

MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2007 - 36. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

FLÅKLYPA GRAND PRIX 2007





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865 Org. nr : 986 885 919
E-mail: mhkd@lmk.no Hjemmeside: www.mhk-drammen.no

I STYRET:

Formann:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083
jarsan@online.no

Nestformann:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 Drammen
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559
arllund@online.no

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 Drammen
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240
sv-han3@online.no

Kasserer:

Stian Olsen
Møllenhofveien 21, 3055 Krokstadelva
Tlf. 952 37 272
so@g-h.no

Styremedlem I:

Vidar Andersen
Furumoveien, 3340 Åmot
Tlf. 32 78 00 04

Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen
Amtm. Blomsgt. 20, 3015 Drammen
Tlf. 907 23 902
jhornbol@online.no

Varamann:

Nils Petter Danielsen
Bedehusgata 10, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 83 79 - 480 38 405
nipdan@online.no

Forsidebildet:

Nyrestauret Tempo Corvette 300
1965 modell, tilhørende Kjell Thon
på Vikersund.

Redaktør for dette nummer har vært:

Svein Erik Finnerud og Kjell Thon

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Fridgeir Normann (Formann) 32 82 15 80 – 901 92 797
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomite:

Bjørn Lund 31 28 40 55
Arnt Ivar Lund 32 83 98 65 – 934 18 559
Kjell Ødegård 32 75 35 83

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Steinar Ludvigsen 32 87 94 27 - 995 86 493
Kåre Johnsen 32 88 51 45

MOTORHISTORIKEREN

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240

Redaktører i 2007 er:

Mars: Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Juni: S.E.Finnerud / K.Thon 32 78 39 83
September: Chr.Christiansen 66 78 35 97
Desember: Finnerud / Thon 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 hjemmadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under Kjøp og Salg er gratis.





Nå er det sommer!!

Nå har vår toppsesong startet. Medlemsmøtet i mai, som var en kjøretur med våre gamle kjøretøyer, ble en suksess til tross for at regnet hang rundt åsene. Bort i mot 30 kjøretøyer var med på turen. Jeg regner med at turen blir omtalt et annet sted i bladet så jeg skal ikke dra noe mer om det, men ordentlig moro var det med så godt frammøte.

Sommeren høydepunkt for meg og en del andre medlemmer blir Norgesløpet i Trondheim. Vi blir vel rundt 9 biler fra vår klubb som kommer til å bruke en ukes tid på turen. På vei til Trondheim blir det

Gudbrandsdalen med overnatting på Hjerkin. Etter løpet går turen antagelig vis med Hurtigruta til Kristiansund hvor vi videre kommer til å kjøre Atlanterhavsveien, ta turen via Geiranger osv. VI GLEDER OSS.

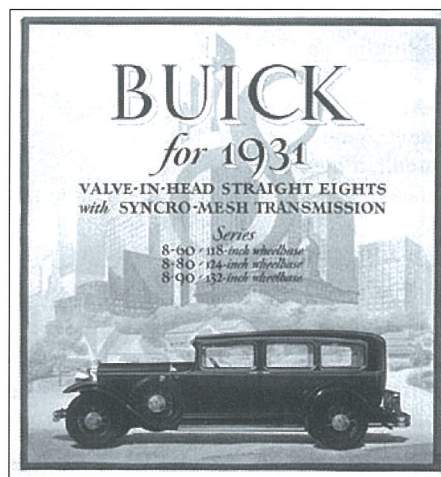
Vi håper været blir like flott som til Voss i fjor, men kan vi ha sånn flaks da?

”Burd prosjektet” har kommet et steg videre og vi håper å informere mer om det i nærmeste fremtid.

Før vi møtes neste gang har allerede ”Spiralløpet” gått av stabelen og jeg håper virkelig du er med enten som deltager, postmannskap eller bare tilskuer.

Jeg ønsker dere alle en god sommer med forhåpentligvis mange flotte kjøreturer med ”den gamle”

Jan Roger Sand Olsen
formann



Du kan ingenting ta med deg dit du går ...

Alle skal vi før eller siden forlate denne jord, og vi kan ikke ta med oss noe dit vi eventuelt kommer etterpå. De biler, restaureringsprosjekter og delesamlinger vi har må vi overlate til neste generasjon. Det er også et faktum at gjennomsnittsalderen er ganske høy blant veteranbilfolket, og at antallet biler og prosjekter som blir 'foreldreløse' bare vil øke. Samtidig er det vanskelig å få rekruttert å få yngre folk til miljøet. Dette har mange årsaker, én av dem er mangelen på rimelige og greie prosjekter.



Derfor vil jeg bringe videre en idé som et fornuftig menneske la fram på et av våre 'skravlemøter' på Langebru: Alle som har prosjekter og delelagre de ikke lenger orker å gjøre noe med, burde gi dem bort gratis til yngre veteranbilinteresserte.



Man må se i øynene at salgsværdien av mye av dette egentlig er svært liten, og at tingene etter hvert kan havne på søppelfyllinga hvis ikke en ekte entusiast tar hånd om dem. Da er det bedre å gjøre en god gjerning som kan sikre etterveksten i veteranbilmiljøet.

For egen regning vil jeg legge til at den som pga. av alder og dårlig helse ikke lenger bruker sin

veteranbil, bør selge den til en seriøst interessert person før det er for sent. Og man skal ikke tro at bilen alltid representerer en kjempeverdi. Den er bare verd det som en eventuell kjøper vil betale.

Det er mye lettere for en som er kjent i veteranmiljøet å få solgt en gammel bil til en bra pris, enn det er for arvinger eller bobestyrere å gjøre det. Jeg vil også minne om at det ikke er sikkert at ens egne etterkommere er seriøst interessert i veteranbiler, selv om de syns at en fin, gammel bil er 'kjekt å ha'.



De som ønsker å sikre veteranbilmiljøet for fremtiden og som er interessert å få de gamle bilene ut på veiene, bør tenke alvorlig på å få bilene og delene sine 'i sirkulasjon' før det er for sent. Ellers er det stor fare for at de havner de innerst i en garasje, hos en samler i Tyskland, - eller på Lindum.



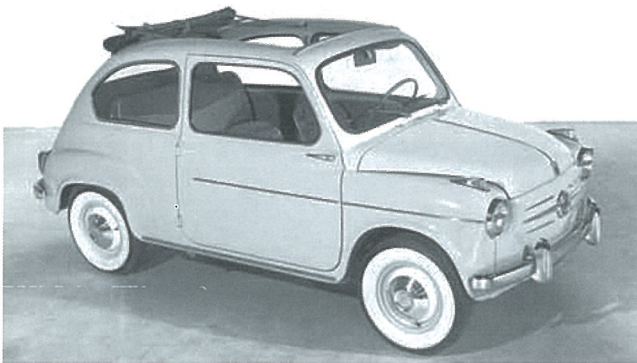
Disse fire bildene viser hvordan det kan gå med prosjektene. SEF

Petter J. Brudal



FIAT 600

Fiat 600 dukket opp første gang på bilutstillingen i Geneve i 1955. Både journalister og publikum tok i mot den nye modellen fra Fiat med stor entusiasme - her var en praktisk bil for det bilhungrige bilinteresserte etterkrigs Europa.



Første modellen med bakhengslede dører

Den gode mottakelsen på bilutstillingen viste at her hadde Fiat en suksess på gang. Produksjonen ble derfor prioritert, og den gikk opp fra 624 stk. pr. dag i starten til 839 pr. dag i 1957. På 12 mnd forlot over 300 000 Fiat 600 samlebåndet. Bilen var rimelig - den kostet faktisk mindre enn Fiat Topolino som hadde dårligere plass.

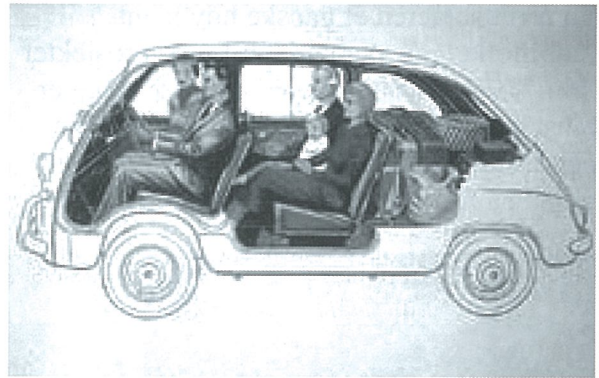


Lokal 600. Eier Roy Hafslien.

Den lille motoren på 633 cc som var plassert bak ga god plassutnyttelse og viste seg å være driftssikker. Dessuten hadde den lille bilen bra kjørekraft selv på dårlige veier (som var vanlig i Italia på den tiden). Små forbedringer

ble innført fortløpende - skyvevinduer ble byttet ut med sveivevinduer og bilen fikk også soltak som ekstrautstyr.

I 1956 kom det en ny modell i tillegg - Fiat 600 Multipla som kunne romme 6 personer. Multipla ble produsert til 1970 i et antall av 243 000.



Snittegning av 600 Multipla 6 seter.

I 1960 ble Fiat 600D presentert på bilutstillingen i Paris. Det var en rekke forbedringer. Først og fremst var motorvolumet øket fra 633 cc til 676 cc, nå leverte motoren hele 29 hk. Toppfarten var nå 110 km/t mot 95 km/t tidligere.

Fiat 600 ble produsert frem til 18 mai 1969. 2 604 000 på 18 år da den ble etterfulgt av Fiat 850.



Senere modell med framhengsled dører.

Fiat 600 ble også produsert på lisens i Tyskland som Neckar Jagst 770. Modellen solgte bra i Norge.

Tekst og foto: www.bilhistorie.no