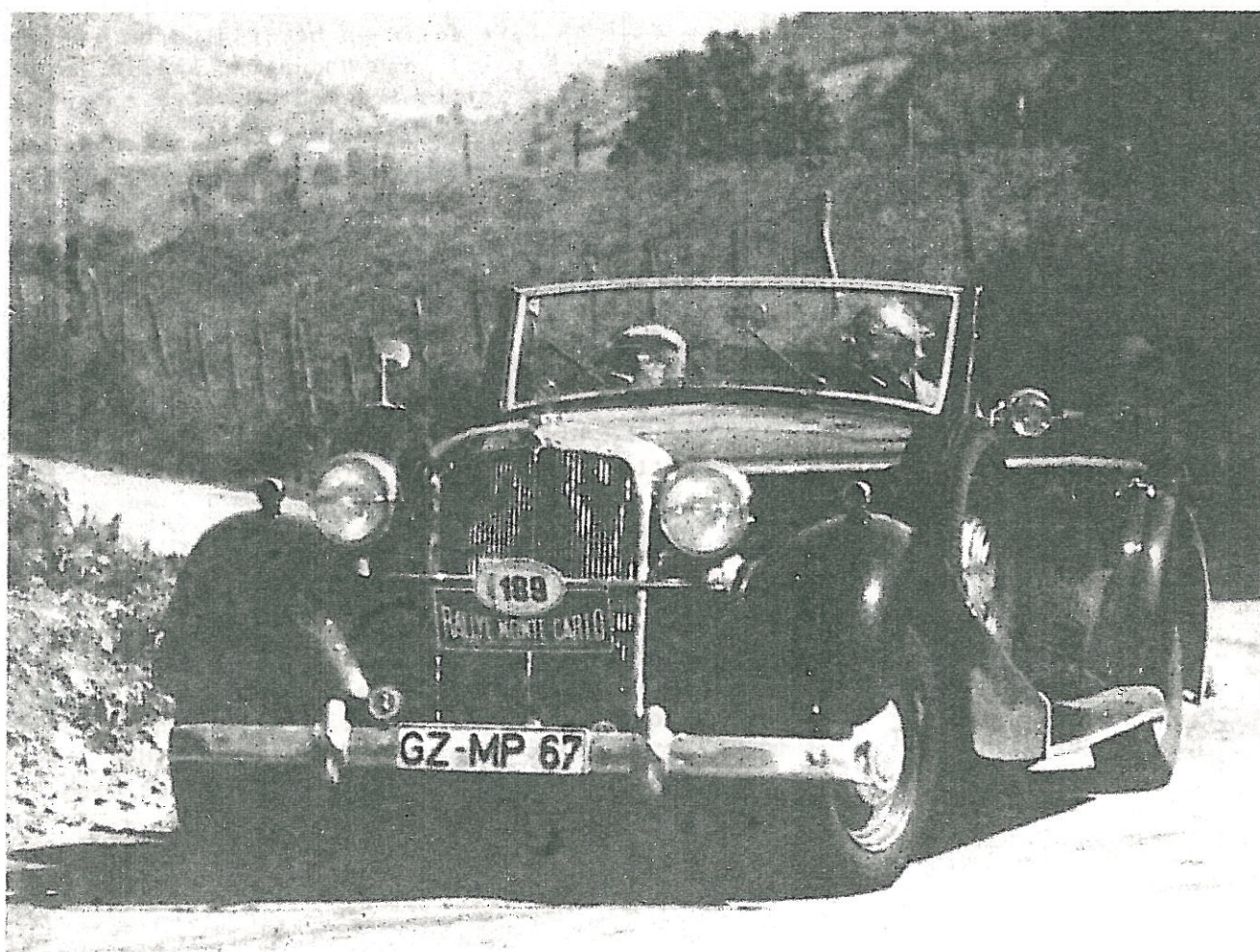


2 / 1978



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

Hvem var synderen:

Falsk annonse

"MOTORHISTORIKEREN" vil gjerne ha mange annonser. Omtrent til kjedsommelighet har redaktøren "gnålt" etter flere annonser (med vekslende hell), ut fra det synspunkt at annonser er noe av det beste stoffet avisen kan bringe.

Vi ble imidlertid ikke så lite forundret

da vi et par dager etter siste møte mottok en telefon fra Tore Ødegaard i Sandefjord, som i tydelig indignert sinnsstemning utber seg en forklaring på hvor vi har fått salgsannonser på hans 1932 Buick ifra. Vi aner øyeblikkelig uråd, og svarer som sant er at annonsemanuskriptet har kommet i posten. Tore gjør det klart og tydelig for oss at han IKKE har sendt oss

noen salgsannonse; han har såmenn ikke tenkt å selge Buick'en, - tvert imot.

I samtalens løp nevner han at en lignende annonse skal ha vært offentliggjort i "AMCAR", til tross for at han heller ikke i det tidsskriftet har avtert bilen. Riktignok innrømmer han at han på et møte i en "amcar-klubb" skal ha latt falle en bemerkning om at han - h v i s han noensinne skulle finne på å kvitte seg med Buick'en - kunne

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.

tenke seg å skaffe seg en amerikansk cabriolet fra slutten av 50-tallet.

Av pur nysgjerrighet i sakens anledning bladde red. i tilgjengelige eksemplarer av "AMCAR", og i nr. 4/1977 sto den aktuelle annonsen, - med nøyaktig samme ordlyd som i det annonsemanuskriptet vi mottok til "MOTORHISTORIKEREN" nr. 1/1978.

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.
Tore Ødegaard, Boks 1272,
3101 Tønsberg.

Ikke vet vi hvem som kan ha interesse av denslags form for "spøk". Særlig morsomt er det ikke, hverken for Tore Ødegaard eller for "MOTORHISTORIKEREN's" redaktør. Som avisutgiver kan vi bare beklage episoden og bedyre at vi har handlet i god tro; å sjekke at hvert eneste innsendte annonsemanuskript er ekte, har vi ikke kapasitet til. La oss imidlertid håpe at "spøkefuglen" har fått sin smule glede over påfunnet, og heretter vier seg for mere anstendige aktiviteter.

red.


1933

Hastverk er lastverk heter det, og ofte med rette. I vår melding om avgiftsfritak i forrige nummer gjorde hastverket at notatet fikk en noe amputert form. Det vi forsøkte å gjøre kjent, var at fra 1. januar d.å. er biler og motorsykler av årgang 1933 og/eller eldre fritatt for såvel årsavgift som registreringsavgift. Hyggelig melding, ikke sant...?

FORSIDEN:

Ved første øyekast kan mange tro at bilen på forsiden er en førkrigs Mercedes. Dette er ikke tilfelle, selv om likheten er slående. Bilen er riktignok tysk, det er nemlig en Maybach som er avbildet. Årsmødellen er 1938, og den har typebetegnelsen SW 38. Ikke nettopp dagligdags kost, ihvertfall i Norge, selv om det - særlig i Tyskland - eksisterer et relativt stort antall Maybach-modeller bevart.

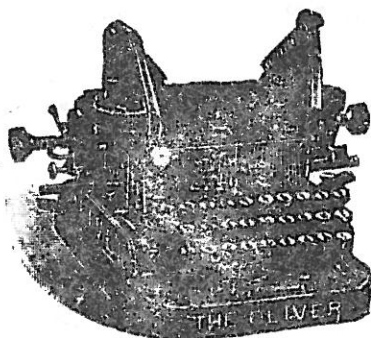
motor HISTORIKEREN

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 lagt ytterligere en vintermåned bak oss; - det rusler sakte og sikkert fremover mot våren, selv om en slik påstand kanskje kan virke nokså usannsynlig når man konfronteres med de enorme snøhaugene utenfor vinduet. Kalenderens tale er imidlertid klar nok, og ifølge de astronomiske (eller heter det astrologiske?) beregninger, er dagen øket med omlag 2½ time siden jul. Dypt under de skittengrø snødyngene et sted driver altså moder jord så smått og forbereder våren og en ny gammelbilsesong, - tro det eller ei!

Hvis Per Kleppe får det som han vil -og hvem har grunn til å tvile på det- skal det atter legges nye byrder og restriksjoner i veien for det kjøpende publikum, som jo er oss alle. Bl.a. skal det heretter bli vanskeligere å få kjøpt bil på krita, og noen må jo det, om de i det hele tatt skal make å skaffe seg bil. Kleppe forlanger nå større kontantbeløp og kortere avbetalingstid, og dette vil antagelig i noen utstrekning føre til at de som hadde tenkt å kjøpe ny bil, nå må nøye seg med brukt. Hvilket i sin tur sannsynligvis gjør at bruktbilprisene ryker i været i takt med etterspørselen. Hvorvidt det vil gjøre noe utslag på s å bruke biler som dem vi interesserer oss for, skal dog være usagt. Men den som (over)lever, får se...

I fotofagpressen leser vi at det hersker stor bekymring for at jordens sølvresurser snart vil ta slutt. Ettersom sølv er en viktig bestanddel i produksjonen av fotografisk emulsjon kan det igjen bety at fotografisk film og papir om noen tid blir mangelvare. Om ikke kjemikerne i ellefte time finner andre og nye løsninger på problemet, kan vi faktisk i fremtiden oppleve at det blir umulig å få tak i en filmrull å sette i kameraet. Temmelig dystre fremtidsvyer altså, for de av oss som dyrker fotografien som hobby, og det synes nokså paradoksalt at vi kanskje kommer til å stå der med kamerautstyr verd en formue, men som er ubrukelig fordi det ikke finnes film å oppdrive. Spennende skal det bli å se hvem som vinner dette kappløpet, kjemikerne eller naturen. Ennå finnes det heldigvis gamle motorkjøretøyer å pusle med, og film og fotograferer dem med.

Ö.L.



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsö) - 3001 DRAMMEN

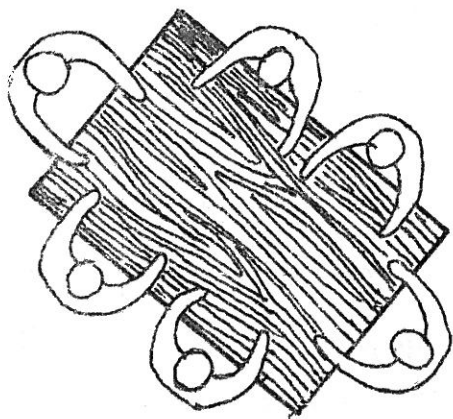
- Postgirokonto 3 75 09 24 -

STIFTET 18. OKTOBER 1972

STYRET :

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349 RYKKINN	TLF: 13 08 04
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000 DRAMMEN	TLF. 83 68 21
SEKRETÆR:	Frode 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. -

MEDLEMSKONTINGENT KR. 25,- PR. ÅR



møter

M E D L E M S M Ö T E T 3. J A N U A R :

Året var bare tre dager gammelt da MHK-DRAMMEN avviklet sitt første medlemsmøte i 1978. Formann Per Løken var denne gang forhindret fra å være tilstede grunnet utenlandsreise, og i hans fravær fungerte nestformann Erling Thorbeck som kveldens møteleder. Han "bærtet" i messinghornet klokken 19.15, og markerte dermed at møtet var satt. Først kom han inn på den forestående årsfesten (21. januar) på "Z-kro", hvor hjemtransportproblemet etter festen ble avklart ved at det ble fastsatt at det stilles buss til rådighet.

Deretter minnte nestformannen om at medlemskontingenten nå er forfalt til betaling, og hans oppfordring om å ordne dette fikk god respons, slik at kassereren hadde full jobb med å skrive ut medlemskort.

Etter anmodning fra løpskomiteen ble så problemet med å skaffe et tilstrekkelig antall postmannskaper og andre medhjelpere ved løpsarrangementer tatt opp. Et forslag om å utveksle mannskaper med andre motor klubber ble drøftet, men senere forkastet med den begrunnelse at man på denne måten påfører klubben ekstra forpliktelser utover våre egne kretser. Man fikk etter anmodning til de tilstedeværende satt opp en fortegnelse over dem som er villige til å gjøre en jobb under våre arrangementer, og listen omfattet foreløpig et dusin navn.

Medlemmene fikk så ordet, og det ble først referert en melding fra biltilsynet om at den person som for en tid siden hadde etterlyst opplysninger om en ADLER 1939 med reg. nr. Z - 32063 kan melde seg, da papirene er funnet. To forniklede frontlykter som lå på styrebordet, viste seg å tilhøre Fridgeir Normann. Lyktene er til en NASH fra ca. 1929/30, og er tilsalgs for kr. 200,-. Ellers hadde Oddleif Kvålseth en messing håndlampe for acetylgass; den vil han bytte bort med en som kan skaffe tilsvarende lampe for motorsykkel.

Så fikk man grønt lys fra kjøkkenet, hvor kaffen var ferdig. Og man hygget seg med kaffe og kaker, mens gammelbilpraten gikk livlig. Kontakter ble opprettet, og deler formidlet; problemer drøftet og tips utvekslet, -alt mens pågående loddselgere svinset mellom bordene og sørget for at alle kjøpte lodd.

(over til side 5)

.....(medlemsmötet)

Etter pausen viste Gunnar Kristiansen et par filmer, den ene med opptak av restaureringen av hans T-Ford (senere solgt til Hallingdal). Vi så også noen opptak fra en tur til et veteranmarked ved Stockholm, og glimt fra Drammensløpet for et par år siden. Noe har vi sett før, men det var allikevel artig med en "reprise", og for mange av dem som har kommet til senere var jo dette nytt stoff.

Dermed var dette årets første møte over, og med ønsket om vel møtt i februar bega motorhistorikerene seg på hjemveien.

Ö.L.

STYREMÖTET I JANUAR.

Tirsdag 17. januar var årets første styremøte berammet. Meningen var at møtet skulle vært avviklet på Central Hotell i Drammen, men p.g.a. ekstra stor møteaktivitet denne måneden var det uråd å få ledig møterom, og man måtte derfor velge "Lierkroa" som alternativ. Styret var noe "amputert" denne gang, idet kasserer Finn Bryhn hadde sykdomsforfall og styremedlem Per Bergheim var bortreist i embeds medfær. Møtet dreide seg i hovedsaken om forberedelser til landsmøtet 21. januar. MNK's representanter på dette møtet blir formann Per Løken og sekretær Frøde Holm.

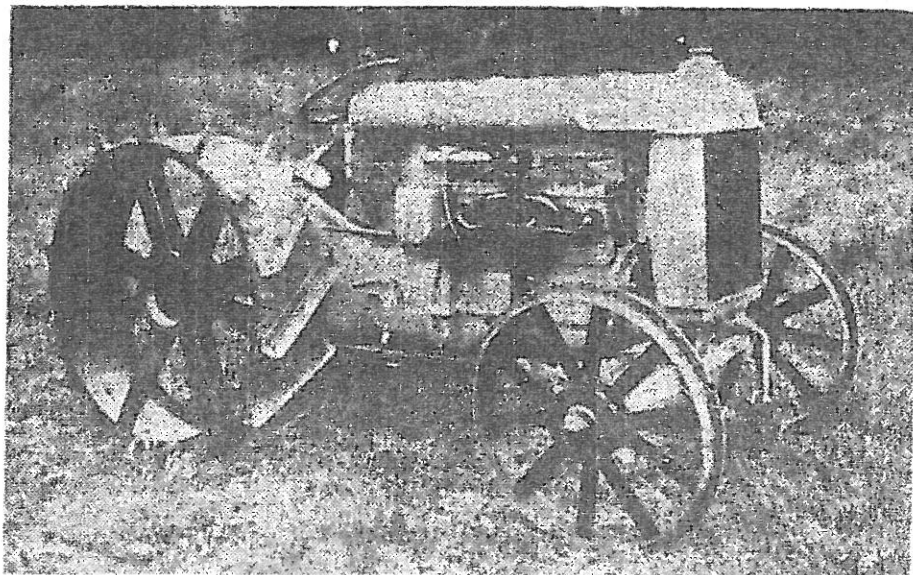
ref.

Fordson 60 år

Jubileer er nærmest hverdagskost; det går knapt en dag uten at åremålsdagen for en eller annen historisk begivenhet markeres. Også innen motorhistorisk utvikling vrirler det av slike jubileer, slik det vel nødvendigvis må være sett på bakgrunn av den enorme produksjon av ulike motorkjøretøyer fra et utall av fabrikanter historien kan oppvise. Av årets jubilarer skal vi her trekke frem en av mange; kanskje litt på siden av det vi stiller med, men allikevel verd en omtale.

I tiden etter den første verdenskrigen ble mekaniseringen i landbruket for alvor en realitet. Riktignok hadde man tidlig fattet interesse for utviklingen av selvgående arbeidsmaskiner, gjennom eksperimenter med bl.a. enorme dampdrevne uhyrer, men dette var enkeltstående forsøksmaskiner.

Det er vel egentlig ikke urimelig at det skulle bli "automobilens far" - Henry Ford - som også må tilskrives æren for å sette igang



masseproduksjon av traktorer.

Henry Ford vokste som kjent opp på sin fars gård i Dearborn, Michigan, og hadde som et sterkt ønske å få vekk det tunge "trellearbeidet" på gården ved å overlate dette til stål og motorer. Det var først da Ford Motor Company var etablert og produksjonen av biler var i gang, at Henry Ford for alvor gikk inn for mekanisering av jordbruket.

Etter å ha laget et 50-talls eksperiment-traktorer, kunne serieproduksjonen starte, og mandag 8. oktober 1917 rullet den første Fordson traktor - verdens første serieproduserte traktor - ut av samlebåndet på Ford-fabrikken.

I motsetning til de øvrige utgaver av jernhester som det var eksperimentert med, var "Fordson" en meget lett og smekker trekkmaskin. Den veide bare omkring halvannet tonn, og sto i sterk kontrast til de digre, bastante uhyrene på 4-5 tonn som forsøksvis hadde sett dagens lys tidligere. Disse var uegnet ute på jordene fordi de p.g.a. tyngden ofte kjørte seg fast, og de var dessuten uforholdsmessig kostbare i drift. -"Jo tyngre et kjøretøy er, desto mer brensel og smøremiddel kreves for dets fremdrift", var Henry Ford's påstand.

Den første Fordson hadde en 4-sylindret motor på ca. 20 HK, som var meget saktegående (bare 1100 o/min) og som kunne gå enten på bensin eller parafin. Traktoren hadde 3 gear

og revers; på 3. gear var maksimumhastigheten 6,9 km. i timen, på 1. gear 2,6 km/t.

Brennstofftanken rommet 80 liter, + 5 ltr. startbensin. Kjølesystemet tok 50 liter; og luftrenseren 15 l. vann. 10 l. motorolje var det plass til, mens gearkasse og kardang rommet 17 l. olje.

Traktoren var også utstyrt med en remskive som med en hastighet på 1000 o. min. kunne drive f. eks. treskeverk.

I prinsippet er Fordson-traktorene temmelig like. En del endringer i detaljene gjennomgikk selvfølgelig modellene i årenes løp. De aller tidligste modellene hadde "åpne" bakhjul, men noe ut på 20-tallet ble traktoren forsynt med lange bakskjermer, - først levert som tilleggsutstyr,



Traktoren på dette bildet er en Fordson fra 1923, og skal såvidt vises være den eneste av sin årgang som er i drift i Norge. Den eies av Olaf Furua på Klokkarstua i Hurum.

men senere som standard utrustning, med en praktisk verktøykasse påmontert. 1920-årenes Fordson var grålakkert, og modellene fra før 1920 kjennetegnes bl.a. ved fire rektangulære åpninger på hver side av kjøleren. I 1929 kom de helstøpte forhjulene, og samtidig gikk man over fra induksjonstennin til magnettenning. Fargen ble også forandret, slik at 30-tallets Fordson-traktorer var blålakkert, inntil man i 1939 gikk over til teglrodt. Fra 1945 fikk Fordson modernisert utstyr som dynamo, styrebremser, elektrisk lys og dessuten en modell med dieselmotor.

Når den første Fordson kom til Norge er noe uklart, trolig var det neppe før omkring 1920. Sverige fikk sin første Fordson traktor i 1919, og på 1920-tallet behersket den fullstendig det svenske traktormarkedet.

Til stasjonær kraft

den nye

Fordson

DEN ideelle trekraft til et treskeverk er den nye, forbedrede Fordson traktor. Den er både lett å håndtere og lett å stille op, hvad enten De tresker ute på marken eller hjemme på låven.

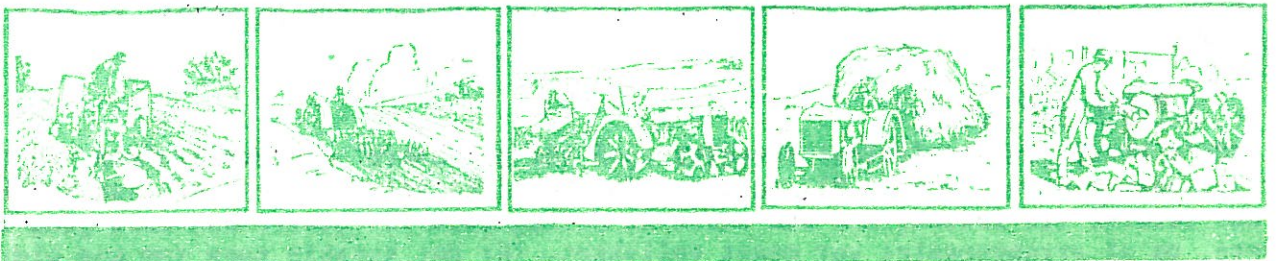
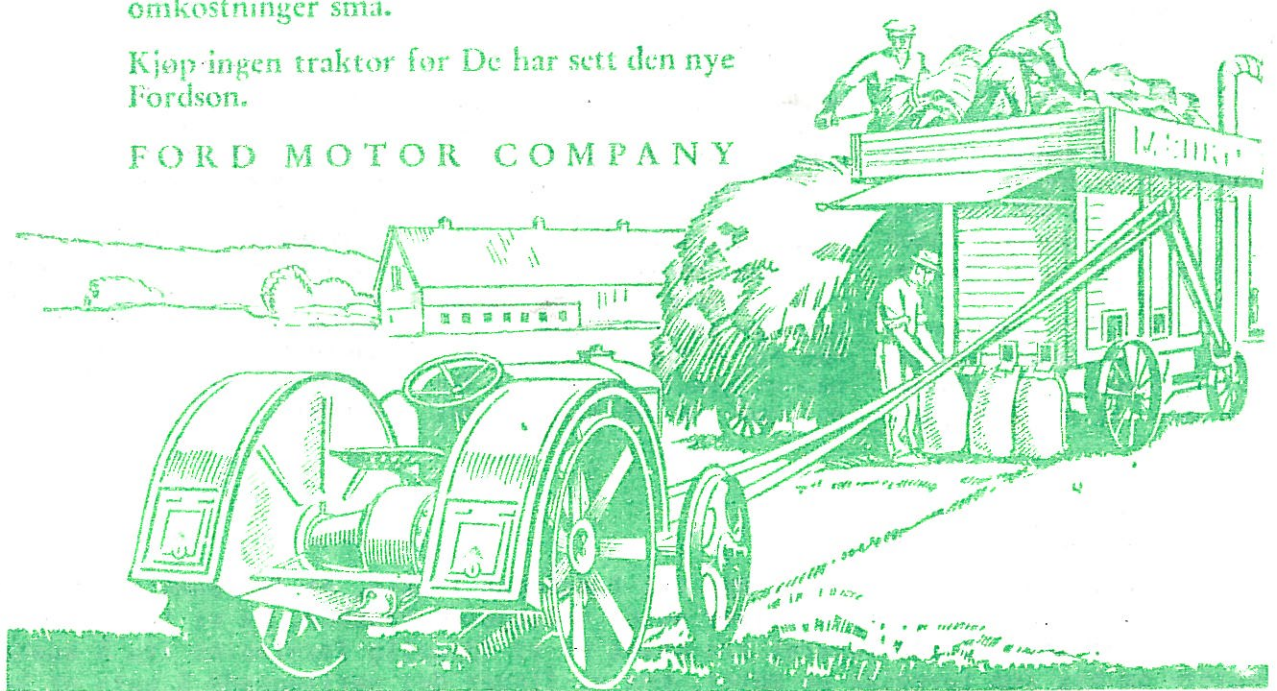
Et treskeverk kan drives langt mere økonomisk av den nye Fordson traktor enn f. eks. ved elektrisitet og dertil kommer at en Fordson i den øvrige tid av året med fordel vil kunne brukes til mange forskjellige formål. — Til høstpløiningen finner De ingen bedre hjelper enn den nye Fordson.

Fordsons brensel- og oljeforbruk er lavt og ved riktig pasning er dens vedlikeholdelsesomkostninger små.

Kjøp ingen traktor før De har sett den nye Fordson.

FORD MOTOR COMPANY

Jordbruks-traktor:
KRONER
3325
F. o. b. OSLO
Ekskl. leveringsomkostninger
Renskriv kr. 90 ekstra



KULTURSPEILET

Gamle biler: Penger i garasjen

Den som samler på veteranbiler, må ikke bare ha mange penger, men også plass for sine antikke doninger. For de mest rentable rekker det imidlertid med en normal garasje — de kan i det minste brukes som reservebil og minsker dermed verditapet en smule.

For 50 år siden gjennomhullet Chicago-politiet gangster-duoen Bonnie og Clyde med maskinpistoler i deres Ford. For ikke lenge siden betalte en amerikansk veteranbilsamler 500 000 dollar for originalen, som hadde ekte kulshull.

Det er til nå den absolutt høyeste pris som en kjøper har punget ut med for en bil. Uten de legendariske hullene ville den samme modellen hatt en verdi på rundt 50 000 på dagens veteranbil-marked.

De gamle bilene til VIPs oppnår høye priser også i Vest-Europa. I 1974 solgte bl. a. den sveitsiske filialen til det noble auksjonsfirmaet Christie's en «Gräf und Stift», som hadde tilhørt keiser Franz Joseph, for 220 000 sveitserfranc. Og den gaven som Adolf Hitler ga Eva Braun — en Mercedes 540 K, byggeår 1938 — gikk under hammeren for 180 000 dollar. Herman Görings kjøretøy, en Horch 855 Cabriolet, bygget i 1935, innbrakte 60 000 sveitserfranc på en Christie's-auksjon i Genève.

— Markedet for veteranbiler er relativt nytt, men økende, fastslår det amerikanske auksjonsfirmaet Kruse Inc. i en markedsoversikt.

På en Kruse-auksjon i januar 1977 ble gamle personbiler solgt for til sammen 3,5 millioner dollar. Samtidig oppnådde en Duesenberg S1 — den første eieren var ikke engang en kjent person — den fantastiske prisen 228 000 dollar.

I fagkretser, som f. eks. hos Kruse, Christie's og Sotheby's, jubler ekspertene: — Det kommer til å bli en voldsom økning av samlere.

Opprinnelig gjaldt betegnelsen veteranbiler for biler som forlot fabrikkene før annen verdenskrig. Idag gjelder dette begrepet også for biler som stammer fra 50-årene.

Priseeksempler fra Europa for veteraner understreker Christie's-ekspertenes optimisme:

På en auksjon i Zürich innbrakte en Hispano-Suiza HGB-Sport (1928) 112 000 franc, en Jaguar SS 100 (1938) 55 000 franc og en Frazer Nash TT Replica fra året 1934 44 000 franc. Disse karosseriene fra mellomkrigstiden hører til blant de mest ettersøkte i Europa.

Selv sjeldne biler fra 50-årene innbringer eierne meget pene summer. For en Bentley S (1956) betalte en liebhaver 22 000 mark. Og en Jaguar XK 120 Coupé (1954)

kostet 16 000 mark, den tilsvarende Roadster (1950) 21 000 mark.

På en auksjon i Luzern ble selv en Mercedes 300 SL med vingedører (1962) solgt for 24 500 sveitserfranc. Den dyreste modellen på denne veteran-auksjonen var en Lion Peugeot 1950, som gikk for 36 000 franc.

Etter veteran-ekspertenes mening gjør lekmannen klokest i å gå på auksjoner over gamle biler, for der har en anerkjent fagmann gått over bilene før de går under hammeren. Eller den interesserte kan henvende seg til en spesialgarasje for veteranbiler. En bil må først og fremst være i kjørbil stand (godkjent av bilsakkyndige) om den skal ha noen samlerverdi.

Sveitsiske eksperter mener at biler som kommer til å ha noen samlerverdi i fremtiden, er f. eks. MG, Triumph TR og TR 4, Austin Healey, Mercedes 190 SL og 230 SL. For øyeblikket blir de tilbudt på markedet til priser mellom 5 000 og 10 000 mark.

Også i Norge er interessen for veteranbiler stor, men det synes som om eierne her tenker mer på gleden av å eie bilene, enn på fremtidige verdistigninger.

I internasjonal sammenheng har dessuten nordmenn et handikapp, som særlig slår ut på relativt nye biler: Importavgiftene gjør brukerverdien så høy at den overstiger samlerverdien i andre land. Det går tydelig frem av de sistnevnte priser ovenfor.

LANDSMÖTET.

Lørdag 21. januar var det lagt opp til landsmöte i Oslo, et fellesmöte med representasjon av 2 styremedlemmer fra hver av de deltagende klubber. Da vi i skrivende stund ikke har mottatt noe referat fra mötet er vi følgelig forhindret fra å kunne orientere om hva som foregikk på mötet, men vi finner det nærliggende å anta at koordinering av kommende sesongs terminlister var en av hovedsakene på mötet. Vi skal gi ytterligere referat senere.

ÅRSFESTEN.

MHK's tradisjonelle årsfest foregikk også i år på "Z-kro" utenfor Drammen, og dagen for arrangementet var lørdag 21. januar. Da red. ikke selv var med, kan han vanskelig gi noe referat fra festen, men kun nevne at deltagelsen var større enn noen gang tidligere, og at arrangementet var meget vellykket. (Er det kanskje noen som kan bidra med et referat fra årsfesten.....?)

Opp til 100 000 kr. for en veteranbil

Fra vår korrespondent.

De gamle veteranbilene er investeringsobjekter på linje med ekte tepper og malerier, heter det i Politiken. Men det er ikke mulig lengre, å finne ukjente veteranbiler i Danmark. De er alle plukket fram fra løbygninger og stallbygninger, pusset opp og satt i stand.

En veteranbil fra før den første verdenskrigen kommer lett opp i en pris på 100.000 kroner hvis den er i noenlunde god stand. En Ford A vil en derimot kunne få for omkring 20.000 kroner.

En av ekspertene i Danmark er Peder Pedersen Fuglsberg i Horsens. Han har hatt mange veteranbiler i de 12 år han har drevet i bransjen. Nå har han bare en eneste igjen — det er en italiensk Diatto fra 1919. Det er en av de mest sjeldne veteranbiler som fins. Det skal bare finnes to

tilsvarende vogner i hele verden — den ene i England, den andre på bilmuseet i Torino.

Den Diatto Fuglsberg har, ble funnet i en løbygning i Vendsyssel, og der hadde den ligget i ti år eller mer. Den mangler skjerm. Ved et rent detektivarbeid ble det oppklart at vogna tidligere hadde stått i ti års tid hos en biloppfogger i Odense, men det ble ikke aktuelt å hogge den opp. Skjermen ble funnet igjen hos biloppfoggeren.

Nå har Fuglsberg fått tegninger av Diattoens konstruksjon fra teknisk bibliotek, og nå skal han begynne å gjenoppbygge sjeldenheten. Det vil ta omkring fem års fritidsarbeid, mener han, men en formue vil være skapt når jobben er gjort. Forresten er det ikke verdien Fuglsberg først og fremst er ute etter, han er hobbymann på sin hals, skriver Politiken.

Avisnotiser som ovenstående og den på foregående side, er det mange i veteranbilkretser som kan styre sin begeistring for. Det kan få mange uinnvidde til å tro at å stille med veteranbiler, se det er "big business". Samtidig er vel disse skriveriene med på å skru prisnivået opp mot det skyhøye, da mange later til å tro at har man bare en gammel bil å by frem, så er rikdommen innen rekkevidde.

Når red. gjengir disse klippene, er det ikke for å spre dette stoffet ytterligere, men for å vise leserne og motorhistorikere med den sunne fornuft i behold, hva som fra tid til annen står å lese av denslags.



HOTEL CHAMPLAIN
BLUFF POINT, NEW YORK

The Popular automobileing centre, 5 miles from Plattsburg, N. Y., on shore of Lake Champlain, main line D. & H. R. R. Superb lake and mountain views.

In Centre of 800-Acre Natural Park.

Golf. Finest 18-hole course in Northern New York. Tournaments every Saturday Through Pullman Service from New York

Sent for illustrated book.

E. L. BROWN, Mgr.

Fredag 20. januar 1978

Siste «boble» fra samlebandet i dag

Emden (NTB—Feuter): Det ble satt punktum for en bilhistorisk epoke i dag, da den siste «boblen» rullet av samlebandet på Volkswagenfabrikken i Emden, dekket med blomster.

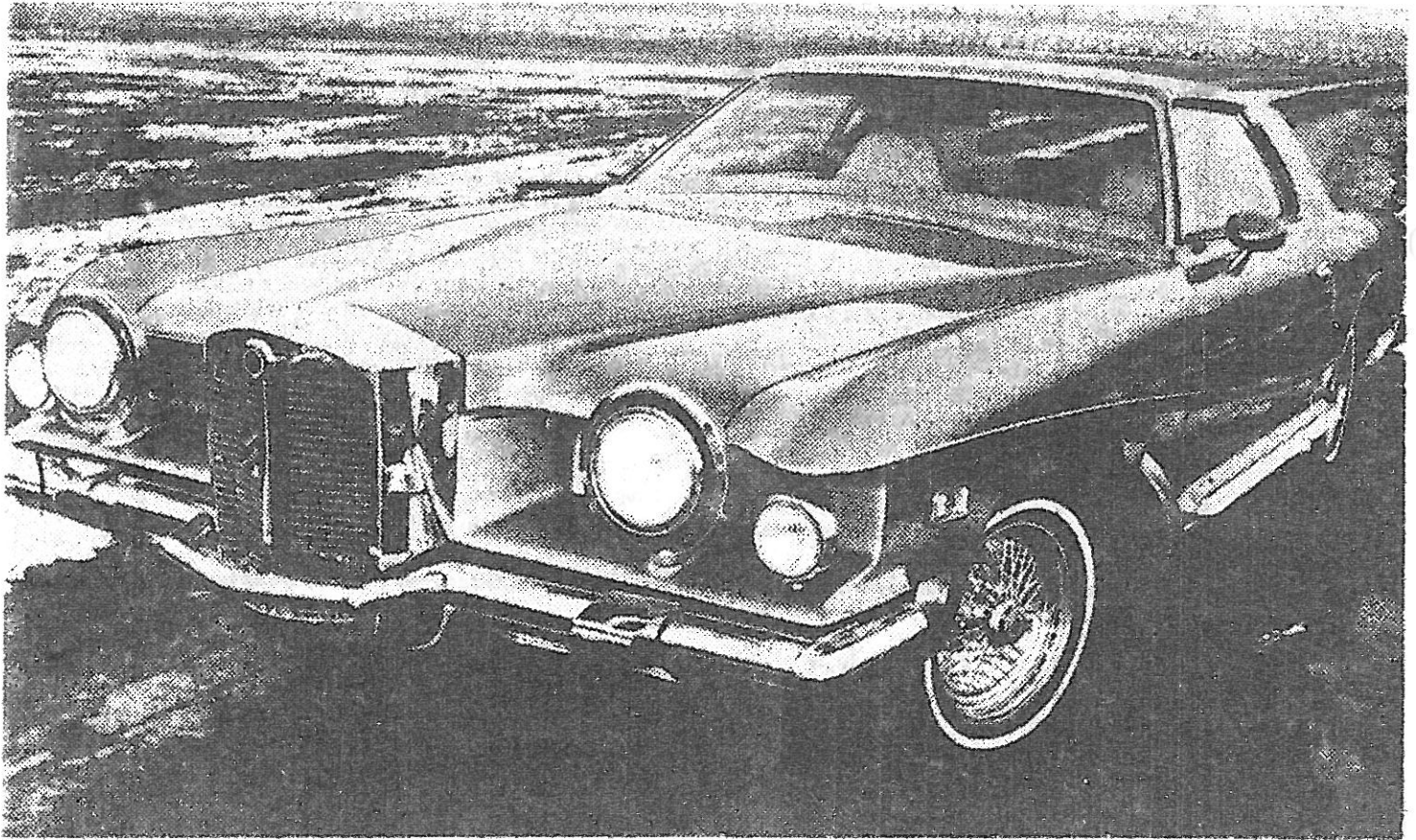
Det var bilnummer 16.255.500 siden boble-modellen ble introdusert i Tyskland for første gang for 40 år siden, og den skal plaseres på Volkswagenmuseet i Wolfsburg, hvor firmaets hovedfabrikk ligger.

Vest-Tyskland har erstattet sin berømte boble med motor bak med en mer tidsmessig vannavkjølet modell.

Men den gamle typen blir fremdeles produsert ved Volkswagens bedrift i Mexico og ved enkelte andre datterbedrifter i utlandet.

STUTZ – verdens dyreste bil

Man kan saktens lure på hva en hypermoderne bil som den nedenfor viste har å gjøre i "MOTORHISTORIKEREN", er det ikke gamle biler vi steller med? Jo, for så vidt, selv om det vel ikke er noe i veien for at det skapes motorhistorie i våre dager, heller. For det er vel egentlig nettopp det som har skjedd, i og med at STUTZ-merket igjen har kommet på markedet etter mange, mange års fravær.



Dette er standardutgaven av verdens dyreste bil, Stutz Blackhawk. Ca. 320 000 kroner ville den komme på, fra fabrikken, og om man ønsker seg en Stutz i cabrioletutgave, doubles prisen.

Stutz bygges idag i den lille landsbyen Cavallermaggiore i Nord-Italia, ved et verksted som tilhører den amerikanske bankieren James O'Donnel. Han gjenoppfrisket den gamle Stutz-bilen i 1970, for å skape et alternativ til Rolls-Royce, og fikk designeren Virgil Exner, kjent fra Bugatti og Duesenberg, til å tegne den nye Blackhawk-modellen.

Man kan i høy grad være med på å bestemme finessene ved den Stutz man måtte bestille. En arabisk sjeik bestilte en bil som var utstyrt med hydraulisk midtsete og takluke, for at sjeiken kunne heves opp over takhøyde og vinke til sine undersåtter. Men hvis man "bare" nøyer seg med standardutstyret, inkluderer dette selvsagt nødvendigheter som telefon, båndspiller, radio, air-conditioning, samt bar. Gulvmattene er av saueskinn, og setene er trukket med skinn fra Connally's i England. Bagasjerommet er også trukket med saueskinn, men mot et pristillegg er det mulig å få minktrekk. Ratt og dashboard er utstyrt i edeltre. Forøvrig må man ta til takke med den 8000 ccm. motoren fra Pontiac Grand Prix.

Hittil er det solgt ca. 250 Stutz'er, hvorav de fleste finnes i USA. Dean Martin har å sin tredje, etter å ha crashet de to tidligere. Sammy Davis jr., Elton John og Isaac Hayes har hver sin spesiellagede Blackhawk, og Elvis Presley hadde fem, som alle nå er plassert i Memphis Museum. Årsproduksjonen er 70 biler, så ventelistene kan bli lange.

STUTZ BEARCAT

Navnet STUTZ har gjennom bilismens historie hatt en nesten suggererende virkning på bilinteresserte mennesker verden over. Så har da også Stutz-merket vært forbundet med egenskaper som kraft, temperament og eleganse, mekanisk presisjon o.s.v. Og dessuten høy pris. Stutz var ikke uten grunn først og fremst en bil for den amerikanske overklassen.

Harry C. Stutz var -tross sitt tyskklingende navn- av amerikansk herkomst, selv om han av noen skribenter påstås å være tysk emigrant. Hans inntog i bilindustrien gjorde han så tidlig som i 1905, da han konstruerte den revolusjonerende "American Underslung". Det var imidlertid først i 1911 han gjorde seg bemerket i bilkretser, da han stilte opp i det aller første 500-miles racet på den nybygde Indianapolis-banen med sin Stutz-bil, bygget året før. Hans racer fikk 11. plass i det krevende racet. Selv om dette var for dårlig plassering til å ta del i de enorme pengepremiene i dette racet, fikk Stutz meget god publicity. Bare det å fullføre dette racet i konkurranse med langt overlegne vogner, var i seg selv en prestasjon. Av de 40 startende vognene, var det bare cirka halvparten som kom i mål uten noen som helst mekaniske problemer, og Stutz var en av dem.

Harry C. Stutz hadde god erfaring i bilfabrikasjon, gjennom sin tilknytning til forskjellige bil- og delefabrikanter. Han hadde alltid vært mottagelig for lærdom, og bl. arbeidet hos produsenter av forgassere, bildekk, gearkasser, samt bilfabrikker.

Han hadde også gjort en studiereise til Europa, og alle hans erfaringer hadde han benyttet fullt ut i konstruksjonen av den første raceren.

Stutz fulgte opp suksessen fra Indy-racet, og begynte med godt resultat å produsere og selge kopier av bilen. De to første årene ble motoren bygget av Wisconsin, men fra 1913 fikk man muligheten til å bygge sine egne motorer.

Modellen, som fikk betegnelsen "Bearcat", ble enormt populær. Den hadde en relativt saktegående 4-sylindret motor med to kamakslar. Den var sideventilet, med eksosventiler og innsugningsventiler på hver sin side av motorblokken; forøvrig var ventilene uvanlig store.

Den kraftige veivakselen var lagret i tre lager, som hver var 3½ tomme lange, og hadde borrede kanaler med høytrykksmøring. Ellers var motoren utstyrt med Schebler forgasser, Remy dobbelt magnettenning, mens dynamoen og starteren var Stutz' eget fabrikat. Motoren hadde det respektable sylindervolum på

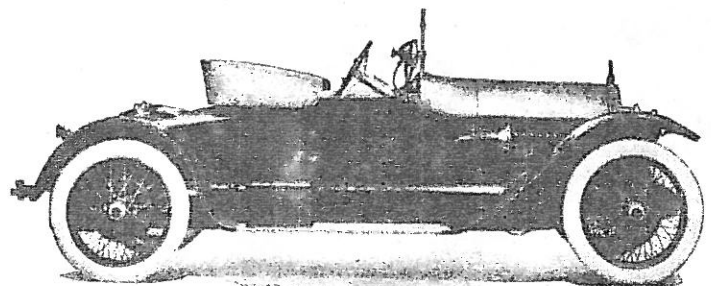


1917



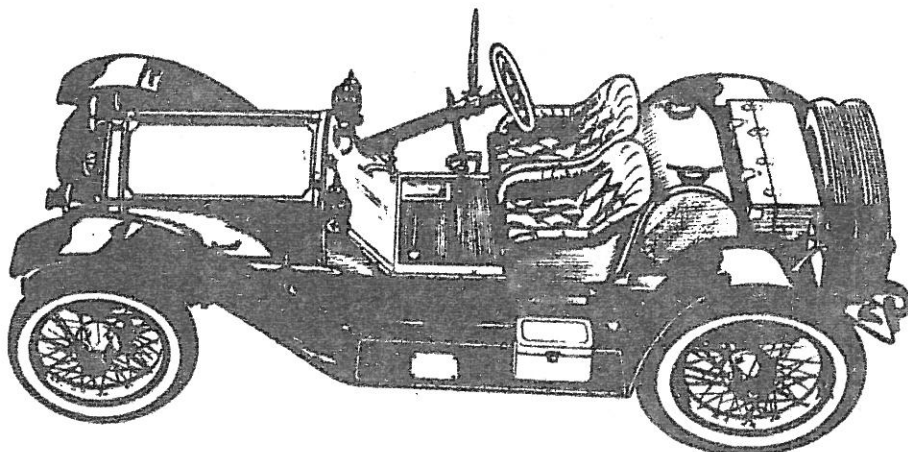
*The Car
That Typifies
an American
Ideal*

Stutz Motor Car Company
Indianapolis, Ind.



6,5 liter, med 60 hk/1500 o/min.

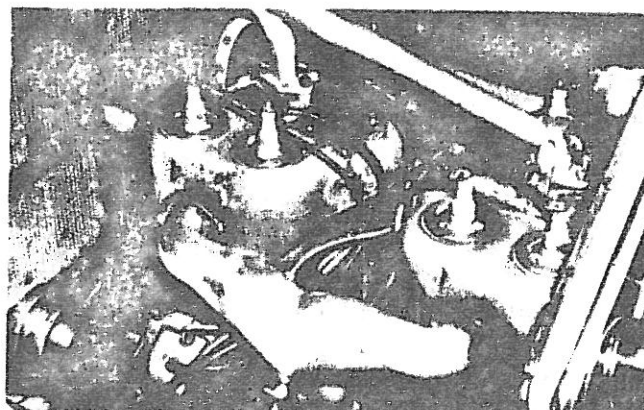
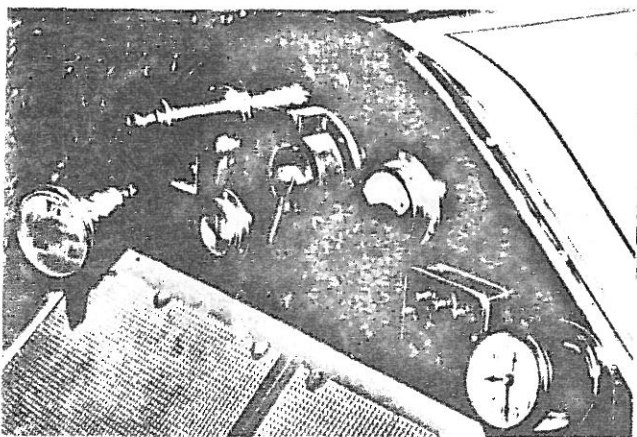
Også chassiset var konstruert på bakgrunn av de erfaringer Stutz hadde høstet gjennom årene. Det var lavt og med store hjul, noe som ga følgende fordele-
ler: 1) Lavt tyngdepunkt, 2) Rett kraftoverføring (ingen effekttap i kardang-leddene) 3) Mindre dekkslitasje. Gearkassen hadde man bygd sammen med differensialen i bakakselen, og dette gav god vektfordeling og en kompakt og stabil konstruksjon. Hjuloppheget var stabilt og med uvanlig kraftige bladfjærer.



Karosseriet var derimot konstruert ut fra prinsippet om at bare det aller nødvendigs-
te skulle finnes. Et motorpanser som mest av alt minnte om et hundehus, et instrumentbord
av nokså klumpet og primitiv karakter, to seter, en sylinderformet bensintank, skjerner,
lykter og reservehjul, -det var alt. Om kjøperen var av den typen at han ville omgi seg
med luksus, kunne han få kjøpt en koffert og en liten rund "frontrute" til å feste på
rattstammen.

Resultatet av alt dette var en bil som, ved siden av den arge konkurrenten Mercer,
skilte seg fullstendig fra tilsvarende typer laget av f.eks. Marion, National og Simplex.
Allerede det funksjonelle, kompromissløse og kraftfulle utseendet fortalte at dette ikke
var noen avkledd standardbil, men en vogn konstruert med et eneste mål for øyet: høyest
mulig prestasjon. I likhet med senere tiders sportsbiler var dens funksjon ikke å tran-
sportere, men å gi føreren en opplevelse gjennom selve kjøringen og konkurransen. Og
det var utvilsomt en opplevelse å kjøre en Bearcat, skjönt den nok ville gitt dagens
bilister en viss skrekkblandet opplevelse. Dessverre er det jo ytterst få som idag har
muligheten til å erfare hvordan en kjøretur med en slik bil vil arte seg.

Vi kan forsikre om at noen støyfri og komfortabel kjøretur ville det neppe blitt.
Motorstøyen var voldsom, og vibrasjoner fra motor og hjul forplantet seg gjennom hele
kjøretøyet. Gearet var heller kranglete å ha med å gjøre, og når man slapp clutsjpeda-
len hugg det til øyeblikkelig. Aksellerasjonen var upåklagelig, og farten likeså. Det
trakk og blåste veldig på førerplassen, og var nok temmelig ufyselig i regn og kjølig
vær. Bremsene sto ikke i forhold til bilens krefter og vekt, og var mere egnet til å
redusere farten med enn å stanse den helt. Allikevel, en opplevelse som idag bare er
forunt noen ytterst få motorhistorikere, vi andre får nøye oss med å forestille oss
hvordan en tur med en Stutz Bearcat ville artet seg.



TILBAKE TIL DAMP?

MOTOR nr. 3-1969

— Jeg kommer til å sette inn 10 millioner dollars i dette konstruksjonsarbeidet, og jeg regner med at det vil koste enda 30 millioner dollars å få i gang produksjonen!

Det er William Powell Lear som sier dette, og den konstruksjonen han snakker om er en dampmaskin for biler. Han har millioner nok, og han har tidligere vist at ideene hans er holdbare, selv om de ofte er svært så ukonvensjonelle. Mannen som skal konstruere dampmaskinen for ham heter Kenneth Wallis. Han konstruerte bl. a. den gasturbinmotoren som i 1967 kjørte fra alle konkurrentene i Indianapolis-løpet. Da bilen var 8 miles fra målet, røk gearkassen. Ellers hadde den vunnet en overlegen seier.

Ikke vanndamp, men væskedamp

William Lear har en merkelig karriere bak seg. Han har ingen utdanning, bortsett fra åtte års folkeskole, men han har konstruert innviklede og effektive elektroniske apparater, automatiske pilot'er for fly, lette radiosendere og mottagere for den amerikanske hær, navigasjonsinstrumenter og båndopptagere for biler. Han konstruerte et privatfly med toppfart ca. 1000 km i timen, og satte i gang produksjon av det. Fabrikken, med produksjonen i gang, ble solgt til et industrikonsern og Lear skal ha tjent 15 millioner dollars på den handelen. Nå har han skaffet seg en tomt i Reno på 15 000 mål, og her bygges nå den fabrikken som skal bygge Lears Vapordyne-maskiner. Det er små, lette, og særdeles kraftige dampmaskiner som han akter å selge til bilfabrikkene. (Han regner med at prisen vil ligge under 500 \$). Han er ikke særlig snakkelselig av seg, men disse opplysningene har han alt gitt om dampmaskinen:

Den vil ikke bruke vann, men væske, og denne væsken hvis sammensetning er en vel vaktet hemmelighet, fordampes langt hurtigere enn vann. Vi har tallene for det, og de normene det regnes med er thermal-enheter, nærmere bestemt britiske thermal-enheter, (BTU). Det kreves 1000 BTU for å fordampe et halvt kilo vann, mens det bare kreves 60 BTU for å fordampe et halvt kilo av Lears spesialvæske. Det betyr ikke at Lear vil få tilsvarende mer energi ut av f. eks. en liter brennstoff, men det kan bety at det store energi-tapet en ellers regner med for dampmaskinen kan reduseres i betraktelig grad. (Man regner med at et damplokomotiv bare utnytter gjennomsnittlig 8 pst. av den forbrukte energi.)

Lears Vapordyne vil bruke parafin som brennstoff, og maskinen vil utvikle 125 hk, men overført til mellomakslen på bilen betyr det i virkeligheten 250 hk, fordi dampmaskiner har dreiemoment av en annen karakter enn forbrenningsmotorens.

Kjelen har 7 brennere, og hver av dem blir tent etterhvert som det blir behov for mer energi til drift av bilen. På tomgang er det nok med å holde fyr i én brenner, og maskinen kan da holdes varm og startklar for 5 cents, 35 øre, i timen.

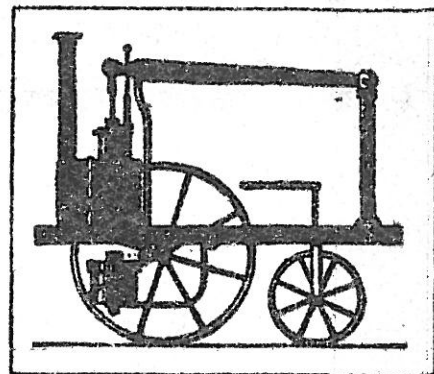
Lear vil ikke selv lage biler. — Jeg ville være idiot hvis jeg prøvde å konkurrere med Detroit på dette området, sier han. Men han kan godt tenke seg å markedsføre et mindre antall dampbiler neste år, til en pris av godt og vel 10 000 \$ pr. stk.

— Og disse bilene, sier han, — skal bli de første fullverdige dampbilene, som kan konkurrere med bensinmotor-bilene i ett og alt, siden Stanley sluttet å bygge sine «steamers».

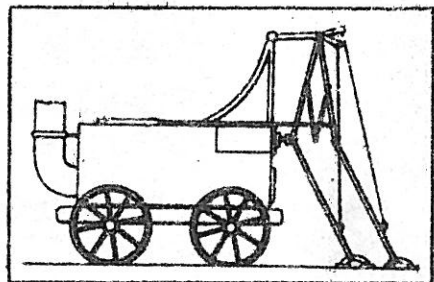
Hvorfor akkurat damp?

— Dampen fikk aldri den sjansen den fortjente, sier ekspertene som har studert konstruksjoner av dampvogner fra omkring århundreskiftet. — Hadde en mann som Serpollet fått utvikle sine ideer på et friere grunnlag, eller hadde han tenkt og handlet like amerikansk og ukonvensjonelt som Henry Ford, ville dampen ha tatt luven fra bensinen allerede i bilens barndom!

Serpollets store oppfinnelse var dampkjelen som ble kontinuerlig tilført vann. Det var en spiral-kjel, og røret var bare ¼ tomme i diameter. Vann ble tilført i den ene enden av spiralen, og i den andre enden kom det ut tørr damp med et trykk på 300 pund pr. kvadrat-tomme. Maskinen var fyrt med koks. Ved prøver viste det seg at kjelen tålte et trykk på 1500 pund pr. kvadrat-tomme, så risikoen for kjeleeksplosjon var minimal. Vannpumpen ble gitt et par slag med hånden ved starten, siden ble den drevet av motoren. Maskinen var effektiv også. Den utviklet 1 hk pr. 108 tommers «rist-flate», eller hete-flate, hvilket selv i dag kan regnes som et gunstig tall. Denne Serpollet-dampvogner førte med seg koks for 55 km's kjøring, men den måtte ta inn vann hver 20. kilometer. Samtidig med Serpollet bygget marki de Dion og franskmannen Bollée også effektive dampkjøretøyer. Men de måtte etterhvert gi tapt for forbrenningsmotoren. I verdens første billøp, Paris—Le Havre, arrangert av avisen Le Petit Journal, ble marki de Dion



James Murdochs dampvogn. Han fikk hjelp av James Watt med denne konstruksjonen som fremkom i 1765, men vognen ble ingen suksess.



nr. 2 med en av sine dampvogner, mens Serpollet tok tredjepremien. Men allerede året etter, i det berømte Paris—Bordeaux-løpet, ble den beste dampvogneren, Bollées, sist. Den brukte 90 timer på strekningen, mens førstepremiebilen brukte 49. En stor del av tiden brukte imidlertid Bollée på å fylle vann!

De bensinmotorene som konkurrerte ut de eleverte dampmaskinene var enkle i sin konstruksjon, og det ble ikke satt særlig store krav til dem, sammenlignet med dagens. Men motorene ble mer og mer innviklede etterhvert. Først måtte de utstyres med gearkasser, og disse måtte fra år til år gjøres mer og mer nøyaktig m. h. t. drev og andre komponenter. Nå forlanger bilister i mange land helautomatiske gearkasser. For mindre biler kan dette medføre en prisøkning på ca. 40 pst.

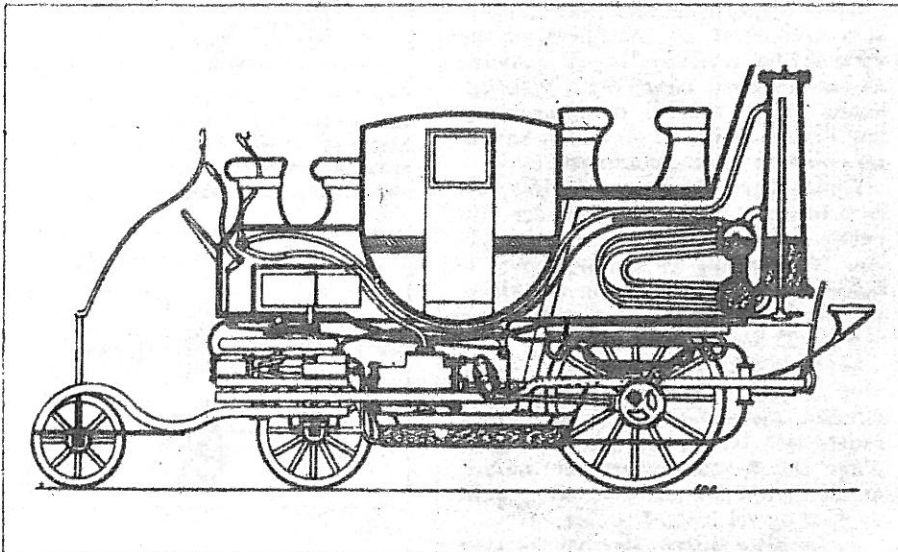
Dampmaskinene behøver ikke gearkasser i det hele tatt. Skal man ha fullt dreiemoment, ved f. eks. start i motbakke, tar man det rett ut fra kjelen, istedenfor å la det utvikle seg i sylindrene.

Et annet, tungveiende moment er nå kommet inn i billedet: luftforurensningen. Dampbiler, som kan drives med mange sorter brennstoff, fra fyringsolje til parafin, og for den saks skyld også med bensin, vil under enhver omstendighet ha renere eksosgasser, så rene at bilenes andel i ansvaret for luftforurensningene i storbyene vil bli minimal.

Full damp på arbeidet med damp!

Dette med luftforurensningen, og de økede krav til trinnløs, og mer

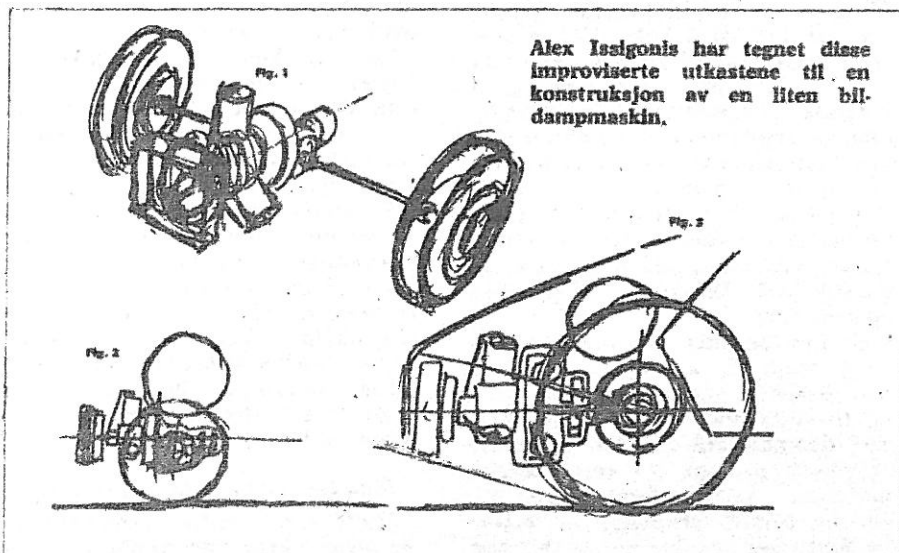
Tiden er moden for det, mener mange eksperter. Og de har logiske motiver, og vektige argumenter, for påstanden.



Sir Goldsworthy Gurney bygget mange vellykkete damp-driggenser. Denne konstruksjonen, fra 1828, var etter forholdene avansert, og vognen holdt bra fart på landeveien også. Den gikk i posttrafikk mellom London og Bath.



Kjente britter med sans for damp. Til venstre Alec Moulton som konstruerte hydrostatisk fjærlings-system for BMC-bilene, og t. h. Sir Alex Issigonis som konstruerte bilene. Alex Moulton bygget en vellykket dampbil allerede i 1936.



Alex Issigonis har tegnet disse improviserte utkastene til en konstruksjon av en liten bil-dampmaskin.

smidig, kraftoverføring, er en av grunnene til at de store bilfabrikkene har engasjert seg sterkt i forskningsarbeidet for utvikling av hensiktsmessige dampmaskiner.

Vi skal forøvrig merke oss at dampbilene ikke forsvant ut av bildet med Serpollet og Bollée. Brødrene Stanley bygget kvalitets-dampbiler fra 1897 til 1927, og en av dem satte verdensrekord i 1906, med 204,8 km i timen. Brødrene Doble bygget 42 dampbiler i luksusklassen, helt frem til 1932. De kostet rundt regnet 10 000 dollars pr. stk., og nærmeste konkurrent i retning av luksus og kjørekomfort var Rolls Royce. Men, som en kjent amerikansk motorjournalist, med det umiskjennelige skandinaviske navn Karl Ludvigsen har skrevet: Det dampbilen trengte var en Henry Ford, ikke en Henry Royce!

I 1936 begynte en amerikansk konstruktør, Calvin E. Williams å interessere seg for dampbiler. Hans to sønner har fortsatt arbeidet. (Pussig at det så ofte er brødre som samarbeider om utvikling av dampbiler, brødrene Stanley, brødrene Doble, brødrene Williams ...)

Ekspertene har funnet at brødrene Williams's 4-syl., hurtiggående dampmaskin er en av de mest avanserte konstruksjoner vi har i dag. De har også bygget dampmaskiner med sylindrene montert som på stjernemotorer, og V8-maskiner, bygget på en Ford V8-blokk. De har også bygget sine maskiner inn i en Ford 1950 og i en Mercury 1961. De kan, sier de, på kort tid levere en Chevrolet Chevelle med dampmaskin, for godt og vel 10 000 \$.

En Volkswagen 1967 med dampmaskin ble for en tid siden presentert av konstruktørene Karl A. Petersen og Richard Smith fra California. Hovedkomponenten i denne maskinen var en Mercury utenbordsmotor, 4-sylindret, totakts, og dampen ble ført inn gjennom de tidligere tennplugg-åpningene, og sluppet ut gjennom eksosportene. Denne robuste utenbordsmotoren, med lullelagre og deler dimensjonert for store påkjenninger, viste seg utmerket egnet for formålet. Smith & Petersen bruker kobber-rør i kjelesystemet, og en roterende ventil som skal ha vist seg meget effektiv. Både kjele og maskin (denne veier forøvrig bare 16 kg) får god plass i motorrommet på en VW. Maskinen kan utvikle 200 hk ved 5600 omdr./min., og levere et dreiemoment på 300 lb/foot fra stillestående. Det blir imidlertid ikke aktuelt å ta ut disse kreftene av dampmaski-

nen, som forøvrig er lettere enn den luftkjølte motoren den erstatter. Ved prototypen har konstruktørene beholdt gearkassen — skjønt dette skulle være unødvendig. Ved hastigheter opp til 72 km/t., gir dampmaskinen like god effekt som bensinmotoren, og overfører 25 hk til drivhjulene.

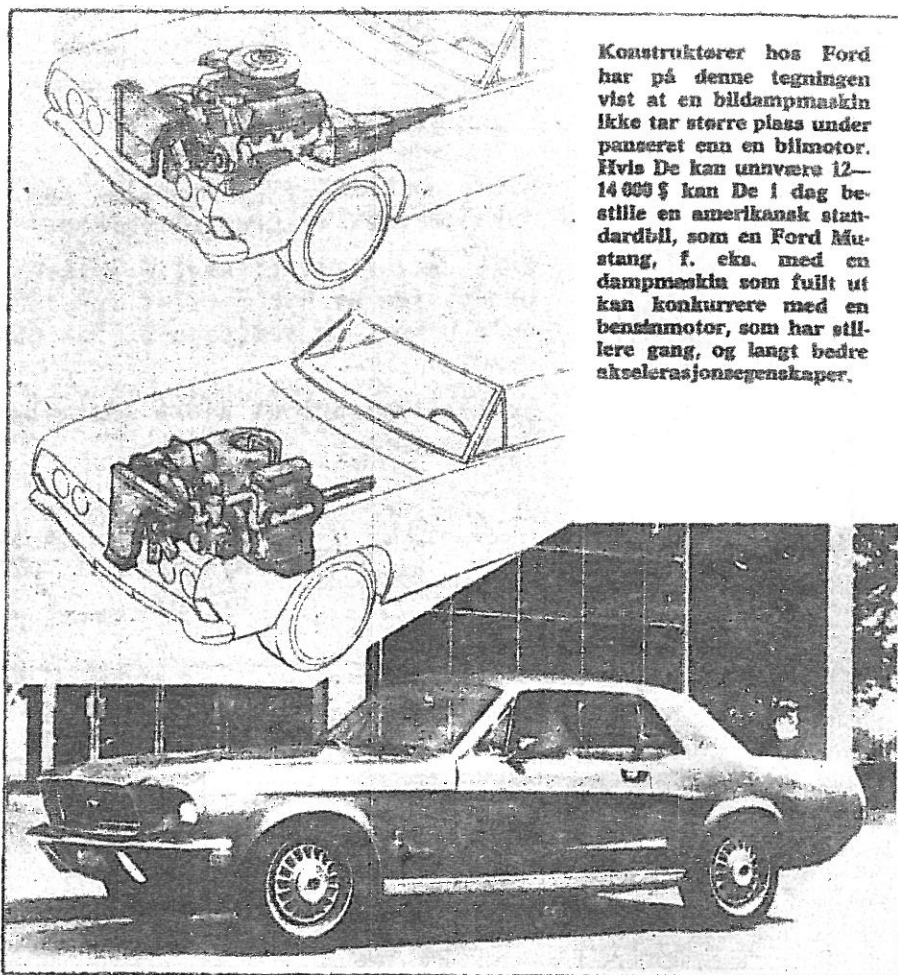
Konstruktørene regner med at dampmaskinen vil være rimeligere i drift enn bensinmotoren, men ennå står det igjen omfattende landeveisprøver før denne maskinen for alvor har vist at den holder hva den lover.

Nytenkning i dampmaskinkonstruksjoner:

Vi skal forbigående forlate de amerikanske konstruktørene og se litt på hva britene mener. Alex Moulton, som i de senere år har gjort seg bemerket ved å konstruere hydroelastic fjæringssystemet for BMC-modellene, bygget i 1936 en dampvogn av ny, og lovende konstruksjon. Konstruksjonen ble delvis adoptert av det amerikanske Paxton-selskapet som forsøkte å lansere en dampbil så sent som i begynnelsen av 50-årene. Det var tre-sylindrede maskiner, og de lovet godt, men firmaet slapp opp for kapital akkurat da de hadde funnet frem til en hensiktsmessig utforming, og dermed forsvant Paxton-bilen ut av bildet.

Alec Issigonis, Mini'enes skaper, og idag Alex Moultons gode venn og medarbeider, har også beskjeftiget seg med dampbiler. For et par år siden ga han et løselig utkast til en konstruksjon, en tre-sylindret radialmaskin, med drivakslen i bilens lengderetning, og med en kondensator plassert der hvor en bensinmotors radiator er plassert i dag, helt forrest. Han hadde forhjulsdraft i tankene, og han regnet med at bilen måtte få en vekselstrømsdynamo. Men han hadde sine betenkeligheter med hensyn til kondenseringen av dampen. Han regnet ut at skulle bilen få de kjøreegenskapene folk ville vente av den, måtte kondensatoren bygges så stor at den ville stå i misforhold til bilens proporsjoner. Han regnet ellers med at kjelen ikke behøvde bli særlig stor, og han hadde ingen engstelse m. h. t. eventuelle kjele-eksplisjoner. Her kan dagens dampmaskinkonstruktører forøvrig høste fordeler av den tekniske utvikling på andre fronter: I rørledningene i moderne air conditioning-anlegg, arbeides det med trykk på opp til 2000 psi. (pund pr. kvadrat-tomme), og dette er langt høyere enn det som kan bli aktuelt for en bil-damp-maskin. Vannmengden i kjelen vil forøvrig bli ganske minimal, idet kjelene vil få kontinuerlig vanntilførsel, og det samlede vannvolum i systemet vil ikke bli stort mer enn det doble av vannet i kjølesystemet i en bil i dag.

Men dette med vanddampens ulemper fører tanken over på den utveien andre konstruktører er blitt stående ved:



Konstruktører hos Ford har på denne tegningen vist at en bildampmaskin ikke tar større plass under panseret enn en bilmotor. Hvis De kan unnvære 12-14 000 \$ kan De i dag bestille en amerikansk standardbil, som en Ford Mustang, f. eks. med en dampmaskin som fullt ut kan konkurrere med en bensinmotor, som har stillere gang, og langt bedre akselerasjonsegenskaper.

Freon-væske/gass

Freon-gassen brukes bl. a. i frysemaskiner, og væsken skulle egne seg fortrinnsvis for bildampmaskiner. Den har imidlertid sine ulemper, bl. a. må man regne med eksplosjonsfare. Den har imidlertid den fordel at dampen har smørende egenskaper, hvilket igjen løser et av hovedproblemene ved bildampmaskinene. Smith & Petersen mener å ha løst problemet ved å tilsette en smøre-substans til vannet i det lukkede fordampnings-systemet, og denne skulle kunne klare smøringen under de særdeles høye temperaturene en må regne med.

Sensasjoner underveis?

Flere amerikanske firmaer fremstiller i dag transportable dampmaskiner for bl. a. elektriske generatorer til militært bruk. En av disse maskinene, hovedsakelig bygget av aluminium, veier bare 20 kg. Maskinen er en V-4, med 17 kubikktommers sylindervolum. Et annet firma, Thermo Electron Co lager en tilsvarende, tre-sylindret maskin, og til denne brukes også en væske. (Typen hemmeligholdes, muligens p.g.a. at også disse maskinene er bygget for militært bruk.) Men dette firmaet har kommet med andre, oppsiktsvekkende konstruksjoner innenfor dette området. Tidligere i år ble det innvilget patent for en liten damp-pumpe, med en radioaktiv isotop som energi-kilde, og denne pumpen skal kunne erstatte det menneskelige hjerte!

Omtrent samtidig inngikk firmaet om utvikling av en hensiktsmessig bildampmaskin. Ford skal satse inntil i million dollars på dette prosjektet.

De «store» er med

Både Ford og GM har på andre måter også engasjert seg i utviklingen av dampmaskiner for biler. Fords forsknings-sjef Herbert Misch, har uttalt seg meget rosende om Smith & Petersens dampdrevne Volkswagen, og han har offentlig uttalt at hvis konsernet vil gå mer aktivt inn for dampmaskinene vil forskningen bringe lovende resultater.

Et tydelig tegn på hva som er i gjære er at «den grå eminense» innen USA's finansverden, dollarmillionæren Howard Hughes, har sendt sine agenter rundt for å kontakte firmaer som driver forsøk med bildampmaskiner. Og, som en amerikansk journalist uttalte i denne forbindelse: Hughes har første gang til gode å tape penger på sine prosjekter.

Og vi har også grunn til å tro at William Lear, som for tiden monterer maskiner og utstyr i fabrikkbygningene i Reno for produksjon av sin Vapordyne-maskin, er fullt klar over hva han driver med. Hårdkokte forretningsfolk som han kaster ikke bort millioner av dollars på fikse idéer.

BUICK-EIERE, SE HER.....!

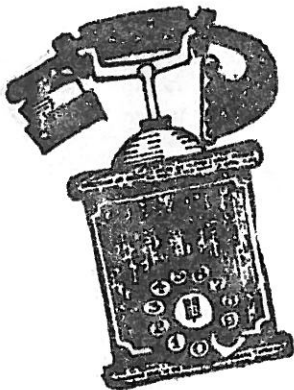


Eiere av BUICK 1937-modeller kan nå rekvirere fabrikknye reproduksjoner av originale hjulkapsler. Pris \$.40,- + frakt.

Hvis det er tilstrekkelig interesse, vil det også bli igangsatt produksjon av hjulkapsler for 1939-40 modeller. Man må da meddele behov, og vedlegge \$. 5,- SNAREST, for å komme i betraktning.

Bestilling vedlagt sjekk (betalbar i USA) på det aktuelle beløp sendes-:

B I L L H I R S C H,
396 Littleton Avenue,
Newark, N.J. 07103,
U.S.A.



03



8-sifret telefonnummer til Drammen!

De som ringer til Drammen, Lier og Nedre Eiker fra 02-området (unntatt Svelvik, Hurum, Øvre Eiker, Modum og Sigdal) må heretter slå 03 foran abonnentens vanlige 6-sifrede telefonnummer.

Nummerendringen, som ikke medfører takstendringer, er oppført i telefonkatalogen.

TELEVERKET

ANNONSER

KJØPES:

Deler til MORRIS M8 1934/35, og deler til NASH Metropolitan 1954-58. Alt av interesse!

Ole-Petter Jacobsen,
Ing. Hoels vei 8,
1346 GJETTUM. tlf. (02) 54 21 39.

KJØPES:

Er interessert i kjøp av gamle kameraer og annet "historisk" fotoutstyr (også defekte ting), samt en riktig gammel skrivemaskin.

Öivind Langeland,
postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

JEG VIL SELGE:

VOLKSWAGEN varevogn 1968-mod. med bensinapp. Nye kanaler. Godkjent biltilsynet okt. -77.

JEG VIL KJØPE:

Hjul til Whippet Six 1929-mod., - 19". Frontruteramme, kalesjestativ, hjulkapsler til samme.

Til Minerva 6-syl. 1923-mod.: Hjul med jerneiker, vulst 895x135, magnet/dynamo av typen Scintilla.

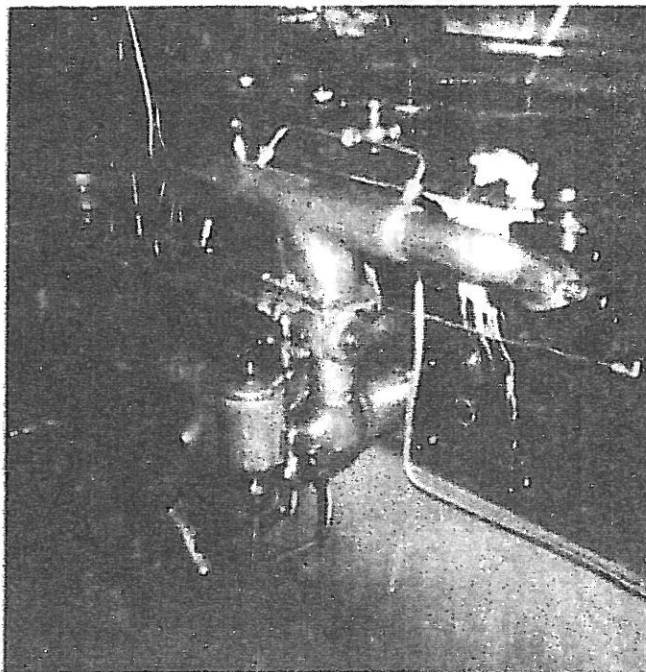
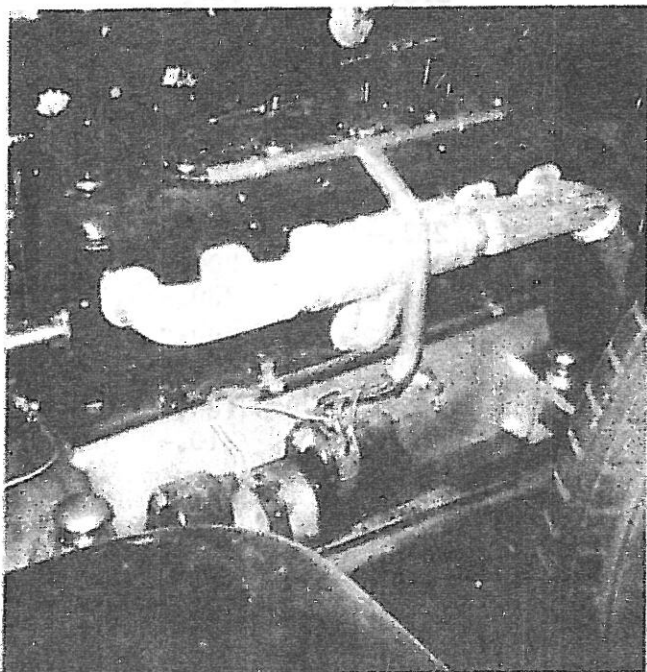
Öyvind Gladhus,
3550 G O L.

tlf. 067 - 76 100, linje 323 (8-16)

ANNONSER

KJØPES:

Til MINERVA type AC - 30 hp. 1923-mod.:
Original Scintilla dynamo/magnet 110 watt/6 syl. (bildet nedenfor tilv.) og original
Sthenos Minerva forgasser m/manifold (bildet nedenfor tilhøyre).



Til samme bil søkes videre 2 stk. jernekehjul med sentermutter, dim. 895x135 vulst-type. Kjølevifte med festebrakett. Ratt av bakelitt.
Dette er nå det eneste jeg mangler av større komponenter til bilen. Jeg ønsker å komme i forbindelse med folk som har-, har hatt- eller vet om Minerva deler.

Öyvind Gladhus, 3550 G O L.
tel. 067- 76 100 linje 323 (kl. 8 - 16).

TILSALGS:

Overveier salg av 1971-mod. Vauxhall Viva Estate, 1159 cc motor, km.st. 42 000 km. Selges rimelig.

KJØPES:

Venstre blinklysglass (bak) til Ford Zephyr eller Zodiac 1957, evt. også automatgearkasse (Borg Warner) til samme. Tips om deler, karosseri og maskineri ønskes. Skivebrems og servo til 61-62 Zephyr også, hvis de kan tilpasses 57-modellen.

Stig Rusten,
Gamle Ringeriksvei 64,
1340 BEKKESTUA. tlf. (o2) 12 04 80.

Støtfangere (bak), baklykt, utvendig dørhåndtak, innvendig dørhåndtak (bak) kjøpes til åpen 1928-modell BUICK.

Gunnar Kristiansen,
Åsen, 3050 MJØNDALEN.
tlf. arb. (03) 83 31 40.

SØKES:

Speedometer til DKW eller IFA/MZ. Hvit skive som går til 180 km/t (VDO).

Kai Martinsen,
Batteriveien 18,
3022 SOLBERGELVA.

KJØPES:

1 stk. 20" felg m/seks faste "øyer" (skruehull). Felgen kan gjerne være rustet i stykker bare skruefestene finnes, slik at de kan sveises på en annen felg. 2-delt bakre støtfanger til stor amerikener midt i 20-årene søkes også.

Finn Torgersen,
Riksveien, 3020 KROKSTADELVA.
tlf. (03) 82 62 40 (8 - 16)

(flere annonser på de flg. sider)

DEKK

PERSONBIL-DEKK:

	Veiledende:	Vår pris:
155 SR 12	226,-	160,-
135 SR 13	171,-	120,-
145 SR 13	215,-	151,-
155 SR 13	237,-	170,-
165 SR 13	268,-	188,-
175 SR 13	305,-	215,-
165/70 SR 13	205,-	175,-
175/70 SR 13	282,-	198,-
185/70 SR 13	300,-	210,-
155 SR 14	252,-	178,-
165 SR 14	285,-	200,-
175 SR 14	326,-	230,-
185 SR 14	364,-	255,-
185/70 SR 14	325,-	228,-
155 SR 15	268,-	188,-
165 SR 15	300,-	210,-

LASTEBIL- og BUSS-DEKK:

10.00 x 20	16 lag	1570,-	1100,-
11.00 x 20	16 lag	1850,-	1300,-

OLJE (kanner á 19 ltr.)

C 3	15W/40	Multigrade for turboladede dieselmotorer,	kr. 7,55/ltr.
M	20W/40	Multigrade helårsolje	kr. 6,90/ltr.
M	10W, 20W, 30W, 40W, 50W		kr. 6,75/ltr.

DIVERSE

Håndrensekrem, 1 kg. boks	kr. 9,20 pr. kg.
Lastestrammere	kr.290,-

Arbeidshansker - Oljefilter - Luftfilter - Plugger - Stifter -
Kabler - Kabelsko - Brytere - Bryterpaneler - Termostater -
Halogeninnsatser - Ekstralyt.

NB. Vi gir 20 % rabatt på nye BATTERIER.

20 % merverdiavgift kommer i tillegg til de oppførte priser.

BILUTSTYR DRAMMEN A S

(INNEH.: TORE ØDEGAARD - EIRIK KRISTOFFERSEN)

Iver Holters gate 45, Rundtom

3 0 0 0 D R A M M E N

Tlf. (03) 81 99 92

ANNONSER

SKAL VI BYTTE ?

Jeg har et T-Ford karosseri, 5 seter åpen, og ønsker meg en 2 seter A-Ford. Har også andre deler til salgs eller bytte i A-Ford deler. Jeg har:-

NASH 6 syl. 4 dørs lukket ca. 1930: motor (dobbelt tenning, 12 plugger), gearkasse, støtdempere, starter, dynamo, forskjermer og div.

CHEVROLET 6 cyl 4 dørs lukket ca. 1930: karosserideler, ramme, støtfanger, clutchhus, felger 18".

WHIPPET åpen før 1930: frontrute m/ramme, 2 fordører, 1 v. bakdør, 2 midtstykker mellom dører, panser, ramme, for- og bakaksel med hjul.

DODGE 6 cyl. 4 dørs lukket ca. 1930: 4 støtdempere, støtfanger foran og bak, reservehjulholder, felgringer og div.

T-FORD: 2 motorer med gear, forfjær, bakfjær, mellomaksel m/hylse, differensialhus, rattstamme m/veksel, forstilling, bakstilling, hovedlamper.

Har også en A-Ford varebil 1930 til salgs.

Jörg Solberg,
Høyjord, 3120 ANDEBU.
tlf. Høyjord, (033) - 17 110, linje 140.

K J Ö P E S :

Amerika-koffert, barnevogn fra ca. 1920-30, ski-pulk.

Jan Sandholt,
Langrand 27, 3020 KROKSTADELVA.
tlf. (03) 82 62 58.

TIL SALGS:

1957 MERCEDES 219 m/220 S motor. Toppakning må byttes, ellers i god kjørbar stand. 2 restaurerte forskjermer samt noen få smådeler medfølger. Høyeste bud.

Peder Danielsen d.y.,
boks 72, Kringlavn. 6,
3051 MJØNDALEN. tlf. (03) 82 66 51.

SELGES:

2 bra dekker 5.50 x 20".

KJÖPES:

Baklampe for CHEVROLET 1929, samt bakruteramme for kalesjen. Ønsker også pyntedekselet som dekker hullet til sveiva.

Egil Gunnarsrud,
Bueveien 6, 3000 DRAMMEN.
tlf. (03) 82 13 19.

K J Ö P E S :

Deler til Chevrolet '38 Master de Luxe: 2 stk. baklys (komplett), Koffertlokk-lås med overføringer, 1 stk. vinduspussermotor (eventuelt overføringer) vacuum, grill, 1 stk. støtfanger, 1 stk. frontlyktglass med ring.

Ole Jonny Johansen,
Kastanjevn. 56, 3000 DRAMMEN.

TIL SALGS:

TERROT 500 cc. deler: motor m/gearkasse, styre, sal, bakskjerm, tank, oljetank, verktøykasse.

DKW 500 cc 1937: hel sykkel m/papirer, (mangler forlykt).

A-FORD 1929: forstilling, bakaksler, tank, delemotor, ratt m/snekke, dynamoer, startere, vannpumper.

B-FORD motor 4-cyl. (god), gearbox, bakaksel. BOSCH ZV4 (4-syl) magnet ca. 1920 i messingfot.

KJÖPES:

Deler til Harley-Davidson 1000 cc 1917-29: Lykter, el- og gass, skjerm, ramme, forgaffel, magnet, coil, fordeler, motorhorn, sal, 28x3 felger 40 hull, 2 st. 1000 cc sylindere ca. 1920, tanker.

THOR 1000 cc 1916: Hjul, gearkasse, sal, fremre kjedekasse, magnet 50°, gasslyststyr.

Birger Kirkedelen,
3572 LEVELD. Tlf. Å1 42 49.

K J Ö P E S :

Til Zündapp mc. K800 1937-mod.: Speedometer, Bremsearm.

Til Peugeot 404 1971: Instrumentbord, h. + v. baklampeglass, v.lyktering front, 2 utvendige speil + 1 innvendig.

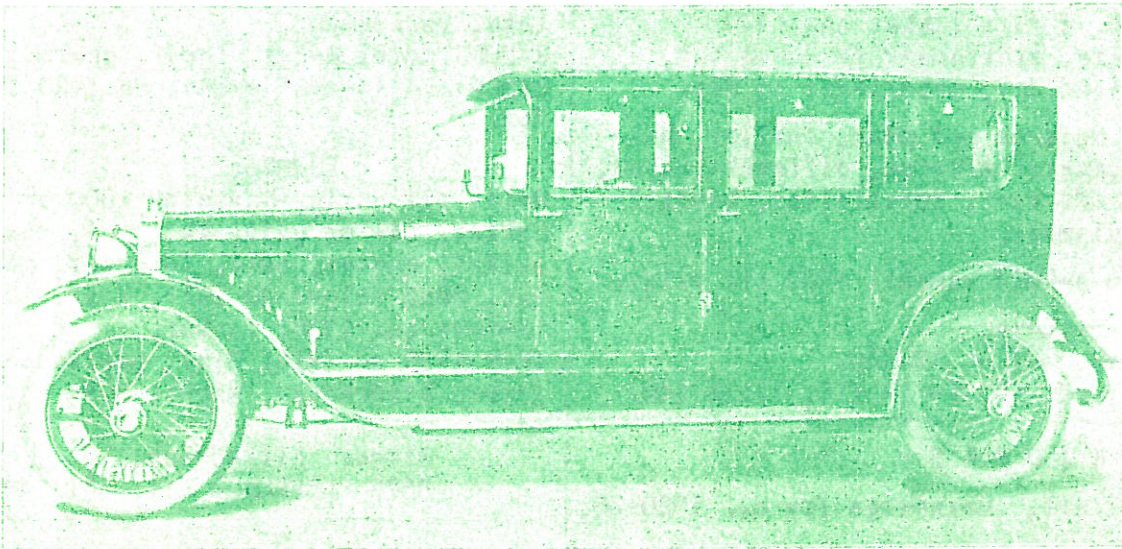
Gunnolf Larsen,
Evjegt. 3, 3050 MJØNDALEN.

KJÖPES:

Bensinpumpe-membran til min 1932 BUICK serie 60 ønskes. Eventuelt kjøpes hele bensinpumpen om den virker. Kan noen hjelpe meg med tips hvordan jeg skal få kjøpt eller laget en ny membran? Jeg er takknemlig for alle råd og tips.

Tore Ödegaard,
boks 1272, 3101 TÖNSBERG.
tlf. (033) - 24 354 kl. 9.00-15.00,
etter kl. 16.00: (033) - 63 563.

DELAGE



Chassis:

6 Cyl. 2 Karburatorer

Type: long

Carrosseri:

conduite interieure

7 Personer

Paa Lager hos:

K. W. CHRISTENSEN

:: AUTOMOBILLAGERET ::

ØSTERBROGADE 7 C .: TELEFON 3663 .: KØBENHAVN Ø.