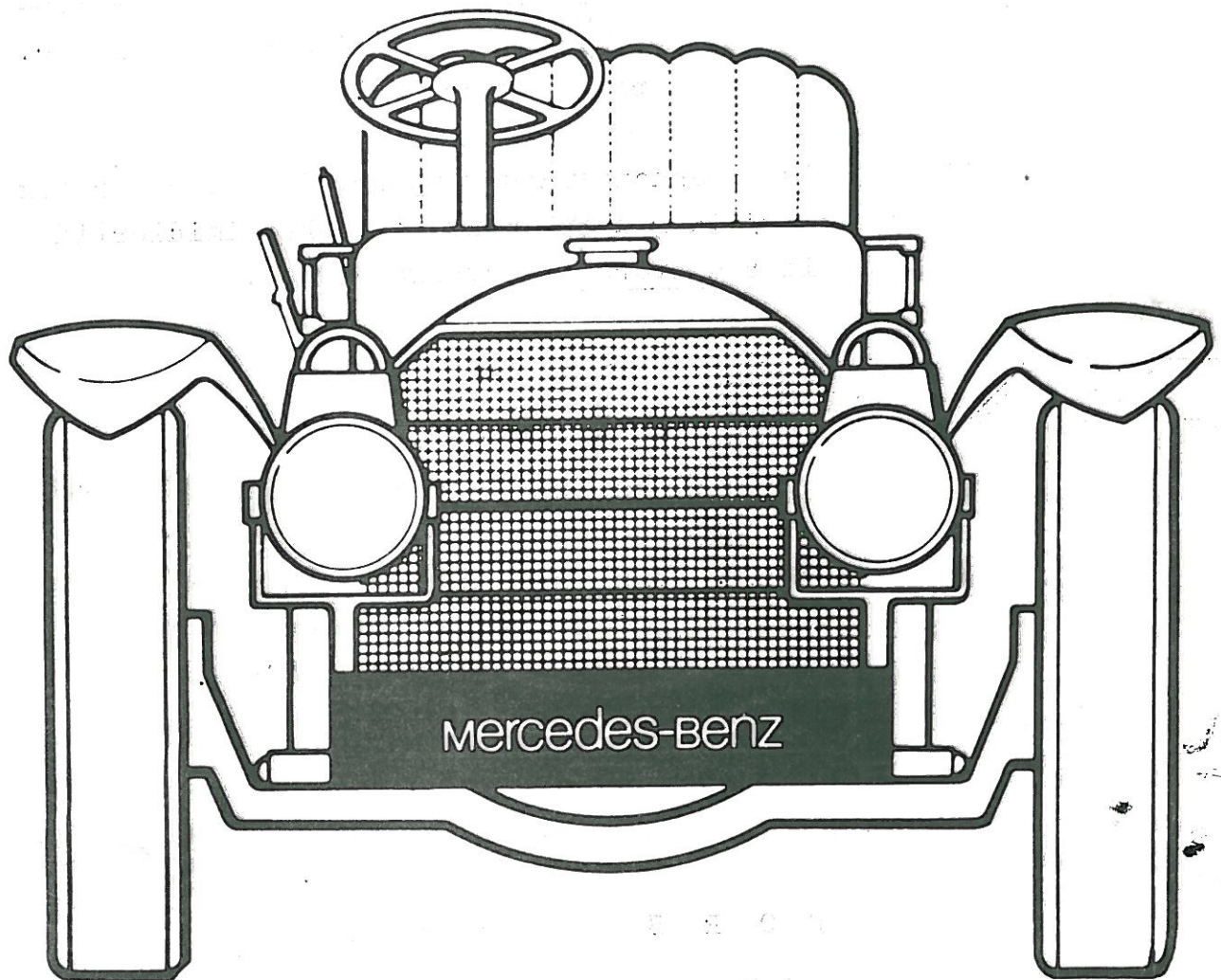


2-76



motor

HISTORIKEREN



Organ for Motorhistorisk Klubb-Drammen

KR. 10.-

er medlemskontingenten for 1976; -den er trolig verdens rimeligste! Den forfalt til betaling 1. januar, og de som fremdeles står til rest med betalingen henstilles herved om å ordne dette snarest mulig.

POST

til klubben, (forespørsler til styret, søknad om medlemskap, betaling av kontingent, bestilling av merker etc.) skal sendes klubbens postboksadresse.

Stoff til avisen, annonsemanuskripter, forespørsler (og betaling) som gjelder abonnement etc. skal imidlertid adresseres til redaktörens postboksadresse.

DEN 20 . DE

er fristen for stoff og annonser som man ønsker å få inn i avisen. Vanlige småannonser er gratis i MOTORHISTORIKEREN. Rent kommersielle annonser må vi ta en liten betaling for, men satsene er meget rimelige, vi skal kun ha dekket våre utgifter.

F O R S I D E N :

Forsidebildet vi har valgt til dette nummeret, viser en MERCEDES - BENZ fra cirka 1902.

motor

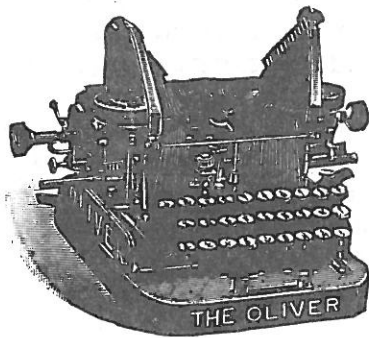
HISTORIKEREN

(Tidl. "Gammelbil-Posten")

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør & utgiver: Øivind Langeland, box 1081, 3001 Drammen

Abonnement koster kr. 65,- pr. år



Det faller ikke bestandig like lett å finne noe å skrive om. Enkelte ganger går det uhyre greit å sette sammen noen linjer i en fart, men andre ganger -slik som nå- er det som om det er noe som "henger seg opp". Da er det platt umulig å finne på noe, og i slike tilfeller er det at man ønsker seg en hel stab av penneføre som man kunne kommandere til å fylle spaltene.

Det har man nå engang ikke, så vil man ha noe gjort, er det bare å gjøre det selv. Selv om arket står jomfruelig kritthvitt i skrivemaskinen og nekter plent å la seg besudle med

bokstaver og ord.

Været er jo et tema som kan brukes i mangel av noe bedre;-at det går mot lysere tider og vår og alt det der... Men når vi tenker etter, er vel det et tema som har vært såvidt hyppig brukt at det bør få hvile litt.

Ikke syns vi at vi kan mase på medlemmene om stoffbidrag i hvert eneste nummer av avisen heller. Det er ikke det at vi frykter at vi da kommer til å drukne i stoff, nei, snarere fordi vi av bitter erfaring vet at det allikevel nytter så lite.....

Prisstigningen da...? Nei, at prisene stiger og stiger er vel alle så smertelig klar over allikevel, og ikke fører det vel til noen bedring om vi jamrer aldri så mye over prispresset....

Hva gjør vi så? Jo, vi gir ganske enkelt blaffen i å skrive om noe som helst på denne plassen. Dermed plager vi ingen med forslitte fraser. Værsgod: -hermed er denne spalten fylt med i n g e n t i n g.....

Ö.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen.
Postgirokonto 3 75 09 24

Stiftet 18. okt. 1972

FORMANN: Alf Bryhn, Postboks 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Mads H. Jostad, Tømmeråsveien 24, 3060 SVELVIK
SEKRETFØR: Björn S. Nilsen, Jonsokveien 22, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Peder Danielsen d.y., Kringlavn. 6, 3050 MJØNDALEN
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2: Erling Thorbeck, Østhellinga 14, 3000 DRAMMEN

- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

MEDLEMSMÖTET I JANUAR.

Temmelig fullt hus var det også på vårt første møte i det nye året, tirsdag 6. januar. Mötet ble "klubbet inn" kl. 19.25 av formannen, som ønsket de bortimot 90 fremmøtte velkommen og godt nytt år. Han kom i sin innledning også inn på den forestående årsfesten, og henviste her til Frode Holm, som i egenskap av formann i arrangementskomiteen hadde nok å gjøre med å notere påmeldinger og innkassere penger.

Ellers ble det sendt rundt en liste hvor man kunne notere sitt behov for dekk til de gamle kjøretøyene. Listen vil så bli oversendt til NVK, som eventuelt vil bestille dekkene samlet fra utlandet.

Da aftenens kåsør var en smule forsinket, valgte man å avvikle "Medlemmenes 10 minutter", som stort sett artet seg som vanlig. Under "10-minuttet" ankom imidlertid kåsøren -Trygve Krogsæter fra Oslo- og fikk umiddelbart ordet. I sitt kåseri, som var ledsaget av et stort antall fargelysbilder, tok han oss med på en USA-tur, hvor han foruten å ha studert arkitektur (som er hans profesjon) også hadde gjort minst like inngående studier av veteranbiler på en rekke bilhistoriske museer. Kåseriet var langt, men meget interessant; -ja, faktisk så langt at man valgte å ta en pause på halvveien for å nyte kaffe og kaker, samt få den tradisjonelle skravlepausen med innlagt loddsalg.

Da Krogsæter hadde avsluttet sitt lysbildekåseri etter pausen, gjensto bare aftentrekningen, før formannen hevet mötet ved 22.30-tiden og ønsket på gjensyn 3. februar.

ref.

+++++

LÖPSKOMITEEN

har holdt sitt første møte; det skjedde hjemme hos komiteens formann Kai Martinsen i Solbergelva. Man fikk her bl.a. fastsatt datoen for tre av den kommende sesongens hovedarrangementer, og denne foreløpige terminlisten ble oversendt styret til vurdering.

- - - - -

STYRET

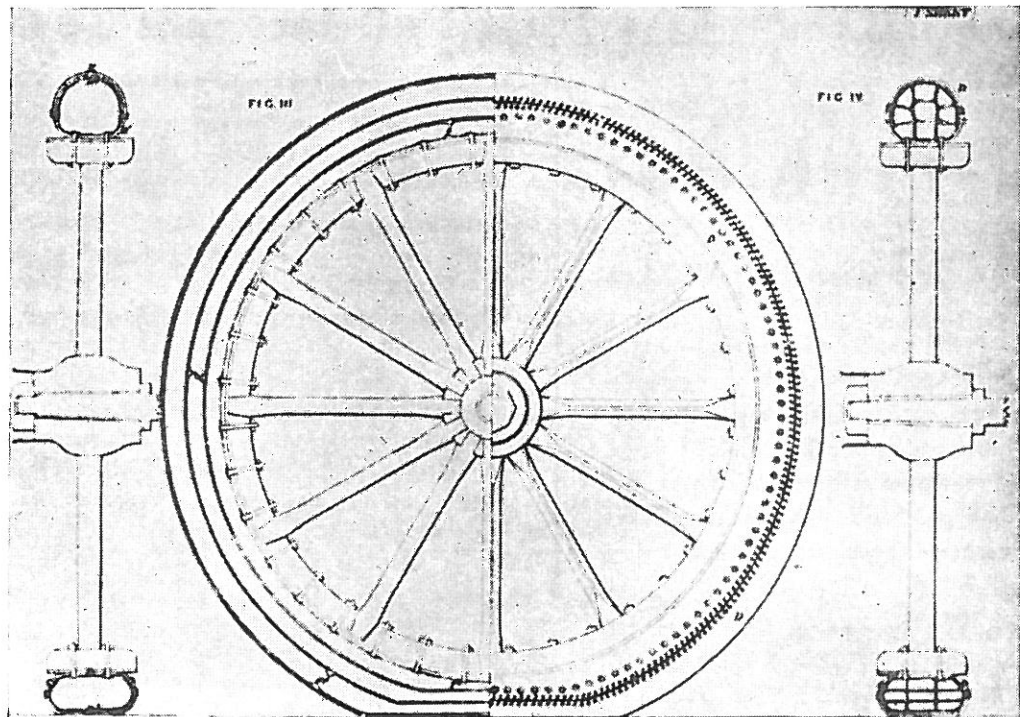
har holdt årets første styremöte fredag 16. januar. "Åstedet" for sammenkomsten var denne gang nestformann Mads Jostad's hjem i Svelvik.

- - - - -

VI MINNER OM

- at klubbens emblemer kan kjøpes hos kassereren.
- Brodert jakkemerke i farger (diam.80 mm)....kr.26,-
- Støpt vognermerke i bronse, emaljertkr.120,-

Kan også betales inn på klubbens postgirokonto
3 75 09 24. Husk å plusse på porto, hvis emblemet skal sendes !



Thomsons tegning av sitt «luft-gummi-hjul» i 1845.

LUFTFYLTE GUMMIHJUL

ble patentert allerede i 1845

Mange er blitt tillagt æren for oppfinnelsen av, og utviklingen av, de luftfylte gummi-ringer; Charles Goodyear, som utarbeidet vulkaniseringsprosessen og skaffet verden gummi som var slitesterk og sto seg mot skiftende temperaturer, Dunlop som den første i verden som tok luftfylte gummi-slanger i bruk som sykkel-dekk, og mange, mange andre som siden har forbedret oppfinnelsen. Nå viser det seg imidlertid at idéen til luft-gummi-ringer ble utklekket så tidlig som i 1845. Oppfinneren, Robert William Thomson, fikk innvilget patent på sin oppfinnelse den 10. juni 1846, i London, og patentbrevet med Thomsons tegninger er et dokument som fortjener oppmerksomhet utover det vanlige.

Den gang kjente ikke verden eksplosjonsmotoren, men en og annen dampvogn hadde sett dagens lys, og i England var det mange som på den tiden mente at dette kjøretøyet hadde fremtiden for seg. Det er et stort spørsmål om ikke dampvognen også ville kunne ha blitt utviklet til et hensiktsmessig og anvendelig kjøretøy hvis ikke myndighetene ved feilaktig lovgivning hadde satt en stopper for utviklingen. Det ble nemlig satt en fartsgrense på 6 kilometer i timen for dampvognene, samtidig som det ble påbudt at en mann med et rødt flagg skulle gå foran vognen og varsle andre trafikanter om at «faren» nærmet seg.

Rå-gummi var kjent fra tidligere, og forskjellige former for foredlet gummi ble fremstillet under navnene kautsjuk, gutta-perka, etc. etc. Det var et tilsvarende materiale William Thomson mente å ta i bruk da han fremkastet tanken om luft-fylte hjul-ringer for kjøretøyer, med henblikk på å «gjøre trekket av vognen lettere, og redusere støyen».

Thomson sier i sin patentpåstand at han akter å anvende et «hult» belte, fylt med luft, og av et materiale som ikke kan gjennomtrenges av vann, kautsjukk eller gutta-perka, og at han vil pumpe dette beltet opp «under trykk».

I sin nærmere beskrivelse av hvorledes dette beltet skal forarbeides viser han en forutseenhet

som er ganske enestående, idet fremstillingsmåten i store trekk tilsvarende den produktionsprosessen som ble tatt i bruk et halv århundre etterpå, og som anvendes den dag i dag. Han nevner til og med at han vil la guttaperka'en, eller kautsjukk'en behandles med svovel, (ordet vulkanisere var ennå ikke kjent) for å hindre at gummien påvirkes av kulde. Beltet kan enten vikles som en bandasje, eller fremstilles av et enkelt stykke «guttaperka» som etterpå behandles med svovel på en nærmere spesifisert måte. Thomson anvender uttrykket «tire» når han skal beskrive sitt «belte», og uttrykket er bevart i USA og England, hvor et bildekk fremdeles heter «tire»; (i England staves det «tyre»).

Han nevner også muligheten av å legge flere gummislanger ved siden av hverandre inni et dekke av lær, og av en av hans tegninger fremgår det at han hele tiden har hatt et solid ytter-dekke i tankene, og han forutser at dette ytterdekket vil bli utsatt for slitasje. For å hindre at det blir slitt ut for hurtig, vil han forsterke det med ståltråd.

Et avsnitt av hans patentpåstand omhandler gummiringer for jernbanevogner, og det prinsipp han forfekter, stemmer i ett og alt med det prinsipp som har vært lagt til grunn for konstruksjonen av pneumatiske jernbanevogn-hjul i vår tid.

Til slutt kommer Thomson inn på anvendelsen av hans patent-hjul for dampvogner: «De elastiske belter vil særlig egne seg for dampkjøretøyer som trafikerer landeveiene. De vil betinge mindre kraftforbruk, og kjøretøyet vil bli betydelig mindre utsatt for støt fra ujevnheter i veien, samtidig som larmen fra hjulene vil bli betraktelig redusert. Dampkjøretøyene vil også bli satt i stand til å kjøre hurtigere på veiene, til fordel for de reisende og for transporten av varer.»

Thomson oppnådde aldri å se sine luft-fylte gummi-hjul på landeveiene. Det er heller ikke sikkert at han selv har gjort forsøk på å prøve oppfinnelsen i praksis. Han delte den skjebne med så mange andre oppfinnere at han var langt forut for sin tid.

TYSKE MASKINER.

* MC i felten.

Ettersom det var tyskerne som startet også den andre verdenskrig, hadde man derfor i Tysk-

land på forhånd rukket å sørge for forberedelse og utvikling av spesielle armemaskiner i forholdsvis stort antall. Ved siden av at man produserte maskiner, ble krigsmc-parken dessuten supplert med innkalte sivile maskiner, og med erobrede sykler fra okkuperte land. På kanaløyene benyttet man således bl.a. belgiske sidevognmaskiner av FN-fabrikat, type M12 på 1000 ccm., som var en armetype.

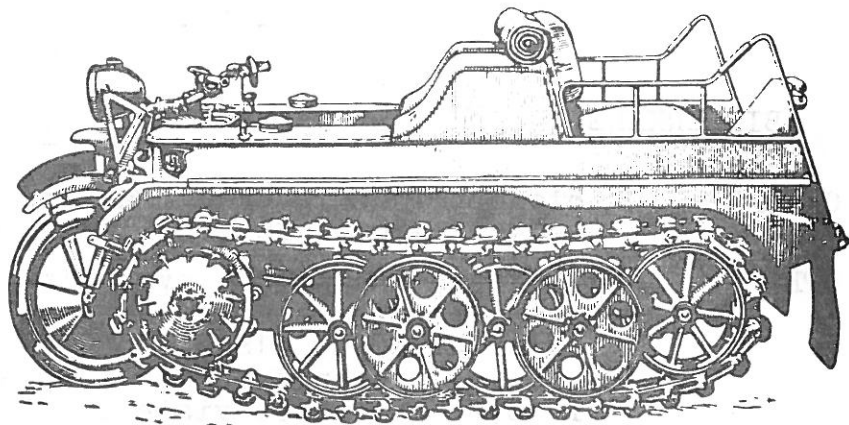
For sine egne stamkjøretøyer bygget tyskerne en enhetssidevogn, som ble benyttet både på BMW's og Zündapp's 750-kubikkere. Disse ble som regel bevæpnet med en lett mitraljøse, men kunne også ha en mindre granatkaster.

Rent teknisk var de tyske armemaskinene langt mer interessante enn de engelske. BMW bygget sin modell R75 i tradisjonell stil med boxermotor, teleskopgaffel og kardang. Videre hadde den drift med differensial til sidevognhjulet, og reversgear. Motoren ga beskjedne 26 hk, men dro til tomgangshastighet. Topp turtall gjengjeld helt fra -på høygear utgjorde dette ca. var 4000 omdr./min., 90 km/t. Maski- nen klarte stigninger på hele 45 %. Andre interessante detaljer var 15 cm. fri-



BMW's type R75, som var en av Wehrmachts "flaggskip" på armemaskinområdet under 2. verdenskrig. Sykkelen på bildet er en 1943-modell, spesialbygget for ørkenbruk, og tilhører Per Gran-Henriksen. To andre medlemmer av "Motorhistorisk Klubb - Drammen", Einar Fjærvoll og Arild Karlsen, har forøvrig også hver sin utgave av den ettertraktede R75-modellen.

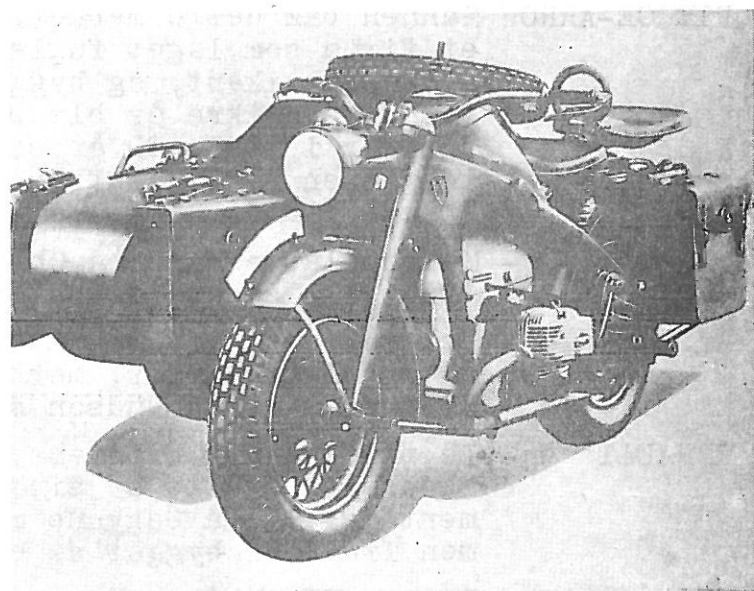
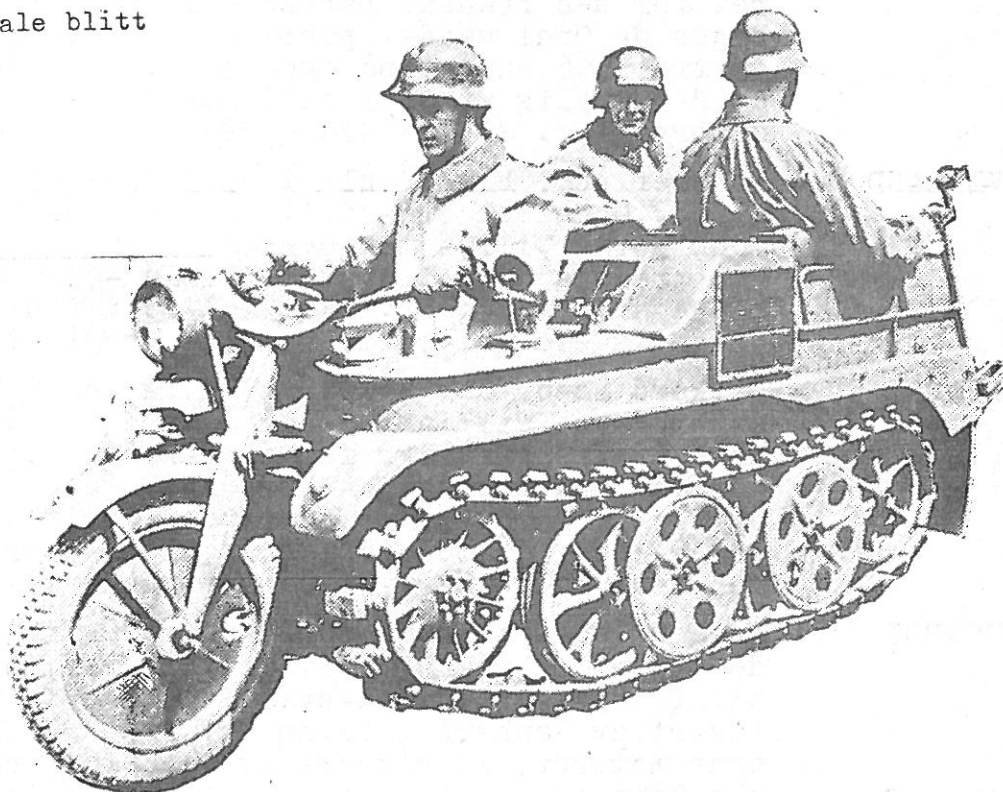
Et unikt kjøretøy, som til en viss grad regnes blandt militær-motorsyklene, var NSU-fabrikkens "HK 171" (i Wehrmacht betegnet "Sd.Kfz 2" (Sonderkraftfahrzeug nr.2). Forparten har typiske motorsykkeltrekk, men motoren var en 4-cyl. Opel 36 hk,-den samme som satt i førkrigstidens Olympia. Maskinen har i daglig tale blitt kalt "Kettenrad".



gang under hele sykkelen, og den kunne forsere 35 cm. dypt vann.

Zundapp fremstilte en lignende modell, KS 750 som også benyttet enhetssidevognen.

Som armemotorsykkel må vi vel også, om enn med en viss tvil, ta med NSU "Kettenrad". Den var en mellomting mellom motorsykkel og beltevogn. Foran hadde den mc-hjul og gaffel, mens resten minnet om en liten stridsvogn med plass for to soldater. Drivkilden var en bilmotor (Opel Olympia), 4-cyl. på til sammen 1500 ccm. som utviklet 36 hk ved 3400 o/min. Den tyske arnebetegnelse var Sd.Kfz.2, og der fantes videre versjonene Sd.Kfz. 2/1 og 2/2.



(forts.)

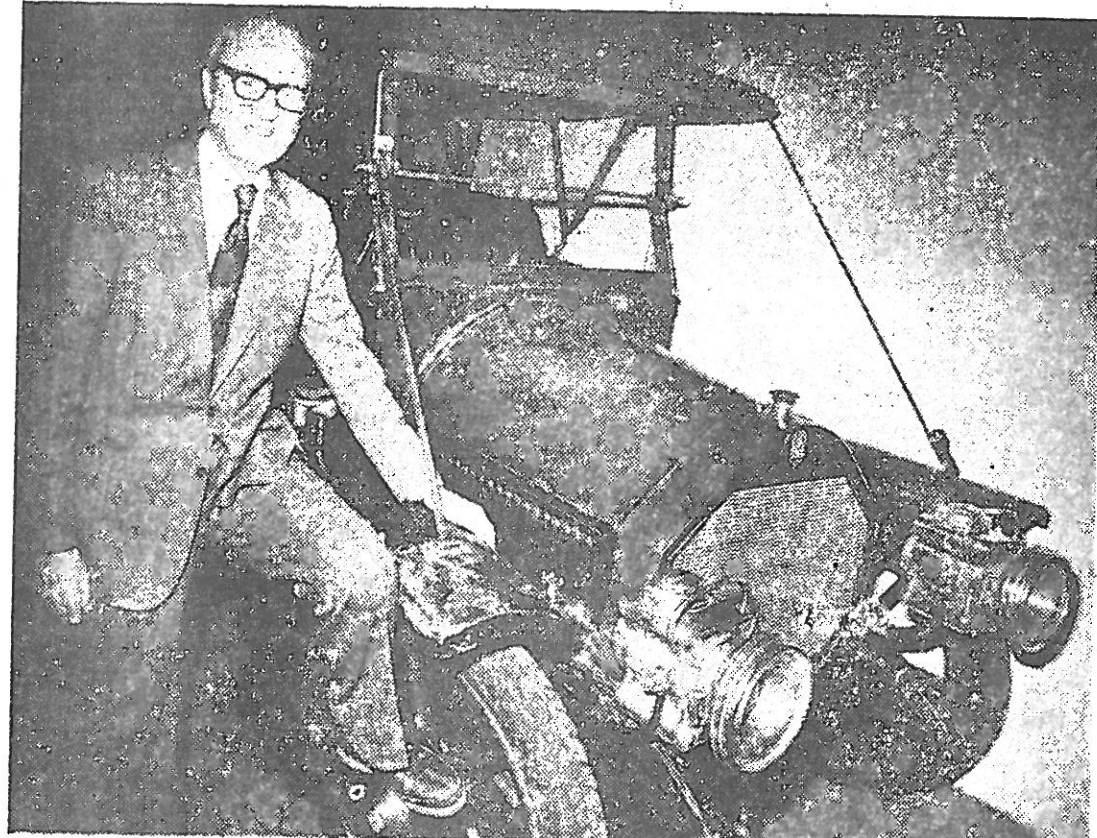
Zündapp KS 750 av årgang 1940. Maskinen er spesialbygget for den tyske armen, og liksom BMW har den kardangdrift koblet til sidevognhjulet, differensial og diverse andre finesser.

BILMERKENE, - OG DERES OPPRINNELSE. (III)

- OAKLAND - ble opprinnelig bygget av Pontiac Buggy Co.. Inngikk i 1909 i General Motors, inntil merket opphørte i 1932.
- OPEL - Tyskeren Adam Opel, symaskin- og sykkelfabrikant som etablerte familiefirmaet Adam Opel A.G. i Rüsselheim. Etter hans død (1895) tok sønnene sikte på bilfabrikasjon, og presenterte sin første bil ("system Lutzmann") i 1898. Produktet viste seg håpløst "umoderne", og de to brødrene Opel, Carl og Wilhelm, hadde en tid agenturet for den franske Darracq-bilen. I tiden 1902-1905 bygde de Opel veddeløpsbiler på Darracq-lisens, inntil de fra 1906 satset på egne konstruksjoner. Mindre kjent er det trolig at Opel også har bygget et lite antall motorsykler. Siden 1929 er fabrikken innlemmet i GM.
- OVERLAND - En Overland "buggy" ble i 1902 lansert av Standard Wheel Co.. Modellen slo dårlig an, men da bilforhandleren John North Willys tok over Overland Co. i 1908, satte han produksjonen i system. Willys-Overland-konsernet ble etablert, og ervervet i 1910 patentlisens på C.Y. Knight's sleidesystem, som ble benyttet til 1932.
- PACKARD - Packard Motor Car Company ble dannet i Detroit i 1903 av brødrene William og James Ward Packard, som tidligere drev en fabrikk for elektriske kabler. Etter en periode med produksjon av bunnsolide biler med 4-, 6- og 8-cyl. motorer, presenterte fabrikken i 1915 en imponerende V 12-motor. I 1954 ble Packard sluttet sammen med Studebaker, og merket opphørte helt i 1959.
- PEUGEOT - Armand Peugeot, hvis forfedre siden revolusjonen hadde drevet fabrikasjon av metallvarer, bygde sin første bil i 1891; en quadri-cykle med 2-cyl. Daimler-motor, levert av Panhard & Levassor. Fra 1896 laget Peugeot egne motorer, konstruert av Rigoulot, og året etter ble Societe des Automobiles Peugeot etablert.
- PIERCE-ARROW Mannen bak dette merket, George N. Pierce, arbeidet i et firma som laget fuglebur og kjöleskap. Han ble så sykkelfabrikant, og bygget sin første bil i 1901. Etter noen usikre år ble Pierce-Arrow overtatt av Studebaker i 1928. 10 år senere forsvant merket helt, etter at en rekke kostbare og luksuriöse modeller var spredt blandt kapitalsterke kjøpere.
- PLYMOUTH - Mellomklassevogn fra Chrysler-konsernet, presentert i 1928. Ble senere selvstendig merke.
- RAMBLER - Det var sykkelfabrikanten Thomas B. Jeffery som i 1901 grunnla Rambler; merket ble senere til Nash, som i 1954 sammen med Hudson dannet American Motors Corp..
- RENAULT - De tre Renault-brødrene Louis, Marcel og Fernand fikk økonomisk støtte av sin far til de første bileksperimentene. Til å begynne med benyttet de de Dion-motorer, men fra 1902 bygget de egne motorer.
- REO - Ramson Eli Olds, mannen bak Oldsmobile, forlot denne fabrikken i 1904 (da den gikk inn i GM), og grunnla så Reo. Navnet er dannet av forbokstavene i navnet hans. Merket var i produksjon til 1936.

- ROLLS ROYCE - Den engelske konstruktøren Frederick Henry Royce (1863-1933) hadde fra trange kår bygget opp en solid elektroteknisk virksomhet. Han kjøpte i 1903 en brukt bil av merket Decauville, men ble så skuffet over bilen at han bestemte seg for å konstruere og bygge en bil som virkelig holdt mål. Han gikk i kompaniskap med Charles Stuart Rolls (1877-1910) som var en foregangsmann når det gjaldt bilspport og flyging, og sammen presenterte de i 1905 to Rolls-Royce-modeller; en 2-cyl. type "10 HP", og "Legalimit" med V8-motor, som ble laget som en "by-bil" med tanke på å utkonkurrere elektro-bilene. Året etter presenterte de på Londonutstillingen modell "40/50", bedre kjent som den legendariske "Silver Ghost".
- SAAB - forkortelse for Svenska Aeroplanaktiebolaget (Trollhättan). Selskapet ble stiftet i 1937, for med regjeringsstøtte å levere fly til det svenske flyvåpenet. Da flyproduksjonen etter 1945 forekom å være av noe usikker karakter, overtok SAAB et prosjekt som en annen avensk industrigruppe hadde arbeidet med omkring 1939. Det gikk ut på å fremstille en bil med DKW som utgangspunkt, et prosjekt som ble grundig omarbeidet av SAAB. I 1949 sto "modell 92", som den første SAAB ble betegnet, ferdig, -en bil som tydelig bar preg av å være inspirert av fabrikkens flytekniske erfaring.
- SKODA - Ingeniør Emil von Skoda (1839-1900) grunnla stål- og kanonfabrikkene Skoda i Pilsen. I 1925 ble Skoda-fabrikkene slått sammen med Laurin & Klement i Mlada Boleslav, og de bilene som nå ble bygget ble markedsført under navnet Skoda.
- STANDARD - Engelskmannen R.W.Maudsley etablerte i 1903 "The Standard Motor Co.", og ønsket etter amerikansk forbilde å produsere bilmodeller med innbyrdes skiftbare deler. Intensjonene gjenspeiler seg altså i navnet Standard, -en politikk som med vekslende hell har vært ført av 11 andre bilfabrikker. Fabrikken produserte i 1914-18 militærfly, og flymotorer og de berømte "Mosquito" jagerfly i årene 1939-45. I 1945 ervervet man Triumph, og bygget dessuten Ferguson traktorer på lisens. Etter en økonomisk krise, ble Standard i 1961 overtatt av Leyland Motors Ltd.
- STUDEBAKER - "The Studebaker Brothers Manufacturing Company" ble grunnlagt i 1852 av brødrene Studebaker. Fra starten bygde man hestevogner, i 1902 forsøkte man seg med elektriske vogner, og startet med bilproduksjon i 1904.
- VAUXHALL - en forvanskning av herregårdsnavnet "Fulke's Hall". På gårdens jord lå Vauxhall Iron Works, som blandt annet leverte båtmotorer. Fabrikken bygde sin første bil i 1903, med 1-cyl. motor på 970 ccm. I 1905 ble fabrikken flyttet til Luton, og har siden 1926 vært innlemmet i General Motors.
- VOLVO - navnet er hentet fra latin, og betyr : Jeg ruller. Rullet har Volvo gjort siden 1926, da den første Volvobilen ble prøvekjørt. Eventyret om Volvo er det As-sar Gabrielsson og Gustaf Larson som står bak; idet de to arbeidskameratene fra SKF-fabrikk en gang i 1924 over et fat krepes besluttet å starte bilfabrikk.

Norges eldste bilfirma feirer 75-års jubileum



Norges eldste bilforretning Bertel O. Steen fylder 75 år. Her står firmaets administrerende direktør Tore Steen ved siden av en Humber 1909 — en av de første bilene av dette merket som firmaet importerte. (Foto: Terje H. T. Andersen.)

Som eksisterende bilimportør er firma Bertel O. Steen A/S eldst i Norge, og feirer i disse dager 75-års jubileum. Av disse 75 årene har firmaet i 68 år drevet import av biler. Omsætningen i jubileumsåret

passerer 500 mill. kroner. Antall biler solgt ifjor var vel 5400, fordelt med 3000 på person- og varebiler og 1500 på busser. Det utgjør en markedsandel på fire-fem prosent, men legger man ou-

setningstallene til grunn, har firmaet 10 prosent av bilmarkedet i Norge. Også for Bertel O. Steen begynte det pent, tre biler ble solgt i 1907, av merket Cadillac.

Idag er det solide europeiske bi-

ganter som Peugeot og Mercedes som ruller ut fra nestoren i norsk bilimport. Men som så mange andre av de store innen bilbransjen, har Bertel O. Steen flere ben å stå på. Det er ingen stor eksport, men bemerkelsesverdig likevel at den norske bilimportøren er motoreksportør. Innenfor marine-avdelingen lages det hjelpeaggregater, eksporten utgjør 4 mill. kroner.

Det har vært en lang, og omskuddelig vei frem for Bertel O. Steen A/S, hvis grunnlegger i situ 75. år la i vei med lastebilimport. I jubileumsåret kan firmaet notere seg for størst salg i Norge nettopp av lastebiler.

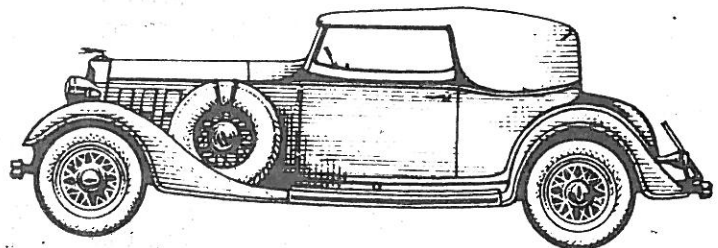
Bertel O. Steen var fremsynt. Som 25-åring etablerte han sin forretning i Kristiania og satset først på jern og stål. Etter erfaringer som Cadillac-agent, gikk han inn som importør for Humber og Opel i 1909, og senere Fiat og Studebaker. I 1914 var han en av de ledende i bransjen med 117 biler solgt. Dengang representerte det 25 prosent av salget i Norge! I 1920 var det nådd opp i 200 vogner. Depresjonen kom og salget av biler sank. Bertel O. Steen var passert 50, men kastet seg med iver over nye bilmerker, og fra 1929 tok han hjem Mercedes og Peugeot, og selv om det bare ble solgt 16 biler i 1932, var fremtidskussen lagt.

Bertel O. Steen A/S er et be- rop innen norsk bilbransje. De siste sju års ekspansjon er større i omfang enn noen gang tidligere, med økning i omsetningen fra 95 til 530 mill. kroner. Fra 1972 har firmaet vært eneimportør av Mercedes-Benz. Det er i de senere årene etablert marine- og industriavdelinger, og nylig er det startet virksomheter også på landbrukssektoren.

Firmaets daglige leder har siden 1969 vært Tore Steen, styret består ellers av høyesterettsadvokat H. E. Helleisen, statsautorisert revisor Arne Lindholm, brødrene Bertel Otto og Tore Steen og høyesterettsadvokat Ansgaard Schjold. I jubileumsåret har Bertel O. Steen A/S 350 medarbeidere.

månedens veteran:

1934 • LINCOLN KB •



Lincoln tilhører de mest for- nemme amerikanske merker. Fabrik- ren ble grunnlagt i 1918 av den tidligere bøsse-maker Henry Martin Leland som oppkalte sin bil etter Abraham Lincoln, som han var en stor beundrer av. Leland var en fremsynt og kvali- tetsbevisst bilprodusent og konstruktør. I 1914 bygde han således den førs- te 8-sylindrede motor i USA. Lincoln var bilen som ble foretrukket av milli- onærer, statsoverhoder, politi, og - gangstere... Tegningen viser en spesi- albygget Lincoln fra Karosserifabrikken Brunn, -vekt 2,5 tonn. Lincoln-model- lene ble fra 1934 utstyrt med V-12 motorer på ca. 150 amrk. hk.

NESTE MØTE:

TIRSDAG 2. MARS er det nytt møte, -forsøk å komme så tidlig at vi kan starte kl. 19!

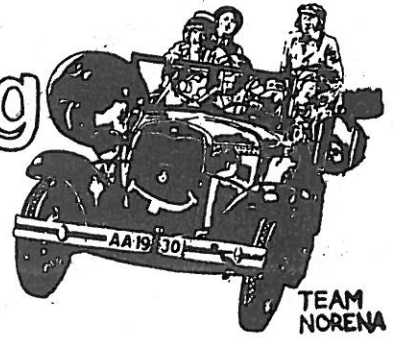


Bentley i fiberglas

En engelsk fabrikant har prøstet en elektrisk drevet fiberglas model af Bentleys 1929 model til de ganske unge bilister.

DEN FØRSTE STORE NORSKE FAMILIEMUSICAL-FILMEN

tut og kjør



**DIZZIE TUNES
GRETHE KAUSLAND**

Arve Opsahl
Harald Heide Steen jr.

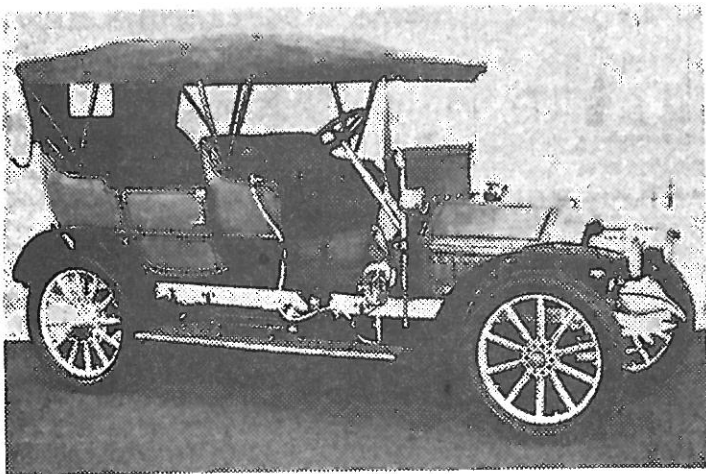
Willie Hoel "Oluf" Arthur Arntzen

Foto: Mattis Mathiesen Regi: Knut Bohwim

Igjen har det vært premiere på en norsk "familiar musical-film", og blandt rolleinnehaverne er også en Ford A cabriolet som etter hva vi har fått vite tilhører ikke ukjente Halfdan Prösch.

Vi skal ikke komme inn på filmens eventuelle underholdningsverdi, som det trolig er mer enn én mening om. Hva vi imidlertid ikke vil unnlate å nevne, er den nokså ublide behandling som bilen ble utsatt for under presentasjon i et TV-program for en tid siden. Et av medlemmene av Dizzie Tunes gjorde seg ved den anledning ekstra "morsom" ved å trække rundt på bilens panser..!

Hvis denslags respektløse behandling av andres eiendom som vi fikk se i dette TV-glimtet er representativ for filmprodusentenes "ivaretagelse" av utlånt materiell, ser vi åll grunn til å advare mot å låne ut biler, motorsykler eller annet av verdi til filmprodusentenes tydeligvis tvilsomme disposisjon. Relativt fete honorarer tiltross..!



Peugeot Torpedo type 116 1908-mod.

PEUGEOT

Den første bensindrevne Peugeot ble laget i 1892. Markedet var den gang temmelig beskjedent sammenlignet med dagens massesalg, og årsproduksjonen lå på 29 vogner. Året etter steg den til 34 vogner, deretter til 40 vogner, og i 1896 til 92 vogner. Store landeveisløpsseiere gjorde etterspørselen stadig større, og 1908-modellen som var en robust og elegant vogn, ble produsert i et antall av 2300.

Bilgal enke

JOHANNESBURG (NTB-UPI) — Den sør-afrikanske enken var så glad i sin gamle bil at hun i sitt testamente ba om at den måtte bli gravlagt etter at hun døde.

Enkens siste ønske har imidlertid møtt sterk motstand blant bil-entusiaster som har opplyst at den aktuelle 1948-modellen Studebaker er en av de få som fortsatt finnes i Sør-Afrika. De har nedlagt veto mot at den begraves, og en rekke kjøpere har meldt seg interessert.

Det er også et annet problem som har meldt seg: Begravelsesbyrået som arrangerte enkens begravelse har nektet å ta hånd om bilen.

— Vi kan ikke gravlegge den på kirkegården, fremholdt en talsmann for byrået. — Den er blå, og kirkegården er bare for hvite, uttalte han.

MOTORHISTORISK ÅRSFEST.

Lördag 24. januar var det duket for klubbens "motorhistoriske årsfest" i HARMONIEN selskapslokaler i Drammen, og vår arrangementskomite hadde sin vane tro lagt ned et stort arbeide for å få alt til å klaffe.

Klokken 18 hadde alle som ønsket å delta innfunnet seg, og kunne gå tilbords for å nyte dagens meny: Klar suppe m/kjøttboller, oksestek m/grønnsaker, $\frac{1}{2}$ pils, og karamellpudding. Nestformann Mads Jostad kunne ønske de drøyt 50 festdeltagere velkommen tilbords, og han regnet raskt ut at antall tilstedeværende ganger de timer festen ville vare utgjorde nok "arbeidskraft" til å restaurere "en kvart bil". (A-Ford, formodentlig.....?)

Kveldens toastmaster, sekretær Björn S.Nilsen, sørget for en overraskelse, idet han overrakte en gave fra ham selv til klubben, -en formanns-klubbe i sølvbeslått edeltre med klubbens navn inngravert.

Deretter holdt formann Alf Bryhn en tale hvor han bl.a. takket sine kolleger i styret og de forskjellige komiteemedlemmer for godt samarbeide, og ellers i velvalgte ord flettet inn en passende blanding av spøk og alvor.

Et høydepunkt under middagen var utdeling av en restaureringspris, -en gravert krystallvase gitt av "et medlem"- til beste restaureringsinnsats. Formannen i teknisk komite, Øystein Kleppan, delte ut prisen, som han ga uttrykk for hadde voldt komiteen endel hodebry inntil grundige vurderinger altså viste at Jan Sandholt, Krokstadelva pekte seg klart ut. Alle som har beveget seg noenlunde "på nært hold" av Jan vil vite hvilken imponerende jobb som ligger bak fullførelsen av hans Chevrolet Touring 1927, og han höstet da også stort og velfortjent bifall under overrekkelsen. (Ved senere anledninger kommer man antagelig til å ta sikte på en mer generell utdeling av restaureringsutmerkelser, ikke minst for å spare teknisk komite for et stort arbeide med å plukke ut kandidat.)

Etter at samtlige var vel forsynt av bordets mange delikatesser, takket så Per Gran-Henriksen for maten.

Salen ble så ryddet og ommöblert, mens festdeltagerne "lot maten få søkke", og litt senere tok det engasjerte tremanns orkesteret plass på podiet og spilte opp til dans. Snart gikk dansen lystig over parketten, inntil man ved 23-tiden tok en fortjent pause for å innta kaffen. Deretter gikk dansen atter videre, inntil det var på tide å bryte opp.

Da var klokken blitt 01.30.....

ref.

OMREGNINGSTABELL.

Tabeller er ofte kjedelig stoff, men av og til såre nødvendig. Vi bringer nedenfor en tabell som vi er sikker på kommer til nytte for eller siden. Den angir hvilken regneoperasjon som er nødvendig for å nå frem i "jungelen" av betegnelser på ulike enheter som vi støter på, -ikke bare innenfor vår bilinteresse-, men også i dagliglivet.

| | til | | Multipliser med | |
|--------------------|-----|----------------------|-----------------|-----------|
| Cm | | Inch | | 0,3937 |
| Cm | " | Feet | " | 0,0328 |
| Cm ² | " | Sq.inch | " | 0,1550 |
| Cm ³ | " | Cu.inch | " | 0,0610 |
| Cu.inch | " | Cm ³ | " | 16,3900 |
| Cu.feet | " | Liter | " | 28,3000 |
| Cu.feet | " | Gallon (imp.) | " | 6,2400 |
| Cu.feet | " | Gallon (US) | " | 7,4769 |
| Cu.yard | " | m ³ | " | 0,7650 |
| Cwt. | " | Kg | " | 50,8000 |
| Foot | " | Cm | " | 30,4800 |
| Gallon (imp.) | " | Cu.feet | " | 0,1602 |
| Gallon (imp.) | " | Liter | " | 4,5460 |
| Gallon (US) | " | Cu.feet | " | 0,1337 |
| Gallon (US) | " | Liter | " | 3,7850 |
| Gram | " | Ounce (oz) | " | 0,0352 |
| Inch | " | Cm | " | 2,5400 |
| Kg | " | Lb (pund) | " | 2,2045 |
| Kg | " | Cwt. | " | 0,0197 |
| Kg/cm ³ | " | P.S.I.(lb pr.sq.in.) | " | 14,2225 |
| Kg/liter | " | Lb per gallon | " | 10,0200 |
| Km | " | Miles | " | 0,6210 |
| Liter | " | Gallon (imp.) | " | 0,2200 |
| Liter | " | Gallon (US) | " | 0,2645 |
| Liter | " | Cu.feet | " | 0,0353 |
| m | " | Feet | " | 3,2808 |
| m | " | Yard | " | 0,000621 |
| m ² | " | Sq.yards | " | 1,1960 |
| m ³ | " | Cu.yards | " | 1,3080 |
| Miles | " | m | " | 1609,3000 |
| Miles | " | Km | " | 1,6093 |
| Oz.(ounce) | " | Gram | " | 28,3500 |
| Pund (lb) | " | Kg | " | 0,4536 |
| P.S.I. | " | Kg/cm ³ | " | 0,0703 |
| Pund/gallon | " | Kg/liter | " | 0,0998 |
| Sq.inch | " | Cm ² | " | 6,4500 |
| Sq.yard | " | m ² | " | 0,8360 |
| Yard | " | m | " | 0,9140 |

| | | | | |
|-----------------|---|------------------|---|--------|
| HK (hestekraft) | " | HP (horse power) | " | 0,9861 |
| HP | " | HK | " | 1,0140 |
| BTU | " | CHU | " | 0,5555 |
| CHU | " | BTU | " | 1,8000 |

(BTU (British Thermal Unit): Den varmemengde som kreves for å varme opp 1 lb. vann 1 grad). 1 BTU tilsv. 0,252 kcal.

TEMPERATURENHETER:

| | | |
|-------------|----------------|----------------|
| Celsius: | Frysepunkt: 0 | Kokepunkt: 100 |
| Reaumur: | Frysepunkt: 0 | Kokepunkt: 80 |
| Fahrenheit: | Frysepunkt: 32 | Kokepunkt: 212 |

Celsius til Reaumur: C x 4 : 5. Celsius til Fahrenheit: Cx9:5+32

HVA SKAL SKJE MED BILENE

når brennstoffet slipper opp?



Belgisk seilvogn fra 1830.

Nå har vitenskapsmennene vært ute med triste spådommer igjen. Om 69 år, altså ikke 68 år, eller 70 år, men om akkurat 69 år vil verdens forråd av olje, jordgass, og kull være oppbrukt. Selv de stoffene som brukes til å produsere atomkraft med, kan det være så som så med når det lakker mot slutten av 2020-årene. Så nå vet vi det.

Men vi behøver ikke å få det travelt med å selge bilene våre — av frykt for kommende prisfall — som følge av disse spådommene. Menneskene har vært utrolig oppfinnsomme tidligere når det gjaldt å finne drivkraft-kilder til kjøretøyene, og en og annen kløktig hjerne vil nok ønske ut den riktige løsningen før ulven står for døren.

En fremmelig belgier laget i 1830-årene et kjøretøy som ble drevet frem med seil, og styrt med et slags ror. På jomfruturen tilbakela dette kjøretøyet over sekstj kilometer på to timer, med en rekke prominente passasjerer ombord. Turen foregikk langs en sandstrand, og etter to timers koselig kryssing frem og tilbake gikk det plutselig noe i stykker i styremekanismen, og kjøretøyet la i vei ut mot sjøen. Det hele gikk visstnok bra til slutt, men både konstruktøren og passasjerenes interesse for prosjektet ble betydelig avkjølet etter dukkerten. Det fortelles forøvrig at et annet seilkjøretøy ofte var å se på veiene mellom London og Bristol i slutten av 1820-årene, og at det tilbakela denne strekningen ikke mindre enn fem ganger.

Blandt andre fiffige oppfinnelser må også nevnes den vannkraft-drevne ekvipasjen som ble unnfanget av en engelskmann i midten av det forrige århundre. Vognen ble drevet frem ved hjelp av turbiner som var koblet til drivhjulene. Vannet ble ført frem til turbinene ved hjelp av rør, og vanntrykket ble skaffet til veie på følgende originale måte: Passasjerenes vekt drev et sett stempler nedover, og så lenge det var vann igjen på tanken, og passasjerene var mange nok, og tunge nok, var alt herlighet og glede. Hvorledes det gikk siden har ingen hørt noe om.

En fransk adelsmann kjørte i 1850-årene omkring i Paris i en ekvipasje som var drevet med pedaler. «Drivkraften» var en kjempestor neger som sto bak på og trakk det beste han hadde lært. At tanken ikke døde ut med franskmannen viser det bildet av «Heydt-syklen» som vi har klippet fra Norsk Familie Journal, No. 13, 1899. Billedet har følgende tekst: Trædemotoren «Heydtsycle». Et nyt Kjøretøy, «Heydtsycclen» turde maaske faa Indpas som Kjøretøi. Passageren sidder foran og ser frit fremover, medens «Kusken» staar opreist bag passageren og bevæger Bevægelsesmekanismen. Den eicndomme-lige Træeindretning der driver det Hele, tillader en stor Kraft og Hurtighed, samtidig som Kjørerer har Cyclen fuldkommen i sin Magt, og den er saa let at styre at enhver Fare, selv i den stærkeste Gadetra-fikk, er udelukket... Opfinderen, Dan von der

Heydt i Berlin har patentert sin Opfindelse i alle Kulturstater. Han har allerede dannet et Konsortium med en større Kapital, hvilket skal fremstille Heydtsycclen og bringe den inn i Trafikken paa samme Maade som Taxameterdroschene...»

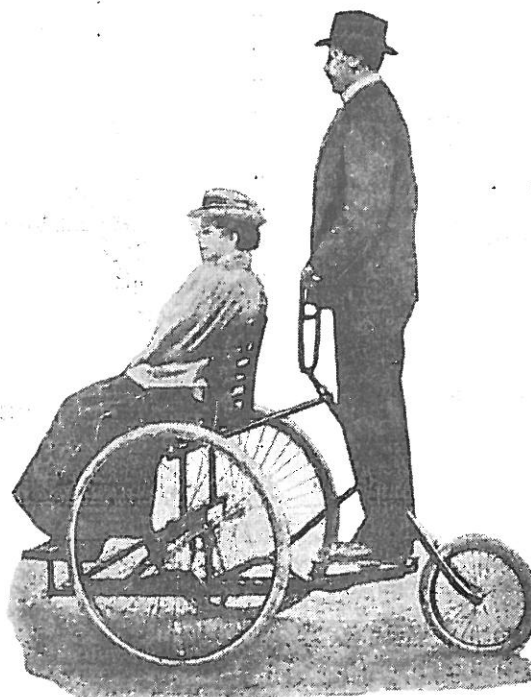
Akk ja. La oss håpe at Heydt ikke ble altfor skuffet over at tiden løp fra ham.

Ekspløsjonsmotoren var allerede forbi sine barnear den gangen da Heydt puslet med sin trampe-drosje, men samtidig var det også andre konstruksjoner på markedet, — konstruksjoner som i lang tid truet med å spille en ledende rolle i utviklingen av «De hesteløse».

Menneskene hadde da «kjørt med damp» i lengre tid. Jernbanetogenes hurtighet og driftssikkerhet hadde gitt mange konstruktører av hesteløse kjøretøyer noe å tenke på. Allerede i 1830 kunne London-avisen Sunday Times fortelle at et dampkjøretøy var blitt observert på Portland Place, London. Vognen førte 6 passasjerer, en dame og fem herrer. Av de fem herrerne var den ene beskjeftiget med å «dirigere vognens bevegelser», mens en annen var fyrbøter. Vognen kunne oppnå en hastighet av ca. 20 km. i timen.

Ved århundreskiftet ble det bygget mange dampkjøretøyer som både når det gjaldt kjøreegenskaper, driftssikkerhet og driftsøkonomi var jevnbyrdige rivaler med datidens automobiler. Jeg hadde selv gleden av å kjøre med en Stanley Steamcar i Frankrike i 1929. Vognen var bygget i 1903, og i utseende skilte den seg ikke ut fra bensindrevne kjøretøyer av samme årgang. Det tok noen få minutter å fyre den opp, og topphastigheten lå ikke langt under 50 km. i timen. Den hadde nesten lydløs gang, og sjåfføren fortalte meg at når det gjaldt driftsøkonomi og vedlikehold lå den ikke tilbake for de bilene som så dagens lys i tyve-årene. Så sent som i 1950 var én dampvogn av denne typen i daglig bruk i Chilwell i England, og eieren hadde ikke planer om å skifte den ut.

Nå er det jo det at dampmaskiner trenger kull eller olje eller andre brennbare saker for å holdes i gang, og skulle de innledningsvis nevnte, dystre



Trædemotoren «Heydtsycle».

FRA ÖSTFOLD -:

Vi har fått brev fra Jan Glemminge, med rapport om gammelbilvirksomheten på de kanter av landet. Det fortelles at det etter initiativ fra Joar Olsen, Lisleby er igangsatt møtevirksomhet (hyggekveld) for gammelbilentusiastene på "Skihytta/Speiderborgen", Strömnes, (ca. 5 km. nord for Sarpsborg). Møtelokalet ligger ikke sentralt, men er meget koselig med bl.a. peis og servering. På den første hyggekvelden, fredag 5. desember, deltok det 25-30 entusiaster, så interessen er upåklagelig. Nytt møte ble berammet til 9. januar, og senere vil det bli møter hver første fredag i måneden.

Ellers skriver Jan i sitt brev at i Moss er det 8 mann som restaurerer A-Ford. I Fredrikstad og Sarpsborg er interessen foreløpig ikke fullt så utbredt når det gjelder gammelbil, mens det i Halden til gjengjeld er desto flere gammelbilinteresserte, hvorav mange er NVK-medlemmer. Det foreligger forøvrig planer om at østfoldingene skal arrangere egne løp til sommeren, forteller Jan i sin rapport.

FRA ROGALAND - :

Vi har tidligere skrevet om Rogalendingenes virksomhet på gammelbilfeltet, og vi trodde inntil for kort tid siden at Haugaland Veteranbil Klubb var enerådende på de kanter.

Det viser seg imidlertid at nok en "rogalandsk" klubb har sett dagens lys i løpet av 1975. Den har fått navnet "GAMMELBILENS VENNER", og klubbens ledelse kan nåes gjennom Ole Simonsen, Gustav Vigelands gate 24, 4300 SANDNES.

- A N N O N S E R -

KJÖPES:

- Deler til MORRIS "Cowley" 1926:
- Festebakett for reservehjul,
- 2 festebaketter for frontlykter,
- Original forgasser,
- Dekk 4.75 x 19",
- "Lucas" emblemer.

Alt annet av deler til samme bil er av interesse.

SELGES:

- FORD "A" Tudor Sedan 1930, registrert KE-18703, farge: grønn/sort.
- Reservehjulsdeksel til Citroën av årgang 1934 og nyere.
- Liten Amerikakuffert m/jernbeslag, egner seg godt for gammelbil.

Frøde Holm,
c/o Evensen, postboks 239,
3001 DRAMMEN.

tlf. (02) 83 30 15 kl. 7 - 16.

Har diverse deler til GRAHAM 1933 (type ukjent), ESSEX Super Six 1927-30, og CHEVROLET 1931. Mangler lykteglass og motorpakkingssett (evt. enkeltpakninger) til CHEVROLET 1931.

Knut Sommerstad,
3640 SKOLLENBORG.

SELGES:

DODGE 1937, 7-seter (norskbygd)
PLYMOUTH 1937, 7-seter
FORD "Junior" 1932,
CHEVROLET "Van" 1934,
+ masse deler til T-FORD. Alt er rimelig tilsalgs.

Oddleif Kvålseth,
Myrabakken,
3022 SOLBERGELVA.

- A N N O N S E R -

TILSALGS:
INDIAN "Power Plus" 1918-mod. mc,
1000 ccm, m/komplett gassanlegg og
masse reservedeler.

Ove Loen,
Gml. Borgenv.19, 1370 ASKER.

HUPMOBILE 1922-mod., åpen 5-seter,
selges. Bilen er usedvanlig godt
holdt, med originalkalesje, sete-
trekk, dørtrekk og kalesjepose i
fin stand. Bilen er 100% original,
uten rust eller andre skader. Lak-
ken er original (lys brun m/sorte
skjermer) men bør kanskje lakke-
res.

Tore Ödegaard,
boks 535, 3271 NANSET.

SÖKES:

Prylar till B-Ford 1932, samt ky-
larmantel till A-Ford 1928-29. Upp-
giv skick och pris i svenska pen-
gar.

Alex Lindh,
Pl. 1364, S-810 40 HEDESUNDA,
(Sverige)

ÖNSKES KJÖPT/BYTTES:

Buick Special 1939: Forskjermer m/
sidemonterte reservehjul. Panser-
figur (ev.lån for avstøpning).

Ford V8 1937: Originale baklykter,
panser m/figur, klokke til dash-
bord. Andre deler av interesse.

Buick Special 1938, 4-d. lukket:
Frontlyktglass, baklyktglass,
klokke, hjulkapsler, m.m.

Ford "Thunderbird" 1955-57 el. Ford
"Edsel": Hel bil, vrak eller deler
av interesse.

"Donald Duck" årganger 1948-57 kjø-
pes. Gjerne innbundne årganger.

SELGES:

FORD V8 skjerm 1938-40; send mål!
4-syl. STAR topplokk, tidlig 20-tall,
motornummer litt over 22.000.

Ca. 1915-25 komplett frontruteramme
til åpen bil.

CHEVROLET 1926 starter.

Jan Glemminge,
Rolvsøy, 1720 GREÅKER.

SÖKES:

Lykteglass (front), Lykteglass og
ring (torpedo), Baklykter, Navkaps-
ler, Forgasser, -alt til NASH 27/28.

Björn Brandtzæg,
Vårveien 34, 3000 DRAMMEN.
tlf. 82 11 87.

Tilsalgs, eller byttes i STUDEBA-
KER-deler 1929:

-Nyregummiert dekk 8.25x16",
-FORD "Falcon" motor 1963.

Rolf Viktor Hansen,
3093 HILLESTAD.
tlf. 033/50193.

ÖNSKES KJÖPT:

Til MINERVA 1921-23 7-s.touring:

-Vulstdekk 895x135, gjerne også
originale jerneikehjul (m/senter-
mutter).-Radiator med kappe,-Mag-
net 6-syl.,-Dynamo,-Forgasser m/
manifold.

Forøvrig kjøpes alle slags deler
til denne bil. Jeg er også inte-
ressert i litteratur o.l.

Til T-FORD 1924:

-Eksosmanifold,-Originalhorn,-Pæ-
reholder til forlykt (evt. kompl.
lykt),-Motometer for radiator.

Til GEIJER ca. 1927:

Finnes det deler eller delebil
tilgjengelig for denne type. Takk-
nemlig for svar!

I bytte kan gis: -For- og bakstil-
ling for tidlig DURANT (dekkdim-
ensjon 31x4),-Hjul til TALBOT 21".

Öyvind Gladhus,
3550 G O L.

ÖNSKAR KÖPA:

Till T-FORD 1924: Öppen kaross, ky-
lare m/mantel, framfjäderpaket,
dynor, motorhuv, oljehus-brännare
till fotogenbaklampe.

Till DODGE 1925: Öppen kaross, dy-
nor, framskärmar, kardan.

Dan Nilsson,
Näs, S-670 30 EDANE (Sverige)
tel. 0570 / 55125.

KJÖPES:

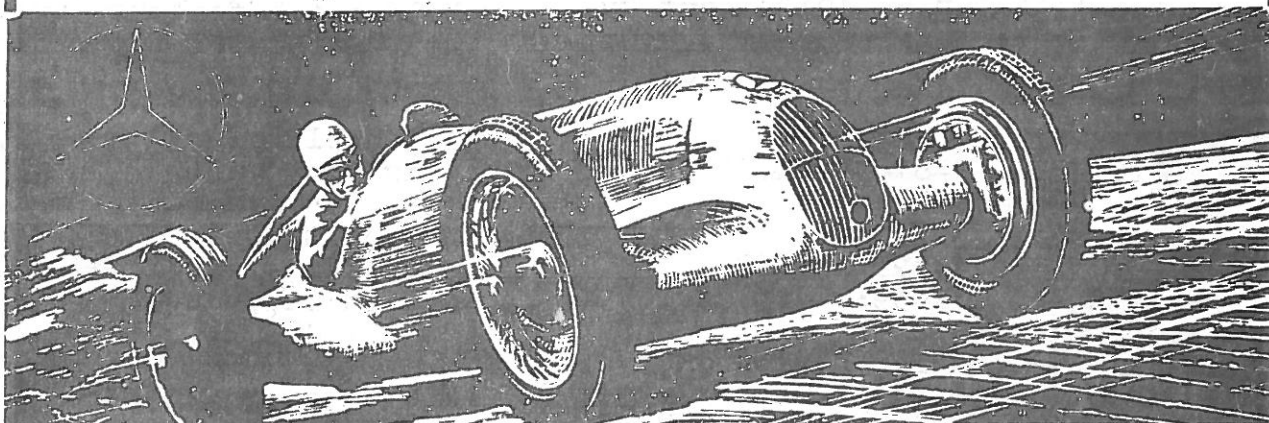
Er interessert i å kjøpe urestau-
rert bil fra 1928-1940 i best mu-
lig originalstand. Kan gi opp til
kr.5000,- for et "emne". Tilbud
med flest mulig opplysninger bes
sendt til:-

Odd Moen,
Brattvollveien 1,
7059 RYDNINGEN.

2-dörs bra lukket karosseri til A-
FORD 1930-31 kjøpes, samt deler
til GRAHAM 6 1936, spes.en råde.

Jens Chr. Gjerde,
Motorverkstedet, Rygge Flyplass,
1590 RYGGE.

Den seiersrike
MERCEDES BENZ
racerbil er for første gang i Oslo.
Racerbilen kan daglig besees i mine utstillingslokaler
på Drammensveien 126-130.



**Besøk min stand nr. 3 på den Internasjonale Auto-
mobilutstilling på Frogner 20.—23. mai.**

Der er utstilt Mercedes Benz, sedan og cabriolet, som har vunnet de høieste
skjønnhetspriser på internasjonale automobilutstillinger. Dessuten er verdens
hurtigste sportsvogn en Mercedes Benz type 540 K med kompressor.

GUSTAV THRANE STEEN

Drammensveien 126 - 30. Centralbord 58970.