».

HEINKEL «Kabin-» (tysk). Plass til 2 voksne og 2 barn. God utsikt gjennom store vinduer. Lett avtagbart solskinnstak. 4 hjul.



Igjen en



NYHET!

Utenom årets første modell av TEMPO-Lett «COMFORT» med SACHS 2-gir 50 motor kan vi fra mai også levere «COMFORT» med SACHS 3-gir 50 motor og ytterligere utstyrsforbedringer — lukket kjedekasse, elektrisk signalhorn etc. TEMPO-Lett «COMFORT» er årets store moped-suksess. Fjærende bakgaffel, svinggaffel foran, aluminium fullnav og flott og godt utstyr.

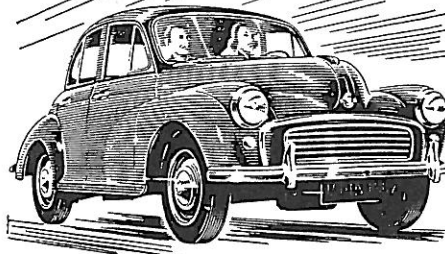
Norsk fabrikk — god service — alltid reservedeler for hånden.

Vi sender Dem gjerne kataloger. D.B.S. sykler og TEMPO motorsykler.

Forhandlere over hele landet.

JONAS ØGLÆND - SANDNES

'QUALITY FIRST'
MORRIS
Minor 1000



Utrolig rommelig er den nye Minoren. Anskaffelsen er rimelig og bensinkontoen blir beskjeden. Kort sagt, en virkelig familiebil — dagens allemansbil!

Den kraftige 37 HK motor, som ligger foran, er vannkjølt og derfor meget stillestående. Kjølevannet skaffer Dem også den nødvendige oppvarming av vognen, selv i den strengeste kulde.

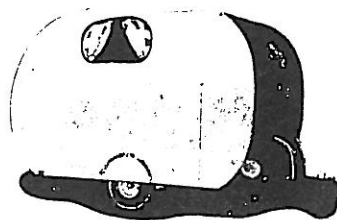
Kom og prøvekjør Morris Minor og De blir snart overbevist om hvorfor denne vogn er blitt en av verdens mest etterspurte.

4 syl motor.
8,3:1 kompresjon.
948 ccm volum, toppventiler.
Flott kuffertrum.
2-dørs og 4-dørs i stort fargeutvalg.
Også stasjonsvogn og varevogn.

Hovedimportører:

A AUTOINDUSTRI BRØDR. WIGAND
DARREGT, 2-4, OSLO LARS HILLESTAD 24, BERGEN
TELF. 33 40 85 TELF. 17 786

Distriktsforhandlere overalt.



«Hytta»

campingvogn er lett og elegant i utførelse, praktisk og greit innredet. Den er særlig godt egnet til bruk på norske veier. Plass for 4-5 personer. Vekt ca. 450 kg. Utstyrt med gummi 6,00 x 9". Pris og brosjyre sendes på forlangende.

E. B. BJØLSETH
Jønna

TELEFON 2514 — ELVERUM



NVMK 30 ÅRS JUBILÆUMSLØB LØRDAG D. 14. AUG 93

(Innsendt av Alf Bryhn.)

Vår vennskapsklubb i Danmark feiret sin 30 år,s bursdag med jubileumsløp den 14 august, med god deltagelse fra vår klubb. I alt var det 11 biler+ 1 mc. som tok denne turen ned med fergen Larvik-Fredrikshavn. Noen av oss reiste tilfeldig ned for og ta det som en liten ferietur samtidig, nemlig 5 biler med 12 personer. Vi hadde bestilt plass på "Fjordparken Vandrehjem" like ved Ålborg by og med sjøen som nabo. Håpet på fint vær denne uka, men det fikk vi ikke, regn-koldt-vindvær hele uka, allikevel benyttet vi tiden til å bese oss rundt omkring i byen-museer-herregårder-kroer etc. Resten av våre deltagere kom lørdag morgen og kjørte rett til startstedet som var Ålborg Galoppbane.

Løpsdagen hadde vi værgudene med oss, nydelig vær-sol og godt og varmt. Ved start var der 71 deltagere, løpet gikk nord for byen mot Blokhuis, da i nydelige omgivelser- da med poster underveis. Ved vendepunktet var der et opphold servering avgjode og delikate smørbrød og noe å drikke til. Så litt om løpet,s lengde, som våre kjære danske venner alltid for til ca 130 km !- men hvad gjør det når alle kommer i mål uten plunder. Vi M.H.K. medlemmer skriker fælt når vi kjører over 50-60 km. Når vi kom til mål fikk deltagerne en plakett og et jubileumshefte som et minne.

Så var der en liten pause til å pynte seg for en stillig jub.-fest på galoppbanens restaurant. God mat og drikke-sanger- taler og premieutdeling og naturligvis anledning til en dans, eller flere i hyggelig lag. Må nevne at ingen fra vår klubb klarte og erobre noen premier.

Søndag var det dagen for å returnere med båten til Larvik, litt kjøtt-tobakk- og rent "kildevann" ble innkjøpt av hver enkelt. Turen fra Larvik til Drammen kjørte vi i tett tåke og himlens sluser var åpnet for fult.

For de av oss som var på denne bursdagfeiring sitter vel igjen med gode minner om en hyggelig tur.

Når dette skrives så vil jeg ikke unnlate å nevne at noen små problemer med våre kjøretøy dukket opp.

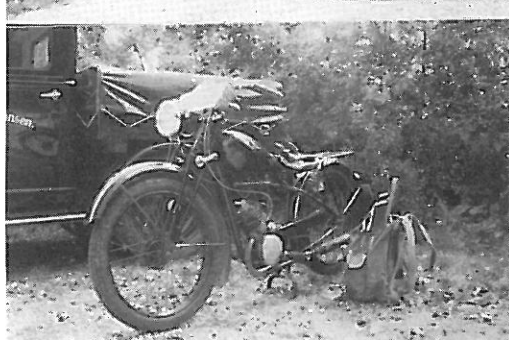
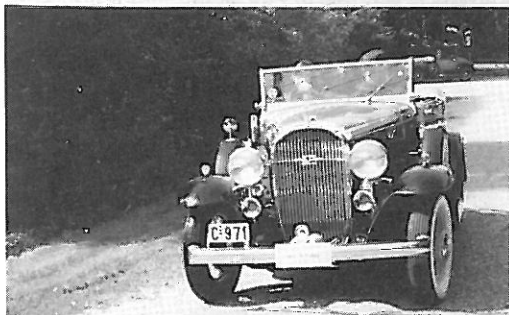
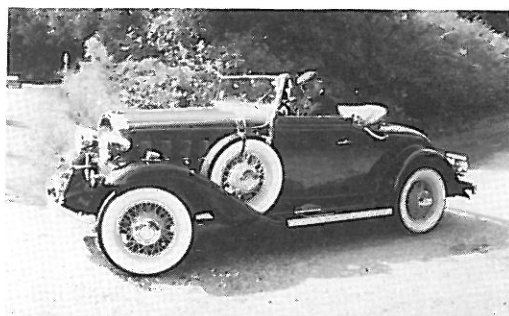
Fam. Berg hadde noen strømpoblemer under turen, men en liten sjekk i Ålborg så kom Skodae,n vel heim igjen.

Min Buick med lang motor (8 plugger) begynte å fuske ca 10 km. ifra Fr.havn på heimtur. Flere av oss var innom en kro for å ta en kopp kaffe, når jeg startet opp igjen gikk åtter,n bare på 7 plugger. Når vi skulle kjøre ombord i fergen, var der bare 6 plugger som tente.Da er det godt å ha med skikkelig repratører på reisen.

Hvem skulle jeg spørre ? - jo min utvalgte ble Erik Holde. Spurte pent, og omgående sier Erik- kom igjen og ned på bildekket i båten, av med toppdekslet og "legen" fant ut at 2 ekshausventåler hadde "hengt seg".

Hadde brukt noe parafin för i sommer, muligens årsaken (soting) "legen" kom med en resept på noe totaktsolje+ litt Redix på tanken. Dermed gikk bilen på alle åtte heim til Spikkestad. Godt at det finnes noen hjelpsomme gutter i klubben





SPREK 75 ÅRS JUBILANT.

Vi får bare gratulere Harald Amundsen som fylte 75år i september. I sitt jubileums år fikk han også etter 11 års restaurering sin 1936 Ariel Red Hunter på veien. Prøveturen var på ikke mindre enn 20 mil noe som klart indikerer en vel gjennomført restaurering og en imponerende kondisjon.

MHK gratulerer!





- nytt

Rundskriv 4
September 93

Postboks 652

Sentrums

N-0106 Oslo 1

Postgtr 2 36 5096
Banngtr 7074 20 08159

Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Member of FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS - FIVA

24

KAMBO - NORGES LILLE DETROIT

For å sikre at nordmenn ikke glemmer historien bak bilen i Norge har vi erfart at det skrives interessante bøker. Nå har noen registrert at også andre media kan brukes til å forevige sider ved norsk bilhistorie og kultur, som stort sett er glemt. John Henry Hultqvist har brukt sin energi på å forevige deler av norsk bilproduksjon på video. Ved å benytte samme fremgangsmåte som for overnevnte bok, og som fremkommer på vedlagte informasjon, kan videoen få sin plass i hyllen i de tusen hjem i Norge. Klubbet som har betalt LMK-komtingent for 1993 vil få videoen gratis tilsendt fra LMK.

NYTT MUSEUM

Vi har tidligere (LMK-nytt 5/92) opplyst at det spirer og gror med museumsvirksomhet rundt om i landet. I år har vi fått nye tilskudd som vi mener bør bekjentgjøres. I Sandane har Sogn og Fjordane Bilhistoriske Museum åpnet sine porter. I et mer sentralt strøk på østlandet har Norsk Folkemuseum, som er av kjent gammel årgang, foretatt utvidelser av kulturhistorien innenfor museets gjerdet. I år har museet fått tilvekst av oljehistorie, som bekrefter vår lidenskaps plassering i det historiske kulturbildet. Ytterligere informasjon om tiltakene følger i vedlagte brosjyrer.

NORGESLØPET 1994

For de som ønsker noe nytt på løpsfronten synes Norgesløpet 1994 å bli neste års store begivenhet. Vi har tidligere hørt om nattlige uflukter hvor hovedlysene svikter og lommelykt i kombinasjon med store anstrengelser må benyttes for å finne frem. Vi vet det finnes alternativer som bør få det til å vibrere i gassbeinet til enhver eventyret som vil oppleve noe nytt. Tromsø Veteranogknubbe byr på begivenheter og utfordringer, natterid på St. Hansaften, i en landsdel som ikke er bortskjemt med besøk av gamle kjøretøy serfra. Hvilken søring kan ikke tenke seg å kjøre dagvis i vekslende norsk natur og oppleve midtsovernatten med å pløye vei i myggvrimelen i fullt sollys. Sistnevnte er forøvrig ikke garantert. Vi ser frem til løpsinnydelser spekkfull av informasjon om opplevelsesrike tilbud fra det høye nord. De store avstander bør ikke skremme fra deltakelse da vi har hørt rykter om alternative transportmuligheter for å få kjøretøyene transportert på en rimelig måte.

NORGESLØPET 1995

Planene for Norgesløpet 1994 er i full gang, noe en desverre ikke kan si om et eventuelt norgesløp i 1995. Det er ikke mottatt søknader om å arrangere Norgesløpet 1995. For å sikre at arrangørklubben gis tilstrekkelig tid til planlegging og markedsføring av arrangementet er søknadsfristen satt til 1.-mai-2.-år-før-arrangementet. Dette er ment-som en hjelp til fremtidige-arrangørklubber, ikke som et pålegg som varsler urimelig krav til selve arrangementet. Selv om ingen har meldt sin interesse er det fremdeles mulighet, men en bør ikke vente for lenge. Erfaring tilsier at man trenger tid til forberedelsene. Som en liten påminnelse om fremtidige Norgesløp tillater vi oss å vedlegge gjeldende statutter for arrangementet.

STYRKEPRØVEN 1994

Vi har vært kjent med at Norsk Veteranogknubbe har hatt planer om et større arrangement i 1994 for de aller eldste kjøretøy, og at dette var tenkt å bli en aldri så liten styrkeprøve i fjellheimen sørpå. Nå har finnene trukket seg fra Styrkeproven 94, som har åpnet for at den norske arrangør kan benytte seg av det søknadsuste navnet. Løpet vil starte 5. juni 94, med tog fra Norsk Teknisk Museum i Oslo til Otta. Derfra går turen mot vest over både fjell og fjord. Målet er på Voss 11. juni. Det gis mulighet for kollektiv transport tilbake til Oslo. Deltakerantallet begrenses til maksimalt 40 kjøretøy.

ADRESSEFORANDRING

Følgende klubb har fått ny postadresse:
Nord Østerdal Motorhistoriske Klubb, Boks 74, 2501 Tynset
Oppdatert side i klubboversikt følger vedlagt

VEKTÅRSVAGIFT FOR DIESELKJØRETØY

LMK har søkt Toll- og avgiftsdirktoratet om fritak og dispensasjon fra bestemmelsene for kjøretøy 30 år og eldre. Nå umiddelbart før ordningen skal settes i kraft har vi ikke fått endelig svar på søknaden, da Finansdepartementet i samråd med direktoratet vil sluttbehandle dette i forbindelse med budsjettbehandlingen høsten 1993. Inntil videre må vi således vente på avgjørelsen.

KONTROLLMERKER PÅ KJØRETØYERS KJENNEMERKER

I forrige utgave av LMK-nytt orienterte vi om krav til bruk av kontrollmerket og at det ikke gis dispensasjon for motorhistoriske kjøretøy. Senere er det registrert en viss uvitenhet om ordningen blant noen av LMK-klubbens redaktører. Dette gjenspeiles i meningsringer i klubbbladene og gir opphav til ytterligere frustrasjon blant leserene. La oss derfor presisere at pålagt bruk av oblatet skal vise at det ikke foreligger avskiltningsbegjøring på kjøretøyet. De nye skiltregler som de fleste av oss ønsket velkommen (dog ikke i den form de ble bestemt) gir mulighet til å kjøre under "falskt flagg". Det å kunne kjøpe seg et skilt av en passende skiltprodusent har også åpnet for større mulighet for å bekle et "avskiltet" kjøretøy med falske kjennemerker. I kontrollmerket ligger en eierskiftekontroll og det bekrefter at kjøretøyet er registrert og forsikret, noe som reduserer misbruk av enboksavskilt. Tidligere var registreringsskiltet i seg selv en bekreftelse på registrering, men nå vises slik bekreftelse i kontrollmerket. Sett i slik sammenheng må vi i LMK akseptere at vi ikke får dispensasjon og fritak fra ordningen. På nevnte grunnlag aksepterer arbeidsutvalget ordningen, selv om vi kunne ønske oss lempligere krav til plassering av oblatet. Saken anses derfor avsluttet og vil ikke følges videre fra arbeidsutvalgets side - dere vet det gamle ordtak om både i pose og sekk.

KLUBB-BESØK

Arbeidsutvalgets tilbud om å reise på klubb-besøk for å orientere om LMK's virksomhet, forsikringsordningen og eventuelt annet av-interesse har blitt benyttet av en del klubber, men de fleste gjenstår. Tilbudet opprettholdes og en vil anstrenge seg til det ytterste for å tilfredsstille klubbens behov. Forspørsel rettes til sekretariatet.

BILSPORT I NORGE

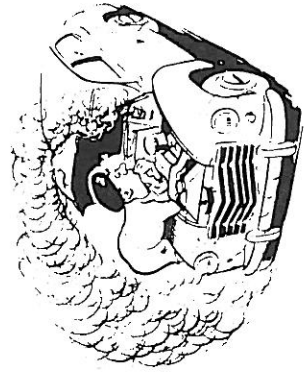
Vår alles kjente allviter og forfatter Øistein Bertheau har igjen klart å organisere sine maskin-skrevne papirark til å bli et lesverdig produkt om bilspport i Norge. Ytterligere informasjon om boken og hvordan en tilegner seg denne fremkommer på vedlagte brosjyre.

IMPORT OG DISPENSASJON FRA TEKNISKE KJØRETØYFORSKRIFTER

Sekretariatet får også en rekke henvendelser med spørsmål om dispensasjonsreglene ved import av kjøretøy yngre enn 30 år. Mange tror at de ved dispensasjon fra tekniske kjøretøvforskrifter på motorhistorisk grunnlag også oppnår lavere toll og avgifter. Dette er en misforståelse som noen heldigvis får oppklart for kjøretøy anskaffes og importeres. Mange ønsker å få opplyst hvilke kjøretøy LMK vil anbefale å gi dispensasjon, noe vi prinsipielt ikke uttaler oss om. Andre kjøper et gammelt brukskjøretøy i utlandet uten å kjenne begrensningene i registreringsmulighetene, for senere å forsøke å få kjøretøyet anbefalt av motorhistorisk bevaringsverdig. En siste gruppe hører vi ikke fra for vi mottar henvendelse fra stedlige bitilsyn eller Vegdirektoratet. Dette gjelder ombygde kjøretøy (amerikansk kult-MC) som forsøkes registrert under falskt flagg og oppnå dispensasjon på motorhistorisk grunnlag.

Dispensasjonssøknader som er behandlet av arbeidsutvalget hittil i år har fått følgende utfall:

Caterham Super Seven Sprint Racing, 1991	Anbefalt	
Reliant Scimitar SS1, 1989	Anbefalt	
Saab Sonett III, 1974	Anbefalt	
Alfa Romeo 1750 GT Coupe Bertone, 1968	Anbefalt	
Glas BMW 1300 GT, 1967	Anbefalt	
Harley Davidson XR 1000, 1983	Anbefalt	
Norton 850 Commando Roadster, 1975	Anbefalt	
Norton 850 Commando Interstate MK3, 1975	Anbefalt	
Kawasaki 650 TT, 1966	Anbefalt	
Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, 1969	Avslått	(originalitet/kit-car)
Mercedes-Benz Coupe350 SLC, 1977	Avslått	(originalitet)
Triumph Herald Spartian, 1964	Avslått	(originalitet)
Morris Minor 1000, 1961	Avslått	(originalitet)
Harley Davidson FLH Duo-Glide, 1961	Avslått	(originalitet)
Harley Davidson Duo-Glide, 1958	Avslått	(originalitet)
Harley Davidson Panhead, 1950-63	Avslått	(originalitet)
Harley Davidson, 1977	Avslått	(originalitet)
Harley Davidson, 1977	Avslått	(originalitet)



UTENLANDSKE ARRANGEMENTER

LMK har mottatt innbydelse til 39. Internationale Deutsche Schnauherl Fähr 94, 2.-5. juni 1994. Dokumentasjon sendes klubbene eller direkte til medlemmer ved henvendelse til sekretariatet.

NYTT FRA FIVA

FIVA følger opp sin informasjon om egen organisasjon som følger vedlagt. Organisasjonens ikke ukjente sekretær står denne gang behørlig og hyggelig presentert. Interessant er også å lese klubbprofilen om Friends of The Historic and Old Cars of Cyprus. Vi ser frem til senere utgivelser hvor vi forventer en utførlig presentasjon av LMK og det motorhistoriske miljø i Norge.

NORDISK MOTORHISTORISK ANNONSEBLAD 1993

I LMK-nytt nr 3/93 sendte vi ut annonsemal for annonsering samt bestillingsskjema for klubbene. Responsen har i år vært uvanlig lav, både for annonser og bladbestillinger. Vi antar at den hitil lave interesse for annonsebladet kan bero på forglemmelser, men registrerer med beklagelse at mange klubber ikke sender ut annonsemalen til sine medlemmer. Det burde være kjent at annonseringen er et tilbud til klubbmedlemmene. Selv om klubbene ikke lenger ønsker å kjøpe bladet til sine medlemmer mener vi at disse har krav på den mulighet som gis til å annonse. Av tidligere erfaring forventer vi et tilslag av annonser ut over den satte tidsfrist, men oppriktig bekymret for at bladbestillinger fra klubbene nesten fullstendig uteblir. Med dagens norske opplag ser det dårlig ut for norsk delaktighet i fremtidige utgivelser. For klubber som måtte ha forlagt bestillingsskjemaet eller av beskjedenhet har ventet med å bestille, vedlegges som en påminnelse et skjema som kan benyttes i en tid ut over satt tidsfrist. Annonsemalen ser vi liten hensikt å sende ut på nytt.

DÅRLIG BETALINGSMORAL

LMK-KONTINGENT 1993 - OG ANDRE BETALINGSFORPLIKTELSE

LMK-nytt skal i prinsippet være et organ spekkfyllt av positive nyheter til nytte for klubbene. Vi vet at noe av innholdet kan bære preg av kritiske, negative og surmulende uttalelser fra vår side. Imidlertid føler vi det i visse sammenheng nødvendig. Denne gang tør vi opplyse at LMK-kontingenten forfalt til betaling 31. juli 1993, og nær opp til 2 mnd. etter forfall har 19 klubber fremdeles ikke betalt sin kontingent. Det samme forhold har vi vedrørende oppgjør for Nordisk Motorhistorisk Annonseblad 1992. De siste år har vi konsekvent beregnet morarente uansett om beløpet har vært stort eller lite, noe vi vil fortsette med. Dårlig betalingsmoral gjenspeiles også blant forsikringstakere under LMK-forsikringen. At mange av disse til tider ferdes med kjøretøy som ikke innehar noen form for forsikringsdekning er ikke LMK's problem, men alt plunder og heft med purringer og oppsigelse av poliser skaper uønsket merarbeid for våre medarbeidere.

LMK-FORSIKRING

Når LMK-forsikring er nevnt kan det være verd å merke seg at sekretariatet har en forholdsvis stor pågang fra personer som ønsker LMK-forsikring på sine kjøretøy. Da bisalgat ble friggitt for ca. 30 år siden "eksploverte" salget i Norge. Dette gjenspeiles i et økende antall henvendelser til sekretariatet fra personer som har brukskjøretøy som går under kategorien "motorhistorisk - 30 år og eldre" og hørt om billig forsikring av slike gjennom LMK-klubber. De fleste av henvendelsene kommer fra personer som ikke har noen interesse for motorhistorie, men som gjerne påkoster seg et klubbmedlemskap for å ta del i en gunstig forsikringsordning. Stort sett blir slike forsikrings-søkere lett lukket ut og høflig forklart hensikt og vilkår for ordningen. Ved forespørsler oppgir vi selvrådgitt aktuelle klubbnavn. Vi har derfor sterk mistanke om at deler av disse "forsikrings-søkerne" bevisst bruker klubbmedlemskap til å forsikre bruksbilen. Vi ber klubbene være oppmerksom på dette forhold uten at alle med gamle kjøretøy, som søker vårt miljø, av den grunn skal mistenkeliggjøres.



ANNONSER KJØP/ SALG

Kjøp.

Jawa 250/350 1958 -62 ramme m. papirer ev. Felg 16' Alum. til cross. Trail /Cross 300-350 x 16 dekk til motorsyssel. Pute til Jawa 1961.4 Plate hjul til Chev. 1929 (20'). Ev. treikehjul. Reg. papirer/ramme til Chev. 1929. Chev. 1929 touring karoseri alt av interesse uansett stand. Front skuffe til traktor helst gråtass. Geir Hanevold Tlf 66 900643.

Motorsyssel 98/125 ccm kompl. rest. objekt ønskes kjøpt. Televimsen TV- Figur. ø.kj. Vedklyver for Traktor 3 punkts. Frode Holm 66 906440.

Sidevogn til BSA 1943 (kriger) militær eller sivil utgave. Vinsj til traktor ø. kjøpt. Alf Bryn tlf. 31 285347.

Salg.

4 m.bra treikehjul til muligens Crysler 500x20'. 10 eiker.
Tank til BSA 195? Blått plast stjerneemblem.4 Shelby 5' Alufelger m.175/70x13' til Mazda 323 med løse muttere . 4 ubet. br 155x13 Viking stopp p.dekk til Escort/Fiesta. Geir Hanevold Tlf 66 900643.

Tre store kasser Renault Daufine deler selges. Mye gromt. Øyvind Vikar tlf . 32 801588

Nash Advanced Six 1935 resaureringsobjekt/delebil inkl. ekstra motor Kr. 6000
Knut Erik Bjerkeseth tlf. 22 684898

Chevrolet Corvair Monza 1965mod med 6-syl luftkj. hekkmotor s/v hjul og shop manual selges.
Peugot 403 objekter. 3 stk Fiat 600, 4 store fremskjermer med reservehjulbrønner og stiggrett til ca 1934 modell Komplet front til Dodge 38.Bra gearkasse til tidlig Ford A med flerlamellkopling. Ubrukt gen-gassagregat komplett for kull. Eric Løfberg Sverige 095 46 552 11950/11953.

Alvis TD-21 1960 restaur. obj.komplett starter og går. Gi bud. Ove Loen tlf. 66 794643.

Du har vel tenkt deg på ÅRSFESTEN

Lørdag 12. mars 1994 ?

Sted: Ballklubbhuset, Øren (som sist)

Klokken 18.00 - 02.00

Etter siste årsfest sa mange: "Vi burde hatt årsfest flere ganger i året!"

Det skulle vel tilsi at det var vellykket, og vi i festkomiteen har ikke tenkt å lage det mindre ålreit denne gangen!

Prisen burde ikke skremme noen, kr. 100,-

Den lave prisen forutsetter at du tar med et smørbrødfat, men eller får du øl eller mineralvann samt kaffe til maten, dessuten kaffe og kaker senere på kvelden. Og -ikke minst- kjempfin dansemusikk ved "overraskelse" !!!

Det blir anledning til å kjøpe billig øl eller mineralvann. Vi skal også ha kjempelotteri!

Ta med deg GLAD-HUMØRET og DANSEFOTEN og KOM !!!!!

Bindende påmelding innen 1. mars 1994 til:

Tore Fridheim, Otilie Bies vei 13,
3027 Drammen

Tlf. 32 82 32 65

JA, vi/jeg kommer på festen,

antall

Navn: _____

Adresse: _____

Tlf.: _____

VI GRATULERER:

- Etter eget utsagn pensjonist i særklasse Øivind Viker med 70- årsdagen 20. oktober.
- og brannsjefen på Nedre Eiker Bjørn Themte med 50 år 29. november.

Med tanke på våre etterkommere bør klubben kanskje forsøke å samle microfisher fra dagens biler. Det blir til stadighet kastet slike fisher hos bilforhandlerne. Blant våre medlemmer er det mange som er ansatt i bilfirmaer. Skal vi som har muligheten ta til oss slike filmer og donere de til klubben?

FLYTUR MED "DAKOTA"

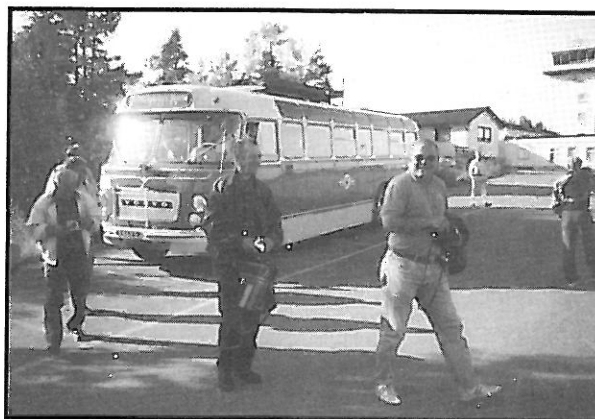
På privat initiativ foretok 27 stykker av oss i slutten av august en sightseeing-tur med en gammel DC3 Dakota. Vi startet fra Drammen en ettermiddag i Arne Christoffer Karlsens Volvo buss fra 1963 med destinasjon Torp ved Sandefjord. Der sto en nydelig glinsende Dakota fra 1943 og ventet på oss. Mange av oss hadde aldri vært oppe i en slik maskin, og for egen regning må jeg uttrykke overraskelse over hvor støysvakt og vibrasjonsfritt dette flyet var.

Vi tok av fra Torp og fløy i nydelig høstvær langs skjærgården i retning Drammen. Turen gikk innover Drammensfjorden med en sving over nedre deler av Lier, videre lavt og sakte over Hokksund. Tilbaketuren gikk i lav høyde over Hagatjern, Konnerud, Skoger og innlandet tilbake til Torp.

At vi fløy lavt og hørbart fikk vi høre senere; en bonde i Skoger satt på traktoren og pløyde da han skvatt til av et gammalt fly som feide - etter hans utsagn - i høyde med hytta på traktoren. Det var vel lettere overdrevet, men det var en stor opplevelse både det i å fly i en slik gammel maskin og å se såvel kjente hus som folk fra lufta.

Med oss var en lett blanding av MHK-medlemmer med kjente og kjentes kjente. Men ingen kvinnfolk! En med kanskje spesiell interesse av turen var nå pensjonert flymekaniker Reidar Kristiansen. Han hadde sin læretid på Dakota.

Historien til flyet ble fortalt. Hvis det ikke huskes feil ble det etter alliert tjeneste solgt til Finland, hvorfra det kom til Norge for noen år siden. Maskinen har vært flyvedyktig i alle disse årene og eies nå av en stiftelse. Turen ga mersmak og ny utflukt planlegges neste år. Dere har noe å glede dere til!



WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

BLAD I ABONNEMENT

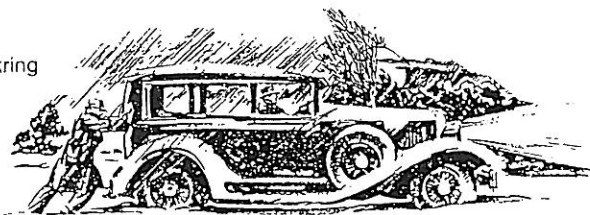
Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



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 Veteranvogklubb 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

HALLINGDAL VETERANVOGKLUBB

Postboks 259
3550 GOL

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.