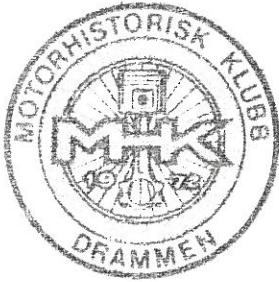
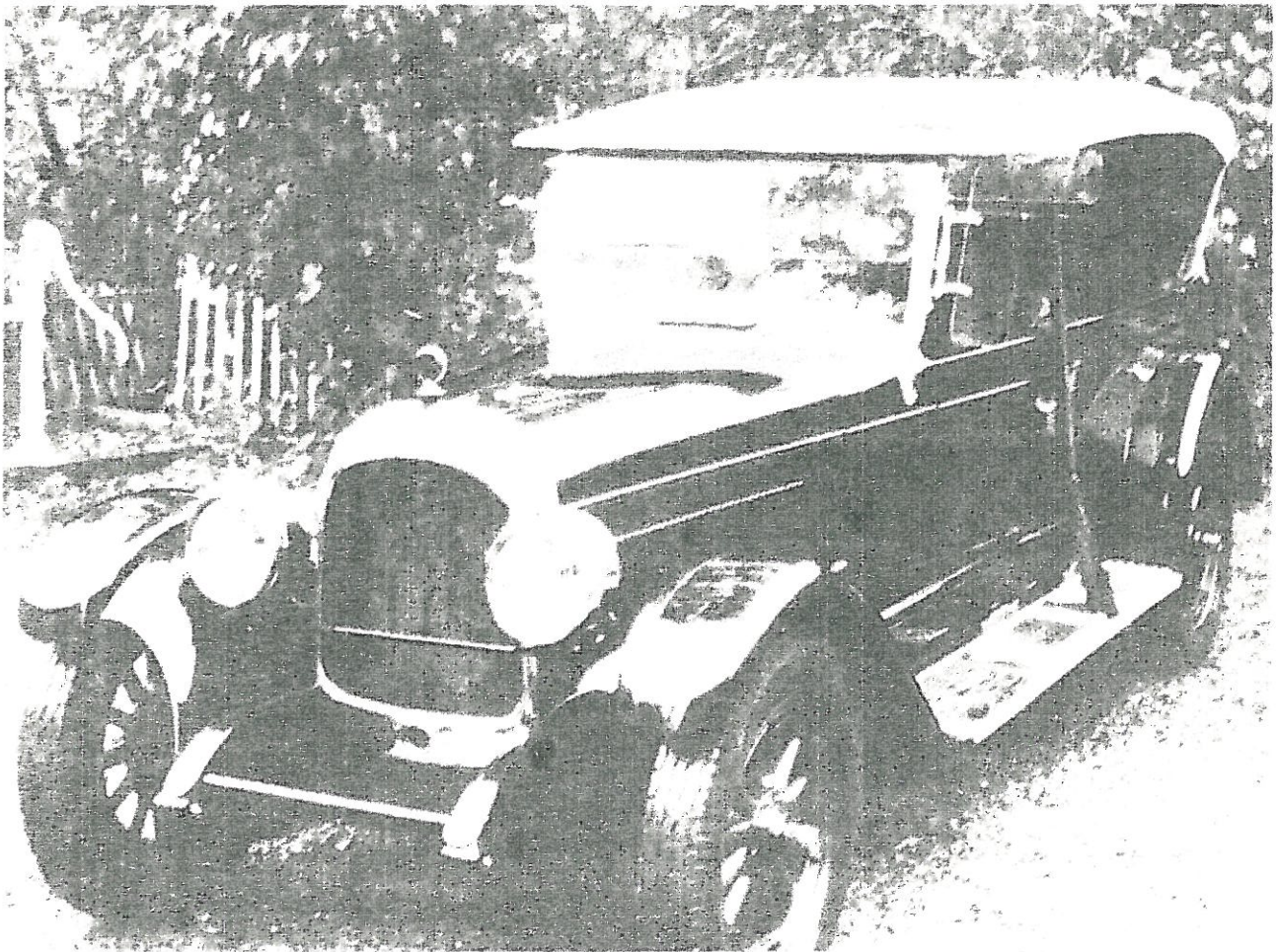


1 / 1978



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

Årsfesten

Det er ennå tid til å tegne seg for deltagelse på årsfesten på "Z-kro" lørdag 21. januar 1978. Påmelding skjer til Rolf Viktor Hansen senest i m o r g e n onsdag, og prisen pr. kuvert er kr. 95,-. For ytterligere opplysninger om årsfesten henviser vi til MOTORHISTORIKEREN nr. 10/1977, side 17.



Fest skal også Norsk A Modell Klubb ha. De inviterer til juletre- fest i Norsk Boligbyggelags Landsforbund's kantine i Trondheims- velen 84/86 (Oslo) søndag 15. januar klokken 15.00. Entre pr. person kr. 10,- som inkluderer pose til barna. Bindende påmelding til NAMM innen 5. januar.

1933

er det magiske årstallet, idet moterkjøretøyer bygget i 1933 ei- ler tidligere fra og med 1. januar d.å. er fritatt for såvel re- gistreringsavgift. Virkelig til å glede seg over, i en tid da alt blir bare dyrere og dyrere. Se for eksempel på de nye sat- sene for reg. avgifter, - de er ikke nettopp bilvennlige-!

Til og med	800 kg.	kr. 600,-
Fra	800 - 1200 kg.	kr. 800,-
Fra	1200 - 1600 kg.	kr. 1000,-
Fra	1600 el. mer	kr. 1200,-

Ford

Red. mottok i posten like før jul en meget fyldig katalog fra EIKER MOTORSHOP på Hokksund (Svein Holm Rust). Katalogen inneholder et meget rikholdig tilbud på bildeler som kan skaffes/has på lager, med hovedtyngden på A-Ford. Interesserte kan skrive etter katalogen, og vedlegge kr. 5,- til dekning av utgiftene. Anbefales!

1978

Vår kasserer har spisset blyanten i romjula, og er nå klar til å skrive ut medlemskort for 1978. Medlemskontingenten -kr. 25,- - forfalt som kjent til betaling 1. januar, så nå er det ikke anledning til å utsette kontingentbetalingen lengre.

FORSIDEN:

Det er Finn Torgersen's fine "Locomobil" fra 1925 som har æren av å figurere på forsiden av årets første nummer av MOTORHISTORIKEREN. Muligens er dette å fore- gripe begivenhetene å offentliggjøre bilde av bilen allerede nå; det reduserer kanskje overraskelsesmomentet når Finn til våren stiller med bilen, ferdig res- taurert og registrert. Men vi har Finn's tillatelse, -ja, det er ham selv som har stilt filmen til vår rådighet. Det var opprinnelig et fargenegativ, så det er synd at våre ressurser ikke gjør det mulig å gjengi bildet i farger, det har nemlig bilen fortjent! Så dere får ha tilgode til våren å nyte de stilige far- gene, da kan "Locomobil'en" beundres "in natura".....!

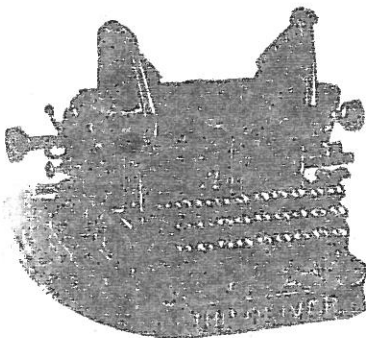
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

AVISENS ADRESSE :
"MOTORHISTORIKEREN", box 1081, 3001 DRAMMEN

-ABONNEMENT KOSTER KR. 65,- PR. ÅR. BENYTT POSTGIROKONTO 3 92 44 46.-



Så har vi atter tatt steget inn i et nytt år; -det fortøner seg på en måte som en ubeskrevet dagbok på 365 sider som venter på å fylles med notater på godt og mindre godt. Nå kan man vel neppe forvente at alle dagbokbladene vil inneholde veteranhobbynotater, - året skal jo også gi plass til andre sysler. Men vi vet at interessen for motorhistorie vil legge beslag på en vesentlig del av det året vi har gått inn i.

Motorhistorikere er forøvrig en folkegruppe som pusler med sin hobby uten å gjøre særlig stort vesen av seg. De står ikke fram i fjernsynet og sjikanerer sine naboer; - de river heller ikke ned plakater på Kolsåsbanen eller Hedensrudbussen. De skjytter sin hobby og tilhører ellers de stille i landet.

Ellers ser det forresten ut som det kan være grunn til å begynne å knurre litt nå i 1978, både for gammelbilfolket og bilistene i det hele tatt. Bensinprisen ryker atter i været i disse dager, og fra nyttår har myndighetene iverksatt en formidabel økning av registreringsavgiften på brukte biler, noe som vil innebære et grovt innhogg i lommeboka. Red. ville -dersom hans Audi hadde vært registreringsklar- vært nødt til å punge ut med 1200 kroner i reg. avgift, mot 300 kroner ifjor, m.a.o. en firedobling avgiften. Slikt er etter vår oppfatning grunnlag for reaksjoner, og vi kunne faktisk tenke oss å delta i en demonstrasjon foran Stortinget medbringende plakater med et velvalgt slagord. Men siden man er blandt "de stille i landet", resignerer man, -det er bare å gripe til lommeboka og betale når tiden engang er moden for det.

Det har forresten undret oss at hvert eneste årsskifte automatisk betyr at alt blir dyrere. Det er liksom offisielt akseptert at fra 1. januar går prisene opp, og da økes avgiftene. "Justeringer" kaller man det, samtidig som man påpasselig minner oss om hvilket velstandssamfunn vi lever i, sammenlignet f.eks. med indre Mongolia.

Bilen har aldri oppnådd å bli fullt ut akseptert i Norge, den har nærmest vært å betrakte som et samfunnsønde som bråker, forurensar luften, forårsaker ulykker og forsøp-ler naturen. En god melkeku for staten har den så ubetinget vært, Norge har trolig en topp-plassering i verden når det gjelder beskatning av bilismen. Forøvrig en plass det er lite å være stolt over.

Ö.L.



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strømsø) - 3001 DRAMMEN

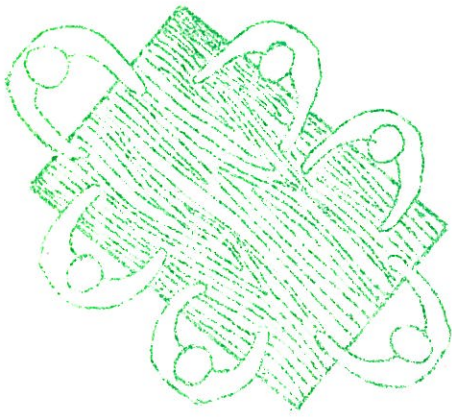
- Postgirokonto 3 75 09 24 -

STIFTET 10. OKTOBER 1972

STYRET :

FORMANN:	Per Løken,	Leirduevn. 29,	1349 RYKKINN	TLF: 13 08 04
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Østhellings 14,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 68 21
SEKRETÆR:	Frøde Holm,	Rynnings gt. 4,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 30 15
KASSERER:	Finn Bryhn,	Postboks 174,	3430 SPIKKESTAD	TLF. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000 DRAMMEN	TLF. 81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	TLF. -

NEDLEMSKONTINGENT KR. 25,- PR. ÅR



møter

MEDLEMSMØTET I DESEMBER.

Årets siste medlemsmøte -tirsdag 6. desember- hadde samlet en fullsatt sal av motorhistorikere. Formann Per Løken åpnet møtet på sedvanlig vis -denne gangen ½-timen forsinket- med velkomsthilsener og behandling av klubbsaker. Han kom inn på leie av plasser på låven, og anmodet leietagerne for gud vet hvilken gang om å bringe leieforholdet i ordnet form med innbetaling av leie. Videre berørte han den tradisjonelle årsmøtet på "Z-kro" i januar, og presenterte videre de flotte putene og T-skjortene med klubbens emblem.

Medlemmene i salen fikk så anledning til å komme med det de hadde på hjertet i "Medlemmenes 10-minutt". Deretter rigget man opp filmfremviseren, og vi fikk se en farge/lydfilm fra verdens tøffeste billøp, "Safari Rally", som går i Afrika. Filmen var laget av fabrikanten av MONROE støtdempere, med diskret og lite påtrengende reklamepreg. Nils Nesthorne hadde sørget for å få lånt den interessante filmen.

Kaffepausen som fulgte var som så mange ganger før kveldens høydepunkt, det er jo som kjent i pausen man kan få sjansen til å snakke sammen; drøfte felles problemer og knytte nye bekjentskaper. Loddselgerne var som vanlig flittige.

Så fikk Hans Øye på anmodning fra formannen ordet for å si litt om veteranbilvirksomheten i Hallingdal, hvor det later til å være stor interesse. Vi fikk vite at en gruppe hallinger med motorhistoriske tilbøyeligheter nå har gått igang med møtevirksomhet på Per's Kro i Gøl den 2. tirsdagen i måneden fra kl. 19 og utover kvelden. Det er anslagsvis 20-25 aktive som møter opp, og man har tatt sikte på 10 møter i året. Noen organisert klubb er det foreløpig ikke, men hvem vet.....?

Vi fikk så aftentrekningen, og som avslutning på kveldens møte fikk vi se nok en film i B.P.'s serie om bilens utvikling, hvor 40- og 50-tallets modeller ble viet oppmerksomhet. Få var vel i tvil om at dette tidsrommet hadde en rekke fine og absolutt bevaringsverdige modeller, da lyset ble satt på etter at filmen var ferdigspilt.

Og så ønsket vi hverandre god jul og gikk hjem.....

Ö.L.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

STYREMØTET I DESEMBER.

Midt i verste julestria -tirsdag 20. desember- hadde MHK's styre berammet styremøte på "Central Hotell" i Drammen. Møtet fant forresten sted på 100-årsdagen for hotelllets etablering, enn om vi ikke merket noen spesiell festivitas i den anledning.

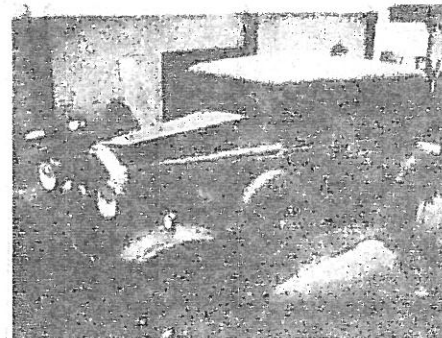
Føruten MHK's fulltallige styre var følgende tilstede: Arild Karlsen (for å omtale et foreliggende tilbud om lokaler for et mulig museum), Kai Martinsen fra løpskomiteen (for å forelegge forslag til sesongens terminliste), og Rolf Viktor Hansen fra arrangements- og festkomiteen (for bl.a. å ta opp ting vedrørende årsmøtet). Som vanlig var også redaktøren tilstede.

ref.

Dette er NORSK VETERANVOGN KLUBB og--:

Retningslinjer for restaurering

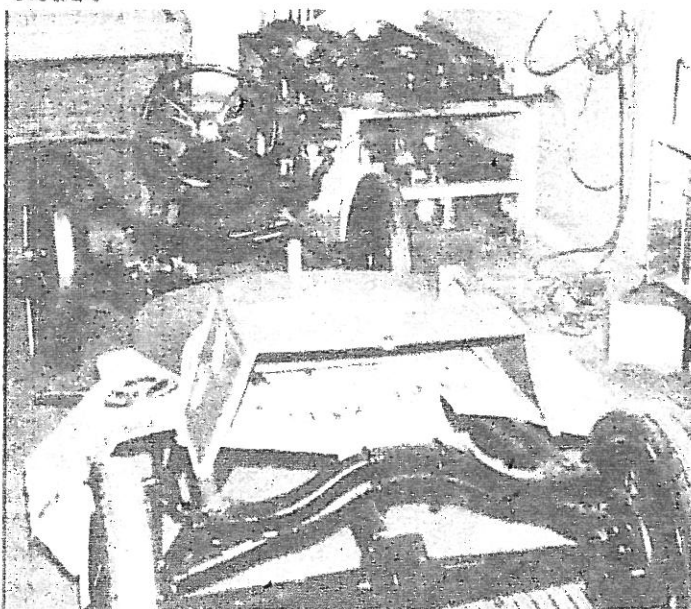
Når man i våre dager kommer over en gammel bil som er verd å bevare, er det som oftest nødvendig — i større eller mindre grad — å restaurere den. Det beste ville naturligvis være om dette ikke var nødvendig og bilen kunne fortsette sin tilvarelse slik som den var da den var ny med original lakk, originalt trekk og uten reparasjoner. Men dessverre, enten p.g.a. lang tids bruk og vanlig slitasje, eller fordi bilen har stått ute og blitt ille medfaren av vær og vind eller fordi den er direkte vandalisert eller utsatt for tvilsomme reparasjoner, ombygninger eller «forbedringer», er det nesten bestandig nødvendig med nokså store arbeider.



Det gjelder da i alle land visse retningslinjer for hvordan dette skal gjøres, og disse kan i hovedtrekkene gjengis slik:

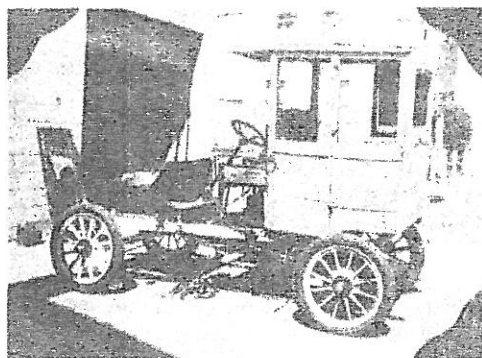
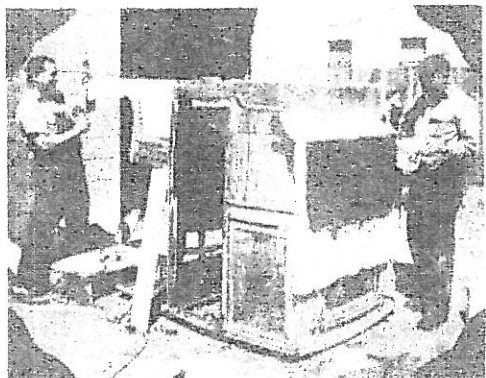
Hensikten er at bilen skal bringes tilbake til samme stand og utseende som da den var fabrikkny.

Om dette ikke er mulig eller resultatet ville bli en bil som ikke kunne brukes i dag, er det tillatt i noen utstrekning å foreta konstruktive og materialmessige endringer som skal springe minst mulig i öynene og ikke mer enn absolutt nødvendig forandre de tekniske spesifikasjoner, de forskjellige organers virkemåte eller vognens utseende.



Ekstrautstyr eller forandringer som er nødvendig av hensyn til trafikksikkerheten (f.eks. splintsikkert glass) er tillatt, men man bør avvike minst mulig fra den originale konstruksjon og slik at det blir minst mulig synlig. Der det er mulig, bør ekstrautstyr av denne karakter lett kunne demonteres.

Disse retningslinjene må praktiseres med forstand og konduite. Det er så kostbart å sette i stand en medtatt gammel bil (selv om man får vraket nesten gratis) at en ikke kan forlange at alle skal satse på f.eks. ekte skinntrekk som kanskje er originalt, hvis kunstler viser seg å være vesentlig billigere og den håndverksmessige utførelse er i samsvar med den originale. Av og til står man overfor valget mellom å få gjort en gammel bil kjørbar og presentabel med f.eks. en nybygget kopi av det originale karosseri eller med en motor som ikke er av den helt riktige typen, istedenfor å gi opp hele prosjektet fordi karosseriet er borte eller originalmotor ikke kan skaffes. Det må da være riktig å godkjenne vognen med de bemerkninger som de uoriginale komponenter måtte medføre.



"Glassfiber-Reo" anno 1907

Målet helliger midlet, heter det som bekjent. Allikevel kan vi ikke uten videre akseptere den løsningen som Mike Roberts i Berkely, California valgt å benytte i restaureringen av sin gamle bil.

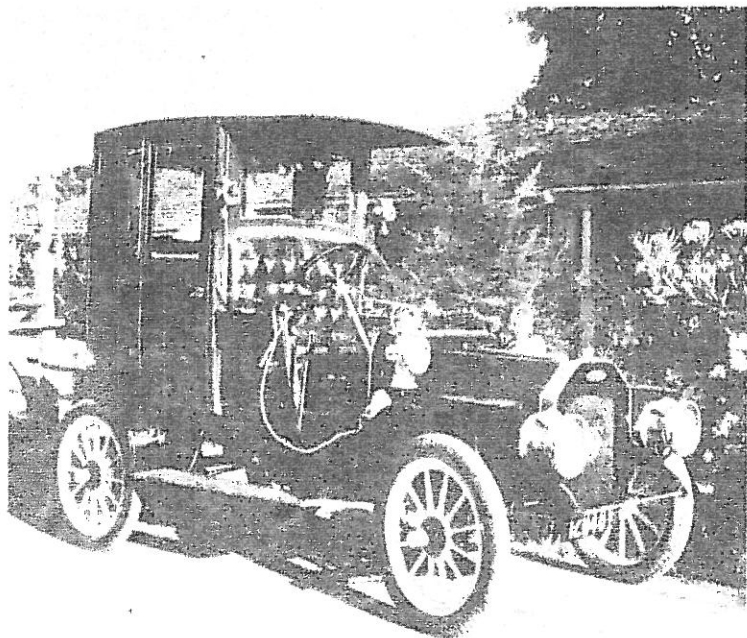
Han hadde kommet over en temmelig miserabel REO drosje fra 1907, og gikk med glöd og iver igang med å sette den istand. Karosseriet skulle imidlertid vise seg å bli den store böygen. Treverket ble omhyggelig rekonstruert, men platearbeidet maktet ikke Mike. Isteden valgte han å legge på fiberglassduk som ble spröytet med polyester. Etter at skallet var hardet, ble karosseriet sparklet og slipt etter alle kunstens regler. Og da de nödvendige lag lakk var påført, hadde faktisk REO'en gjenoppstått i sin fordums glans, om enn i en noe annen "drakt" enn den opprinnelige.

En riktig fin bil var det blitt, som vakte stor beundring i nabolaget. Utvilsomt hadde nok også Mike og hans familie stor glede av deres koselige REO.

Muligens ser "yankees" noe annerledes og kanskje også mer liberalt på restaureringsjobben enn hva vi gjør her hjemme "på berget". En såvidt

lettvint løsning som å bygge glassfiberkarosseri på en 1907 modell ville neppe aspirert til noen restaureringsplakett i Norge. Höyst sannsynlig ville eieren av en 1907 REO tatt arbeidet og utlegget med å bygge nytt karosseri i det materialet som er riktig som en utfordring, ettersom vi anser veteranbilhobbyen som seriös.

Derfor, ta ikke Mike's eksempel til etterfølgelse, men til skrekk og advarsel. Selv om resultatet ser bra ut.....



Tyven, tyven skal du hete....

(ved Frode Holm)

Jeg har en tid vært litt interessert i å anskaffe meg en lastebil av eldre årgang; dog uten å gjøre særlig store anstrengelser for å gjennomføre forsettet. Allikevel må det ha kommet folk før Øre, for på et av medlemsmøtene i MHK fikk jeg et tips om at nede i Vestfold på et "angitt sted" skulle det stå en 1952-mod. "International" som det kanskje var umaken verd å lukte på.

Tja, hvorfor ikke? Sammen med Rolf Viktor (Hansen) ble en ettersøkelsesaksjon iverksatt en søndag ihøst; -de som har fartet litt i indre Vestfold vet hvilken labyrint av småveier dette distriktet består av, så her var det behov for kjentmann.

Etter endel kjøring fant vi en "bilkirkegård" med ymse vrak av ulik årgang, opprinnelse og forfatning; -virkelig et funn for natur- og miljøvern-forkjempere, men noe mindre interessant for oss, viste det seg. En guttegjeng som befant seg i nærheten lot til å se det som sin oppgave å beskytte skrotet, og lurte tydeligvis på hva vi hadde der å gjøre. På spørsmål om de visste noe om "International'en" eller andre gamle biler, var det uhyre lite imøtekommenhet å oppnå.

Den ene av guttungen var imidlertid både meddelssom og positiv. -"Joda, - de r nede visste han om noe gammelt; jeg skal bli med." Vi parkerte bilen og låste forsvarlig, og med guttepjokken som løs bar det nedover en gårdsvei til vi endte på en privat søppelfylling av den sorten som finnes på nesten ethvert gårdsbruk.

Halvt nedlesset i dynga aner vi gammelbil, -noe fra tiden rundt 1930, i nokså forkommen tilstand. Et par hjul stikker halvt opp av søppelet, og to navkapsler i aluminium med et trekantet emblem (Hudson?) blir konfiskert med tanke på senere identifikasjon i samråd med eksperter, samt å i alle fall redde kapslene fra fortapelse. De blir overlatt i Rolf Viktors varetekt, i håp om at de skal komme noen til nytte etterhvert.

På vei tilbake til bilen får vi se en kar komme imøte med oss med målbevisste skritt. Han avslører seg raskt som grunneieren, tilkalt av før nevnte guttegjeng, og utber seg i en temmelig brysk tone en forklaring på hva vi har på hans eiendom å gjøre. Vi forklarer så godt vi kan bakgrunnen for vår visitt og våre edle motiver med bevaring av motorkjøretøyer o.s.v., og får etterhvert roet ned mannen som igrunnen viser seg å være ganske grei. I samtalens løp forteller vi også hvem vi er, og Rolf Viktor vil tilslutt levere tilbake de "konfiskerte" navkapslene. -"Neida, bare behold dem", sier mannen, "de blir bare ødelagt allikevel her." Med dette skilles vi, og avslutter "ekspedisjon International" uten å ha funnet det vi egentlig var på leting etter.

Noen dager senere får jeg en telefon på jobben, den er fra politiet i Drammen. -"Ja, jeg er Frode Holm, hva gjelder det?" "Vi har fått oversendt en anmeldelse på deg fra politiet i Horten; det gjelder tyveri av bildeler." Jeg blir stum!

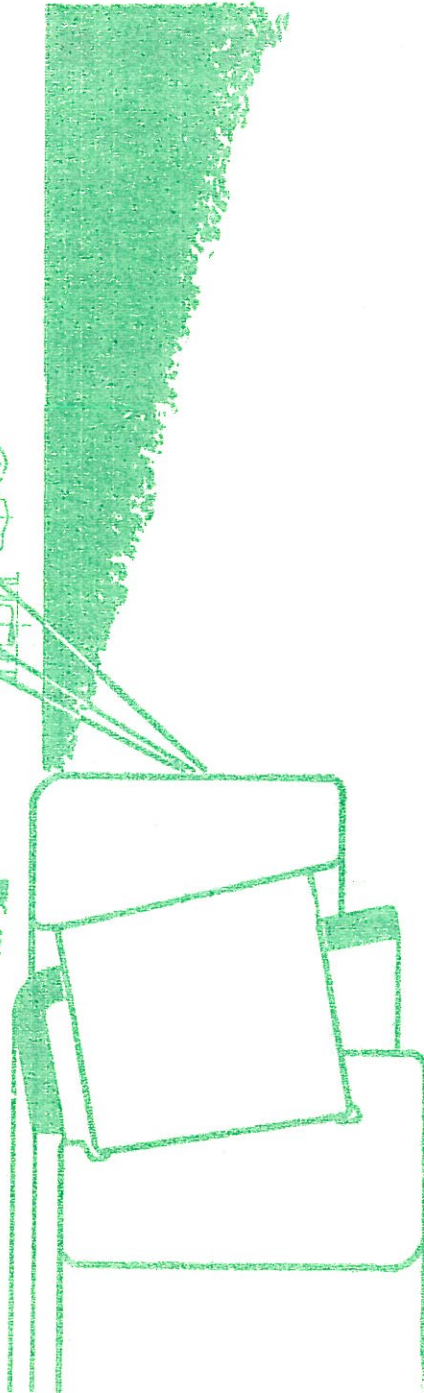
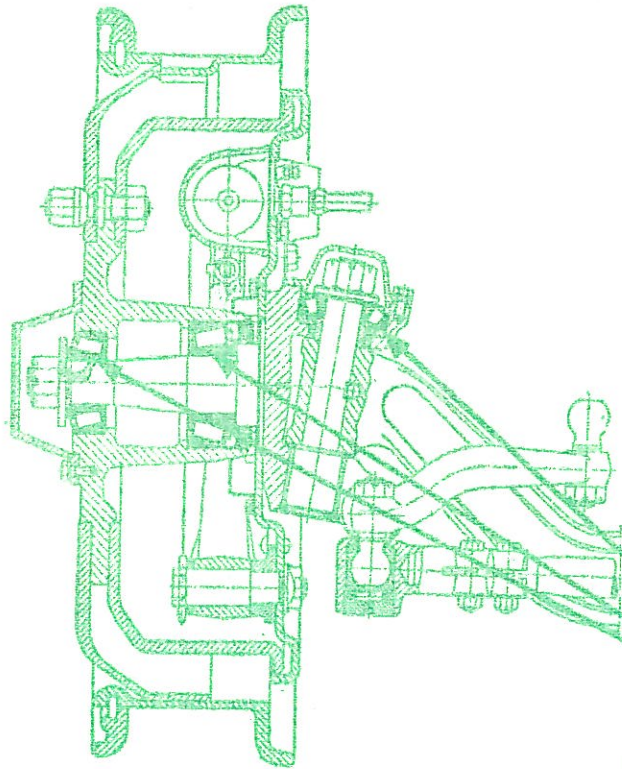
"Vi skulle gjerne ha en forklaring, kunne du komme innom kammeret?", fortsetter politimannen. Fire minutter senere er jeg der....!

Det viser seg at guttegjengen har notert nummeret på min bil, og rapportert til mannen som "eide" dynga. På tross av at grunneieren virket O.K. og lot oss beholde navkapslene så har altså hans søster anmeldt saken til politiet og forlangt oss tiltalt for tyveri. Dermed må altså politiet forfølge saken, hvor liten den enn måtte virke.

Så der sitter vi altså i "fatet". Hadde vi hatt den ringeste anelse om konsekvensene, ville vi ikke engang våget å se i den retningen dynga lå....

Televerket har et utmerket slagord ment som en regel for dem som skal grave i bakken: "Spør først - grav siden!" La den regelen gjelde også hvis du akter å rote i andres søppeldynger. Ellers risikerer du å hektes for tyveri.....

(Historien er gjenfortalt av red. med Frode Holm's og Rolf Viktor Hansen's tillatelse.)



SKF

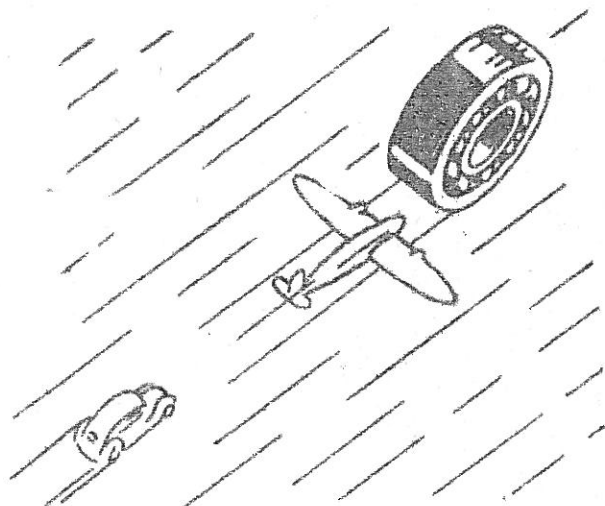
KONISKE RULLELAGER FÖR FORHJUL

Behöver De ersättnings-
lager, så husk på att

SKF har det rette
lager for hvert sted i bilen

SKF OSLO

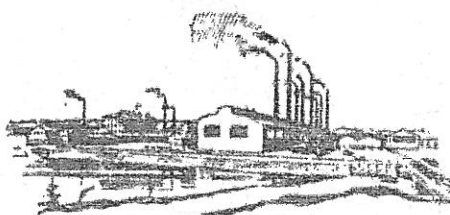
Hvor kule- og rullelagerne produseres med mitraljøsehastighet



Vi ruller utover mot Artillerigatan i en bil som sikkert har et eller flere av de lagre som skytes ut lik mitraljøsekuler av dette kjempemessige fabrikklegg som ligger her ute. — Hør bare, 28 000 kuler i minuttet, er det ikke så det tar pusten fra Dem. Vi stikker hånden ned i stikkloppen for å hente opp regnestaven å gjøre et lite overslag over hvor mange kuler det omtrent er framstillet siden *Sven Wingquist* — det svenske kulelagrets «far» — kom med sin geniale oppfinnelse, men vi gir det opp. Her nytter det ikke å regne. SKF's kjempemessige fabrikkkompleks strekker seg over rader av kvartaler, og utviklingen har vært rent eksplosjonsartet siden starten i 1907, da kun tolv arbeidere og tre funksjonærer var knyttet til foretagedet. Men tro ikke at SKF er bare i Göteborg — nei, det spenner langt utenfor. *Hofors Bruk* — som naturligvis ikke må forveksles med *Bofors* — er også et av verdenskonsernets mange eiendommer. For å sikre seg en fullstendig kontroll over stålets framstilling, ervervet konsernet bruket med tilhørende gruver og skoger allerede i 1916. Under konsernets ledelse har dette 300 år gamle bruk utviklet seg til et av verdens største og mest moderne kvalitetsstålverk. Nå — dette var kanskje et lite sidesprang, men det er ikke til å unngå når vi kommer inn på en verdensbedrift som dette. Her gjelder det jo råmateriale til kule- og rullelagere av enhver dimensjon. Det er lagerstørrelser som varierer mellom 10 og 1400 mm. i ytterdiameter. Blant disse finnes lager som tillater en hastighet på over 60 000 omdreininger pr. minutt — ja, hold Dem fast — andre, som ved lavt omdreiningsstall har en bæreevne på over 2 000 tonn. Det hittil største framstilte lager veier noe sånt som 1914 kg., og vi passerer selv noen giganter på vår vandring gjennom fabrikkkomplekset. Ca. 1,30 meter i diameter noterer vi oss, og vår ciserone kan fortelle oss at et slikt lager har en like stor verdi som en

Mens De skriver Deres navn i gjesteboken er 1500 bæreringer og 28 000 kuler og ruller for lagere fremstillet

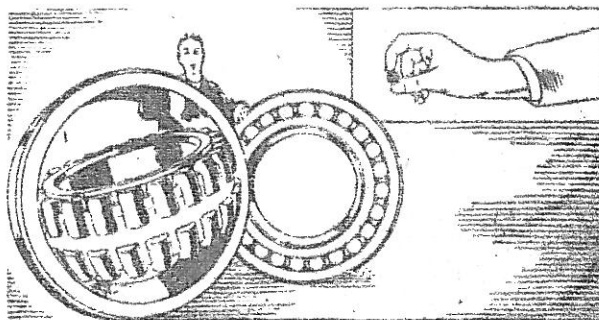
bil. Det er ikke bare masseproduksjon i et slikt foretagende, og det får en et levende inntrykk av når en hører at en mann kan holde på i flere dager med et sjikt lager. De store lager innebygges i valseverk, og andre tunge maskiner. Men det er også små lagere ja så små at de kan gå helt ned til 1,5 gram. I enhver bil anvendes det ca. 20—25 kule og rullelager, og det kan i samme forbindelse være verd å nevne at erfaringen viser at et lager i gjennomsnitt må erstattes med et nytt i enhver bil



Hofors Bruk hvor kulelagerstålet framstilles.

pr. år. Et lite overslag viser at det går med 150 millioner kule- og rullelager årlig for montering i biler, hvis en går ut fra at den nåværende bilpark andrar seg til ca. 40 millioner biler, og at det hvert år normalt framstilles ca. 5 millioner nye.

Det er lagere fra 1914 kg. til 1,5 gram.



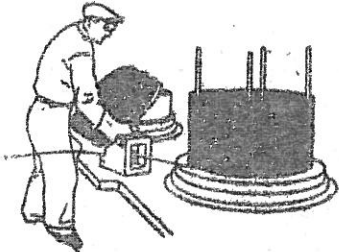


Det første rullelager-prinsipp.

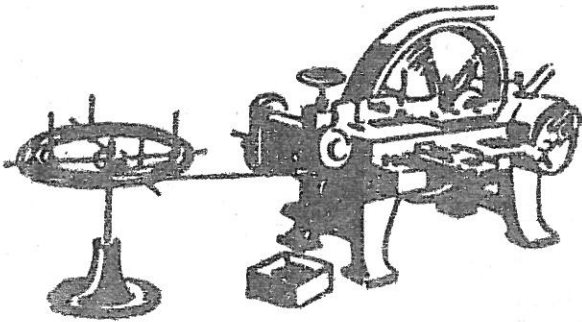
for å rulle den bortover istedetfor å slepe dem, og dermed erstattet de glidefriksjonen med den betydelige mindre rullefriksjon. Gjennom tidene har mange berømte teknikere arbeidet videre på friksjonsproble-

met. Dette har fått en for vår tid tilfredsstillende løsning i det moderne kule- og rullelager. Biler og fly f. eks. ville det ikke være muligheter for uten kule- og rullelagere. På nesten alle tekniske om-

råder bidrar lagrene gjennom lett gang, driftssikkerhet og mange andre fordeler — ikke minst til



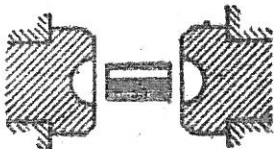
Valsetrådene koldttrekkes til kuletråd i trådtrekkeriet.



Gjennom «fødere» bringes kulelagertråden inn i stansenc

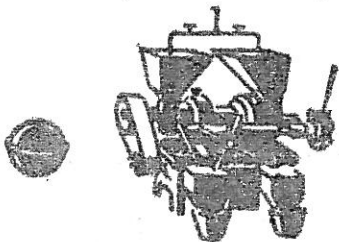
en god økonomi. Det er derfor ikke for meget sagt at kule- og rullelager-framstillingen i dag inntar nøkkelstillingen i det moderne næringsliv. Har De

igrunnen noen gang tenkt over hvilket enormt arbeid som ligger bak framstillingen av et kule- eller rullelager? Bare arbeidsmaterialet og dets framkjøring til produksjonsstedet, er en lang vandring. Jernbanespor fører direkte inn til fabrikkområdet hvor halvfabrikataet velter inn — tusenvis og tusenvis av tonn. Det er materialer for kulene, for rullene, for ringene og de mange andre ting som trenges til et moderne lager. Bare for kuleframstillingen er det et uttall av arbeidsoperasjoner. I store bunter på «fødere» føres tråden for de mindre kulers framstilling inn i pressene som klipper



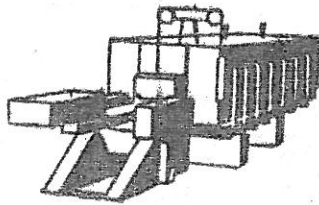
. . . som automatisk kapper og koldtpres-ser disse til første kuletrinn.

for kulene, for rullene, for ringene og de mange andre ting som trenges til et moderne lager. Bare for kuleframstillingen er det et uttall av arbeidsoperasjoner. I store bunter på «fødere» føres tråden for de mindre kulers framstilling inn i pressene som klipper



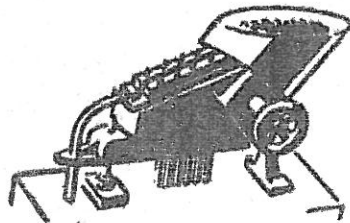
Gjennom spesialmaskiner blir graden fra stansingen bortslippt.

og koldtpresser disse til første trinn i framstillingsoperasjonen. Det høres jo rent utrolig ut, men det skal være maskiner som skal kunne koldtpresse kuler hurtigere enn en mitraliøse spyr ut sitt bly. Så fortsetter kulenes gang gjennom hele prosessen, fra gradavslipping, herding og polering, og tilslutt ikke det minst viktige, nemlig kontrolloperasjonen. Kontrollen begynner først etter at de ca. 40

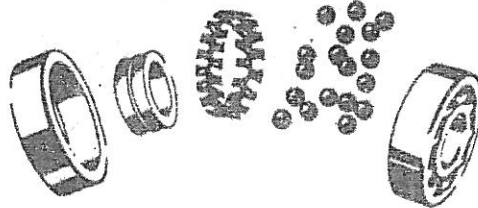


Herding, anløpning og kontroll utgjør en meget viktig del i fabrikasjonen.

ved visere gir utslag på en tusendels millimeter. Disse kontrollinstrumenter kontrolleres atter igjen regelmessig av målejusteringsavdelingen ved hjelp av passstykker som videre kontrolleres av målelaboratoriet med optiske instrumenter. Det er et evig kretsløp for kontrollen, og den er så hårfin at passstykkene kan må-



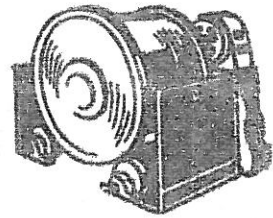
Automatisk sorteres kulene med et toleransemål på 0,001 mm.



Kulelageret bygges sammen av mange deler . . .

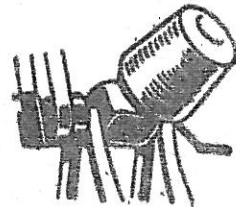
vogner som kjøres med en maksimalhastighet på 192 km. pr. t.

Foretaket er et verdenskonsern, som da naturligvis også blir sterkt sosialt utviklet. Produksjonen er meget avhengig av de sosiale arbeider som



Etter at graden er slipt bort gjennom forskjellige spesialmaskiner fjernes ytterligere ujevnheter gjennom trommelmaskiner.

arbeidsoperasjoner er ferdige, som et lager av middelstørrelse krever. Kontrolloperasjonene på et og samme lager andrer seg til ca. 70. Til målekontrollen anvendes gjerne målingsinstrumenter som



Polering av kulene foregår i tromler.

les med en nøyaktighet av ca. pluss eller minus 20 milliondels millimeter. En hær av folk står for den tekniske servise, for her framstilles lagere for ethvert formål. Det er lagere for motorer og generatorer til drift av



. . . og kontrollen av lagrene er mange.

kan gjøres for arbeiderne og funksjonærene. Det blir lagt særlig vekt på å bringe ulykkestallet nedover. Tidligere var det 15 ulykker pr. 100 arbeidere pr. år, mens de nå — som følge av de sosiale tiltak — er brakt ned til 5. Det blir da også lagt særlig vekt på dette arbeide, og på vår vandring kan vi lese følgende på en stor tavle: «Nu er det 174 dagar sedan sista olyckesfallet». Men det er ikke bare på arbeidsplassen de søker å bringe ulykkene ned. Nei — trafikkkultur må til. Hør bare

hva som står over en port: «Kör din cykkel som om du hadde en baby på styrstangen», og så ruller vi ut igjen av et foretagende som har gitt oss adskillig mere åndelige verdier enn kanskje noe annet foretagende. Et lite kort blir puttet i lommen vår, og her står det: «Thank you! While you were signing your name. 1500 bearing rings and 28000 balls and rollers were produced in the SKF factories».

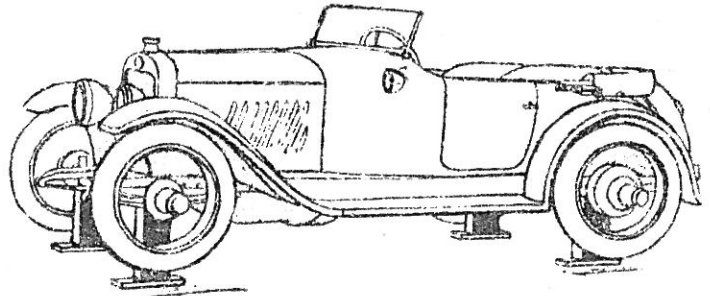
Men, det er ikke SKF som skal takke — det er oss som nå har fått anledning til å se dette stortlede foretagendet.

(Fra en artikkel i NORSK MOTORBLAD, desember 1947)

SETTER DE BILEN I OPPLAG?

Enkle og praktiske råd for de som ikke tidligere har lagret sine biler.

Spørsmålet om å sette bilen bort blir vel aktuelt for mange nå når den nye kjøreordning skal settes igang. For de som ikke tidligere har hatt sin bil i opplag gir vi her en liten oversikt med noen alminnelige praktiske råd.



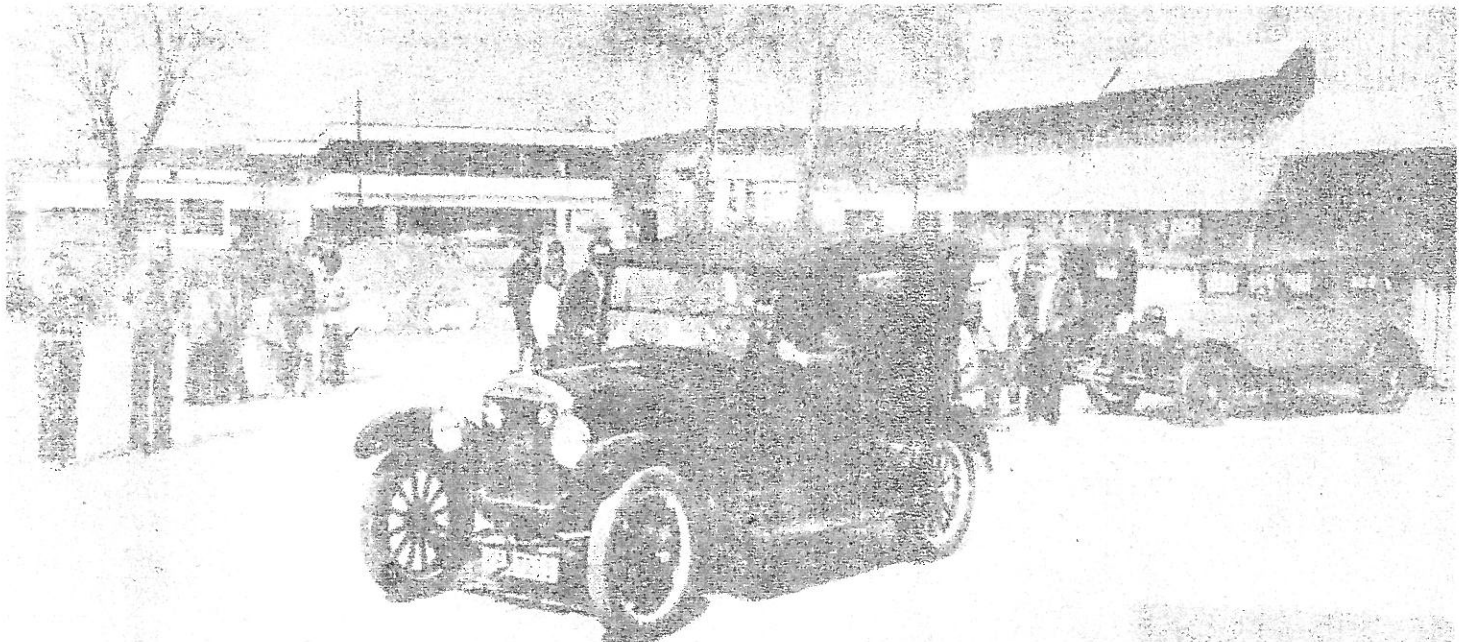
Bilen må «klosses» godt opp.

Først jekkes vognen opp, og det bygges under med solide plankestomper av tykkelsesgrad på 2" a 3" hvis det ikke finnes bukker for hånden. Vognen skal helst stå helt i vater, og med alle hjul godt fri av garagegulvet. Plasser hånsvveiven på plass. Tapp radiator og motor for vann samt varmeapparatet hvis sådant finnes. Alle radiatorer har i nederste kant en uttappingskran, samtidig er det også ofte en tappekran på motoren. Trekk motoren rundt en del ganger med hånsvveiven for å være sikker på at alt vannet er kommet ut. På de biler hvor det er vannpumpe er dette av megen viktighet. Erfaringsmessig viser det seg best å tappe av oljen på motoren — fyll en tynn renseolje på motoren, og la den gå noen omdreininger med denne hvoretter motoren tappes helt ren. For å unngå rustdannelse — bilens fiende nr. 1 — så ta pluggene ut, og fyll sylindene med en tynn olje f. eks. en toppoljesmøring. Bilen kan da en gang imellom gis noen omdreininger med hånsvveiven, og en unngår at stempler og stempelringer setter seg fast.

Batteriet er gjerne det vanskeligste å ta vare på, og erfaringsmessig viser det seg at en ikke kan få tatt godt nok vare på dette. Batterienes

levetid er sterkt begrenset, men det beste råd vi kan gi er å ta batteriet ut av vognen og innlevere det til en ladestasjon. Batteriet må nemlig alltid holdes godt ladet, og ikke minst det viktigste; det må være tilstrekkelig med destilert vann på.

At vognen bør vaskes godt før den «klosses» opp, som det gjerne heter — skulle være unødvendig å nevne. Skjærmer ettersees grundig under. — Er det tegn til rustdannelse så bruk en god stålberste og fjern all rust. Skjærmene bestrykes så med spesiell rustbeskyttende maling som fåes kjøpt i en hvilken som helst fargehandel. Så smøres vognen. Til beskyttelse av lakken er det nødvendig å pollere vognen godt. De forniklede deler settes over med et tynt lag fett etter at de er pusset. Har en så en støvpressenning å legge over bilen er det godt, i motsatt fall må en lage seg en fjærkost og fjerne støvet en gang i blant. Når De så ser etter bilen nå og da, så husk å trekke motoren rundt med hånsvveiven. Glem da samtidig ikke å gi hjulene noen omdreininger. Det hjelper godt, og holder alle bevegelige deler «myke». Er garageplassen tørr og passe temperert — altså ikke for varm av hensyn til gummiene — behøver De ikke å ha noen bekymringer for vognen i lagringstiden.



Man behøver ikke dra langt for å finne skinnende blanke veteranbiler. Medlemmene i Motorhistorisk Klubb, Drammen, har mange av dem. I forgrunnen her ser vi en T-Ford som på alle måter holder mål. (Foto: Thor-Egil Tjugum.)

2000 veteranbiler i Norge

— Hvor gammel må en bil være for å kalles veteranvogn? — Etter de mest liberale bestemmelser må den være bygget før 1945. Helst bør en veteranbil være fra før krigen, sier sivilingeniør

Olaf Brennesund. Han er en av lidsjefene i Norsk Veteranvogn Klubb, landets første i sitt slag. — Det er nå 25 år siden denne forening ble stiftet

av fem personer på Nedre Nes gård i Røykenvik. En begivenhet tilberlig markert med veteranvognløp — det såkalte Røykenvikløpet 1977.

Senere i år vil ytterligere to veteranvognløp gjennomføres i anledning jubileet. Og 11. juni åpnet klubben en to ukers veteranbilsstilling på Hennie-Oststad senteret utenfor Oslo. Til den begivenheten vil man ha terdig restaurert en nydelig toseter Cord cabriolet som i sin tid tilhørte Sonja Hentie. Norsk Veteranvogn Klubb er ikke eneste veteranbilklubb i Norge i dag. Man har i senere år tatt flere rent lokale klubber og også flere såkalte merkeklubber — spesialklubber for bestemte bilmerker. Men norsk Veteranvogn Klubb har fanget inn de fleste av landets seriøse veteranbilsentusiaster. Adskillige av medlemmene er med i flere klubber.

ring. All virksomhet i Norsk Veteranvogn Klubb er på frivillig hobbybasis. Men medlemmene representerer en anseelig fagkunnskap. Man har et meget godt samarbeide med Norsk Teknisk Museum, hvis direktør selv er aktivt medlem. Biler fra museet er av og til med i klubbens veteranvognløp. Norsk Veteranvogn Klubb, som uten tvil har øket forståelsen for bevaring av gamle biler her i landet, har også et nært samarbeide med søsterorganisasjoner i andre land. Klubben er norsk representant i den store internasjonale veteranbilorganisasjonen FIVA — Fédération Internationale des Voitures Anciennes — med hovedkvarter i Zürich.

tar det ofte lang tid for medlemmer å få realisert sine drømmer, sier Brennesund, som legger til at klubben er svært misfornøyd med myndighetenes avgiftspolitik.

— En mann som stiller med antikviteter betaler ingen avgift til Staten. Men det må vi for å kunne kjøre våre veteranvogner kanskje tre—fire ganger i året. For myndighetene synes det umulig å skille mellom nyttekjøretøyer og våre kjøretøyer. Forsikringselskapene gir oss rimelige premier. Men Staten lar bare biler som er 45 år og eldre slippe årlig motorvognavgift og registreringsavgift. 45 år gamle veteranbiler er imidlertid svært sjeldne. De fleste er yngre.

Å få slike biler til landet skaper likeledes økonomiske vanskeligheter. Kjøper en nordmann en veteranbil i utlandet må han ut med 105—110 prosent av kjøpesummen i toll.

Med de priser det i dag er på bilverksteder, blir også enhver reparasjon man ikke kan foreta selv, meget kostbar, sier Brennesund.

— Å skaffe reservedeler kan være problematisk. For enkelte spesielt populære og utbredte modeller som f.eks. gamle Ford er finnes det fabrikker i utlandet som lager nye deler maken til de gamle. Men stort sett må nødven-



dige deler lages spesielt etter tegninger eller modeller.

Det aller vanskeligste er faktisk å skaffe dekk til biler. De gamle vognene bruker ofte ukonvensjonelle dimensjoner, som med stort besvær må skaffes fra enkelte produsenter i utlandet som lager slike på spesialbestilling.

Men mora er det både å reparere og å kjøre veteranvogn. Et ekstra fengslende moment er at det til mange veteranvogner knytter seg interessant kulturhistorie, slutter Olaf Brennesund.

Interessen for gamle biler er jo en stigende. Sivilingeniør Brennesund opplyser at Veteranvognklubben har doblet sitt medlemstall de siste fem år. Ca. 550 interesserte fra hele landet står i dag tilsluttet klubben. Verd å merke seg er det at stadig flere kvinnelige sjåførere kommer med.

Disse medlemmer — av høyest forskjellig alder har til sammen bevilget 2000 veteranvogner. Alle er i utvunnet ikke fullt restaurert og kjørbare. Mange er under restaurering og enda flere er tatt vare på for senere restaurering.



Norsk bilproduksjon

Bilproduksjon i dagens Norge er antagelig en absurd tanke, ikke minst fordi Norge er et av de land i den vestlige verden med skyhøye produksjonskostnader, og derfor følgelig ville bukke under i den betydelige konkurransen med den øvrige verden. Muligens kunne vi hatt en etablert bilproduksjon på et meget tidlig tidspunkt, om ikke tilfeldigheter og kapitalmangel hadde satt en effektiv stopper for de mange planer og forsøk vi har opplevd siden bilens spede barndom. Ja, faktisk kunne Paul Henningsen Irgens, som ble født i Os i Østerdalen 31. juli 1843, vært "automobilens far" dersom han hadde møtt den nødvendige forståelse for sine konstruksjoner da han i 1880 la frem sine tegninger til et motorkjøretøy, - fem år før Daimler og Benz.

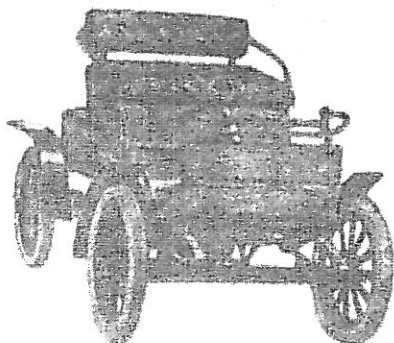


Paul Henningsen Irgens.

I 1883 ville Irgens lage en "motordrosche" til Christiania-utstillingen, men ble avvist med et "nei takk." - ideen var et umulig påfunn. Daimler's modell "Motor Kutsche" som kom tre år senere og ble mottatt med stor virak, var til sammenligning en atskillig mindre avansert konstruksjon enn Irgens' modell.

I en notis i "Aftenposten" for 24. oktober 1895 hører vi om en annen bilkonstruktør: -" Forleden Dag saaes en Mand komme kjørende med en underlig udseende Vogn. Paa Forespørgsel, hvad det var, sagde han, at det var et Landeveisløkomotiv. Det blev nu kjørt ind til Kristiania for at forsynes med ny Petroleumsmotor - den han hu havde, var ikke god. Paa Lokomotivet var der bygget en Kupe med Plads til 4 Passagerer. Foran havde Vognføreren sin Plads. Manden var Arbeider ved Strømmens mek. Verksted, og han fortalte, at han selv paa sine Fristunder havde arbeidet alt, som hørte til Maskinen. Han satte stor Tillid til sit arbeide og mente at man ogsaa kunde bruge Maskinen som almindelig Lokomobil. Den havde en Landeveisfart af 2 Mil i Timen."

Det er grunn til å anta at denne bilen var bensindrevet, og det må ha vært den første bil med forbrenningsmotor som ble bygget i Norge. Mannen bak konstruksjonen var Hans Torgersen Vestby, av yrke mekaniker ved Strømmens mek. Verksted, - en tusenkunstner som i sitt eget private verksted hjemme syslet med ymse eksperimenter. Spesielt forsøkte han å bygge en brukbar traktor, og gjorde forsøk ute på jordene med en slags motordreven vogn. Han prøvde også å trekke en plog ved hjelp av en stasjonær motor og et system av wirer.



Fossum, 1907.

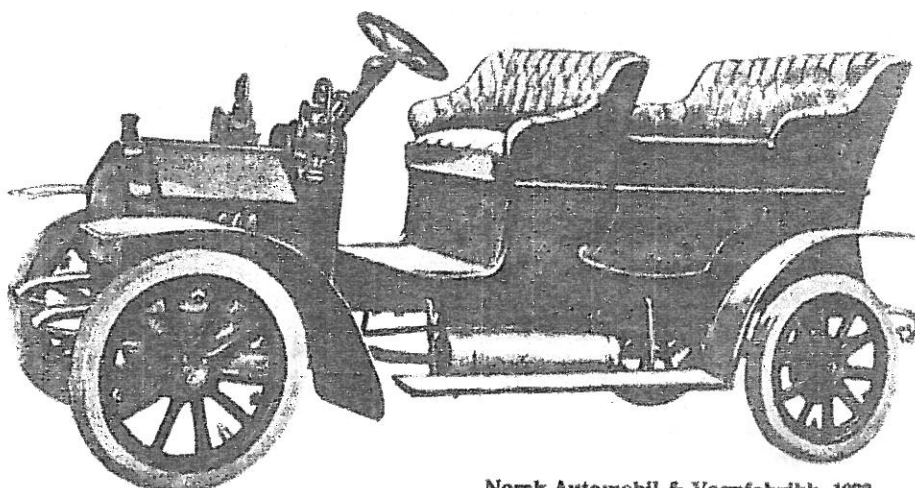
Markus Hansen Fossum, med oppnavnet "Professoren", drev et motor- og sykkelverksted i Akersgaten 49 i Oslo. Også han hadde stor interesse for automobilen, og vinteren 1905-06 ble en "dobbelt sylindrisk" luftkjølt bensinmotor montert i et karosseri med ukjente egenskaper. En norsk laget bil er født i Akersgaten. I 1907 bygget Fossum ytterligere en bil, tydelig inspirert av den amerikanske Oldsmobile. Bilen var så avgjort brukbar, og Fossum og hans medarbeidere kunne glede seg over å kjøre en automobil av eget fabrikkat, og få sitt navn i rekken av de få norske pionerer på automobilens område.

Samme år -i 1907- ble selskapet "Norsk Automobil & Vognfabrik A/S etablert, og formålet var å starte

fabrikasjon av biler. Lederen av foretaket var vår fremste mann innen sykkelbransjen, direktør C.E. Sontum, og til å forestå firmaets tekniske del hadde man valgt den dyktige bilmekanikeren Carl Hantsch.

Våren 1903 kunne fabrikken presentere sin første modell. Det var en åpen 4-seater, utstyrt med en 1-sylindret bensinmotor som utviklet 8 HK. Bilen veide kun 500 kilo, og hadde 4 gear forover samt revers.

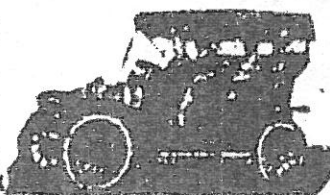
I følge datidens rapporter skal det ha vært en god bil, men p.g.a. massefabrikasjonen av biler ute i verden, maktet man ikke å hevde seg i konkurransen. Det ble bare bygget en bil til, før produksjonen ble innstilt. Isteden begynte Norsk Automobil & Vognfabrikk å bygge karosserier, og å utføre reparasjoner av biler.



Norsk Automobil & Vognfabrikk, 1903.



Ved at kjøbe en Automobil fra vor Fabrik har De Anledning til at prøve den, før De bestemmer Dem, og bliver Pilsen, ved



magasin's for Kr. 2,500 pr. Stk. Disse kan ogsaa bygges anledes, at de kan omdannes til Luksuskjøret i Løbet af nogle Minuter. Afbetaling indbromses. Efter Ønske indlægges hvilkensomhelst Motor i vore Automobiler.

at De undgaar Told og Fragt, ca. Halvparten. Vi leverer Vareautomobiler paa omtrent samme Størrelse, som

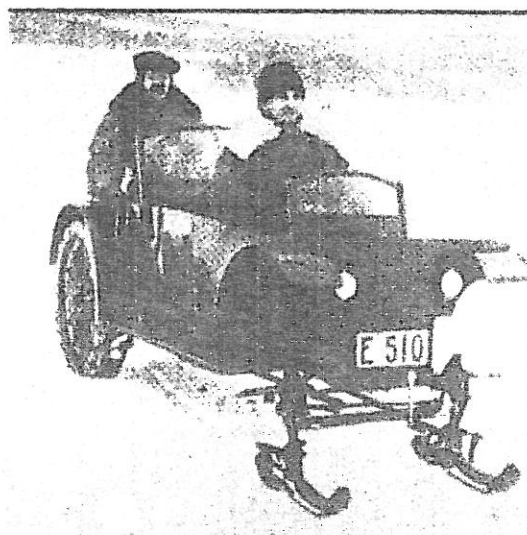
Grændsen Skotomagasin's for Kr. 2,500 pr. Stk. Disse kan ogsaa bygges anledes, at de kan omdannes til Luksuskjøret i Løbet af nogle Minuter. Afbetaling indbromses. Efter Ønske indlægges hvilkensomhelst Motor i vore Automobiler.

Bemerk Adressen:

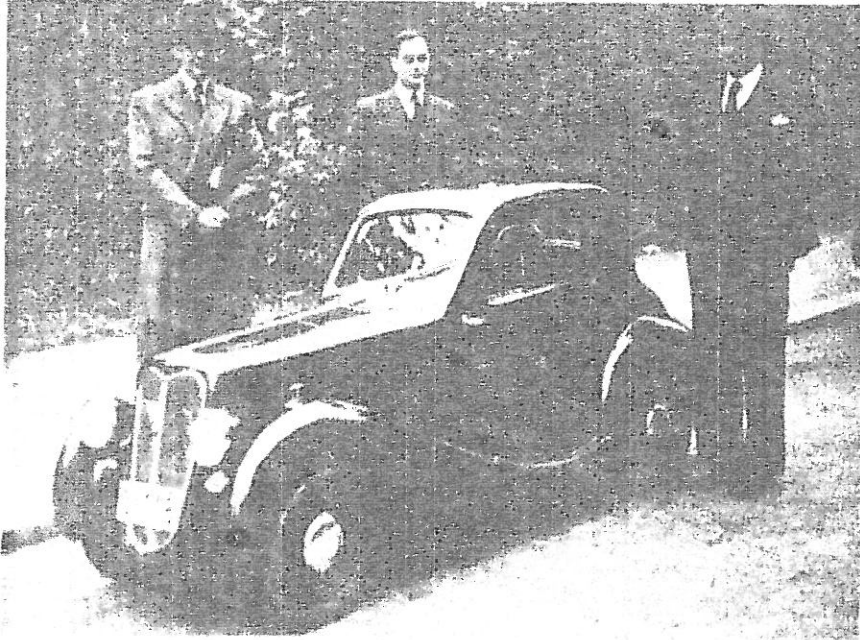
Norsk Automobil & Vognfabrik,

Bernt Ankers Gade 8, Tlf. 7047 k.

En annen norsk bilpioner var ingeniør Hans Christian Bjerring, som konstruerte en kombinert "Automobil-Slæde og -Vogn" for trafikering av smale veier på vinter- og sommerføre. Om sommeren hadde vognen hjul, mens man på vinterføre byttet ut forhjulene med meier. Den første prøveturen foregikk på Gjøvik den 3. mars 1921, og i 1922 ble den presentert i Oslo og oppnådde hederlig omtale. Bilen var en 2-seater med setene anbragt etter hverandre. Den ble drevet av en 4-syl. luftavkjølt Henserson motorsykkelmotor, og ble ialt laget i 6-8 eksemplarer. En av disse unike utgaver av Bjerrings motorleder kan beundres på Norsk Teknisk Museum, hvor den er utstilt.



I 1922 ble ingeniør Clarin Mustad's 6-sylindrede 6-hjulers bil presentert på utstillingen i Paris, og den ble omtalt i fagpressen over hele verden. Mustad hadde bygget denne bilen utelukkende for eget bruk og hadde neppe ventet slikt oppstyr. Bilen hadde plass til hele 12 personer, og den ble benyttet trofast i en rekke år. Mustad laget foruten denne bilgiganten også en liten en-seaters bil. Han gjorde dessuten en rekke oppfinnelser, bl.a. en ventilfjøs sleidemotor, en mekanisk starter og en motordrevet hydraulisk jekk. Og de som tror at lyskastere som svinger med bilens forhjul er noe nytt må videre sin oppfatning. Mustad hadde nemlig innrettet acetylenlyktene på sin bil nettopp slik at de svingte med forhjulene, for å få riktig belysning av veibanen i svingene.

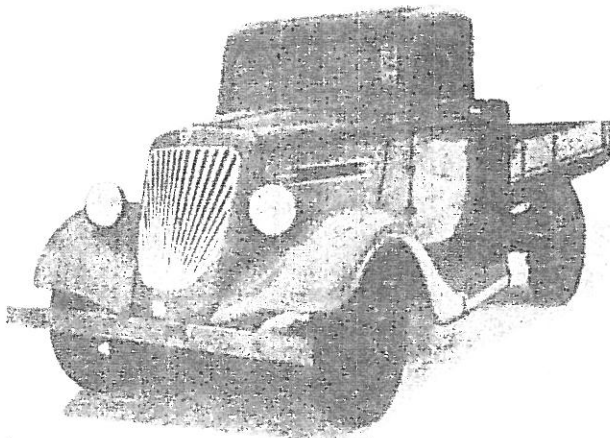


Bildet til venstre viser den lille enseters bilen som ble bygget av Clarin Mustad på slutten av 30-tallet.

Det første alvorlige initiativ for å skaffe Norge en egen bilindustri ble tatt av godseier Ingar Wankel og ingeniør Sigurd Hjørth, i 1917 gikk de i kompaniskap i selskapet Norsk Automobilfabrik A/S, og etablerte seg på Kambo utenfor Moss. Med garanti for en samlet kapital på 2 millioner kroner startet de oppførelsen av et fabrikkbygg,

men "tok seg vann over hodet" allerede i startfasen, idet prosjektet ble dyrere enn beregnet, og måtte på lånemarkedet for å skaffe mer kapital. Selskapet hadde sikret en avtale med set svenske Scania-Vabis om lisensproduksjon av person- og lastebiler. Maskiner var installert og deler til 50 lastebiler bestilt. Men leveransen fra Sverige lot vente på seg, og i ventetiden ble arbeiderne beskjeftiget med å produsere kjerrer og trillebårer! Samtidig gjorde høykonjunktorene bråvending, og Norsk Automobilfabrik A/S måtte erkjenne at de hadde spilt falitt. Bare to år etter at det var etablert, gikk firmaet konkurs uten at en eneste bil var produsert.

I 1921 startet A/S Geijer & Co. med bygging av karosserier, og ble etter kort tid et ledende firma i busskarosserier. Man fattet interesse for bilproduksjon, og importerte motorer, kraftoverføringer og hjul fra USA, mens resten ble laget ved Geijer-fabrikken. Produktet ble presentert under betegnelsen "Geijer-bilen" og skulle markedsføres under slagordet "Norske Geijer på norske veier!" Det hele kom imidlertid ikke stort lenger enn til forsøksstadiet; det ble levert to serier hver på 5 vogner, foruten noen få enkeltexemplarer. Bilen viste seg å være meget bra, - fikk gode plasseringer i endel billøp, og hevdet seg også i konkurransen med utenlandske bilprodusenter. Firmaet aktet å følge opp suksessen, og hadde kanskje også overlevd, om ikke Oslo kommune i 1930 hadde truffet igjennom sine reguleringsplaner for strøket omkring Kværnerveien, og dermed revet vekk eksistensmulighetene for Geijer-fabrikken. Man så seg tvunget til å nedlegge, og var dermed definitivt ute av bildet.



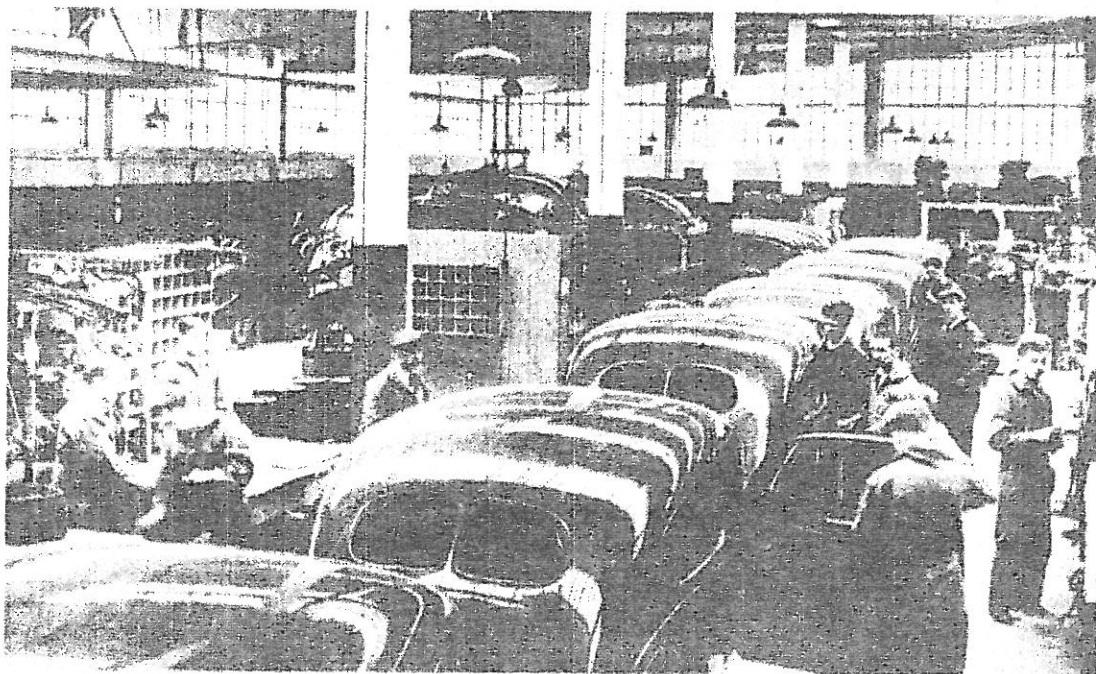
Her ser vi et bilde av den første hel-norskbyggede lastebil som var ingeniør Knudsens verk. Bilen het T.F.K.

Et nokså ukjent norsk bilmerke var T.F.K. Bak bokstavene skjulte seg en helnorsk lastebil, konstruert og fabrikkert av ingeniør Knudsen, innehveren av Tannhjulfabrikken. Motoren var bygget av Real Motorfabrikk i Oslo, og såvel gearkasse, kardang, karosseri etc. var norskprodusert. Bilen ble bygget i et forholdsvis beskjedent antall, og produksjonen opphørte helt ved ingeniør Knudsens tidlige død.

Det skulle altså bli samlefabrikkene som kom til å prøve den smule bilproduksjon Norge fikk føling med. Vi fikk to slike, som begge gikk meget godt. Den ene, A/S Strømmens Værksted hadde Oslo Sporveier som en betydningsfull kunde på sine busser, og man laget dess-

uten en spesiell 7-seter drosjebil. Som den første bedrift i Norge startet man også med sammensetning av personbiler i større målestøkk, og komponentene kom fra Dodge-fabrikken i USA. Totalt ble ca. 7000 Dodge-biler montert på Strømmen.

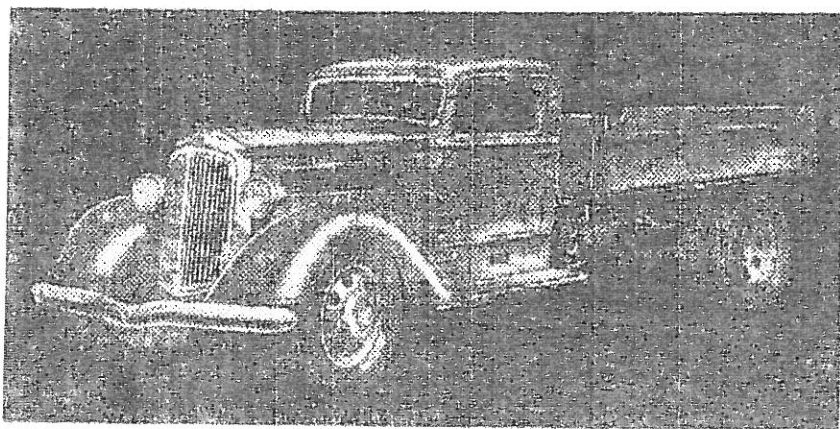
I 1936 ble Den Norske Automobilfabrikk dannet, det var en fortsettelse av bilfirmaet E. Hesselberg-Meyer A/S, som på midten av 1930-tallet tok opp spørsmålet om en norsk samlefabrikk opp til overveieelse. Man fikk leiet den gamle bilfabrikken på Kambo, og allerede 21. februar 1937 startet samlefabrikasjonen. 16 dager senere rullet den første norskmonterte bilen ut av fabrikken. Fabrikken på Kambo satte sammen Plymouth, Chrysler og Fargo, og var ved krigsutbruddet oppe i en ukentlig produksjon på 30-36 biler. Tyskernes okkupasjon av Norge satte en brå stopp for videre produksjon, og i krigsårene hadde okkupasjonsmaktene tatt fabrikklokalene i besittelse som reparasjonsverksted for flymotorer.



Utsnitt fra serieproduksjonen av Plymouth'er i Den Norske Automobilfabrikk på Kambo.

Ellers ble som mange vil vite, den amerikanske Studebaker-modellen Rockne montert i Norge i 1932-33. Videre monterte Stavern Bilfabrikk ialt 34 to-tonns lastevogner i årene 1921-23.

REO oppretter samlefabrikk.



Reo-selskapet har nu fått sin samlefabrikk for lastebiler her i landet. — ved Kristiansand. Fabrikken blev opprettet i januar i år og beskjeftiger for tiden 25 arbeidere og har allerede nådd en kapasitet på 2 lastebilehassiss pr. dag. — Delene fabrikeres selvfølgelig ved hovedfabrikken i Amerika, men flere deler, bl. a. fjærene, fremstilles her i landet, og hvad en sådan fabrikk vil kunne komme til å bety nasjonaløkonomisk behøver ingen nærmere påvisning.

Alle karosserier for busser og styrehus for lastebiler bygges allerede her i landet. 45 mann har beskjeftigelse ved denne gren av virksomheten.

Bilene monteres dessuten med norske dekker. (1936)

De strenge importrestriksjonene på biler i Norge etter siste krig fikk attter tanken om en norsk bilproduksjon til å blusse opp igjen. I 1950-51 var det i Oslo et konsortium som hadde planer om å bygge en norsk tre-hjulshil i aluminium. "Bilen" skulle få en maksimalfart på 70 km/t drevet av en 9 HK motor, og ville koste rundt 4000 kroner.

Oppå i Horten ble det forsøkt bilsammensetning, og i 1954 gjenopptok Den Norske Automobilfabrikk sammensetning av personbiler, denne gang det engelske merket Standard. Fabrikken på Kambo sluttet imidlertid kort tid etter med sammensetning.

I 1956 sprang den store bomben: -Norge skulle igjen få sin egen bilindustri. Og i desember samme år rullet det første eksemplaret av den norske bilen "Troll" ut på de norske veier, og vakte

berettiget oppsikt der den kom. Den norske "bilfabrikken" lå i Lunde i Telemark, og mennene bak den var ingeniør Per Kohl-Larsen, ingeniør Erling Fjugstad og den tyske konstruktøren Bruno Falck.

Aftenposten så "Troll" på forsøksstadiet, og stilte dette spørsmålet:

- "Er dette spiren til et norsk Volvo, eller er det et fantastisk innfall av en mann uten kontakt med realitetenes hårde verden?"

Kohl-Larsen sa, flere år senere, da Troll-bilen nærmest var glemt i Norge: - "Vi hadde vel neppe greid å skape en norsk bilindustri med "Troll", men hadde vi klart å overvinne økonomiske og andre vanskeligheter, hadde Norge kanskje hatt en samleproduksjon av biler. Vi hadde samarbeidsgrunnlag både med Saab og Fiat og mange forespørsler. Men uten å kunne vise til en jevn produksjon kunne vi ikke forhandle videre. Grunlaget for en slik bedrift som den vi satte igang eksisterte på det daværende tidspunkt, men i dag ville situasjonen være en annen."

Handelsdepartementet hadde gitt tillatelse til å bygge 15 kontraktbiler, men så langt kom aldri produksjonen. "Troll" ble bl.a. benyttet som lotterigevinst. Etter undersøkelser gjort av Aftenposten ble det registrert to "Troll" i Telemark, en på Romerike, en i Bærum og en i Kristiansand. På Lunde ble det bygget 7 biler, og etter at produksjonen var nedlagt, fikk en privatmann overta et karosseri som han selv bygget opp til ferdig bil. Det er vanskelig å si hvorvidt det idag finnes noen "Troll" i drift; - den siste registrering fant sted i 1963, da en Solum-mann kjøpte en brukt "Troll". Ellers er et eksemplar bevarende på Norsk Teknisk Museum.

"Troll" kunne oppvise meget brukbare kjøreegenskaper, og plastkarosseriet ble godt mottatt. Bilen hadde dristige linjer som kunne konkurrere med sportsvogners utseende, og toppfarten med en 40 HK motor skulle ligge såpass høyt som 145 km/t.

Det ser altså ut til at bilproduksjon i Norge aldri har hatt livets rett. Planer har det aldri skortet på, å føre dem ut i praksis gjennom levedyktig industri har aldri helt lyktes. Norsk bilproduksjon døde sammen med "Troll" fra Telemark.....

Det er berammet nytt landsmøte lørdag 21. januar, hvor representanter for landets forskjellige veterabil/mc-klubber skal drøfte felles anliggender. Det antas at hovedvekten denne gang blir lagt på en koordinering av terminlistene for kommende sesong.

NESTE MØTE

Neste medlemsmøte i MOK-DRAMMEN går av stabelen
TIRSDAG 7. FEBRUAR; -på HV-huset, som vanlig....

T-shirts/Puter

Det parti T-skjorter og puter med klubbens emblem som ble fremlagt på desembermøtet ble bokstavelig talt revet bort. Vi har derfor bestilt flere, og kan notere bestillinger nå.



PUTEN er i størrelse 38 x 38 cm. og i friske farger. Bunnfargen er hvit, med en rød ytterkant. I midten klubbemblem i riktige farger. Putens bakstykke er sort. Trekket er avtagbart og vaskbart og forsynt med glidelås. PRIS KR. 35,00

T - SKJORTEN er hvit, og av 1.klasses trikotvare. Emblemet er trykt i riktige farger på forstykket.

Skjortene leveres i disse størrelser-:

- Str. 8 - 10 år,
- Str. 10- 12 år,
- Str. L (damestörr.)
- Str. M (ca. 50/52)
- Str. S (stor)
- Str. XS (ekstra stor)

PRIS KR. 35,00 PR. STK.

Ved bestilling må størrelse(r) oppgis.



Vi kan også ekspedere pr. post mot forskuddsbetaling. Det tilkommer da et tillegg på kr. 15,- pr. pute, eller pr. forsendelse av skjorter, for å dekke emballasje og frakt.

Kan kjøpes hos vår sekretær FRODE HOLM, eller bestilles gjennom klubbens postadresse.

Som tidligere nevnt, åpnet "trollmannen" i karosseriarbeider

Emanno Martinuzzi

den 1. november eget verksted på Slependen.

Han tar sikte på å arbeide utelukkende med veteranbiler, og påtar seg oppdrag for veteranbileiere.

Verkstedets adresse er SANDVIKSVEIEN 233,
1312 SLEPENDEN.

- og Martinuzzi kan treffes på telefon (02) 24 43 05 e. kl. 16.00

ANNONSER

KJØPES:

Til 1934 Ford V8 "Victoria": -Radiator, 2 baklykter, bakskjermer, bagasjerømløkk, forseter (separate stoler). Alt av interesse.

Karl Tomas Lyngroth,
Røykenveien 349, 1380 HEGGEDAL.
tlf. arb.: 83 82 35, priv.: 79 78 08

Et par nye rullebelter, 3-punkts, selges.
Pris kr. 200,-.

Alf Bryhn jr.,
boks 174, 3430 SPIKKESTAD.

BYTTES/SELGES:

- 2 stk. nesten nye 4.00x19 motorsykkeldekk, type Good Year.
- 1 stk. 5.00 x 20 Viking, en del brukt.
- 2 stk. 5.50 x 19 gml. Viking, ett komplett med platefelg (6 hjulbolter og fire bolter for feste av felgring).
- 2 stk. radiatorkappe til A-Ford last.
- 1 stk. venstre bakskjerm til Ford 1934.
- 1 stk. høyre bakdør til liten, lukket 4-dørs Chrysler fra ca. 1931.
- 1 stk. reservehjulholder (bak) til s. bil.
- 1 stk. treratt, også til samme bil.
- 1 stk. motorhorn til Harley-Davidson.
- diverse, nye tenningsdeler til Ford (Mercury) V8 fra omkring 1940.

Er interessert i deler til Chrysler type 75 (1929-mod.) og dekk 6.00x18 til denne. Er også meget interessert i gamle, morsomme møbler, gjerne bondemøbler, 78-plater og all gammel litteratur om motorkjøretøyer.

henv. Håkon W. Røine, tlf.
Korsvalle Gård, priv.
3400 LIERBYEN. 84 60 27.

1932 Buick Victoria Cabriolet, rekke åtter, kun 3 kjente eksemplarer i hele verden. Prima original stand, registrert. Selges eller byttes mot strøken amcar cabriolet nyere enn 1957. Høy prisklasse.

Tore Ødegaard,
Boks 1272, 3101 TØNSBERG.

SØKES:

Til 1949 Oldsmobile Futuramic 88 Rocket V8, 4-trinns Hydramatic Drive automat gearkasse: Lager til forstillingsoppheng, øvre og nedre bærebrot, ytterste og innerste oppheng.

Gunnar Rølandet,
Numedalsveien 49,
3600 KONGSBERG.

TILSALGS:

CHEVROLET 1935 dører (må restaureres).
MORRIS Minor 1954 (fri for rust)
MORRIS Minor ? (delebil)

Bjarne Traet,
3092 SUNDBYFOSS.
tlf. 033/55 100, Linje nr. 1.

SELGES:

4 nye radial piggdekk 155 x 14 på SKODA felger, kr. 300,-.
1970-modell Opel Kadett, gått 95 000 km., nylakkert og reg.klar, med sommer- og vinterdekk, kr. 10.000,-.

Jan Sandholt,
Langrand, 3020 KRØKSTADELVA.

ØNSKES KJØPT:

Originale salgsbrosjyrer på Buick fra og med året 1903 til og med året 1975 ønskes kjøpt. Alle typer av brosjyrer er av interesse.

Tore Ødegaard,
Boks 1272, 3101 TØNSBERG.
tlf. 033-24354, linje 219 kl. 9 - 15.

KJØPES:

Til Ford A De Luxe Tudor: Et utvendig dørhåndtak uten lås (A 46206), samt beslag til de stroppene baksete-passasjerene kan holde seg fast i. Dette er nå det eneste jeg mangler på at bilen er komplett!

Om noen er interessert, kan de få en '57 Taunus 12M (fullstendig gratis).

Asle Wang,
H.Tordsensgt. 6, 3000 DRAMMEN.
tlf. 02- 81 80 09.

..... og så var det d i n annonse da, som stadig uteblir. Skal du ikke prøve å få sendt den inn snart? Bruk vedlagte ferdigtrykte annonseformular, så slipper du med å skrive et minimum.....

red.

Meddelelse

STRØMMEN AUTO A/s

generalrepresentant for
DODGE og DE SOTO
har forandret sitt navn til

HARALD A. MØLLER A/s

Forandringen er kun et navnebytte og medfører ingen endringer i firmaets ledelse og forhandlerorganisasjon.

Våre adresser er som tidligere:

HOVEDKONTOR og UTSTILLINGSLOKALE:
Stortingsgaten 30, Telefon sentralbord 17355

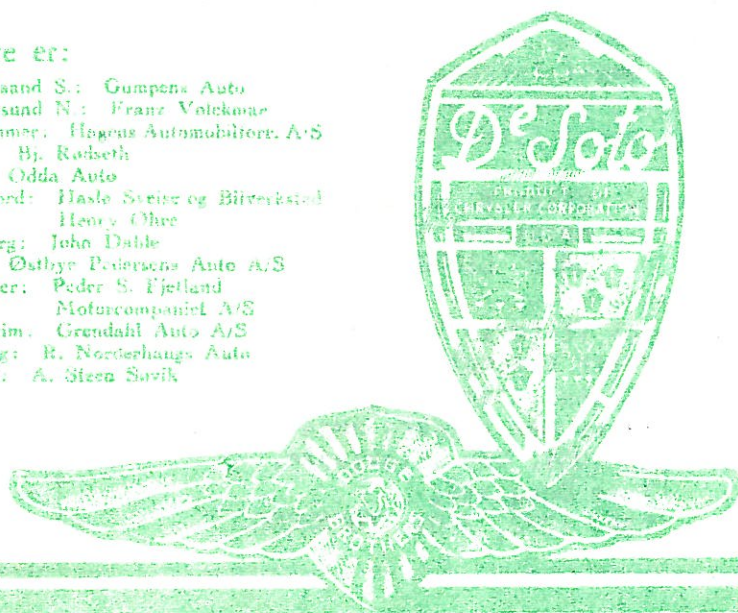
RESERVEDELSAVDELING:
Gøteborggaten 27 b, Telefoner 75210--75220

VERKSTED:
Sandakerveien 35, Telefon sentralbord 78290

Våre forhandlere er:

Arendal: Jan Brinch A/S
Alesund: Nygaard & Co.
Bergen: J. Teigland A/S
Drammen: Chr. Opsahl
Flekkefjord: J. Kvinlaug
Fredrikstad: Østsidens Auto A/S
Gjøvik: Olrud Auto A/S
Halden: J. Jacobsen
Hamar: Oleuds Auto
Haugesund: Loif Skogland & Co.
Hønefoss: Brødt. Pedersen E.H.F. A/S
Jestheim: Jestheim Auto A/S
Kongsberg: Anders Spiten
Kongsvinger: Kongsvinger Auto

Kristiansund S.: Gumpens Auto
Kristiansund N.: Franz Volekvar
Lillehammer: Høgenes Automobilforet. A/S
Moide: Bj. Rødseth
Odda: Odda Auto
Sandefjord: Hasle Sveise og Biltverksted
Henry Ohre
Sarpsborg: John Dable
Skien: Østlyr Pedersen's Auto A/S
Slavanger: Peder S. Fjelland
Moturcompagniet A/S
Trondheim: Grøndahl Auto A/S
Tønsberg: R. Nordehaugs Auto
Ålesund: A. Steen Sivik



HARALD A. MØLLER A/S