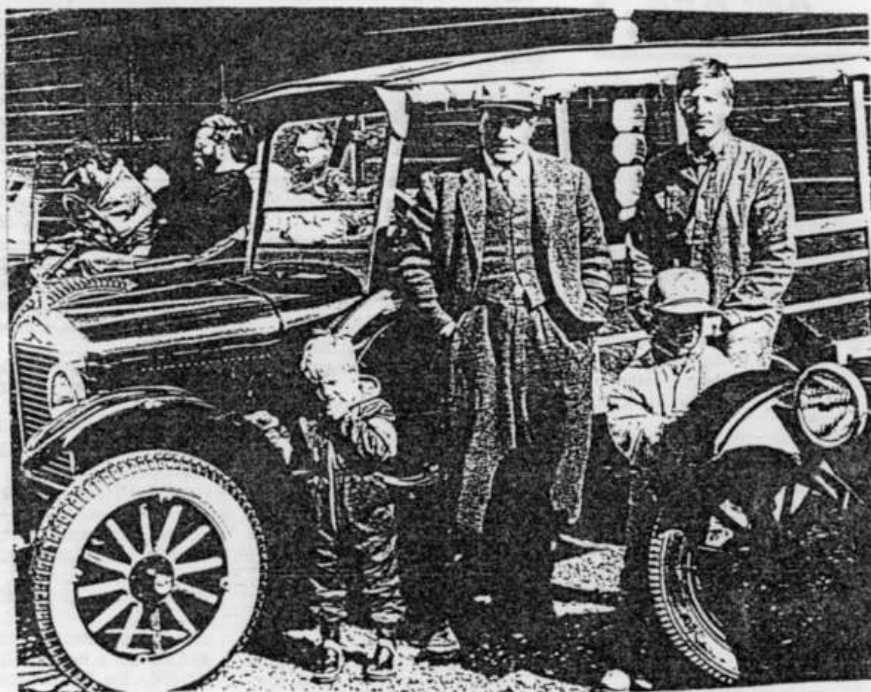


MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 6 20. desember 1990

7. årgang



To brødre og en T-Ford

Fra Ølom har vi fått dette bildet med Arne og Sigurd Ølom, samt Kristians T-Ford Woodie. Er det Arne og Sigurds T vi ser litt av? Med bildet fulgte en sangtekst:

PEDALFORD'N

jfr. Arne og Sigurd

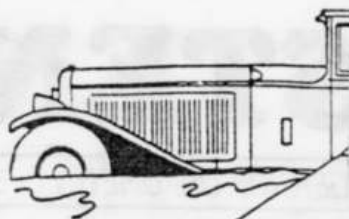
Mel: "En sjømann elsker havets våg"

Jeg kjøpte meg en pedalFord av gammel modell,

og fire hjul det hadde den, og kleint understell.

"I" Hjelp oss, hjelp oss, skreik'n Movinkel og'n Greis

dom var ute på sin siste reis "I"



SELGES



A-Ford Coupe med svigermorsete i god stand og ferdigrestaurert. Henv. Severin Skaugen, Halvor Torgersens vei 4, 0386 Oslo 3, tlf. 02-14 33 51.

Austin 10 1933. Ny restaur. nydelig bil, kremgul og sort, eikehjul, stort soltak - kr. 40.000,-. Takstp. kr. 60.000,-. Henv. tlf. 041-23 376 e.kl. 17.

57 Austin A40. Må restaureres - kr. 5.000,-. Henv. tlf. 067-42 405. E. kl. 18: 03-78 79 62.

56 Bentley S 1 i god stand. Bil nr. 9 på Momarkedet selges. Henv. Roar Mikkelsrud, Grimstadtoppen, 1640 Råde. Tlf. 09-26 65 00. E.kl. 18: 09-28 51 19.

Samleobjekt. 57-mod. Bentley S 1, servo, solv met., rød hud, strøken. Må sees. Henv. tlf. 030-46249. Fax 02-14 10 08.

Bentley MK VI, 50 mod, strøken. EMW 340-2, 53 mod., bra stand. HD 28 mod., bra stand. Land Rover Pick-up, 65 mod. Henv. Finn Kvernland, Haug, 3500 Hønefoss, tlf. 067-32106, e. kl. 17.

Riley 1953, pen bil, tip-top motor, selges kr. 49.000,-. Tlf. 067-40 626.



Selges: MORRIS "Bullnose" 1923 - åpen 2-seter. Norges eneste av denne engelske klassiker. Kjent fra mange NVK-løp som en trofast sliter. Helrestaurert og klar til høstens løp. Pris: kr. 150.000 Henv. Sundet, tlf. 06-990078.

Borgward Isabella Combi 1958, kjerbart bra objekt, kr. 5000,-. Austin 250 U 1968 kassebil, noe jobb. kr. 3000,-. Henv. Glenn Bergseth, 3648 Passelbekk (v/Kongsberg); tlf. 03-76 97 74.

Ford Thunderbird, 55 mod. s. billig. Restaureringsobjekt. Cadillac Eldorado Biaritz 57 mod. godkj. Biltilsynet. Ford Mustang, 2-d. hardtop, 69-mod. godkj. Biltilsynet. Ford Fairlane 500, 4-d. hardtop, 58-mod, bra stand. Henv. Frank Willa, 6320 Isfjorden, tlf. 072-21245 a, 072-25305, p. Frank.

Buick 8 S de Lux, 1951, s. høyst. Henv. Terje Bjørnstad, Bjåmoen 22, 2051 Jessheim. Tlf. 06-97 31 15.

Buick 1927, åpen to-seter, i bra stand, kr. 120.000. Henv. Aschim, tlf. 02-20 72 10 kl. 8-16, e.kl.17: 02-52 13 02.

1958 Buick Riviera, 2-d. hard top, selges høystb. o.kr. 80.000. Henv. Terje Iversen, c/o Norema, 3520 Jevnaker. tlf. 063-16323.

55 Buick Cabriolet, 99% rustfri, V8 aut. arbeid gjenstår, kr. 40.000,- ev. bytte, Henv. tlf. 09-87 26 28 eller 09-92 23 97.

55 Buick, 2-d. HD TP, meget bra stand, alt orig. kr. 79.000,- eller bytte. Henv. Rock Vinci, Hvalrossvn. 23, 9100 Kvaløysletta. tlf. 083-51887.

1952 Buick Super 2 D.H.T. aut, ny lakk, noe mont. gjenstår, s. høystb. o. 25.000. Henv. Trond Bjerkenes, Kleiva 11, 1800 Askim, tlf. 09-88 64 19.

Restaureringsobjekt, 1952 Rover 75 og 1971 Morris 1300. S. høystb. Tlf. 09-19 90 94, e.kl.18

1961 Sunbeam Alpin Cab. s. Henv. Håkon Skjolden, Hyggenvn. 45, 3442 Hyggen, tlf. 02-85 97 89. Kont: 03-80 70 63.

54 Swallow Doretti Roadster i orig. stand, meget pen, selg. høystb. o.kr. 100.000. Henv. Bjørn Vikør, Fallandveien 5A, 0495 Oslo 4, tlf. 02-22 89 30, e.17.

64 Triumph TR 4 Surrey, topp sportsbil, hvit. Rest. Topp st. kr. 90.000,-. Kun ser. henv. Tlf. 071-42 568.

Investering. 57 Buick, kr. 135000,-. Henv. Svein Bråthen, Maridalsvn. 139. 0461 Oslo 1, tlf. 02-35 00 31, e. 17: 68 34 21.

36 Buick Century selges høystb. Henv. tlf. 033-24 953-27.507.

Full Classic Status. 47-mod Cadillac Fleetwood Limousine, serie 7533, Imperial Sedan, overh. motor, innv. arb. gjenstår. s. u/selvkost til entusiast. Henv. Knut Haugen, Birkingveien 23, 5570 Grindafjord, tlf. 04-77 57 81.

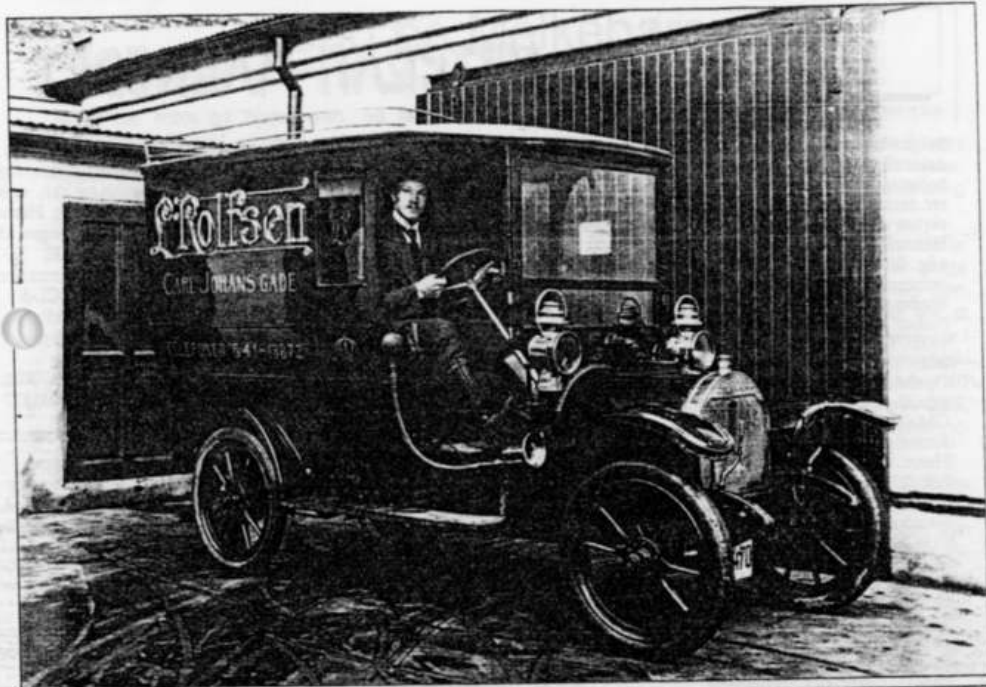
56 Cadillac Eldorado Cab. hvit, kr. 135 000 el. høystb. Henv. Per Trystad, Riddersvingen 19, 1900 Fettsund., tlf. 06-88 40 45.

Cadillac 1913. Stor, åpen, reg. 7-seter, s. høystb. Henv. tlf.02- 12 29 18 e. kl. 18, ell. Bm.4255.

55 Cad. cab. s. høystb. o.kr. 100.000,-. Bra. Byttes i annen Cad. ell. pickup GM. Henv. Erlend Svarstad, Stengst. 1, 0358 Oslo 1. Tlf. e. 17: 02-60 37 21.



Chevrolet 1931 mod., liten lastebil, som ny og Mercedes 190, 1964 mod., meget flott, selges evt. byttes i Mercedes diesel. Høy pris. Henv. Gunnar Sveum, 2372 Brøttum, tlf. 065-60422.



En riktig støver...

Olav Rypdal har en vaktmester der han bor, som er full av selvopplevd bilhistorie - med tilhørende originalbilder. Øverst i skuffen til vaktmester Hugo Eriksson lå disse bildene som Rypdal kommenterer slik:

"Det store bildet viser Hugo Erikssons far, Karl Eriksson som var sjåfør hos baker Rølfesen i Karl Johans gate. Bakeriet leverte til Slottet, og Eriksson kjørte varer dit daglig. Før hver tur, ble bil og sjåfør inspisert av bakeren selv. Bilen ser ut seom den kan være en Stoewer? (Det er den. Red.).

Det lille bildet viser den samme Eriksson, denne gang på utflukt med venner til en seter i Nesbytraktene. Bilen er en Ford A 1929. Bremsene på denne var tydeligvis ikke til å stole på, siden selskapet har hengt på en hel "tømmerlunne" med graner for nedstigningen til dalen."





DELER SELGES

Selges/byttes: Ca. 200 kg. med nye deler til Buick 1930, serie 40. Kingbolter, forg.repsett, foringer, fjærbolter, tannhjul, styredeler, bolter, skruer osv. Selges helst samlet. Henv. K.O. Granberg, 5582 Ølesvåg, tlf. 04-768476.

Stempelringer, fl. dim. til fig. biler: Nopar: alle mod. 1926-60. Nash: 1931-, Chev.: 1914-, Div. typer GM biler: 1920, VW 1945, Merc. 170-80, Opel 6, 1937+50, Citroen 11-15. Ventil+stvinger+fjærer: Nopar-GM-Opel+Ford-Volvo. 1920-1960. Rimelige priser. Henv. Hans G. Hauge, Sagdalsvn. 30B, 2010 Strømen. Tlf. 06-815673.

Gearkasser. Et "fjell" av gearkasser til et 50 talls forskjellige bilmerker fra 40-50 og 60 årene. Henv. Thomas Lundstrøm, Norbergsvagen 12, 57093 Figeholen, Sverige. Tlf. 0491-33344.

Selges: Chevrolet 1952: Motor, panser, dører, div. pyntelister, bakrute. Citroen 1937: Startmotor, instrumentpanel, reservehjulsdelsel, lykteinnsatser, hovedlys. Reo ca. 1920: Hovedbryter. Nash 1930: forskjermer. Henv. Kent Strandem, 06-88 01 24

Selges: Chevrolet-deler 1916 - 1939. Har mye tilovers etter egen restaurering. Nye deler. Motorpakkingssett, kingbolter, diverse baklys, gummiforinger/mansjetter til støtfangere, gummilister frontrute og ventilasjonsrute, noen panserfigurer og emblemer og diverse tenningsdeler. Ivar Morvik, Tlf: 05-186151 etter kl 17.00, lørd og søndag hele dagen.

Spesialbygget tilhenger for transport av liten messingbil selges. Tilhengeren er utstyrt med bogghjulgang, kapell, vinsj og kjørerampe og er så godt som ubrukt. Henv: Knut Samuelsen Tlf: 02/493444, jobb: 02/323470

Kjøpes: Til Studebaker 1914. Jeg har hatt et uhell med min store 6-sylindretre 7-seter. Kronhullet felte en taru her forleden - og det fikk stygge følger også for gearkassehuset som sitter montert på bakakselen. Deier eller hel gearkasse/kardang kjøpes. Henv. Olav Fylling, 62 60 Skodje.

VETERAN-MARKEDET

KJØPES

Mercedes eller BMW mod. 1950-60 ønskes kjøpt. Tlf. 04 762532

Eikehjul til A7 fra 31/32 ønskes kjøpt. Er forøvrig intr. i alle deler til denne type bil. Henv. Oddvar Lauvstad, 3840 Seljord, tlf. 036-87334/036-5705.

Til "Oliver" beltetraktor ca. 1947 mod. ønskes. Instruksjonsbok/dele-katalog, eventuelt lån for kopiering. Diverse deler, gjerne deletraktor, alt av interesse. To-manns motorsag ønskes kjøpt. Alt av interesse. Henv. Per Haugen, 2090 Hurdal, tlf. 06-989478

Ønsker å kjøpe brosjyrer til Volvo PV - Duett - Amazon. Også MC brosjyrer til japanske sykler fra rundt 1965 - 1975. Plakater o.l. Henv. Hans Henrik Gauslaa, Furu-lunden 2, 4800 Arendal, tlf. 041-21833



Messerschmitt 1954, tidlig modell. Trenger ny kuppel til denne. Det er så mange som har hørt om en forhandler - gammel bil-/MC-forretning, kanskje på vestlandet, som skal ha opptil flere slike nye kupler liggende. Kan noen på en eller annen måte hjelpe med tips/opplysninger? Ellers er alt av interesse til Messerschmitt, også til nyere modell. Objekt - restaurert Messerschmitt kjøpes. Henv. Ole Birger Gjevre, Strand, 2900 Fagernes. Tlf. 063-60870.

Til Mercedes Benz 220, 1952 mod. 6 sylindrer kjøpes diverse deler, svingehjul, motorfester foran og bak, verkstedhåndbok og dele katalog. Henv. Leiv Strand, Hompland, Vangen 15, 4480 Kvinesdal, tlf. 043-50492

Weber forgasser, type 40 DCL-5. Skal brukes på 57 mod. Landia Aurelia 2,5 l V6 dekk, dim. 5 s 935x135. 4 stk. 165x400. Henv. Tor Nyhus, Setreveien, 2072 Dal, tlf. 06/976240 priv. 06/941477 jobb.

Til Buick 1932, type 56 C kjøpes forgasser "Marwel" - luftfilter-oljefilter-håndgass og sjokerknotter på instrumentbord. Salgsbrosjyrer, alle typer har interesse av 1932 modeller. Henv. Alf Bryhn, Boks 169, 3430 Spikkestad, tlf. 02-855347 e.kl. 18.

2 Bosch ekstralys til 50-talls Mercedes. Stjerne på grillen, Mercedes 300, 1952 modell, ellers alt til denne bil av interesse. Baklys og kjedekasse til Tempo Villiers 98 ccm, 1947 modell. Henv. Dag Skoglund, p.b. 77, 2857 Skreia, tlf. 061-54164.

Har Buick 1941, Mod 47 Eight special. Liten rekke åtter, 994 HK. Er det noen som vet om lignende biler og deler til denne? Er interessert i alt omkring 40-47 av Buick: Jernverktøy, lister på dørterskler, p. av gummi på baksjermer, antenne, matter til bilen, 15" dekk med hvite sider, fint ratt uten sprekker. Henv. Tor-Arne Tesaker, Skei 28, 4460 Moi, tlf. 04-461637 kl. 16-17 el. e. kl. 22.

Til 37-Chevrolet 3/4 ton truck ønskes panser, lyktekasser, speedometer og kombinert temp/amp.meter og grill. Henv. Dust-Troll A/S, Lilleakervn. 4, Oslo 2, tlf.: 02-534075

Til Plymouth U 1929 ønskes hovedlykter, radiatorlokk med vinger, radiatoremblemer, forgasser, cowliykter mm. Henv. Peder Gyldenskov, 6630 Tingvoll.

Referat fra Medlemsmøte 5. november 1990 på Melkebaren.

Møtet ble holdt på Melkebaren, og det var 19 medlemmer tilstede.

Møtet startet opp med at formann Dag ønsket velkommen og presenterte møtets to foredragsholdere fra firmaet Parvuik a/s.

Deretter gikk vi til kafedisken og forsynte oss med kaffe og noe og bite i, som klubben spanderte.

Firmaet Parvuik er forhandler av flere kjente produkter. Blandt annet Tip Top (lappesaker til sykkel-langer, dette kjenner vel alle til fra sin ungdom), Rustbjørn, Pan, Loctite, Corroless og CRC.

Det er et for stort spekter å gå gjennom alle produktene, men jeg vil prøve å formidle noen av de inntrykk jeg fikk av de forskjellige produktene.

CRC 5-56 ble oppfunnet under Korea-krigen, man trengte et middel til å beskyttet alt fra geværer til elektrisk utstyr, samtidig med at det hadde en smørende virkning. Middelet er en verktøykasse på boks.

CRC Rust-rem. Dette er et konsentrat som blandes med vann. Det løser opp og fjerner rust fra stål, og rengjør andre metaller som aluminium, messing, m.v. for belegg.

Dette i kombinasjon med CRC Zinkspray, gir en effektiv sikring mot ny rust, i følge foredragsholderen (selv er jeg skeptisk til alle produkter som fjerner rust, da jeg har inntrykk av at all rust kommer igjen etter en stund).

Ved gravrust kan det benyttes Rustbjørn, mens delene er våte. Rust forvandles til svart organisk metall, som kan overlakkes. Lagrede deler kan rustsikres med CRC-SP 3-50.

Forgasser problemer løses med CRC forgasserrens. CRC vil "krype" inn i alle hurom i forgasseren å rengjøre disse.

CRC-Silikonpray vil femdoble vifteremmens levetid, og fornye andre gummidetaljer. Da dette ble sagt, hoppet Reid som er lakkerer av yrke, nesten ut av stolen. Han mente at alle silikonprodukter bør forbyes, da de skaper store problemer ved omliakering av biler. Her må vi altså bruke hue og spraye med forsiktighet.

Blandt Pan produktene, som er bilpleie midler for vask og voksing, finnes det et produkt som heter Pan flekk-vekk. Dette er det noe alle menn, som skal ut på en lystig aften uten at kona merker det, bør ha. Det fjerner bl.a. rødvinflekker, stearin, sjokolade, matfett, hudkrem, skokrem, tyggegummi og leppestift flekker. Fra spøk til alvor, det finnes rensedmidler til alle formål, felgrens, ruterens, motor-

vask, plastrens, bilshampo, lakkrens og supervoks.

Desverre strakk ikke tiden til for å fortelle om Loctite produktene. Og det ble liten tid til Tip-Top produkter. Men det ble gitt litt informasjon om dekkbehandling og lagring.

Har du gamle og sprukne veterandekk, finnes det et produkt som heter flytende Neopren (en slags gummi-melk), som du kan smøre dekket med. Den vil krype inn i sprekken og forsegle disse, slik at dekk-corden i dekket ikke råtner. Har du større sår i gummi kan dette repareres med Gummi-påboks-SE-2000 eller 2111. Vask først stedet med Rubber-buffer. Rubb opp gummi og reparer. OBS, dette er ikke godkjent på annet enn langsomt-gående kjøretøyer, - Veteraner.

Når det gjelder lagring av dekkene, bør de ligge flate på felg eller henge på en vegg på en spiker gjennom et hull i felgen. Står bilen på bakken, kan det lønne seg å jekke den opp, slik at dekkene blir avlastet. Ellers kan det bli en dump i dekket, men ide fleste tilfeller vil dette rette seg opp når en har kjørt en stund, og dekket blir varmt. Dekkene bør lagres mørkt og kjølig. Det bør ikke være maskiner som produserer åpen gnist (sveiseapparat) i samme rom, da gnisten produserer ozon. Og det er ozonet som lager sprekker i gummi. Det samme gjør sollys.

Det var også interessant å høre at vulkanisert gummi fortsetter å herde seg hardere jo lenger tiden går. Slik at gamle dekk "slipper" lettere på våt/glatt veibane enn nye dekk, selv om mønsteret er like lite slitt. Så om du har bra mønster på de gamle vinterdekkene på dagligbilen din, kan det lønne seg å kjøpe nye dekk for å få best mulig gripeevne på glatt føre.

Corroless har kommet med en ny og bedre formel, som skal stoppe rusten bedre. Ved kjøp, pass på at forhandleren har den nye typen.

Loctite har forresten kommet med et produkt som heter Form-a-lens. Dette er en flytende acrylplast i fargene rød, orange og klar, og kan benyttes til å lage/reparere lykteglass i plast.

For de som ikke var på møtet, kan jeg opplyse om at vi kan kjøpe disse produktene til meget fordelaktige priser (- 40 %), ved bestilling gjennom klubben. Vi fikk også en eske med prøver. (Disse ble visst loddet ut på julemøtet, red.) Materialforvalteren har også brosjyrer for interesserte.

Ulf Gusgård, sekr.

VETERAN-

53 Opel Blitz, god stand, kr. 12000,-
Tlf: 02/790921 e. 17.00

55 Opel Blitz 1 3/4 tonn; pen selg-
til høystbyd. Tlf: 066/50045 - 50034

Overland Whippet 1929 mod. m/
alle originalpapirer; noe rest; selges.
Tlf: 09/163950 = 02/501080 linf. 143.2

59 Opel Record PI modell. Bra
stand vurd. solgt. Tlf: 02/790921 e
17.00

Russert
Pobeda Cabriocoast, 55 mod; i god
stand selg høystbyd. Tlf: 07/916029
- 07/501575

63 Porsche 356, samlerobjekt, som
ny. Tlf. 02/687670, e17: 270170

55 helt spes. Studebaker Stepside,
fullst. omb. kr 49000,- Tlf: 02/
630203.

Standard 1947, restaurert og regis-
trert til salg. Henv. 02/242993 e.
17.00

Ford T Touring selges til gunstig
vinterpris. Den har et mørkt rødt
karosseri og sorte skjerm. Bilen er
beholdt i mest mulig original stand,
men det har vært nødvendig å fikse
karosseriet og lakkere. Nytt sete-
trekk og kalesje. Bilen går bra. Tlf:
02/525121, kveld.

Rover P3 73 4-light Saloon
1948-mod. ubetydelig demontert,
men ikke fullst. komplett: En god
del rustsveising nødvendig. Bilen
har papirer. Henv: Bård Nielsen,
Tlf: 07/510643 eil. 07 510155.

Rover P3 73 4-light Saloon
1949-mod. identisk bil som over,
demontert, men komplett. Papirer
mangler, men kan nok skaffes. En
god del rustsveising nødvendig.
Henv: Bård Nielsen, Tlf: 07/510643
eil. 07 510155.

Lanchester LD 10, 1947
Kuriøstet, kom til Norge på 50-
tallet. 40 HK, 1300 CC og 1100 kg,
altså ingen racer, men den har Fluid

1955 mod. Packard Clipper Custom
a. inkl. nye reservedeler ("norsk"
bil). Tlf. 02-50 94 34, e.kl.17.

Åpen Packard 1951 i bra stand, s.kr.
155.000. Tlf. 20 72 10 kl. 8-16. hev.
Aschim. E.kl.17: 02-51 13 02.

Peugeot 404, 69 mod., skinnseter,
soltak. I meget bra stand selges kr.
20.000,-. Tlf. 067-35 610.

Flywheel, og Whilson epicyklisk
forvalgsgearkasse, høyerratt.
Rustsveising påkrevet. Meget gode
skinnseter. Noen få nye slitedeler.
medfølger. Pris kan diskuteres.
Henv: Bård Nielsen, Tlf: 07/510643
eil: 07 510155.

Mercedes-Benz 180B/1960: Ferdig,
rest/og kjørelær i utrolig fin
originalstand: Knut Samuelsen, Tlf:
02/493444 jobb: tlf: 02/323470



Fiat Topolino 1939, Cabriocoach,
Totalrest, chassis sandblåst, motor,
bremser, forstilling overhølet, nytt
elektrisk, ny gummi, ny kalesje, nytt
interiør, nye skinnseter, nylakkert,
kr. 60 000,- Njålø Oftedal, Lilleham-
mer, tlf.: 062/53759

Selges: Rugby ca: 25-27 mod. Tor-
pedo (dårlig) radiator med Kappe,
rattstamme m/snekk og rattspiler,
starter, clutch og gearkasse.
Overland Whippet 1928: Torpedo
(dårlig), komplett ramme med aks-
linern og hjul. (Noe råte i treeiker).
Rattstamme m/snekk og rattspiler,
radiator (dårlig); motorpanser- og
muligens en 4 syl. motor.
Darraq 1908-10: Liten 4 syl. motor,
3 stk. skjerm, frontruteramme.
Diverse kompaktgummiringer til
lastebil, et tre-eikehjul til GMC + to
navkapsler.
Henv. Kent Strøndem, Fetveien 1,
Åkrene, 2000 Lillestrøm, tlf. 06-
880124.

Ford Eifel 1938, komplett restaurere-
ringsobjekt selges rimelig. Noe ar-
beid utført, noen nye deler medføl-
ger.
Henv. Svein Dalen tlf. 02-290586,
kveld.

Nimbus, 1952 mod. m. div. deler,
selges ferdig rest. Gi bud.
Henv. Unni Nilsen, Tangerudbak-
ken 3B, Oslo. Tlf. 02-21 41 47, e. 17.

Tempo Villiers 150, 1956 mod. i 1.
kl. originalstand. Utstillingseksem-
plar.
Henv. Tore Søreng, Ole Teslienvei
4, 7017 Trondheim. tlf. 07-52 60 65,
app.37, e.17: 07-94 06 57.

Veteraninteresserte/samlere: 30 år
gammel CZ Scooter 171 cm, 8300
km, vurd. solgt. Reflekteres kun på
høye bud.
Henv. Odd Eger, Gjelstad, 3178
Våle. Tlf. 033-60 109 e. 18.

HD 750, 1929 mod. selges. Tlf: 06/
878897

Ariel Red Hunterm/sidevogn 55
mod. 350 ccm, rest. 100% orig.
stand. FIVA Sert. LMK forsikr.
Selges kr. 35000,-. Kun seriøse henv.
Tlf: 09/166362 e. 18.00

1943 BSA B33, høyeste bud over kr.
18.000,-. Tlf. 02-25 91 25 e.kl.16.

KJØPES

Motorblokk, tosylindret og gearkas-
se til 1953 BSA Golden Flash.
Henv. Stein Richter Svenkerud,
Stubbråtan 1, 1352 Kolsås.
tlf. 02- 13 19 72.

Dieselmotor MB 170. Henv. Enge-
bright Fallner, 7100 Rissa, tlf. 076-21
331 dag, 076-51 121 e.18.

Ryddesalg i dekk & felger til VW
Boble fra 1953 - 1071. Volvo PV og
Amazon fra 1957-1970, og div.
andre deler selges. Rimelig epriiser
nå p.g.a. flytting. Kremmer n i Ås,
tlf-09-94 28 05, 030-30 524.

Opel Bakaksel. Akslingen er anta-
gelig fra mellomkrigstiden. Jeg vet
ikke hvilken modelle den har
tilhørt, men sanns. Kapitan o.l. Det
finnes flere deler, på de enkelte
deler, samt det gamle Opelmerket.
Delene er kjemisk kokt. Også ferdig
grunnet. Henv. Øyvind Grimsmo jr.
02/525121, kveld

Vinteroplagring i tørr, fin låve.
Grei adkomst, ca. 4 mil nord for
Oslo (Kløyta). P.s. NVK-medlem)
Henv. Tor Nyhus, Setreveien, 2072
Dal, tlf. 06/976240 priv. 06/941477
jobb.

4500 km med A-FORDn

av Nils Olav Solum

Jeg vil tro at dette magasins lesere er mer interessert i hvordan en A-Ford Modell ca 1930 "oppførte" seg på en tur til Jugoslavia sommeren 1969, enn dens 3 følgesvenner. A-Forder har sjel, følgesvennene er forgjengelige. Derfor kjære leser, dette blir historien om Gammer'n.

Året er 1969, stedet er Drammen og målet er Jugoslavia.

3 stk NTH-studenter fant ut at dette kunne bli siste sommeren hvor man kunne gjøre hva man ville. Diplomen til jul, deretter nedbetaling av studiegjeld.

I Drammen sto en rødmailt Ford, sist brukt i russefering 4 år tidligere. Der sto midlet for å komme seg sydover.

Klargjøring.

Altså, til Biltilsynet for registrering, lett match forhåpentligvis. Å nei, oljelekkasjen fra bakre veivakselager hadde nok ikke leget seg selv ved 4 år i garasjen. Skift lager, og kom tilbake var den klare beskjeden vi fikk. Det tilloft dessverre hverken reisekassa eller timeplanen, ferjeplass fra Larvik var bestilt.

Gode råd var dyre, tiden knapp, 4 liter av absolutt tykkeste motorolje ble kjøpt, motoren vasket og bilen kjørt utenfor porten til Biltilsynet kvelden før.

Tykk olje, kald motor og null lekkasje. Skiltene ble igjen skrudd på plass og alt var klart. Hadde det bare ikke vært for alle punkteringene som oppsto de 5 dagene som var satt av til forberedelsen. En pr. dag minst. Vi ble egentlig ganske kjappe til å lappe slanger, med når hjulene ikke tålte påkjenningen ved å stå stille i garasjen, hva da med full last på

veg sydover.

Svaret var dekkskifte. Vi fikk tak i et par som passet på felgene. Vinterdekk, men hva gjorde vel det.

Bilen ble fylt opp med det nødvendige. Det vil si det man hadde av reservedeler generelt, ståltråd og avbiter spesielt samt vellylt verktøykiste.

Et klokt hode kom til å tenke på forsikringen. Utrolige Europeiske forsikret mann og mus for kr.30, med hjemreise av både bil og studenter dersom totalhaveri skulle oppstå. Slå den!



En pust i bakken. Forfatteren til høyre

På grunn av knapp tid kunne vi ikke få papirene da vi dro, men avtalte å hente disse hos agent i Munchen.

Olje, olje og atter olje

Første stopp Sem, med peiling av olje bare for å være på den sikre side. Nedre merke var helt tørt. Med andre ord, tykk olje som blir varm blir tynn og lekker ut av lageret!

Reservekannen ble tømt, og ferjen ble nådd.

På overfarten til Fredrikshavn ble det rikelig tid til å tenke gjennom situasjonen. Tom oljesump i løpet av 2 timers kjøring ville klart sprengt alle reisebudsjett. Oljekostnadene ville overskride bensinkostnadene. Det kunne være like greit å ta ferja tilbake til Larvik.



En rast på Autobahn. Dette er etter uhelet i Munchen

En natts søvn bringer optimismen tilbake. Kanskje kunne det være et dansk verksted som kunne hjelpe.

Et beskjedent dansk verksted en time syd for Fredrikshavn så lovende ut. Joda, slike endelager var kjent nok, det kunne han ta seg av. Men det ville kreve to dagers arbeid, og ikke helt billig. Uaktuelt.

I hjørnet på verkstedet sto en tom 5 liters Castrol oljekanne, med skrukork på toppen.

Tenke, tenke.

Intet problem for stort for tre kommende siv.inger.

Dansken var velvilligheten selv, og hjalp oss å dele kannen i to.

Halvdelen med skrukorken ned ble festet oppunder motoren bak det lette lageret. Den andre halvdelen

fikk hamret ut en tut.

I de kommende 4250 km oppsto følgende prosedyre:

Man kjører i to timer, og svinger ut på nærmeste avkjørsel.

Den nedre halvdele av Castrolboksen settes under bilen, rett under korken til halvdele som sitter inn til lageret.

Korken skrues opp, og all den deilige oljen som har lekket ut kommer i nedre boks.

Så, vips tilbake på motoren.

Dette fungerte helt problemfritt. Oljeforbruket på hele turen var som forbruket ville ha vært med normale oljeskift.

Denne prosedyren gikk ikke upåaktet hen. Det finnes ikke tall på hvor mange ganger vi måtte forklare skuelystne bakgrunnen for at to bein stakk fram under bilen, etterfulgt av 2 liter olje som ble skjøvet frem.

Det var bare ett problem, regn.

Heldigvis er ikke sommeren i syden så veldig behøft med nedbør, og det skjedde første gang under nattkjøring på autobahn.

Svarte natta, rapport fra under bilen om at lekkasjen i lageret hadde økt, koppen var breiddfull. Ned i motoren med olja, kjør videre. Neste stopp i grålysninga, koppen like full. Dette så ille ut. Dette kunne bli ille for Europeiske. Nå var det derimot blitt så lyst at vi så hva som var nede i koppen, 1/3 olje, 2/3 vann.

Dette var altså blitt tømt tilbake på motoren i nattens mulm og mørke. Vilken bil om ikke A-Forden ville tåle noe slikt?

Bensin

Bensinforbruket var på denne turen under 1 liter pr. mil. Og spør om det var stas når vi svingte inn på stasjonene for å tanke opp.

Det var ennå på den tiden hvor servicen var på topp og betjeningen både vasket

ruten og betjente pumpene. Men hvor var tankklokke? Det endte alltid opp med at vi selv måtte vise veg.

Biler med bensinpumper kom nok etter 1930.

Noen forskremte pumpepassere la vi nok igjen etter

oss.

Etter å ha kjørt på autobanen ble nemlig eksossystemet noe varmt, med resultat at det ble en voidsom smell i eksospotten omlag 20 sekunder etter at motoren var slått av. Det var omtrent den tiden det tok for disse serviceinnstilte bensinbetjentene å komme bort til bilen og lete etter tankklokke. Når det smalt hadde de omtrent kommet så langt i letingen at øret var på høyde med eksosrøret.

Forsikring i Munchen

Forsikringspapirene lå altså i Munchen. Å parkere i Munchen er vanskelig. Det er mange parkeringshus i den samme ølbyen.

Høyden under taket på parkeringshusene i Munchen er ikke dimensjonert for A-Ford med takgrind. Vi kjørte oss helt fast.

Så hvis det av et av bildene fremgår en ubetydelig nedtrykt takgrind, så er det minnet fra Munchen.

Gjennom Alpene

Korteste veg til Jugoslavia syntes oss å være igjennom de Østeriske Alper og over mot Ljubliana, inklusive en etappe bilto. Da kjørte vi i det minste like fort som de andre bilene.

Det ville vi også prøve å gjøre da vi kjørte av toget og tok fatt på nedstigningen. Vi var lei av alltid å lage kø, selv om vi var humane og svingte ut av vegbanen hver gang flere enn tre biler hopet seg opp bak.

Men altså, vi ville ikke være sinker. Og faktisk, vi greide å holde følge i de svingete unnakjøringene, med hyppig dobbelklutning og brutal behandling av bremspedalen.



Oljen fylles tilbake der den hører hjemme. Merk tilskuerene

Og nettopp bremsene kunne nok ikke helt måle seg med nyere modeller. Vi foretok etterregulering hver dag for å få dem til å bremse jevnt på alle hjul. Vi var nå kommet i bunnen av bakken, stadig midt i køen. Der hadde man like godt lagt et vegkryss med trafikklys, og fargen ble rødt. Fullt pedaltrykk, null reaksjon.

Dette så igjen stygt ut for Europeiske.

En A-Ford har håndbrekk. Håndbrekket går på egen trommel. Alle bremsene ble justert hver morgen. Dette ble redningen.

Genial løsning, hadde du spurt oss da. Med hvinende vinterdekk fikk vi stoppet med minimal klaring.

Vann til salgs.

Har noen kjørt over grensen til Jugoslavia nord for Ljubliana?

Det er bratt, uhyre bratt. Skilt med advarsel, og vi skjønnte ikke hvorfor folk begynte å gå ut av bilene. Forklaringen viste seg å være enkel, ferietunge biler orket rett og slett ikke.

Midt i bakkene sto det unger og solgte vann til turister bøyd over kokende radiatorer. Inn med 1. gear, dette gikk fint.

Vi begynte å ta igjen 60-årsmodellene.

Hva med en liten forbi kjøring, inn med 2. gear.

Ånei, vi delte skjebnen med de andre, full koking, og vannselgerne var på plass. Men man drar ikke på tur med A-Ford uten vanddunk, så denne gangen ble det ingen handel.

Vinterdekkene kommer til sin rett.

Endelig det blå Adriaterhavet i sikte. Målet nærmet seg. Nå gjaldt det bare å finne en egnet plass å slå seg ned på. Vi valgte Krk på øya av samme navn. Byen viste seg å være full av Mark-sterke tyskere som tydelig var lite populære.

Vi ble vist plass på den lokale campingplass, med passene som depositum. Her skulle ingen kunne reise uten å ha gjort opp for seg.

Det var som sagt mange tyskere der, og de er vanligvis ikke beskjedne av seg heller ikke når det gjelder å ta de beste teltplassene. Da vi kom var det faktisk en utsiktsplass ledig.

Mystisk, men forklaringen viste seg såre enkel. For å komme bort til plassen måtte man over et parti med løs sand. Ingen av disse tyske milslukerne hadde hverken klaring under eller dekk til å ta seg frem med. Intet kunne stoppe en A-Ford med vinterdekk.

Vikingskip

Dagene i Krk ble full av minnerike opplevelser. Men det var for A-Fordens følgesvenner, og det har vel ingen interesse for en Veteranbilentusiast? Nevns skal bare at ett av de første skipene vi så var et Vikingskip??!

Nei da, vi hadde ikke tatt for mye Slivovite.

Opptakene til Vikingefilmen Med Kirk Douglas var gjort i området noe tidligere, og et av skipene var trukket på land som minne.

Oljefri kardang lekker ikke

Turen tilbake til Norge ble neste kjedelig, dersom man tenker på tekniske rykker. Over Po-sletten, opp i de Italienske Alper for å beskue OL-anleggene i Cortina. Nei da, ingenting så ut til å stoppe ekvipasjen.

Po-sletta gikk egentlig ikke helt problemfritt. Igjen var det oljen som voldet noe bry, men ikke på motoren.

Det oppsto plutselig en forferdelig ulelyd fra kardangen. I sneglefart fikk vi tatt oss inn til første rasteplass. Kardangen var glovarm, og raskt kunne det konstateres at det ikke var en dråpe olje på den.

Bilens eier kunne da fortelle at det visstnok tidligere hadde vært en oljelekasje, noe som derimot hadde gått seg. Greit nok, oljefri kardang lekker ikke.

Der sto vi uten olje, uten utstyr til å hjelpe oss med. Men vi hadde da oljeboksen under motoren, og der var det jo alltid noen dråper. I en soppeldunk som

sto på rasteplassen fant vi en tom colaboks som vi fikk hamret ut til en trakt slik formet at vi fikk lurt noen dråper motorolje ned. Dermed var ulyden vekk og igjen la vi milene bak oss.

En ting til skjedde på den samme Po-sletta, under en av de mange oljeoperasjonene. En flat og hurtiggående italiener svingte opp på siden av oss, og ut kom en svartskjegget klokkeselger.

Akterutseilt sjømann som trengte penger, og måtte derfor selge sin gull Omega Seamaster for en slikk og ingenting. Hvorfor ikke en god handel, penger og ur skittet eier.

En uke senere i Danmark, mens vi ventet på ferjen stakk vi innom en urmaker. Omegaen sakkett noe, og justering var nødvendig.

Urmakeren tok klokken med i bakrommet, og kom etter 30 sekunder styrtende tilbake:

Fortsettes side 14.



3 jenter som ville være med, 4. mann er bileieren

Veteranbiler bør slippe kjørelys



**Sigmund
Krøvel-Velle**

Endelig ser det ut til å bli orden på bestemmelsene om veteranbilers lysbruk. Siden kjørelyspåbudet ble innført, har veterankjøretøy pliktet å kjøre med tente lys, selv om bilenes tekniske anlegg aldri har vært konstruert og dimensjonert for den slags lysbruk.

I flere år har Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber arbeidet for at veteranbiler skal unntas for bruk av kjørelys. Hittil har det vært liten respons, men nå foreligger det et positivt utspill fra Vegdirektoratet.

Veterankjøretøyer bør få sin egen plass i trafikreglene gjennom en sideordnet forskrift til kjørelyspåbudet, foreslår Vegdirektoratet. I

Vegdirektoratet foreslår at veteranbiler slipper kjørelys, et utspill som naturligvis hilses med glede blant brukerne.

denne forskriften bør det stå:

★ Motorhistoriske kjøretøy (eldre enn 30 år) er unntatt fra påbudet om bruk av lys under kjøring.

★ Kjøretøy med karbidlykter o.l. unntas helt fra påbudet.

★ Andre motorhistoriske kjøretøy unntas fra påbudet under motorhistoriske stævner, løp, o.l., samt tilkjøring over korte distanser. Unntaket er betinget av at dårlig ladekapasitet på batterier ellers ville vanskeliggjøre deltakelse i arrangementet.

Vegdirektoratet foreslår at denne forskriften sendes ut på en begrenset høringsrunde, og innstiller forøvrig på at forskriften gjøres gjeldende straks.



House of Scotland

Elisabethsgaten 25 - 0265 Oslo 2
Tlf. 58 37 86 - 44 13 38

4500 km med A-FORDn

Fortsatt fra side 10

"Hvor har dere kjøpt denne klokken?"

Det viste seg nemlig at klokken var en forfalskning, omtalt i et dansk urmakertidsskrift til skrekk og advarsel. Enden på visa ble at urmakeren ville kjøpe klokka som advarsel til sine kunder.

Salgsobjekt i Tyskland.

Returen til Norge gikk altså problemfritt. Vi kunne ha kommet hjem uten A-Forden. Ikke på grunn av havari, men på grunn av kjøpeystne tyskere. Omtrent hver gang vi stoppet var det noen som var interessert i bilen.

Hva lærer man av en slik tur?

La oss igjen holde oss til A-Forden. Utrolig enkel og utrolig driftsikker. Hvilken av dagens biler kunne tåle en skvett vann i motoren, tørr kardang, bremsehavari men allikevel bremseeffekt?

Hvilken annen bil kunne føre til kontakt med så mange mennesker på så kort tid, noe som dere kjøre iøsere ikke har fått høre noe om. For dere er jo mest interessert i gamle biler ikke sant?

Ps- vi glemte å ta med jekken, men hadde ingen punkteringer!

Nyttekjøretøyer i 75 år ¹⁹¹⁵⁻¹⁹⁹⁰



Den første MAN-Saurer-lastebil fra 1915 hadde en totalvekt på fem tonn. En firesylindret motor på 37 hk, og overføringen til bakhjulene skjedde med kjededrift.

I år feirer MAN 75 år som produsent av nyttekjøretøyer. Fabrikken (en av de tidlige produsenter av jernbanemateriell) var langt fra blant de første når det gjaldt biler. Det som kom til å prege MAN, var det arbeidet Rudolf Diesel (som var MAN-ansatt) utførte like før århundreskiftet. Det skulle imidlertid

drøye et kvart århundre før dieselmotoren var så mye utviklet at den var anvendbar i biler.

I 1923 konstruerte MAN sin første dieselmotor for nyttekjøretøyer. Den hadde direkte innsprøyting (!) og var firesylindret. Motoren ga 45 hk ved 1050 o/min. Lastebilprodusenter i Europa tok ikke i bruk dieselmotoren for fullt før etter 2. verdenskrig, og i USA enda senere.

Nytt fra LMK/Forsikringskomiteen

LMK forhandler med UNI om en ny forsikringsavtale, priser, vilkår mm. Avtalen reguleres hvert annet år. Skadestatistikken vår har vært meget fin siste år, bare 14.9 % ! Veteranfolket er tydelig meget forsiktige trafikanter. Bra ! Til sammenligning har Amcarclubbene 94 % på sine forsikringer.

Svenskene har hatt mange branner i gammelbil, så de har foreslått montering av hovedbryter på batteriet på alle kjøretøyer. De har satt krav om en bryter av meget god kvalitet som samtidig kan virke som tyversikring. Ikke slike enkle på batteriets pol o.l. Det er fare for varmgang hvis det er for dårlig kvalitet.

Dette er en sak som er aktuell også for oss, så tenk over problemet og les artikkelen om dette i årets annonseblad som er utsendt i disse dager.

Våre forsikringsopplegg er i hovedtrekk etterlignet svenskene. De har jo så mange fler forsikringer på gammelkjøretøy (ca. 12000 helforsikringer), så de merker svingningene og bedre og raskere enn oss.

Pass godt på gammelbil/mc, så beholder vi denne meget fine skadestatistikken og premien blir kanskje enda bedre.

Det blir samtidig et eget forsikringsmøte samtidig med LMKs landsmøte neste år (9 - 10 feb.). Ordningen har foregått noen år så klubbene har sikkert mange spørsmål og synspunkter å komme

med. UNI slås sammen med Storebrand fra nyttår, så det blir vel en del ny info derfra også.

61 klubber er nå tilsluttet LMK.

Eillers har LMK mange saker å jobbe med i vinter. Det kan nevnes:

Skiltsaken

Vi har fremdeles ikke fått konkrete svar på hvordan dette skal gjennomføres og virke i praksis. Vi håper dette er løst i løpet av denne vinteren.

Dieselavgift

Det er faktisk noen gamle kjøretøyer som er over 8 tonn. Vi håper på fritak fra den faste avgiften som er foreslått for tunge dieselskjøretøyer. Drivstoffavgiften får vi neppe redusert.

Trygdeavgift

Denne er foreslått halvert for veterankjøretøyer, men vi søker om helt fritak.

Lyssaken

Denne er vel nærmest ferdig, og godkjent med en tilfredstillende løsning. Vi slipper å kjøre med lys.

Større og bedre!

TRANSPORTHISTORISK KALENDER 1991

1991-kalenderen viser 12 norske transportveteraner i flotte farger! Større format - 42x30 cm!

FWD, Chevrolet, Ford, Fargo, Volvo, Mercedes-Benz, Scania-Vabis, Diamond T og International er med denne gang. Den eldste fra 1924, den yngste fra 1959.

- Priser: 1 stk. kr. 60,-
2 » kr. 110,-
3 » kr. 160,-
4 » kr. 200,-
5 » kr. 250,-

Ved større antall er prisen kr. 39,- pr. stk.
Portofritt ved forskuddsbetaling til
postgirokonto 0801 3589314 eller bankkonto
8601.12.09248.



1934 Chevrolet med sveivetipp - en av veteranene i TRANSPORTHISTORISK KALENDER 1991.

**OBS! Kalenderen kan også leveres med
firmanavn og logo!
Pris på forespørsel.**

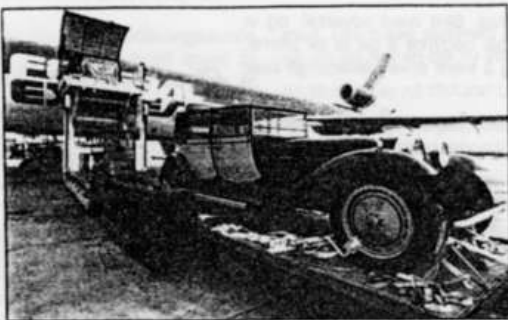
Utgiver: ASBJØRN ROLSETH
Rypesnaret 7, 2044 Frogner
Tlf. (06) 82 12 04
Fax (06) 82 12 01

Eksklusiv samling av Bugatti Royale

BIL 11.90

I løpet av tre dager landet like mange av fraktfirmaet Federal Express' DC10-ere i Frankfurt med til sammen fire Bugatti Royale ombord. Tre av dem kom fra USA, den fjerde fra Japan. Dette er fire av de i alt seks Royale-modellene som ble bygget, og stykkprisen i dag ligger på ca. 90 millioner kroner.

Bakgrunnen for frakten var at man på utstillingen «Automobiles Classiques à Bagatelle» for første gang i Europa skulle vise samtlige seks på en gang. De to øvrige ble transportert fra sine faste plasser på Schlumpf-museet i Mulhouse til Paris.



Hver av de fire bilene som ble flyfraktet fra USA og Japan har en antatt verdi på 90 millioner kroner.

De seks bilene ble bygget i perioden 1926 til 1930. Samtlige er utstyrt med en Type-34-motor, som på prototypestadiet hadde et volum på 14,7 liter. Det ble senere redusert til 12,6 liter.

- Dette var en transport som alle andre, sier en representant for Federal Express. - Den eneste forskjellen var at folkene var på utkikk på seg hvite hansker da bilene ble losset i Frankfurt.

KAPITAL INSIDE

20-90

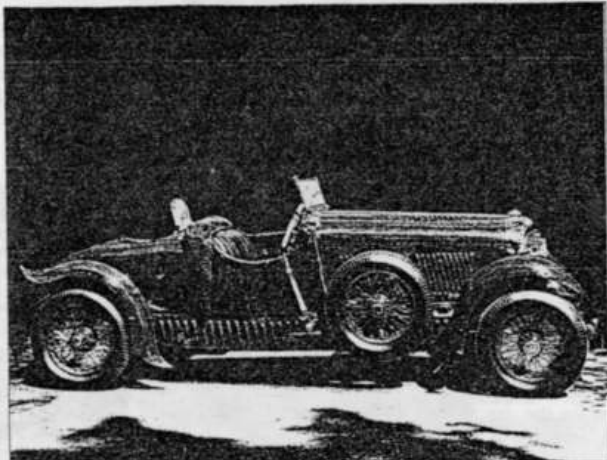
Klassiker til salg:

12 millioner +

En virkelig klassiker går under hammeren mandag 3. desember hos auksjonsfirmaet Hendon i London. Firmaet har spesialisert seg på gamle, historiske og klassiske biler. Denne gang er en 1930 Bentley med 4,5 liters motor blant de objektene som vekker størst interesse.

Den første av de legendariske «Blower Bentleys» ble vist på Bentley Motors stand på Olympia i oktober 1929. Konstruktøren Amherst Villiers designet denne bilen for å fortsette den dominans som Bentley hadde på racerbanelene i 1920-årene.

Det endte opp med en forkomprimert (datidens turbo) versjon med spiss bakpart, og det ble bare laget 50 biler av denne typen. Chassis No. SM 3909 ble levert til den rike racerkjøperen Woolf «Babe» Barnato, som også var en tidligere styreformann i Bentley Motors Ltd, og en av de uadødelige «Bentley Boys». «Gutte-



En drøm for bilelere, Bentley 1930 med 4,5 liters motor og turbo.

ne» som sto for Storbritannias overløpne fremferd på racerbanelene på 1920-tallet.

Bilen blir oppgitt å være i meget god stand, og prisen er deretter. Forvent-

ningene ligger på minst en million pund (12 millioner kroner), men hos Hendon uttaler man at det ikke er noen stor overraskelse om bilen klubbes en god del høyere.

RYODOR



Aftenposten 16.12.90

Lindstads T

av Knut Lindstad

Så er turen kommet til meg, og jeg skal skrive om min bil. Da blir det nok en gang om en T Ford, en 1919 Roadster.

Av alt i verden sto denne avertert i Nationen. Det var en Hedemarks-bonde som skulle selge.

Så en dag da jeg var på Hedemarken, var fristelsen så stor at jeg i allefall måtte reise og se på den. Der sto den da og gliste til meg da bonden åpnet garasjedørene. Den så ganske fin ut syntes jeg. Nesten komlett, d.v.s. kalesjen manglet.

Bonden fortalte meg at det sto en nyoverhalt motor i den, så den var iorden. Det manglet bare litt ledninger sa han, ellers kunne han gjerne ha startet opp for meg ("ledningene" var alt som hadde med tenningen å gjøre). Understellet var riktig bra det, mente bonden, han hadde ligget under bilen i to vintrer og pusset bort rust og lakkert opp igjen alt sammen med Bengalakk. Nye dekk var det også, så her var det mye bra. Når det gjaldt karosseriet, så var det nesten komplett, fikk jeg høre. På det tidspunkt visste jeg ikke hvordan det skulle være, men jeg var enig i at det så bra ut (jeg hadde jo aldri sett en slik bil før, så...). At alt som hadde med seter



En fornøyd og stolt eier ved overtagelsen

og nye seter og rygg lot seg jo ordne enkelt. Verre var det med karosseriet. Ryggen var 15 - 20 cm for langt bak. Det måtte skjæres fra hverandre og sveises sammen igjen, og rette ut noen bulker her og der. Verst var det med bakstussen (bagasjerommet). Det var ikke brukbart så det måtte lages nytt.

I slike stunder tenkte jeg at her har jeg virkelig gjort en tabbe. Karosserireparatør har jeg aldri vært, og kommer aldri til å bli det heller. Det var en velsignelse for meg da Kristian sa, kjør den opp til verkstedet mitt, så skal vi nok få bil av den igjen.

Etterhvert ble den mer og mer bil. Kristian ordnet med sitt. Salmaker Bjerke laget nye seter. Jeg selv ordnet med ledninger, gearband, skruger og muttere med god konsulenthjelp av Torbjørn, og etterhvert tok Reid seg av lakkeringen del for del.

Tilslutt var det bare å sette sammen bilen igjen, så var alt bra.



Bilen er ferdig, registrert, og dette er den første prøvetur på gårdsplassen

å gjøre var borte, ja det måtte jeg jo bare forvente. Bilen hadde stått på låven, og musa må jo ha sitt.

Ja, ja, hva gjør en da når bilen ser bra ut, bonden ville selge, og jeg likte bilen? Prisen var ikke til å diskutere, den var bestemt. Noe i høyeste laget, så her måtte kona orienteres og overtales for det ble noen handel.

I allefall havnet bilen hos meg. Du verden så stort jeg var da jeg svingte inn på gården min med bilhenger og med T-Forden oppå. Det var mange beundrende blikk underveis og her hjemme.

Spenningen var stor da gutta i "klubben" skulle se på vidunderet. T-Fordekspert Torbjørn Grønvold og karosserieksperter Kristian Øiorn gikk på bilen og kommenterte. Joda, det kunne nok bli en bra bil dette (Da først forsto jeg at jeg burde ha studert bilder m.m. før jeg handlet). Ledningsnett, gearband

Nå var alt så spennende. Det var jo like før at delehaugen skulle bli bil igjen, så arbeidslysten var over 100% Sakte og sikkert ble del for del satt sammen, og der sto bilen blank og fin. Ja, mye finere enn da den var ny, mente jeg. Noen runder rundt på gården for prøvekjøring, litt justering og tilvenning av bruk av pedalene, så var alt klart.

Den siste hindringen nå var om bilen ville bli godkjent av Bilsakkyndige. Noe spent var jeg jo, men alt var

iorden. Så nå var det bare velstand.

Noen tekniske problemer var det ikke, men jeg har antageligvis slitt ut et sett med gearband for jeg lærte å kjøre T-Ford. Et annet problem er at Forden min går så alt for fort. Det må være en helt spesiell utveksling i kardangen. Den har ingen problemer med å komme opp i 70 - 75 km/t. Det gjør at jeg har problemer med å "ligge bak" i billøp når de andre kjører i 30 - 40 km/t. Det er tomgangshastighet for meg, og da orker den ikke å få motbakker for jeg må ned på 1. gear (Det går an å bytte bakaksel).

Det har blitt flere S/S løp og andre løp sammen med T-Forden, kona og meg. Så bilen er en stor glede og en fin hobby.

Om bilen er ferdig?, så er svaret nei. Kalesjen mangler enda, men en vakker dag er den på plass.

Om automobilens vugge

Hvor sto automobilens vugge – i Tyskland eller Frankrike? Det har vært en diskusjon i alle år. Og det er temaet for dagens Museumstafett på Norsk Teknisk Museum (kl. 19.30).

Utstillingsarkitekt Trygve Krogsæter har delvis skrevet en bok om emnet og laget en utstilling om «Peugeot 100 år», og det er med utgangspunkt i denne utstillingen han vil belyse temaet nærmere. Peugeot-utstillingen er i seg selv verd et besøk. Hvem visste at Peugeot begynte som bekokere og slo seg opp ved å smi små fjærer til neseklemmebriller?

Utviklingen av merket er vist med ikke mindre enn 8 biler, og blant disse er to innlånt fra utlandet. En knøttliten bil, såkalt Bébé, fra 1913 er innlånt fra Sverige. Slik kunne altså «folkebilene» se ut den gang. Den er forresten konstruert av den legendariske Ettore Bugatti. Fra Frankrike er det innlånt en såkalt Darl'Mat. Kun få eksemplarer ble bygget, og vi kjenner ikke til at noen Darl'Mat tidligere har vært i Norge. Det er en spesialutgave med trimmet motor og et toseters aluminiumskarosseri. I slutten av 30-årene gjorde de seg sterkt bemerket i bl.a. Le Mans-løpene. En mer



Peugeot 402 Darl'Mat er blant de herlige biler du kan se på Teknisk Museum ikveld. Med en under to liters motor og 70 hk rundet den Le Mans-banen i 145 km i timen.

(Foto: Fredrik Oftebro)

kostbar Peugeot-modell har heller neppe vært i landet tidligere!

Ta en tur på museet etter

middag torsdag og hør og se godbitene med egne øyne, ikke bare på et fotografi. Forresten kan middagen

sløyes, for etter Museumsstafetten byr Grand Hotel på spesiell fransk meny tilpasset dagens foredrag.

Aftenposten

Torsdag 15. november 1990

Populært museum må stenge

Lillehammer. Norsk Kjøretøyhistorisk Museum i Lillehammer må innstille etter syv års drift. Dårlig økonomi er årsaken til at et av de best besøkte museer i Oppland nå legges ned. Kjøretøymuseet har behov for 400 000 kroner i årlig støtte, mer enn dobbelt så mye som det museet får idag. Til tross for flere søknader fra Fykeskulturkontoret i Oppland, er ikke Norsk Kjøretøyhistorisk Museum kommet inn under støtteordningen for halvoffentlige museer. Stor dugnadsinnsats har allikevel lenge gjort det mulig å holde det populære museet åpent for publikum. Nå er det imidlertid slutt. (A-kontakt)

Aftenposten

Fredag 26. oktober 1990

65 år

Idag: Advokat Øistein Bertheau, Borgenveien sl. Oslo 3.



Bertheau er fra Oslo. Med juridisk embetsksamen fra 1949 har han vært dommerfullmektig, saksbehandler i departement og kulturadministrasjon, fakultetssekretær og kontorsjef i Riksarkivet. Interesse for eldre teknikk ledet til mangeårig innsats i Norsk Veteranvognklubb og internasjonalt samarbeide på området.

Han har publisert bøkene «Biler i Norge», «Amerikanske biler 1930-42» og «Bilen kommer til Norge», bind 1. I november år kommer «Biler bygget i Norge», der han er en av hovedforfatterne og redaktør. Bøker om norske innseidampskip og norsk motorsports historie er påbegynt.

Ladies & Gentlemen



JULEGAVER
for hele familien

House
of Scotland

Eisenbergveien 35 - 0265 Oslo 2
Tlf. 55 37 86 - 44 13 38

Årsberetning 1990

Valg.

Styret har bestått av:

Leder: Dag Snekvik

Nestleder: Torbjørn Grønvold

Sekretær: Ulf Gusgård

Kasserer: Helge Bihli

I tillegg til disse har en fra hver komite vært med på styremøtene.

Vi har i 1990 hatt 6 ordinære medlemsmøter i tillegg til årsmøtet. Styret i klubben har i tillegg hatt 7 møter.

Vi har med bistand fra Ringerike Yrresskole fått disponere møtelokaler i Lastebilavdelingens Kantine på Hensmoen.

Medlemstallet ved utgangen av 1990, er 95 medlemmer, og vi vil i året som kommer prøve å få en komplett kjøretøyoversikt.

Aktiviteter i året har vært kulturdagene i Hønefoss med visning av kjøretøyer og bistand ved barnetog. Vi var arrangører for Krødretreffet som i år hadde annen utforming enn tidligere, det var nytt valg av kjøreloype og grillfest i tilknytning til premieutdeling. Vi assisterte NVK i løpet Hadeland Rundt, med kontroll og postmannskaper. Det har kommet representanter fra bilrekvisitaforhandlere til medlemsmøte og vi har fått en god rabattavtale med disse.

Medlemmene har ellers vært med på løp og spesielle merkesamlinger, samt besøk naboklubber på deres arrangementer.

Vi ble i året holdt løpende orientert om LMKs utvikling av Kristian Øiom.

Året 1990 har vært et middels år når det gjelder aktivitet. Det vil være riktig å markere oss sterkere i 1991, vi har da 10 års jubileum, og en rimelig god økonomi.

Dag Snekvik, leder

Våre statutter sier at styremedlemmer velges for to år, lederen velges særskilt for ett år av gangen.

Etter valget har vårt styre denne sammensetningen:

Leder:

Dag Snekvik, gjenvalgt

Nestleder:

Torbjørn Grønvold, gjenvalgt

Kasserer:

Helge Bihli, ikke på valg

Sekretær:

Ulf Gusgård, ikke på valg

Arrangementskomite:

Tom Grøtåsen, ikke på valg

Mona Snekvik, ikke på valg

Marit Grøtåsen, ikke på valg

Reid Frølich, ny

Mary Frølich, ny

Redaksjon:

Olav Rypdal, gjenvalgt

Forsikringskomite:

Kristian Øiom, gjenvalgt

Torbjørn Grønvold, gjenvalgt

Ole Martinsen, gjenvalgt

Materialforvalter:

Knut Lindstad, gjenvalgt

Håkon Lindstad, ikke på valg

Valgkomite:

Knut Lindstad, ikke på valg

Harald Ødelien, ikke på valg

Revisor:

Mai Haugan, gjenvalgt

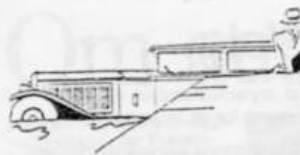
Har du hørt at:

Ulf (vår sekretær) har kjøpt moped, gammel selvfølgelig. Kanskje er dette løsningen med disse stigende bensinprisene ?

To av våre medlemmer har kjøpt hver sine flotte Mercedes Benz siden sist. En 56 mod. 190 SL (to seter sportmodell) og en 58 mod. 220 S Cabriolet. Dette er meget fine biler begge to.

Kasserer Helges Fiat prosjekt (1926) går fremover, nå har han kommet så langt at motoren kan sluttmonteres og startes, i allefall før jul.

Produktene fra Panvuik, som er omtalt i møtereferat, kan bestilles gjennom Kristian Øiom, tlf. 063 11374, eller Dag Snekvik, tlf. 067 35225. Det må samlies opp en viss mengde for vi sender bestilling til Panvuik.



VETERAN-MA

Chevrolet 1928 restaureringsobjekt, 2-dørs sedan, delvis nedplukket, selges høystb. over kr. 10 000. Henv. tlf. 03-89 03 33, etter 17: 03-81 97 98.

Åpen Chevrolet 27-mod. Helrest. Meget pen, reg. mai '90. Henv. Peter Roberts, Opsalveien 7C, 0686 Oslo 6, tlf. 02-27 15 48, e.kl.16.

Strøken 58 Corvette s. meget rim., sort m/hvit topp. Henv. Frode André Evensen, Mohoitila 9, 7033 Trondheim, tlf. 07-93 84 50 e.kl.17.

Chevrolet last 4400 54 mod. m/hvdr. tipp, s.kr. 7.500,-. Henv. tlf. 065-28 716.

Classic Chevy Bel Air, 55 mod. cabriolet. Særdeles pen bil. kr. 145.000,-. Innbytte bil/båt. Henv. tlf. 061-96 053.

1956 Chevrolet Corvette. En av Norges flotteste Corvetter til s. Orig. motor og girkasse, 3 trinns manuell, selvsøk. radio, ny orig. innr. Farge: rød og hvit. Kr. 250.000,-. Henv. tlf. 02-83 83 69.

Daimler Conquest 1955, burg.rød, hudinteriør, særd. god stand. selges svært rimelig. Henv. Einar Fjoran, Vargveien 34, 0139 Oslo 1. tlf. 02-56 50 70.

1949 Mod. Dodge Cab. Meget sjelden Roadster. Kun 1 i Norge. Kan ses: Shell Tanken Minnesund. Henv. tlf. 065-45 162 e.kl. 16.

1952 mod. Dodge Stepside pick up. 400 cid. 2 TR power glide. Selges kr. 65.000,-. Henv. Frank Ottersen, 2322 Ridabu, tlf. 065-23 796, kl. 16-19.

1929 mod. Dodge, 2-dørs, mest monteringsarb. gjenstår, selges for selvkost. Henv. tlf. 064-23 762.

Plymouth 1937. Rest. påbegynt. Henv. Jørgen Roheim, Rådenveien 8, 3900 Porsgrunn, tlf. 03-55 80 56, 9-17.

Selges: Komplet Ford V8 Last chassis med motor, gearkasse, radiator, forskjerm etc. Hydraulisk tipp-anordning. Gammel tank til bensintankbil kan evt. følge med. Dodge last ca. 48. - flere delebiler m/komplette chassis og noe karosseri. Kjempestor stasjonæmotor m/messingdetaljer. Henv. Kent Strandem 06 - 880124

Dodge 1948, fluid drive, s. høystb. Henv. MS Nopa, v/Per Tangerud, Bjerkelundsveien 9, Oslo, tlf. 02-24 27 23.

Lincoln Capri, 57 mod. 369 cid. Norges eneste. Selges rimelig grunnet pliksmangel. Restaureringsobjekt. Henv. tlf. 04-82 47 34, e.kl.16.

Humber Hawk 57 mod. sort. tils. Henv. Endre Nilsen Neset, 5463 Uskedal, tlf- 054-86 465.

1946 Pick-up Stepside intern. harvester. Prisant. kr. 55.000,-. Henv. Hans E. Christensen, Liankollen, 4638 Kr.sand. tlf. 042-47 788 e.kl. 19.

Landrover 109, 59 mod. god stand, s.rim. Reg. for 8 personer, godkj. juli '90. Henv. Hans Petter Erlandsen, 2670 Otta. tlf. 062-33 933.

58 Mercedes 219. Pen og i god stand. tlf. 042-14 768. Mobil:094-64 321.

MB 190, 60 mod. stort soiltak, selvsøk radio, kr. 15.000. Henv. Bjørn Røssberg, Guldenveien 9, 3053 Steinberg. tlf. 03-87 42 88. e. 17.

Cabriolet 58 MB 220 S, soft, rødt hudintr. solgt ny i Norge, meget strøken. Tlf. 02- 44 43 50.

1959 mod. Mercedes 300 d. D.HT orig., hvit m/blått hudintr. Mint condition. Bud ønskes. Henv. Torstein Risdal, 2640 Vinstra. tlf. 062-90 638, e. 17: 062-91 137.

Klassiker 67 MB 300 SEL. Am. utgave, hud intr. el.vinduer, luke, aut., luftfjæring. Strøken, mye nytt. Kr. 142.000. Henv. Rolf Fløyen, Skjønnerud Gård, 1520 Våler. tlf. 09-28 98 08. Mobil. 094-59 461.

MB 170 S 1951 mod. strøken kr. 100.000,-. Tlf. 02-65 95 35 (8-17).

Pilot, 1919 mod., meget sjelden, am. 7-seter, rest. objekt, tlf. 033-50 296 e.19.

56 Pontiac Star Chief, 4.d. HT, conniekt, gangstercap, 318 cid. servo + 4 trinns aut. Henv. Jonny Pettersen, Ludvig Karstensens vei 14, 1064 Oslo 10. Tlf. 02-30 80 46, e.16.

Adenauer Mercedes Benz 300 C 56 mod. nydelig bil. Henv. Steinar Frost, Sneiskaret 78, 7563 Malvik. Tlf. 07-54 02 29 9-16. e. 17: 07-90 90 89.

Willys Jeep, (GVP), 43 mod. meget velholdt i orig. stand, selges høystb. over kr. 40.000,-. Henv. Dan Taxbro, Løvenskioldsgt. 4, 0263 Oslo 2, tlf. 02-55 00 77.

Dodge WC 51, "kvarter", 43 mod. topp tekn. stand, godkjent Biltilsynet våren 90, vurderes solgt. Prisant. kr. 20.000,-. Tlf. 062-96 053.

1942 GPW Jeep (Willis), strøken til salg. Henv. Otto Helgesen, Sakkerstadhaugen 8, 5500 Haugesund. tlf. 04-71 13 71. Florida.

Eneste i Norden/Europa? 1917 Metz Touring, 4-dørs, lett rest. på fin original bil. Tlf- 09-87 14 00, 87 17 27.

52 MG TD Cab. Meget pen, Tlf. 02-78 00 78 - 02-52 66 20.

Restaureringsobjekt Morris Oxford, 65 mod. kun én eier, 75 000 km. Kan leveres ferdig restaurert om ønskelig. Tlf. 03-76 87 06.

1951 Oldsmobile Super 88 de Luxe, delvis restaur., selges kr. 20 000. Henv. Åge Mellum, 1963 Fosser i Høland, tlf. 06-85 19 90 e.17.

Opel Caravan st.v. 60-mod. meget bra stand, nyoverh. motor og geark., 95% rustfri, s. meget rim. Henv. Thor Sveen Olsen, Tandbergåsen 20, 1400 Ski, tlf. 09-87 69 62

2 stk. Opel Olympia 51 mod. kr. 9000. Henv. Per Johan Gjelten, 2540 Toiga, tlf. 064-94 182, e.16.

Klassiker. Packard 1951 Convertible, gode kjøreegenskaper, investeringsobj. kr. 165.000,- el. høystb. Tlf. 02-20 72 10, l. 104, 8-16. e. 17: 02-52 13 02.

RINGERIKE OG OMEGN MOTORHISTORISKE KLUBB.

REGNSKAP FRA 25-11 89 TIL 15-11-90.

	Inntekt.	Utgift.
Medlemskont.	14100,-	
Bidrag kulturukekomite	1400,-	
Renter postgiro	561,58	
Renter postsp bank	803,28	
Frimerker kopi		3233,70
Servering årsmøte		1742,-
Servering møte med Romerike klubb		630,-
Servering nov.møte 90		922,-
Diverse utgifter		564,50
Utstyr til dreiebenk		1127,-
Ref. dobb bet medlemskontingent		150,-
LMK kont og annonse blad		1280,

Overskudd i perioden	16864,86	9649,20
		7215,66

	16864,86	16864,86

BEHOLDNINGER

Postgiro	2224,49	Aktiva pr.15-11-90	28817,52
Kasse	789,75	Aktiva pr.25-11-89	21601,86
Postsp banken	10803,28	-----	
Sp banken NOR	15000,-	Sum	7215,66

Sum	28817,52		

Regnskapet oppgjort pr. 15-11-90.

Helge Bihli,
kass.

Regnskapet er gjennomgått av revisor , og framlagt på årsmøte uten bemerkninger.

Vi har portgirokonto nr : 0803 3506326

Konto i sp.banken NOR : 2335 0805311



COOPER: Den nye Mini Cooper er nær identisk med fabrikkens racing-utgave fra 60-tallet. Dette er NMCC-formann Harald Hoel stals 68-modell.

Foto: TORJE KNUSTEN

Ny Mini-vår

Motor

Av TERJE S. KNUSTEN

På 60-tallet, da en skikkelig bil var raret, var Mini drømmen for gutter med luddis. Alle helter og kjendiser, de var stort sett også fremst på den tiden, hadde Mini: Beatles, Lord Snowdon, Peter Sellers. T wiggly med mange flere. Foruten racing-helten Hopkirk, Altonen og Makinen.

Så på 70-tallet, da man var 20 år og Verdens Beste Spilmer etter Jim Clark og Trond Selnes, ga Mini Cooper de mest uforglemmelige kjøreregninger. Ingen annen bil ga inntrykk av å styre seg selv gjennom en hvilettensomhelst kurve, hvor fort som helst.

De mindre perfekte sidene er nesten glemt eller bidrøt i verste fall til å gi minnene karakter. Kjørerstillingen, for eksempel, var og er noe spesiell. Man sitter nærmest på bakken, i seter av meget enkel standard. Rattet heller fremover, nærmest som i en liten buss. Når det går fort, er ryggen krum og man har følelsen av å hylle den vesle kupen med armer og ben.

Det hevdos at konstruktøren, Sir Alec Issigonis, med overlegg gjorde kjørerstillingen i Mini lite komfortabel, for at man ikke skulle sovne ved rattet. Men i det minste kan et menneske lære på 1.93, kryppe inn i en Mini og sitte med rask rygg.

En bilrevolusjon

Da Minien kom i 1959, som henholdsvis Austin 7 og Morris Mini-Minor, var den en bilrevolusjon, den danset skole. Den var først ute med tversittil motor og forhjulstrakk. Det har alle siden ettertpet. Den var den første virkelig lille bilen som ble produsert i store størrelser. Det kompakte formatet har siden innvært alle andre.

Kjørereregningene var en åpenbar ting, takket være et hjul i hvert hjørne-konseptet og såkalt «hydrostatisk» uavhengig fjoring.

Minien var Sir Alec Issigonis, rakk både å bli erklært genial og bli adfirt for sin innsats i britisk bilindustri før han døde ifjor.

GTI-stamfar

Med Mini Cooper kom i 1961 forløperen for alle bilene vi i dag med et samlebegrupp kaller «GTI-bilene»: liten bil-med stor-motor oppskriften.



DIAR RATTET: Mini Cooper S har nær krefter enn mange yngre GTI-biler.



HESTEKREFTER: Denne Mini Cooper S har en 1440 ccm motor på «vase» over 100 hestekrefter.

Cooper-navnet har bilen etter John Cooper, en ledende britisk konstruktør av racerbiler. Cooper mente Minien hadde racing-potensial og satte inn en modifisert BMC A-motor.

BMC-bedriften var imponert over Coopers Mini, men tvilte på om bilen ville selge så mye som 1000 eksemplarer, og dermed kvalifisere til betegnelsen «standard» i motorsport. Men det gjorde den. Da den ble latt ut av produksjonen i 1971, var 150 000 solgt.

I John Coopers versjon gjorde Mini rent premiebort i rally og racingsammenheng. Blandt de mest prominente merittene er tre offisielle totalseire i Rally Monte Carlo i 64, 65, 67) og en søffisiell (De franske arrangørene latet den lille vinseren så indregle at de klare å «påvise» at hovedskyttere var uorganisert. Minien ble diktet og Citroën-laget mottok skamdemende prisen.)

Fem millioner

Med sine 31 år er Mini en av de bilmodell

lene i verden som har vært lengst i kontinuerlig produksjon. Nå er mer enn fem millioner biler solgt. Noen mener selvsteg at denne holdene rytmiske modellen er en krampetrekning. Vi får se. De britiske publikum liker at ting er som de var.

Den nye Cooper har samme 1275 ccm motor som før, og samme ydelser. Den hevdos å ha topphastighet på 150 og klarer 0-100 på drøyt 11 sekunder. Det er bare såvidt tryggere enn den gamle Cooper S.

Utstyret er også som før: hvitt tak, forniklet grill, Minielle lettmetallfjeller. Nyhetene er katalysator, ørlitt større hjul, og litt mer påkostet interiør.

Prisen hos britisk forhandler er ikke avskrekende, 6700 pund, cirka 75 000 kroner. En Peugeot 205 GTI koster til sammenligning 10 700 pund. Men den som nå har tenkt å la med seg sin motorstolte og ile til nærmeste norske Høverforhandler, kan gjerne det. Den kommer ikke til Norge.

Med norske avgifter vilte prisen bli for høy, sannsynligvis godt over 200 000 kroner, sier disposant Axel Gullbranson i Trans Motor A/S, det tidligere British Leyland Norge.

En god gammel Mini, i god stand, koster nå mer enn en nær identisk ny bil. Et slikt paradoks kan bare finnes i England. Ifølge pristinstituttene i det tomsangvende magasin «Thoroughbred and Classic Cars» skal en strøket Cooper S 1275 fra 1964-71 gå for 10 000 pund. Et ekte racing-eksemplar kan innbringe mye, mye mer. For ikke lenge siden ble hil med lort på fabrikk-lagret auk-sjonert bort for 50 000 pund, 560 000 kroner.

Norsk Mini-menighet

De siste årene har det vært stør økning i Mini-prisene også i Norge, men fortsatt er det rimeligere her enn i England.

— Den høyeste prisen jeg har hørt om er 100 000 kroner. Men man får en ny Cooper for 50 000 kroner, sier Harald Hoelstad, formann i Norsk Mini Cooper Club.

NMCC ble etablert høsten 1988 og teller i dag 260 medlemmer, av begge kjønn, fra 18 år ut og pensjonaldaler.

— Da klubben ble startet trodde vi at det ville bli maks 30-40 medlemmer, men Mini-interessen viste seg større enn som så, sier Hoelstad.



BÅTMOTORENS FAR: Paul Hennig Irgens fra Os i Østlandet, den ukjente oppfinner av forbrenningsmotor til bruk i båt. Foto: NORSK TEKNISKE MUSEUM

Motorbåter en norsk oppfinnelse

Av TERJE S. KNUSTEN

Motorbåten, eller snarere forbrenningsmotor for bruk i båt, ble oppfunnet av en nordmann, Paul Hennig Irgens, og ikke Gottlieb Daimler eller Wilhelm Daimler som tidligere antatt. Verden leirst motorbåtmen 100-års jubileum i 1985.

Mye tyder på at det var lem år for seer, skriver Båtmagasinet.

I et intervju med daværende «Norsk Motorblad» i 1921 sier oppfinneren: «I 1878 påbegynte jeg min første konstruksjon av petroleumsmotor. Den var bestemt for baathull. I 1880 hadde jeg den ferdig — jeg maatte laane 300 kroner for aa nå oss langt med min oppfinnelse, og det var jo mye penger den gang.»

Uover dette intervju finnes ikke andre referanser til Irgens' oppfinnelse. Hans arkiver er tapt.

Båtmagasinet vil nå forsøke å finne frem til ytterligere dokumentasjon for at Irgens er båtmotorens far.

— Da vil vi gå ut internasjonalt og gjøre krav på at motorbåten er en norsk oppfinnelse, sier sjefredaktør Ingvar Johnsen. Han mener det er synd og skam om Irgens skulle bli den anerkjennede far.

Det er forlignert anerkjennelse som faktisk påhengs motoren ble oppfunnet av en nordmann. Ole Evinrud, som utvandret fra Telem til USA, har bli æret for det. — Da vil vi gå ut internasjonalt og gjøre krav på at motorbåten er en norsk oppfinnelse, sier sjefredaktør Ingvar Johnsen. Han mener det er synd og skam om Irgens skulle bli den anerkjennede far.

Det er forlignert anerkjennelse som faktisk påhengs motoren ble oppfunnet av en nordmann. Ole Evinrud, som utvandret fra Telem til USA, har bli æret for det. — Da vil vi gå ut internasjonalt og gjøre krav på at motorbåten er en norsk oppfinnelse, sier sjefredaktør Ingvar Johnsen. Han mener det er synd og skam om Irgens skulle bli den anerkjennede far.



LANDEVINNING: I 1893 var denne petroleumsmotorside nytt i fremdriftsmaskineri for mindre forfjører.

MOTORISTEN

Organ for

Motorhistorisk

Klubb

Ringerike

og Omegn

Postboks 1019

Flattum

3501 Hønefoss

Postgironr.:

0802 3506326

Bankgironr.:

2335 0805311

Redaktør:

Olav Rypdal

Grefsenkollvn.12 D

0490 Oslo 4

Tlf.: 02 226801

Vårt styre:

Leder:

Dag Snekvik

Tlf. 067 35225

Nestleder:

Torbjørn Grønvold

Tlf. 067 37321

Kasserer:

Helge Bihli

Tlf. 067 35140

Sekretær:

Ulf Gusgård

Tlf. 067

Arr. komite:

Tom Grøtåsen

Tlf. 067 35473

Forsikring:

Kristian Øiorn

Tlf. 063 11374

Matr.forvalter:

Knut Lindstad

Håkon Lindstad

Tlf. 067 23537

REDAKSJONELT:

Det stunder mot jul, og MOTORISTENs Julenummer skal ut. Dette nummer inneholder årsmøtesaker som ble behandlet på julemøtet. Red. var ikke tilstede, da vi var opptatt med å motta årets julegave.: **vi fikk en datter !** Dette nummer er skrevet i Reds omsorgspermisjon fra vårt vanlige arbeid.

Vi har derfor en pause fra våre prosjekter, dvs. en tidligere omtalt Fiat-pickup er parkert hos broderen for forberedelse til lakkering. Den blir kanskje ferdig til neste år (17 mai ?).

På årsmøtet ble red. gjenvalgt for en ny periode, og vi takker for tilliten. MOTORISTEN har i år kommet med 4 nummer, og det var dette som var målet for Magne Medhus' giv for 1 1/2 år siden. Vi synes at det har gått stort sett bra, det har ikke vært for lite stoff. Stoffet som har vært presentert har kanskje i litt for stor grad vært klippet fra andre aviser og blader. Til dette må det sies at det selvfølgelig er mest ønskelig med mest mulig egenprodusert stoff, men med det lave aktivitetsnivå vår klubb viser, er dette det nivå vi kan klare. Stoffet som vi har klippet inn, er likevel fra kilder som ikke alle har tilgang til, det er derfor aktuelt.

Av videre julegaver ønsker Red. mer stoff og kortere leveringstider slik at MOTORISTEN kan fortsette på samme "høye" nivå som idag.

God Jul til alle !

Red

Referat fra medlemsmøte 1. oktober

Styret startet møtet kl 1800 med 5 styremedlemmer. Formann Snekvik ønsket velkommen, og møtet begynte med at kasserer ga en oversikt over vår kapital. Det ble deretter vedtatt at det gies støtte til julemat for medlemmer med ledsager til julemøtet.

Lindstad og Ødelien, som er i valgkomiteen, vil da også ha ferdig forslag til nye medlemmer i styret.

I forbindelse med at det er blitt mange nye medlemmer i den siste tiden, vil redaktør Rypdal trykke opp klubbvedtektene i vår avis.

Det ble også vedtatt at vi skal leie foredragsholdere til å fortelle om temaer, som vil trekke flere medlemmer til møtene. Styremøtet ble avsluttet kl 1900 og vi startet medlemsmøtet.

Her hadde det kommet 4 medl. så totalt ble vi 9. Formannen startet ned å gi et resyme av løp og hendelser som hadde skjedd siden siste møte før sommeren (Krodertreff, loppemarked Ekeberg, S/S, etc).

Etter dette ble det en hyggelig prat om de fremmøtte medl. kjøretøyer, bl.a. Mercedes 219 og om det vi ellers hadde på hjertet. Møtet ble avsluttet kl 2030.

sekretær Ulf Gusgård.

RETURADRESSE:
MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
Postboks 1019 Flattum
3500 Hønefoss

B

NY NVK KALENDER

Like sikkert
som jula...



kommer det hvert år ny NVK-kalender. For de av leserne som ikke kjenner kalenderen fra før, kan vi nevne at den inneholder 12 lekre fargebilder, i første-klasses trykkvalitet. NVK-kalenderen har allerede blitt et samleobjekt, og verdsettes høyt av våre mange lesere landet rundt.

Har du forresten tenkt på at dette kanskje bør være julegaven i år? Både til dine venner og til dine forretningsforbindelser.

Prisen er hyggelig - kun kr. 50,- pr. stk, med hyggelige kvantumsrabatter.

Kalenderen leveres også i "firmautførelse" med

forlenget bakplate for reklame og logo-påtrykk.

Meget gunstige priser på antall fra 60 stk. og oppover.

Ring 02-284557 for nærmere opplysninger. Men gjør det idag - julestria er over oss før vi vet ordet av det!



Ja, jeg vil ha den nye veteranbilkalenderen fra
Norsk Veteranvogn Klubb og bestiller hermed:

- | | | | | |
|--------------------------|---|-----|----|-------|
| <input type="checkbox"/> | 1 | stk | kr | 50,- |
| <input type="checkbox"/> | 2 | stk | kr | 90,- |
| <input type="checkbox"/> | 3 | stk | kr | 130,- |
| <input type="checkbox"/> | 4 | stk | kr | 170,- |
| <input type="checkbox"/> | 5 | stk | kr | 200,- |

Over 60 stk:

..... stk kr 39,-

Firmautførelse:

For de som ønsker firmautførelse med reklamebudskap og/eller logo, ber vi om at man ringer oss på forhånd. Tlf. 02-284557 eller Veteran AS Tlf 02-567660.

Det er også mulig å sende bestillingen til Veteran AS på telefax nr. 02-567616 eller 03-769355

Antallet må være minst 60 stk, men prisen er hyggelig, kun kr. 39,- inkl. trykk.

Navn: _____

Adresse _____

Postnr. _____ Sted _____

Ved private bestillinger må beløpet forskuddsbetales til Postgirokonto 2 41 19 65 eller bankgirokonto 1600 13 48594 eller vedlegges bestillingen som krysset sjekk.

Bestillingen sendes NVK, PB 37, Bekkelagshøgda, 1109 Oslo 11.

4500 km med A-FORDn

av Nils Olav Solum

Jeg vil tro at dette magasins lesere er mer interessert i hvordan en A-Ford Modell ca 1930 "oppførte" seg på en tur til Jugoslavia sommeren 1969, enn dens 3 følgesvenner. A-Forder har sjel, følgesvennene er forgyngelige. Derfor kjære leser, dette blir historien om Gammer'n.

Året er 1969, stedet er Drammen og målet er Jugoslavia.

3 stk NTH-studenter fant ut at dette kunne bli siste sommeren hvor man kunne gjøre hva man ville. Diplomen til jul, deretter nedbetaling av studiegjeld.

I Drammen sto en rødmalt Ford, sist brukt i russefeiring 4 år tidligere. Der sto midlet for å komme seg sydover.

Klargjøring.

Altså, til Biltilsynet for registrering, lett match forhåpentligvis. Å nei, oljelekkasjen fra bakre veivakselager hadde nok ikke leget seg selv ved 4 år i garasjen. Skift lager, og kom tilbake var den klare beskjeden vi fikk. Det tillot dessverre hverken reisekassa eller timeplanen, ferjeplass fra Larvik var bestilt.

Gode råd var dyre, tiden knapp. 4 liter av absolutt tykkeste motorolje ble kjøpt, motoren vasket og bilen kjørt utenfor porten til Biltilsynet kvelden før.

Tykk olje, kald motor og null lekasje. Skiltene ble igjen skrudd på plass og alt var klart. Hadde det bare ikke vært for alle punkteringene som oppsto de 5 dagene som var satt av til forberedelsen. En pr. dag minst. Vi ble egentlig ganske kjappe til å lappe slanger, med når hjulene ikke tålte påkjenningen ved å stå stille i garasjen, hva da med full last på

veg sydover.

Svaret var dekkskifte. Vi fikk tak i et par som passet på felgene. Vinterdekk, men hva gjorde vel det.

Bilen ble fylt opp med det nødvendigste. Det vil si det man hadde av reservedeler generelt, ståltråd og avbiter spesielt samt velfyllt verktøykiste.

Et klokt hode kom til å tenke på forsikringen. Utrolige Europeiske forsikret mann og mus for kr.30, med hjemreise av både bil og studenter dersom totalhaveri skulle oppstå. Slå den!



En pust i bakken. Forfatteren til høyre

På grunn av knapp tid kunne vi ikke få papirene da vi dro, men avtalte å hente disse hos agent i Munchen.

Olje, olje og atter olje

Første stopp Sem, med peiling av olje bare for å være på den sikre side. Nedre merke var helt tørt. Med andre ord, tykk olje som blir varm blir tynn og lekker ut av lageret!

Reservekannen ble tømt, og ferjen ble nådd.

På overfarten til Fredrikshavn ble det rikelig tid til å tenke igjennom situasjonen. Tom oljesump i løpet av 2 timers kjøring ville klart sprengt alle reisebudsjett. Oljekostnadene ville overskride bensinkostnadene. Det kunne være like greit å ta ferja tilbake til Larvik.



En rast på Autobahn. Dette er etter uhellet i Munchen

En natts søvn bringer optimismen tilbake. Kanskje kunne det være et dansk verksted som kunne hjelpe.

Et beskjedent dansk verksted en time syd for Fredrikshavn så lovende ut. Joda, slike endelager var kjent nok, det kunne han ta seg av. Men det ville kreve to dagers arbeide, og ikke helt billig. Uaktuelt.

I hjørnet på verkstedet sto en tom 5 liters Castrol oljekanne, med skrukork på toppen.

Tenke, tenke.

Intet problem for stort for tre kommende siv.inger.

Dansken var velvilligheten selv, og hjalp oss å dele kannen i to.

Halvdelen med skrukorken ned ble festet oppunder motoren bak det lekke lageret. Den andre halvdelen

fikk hamret ut en tut.

I de kommende 4250 km oppsto følgende prosedyre:

Man kjører i to timer, og svinger ut på nærmeste avkjørsel.

Den nedre halvdele av Castrolboksen settes under bilen, rett under korken til halvdel som sitter inntil lageret.

Korken skrues opp, og all den deilige oljen som har lekket ut kommer i nedre boks.

Så, vips tilbake på motoren.

Dette fungerte helt problemfritt. Oljeforbruket på hele turen var som forbruket ville ha vært med normale oljeskift.

Denne prosedyren gikk ikke upåaktet hen. Det finnes ikke tall på hvor mange ganger vi måtte forklare skuelystne bakgrunnen for at to bein stakk fram under bilen, etterfulgt av 2 liter olje som ble skjovet frem.

Det var bare ett problem, regn.

Heldigvis er ikke sommere i syden så veldig beheftet med nedbør, og det skjedde første gang under nattkjøring på autobahn.

Svarte natta, rapport fra under bilen om at lekkasjen i lageret hadde økt, koppen var breiddfull. Ned i motoren med olja, kjør videre. Neste stopp i grålysninga, koppen like full. Dette så ille ut. Dette kunne bli ille for Europeiske. Nå var det derimot blitt så lyst at vi så hva som var nede i koppen, 1/3 olje, 2/3 vann.

Dette var altså blitt tømt tilbake på motoren i nattens mulm og mørke. Hvilken bil om ikke A-Forden ville tåle noe slikt?

Bensin

Bensinforbruket var på denne turen under 1 liter pr. mil. Og spør om det var stas når vi svingte inn på stasjonene for å tanke opp.

Det var ennå på den tiden hvor servicen var på topp og betjeningen både vasket

ruten og betjente pumpene. Men hvor var tankklokke? Det endte alltid opp med at vi selv måtte vise veg.

Biler med bensinpumper kom nok etter 1930.

Noen forskremte pumpepassere la vi nok igjen etter

oss.

Etter å ha kjørt på autobanen ble nemlig eksossystemet noe varmt, med resultat at det ble en voldsom smell i eksospotten omlag 20 sekunder etter at motoren var slått av. Det var omtrent den tiden det tok for disse serviceinnstilte bensinbetjentene å komme bort til bilen og lete etter tankklokke. Når det smalt hadde de omtrent kommet så langt i letingen at øret var på høyde med eksosrøret.

Forsikring i Munchen

Forsikringspapirene lå altså i Munchen. Å parkere i Munchen er vanskelig. Det er mange parkeringshus i den samme ølbyen.

Høyden under taket på parkeringshusene i Munchen er ikke dimensjonert for A-Ford med takgrind. Vi kjørte oss helt fast.

Så hvis det av et av bildene fremgår en ubetydelig nedtrykt takgrind, så er det minnet fra Munchen.

Gjennom Alpene

Korteste veg til Jugoslavia syntes oss å være igjennom de Østerrikske Alper og over mot Ljubliana, inklusive en etappe biltog. Da kjørte vi i det minste like fort som de andre bilene.

Det ville vi også prøve å gjøre da vi kjørte av toget og tok fatt på nedstigningen. Vi var lei av alltid å lage kø, selv om vi var humane og svingte ut av vegbanen hver gang flere enn tre biler hopet seg opp bak.

Men altså, vi ville ikke være sinker. Og faktisk, vi greide å holde følge i de svingete unnakjøringene, med hyppig dobbelklutching og brutal behandling av bremsepedalen.

Og nettopp bremsene kunne nok ikke helt måle seg med nyere modeller. Vi foretok etterregulering hver dag for å få dem til å bremse jevnt på alle hjul. Vi var nå kommet i bunnen av bakken, stadig midt i køen. Der hadde man like godt lagt et vegkryss med trafikklys, og fargen ble rødt. Fullt pedaltrykk, null reaksjon.

Dette så igjen stygt ut for Europeiske.



Oljen fylles tilbake der den hører hjemme. Merk tilskuerene

En A-Ford har håndbrekk. Håndbrekket går på egen trommel. Alle bremsene ble justert hver morgen. Dette ble redningen.

Genial løsning, hadde du spurt oss da. Med hvinende vinterdekk fikk vi stoppet med minimal klaring.

Vann til salgs.

Har noen kjørt over grensen til Jugoslavia nord for Ljubliana?

Det er bratt, uhyre bratt. Skilt med advarsel, og vi skjønnte ikke hvorfor folk begynte å gå ut av bilene. Forklaringen viste seg å være enkel, ferietunge biler orket rett og slett ikke.

Midt i bakkene sto det unger og solgte vann til turister bøyd over kokende radiatorer. Inn med 1. gearet, dette gikk fint.

Vi begynte å ta igjen 60-årsmodellene.

Hva med en liten forbikjøring, inn med 2. gearet.

Ånei, vi delte skjebnen med de andre, full koking, og vannselgerne var på plass. Men man drar ikke på tur med A-Ford uten vanndunk, så denne gangen ble det ingen handel.

Vinterdekkene kommer til sin rett.

Endelig det blå Adriaterhavet i sikte. Målet nærmet seg. Nå gjaldt det bare å finne en egnet plass å slå seg ned på. Vi valgte Krk på øya av samme navn. Byen viste seg å være full av Mark-sterke tyskere som tydelig var lite populære.

Vi ble vist plass på den lokale campingplass, med passene s o m depositum. Her skulle ingen kunne reise uten å ha gjort opp for seg.

Det var som sagt mange tyskere der, og de er vanligvis ikke beskjedne av seg heller ikke når det gjelder å ta de beste teltplassene. Da vi kom var det faktisk en utsiktsplass ledig.

Mystisk, men forklaringen viste seg såre enkel. For å komme bort til plassen måtte man over et parti med løs sand. Ingen av disse tyske milslukerne hadde hverken klaring under eller dekk til å ta seg frem med. Intet kunne stoppe en A-Ford med vinterdekk.

Vikingskip

Dagene i Krk ble full av minnerike opplevelser. Men det var for A-Fordens følgesvenner, og det har vel ingen interesse for en Veteranbilentusiast? Nevnes skal bare at ett av de første skipene vi så var et Vikingskip??!!

Nei da, vi hadde ikke tatt for mye Slivovitc.

Opptakene til Vikingefilmen Med Kirk Douglas var gjort i området noe tidligere, og et av skipene var trukket på land som minne.

Oljefri kardang lekker ikke

Turen tilbake til Norge ble neste kjedelig, dersom man tenker på tekniske nykker. Over Po-sletten, opp i de Italienske Alper for å beskue OL-anleggene i Cortina. Nei da, ingenting så ut til å stoppe ekvipasjen.

Po-sletta gikk egentlig ikke helt problemfritt. Igjen var det oljen som voldet noe bry, men ikke på motoren.

Det oppsto plutselig en forferdelig ulelyd fra kardangen. I sneglefart fikk vi tatt oss inn til første rasteplass. Kardangen var glovarm, og raskt kunne det konstateres at det ikke var en dråpe olje på den.

Bilens eier kunne da fortelle at det visstnok tidligere hadde vært en oljelekasje, noe som derimot hadde gitt seg. Greit nok, oljefri kardang lekker ikke.

Der sto vi uten olje, uten utstyr til å hjelpe oss med. Men vi hadde da oljeboksen under motoren, og der var det jo alltid noen dråper. I en søppeldunk som

sto på rasteplassen fant vi en tom colaboks som vi fikk hamret ut til en trakt slik formet at vi fikk lurt noen dråper motorolje ned. Dermed var ulyden vekk og igjen la vi milene bak oss.

En ting til skjedde på den samme Po-sletta, under en av de mange oljeoperasjonene. En flat og hurtiggående italiener svingte opp på siden av oss, og ut kom en svartskjegget klokkeselger.



3 jenter som ville være med, 4. mann er bileieren

Akterutseilt sjømann som trengte penger, og måtte derfor selge sin gull Omega Seamaster for en slikk og ingenting. Hvorfor ikke en god handel, penger og ur skiftet eier.

En uke senere i Danmark, mens vi ventet på ferjen stakk vi innom en urmaker. Omegaen sakkett noe, og justering var nødvendig.

Urmakeren tok klokken med i bakrommet, og kom etter 30 sekunder styrtende tilbake:

Fortsettes side 14.