

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2006 - 35. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

Bilder fra fjorårets Birimarked

Foto: Kjell Thon



NSU RO 80 og 1000



Moskvitch 1500 1970



Hillman Minx 56



SAAB Sonett III



Ford 15M RS



Mercedes Benz Universal





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.
E-mail: mhkd@lmk.no

Bankgiro 2200.07.28865

Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>

I STYRET:

Formann:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33. 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 94 27 - 995 86 493

Steinarludvigsen@msn.com

Nestformann:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofvn.15. 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76 – 905 19 083

jrso@senswave.com

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15. 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90 – 908 41 240

Sv-han3@online.no

Kasserer:

Stian Olsen
Smedgata 22. 3050 MJØNDALEN
Tlf. 952 37 272

stiols@c2i.net

Styremedlem I:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105. 3021 DRAMMEN
Tlf. 32 83 98 65 – 93418 559

arllund@online.no

Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen
Andreas Nilsens vei 62. 3040 DRAMMEN
Tlf. 32 80 11 81– 907 23 902

jhornbol@online.no

Varamann:

Nils Petter Danielsen
Bedehusgata 10, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 83 79. nipdan@online.no



Forsidebilde: Chevrolet 56 mod.

Redaktør for dette nummer har vært:

Svein Erik Finnerud

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80
Tor-Stein Hella 66 79 0134
Erik Holde 32 88 3115

Løpskomitè:

Jon Aase 32 70 04 21
Arnt Ivar Lund 32 83 98 65
Bjørn Lund 31 28 40 55

Arrangementkomitè:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 32 82 32 65

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Kåre Johnsen 32 88 51 45

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

Paul Weber Gellein
Kastanjeveien 93 A, 3026 DRAMMEN
Tlf. 32 82 54 98

Redaktører i 2005 er:

- **Mars:** Svein Erik Finnerud 32 78 39 83
- **Juni:** Erling Dagslet 31 28 49 84
- **September:** Erik Holde 32 88 31 15
- **Desember:** Svein Erik Finnerud 32 78 39 83

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

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. mai 2006





Kjære Motor Historikere, hallo igjen!

Vi er alt ut i mars mnd. Våren kommer snart,(forhåpentligvis) og med den en masse spennende løp og turer. Vi jobber med å planlegge aktiviteter og utflukter for sesongen. Vi har opplegget for en tur til Danmark klart. Turen går av stabelen 25-28 mai. Innhold og priser finner du i egen innbydelse inne i denne utgaven av motorhistorikeren. (PS påmeldingsfrist 01.04.06)
På møte i april håper vi at en fransk bilklubb kommer på besøk.(Spennende overraskelse)

Spiralløpet 2006 er i ferd med å ta form. Gutta i løpskomiteen gjør en glimrende jobb. Det blir en ny og spennende trase i år. Løpet er kun på 48 km og beveger seg i vakre omgivelser kan jeg love dere.. Mer info kommer senere.

NB!!

For dere som ønsker å beholde LMK forsikringen på kjøretøyet deres finner dere info om dette på hjemmesidene til LMK. Husk at vi er avhengige av en organisasjon som ivaretar våre interesser. LMK er de eneste som taler vår sak til myndighetene. Derfor er det viktig at vi slutter opp om overgangen til ny forsikringsavtale slik at LMK får inntekter til drift.

Det er uformelle møter og kaffe på Langebru Gjestegård i Hokksund hver onsdag fra kl 19.00.

Møt opp !!

Vi har godt besøk på våre møter for tiden, men det er vanskelig å finne på noe nytt og interessant til enhver tid. Det er fint om dere kan komme med innspill på hva vi kan finne på som tema eller foredragsholdere.

Jeg ønsker dere en riktig god vår, og at vi har fått våre kjære kjøretøy på veien til neste utgave av motorhistorikeren.

Med hilsen

Steinar Ludvigsen

Formann



Hva skal vi bruke gammelbilen til?

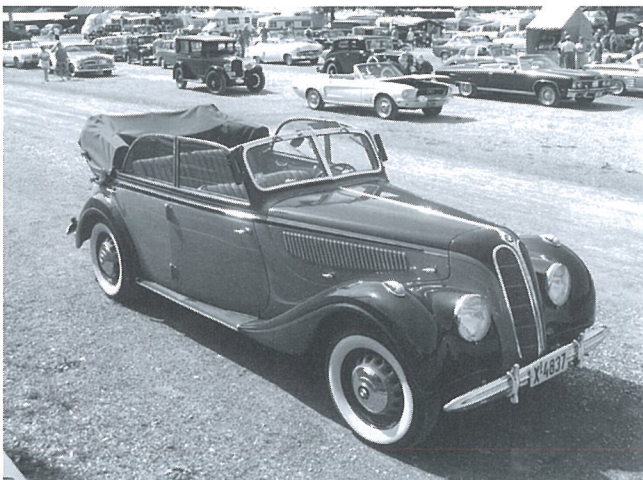
Når en bil blir 30 år gammel, regnes den som et historisk kjøretøy, eller i dagligtalen veteranbil. Dette medfører reduserte offentlige avgifter og, på visse betingelser, billigere forsikring. Blant disse veteranbilene finner vi mange forskjellige modeller, fra motoriserte hestekjøretøy til den første utgaven av VW Golf.

Et fundamentalt spørsmål man kan stille seg, er: "Hva skal vi bruke disse bilene til?". Blant veteranbilfolket er antagelig det instinktive svaret "Ta vare på dem!", men det er kanskje å si det litt for generelt.

Gamle biler kan betraktes på mange måter, og jeg har prøvd å lage en slags inndeling:

- A) Teknikk- og industrihistorisk minnesmerke,
- B) Kulturhistorisk minnesmerke,
- C) Hobby-prosjekt og/eller søndagsbil,
- D) Hverdagsbil med "honnør-rabatt",
- E) Gammelt skrot som det bør lages spiker av.

I det følgende skal jeg konsentrere meg om de tre første punktene og presentere mine synspunkter på disse. Jeg regner ikke med at alle er enige, og jeg håper at innlegget kan bidra til litt diskusjon.



Eksempel på bil fra punkt A og B. En totalrestaurert BMW 335 fra før krigen.

Det virker som punkt A er det offisielle synet på veteranbiler, ikke minst slik det praktiseres når en bil skal godkjennes for LMK-forsikring. Dette er det ideale krav som ligger og lurere hele tiden:



Bilen skal være slik den var når den kom ut av butikken første gangen. Moderat slitasje kan aksepteres, men alle deler må være enten originaldeler for modellen eller så nære som overhodet mulig, både i utseende og funksjon. Det medfører at man får problemer med ekstrautstyr som ikke er fabrikkmontert. Vi har vel alle hørt om noen som har fått nektet godkjenning på grunn av uoriginale felger og dekk.

En slik tolkning av "original stand" er relevant for en bil som skal stå på fabrikkens museum og undersøkes av forskere. Men den er i praksis uholdbar for biler som man skal kjøre med. For det første må man ved restaurering og reparasjon lete i det vide og det brede etter helt korrekte deler, eller lage (få laget) nye deler for hånd. Veteranbilen blir derfor en svært verdifull gjenstand som må behandles med stor forsiktighet. Dernest er det problematisk å få tak i slidedeler som dekk, stifter, filtre osv. Dette medfører at man må begrense kjøringen til et minimum. Sluttresultatet er at bilen hovedsakelig står stille i garasjen. Unntaket er noen få, populære biler, f.eks. Boble, Mini og Ford V8, der tilgangen på deler er sikret gjennom forskjellige firmaer og klubber.



Eksempel på bil fra punkt C. En Renault 8 med litt ekstrautstyr satt på av eieren.

Etter mitt syn bør gammelbilene være synlige for folk i alminnelighet. Det bringer oss over på punkt B – kulturminne. Bilene skal fremstå slik de var den gang de var i vanlig bruk, det vil si at tidsriktige endringer må aksepteres. Når noen ser

ser min gamle bil forteller de gjerne at de husker den gang de selv eller faren eller naboen hadde slik bil. De gir blaffen i om den har korrekt fordeler og forgasser. Dette er historie i praksis for vanlige mennesker, ikke for teknologihistorikere.

Biler bygd etter krigen kan i de fleste tilfeller brukes til mer enn å delta i veteranbil-arrangementer. Men skal man bruke dem i trafikken, bør de egentlig ha radialdekk, halogenlys, elektriske vindusspylere og så videre. Problemet er at slike endringer må gjøres "i smug" hvis man vil beholde LMK-forsikringen sin.

Det er en glidende overgang fra punkt B til punkt C. Her finner vi de bilene som eierne betrakter som rent private hobbyprosjekter og der de ikke bryr seg så mye om hva som er historisk korrekt. Så lenge dette ikke fører til rasering av virkelig sjeldne antikviteter synes jeg dette er OK. Å lage en hot rod av en Ford V8 er nå ikke fullt så ille som å lage en på basis av en Bugatti Royale.

Hvem er det da som fortjener de økonomiske fordelene som veteranbilene har? Skal det bare gjelde for dem som følger den "smale vei" og har motorhistorisk korrekte kjøretøy (punkt A ovenfor), eller bør det være likt for alle? Såvidt jeg vet er ikke LMK-forsikringen en offentlig subsidiert ordning for bevaring av historiske minnesmerker.

Et forsikringssselskaps utgifter er en funksjon av skadesannsynlighet ganger skadekostnad. Hva som skjer når sannsynligheten nærmer seg null (veldig få kilometer) og kostnaden går mot uendelig (veldig dyr restaurering) er usikkert. Men resultatet kan gjerne bli det samme med flere kilometer og billigere reparasjoner. Om bilen er 100% eller 90% original burde ikke spille noen rolle for skadehyppigheten så lenge den kjøres av ansvarsfulle personer. Når det gjelder statens avgifter, så syns jeg at gamle biler bør kunne "pensjoneres" som avgiftsobjekter når staten har vridd penger ut av dem i 30 år.

Konklusjonen på alt dette er at jeg mener det er feil anvending av ressursene å tilstrebe 100% korrekt tilstand på gammelbilen. Etter mye forbruk av tid og penger ender man nemlig opp

med en bil man helst ikke bør kjøre for mye med. En bil inne i en låst garasje er egentlig ikke-eksisterende for alle andre enn den som har garasjenøkkelen. Hva er da hensikten? Et historisk minnesmerke burde jo være tilgjengelig for publikum.

Jeg må tillegge at min egen gammelbil har normal bruksbilforsikring som for moderne biler. Dette skyldes helt andre, utenforliggende forhold, men det gjør at jeg står fritt til å si og skrive hva jeg vil og til å modifisere bilen slik det passer meg.

Petter J. Brudal

FIAT SPIDER 1957

Denne nydelig 2 seter Fiat 1100 spider 1957 modell kjøpte jeg på slutten av 70 tallet. Den var rimelig sliten men etter en omfattende oppussing av karosseriet med hellakkering ble den brukbar. Bilen var utstyrt med svak motor på 1100 ccm og hadde ratt gir. Bilen solgte jeg til 2 unge men som skulle reise til Paris på ferie tur. Etter turen som gikk helt fint ble den solgt til Sverige hvor den vist nok fortsatt ruller. Denne spesielle modellen er meget sjelden derfor angrer jeg i dag på at jeg solgte den. Jeg er rimelig sikker på at flere av dere lesere også har solgt unna kjøretøy som dere gjerne skulle ha tatt vare på. Min oppfordring er derfor send noen ord med ett bilde eller to av disse som ble solgt. Mer skal det ikke til for å få noe stoff til bladet.

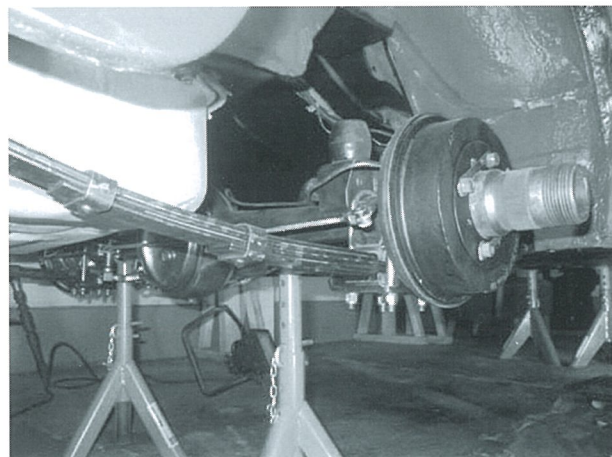
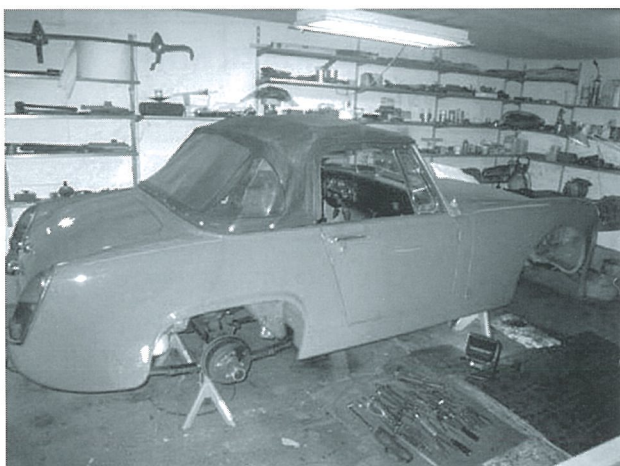
Kåre Johnsen



Stafetten

MG Midget 1968 Modell

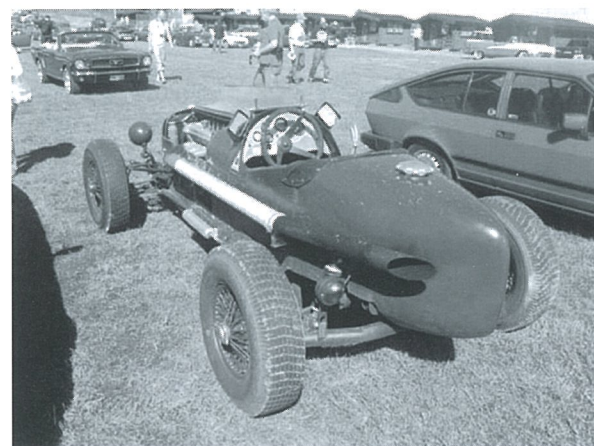
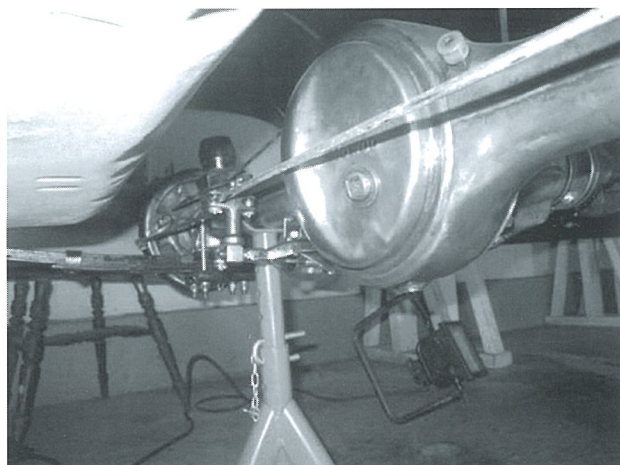
I Motorhistorikeren nummer 3 2005 hadde Bjørn L en reportasje om sin MG Midget. Om det var dette som inspirerte meg, eller om det var våre diskusjoner på møtene om MG`n sin enkle konstruksjon mye tilgang på deler, kan diskuteres. Uansett etter å ha besøkt et objekt i september 2005, brukte jeg tre måneder på å bestemme meg.



Demontering av understell er startet, nye foringer og bladfjærer er montert.

MG`n er enkel å skru på, tilgang på deler er stor, kostnadene er lave, innkjøp av deler er enkelt. Det som også er spennende er tilgangen på "performance & tuning" deler, her er det kun fantasien som setter grenser. I første omgang settes den opp i "fast roadsport", så får tiden vise om det blir noe mer.

Jeg kommer tilbake med mer informasjon.



Bilen ble handlet inn i romjulen 2005, fra en garasje i Horten. Modellen er en MG Midget 1968 med historie fra USA, nærmere bestemt San Antonio i Texas.

Vel ikke den mest spennende historien, jeg som liker best biler med gammel god norsk historie. Fordelen med det er at karosseriet er rustfritt.

En annen positiv ting er at bilen er så liten at den går fint på tvers bak i garasjen min.

Dette er ikke Midget, men hva?

Mr. Midget





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

Ta kontakt med:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf.: 32 88 51 45

Helårsannonser :2004

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.



REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	200 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerker 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.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2004 kr. 275,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på **MOTORHISTORIKEREN** som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	5% på engrospriser
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%
QMI-produkter	Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.



NYTT FRA LMK

STØTT KLUBBEN DIN – IKKE FINLAND

Personlige forsikringer er også et spørsmål om personlig økonomi. Ingen tvil om det! Og If satsner nå knallhardt på å beholde deg som kunde ved å plutselig gå kraftig ned i pris – helt ned til Tennant og LMK's nivå.

Men hvorfor fikk vi entusiaster ikke dette tilbudet før nå? Og når går prisene opp igjen? Før du sier ja til overraskende tilbud fra If er det et par ting du bør merke deg, spesielt dersom tilbudene fra Tennant og If er på noenlunde samme nivå :

- I Tennant vil overskuddet komme deg selv og klubben din til gode via LMK (husk at LMK eies av klubbene). Lar du forsikringene være hos If går disse pengene i stedet rett ned i lomma til eierne av den finske forsikringsgiganten Sampo som eier If.
- Tennant og LMK sørger for økonomi til LMK for aktivt arbeid ovenfor myndighetene, og for økonomiske godtgjørelser til klubbene for hver forsikring du inngår.

På LMK's landsmøte er klubben din med på å bestemme at godtgjørelsene fra Tennant blant annet skal gå til å kjempe mot – og få fjernet - snikinnføringen av vegavgift på veterankjøretøy. Formuesskatten bør også fjernes, eller verdien av kjøretøyet fryses på NOK 1 000 etter oppnådde 30 år. Ressursene skal også settes inn ovenfor relevante direktiver, lover og forskrifter fra departementer og Vegdirektoratet for få flest mulig unntak for kjøretøy over 30 år. LMK var sterkt delaktig i arbeidet med å få fjernet både omregistreringsavgiften, samt den nå snikgjeninnførte vegavgiften. Dette for å nevne de to største økonomiske fordelene for deg som LMK har bidratt med i tillegg til forsikringsordningen. LMK har også bidratt til at det i mange lover og bestemmelser er gjort unntak for dine kjøretøy over 30 år.

Dersom du er en av dem som i dag opplever at If har kommet med et historisk lavt tilbud på dine forsikringer; Hvorfor kom ikke dette under samarbeidet med LMK? Hvor lenge vil dette prisnivået vare? Husk at kritikken mot de store

selskapene har vært at de har en lav inngangsbillett, og skrur prisen raskt opp igjen.

LMK står for kontinuitet og kvalitet, og tar sterkt avstand fra bruken av kunstig lave priser. Din garanti for dette er at prisen for en LMK Forsikring for deg og klubbkollegene dine har vært på samme nivå helt siden 1983.

Vi har høy kvalitet på skadebehandling. Tennant har internt utpekt personer med LMK som spesialområde, og har ansatt personer med tilknytning til veteranmiljøet. LMK's egen skadebehandler Bjørn Krogvig skal ha tett kontakt med Tennant på skadesiden for å personlig gi deg en kvalitativ og trygg saksbehandling. Hvem i de andre selskapene skal ved en skade sørge for ditt motorhistoriske kjøretøy?

Tenk på deg selv, klubben din og det motorhistoriske miljøet i Norge. Velg Tennant – i hvert fall om du er i tvil!

ABC FOR DEG SOM HAR – ELLER SKAL HA LMK FORSIKRING

LMK har på vegne av sine 115 klubber med tilsammen 41.000 medlemmer inngått en svært gunstig avtale med Tennant Forsikring. Alle med mer enn et års medlemskap i en LMK- klubb vil med 3 forsikringer eller flere få Totalkunderabatt og 20 % LMK-rabatt! Tennant drifter Toyota Nybilforsikring, og har et høyt nivå på kundeservice og skadebehandling.

TENNANT
FORSIKRING

Fra 01.01.2006 tar Tennant over avtalen om LMK Forsikring slik du kjenner den i dag med samme kvalitet på vilkår og pris (NOK 395,- for kjøretøy fra 1960 opp til 30 år, og NOK 385,- fra 1959 og eldre). Det er to fremgangsmåter for deg som fortsatt skal ha LMK Forsikring på kjøretøyet:



1. Klubbene får tilsendt et fullmaktskjema for distribusjon til sine medlemmer (kan også lastes ned fra www.lmk.no). Fyll ut dette og send det til LMK som brev, faks eller e-post.

2. Eller du kan ringe Tennant's kundeservice på 22 47 91 10 for å si fra at de skal flytte dine LMK-forsikrede kjøretøy og eventuelle andre forsikringer for deg.

For deg som har hovedforfall på forsikringene i løpet av 2006 skal du vite at en ny lov gjør at du fra 1. januar 2006 kostnadsfritt kan bytte forsikringsselskap midt i avtale-perioden og få tilbake alt du har til gode uten å betale gebyr. Det betyr at du med mer enn et års aktivt medlemskap i en LMK-klubb oppfyller kravene som gjør at du kan få de store rabattene fra Tennant.

Vi har også gjort det enkelt at når du sier "ja" - så flytter Tennant alle forsikringene for deg!

Vær oppmerksom på at noen få kan ha meget spesielle avtaler som gjøre at det kan bli mindre kostnader ved flytting av forsikringene. I tillegg vil det også kunne være geografiske forskjeller innen premieberegningen. Men vit at dette vil berøre et svært lite antall medlemmer i LMK's klubber!

Du som skal søke om LMK Forsikring for kjøretøyet ditt vil ikke merke noe til denne endringen. Kontakt klubben din på vanlig måte for besiktigelse.

Tennant har internt utpekt personer med LMK som spesialområde, og har oppnevnt en skadeansvarlig som kjenner veteranmiljøet. LMK's skadebehandler Bjørn Krogvig skal ha tett kontakt med Tennant på skadesiden for gi deg en kvalitativ og trygg saksbehandling.

Tennant Forsikring etablerte seg i Norge i 1922, og inngår i dag i det skandinaviske selskapet Tennant Försäkring AB som har 80 % norsk eierskap. Selskapet har 70 ansatte og 46.000 kunder.

SUPERRUNDKJØRING I ENGLAND.



Vet du hvor du skal??



I England finnes det 4 slike rundkjøringer...

I TILLEGG MÅ DU KJØRE GÆRNE VEIEN.



1966 Modell.



TENNANT

FORSIKRING



FULLMAKT

Undertegnede gir Tennant Forsikring NUF fullmakt til å si opp mine forsikringer på LMK-forsikrede kjøretøy hos forsikringselskapet If i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelser i lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69.

Fullmakten omfatter følgende forsikringsforhold:

POLISENUMMER	REG.NR	TYPE FORSIKRING (Helfors, Rest.fors, Lagerfors, Bliv.KI.)	MERKE OG ÅRSMODELL

Fullmakten gjelder fra dags dato, og forutsetter at tilsvarende forsikring tegnes i Tennant Forsikring NUF snarest mulig etter 31.12.2005 når avtalen mellom LMK og If opphører. LMK Forsikring v/ Tennant vil kontakte deg om dine øvrige forsikringer.

Sted
Dato**Underskrift****Telefonnr.**

Sendes per brev til:

 Tennant Forsikring NUF
 Postboks 418 Sentrum
 0103 OSLO

På faks:

22 33 35 15

Skannet via e-post:

kundeservice@tennant.no



Velodromloppet, Gelleråsen 17-19 juni 2005

Også dette året satte undertegnede kursen mot Karlskoga og Velodromloppet.



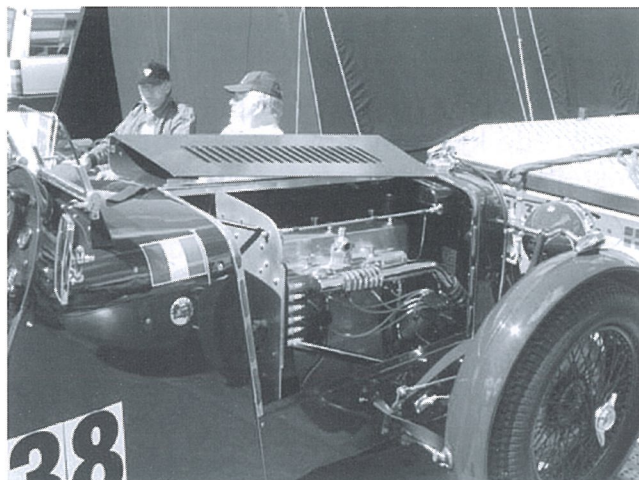
Start nummer 18 Olle Linde



Cooper Jap 1956



Bengt Dahlgren MG Type K 1933



Denne gangen ikke med min nærmeste familie med derimot min gode venn Per Langøy. Vi reiste fra Hokksund kl. 05.00 lørdag 18 juni . Vi ankom Karlskoga og Gelleråsen kl 10.00, her lukket det allerede Castrol Racing olje og metanol. En midget racer med JAP motor kjøres nemlig på metanol, grunnen fikk jeg vite var ytelse og temperatur i motor.

Søndag skulle undertegnede få oppleve noe stort, da skulle nemlig representanter fra Bertil Lindblads Stiftelse starte Bertil Lindblads legendariske Mercedes-Benz SSK 1928. Mellom 1928 og 1932 bygdes bare 45 SSK biler, en av disse ble solgt til den finske kjørerer Karl Ebb. Han kjørte flere løp med denne i Finland og Sverige. En syvliters motor som med kompressor ytet 250 HK. Ebb kjørte bilen under hele 1930 tallet, etter dette ble bilen solgt til Sverige. For å si det på godt norsk, bilen endte opp hos "høggern". Her ble den funnet av entusiasten Bertil Lindblad, han utførte en fantastisk restaurering av bilen. Etter BL død , ble bilen sammen med en Bugatti og en Panard-Levassor overtatt av en stiftelse.

Fortsettelse s.14





Im
Autobau
das letzte
Wort:

OPEL
OLYMPIA
REKORD

Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

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

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



Har nå også
mange fine
dekaler til
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning av medlemskort



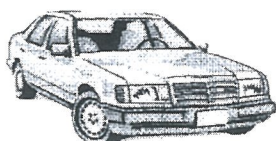
GEITHUS TEXACOSTASJON

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

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

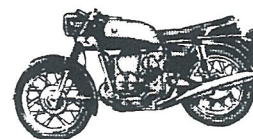
Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen

Biler, motorsykler
&

landbruksredskap etc.



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



Nordens mest solgte motorbehandling.

QMI

**MOTOR
BEHANDLING**

MED PTFE

www.qmi.no

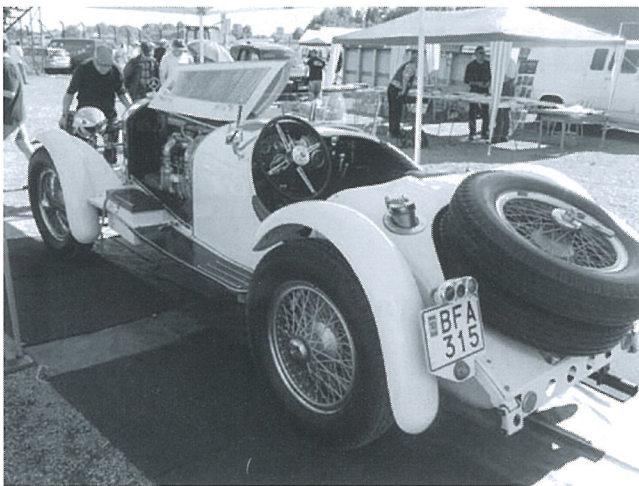
QMI reduserer slitasjen med opptil 88%, noe som verifiseres av Det Norske Veritas, og ikke nok med det, du får også: Mindre varmegang, lettere start, stillere ventiler, økede hestekrefter, lettere giring og mindre drivstoff-forbruk.

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



Mercedes-Benz SSK 1928

Det var en fantastisk lyd i motoren når de startet opp, eneste problemet de har er at bilen blir brukt for lite. Det sier seg selv kanskje med de verdier det er snakk om her. Jeg kunne både se og høre at bilen gikk bedre og bedre ettersom den ble kjørt. Men noen kompressor hørte jeg ikke, det turtallet ønsket de ikke å kjøre

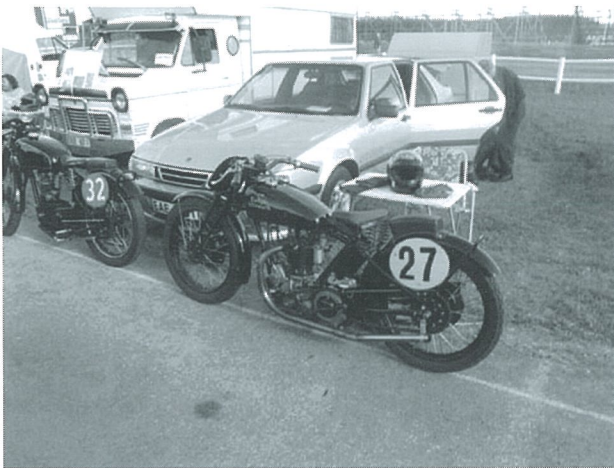
på, og etter 3 runder på banen var det slutt.



Problemer med gear kassa

Dette året hadde de inviter mange motorsyklister til å kjøre på banen med sine gamle racing sykler, blant andre var legendariske Varg-Olle Nygren. Disse kjørte ikke på tid, kun oppvisning.

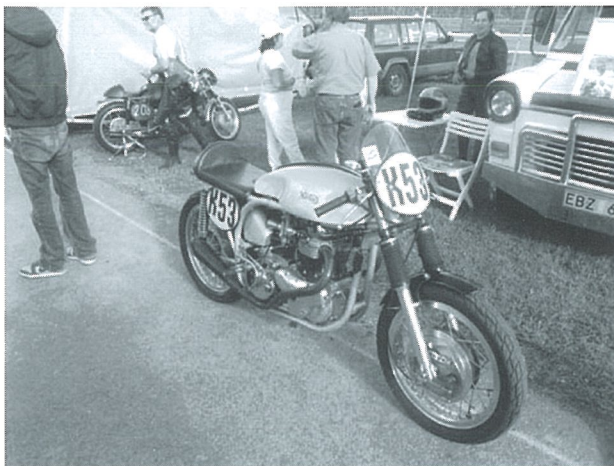




Rudge Whitworth 1930



Tror han det er en Singer ?



Norton Domi Racer 19??



Jaguar E-Type 1963 Racing Replica



Guttedrømmen fra 1970



Der er denne herren igjen

Jimmy Clark



Fasit på julenøttene (Motorhistorikeren nr4/2005)

Hvilket bilmerke ???

Ensign = Standard Vanguard	Sceptre=Humber
T 400 = Goggomobil	2300 Coupè S=Fiat
Cob=Commer	15/50=Wolseley
Marly= Simca Vedette (St.vogn)	Wyvern=Vauxhall
Pathfinder= Riley	Squire=Ford
Excellence= Simca Vedette	Sapphire=Armstrong Siddeley
Appia= Lancia	440=Skoda
601=Trabant	603=Tatra
Skyline= PMC	Vogue=Singer
Kestrel= Riley	Traveller=Morris
1304=Glas	Typ 110=NSU
Munga=DKW	1508=Simca

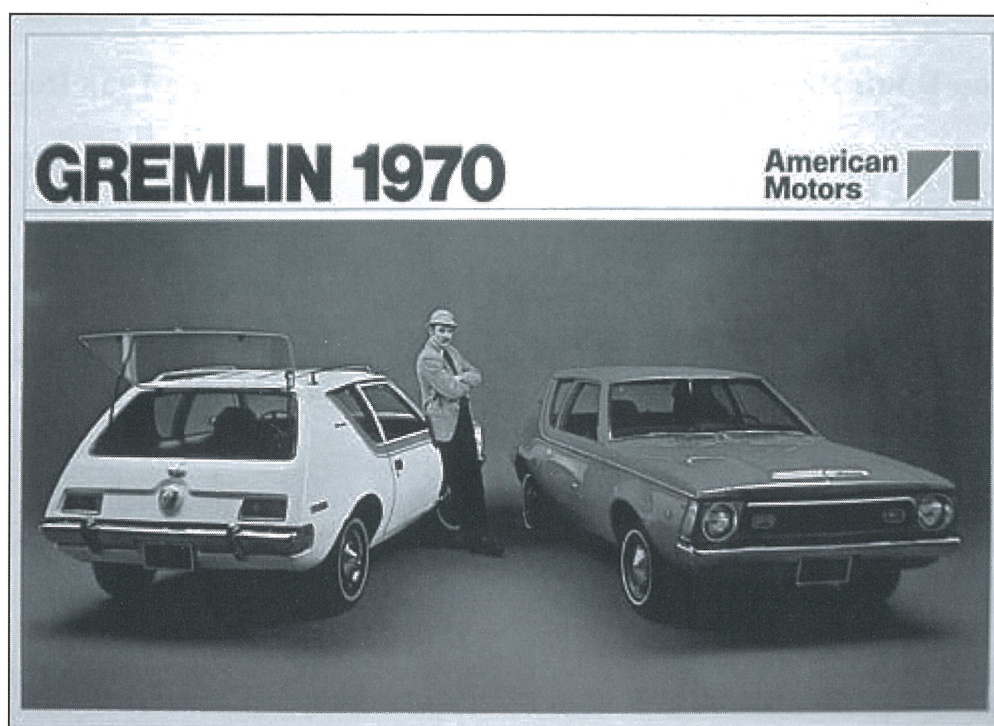
Hva slags bil er dette ? Nash Healey (ca. 1953 / 1954, fotografert i Vestfold)

Biler i musikkens verden: "Bildilla" av Vidar Sandbeck.

A) "Kjekt å ha" B)"Super SS Rally GT Fastback Hardtop Sprint" C) "Jaktprat"
D) "Hei, Henry Ford" E) "Forbikjøringen" F) "Bruktbilsamba" G) "Gammal Amazon"

Utdrag av fronten: (bilder)

1: DAF/Volvo 2: Chevrolet Camaro 3: IFA F9 4:VW Type 3
5: VW Type 3 (Karm. Ghia) 6: EMW 7: Daimler SP 250 8) Mini Clubman
9: Mazda 10: Opel 11: Skoda 12: Toyota



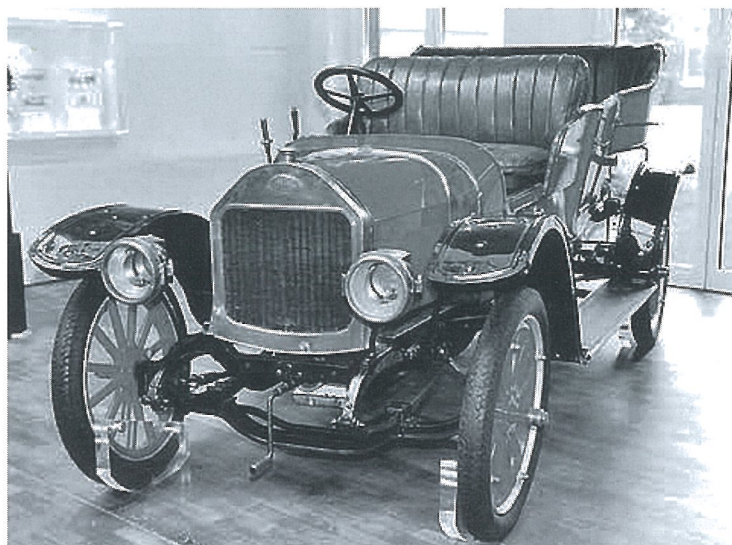
MIELE BILEN

Svært mange av oss kjenner navnet Miele fra husholdningsprodukter. Noen få forbinder det med lette motorsykler, men svært få vet at Tyske Miele en gang i tiden produserte biler. Men det skjedde i tidsrommet 2. april 1912 til 26 februar 1914. Da ble det produsert 125 biler som både ble solgt i Tyskland og eksportert til land som Brasil, Frankrike, Jugoslavia, Østerrike, Russland, Uruguay og Norge. Det ble produsert 3 forskjellige modeller, K1 med 1,6 liters motor og K2 og K3 med 2,3 liters motor (K3 var en K2 med lengre hjulavstand).. Alle modellene var 4-sylindrede og ble levert i forskjellige utførelser.

I 1991 ønsket Miele å undersøke om der fantes noen biler tilbake, og startet en større undersøkelse i flere land. Det tok flere år før det første tipset kom - det var fra en tysker som var på ferie i Norge. Han hadde fått vite at det hadde vært 2 biler i Norge og den ene eksisterte fremdeles. I følge opplysningene skulle den også være i svært god stand. Etter forhandlinger med eieren ble bilen overtatt av Miele og står nå på fabrikkens museum i Tyskland. Jakten for å finne en Miele bil hadde tatt over fire år, men den ga resultater. Ingen andre tips om overlevende Mielebiler har kommet, så vi får vel anta at denne bilen som kom fra Norge er en meget sjelden bil.

Bilen har vært solgt ny i Norge, og her er litt av historien (info fra nåværende eier):

- Den har engang hatt nummer A-5141.
- 1921 eide AS Taxi, Gunnar Hansen bilen
- 1922 eide Herr Carl Mathisen bilen
- 1925 eide H. Brandts Chauffeurskole bilen
- 1927 eide Chauffeur Nestor Christensen bilen
- Den siste eieren overtok bilen fra en slektning rundt 1961
- Bilen ble restaurert i 1965 hvor noen småting ble skiftet
- Da fabrikken overtok bilen ble den gjennomgått - det var svært lite som måtte gjøres før den kunne stilles ut.



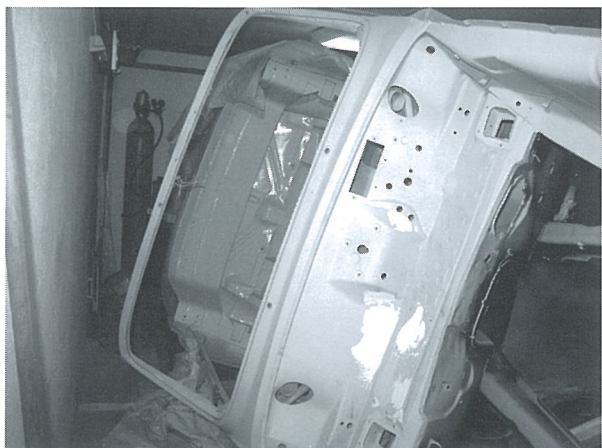
Under restaurering

Bildene viser Torbjørn Lunds '56 Mercedes 220 S Cabriolet, som er fullstendig nedplukket for restaurering. Bilen er vist tidligere i



Mye arbeid med denne døra

Motorhistorikeren, etter at karosseriet var blitt sandblåst. En god del rust var da blitt avdekket, og det har gått med mange timer til sveising, av både større og mindre partier.

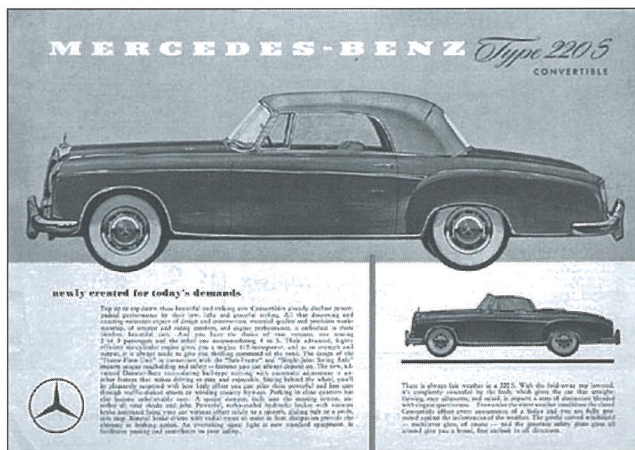


Grunnet karosseri

Spesielt plundrete var det å sveise gulvet i koffertrommet, et gulv som går helt til ytterskjermene, noe som gjorde at det var svært vanskelig å komme til med både skjære- og sveiseutstyret. Nå er i hvert fall karosseriet ferdig og 100 % fritt for rust, og resultatet er noe Torbjørn kan være veldig godt fornøyd med. Gulvet er grunnet med epoxy-grunning, og en del sparkling er utført på blant annet dører. Til sommeren blir det å grunne resten av karosseriet, og forberede for lakkering. Vi kommer tilbake med en fyldigere rapport senere. KT



Hele bunnen er klar



Slik skal den bli.

Brosjyrebilde fra 1958.



SANDPRODUKTER

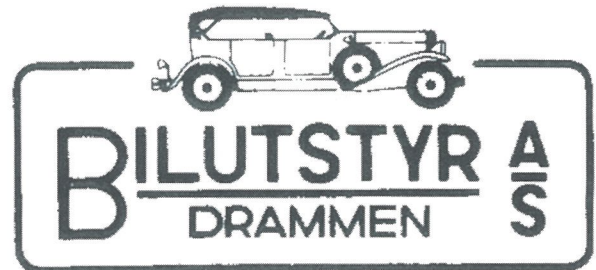
Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

Motorolje	Batterier
Hydr. oljer	Starter
Hydr. filter	Dynamo
Oljefilter	Elektrisk
Luftfilter	Rekvisita

Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



Drammen Gummiservice as

Tordenskioldsgt. 74, Drammen - Tlf. 32 83 36 63

Spesialist

BRIDGESTONE

på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

Rolf Maurseth
Vahlbakken, 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 20 20



DEKK - FELGER

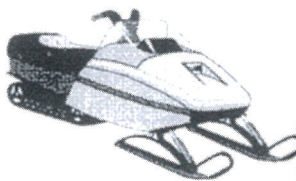
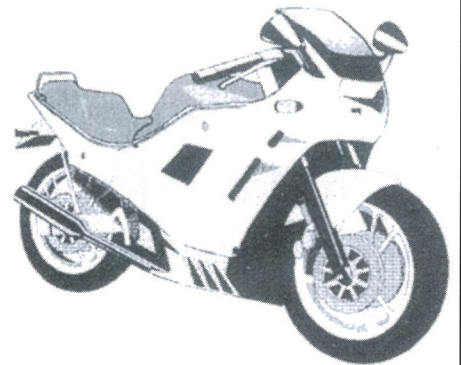
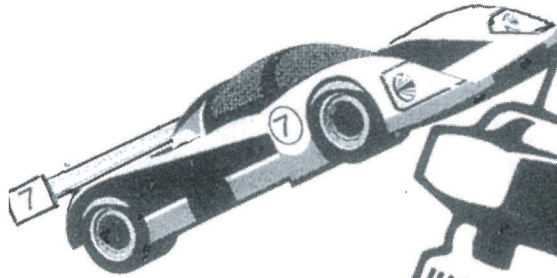
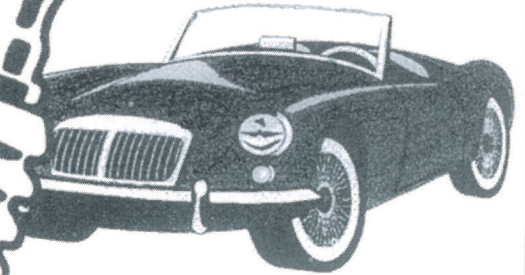
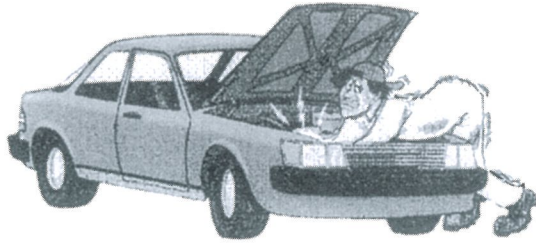
- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



PROBLEMLØSER'N



IN HOUSE

 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

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





Kjøp og Salg



LUCAS EKSTRALYS FRA 50-60 TALLET

Ønsker å få tak i ekstralys type Lucas fra 50-60 tallet for å bruke på min Triumph. Da jeg allerede har "skallet" til 2 stk, kan jeg også være interessert i kun reflektorene. Disse er 5 1/2" og kan være spredder eller kjørellys. Dette er ikke så nøye. Har du noe av interesse så ta kontakt. **Arnt Ivar Lund. Tlf. 32839865 eller 93418559. E-post:arllund(a)online.no**

34 Chevrolet master

Har noen deler til en Master six? Jeg er på jakt etter forgasser og gearkasse til min Chevrolet 34 mod. **Bjørn Telf. 90537629 eller 31284055. E-post:bjorn.l(a)online.no** døgnet rundt.

Opel Rekord 67mod.

Hvit originallakk, ikke sveiset på, garantert rustfri,
 >gått 9400 mil siden den var ny. Nye dekker og clutch, bakre eksosanlegg,
 >varmeapparatregister, batteri, understellsbehandlet, ikke vinterkjørt. Nylig
 >godkjent, og ellers i topp stand. Original Blaupunkt radio. Har også noen
 >reservedeler som kan medfølge. **Selges for Kr 35000. Kan diskuteres.**
 >**Telef.0046-52442238. Mob.0046-703990093.**



BAK LADAEN SKULLE DIN ANNONSE STÅTT



Glåmdalsmarkedet



GLÅMDAL UTSTYR- OG
MOTORHISTORISK FØRENING

Pb. 231, 2202 Kongsvinger

Stort delemarked i

Kongsvinger

Lørdag den 29. april 2006.

Markedsplassen er Kongsvinger Travsenter
Riksveg 20 mot Elverum - 3 km nordøst for Kongsvinger sentrum.

- *Markedet samler selgere og kjøpere fra både Sverige og Norge.*
- *Her finner du det meste – ja, det utroligste.*
- *Markedet er åpent for publikum i tiden 0700 til 1600.*
- *Egen plass for veterankjøretøy.*
- *Gratis inngang for publikum.*
- *Organisert parkering nær markedet.*

(Plassen åpnes for selgere og utstillere fra kl. 1500 fredag)

Kontaktpersoner: Arne L. Øverby, tlf 628 25326 (kveld) 915 45 115
H.O. Bjørnstadhaugen, tlf 628 13610 (kveld) 909 63 699



På garasjebesøk i Solbergelva

Per Langøy har kjøpt Morris Minor

Det er alltid morsomt når det dukker opp et nytt veterankjøretøy i klubben, slik at vi får litt nytt å beskue på løp og andre arrangementer. På høstmarkedet på Ekeberg i september kom Per Langøy i kontakt med en bekjent som visste om en **Morris Minor 1000** til salgs. Per har lenge hatt lyst på en småbil, og for dere som kjenner Per og hans anglofile preferanser, var det vel ingen stor overraskelse at det måtte bli noe engelsk også ved valg av småbil. Bilen hørtet brukbar ut, og prisen var heller ikke avskrekkende.

Det dreide seg om en grønn, firedørs 1962-modell med høyerreratt, og bilen hadde vært i landet siden en norsk dame tok den med seg som flyttegods tilbake til Norge det året bilen var ny. Den lille Morris'en har en 948 cc firesylindret BMC "A"-motor, av samme type som vi finner under panseret på utallige BMC- og BLMC-produkter fra Mini til Healey Sprite, og som gjennom årene er blitt levert med slagvolum fra 803 til 1275 cc. Bilen startet og gikk, og bremsene var slett ikke dårlige - på det ene hjulet! Den var matt i lakken, men svært bra i forhold til rust. Det var en del av det sistnevnte å finne i forskjermene og i den ene tverrbjelken midt under gulvet, men dette var slett ikke avskrekkende, bilens alder tatt i betraktning. Per er ferdig med å sveise den høyre forskjermen, og resultatet er blitt riktig bra. Han har ikke bestemt seg hvorvidt han skal sveise eller skifte den venstre skjermen også, siden karosserideler til Minor er såpass rimelige. Den tverrgående bjelken i gulvet er hylleware, og denne vil bli bestilt fra England med det første. Innkjøp av deler til veteranbiler kan være en effektiv måte å rense lommeboka, men i følge Per er det bare moro å handle deler til denne bilen. (se den lille tabellen med priseksempler).

Artikkel	Pris i norske kr. (ca.)
Bremseslange	60,-
Håndbremswire	80,-
Bremsesko til ett hjulpar	120,-
Luftenippel	20,-
Bremsesylinger	100,-
Sett bremserør (kopper)	200,-
Støvhette til endeled	20,-

Lakken var som sagt svært matt, men Per har prøvd å gå løs på den sterkt oksyderte overflaten med diverse Autoglym-produkter (tenkte vi det ikke, engelsk her også), og resultatet er blitt svært brukbart. Riktignok må forskjermene lakkeres etter sveisingen sammen med noen andre småskader, men Per har fått tak i lakk som ser ut til å stemme svært bra, og har derfor ingen umiddelbare planer om hellakkering. Det er alltid artig å se biler med en viss patina, i vrømmelen av veterankjøretøy som alle er like blanke eller blankere enn de var da de var nye. Trenden de senere år helt klart blitt å bevare det originale i større grad, men ofte er det ikke så lett å få til dette, da lakk og krom er hinsides enhver redning. Men Per har i hvert fall vært heldig som har kommet over en bil som lar seg "pusse opp", og at mye av det opprinnelig kan bevares. Interiøret på bilen er i god stand, og bør bli riktig pent etter en grundig vask og rens. Bilen er som nevnt høyerrerattet, men Per kan tenke seg å bytte de nødvendige komponenter slik at rattet kommer "på rette staden". Minor har, på tradisjonelt britisk vis, blant annet



midtplasserte instrumenter, og det er en relativt enkel jobb å foreta en ombygging. Per har planer om å la datteren kjøre bilen etter hvert, men hun er ikke så positiv til å kjøre bil med rattet på feil side.



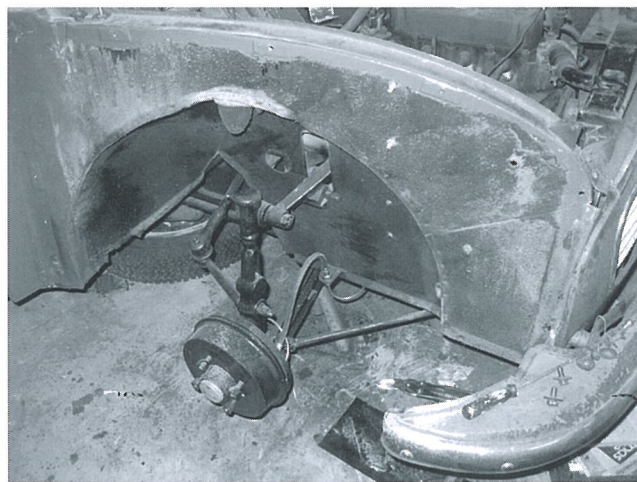
Henting av Morris Minor

Per har klart å skaffe til veie en del opplysninger om bilen, og har vært i kontakt med en av de tidligere eierne, Kjell Bengtsen fra Hamar, som hadde den i mange år som bruksbil, med skiltnummer D – 39478. Den siste eieren fra Fredrikstad hadde ikke hatt den registrert, men brukte den en del på prøveskilter. Da Per kjøpte Morris'en, hadde den stått en tid, men eieren hadde anskaffet nytt batteri og fått liv i den, slik at bilen lot seg kjøre opp på den medbrakte varehengeren av boggitype.



Restaureringen er påbrgynt

Arbeidet på bilen startet ganske umiddelbart, men Per har ikke satt noen dato for bilens ferdigstilling. Uansett, det å ratte den lille Minor'en blir helt sikkert en morsom og kontrastfylt avveksling til det å kjøre den motorsterke og raske Jaguar XK 150'en som han har brukt jevnlig de siste sommersesongene.



Her var det ikke mye å sveise

Jaguar'en til Per har ikke gjennomgått så mye arbeid den siste tiden, etter at han overhale bakakselen for et par år siden. Men han har gått til anskaffelse av nye Coker Classic radialdekk i dimensjonen 6.00-16 til sesongen 2006, og regner med at dette vil bedre kjøreegenskapene i vesentlig grad, da dekkene av diagonaltype som han har kjørt med hittil, har gitt bilen dårlig veigrep, og ikke ytet bilen full rettferdighet. Denne bilen er jo en skikkelig kjøremaskin, og for å få utnyttet den kraftige 3,4-liters motoren på 190 hk, kreves det at alt er i orden. Toppfarten på bilen er ifølge "Stora Bilboken" 210 km/t, noe Per ikke har umiddelbare planer om å prøve ut. Bilen er forresten utstyrt med manuell gearkasse, men var i følge chassisnummeret utstyrt med Borg Warner automatkasse da den var ny. Jaguar'en har vært i landet siden 1989, og Per har eid den siden 1999.

Vi var også en tur innom låven i Solbergelva, der Per leier restaureringslokale for det største prosjektet sitt, Singer'en. Per har skrevet om bilen tidligere, men det skader vel ikke med en liten repetisjon.

Bilen er en **1936 Singer 9 Four Seater Open**, og kan på mange måter sammenlignes med en liten MG fra samme periode, men denne bilen har altså et lite baksete for to personer.



Per har eid bilen siden 1984, to år etter at den var importert fra England. Bilen var kjørbær, men skulle vise seg å kreve langt mer arbeid enn Per hadde forestilt seg. Bilen viste seg etter nærmere studier å være sammenplukket av deler fra ymse biler. Eksempelvis var bakparten fra en '34-modell, mens torpedo'en var fra en nyere modell

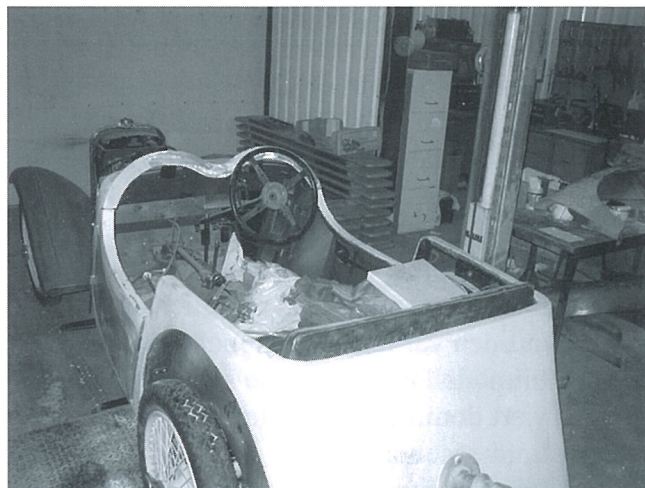


Singer under restaurering

Per plukket bilen helt fra hverandre, og stadig flere feil dukket opp. Han fikk hjelp til motoroverhalingen av den legendariske motortrimmeren Greger Strøm, som gjorde en god jobb som blant annet inkluderte støping av nye lagere.

Per har utført det aller meste av karosseriarbeidet på egen hånd.

Via en kontakt i Holland fikk han tak i et originalt aluminiumskarosseri. Per har laget det meste av treverket til dette karosseriet selv, inkludert hele rammeverket i dørene. Han er i følge seg selv, ingen erfaren sveiser, men Singer'en har virkelig vært et svennestykke som har gitt rikelig med trening på området, og resultatet har da også blitt riktig bra.



. Hele karosseriet er laget i aluminium, med splash'er og skjermer i stål. Som det fremgår av bildene, begynner bilen nå virkelig å ta form, og Per har så smått begynt å tenke på grunnarbeidet med påfølgende lakkering til sommeren. Men vi må nok vente tålmodig til 2007 før vi får oppleve bilen på veien.

Litt info om bilen:

Firesylindret rekkemotor på 972 cc. Boring / slag : 60 / 86 m.m. Overliggende kamaksel, fire gir. Motoren stammer opprinnelig fra 1927, da en variant på 847 cc ble lansert. På grunn av konstruksjonen med overliggende kamaksel, var dette en motor med god ytelse og sportslige egenskaper. I 1933 kom en variant med litt større boring, noe som økte slagvolumet til 972 cc. Alt i alt var dette en svært moderne motor, i en tid da mange fabrikker fortsatt satset på motorer med sideventiler. Bilen til Per har en toppfart på ca. 105 km/t, og biltypen ble regnet for å ha bedre kjøreegenskaper enn mange andre små sportsbiler, for eksempel MG. Bilen finnes også i en lukket coupè-versjon, og mange la sikkert merke til den nyrestaurerte røde og gule '34-modellen til Harald Vik fra Geithus i Spiralløpet 2006, en bil som han faktisk har eid siden slutten av femtitallet. KT



Morris Minor – en kort historikk

Hjernen bak den første moderne etterkrigsbil fra Morris-fabrikken, var den geniale og greskfødte Alec Issigonis. Issigonis var mannen som senere skulle stå for en av bilhistoriens aller mest banebrytende nykonstruksjoner, BMC Mini, bilen som skulle danne skole for svært mange av dagens mest aktuelle bilmodeller. Det skulle være nok å nevne Golf, Corolla, 307, Astra, Fiesta, Focus og svært mange flere.

Men tilbake til Minor'en, som ble utviklet under 2. verdenskrig. Britene var klar over at tiden var inne for en mer moderne bilmodell enn de bilene som til da hadde vært dominerende. Biler bygget på konvensjonell teknikk, med separat ramme og ofte stive aksler. Prosjektet fikk navnet "Mosquito", og var banebrytende både teknisk og designmessig. Karosseriet var selvbærende, og hjulene var kun på 14 tommer. Bilen hadde individuell fjæring foran med langsgående torsjonsstaver og styringen foregikk med tannstang. Dette ga svært gode kjøreegenskaper i forhold til samtidige konkurrenter. Bak hadde man valgt en tradisjonell løsning med stiv bakaksel og halvelliptiske bladfjærer. Issigonis hadde en grunntanke om at en framtung bil blir kursstabil og gir en sikker og moderat understyringstendens. Mange har de senere år stilt spørsmålet om det ikke ville vært mer hensiktsmessig om Minor hadde fått en posisjon som verdensbil fremfor VW-bobla. Dette pga. sikrere kjøreegenskaper og bedre plassutnyttelse. Boblas utbredelse førte som kjent til at en stor del av bilindustrien, spesielt de europeiske fabrikkene, satset på hekkmotor-konstruksjoner, som vi i ettertid har kunnet konstatere var et blindspor i utviklingen av familie-biler. Minor'en hadde mye av det som bobla manglet: Sikre kjøreegenskaper, god plassutnyttelse, og stillegående, vannavkjølt motor som muliggjorde montering av et effektivt

varmeapparat. Likevel så Issigonis selv på konstruksjonen som kun en halv fremgang, og følte selv at han ikke hadde nådd målet om å konstruere en velegnet småbil før den epokegjørende Mini'en var et faktum. Konsernledelsen derimot mente at Minor'en var bilen verden ventet på.

De viktigste modellendringene:
Series M M – September 1948 til februar 1953

Disse utgavene har delt frontrute, liten bakrute, og hovedlyktene sitter nede ved støtfangeren, i høyde med grillen. I 1950 fikk lyktene en mer tradisjonell plassering på alle modeller, da det amerikanske markedet krevde en høyere plassering. Biler beregnet på eksport til USA fikk dette allerede i 1949. Alle biler i M M – serien hadde en sideventilt, lite kraftfull motor på 918 cc. I dag er biler i denne serien de mest sjeldne, og de betinger en relativt høy pris sammenlignet med senere utgaver.



Morris Minor 1948

Series II – 1953 til 1956

Nuffield-konsernet gikk sammen med Austin Motor Company og dannet British Motor Company (BMC) i februar 1952. Den gamle Morris-motoren måtte vike for



en mer moderne, toppventilt Austin A-serie motor på 803 cc. Minor Series II fikk også Austin firetrinns gearkasse. I mai 1953 ble det lansert en varebil- og pick up-versjon på separat chassis, men med de fleste mekaniske komponenter fra personbilen. I 1954 ble stasjonsvogna Traveller lansert, men denne hadde selvberende karosseri i likhet med personbilen og den åpne versjonen, Tourer. Traveller var en såkalt "woody", med synlige bjelker av asketre.

I 1955 gjennomgikk Series II en rekke endringer. Den fikk ny grill, av samme type som vi kjenner på alle senere versjoner. Bilen fikk også større baklamper og midtplasserte instrumenter.



Morris Minor 1954

Minor 1000 1957 til 1971

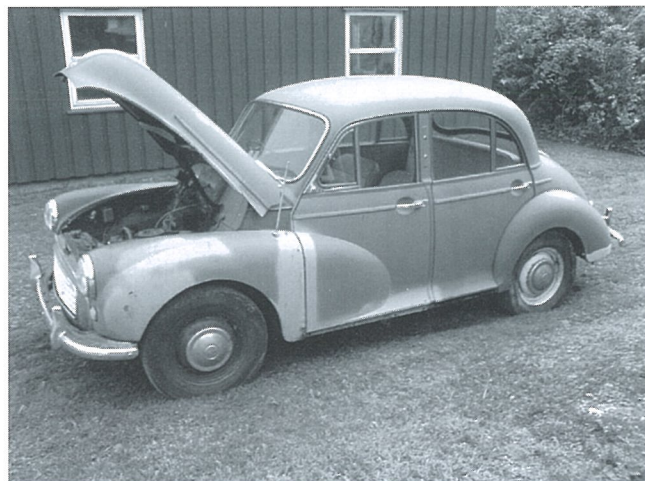
De mest markante endringene i 1957 var innføring av hel, buet frontrute og større bakrute. Under panseret fikk bilen en større motor på 948 cc, noe som medførte en effektøkning på 25 %. Bilen fikk videre en ny gearkasse med gunstigere utveksling samt kortere, loddrett gearspak med såkalt "remote control" overføring. Den 22. desember 1960 ble en viktig milepæl nådd. Denne dagen rullet Minor nr. 1 million av samlebåndet, et produksjonstall ingen britisk bil hadde nådd frem til dette tidspunkt. For å feire begivenheten, ble det produsert en serie biler lakkert i lilla og med interiør i hvitt og gull.

BILDE –PER HENTER BIL

1963-modellen av Minor fikk større motor, denne gang på 1098 cc. Den fikk også endret bakakselutveksling, mens toppfarten forble uendret. En clutch med større diameter ble tatt i bruk, sammen med større bremsetromler foran. Minor'en fikk videre et nytt og større varmeapparat, og nok en gang nye baklykter.

Hanskeromslokkene ble eliminert, slik at bilen nå hadde helt åpent dashboard på samme vis som Mini. I 1964 fikk bilen et to-eket ratt av "sikkerhetstypen", og bilen kunne nå startes med tenningsnøkkelen. Samme året kom hanskeromslokket tilbake, men nå bare på passasjersiden.

I 60-årene begynte modellen å bære preg av å ha mange år på nakken, noe som medførte en dalende salgskurve. Den mer moderne 1100 / 1300-serien overtok Minors posisjon i dette markedssegmentet, en bil som også var konstruert av Alec Issigonis, og som kan sies å være en forstørret Mini. Denne bilen ble derimot ikke like seiglivet som Minor. De to modellene ble forresten produsert side om side i rundt 8 år. Her i Norge ble Minor aldri noen stor slager, mens den var svært populær blant annet i Danmark. Da produksjonen av Minor opphørte, satset Morris-fabrikken på den konvensjonelt bygde Marina, samtidig som Austin konsentrerte seg om forhjulsdrevne modeller, som for eksempel Allegro. I de senere årene har mange Marina'er med sine 1275 cc motorer og skivebremser vært donorer for sine eldre Minor-søsken. Minor er en karakteristisk bilmodell, og vil alltid ha en markert posisjon i gammelbilkretser, som originalbil eller i mer eller mindre ombygde form.



Morris Minor 1962. Per sin bil

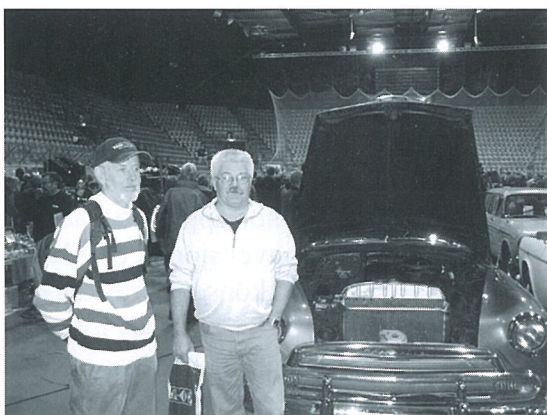
Det finnes flere klubber for eiere av Morris Minor, der den største er Morris Minor Owners Club. Denne klubben ble grunnlagt allerede i 1976, og har i dag 14 500 medlemmer.

KT



Høstmarked i Fjellhallen på Gjøvik

Terminlisten med oversikt over løp og markeder blir mer glissen utpå høsten, og dette markedet er vanligvis det siste rene veteranmarkedet før entusiastene går i dvale, eller helst innleder en intens mekkesesong. Når det gjelder deler til eldre biler, begynner det å bli lite å finne i Fjellhallen, men er du mc- eller moped-entusiast, er det litt av hvert å velge i.



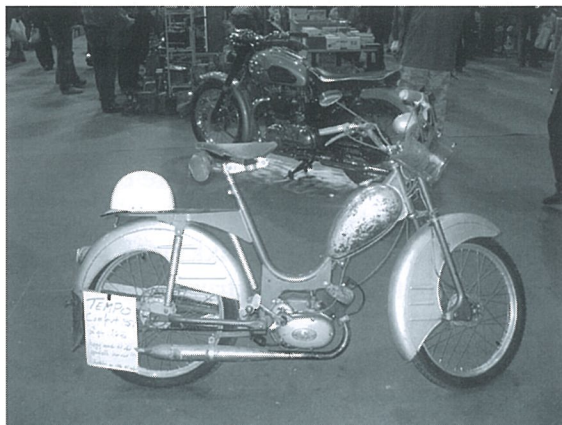
H. Andersen og T. Laugerud på tur



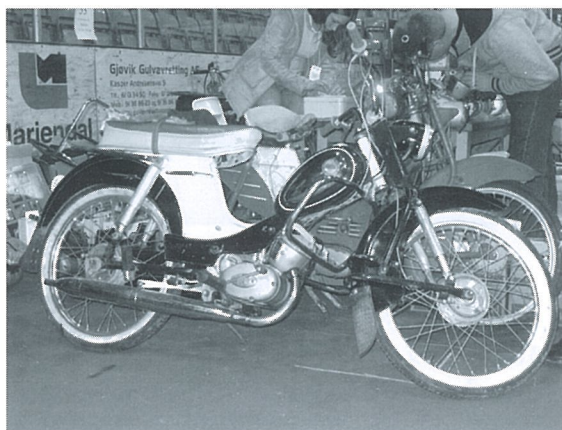
Frode orger deler

Det er likevel ”kopper og kar”-avdelingen som er den mest fremtredende og innholdsrike, og på dette feltet er det desto mer å finne. Personlig forventer jeg ikke å finne så mye i Fjellhallen. Jeg tar det som en høsttur, og pleier alltid å treffe en del likesinnede for å slå av en liten prat. Her er i hvert fall noen bilder fra det foreløpig siste markedet. Når du leser dette, er det

ikke lenge før vårsesongen starter med vårmarked på samme sted.



Tempo Comfort 1957



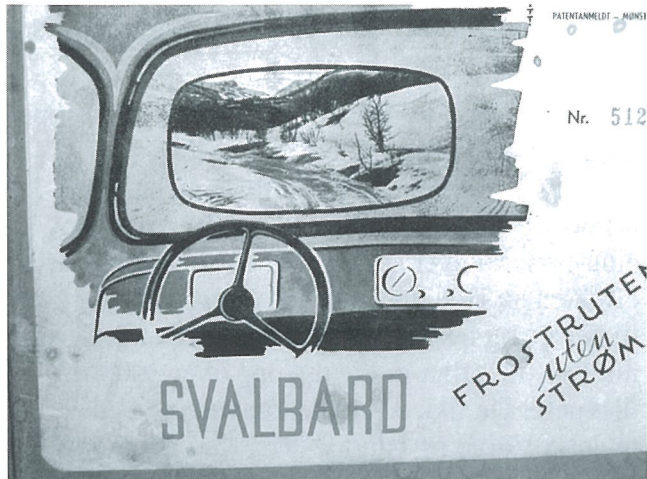
Tempo Comet. MC på bare 50 ccm.



Et 50 talls miljø var rigget til. Bak ser vi standen til Toyota Crown klubben.

VOLVO P1800

For Volvo startet sportsvogneventyret i 1953. På en rundreise i USA ble representanter for Volvo imponert over den store interessen amerikanerne viste for sportsbiler. Her var det store muligheter både for å selge biler og for å profilere merket. Resultatet ble Volvos første rene sportsvognen P1900. Den ble vist første gang i 1954 og kunne kjøpes i årene 1956 og 1957.



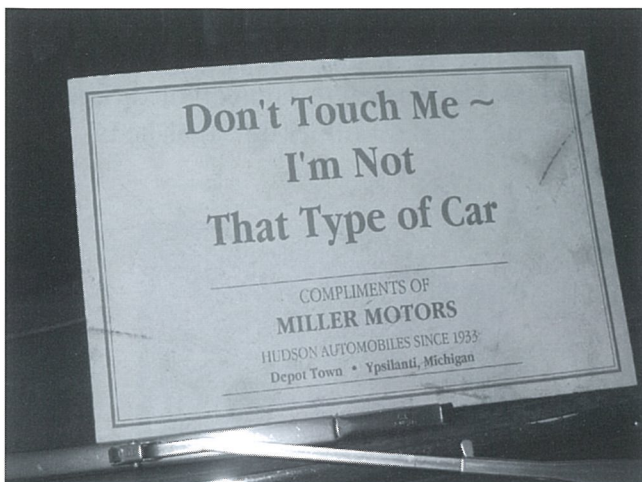
Svalbard ruten.

Dette må vel være det ultimate hjelpemiddel for det lille mindretall som bruker veteranbilen om vinteren.

KT

NESTE VETERANMARKED I GJØVIKS OLYMPISKE FJELLHALL ER LØRDAG 1.APRIL.

SKILT MED ET KLART BUDSKAP FOTOGRAFERT I GARASJEN TIL PER LANGØY.



Volvo P1800 1961. Amerikansk brosjyre.

Den nye modellen fikk navnet Volvo P1800, og kom på markedet i midten av 1961. I Sverige ventet publikum med stor spenning og motorbladene testet bilen med svært positive omtaler. Bladet Motorföraren skrev i mai 1961 at over 1000 svenske kunder sto i kø og ventet på bilen. Volvo så at suksessen i Sverige var sikret.



Men hva med kunder utenfor Sverige? Her var Volvo heldig og fikk gratisreklame og drahjelp ved flere tilfeller. Det som fikk størst betydning var nok TV-serien "The Saint", eller Helgenen som ble det norske navnet. Serien var basert på bøkene til Leslie Charteris, og hovedrollen som Simon Templar (The Saint) ble gitt til en relativt ukjent skuespiller ved navnet Roger Moore. I bøkene kjørte "Helgenen" biler med oppdiktede navn. Men filmselskapet måtte finne en virkelig bil med egenskaper og utseende slik som beskrevet i bøkene. Bøkene beskrev bilen som spennende, luksuriøs og sporty. Valget falt på en Jaguar, men den kunne ikke leveres innen ønsket tid og tv-selskapet måtte se seg om etter alternativer. Valget falt på Volvos helt nye sportsvogn som på den tiden ble produsert i England. For Volvo var dette en glimrende profilering. Den nye Volvo P1800 gled rett inn i den spennende handlingen. I de neste årene kunne seerne følge bilen og heltens utrettelige jakt på skurker i det vakre engelske landskapet. Under filmopptakene ble bilen utstyrt med et eget nummerskilt, ST-1 for å gjøre den lett å kjenne igjen. I løpet av seriens produksjonstid ble det brukt fem biler av forskjellig årsmodeller. Serien ble en av Englands mest populære med 118 viste episoder over 7 år. Filmselskapet solgte også serien til en rekke andre land.



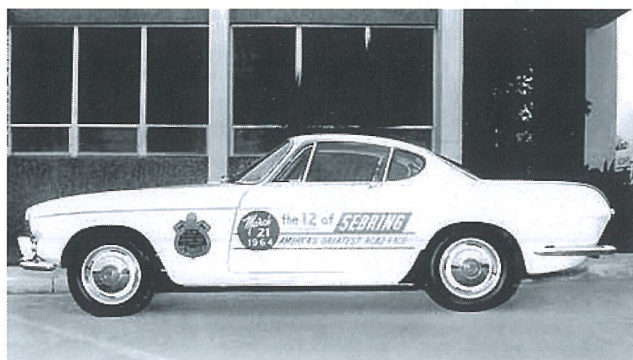
Volvo P1800 1963. Amerikansk brosjyre.

I løpet av serien la Roger Moore grunnlaget for sin karriere samtidig som Volvo P1800 ble så tett knyttet til tv-serien at den ble kalt "Helgenenbilen". Roger Moore stilte også opp og lot seg intervju om bilen. Det var god publisitet siden han både eide og kjørte en tilsvarende bil privat. For Volvo med sine solide

familiebiler var det nok bra å ha noe litt eksotisk å vise frem.

TV-serien førte til at Volvo i England og Europa ble kjent som produsent av luksuriøse sportsbiler. Det er vel ikke ofte at en enkelt bilmodell har blitt så sterkt knyttet til en film eller tv-serie over så lang tid. Selv i Norge var effekten av Helgenen stor. Da Roger Moore kom til Norge og besøkte en tilstelning i Sandefjord midt på 60-tallet møtte det opp over 20000 tilskuere. De fikk se sin helt ankomme i en nydelig Volvo og bander "The Key Brothers" spilte den nye hiten "Og så kom Helgenen frem".

I USA ble P1800 også brukt ved flere anledninger. Den viktigste var da den ble brukt som startbil i det store 12 timers billøpet Sebring Grand Prix. Dette skjedde både i 1963 og 1964. For motorinteresserte amerikanere er dette løpet en stor begivenhet, og Volvo fikk vist den nye bilen i riktige og sportslige omgivelser.



VOLVO P1800 på Sebring i 1964

Har du lyst å se bilen til Helgenen, kan du ta en tur innom "The Cars of the Stars Motor Museum" i Keswick England neste gang du skal på ferie. Der hviler den ut sammen med flere andre kjente biler fra filmer og engelske tv-serier.



Fra Spiralløpet 2005



KONGBERGKNEKKEN 2005



Ford Escort RS 2000



Opel Rallye Kadett



Mercedes Benz 230 1939



Plymouth 1950



Cadillac 1941



VW "ZWITTER" 52/53



Asle Wang
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

B-blad

BLAD I ABONNEMENT
Returadresse:
Motorhistorisk Klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

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

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil, MC, traktorer, stasjonærmotorer etc., hvor du avretter gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 18 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- Mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

Norsk Motorveteran koster kun kr. 420,- pr år!

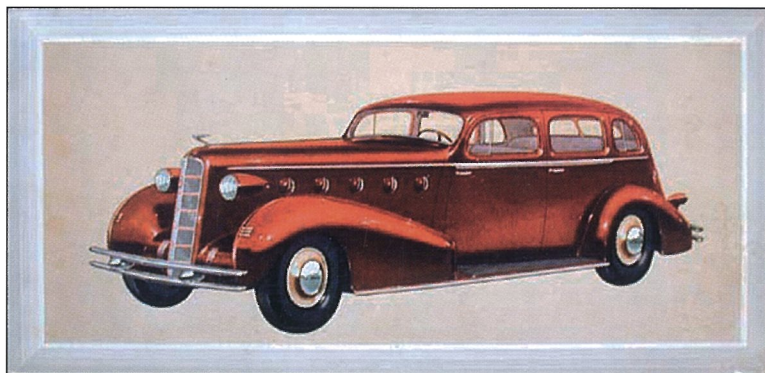
**NORSK MOTOR
VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: norskmo@online.no

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



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**
er: Erling Dagslet. Tlf. 31 28 49 84

Send inn stoff før 15.05 2006.

