

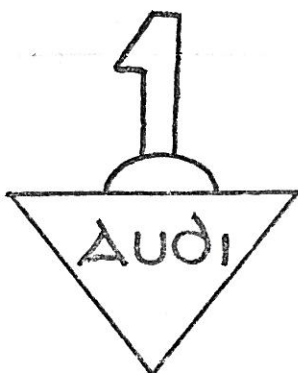
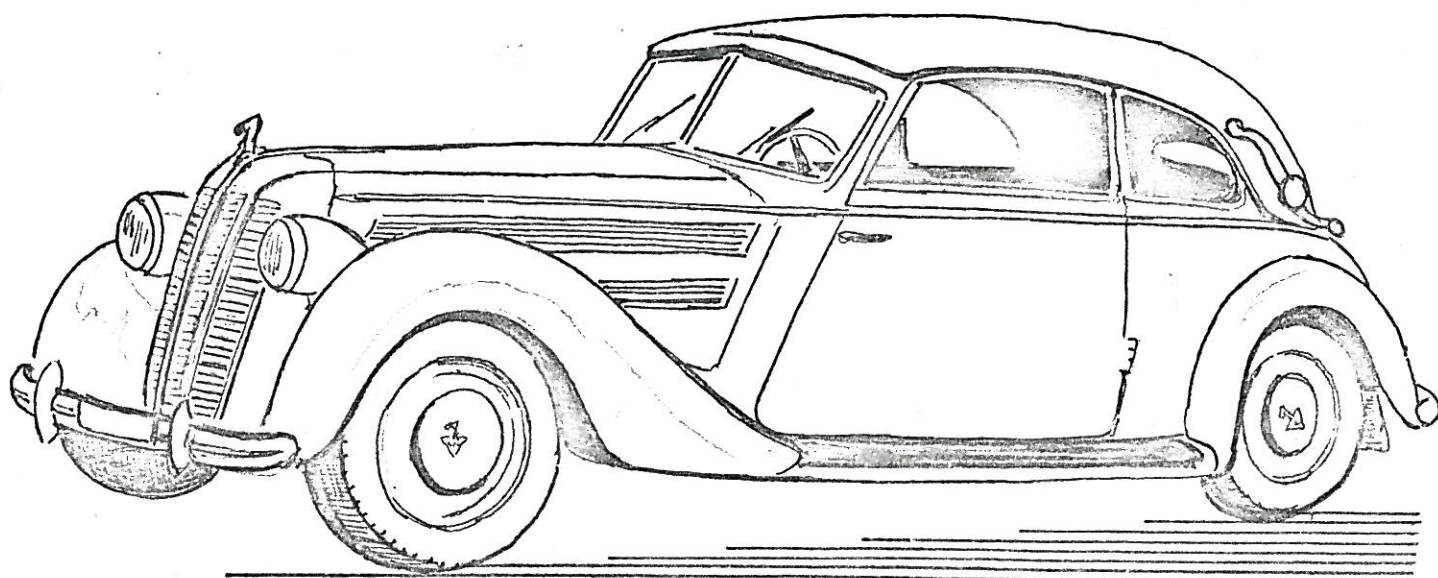
GAMMELBIL-

no. 3/1973 - 2. årg.

posten

- ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER -

PÅSKENUMMERET





REDAKSJONELT.

"Gammelbil-Posten" lyster til å nyte en popularitet blandt medlemmene som langt overstiger de forventninger vi hadde til vårt organ. At vi hittil ikke har fått noen klager beviser naturligvis ikke at bladet er uklanderlig, -det kan jo også skyldes at våre lesere er for beskjedne til å klage! Vi er imidlertid åpne såvel for slag som klapp, og tar gjerne imot forslag til forandringer og forbedringer. Så spiss blyantene.....!

Annonsene kunne forresten gjerne vært atskillig flere. Vi nekter å tro at det er så få som har noe de vil kjøpe, selge eller bytte bort! Husk at det ikke nødvendigvis må dreie seg om gammelbil-hobbyen;-andre annonser er også velkomne i spalten.

Det gis forøvrig anledning for medlemmene til å få utløp for eventuell skrivekløpe gjennom "Gammelbil-Posten". Redaksjonen ser gjerne at medlemmene i tur og orden forteller litt om hva de måtte ha "på stallen" av gammelbiler og -sykler. For å sette det hele igang, har red. i dette nummeret "åpnet ballet"

ved å fortelle om sine biler, og håper at de andre slutter opp om oppfordringen etterhvert. Send også gjerne med bilder som kan illustrere historien, -vi skal prøve å yte dem rettferdighet i den utstrekning vi er istand til å gjengi bilder.

For å avlaste "trykkeriet" har vi anskaffet en gammel manuell stensilmaskin til den enorme sum av 50 kroner + ny duk til 90. Etter en liten oppsjekking viste maskinen seg å være brukbar til vårt formål, og allerede i dette nummeret vil man finne eksempler på hva maskinen (og den som betjener den) duger til. Når vi etterhvert må kjøpe inn stensiler, papir og trykksverte, er det fare for at "Gammelbil-Posten" vil trenge støtte fra klubbkassa;-det er nemlig grenser for hva en slunken redaktør-pung kan make! Uten å ha lovet noe, kan det nå være en mulighet for å utvide "Gammelbil-Posten's" sidetall, men vi må fortsatt regne med å innhente hjelp fra "trykkeriet", da stensilmaskinen dessverre ikke klarer å gjengi bilder.

Siden det lakker mot påskehelga, blir dette nummeret å betrakte som vårt påskenummer. Vi vil derfor, før vi glemmer det, ønske alle en riktig GOD PÅSKE!, enten den nå skal tilbringes på fjellet eller i garasjen....

Etterhvert som det våres og gammelbilene triller ut av garasjene, bør de også brukes. En måte å anvende gammelbilene på, kan f.eks. være et velferdsarrangement med å kjøre gamle og/eller handicappede på en rundtur i omegnen. Skulle vi ikke vie én eller et par solfylte sommerdager til et slikt formål..? Foruten å glede dem som får bli med på turen, vil dette også kunne gi gammelbilhobbyen (og GAMMELBILKLUBBEN) verdifull PR og goodwill!

Ø.L.

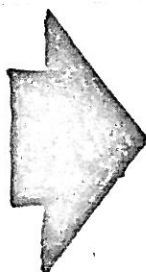
ØKONOMISK RAPPORT

Det ble penger tilovers også etter siste møte, kan kasserer Tore Ødegaard fortelle. Slik står regnskapet i øyeblikket:

Kassabeholdning 28/2-72.....	kr. 429,75
overskudd, "kveldspleisen" 7/3.....	kr. 20,-
overskudd, utlodningen 7/3.....	kr. 138,-
	<u>kr. 587,75</u>

FORSIDEBILDET

denne gang viser en AUDI cabriolet 1939-mod. med "Gläser"-karoseri; -nøyaktig samme type bil som Øivind Langeland eier. Om denne og J.L.s øvrige biler henviser vi til nærmere omtale lenger inne i avisen.



ODDLEIF KVÅLSETH

Myrabakken

3022 SOLBERGELVEN

Alt i muring; Peiser og Naturstein



BREV

til "Gammelbil-Posten" kan sendes under følgende adresse:

Postbox 1031,
3001 DRAMMEN.

FRA EN REISE I ØSTERLED.....

Fredag 2. mars dro Gunnar Kristiansen, Bjarne Holmen, Gunnar's unge nevø Børre og undertegnede fra Drammen med kurs for Hagfors i Sverige. Gunnars nye MAZDA 616 hadde bare gått fattige 50 mil, så vi regnet med at den skulle greie turen, og den viste seg da også som en habil milsluker; -klokka var ikke mer enn 9.30 på morgonen da vi satt ved frokostbordet på DOMUS' kafeteria i Hagfors og nøt våre smørgåsar. En telefon til herr Jan Gunnarsson (mannen som representerte m i t t ærend på denne siden av Kjølen) skaffes oss personlig kontakt iløpet av XXX kvarter, og Gunnarsson viste seg å være en både ung og sympatisk fyr som hadde litt av hvert stuert inn i uthuset. "Litt av hvert" vil si en Ford A Tudor 1930, -en 3-hjuls amerikansk el-bil, -en 1930-mod. Harley Davidson m-s med sidovogn (og original lakk), -en førkrigs DKW m-s, -et par hønngamle båtmotorer, en radiator til 1925 AJAX (et Nash-produkt), -foruten en nedplukket Hudson fra 1920, som er den bilen Gunnarsson restaurerer for tiden. Han er "plåtslagar" av fag, var karosseriarbeidet nettopp noe for ham, noe som forresten også ble bevist i det motorpanseret han selv hadde laget til bilen, -fabrikken i USA har neppe gjort det bedre! De enorme GOOD-YEAR-dekkene som Gunnarsson hadde kjøpt fra Statene lå klar til bruk, men prisen (1100 svenske kroner pr. stk.) var øgnet til å skremme motet fra rikere karer enn Gunnarsson. Han hadde forøvrig også en 1930-mod. Hudson og en Erskine 1928 som begge skulle selges, men da de sto lagret et annet sted ble det ikke tid til å se dem. Det jeg imidlertid så med en gang jeg kom inn i skuret, var en radiator med kappe og lokk til en HUP-XXXX MOBILE "Century Eight" 1929, og det var da også denne jeg var kommet for å hente. Det drøyde da heller ikke lenge før den var min, og med denne kostelige last i bagasjerommet tok vi farvel med Jan Gunnarsson og Hagfors, og tok fatt på de 8-9 milene ned til Karlstad.

Ankommet denne värmlandske hovedstad ble det en rask shoppingrunde med Holmen som los, før vi pr. telefon søkte audiens hos Eric Løfberg, -primus motor i SVENSKA VETERANBILKLUBBEN samt redaktør og alt mulig annet fra springpojke til ansvarlig utgiver av AUTOVETERANEN og AUTOPIONJÄREN, -klubbens tidsskrifter. Han sto oppover ørene i arbeide, men tok seg allikevel tid til å bli med den drøye milen utenfor Karlstad for å vise oss sitt enorme og stappende fulle magasin som inneholdt nær sagt alt hva en gammelbilentusiast måtte ønske seg av deler. Jeg finner ikke noe mer dekkende ord enn enormt, og tror neppe det finnes noe tilsvarende noe annet sted på kloden. Mens vi herhjemme pent må finne oss i å regne toppakninger i antall enheter, regnet Løfberg for eksempel sitt lagor av allehånde pakninger i kubikkmeter...! NYE var de også! Hva magasinet rommet av deler ellers er umulig å fortelle; -Løfberg vet det vel knapt nok selv. Men innimellom de digre haugene av bildeler så vi også noen hele biler, som f.eks. en 1915-mod. MAGIRUS brannbil med 28 meters stige, -en ualmkelig velstelt og kjempestor PACKARD 1937 (som forresten Løfberg skal kjøre til Bergen med i pinson, da det er Packard-treff hos Ola J. Borge). Ellers hadde han ennå en brannbil, en CHRYSLER 1935, som var ombygget fra personbil og visstnok kom fra Danmark. Endelig en 1910 PRIAMUS (som skal selges!) samt en rekke av delene til hans digre CADILLAC 1917. Løfberg fortalte at han har ennå et magasin, hvor det vesentlig er lagret hele biler, men tiden tillot ikke å se det. Vi fikk imidlertid "carto blanche" for nærmere inspeksjon til sommeren.

Tilbake i Karlstad kikket vi innom en hr. Johannsson, som forresten driver med billakkering, og hadde en A-Ford 1930 Fordor Sedan, og en B-Ford cabriolet 1932, -begge restaurerte. Dessuten en 1933 Chevrolet coupe, som var under restaurering. Vi merket oss at hans verksted (UGNSLACKERINGAR) var spesialister på å lakkere dashboard, vindussammer etc. slik at det ligner treverk, -maken til nydelig arbeide er det sjelden å se!

Dermed var det dags for å ta avskjed med Karlstad, og med ytterligere noen deler i bagasjerommet, kunne Gunnars røde MAZDA XXXXX atter glefse kilometer med næsa pekende hjemover.

. (XXXX = trykkfeil!)

Ø.L.

OG SÅ HAR DET VÆRT MØTE IGJEN.....

Det ser ut til at oppslutningen til våre gammelbilmøter er av varig karakter. På vårt 6. møte - onsdag 7. mars - hadde 37 mann funnet veien til møtelokalet på Åskollen, det samme antall som forrige gang. Siden vår møteleder Mads Jostad denne gang var forhindret fra å være tilstede, hadde Øivind Vikør overtatt oppgaven, som han (assistert av mascoten "Ninette") mestret upåklagelig. Også på dette møtet var det møtt fram endel nye entusiaster, og vi noterte følgende navn på blokken -:

DAHL, Geir, Drammen
 GRAN-HENRIKSEN, PER, Lierbyen
 HOLM, FRODE, Tronstad
 INGEBRETSSEN, SVEIN, Sandefjord
 LIED, SVERRE, Lierbyen
 LYBECK, SIGURD, Konnerud/Oslo

Etter den tradisjonelle åpningen med kaffe og "biteti", var det dags for litt film. Tore Woldstad hadde tatt med fremviser, og vi fikk se hans fargefilm som bl.a. inneholdt glimt fra NKK's jubileumsløp -72; fra et veteranbilløp i Karlstad, og fra reklamearrangementet "Kroneløpet" i Oslo høsten -72.

Finn Torgersen hadde også "Medbragt" i veska; -en film hvor han viste noen "Mat-his"-scener, samt opptak fra Aalholm Automobilmuseum i Danmark. Tilslutt fikk vi se reprise på Gunnar Kristiansens fargefilm, med innslag fra veteranbilløpet i forbindelse med "Vestfoldutstillingen" ifjor. Fine og interessante filmer alle sammen, men hvor ble det av kommentarene til det vi fikk se....?

"Gammelbil-Posten" sviktet ikke denne gangen heller, selv om "svæta" knapt nok var tørr, idet den kom fra "trykkeriet" umiddelbart før møtet begynte. Dette nummeret hadde som bilag et skjema for utfylling, med sikte på et fremtidig (og strengt internt!) medlems- og vognregister.

Loddsalget til aftenutlodningen gikk strykende ved bordene, og utfallet av trekningen ble som følger -:

1 lakkpensel,	vunnet på lodd nr. R-68 av Marti Giljamse
1 pennhammer,	-----"----- R- 9 av Arthur Moe
1 sett gjengetapper,	-----"----- R-36 av Øivind Langeland
1 fl. "after shave"	-----"----- B-90 av Svein Ingebretsen

Kveldsspleisen, eller om man vil "Kaffekollekten", som skal dekke husleie, kaffe og kakor, ble avrundet til en femmer.

Tilslutt ble det forelagt to utkast til klubbmerke som det var tenkt å holde avstemning over (eventuelt å forkaste begge). Selv om det nok lot til at det ene merket ble foretrukket, fant man at det vil være riktig å ta opp igjen dette ved neste møte den 4. april, da flere av medlemmene hadde brutt opp da merkene ble presentert.

ref.

.....

LITT OM TRANSPORT AV GAMMELBILER.

De såkalte "dolly-transporter" kan ofte se noe tvilsomme ut, og muligens var det dette som fikk Arild Karlsen til å interpellere bilsakkyndig Reidar Johansen, - (Vegdirektoratets ambulerende trailerkontrollør og alle lastebilsjåførers "onde drøm") - om lovligheten av å transportere biler på "dolly" (slepekjerre). Det lot til at bestemmelsene var noe uklare, og Johansen valgte å anse dollyen som en avansert form for slepestativ, der bilen som blir trukket følger trekkvognen etter omtrent samme prinsipp som en 4-hjuls tilhenger.

Et dolly-slep forutsettes imidlertid å skulle skje med all mulig varsomhet og hensyn til "den øvrige ferdsel", og maksimalhastigheten skal ikke overstige 30 km/t. Slepstativet må videre utstyres med de nødvendige lys (baklys, stopplys, rettingslys) anbragt bak på den bilen som slepes, og tilkoblet trekkvognens tilhengerkontakt. (Red. vil tilføye at transporten allikevel (OVER TIL NESTE SIDE)

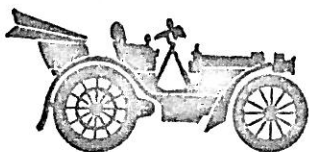
(FORTS. FRA FOREGÅENDE SIDE)

synes noe tvilsom idet den bilen som slepes som oftest overstiger 50 % av trekkvognens vekt, og da som kjent skal være utstyrt med bremses! Kjøring med tom "dolly" er imidlertid klart ulovlig, hevder Johansen, idet den da ikke er å betrakte som slepevang, men blir kategorisert som tilhenger, og da skal være registrert.

Ved kjøring av bil med prøveskilter finnes det ingen unnskyldning dersom bilen er i dårlig teknisk stand. Loven forlanger at bilen er i forskriftsmessig stand, OGSÅ når det benyttes prøveskilter!

Tauing av bil kan nå skje uten bruk av prøveskilter. Ved eventuelle skader forårsaket av bilen som slepes, dekkes disse av trekkvognens forsikring. Det forlanges imidlertid at slepetauet er forsvarlig merket med et hvitt tøyestykke el. l. midt på tauet. Videre bør bilen som slepes ha et visst minimum av teknisk standard med hensyn til bremses, styring og lys, og det forlanges også at den person som styrer bilen som slepes, skal ha gyldig førerkort.

-----oooo0000oooo-----

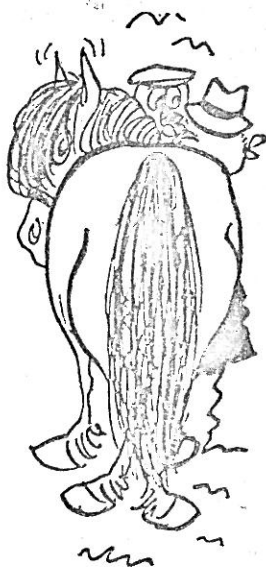


SVENSKA VETERANBILKLUBBEN

Riksomfattande förening av automobilhistoriker

BOX 485 • 651 08 KARLSTAD • SWEDEN • TELEFON 054/18 15 10, 11 26 27

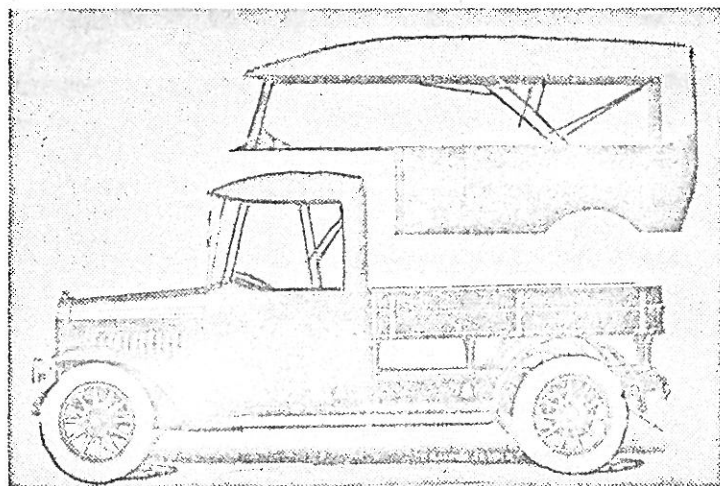
Blandt de utallige veteranbilklubbene som finnes i Sverige, rangerer SVENSKA VETERANBILKLUBBEN i Karlstad som landets desidert største. Den riksomfattende klubben ble stiftet i 1959, og teller idag drøyt 2700 medlemmer; -et medlemstall som forresten øker med ca. 400 i året. Leder av S.V.B.K. er "overskuddsmennesket" som er i aktivitet 25 timer i døgnet, ERIC LÖFBERG. Foruten å bestyre klubben, samt å utgi det fyldige klubbtidsskriftet "AUTOVETERANEN" og annonsebladet "AUTOPIONJÄREN"; har han også et enormt lager av gammelbildeleer å ta hånd om, foruten at han stadig er på reisefot både i inn og utland. S.V.B.K. er også åpen for norske medlemmer, og et stort antall nordmenn er allerede tilsluttet klubben. Kontingenten er sv.kr. 55,- pr. år, og ved å skrive til klubben kan man søke om opptagelse, samt prøveeksemplarer av tidsskriftene.



— Hästen har egentligen mycket bättre förstånd än människor. Tänk på att i bilismens barndom, när människorna bara log åt bilen, hade hästarna vett att vara rädda för den.

(Salon Gahlin.)

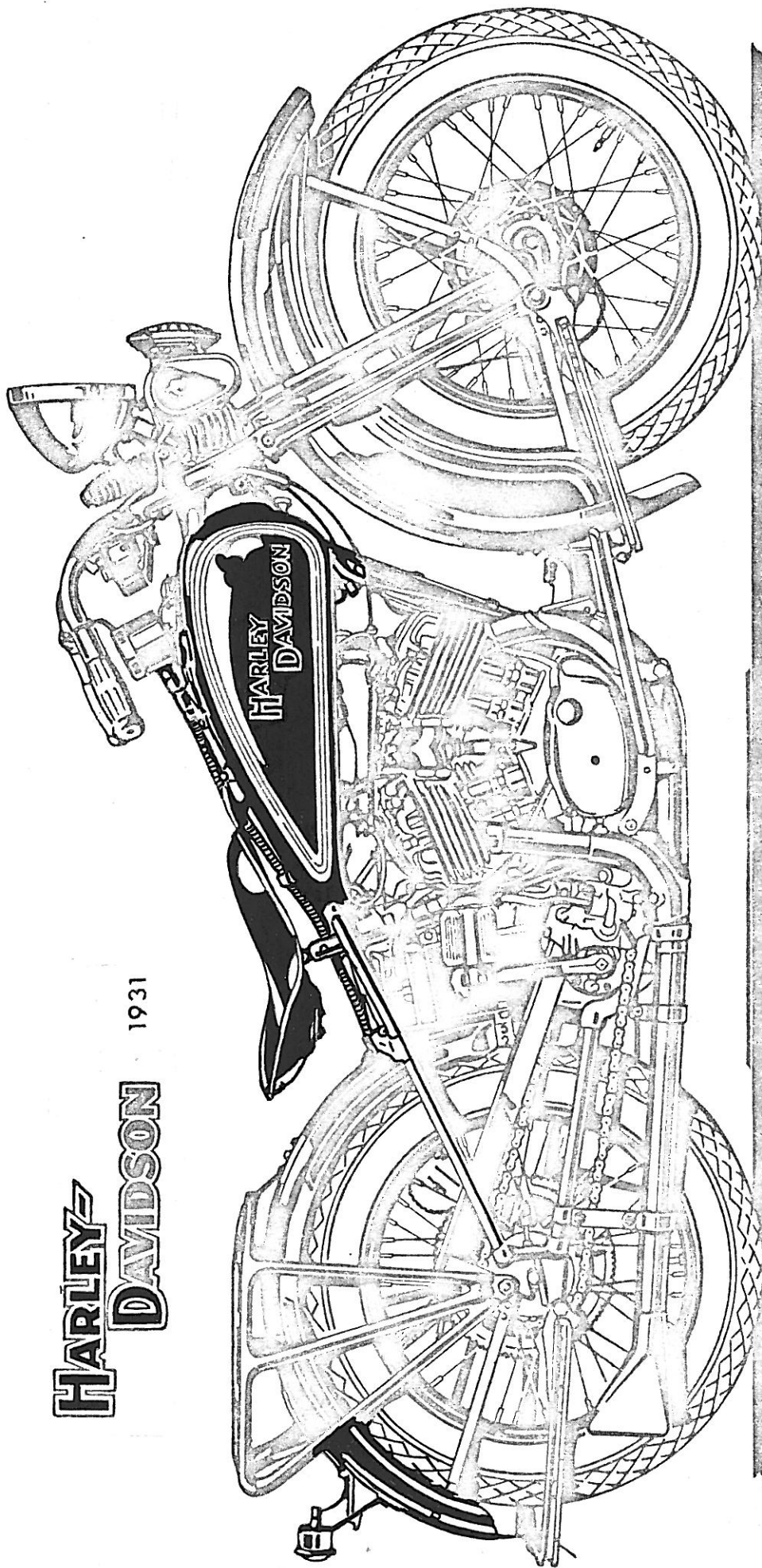
„Familievennlig" lastebil



Kom ikke og si at man manglet løsninger på transportproblemer også før i tiden. Denne Magirusen fra 1924 representerer en artig løsning på lastebileierens problemer med søndagsutflukten i de gode gamle dager. Lastebil

om hverdagen, men om søndagen: Av med lasteplan og på med kupéen. Resultatet er en rommelig personbil med plass til kone og alle seks ungene, samt nistekurv!

**HARLEY-
DAVIDSON** 1931



**MS-
sider**

HARLEY-DAVIDSON er antagelig den mest utbredte og høyest skattede motorsykkel blandt samlere. Fabrikken ble etablert i 1908, og i styret satt følgende personer -: Walter Davidson, president; - William Davidson, visepresident; -William Harley, sjefsingeniør, og Arthur Davidson, sekreter. Den dag i dag ken man fremdeles gå og kjøpe en H.D. av årets modell, som betegnende nok er blitt kalt "motorsykkelenes Holls Royce". Noen billig fornyelse er det dog ikke; -den største modellen med fullt utstyr kommer på drøytt 40.000 kroner her i landet.....!

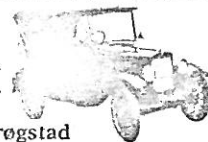
Bilverksteder og brannfare

Mange branner i bilverksteder oppstår på grunn av uforsikrighet med bensin og sveising. Det har forekommet mange alvorlige ulykker ved sveising av bensintanker som ikke har vært ordentlig dampet og utluftet. Ved sveising på bilkarosserier må man passe på at stål ikke blir så sterkt oppvarmet at stopp i seter og rygg kan komme i glød. Husk at stål har god varmeledningsevne!

Man må være oppmerksom på at bensindamp er tyngre enn luft, og derfor lett kan samle seg i reparasjonsgruver og der bli antent av den minste gnist. Oppladning av bilbatterier må foregå på betryggende måte, slik at det ikke kan skje eksplosiv tenning av knallgass.

I bilverksteder må man være meget omhyggelig med bare å bruke forskriftsmessige håndlamper – husk at en eneste, liten gnist kan være nok til å utløse en katastrofe. I det hele tatt må alle som arbeider eller ferdes på et slikt sted, overholde den instruksen brannstyret har fastsatt for bilverksteder.

**BILER OG
MOTORSYKLER**
fra 1900–1940 mod.
kjøpes til museum.
God pris.
Kay Minge, 1860 Trogstad



TOMT TIL BILMUSEUM ØNSKES KJØPT.

Vi har fått kjennskap til at en veteranbilentusiast i Østfold ønsker å bygge et bilmuseum. Han har i løpet av de ti siste år allerede samlet 40 biler fra 1904–1940 og han fortsetter arbeidet med å få tak på nye veteranbiler. Han har konkrete planer om å bygge et bilmuseum, og det tekniske og økonomiske ved bygging av en stor utstillingshall er allerede i orden. Han mangler imidlertid tomt, og vi synes at idéen er så god at vi meget gjerne vil hjelpe til med å finne en som passer for formålet. Han sier selv at han ønsker en tomt gjerne i tilknytning til en campingplass inntil E-6, helst mellom Svinesund og Hamar. Arealbehovet er stort, ikke minst til parkeringsplass.

Dette er

Norsk "A" Modell Klubb

MODEL A RESTORERS CLUB - NORWAY REGION - 1967

Boks 1930, Vikå, Oslo I. Postgiro Nr. 1 1930

Egentlig skulle man tro at en klubb som omfatter én bestemt bilmodell, som dertil ble produsert over et tidsrom av bare fire år, ikke ville få særlig tilslutning. Dette skulle imidlertid etterhvert vise seg å være meget uriktig. Tanken om en norsk klubb for A-modeller ble født under Sandviigen-Sundvolden-løpet 1967; - hvor A-Fordene (ifølge deres eiere) skal ha blitt svært lite påaktet. (A-Ford-folk er litt sære, når det gjelder deres kjære "A"!)

Det var den 12. september 1967 at en gruppe A-Ford-fans var samlet i Svann Engalunds hjem i Oslo rundt en bløtkake med "A" på, og her ble samme dag "Norsk A-modell Klubb" - eller "Model A Restorers Club -Norway Region" - stiftet. Idag, knappe 6 år senere, teller klubben ca. 250 medlemmer.

N.A.M.K. er åpen for alle A-Ford-eiere og entusiaster, og årskontingenten er 25 kroner. Klubben gir bl.a. ut medlemsbladet "A"-visen (450 ekspl.) 5 ganger årlig, og står for flere løp og andre arrangementer.

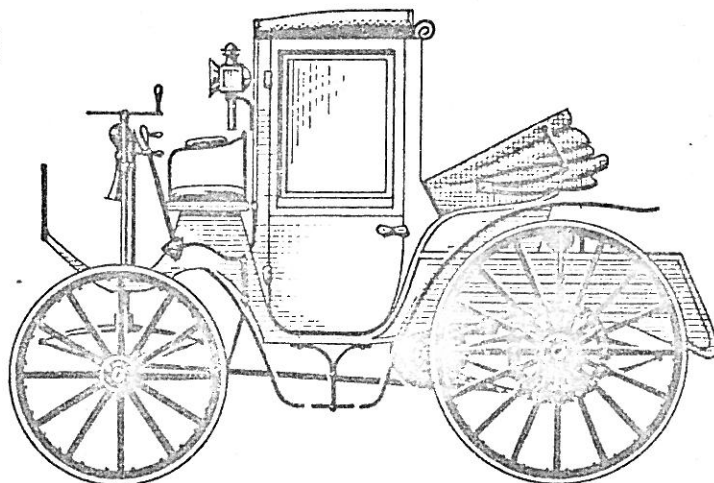
MÅNEDENS VETERAN:

1897 - Benz.

I 1886 konstruerte tyskeren Carl Benz - som en av de første i verden - et kjøretøy som ble drevet av en bensinmotor, eller gasmotor, som konstruksjonen kaltes dengang. På grunnlag av denne første, trehjulede «bil» ble en større produksjon satt i gang. Bortsett fra mindre forandringer - bl.a. ble modellen forsynt med fire hjul - ble grunnkonstruksjonen ikke vesentlig endret på mange år.

Denne coupe-landauet-utgaven, som er tegnet etter datidens hestevogner, var utstyrt med en 2-sylindret totakts vannkjølet hekkmotor, som med 9 HK tillot en toppfart på 10/timen - hvis veiens beskaffenhet ellers var i orden!

15



1897 • BENZ •

© PIB
COPENHAGEN

H V I L K E A - F O R D B A K S K J E R M E R E R L I K E ?
 XXX

Det er jo mange som søker etter bakskjermer til Ford A. Nedenstående liste kan være til hjelp for å finne de skjermene som passer til din bil. Fortegnelsen viser hvilke karosserier som hadde LIKE bakskjermer, og vi ser at det totalt fantes FEM ulike skjermtyper:

DISSE 6 ER LIKE -:

Standard Roadster	1928-29
Standard Coupe	1929-30
Sport Coupe	1928-29
Business Coupe	1928-29
Special Coupe	1928-29
Cabriolet	1929

DISSE 14 ER LIKE -:

Standard Phaeton	1930-31
Tudor Sedan	1930-31
Varevogn (lukket)	1930-31
Varevogn de Luxe (lukket)	1930-31
Town Car	1930
Town Sedan (Murray)	1930-31
Town Sedan (Briggs)	1930-31
Standard Fordor Sedan	1931
Town Sedan	1931
De Luxe Fordor Sedan	1931
Standard Fordor Sedan	1930-31
Victoria Coupe	1930-31
Convertible Sedan	1931

DISSE 8 ER LIKE -:

Standard Phaeton	1928-29
Tudor Sedan	1928-29
Varevogn (lukket)	1928-30
Varevogn de Luxe (lukket)	1928-30
Town Car	1928-29
Station Wagon	1928-29
Town Sedan (Murray)	1929
Town Sedan (Briggs)	1929

DISSE 5 ER LIKE -:

Standard Roadster	1930-31
Standard Coupe	1930-31
Sport Coupe	1930-31
Cabriolet	1930-31
Pick Up	1928-31
- De Luxe Phaeton	1930-31 atskiller seg imidlertid fra samtlige og kommer i en særklasse, -men det gjør jo forøvrig hele den bilen.....!

(Klipp fra AUTOVETERANEN nr. 5/1972)

XX

T I P S E T :

Dekk som har stått på bilen en tid uten luft blir gjerne høyst ubehagelige å kjøre på når de pumpes opp igjen. En "herværende gummieksperter" kan fortelle at om man kjører en stund med meget lavt trykk i hjulene (ca. 8-10 pund) slik at dekkene blir varme, (de tåler temperaturer på 60-70 grader Celcius) vil gummiene gjenvinne den opprinnelige fasongen, og den ubehagelige humpingen opphører!

M E R S L A D D E R ---

Den Mercedes-Benz "230" fra 1938, som lørdag 17. mars ble tauet til Wassel's verksted, viser seg å være registrert første gang i Norge i 1948. Bilen har bl.a. vært utstyrt med flaggstenger på forskjermene, og det er naturlig å anta at den har gått med tyske skilter under krigen, som stabsvogn for okkupasjonsmaktene.

Ryktene forteller at Herluf Sørensen har fått tak i en DODGE 1925 oppe på Vestre Spone, mens Ole Wikborg har sikret seg en åpen CI-TROEN 1927 i Trøndelag.....

Red. har forøvrig vært på "snusetur" sammen med Gunnar Kristiansen i Eikerområdet, og vi kom over en CHEVROLET '31 (åpen) med et lite lasteplan; -rester av en DODGE '33 Roadster (!), samt en uhyre fin WILLYS KNIGHT 1930 (føtts.)

4-dørs Sedan. Men å få kjøpt det, se det er en annen historie.....

Ellers foreligger det tips om at det skal finnes en 1928-modell ESSEX i Drammens "umiddelbare nærhet", men dette er foreløpig Øivind Vikers departement, og fra departementene siver det ikke altfor mye ut.....

Leserinnleggene fra Bjørn Trumpy og Trygve Krogsæter i VETERANVOGN-POSTEN etter siste "Sundvolden-Sandviigen-løp" ga uttrykk for en viss motvilje mot de biler fra siste halvpart av 1930-tallet som deltok i løpet. I VETERANVOGN-POSTEN nr. 1/73 får herrerne svar på tiltale av ingen ringere enn formannen i NVK, Dag Johannesen, som blandt annet uttaler -: "-det er tross alt det enkelte medlem som må avgjøre hvilken bil og modell han vil eie, og ikke klubben." Han mener videre at vi skal glede oss over alle gamle biler (fram til 1945). Ta vare på flest mulige av dem og få dem restaurert, heter det. "Gammelbil=Posten" slutter fullt og helt opp om dette synspunktet, og kan nevne at en så stor og seriøs forening som "MOTORHISTORISKA SÄLLSKAPET I SVERIGE" (MHS) har dannet en egen avdeling (seksjon 46/56) for de som er interessert i vogner av årgangene 1946 - 56, og oppslutningen er enorm.

Det er kommet et forslag fra Ingar Evensen om at vi holder et "ekstramøte" i friluft, f.eks. i midten av mai, og det synes vi låter som en fin ide. Vi behøver selvsagt ikke akkurat holde møtet på Bragernes Torg eller "i tjukke byen" ellers, slik som Frelsesarmeen gjør det, men finne et idyllisk og fredelig sted i omegnen, hvor vi kan brenne bål og nyte medbragt fra termos og nistekurv. Og gjerne kjøre "gammelbil" til og fra, om man har noen i kjørbar stand. Datoen bør vi vel bestemme senest på vårt neste møte, onsdag den 2. mai.

Under vår Hagfors-ekspedisjon forleden kikket vi litt i Stockholms-avisen DAGENS NYHETER, og vanen tro bladde vi oss fram til bil- og motorsykel-annonse- ne. Og hva fant vi-! En nordmann (fra Toten) averterte en ~~XXXXXXXXXXXX~~ 1919-modell tilsalgs for 5000 norske kroner. Trolig betydelig mer enn hva sykkelen kostet NY i 1919! (XX = HENDERSON)

Håkon Røine har vært på kort Drammensvisitt sammen med sin trønderske svoger, som også er gammelbilmann og bl.a. har en 1932-modell CHRYSLER. Han fikk med seg et radiatorlokk med figur, samt to cowllamp-innsatser, mens Røine tok med en Hupmobile-radiator til Sigurd Bøllings 6-cyl. Hupmobile.

Gunolf Larsen (Mjøndalen) har slept mye rart hjem på gården. Det siste han dro til hus var en enorm dieseldrevet kompressor som er tenkt å skaffe trykk til ymse sandblåserjobber. Så kanskje det blir en råd, om man skal ha sandblåst noe på sin gammelbil etterhvert.....?

Ø.L.

FRA GAMLE DAGER.

NORGES FØRSTE LASTEBIL BLE ANSKAFFET AV SCHOUS BRYGGERI I KRISTIANIA I 1899. IFØLGE DE DA NYLIGE BESTEMMELSER SKULLE MOTORVOGNER REGISTRERES, OG BRYGGERIETS ØLBIL FIKK REGISTRERINGSNUMMER 1. DET HET I PROTOKOLLEN BL. A. OM DENNE VOGNEN : "VOGNEN BEFUNNET IORDEN, NAAR UNDTAGES AT DEN UNDER KJØRSELEN FORAARSAGEDE LIDT LUGT OR RØG SAMT AT SIGNALAPPARATET VAR ET HORN. DISSE MANGLER ER SENERE RETTEDE OG ISTEDET FOR SIGNALHORN ER ANBRAGT KLOKKE. KJØRSEL ER IKKE TILLADT I KARL JOHANS GD. I STRØGET MELLOM SKIPPERGD. OG ROSENKRANTZGD: NAAR UNDTAGES HVER GANG VARER SKAL AFLEVERES I DETTE STRØG OG DA KUN KORTEST MULIG DEL AF GADEN."

KRISTIANIAS FØRSTE VAREBIL, SOM FIKK REG.NR. 3, TILHØRTE GRÆNDSSENS SKO-TØIMAGAZIN. DET VAR EN 6-HESTERS "DE DION BOUTON".

Veteranbil i bussfart på Bygdøy



Arild Karlsen: — Turistene liker å se seg om på Bygdøy i gamle kalesjevogner.

Arild Karlsen har begynt med busskjøring i gamle veteranbiler på Bygdøy. De tre bilene som går i rute på Bygdøy er fra ca. 1926, og kalles Vintage-cars. Vintage betyr vinhest.

Arild Karlsen har lenge hatt veteranbiler som hobby, og hjemme har han 10 biler «på stallet». Virksomheten på Bygdøy er imidlertid ny av året, den startet 15. mai.

— Skal dette fortsette hvert år?

— Jeg håper at ordningen kan bli permanent. Vi kjører ikke lenger enn til 15. september, men regner med å komme tilbake neste år.

— Er det populært hos folk?

— Ja, de fleste synes at det er artig. Jeg kjører i en fast rute fra Dronningen til Folkemuseet, og videre til Vikingskipene og Kon-Tiki.

Bilen humper av gårde på gamle, kanskje giktbrudne hjul. Topp hastigheten er 100 kilometer i timen, men sjåføren er lovlydig og utnytter ikke alle hestekreftene.

— Som regel kjører jeg i 30 eller 40, turistene liker godt å se seg litt om.

Dengang da bilen var ung og sprek, gikk den i fast bussrute mellom Otta, Geiranger og Stryn. Til og med under krigen klatret den bakken i «Song of Norway-terrenget». Den er litt forsiktig nå, giret skrapper beskjedent, og bremsene sier av og til fra hva de mener om farten, men motoren er den snilleste, den ikke så mye som krenter engang.

— Har De måttet sette på noe nytt utstyr på bilen?

— Nei, det meste er originalt, men retningsviserne er av nyere dato. Det var ikke retningsvisere på disse gamle bilene. Folk fektet med armene for å vise hvor de skulle. Og bilen er jo åpen, så det var ikke vanskelig å komme til.

— Er det bare turister som kjører med «Drosje-bussen»?

— Turistene er jo i fiertall, men det hender også rett som det er at lokalbefolkningen kommer for å kjøre en tur. Helst da i følge med barna. De synes det er skrekkelig moro å kjøre en gammeldags kalesjevogn.

Syv personer kan bilen, eller bussen ta. Det var sikkert ikke så stor trafikk i Geiranger i gamle dager. Men det er det på Bygdøy idag, og tre slike aldrende maskiner går sammen om å gi Folkemuseet på Bygdøy et preg av forgangen tid.

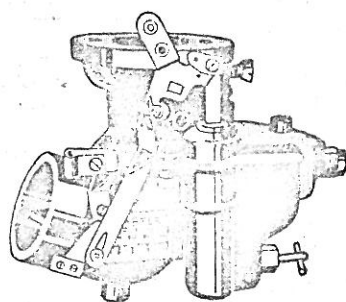
— Avhenger trafikken av været?

— Ikke mye, men litt, kanskje. Folk synes det er hyggelig å kunne kripe under en kalesje når regnet øser ned utenfor, men det er jo romantisk å kjøre i godvær også, da.

Det er underlig med tekniske fremskritt. Om noen år er kanskje bussreisen på Bygdøy overtatt av en «gammeldags, romantisk sportsbil fra 1970». Mariaune

ONSDAG

2. mai er det nytt møte, og vi samles som vanlig klokken 19, medbringende kopp..... Ta også gjerne med lysbilder eller en filmstubb, om du har noe som kan interessere medlemmene.



FUTT I MOTOREN!

Ved å skifte inn en Carter universal forgasser type BB på Deres bil kan De få en ydeevne, driftsøkonomi og aksellerasjon De ikke tidligere har drømt om. Carter har tre innstillinger som muliggjør dette, nemlig for tomgang, for stor hastighet, og aksellerasjonspumpe som automatisk sprøtter gjennom hoveddysen det ekstra brennstoff som er nødvendig for kvikk pick-up. Carter kan innstalleres med fordel på alle vogner, både busser, last- og personbiler.

CARTER
UNIVERSALFORGASSER BB

A/S SØRENSEN OG BALCHEN
Rekv avd Middelhunsgt. 19. T. 61890

ROYAL ENFIELD motor-
sykler.
Høieste kvalitet. Fra kr. 750.—
M/S Ejøstein Kjeld Stubsøgt 5
1. 26714. 24614



8
Efter
10000 km.s
bruk er Pur-O-lator olje-
filter så fullt av støv, sand
og metallpartikler, at det
må skiftes ut.

PUROLATOR
OLJE-
FILTER



Engros:
Kolberg, Caspary & Co. Oslo

Isbergs Bugatti 25 på museum

Isbergs Bilforretning A/S har gitt en Bugatti sports/racerbil fra 1925 til Norsk Teknisk Museum.

Firmaets grunnlegger, John Erik Isberg, vant med denne bilen en rekke løp i 1920-30 årene. Isberg var i sin tid en av Norges aller beste kjørere, og hans premiesamling som nå er i Isberg Bilforretning A/S eie, er imponerende.

John Erik Isberg var født i Sverige, men kom som ung mann til Norge. I 1917 kjøpte han en eiendom på Majorstua i Oslo, der han satte opp en bensinstasjon. Fra denne utviklet så virksomheten seg til det den er i dag, med over 400 ansatte.

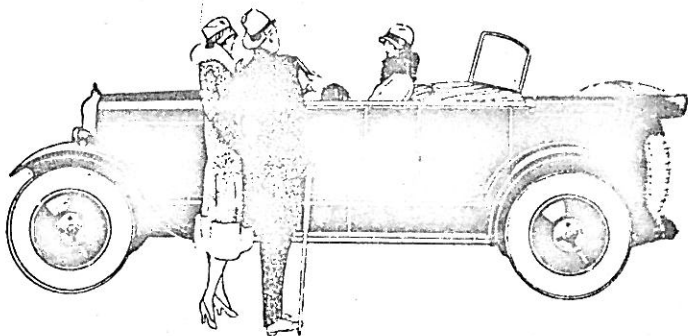
Sitt første løp kjørte Isberg i 1914, og da kom han på annenplass. Det var et landveisløp, men senere ble det mest baneløp, og der kunne Bugattien med sin dengang imponerende toppfart, ifølge Isberg selv på 155 km/t, komme til sin rett. Det var John Isbergs mening at bilen skulle til Teknisk Museum, men han kunne liksom ikke slippe den fra seg. Isberg døde sist høst, vel 83 år gammel, og firmaet fant det da naturlig å overlate bilen til museet. Derved vil dette kleodium kunne beskuas av allmenheten.

For Norsk Teknisk Museum er dette en meget verdifull tilvekst til samlingen. For det første er det av stor betydning å ha en bil

som har tilhørt en av våre fremste innen bilsporten og bilnæringen. For det annet er dette den første typiske sports/racerbil som museet har fått, og at dette så ble en Bugatti er spesielt verdifullt. Bugattivognene feide godt av premiebordene da de var på sitt høydepunkt. Bare i 1925 og 26 tok Bugattivogner 1045 første-premier. Det sies at dette var flere første-premier enn alle de andre store bilmerkene tilsammen. Hva man enn mener om billop, så er det ikke til å komme forbi at de betydde svært meget for bilens tekniske utvikling.

Bugattien museet nå har fått er en type 20. Av denne ble det laget i alt 600 stykker. Alt i alt gikk det ut fra Bugattifabrikken

i Molsheim i Frankrike 7850 biler, ikke noe imponerende antall. Type 30 har en 8-sylindret rek-kemotor med overliggende kam-aksel, slag volum knapt 2 liter, og ble laget i årene 1920-26. Den var på langt nær blant de raskeste av Bugattivognene, og ble ofte monteret med et åpent fire-seters karosseri, såkalt «fouring». Fra fabrikken ble det regnet en toppfart på ca. 120 km/t, så Isberg må åpenbart ha trimmet motoren betraktelig. Og nå kan altså bilen beskuas i Norsk Teknisk Museum.



B - 14

er aarets nye Citroën model. — Merk Dem at Citroën er komplet utstyret og helt moderne konstruert. Skal De ha en solid fransk vogn finder De ingen bedre end Citroën i forhold til prisen.

Leveres med høire og venstre styring.

Gjennem 8 aar har Citroën været prøvet i Norge, og dens popularitet vokser for hvert aar. — Dette skyldes det gode franske materiale og arbeide.

Eneforhandler for Norge:

AKTIESELSKABET

AUTOIMPORT CO.

Disponent Thorleif Wang.

Akersgt. 7

OSLO.

ØIVIND LANGELAND:

Mine biler -

Det kan vel være sønn en ti års tid siden jeg for alvor ble bitt av gammelbil-basil-len. — "Å ja, dengang var det nok biler å finne!" vil nok mange tenke, og formodentlig ha rett i det. Men selv dengang var det ikke bare å gå til "dekket bord", og prisene var allerede da begynt å få en urovekkende stigende tendens. Ofte måtte man også reise temmelig langt, og enten være sær god til å prute, eller ha flust med penger og en god porsjon flaks, for å få tak i de virkelige godbitene. Derfor får hver især gjøre seg opp sin egen mening om på hvilke premisser jeg har skaffet meg mine biler, — selv har jeg bare tenkt å innskrenke meg til å fortelle h v a jeg har —:

Min aller første gammelbil skulle bli en AUDI cabriolet, årgang 1939. (se bildet på forsiden av avisen!) Dette Auto-Union-produktet figurerte før krigens nest øverst på selskapets rang-stige (etter HORCH, men foran WANDERER og DKW.) Bilen fant jeg i parken på Fløya gamle hjem på Landfalløya, og eieren var en ung mann som bodde i Bueveien oppe på Bråtan, og som var svært villig til å selge bilen. Jeg forsto etterhvert hvorfor. Selv om karosseriet lot til å være ganske bra, var det mekaniske imidlertid av mer tvilsom karakter, og å skaffe deler til en såvidt sjelden bil var (selv den gang) ikke enkelt.



Motoren var demontert og langt fra komplett, og det var gjort forsøk på å tilpasse en uoriginal motor, men dette hadde man senere gitt opp. Styringen var også temmelig miserabel, med utslitt snekke, og dessuten var flere av instrumentene på dashbordet slått istykker.

Etter en tid klarte jeg ved iherdig detektivarbeide å oppspore en AUDI av samme type og årgang som min. Den hadde tidligere gått på Brandbu-kanten, men var omsider havnet i skraphaugen hos en bilopphugger på Ringerike. Der fant jeg den klokken ti om kvelden en første pinsedag for endel år siden, og kjøpte øyeblikkelig det som var igjen av den, -tauet den på dolly til Drammen hvor den ble hugget, og problemet med reservedeler var dermed så godt som løst.

AUDI'en er en avansert bil. Den digre 6-cyl. motoren på 3281 ccm. (87x82 mm.) utvikler 75 hK. v/3000 o/min;-har overliggende kamaksel og er bl.a. utstyrt med en slik finesse som oljetemperaturmåler. Videre har radiatoren automatisk termostattstyrt radiatorsjalusi, og chassisets bevegelige deler smøres via et centralsmøresystem gjennom trykk på en pedal fra førerplassen. Det todørs 5-seter "Glåser"-karosseriet har en meget solid cabriolet, bestående av ytterduk, solid filtisole-ring samt innvendig trekk i et ullstoff. Tiltross for at det er en åpen vogn, veier den allikevel hele 1665 kg. driftsklar. Setene (separate stoler foran og "sofa" bak) er trukket med ekte lær, det samme er sideplatene på dørene. Bilen har "før i verden" tilhørt far til vårt medlem Erling Thorbeck, (Høvik Teglverk), og såvidt jeg vet finnes det ingen tilsvarende bil hverken her i landet eller i Sverige, men et bilmuseum i Hamburg skal visstnok ha stående en lignende AUDI, også en 1939:a.

Noen tid senere (i 1966) kom jeg over en HUPMOBILE 1929 på Rødberg i Numedal. Heller ikke denne bilen var kjørbar; -to stempel i motoren var sønderkjørt, og de resterende satt "borr" fast, da bilen hadde stått ute i flere år uten topplokk. Videre manglet både styresnekke, pitmanarm og originallykter, og rusten hadde også vært nokså sådeløs overfor stigbrett og førskjermer. Men bilen vil jeg ha, og min ble den;- den ble samme høst og på lånt dolly tauet til Brunlanes hvor den overvintret, for så å bli fraktet til "bilstallen" min våren etter. En stund senere ble jeg frastjålet den originale og absolutt feilfrie radiatoren, og var nær på å gi opp hele bilen. Gjennom årelang jakt og annonsering både herhjemme og i utlandet lyktes det meg endelig i vinter å få tips om en originalradiator i Sverige, og denne er nå hentet. For vel et år siden kunne jeg også (takket være et tips fra Mads Jostad) hente et Hupmobile-vrak (1928) som lå i en bekk(!) et stykke utenfor Svelvik (og allfarvei også, forresten!) Her var såvel snekke som motor noenlunde intakt, så det går den rette veien, tross alt.

Hupmobilen er av typen "Century Eight" med et 4-dørs "Custom Town Sedan"-karosseri. Motoren er en 8-cyl. rekkemotor type M-4, med 3" boring og 4.3/4" slaglengde, som gir den et volum på 268,6 cu.in. (4355 ccm.) og en ytelse på 80 hK. Det store og tunge "Murray"-karosseriet har et meget luksuriøst interiør. Bilens akselavstand er hele 120", og dekkdimensjonen 6.00 x 19" på slanke, elegante stålekehjul. (Bilde på side 14.)

Min tredje (og dårligste) gammelbil ble også funnet og ervervet i Numedal, nærmere bestemt i Uvdal. Det er en AUBURN 1930-modell av typen 6/85. Den har opprinnelig hatt et 4-dørs lukket karosseri, men bilens tidligere eier hadde formedelst baufil, dårlig snekkerverktøy og under inflytelse av et større kvantum hjemmebrent forsøksvis forvandlet klenodiet til "lastebil". Det falt ikke særlig heldig ut, og da også differensialen senere ble kjørt fordervet, ga han opp.

Altså ikke noen videre inspirerende bil å ta over. Selv det å få buksert vraket de nesten 20 milene til mitt "lager" var en jobb som tok mesteparten av en week-end. Da hadde forøvrig også en illeluktende dyngge blitt spavendt, for å redde de få karosseridelene som hadde havnet der. Men "Auburn" er et sjeldent merke, og gammelbildilla overgår ofte både sunn fornuft og avsky for stinkende møkkadynger! Heller ikke Auburn-vraket har fått være ifred for tjuver,-samtidig med at Hupmobile-radiatoren forsvant, ble også radiatoren, dynamoen og vannpumpa fjernet fra Auburn, men håpet om å komplettere bilen er ennå i live.

Auburn-merket er av samme "familie" som DUESENBERG og CORD, så den skulle være vel verd å samle på. Bilen har en 6-cyl. "Lycoming"-motor (135 cu.in.) på 70 hK, og bilen veier totalt 1580 kg. Et eiendommelig trekk ved bilen er den uvanlige frontrutekonstruksjonen. (Bilde side 14.)

(forts.)

MANGEDOBBELT FORD-JUBILEUM IÅR.

1973 står på mange måter i Ford-konsernets tegn. Året inneholder således grunnlag for å markere en rekke av Henry Ford og hans konserns milepæler. Det er f. eks. i år 110 år siden Henry Ford I ble født, -det er 95 år siden han begynte i mekanikerlære og konstruerte sin første dampmaskin, -85 år siden han giftet seg, og 80 år siden hans eneste barn kom til verden. Videre er det i år 70 år siden FORD MOTOR CO. ble grunnlagt, -65 år siden den første T-modellen ble produsert, og 60 år siden samlebåndsteknikken ved fabrikken ble påbegynt. Endelig er det 35 år siden "Mercury"-modellen kom i produksjon; - 30 år siden Henry Ford I's sønn døde, og 20 år siden USA-Ford nr. 40.000.000 rullet ut fra samlebåndet. I den følgende oversikt, som er hentet fra "Ford Nyt", gjengir vi en kort oversikt over FORD MOTOR COMPANY's historie, frem til 1953:

- 1863: 30 juli. Henry Ford fødes i Springwells, Wayne, Michigan. Hans far, William Ford, var en landmand, der 1847 udvandrede fra Brandon, grevskapet Cork i Irland.
- 1878: Henry Ford konstruerer 15 år gammel sin første dampmaskine. I mekanikerlære hos James F. Flower & Bros og Dry Dock Company i Detroit. Reparerer lommeure og gjør sig tanker om storproduksjon.
- 1882: Afslutter sin læretid. Reparerer dampmaskiner i det sydlige Michigan.
- 1888: Gift med Claire J. Bryant, Greenfield, Wayne, Michigan - en gårdmandsdatter fra Henry Fords fødeegn.
- 1891: Ingeniør hos Edison Illuminating Co. i Detroit. Chefsingeniør fra 1893.
- 1893: Edsel Bryant Ford, Henry Fords første og eneste barn fødes. Ford konstruerer sin første 1-cyl. benzinmotor.
- 1896: Den første Fordautomobil, en vogn på 4 cyklehjul drevet af en 1-cyl. benzinmotor, bliver til i et lille værkstedskur i Detroit.
- 1899: Ford uttræder af Edison selskabet. Chefingeniør i det nystartede Detroit Automobile Company, som imidlertid kun består i 1½ år. Konstruerer væddeløbsbiler.
- 1901: 10. oktober. Henry Ford bebejrer i en selvkonstrueret væddeløbsvogn Amerikas berømteste væddeløbskører Alexander Winton, ved Great Point, Michigan.
- 1903: 16. juni. Ford Motor Company grundlægges. Begyndelseskapitalen er 150.000 dollars, hvoraf 28.000 indbetales. Henry Ford ejer 25,5 pst. af aktierne. Andre aktionærer: Alexander Young Malcolmson, en kulhandler fra Detroit, John S. Gray (indtil 1906 præsident for selskabet), Horace E. Dodge og John F. Dodge med flere.
- 1904: 12. januar. Henry Ford sætter med sin væddeløbsvogn "999" ny verdensrekord på isen på St. Clair søen ved at køre en mile på 39,4 sek. Ford Motor Company's første 15 måneders produktion: ialt 1708 vogne.
- 1906: Henry Ford køber Malcolmsons aktiepost og bliver hovedaktionær og præsident i selskabet.
- 1908: 1. oktober. Den første T-modell bygges. Produktion det første år: 10.660 vogne. Ford bliver med et slag den største automobilproducent i verden.
- 1909: Opførelse at en ny, stor fabrik i Highland Park ved Detroit.
- 1913: De første forsøg med samlebåndsprincippet påbegyndes.
- 1914: Ford indføre samlebåndsteknikken. Derefter fabrikeres en model T hvert 40 sekund.
- 1915: Man begynder at opføre industricentret River Rouge vest for Detroit, verdens største fabrik, der idag beskæftiger mere end 75.000 arbejdere og funktionærer.
- 1917: De første traktorer fremstilles.

(FORTS. SIDE 16)

- 1919: Henry Ford og hans søn Edsel erhverver alle aktier på andre hænder for 105.568.858 dollars og bliver eneindehavere af Ford Motor Company. Henry Ford overgiver den aktive ledelse af selskabet til Edsel Ford. I København stiftes det danske Ford Motor Company A/S.
- 1922: Henry Ford skriver sin bog: "My Life and Work". -Andre bøger: "Today and To-morrow"(1926), "Moving Forward"(1930) og "My Friend, Mr. Edison"(1930). Lincoln Motor Company købes.
- 1925: Produktionsrekord: 9109 model T på een dag!
- 1927: 26. maj: Den sidste model T løber af samlebåndet. Det var model T nr. 15.456.868. 2. desember: Produktionen af model A indledes.
- 1931: 14. april: Den 20-millionte Fordvogn løber af båndet.
- 1932: 9. marts: Ford V-8.
- 1938: 8. oktober: Produktionen af "Mercury" sættes igang.
- 1943: 26. maj: Edsel Ford dør og efterlader sig 4 børn: Henry, Benson, Josephine og William Clay. Henry Ford overtager igen den aktive ledelse af Ford Motor Company.
- 1945: 3. juli: Den første efterkrigs personvogn løber af samlebåndet. 21. september: Henry Ford afgiver for 2. gang sin post som præsident. Hans efterfølger bliver sønnesønnen Henry Ford II. Fra 1948 er Benson Ford vicepræsident og samtidig administrerende direktør for Lincoln-Mercury fabrikkerne. Samme år indtræder William Clay Ford i direktionen for Ford Motor Company.
- 1947: 7. april: Henry Ford dør i en alder af 83 år.
- 1948: Man begynder opførelsen af fabrikker i Canton/Cincinnati, Cleveland/Ohio, Buffalo/New York, Kansas City, St. Louis, Los Angeles og Metuchen. Ford overtager store fabrikker i Detroit fra staten. Likeledes begynder arbejdet på et stort forskningscentrum i Dearborn. De første dele blev færdige i år. Hele anlægget vil koste 50.000.000. dollars, når det er færdigt.
- 1950: Årsproduktion: 2.000.000 person-, lastevogne og traktorer.
- 1953: Ford Motor Company's 50 års jubilæum fejres. Ford i USA bygger den 40-millionte vogn. I hele verden er der produceret mere end 45 millioner Ford automobiler.

VI VET

at denne avisen dessverre inneholder noen trykkfeil. Dette kan vi bare beklage. Vår korrekturleser -hr. Korrexen- har nemlig forlagt sine briller, og uten briller er han selvfølgelig heller ikke istand til å finne brillene sine...! Vi håper imidlertid at feilene ikke har noen vesentlig betydning for innholdet i "Gammelbil-Posten".

red.

HOS FIRMA "Østersjøkompaniet" i Stockholm kan man kjøpe PEGAMOID-stoff (utv. taktrekk) til A-Fordon i riktig bredde.

DEN SVENSKE: "Det tar så mycket tid att fundera på hur man ska' eksistera, att man hinner alls inte me' att arbeta! "

Litt teknisk informasjon:

OM MOTORENS HESTEKRAFT.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

For å kunne bestemme hvor meget arbeide en maskin kan utføre, må man fastsette i hvor stort tidsrom arbeidet skal utføres. Det er klart at f.eks. 1 mann kan utføre mer iløpet av 10 timer enn han kan på 1 time, og 2 mann vil kunne gjøre det samme arbeide på 5 timer som 1 mann på 10 timer o.s.v.

En maskins arbeide kalles gjerne kraft og utmåles i de såkalte hestekrefter. Uttrykket hestekraft er oppstått ved eksperimenter som er gjort med de kraftigste hester, idet man har holdt dem i jevnt arbeide 10 timer i trekk. Ved gjennomsnittsberegning av det arbeide en sterk hest kan utføre i 10 timer, er man kommet til det resultat at en hestekraft er den kraft som skal til for å løfte 75 kg. med jevn hastighet 1 meter pr. sekund. Den alminnelige definisjon av en hestekraft er derfor 1 hK. = 75 kgm. (kilogrammeter) pr. sekund.

Man kan ofte høre tale om elektriske hestekrefter, damphestekrefter, motorhestekrefter o.s.v. Ved disse forskjellige benevnelser kunne uinnvidde lett tro, og tror visst også ofte, at en hestekraft kan være av høyst forskjellig art og størrelse etter den maskin som utvikler den. Dette er imidlertid ikke tilfelle, idet den virkelige hestekraft er kun den ovennevnte **e f f e k t i v e h e s t e k r a f t** = 75 kgm. pr. sekund. Den kalles også ofte kort og godt **b r e m s e h e s t**, fordi den kun kan utmåles nøyaktig ved bremsing i en eller annen form, enten med alminnelig bremsestropp og kontravekt, vannbrems (turbin), eller elektrisk bremsing (bremsing med dynamo).

NOMINELL HESTEKRAFT.

De forskjellige maskinfabrikanter har sin spesielle formel hvorefter de beregner hvor store dimensjoner de skal anvende ved en maskins bygning for å få den til å yte et bestemt antall hestekrefter. Denne formel kalles i alminnelighet **n o m i n a s j o n s f o r m e l** og kan være høyst forskjellig hos de forskjellige fabrikanter. Det er derfor også en selvfølge at de lite sakkyndige ofte kan bli i villrede med hensyn til hestekraft. Når man f.eks. ved motorers spesifikasjoner får oppgitt følgende dimensjoner: Boring (stempeldiameter) 75 mm. og slaglengde 120 mm., og at denne motor skal utvikle fra 14 til 24 effektive hestekrefter, mens man av en annen fabrikant får oppgitt dimensjonene til å være: Boring 85 mm. og slaglengde 130 mm., og at denne maskin kun skal utvikle 16-20 hK, er det meget rimelig at en usakkyndig vil spørre **h v o r f o r**.

Løsningen på dette **h v o r f o r** er i korthet denne: Benevnelsen 14-24 betyr at motoren med lavest mulig omdreiningstall maksimalt utvikler 14 hK, mens den på det størst mulige turtall maksimalt utvikler 24 hK. Tar man for seg de to maskiners dimensjoner, serddet nokså naturlig ut at maskinen med dimensjonen 85x130 mm. må være sterkere enn den med dimensjonen 75x120 mm., og det forholder seg nok også riktig, når man benytter samme omdreiningstall under bremsingen. Det villedende forhold i beregningen av en motors hestekraft ligger nemlig i at endel fabrikanter, særlig tyske, ved sine små maskindimensjoner vil omgå automobiløvens skatteregler og samtidig forsøke å innbille kjøperen at jo mindre en maskin er, dess mindre bensin forbruker den. Dette er imidlertid en stor usannhet, idet det ikke hjelper om en maskin har aldri så lite volum når den allikevel skal utvikle den samme hestekraft som en større. Det må være lett å innse at hvis en motor av mindre dimensjoner skal utvikle samme antall hestekrefter som en av større dimensjoner, må den gjøre så mange flere omdreininger f.eks. pr. minutt som den er mindre i volum, da saken er at det ikke skal så og så meget rått jern eller stål til for å utvikle en kraft, men **så** og så stor konsumpsjon (forbruk) for å iverksette en så og så hurtig og kraftig bevegelse, da kraft som nevnt er og alltid må være en bevegelse, og døde ting som stål, jern o.s.v. har ingen bevegelse, men må settes i bevegelse av en eller annen kraft, og det er da innlysende at det skal like meget bensin til for å yte f.eks. de nevnte 14 hK. i en maskin på 75x120 mm. som i en på 85x130 mm., da bensinen som nevnt er nødt til å levere den minste maskinen så mange flere innsprøytninger som denne er mindre i volum. (Puh...!(red^s bemerkning.)) Kort sagt: En hestekraft er og blir en hestekraft enten den utvikles av en dampmaskin, turbin, elektromotor, vindmølle, liten eksplosjonsmotor eller en stor. (ARTIKKELEN FORTSETTER PÅ NESTE SIDE)

- A N N O N S E R -

TIL SALGS :

1 st. 30 hK. VW-motor, gått kun
3000 km.

TIL 1965 VW "TRANSPORTER"-:

1 høyre fordør
1 venstre fordør
1 gearkasse
1 rattsnikke
1 høyre spindel komplett
1 venstre spindel komplett

HERLUF SØRENSEN,
Burud.

(tlf. 851107 (Hokksund Auto)
kl.7,30-16,30)

Jeg har hugget -:

OPEL "KAPITÄN" CABRIOLET 1939-mod.

og selger delene.

GUNNAR KRISTIANSEN,
Åsen, Mjøndalen.

Fra Sverige har vi pr.brev mottatt
følgende "nødrep"-:

- Till RUGBY -26 modell R. 6-cyl. Öppen
søkes kaross hel eller delar, även
andra delar är av intresse. (Durant
kaross passar troligen också.)

B. STOCKLASSA,
S-740 10 Almunge, Sverige.

SELGES :

Nye "LYNX EYE"-baklampeglass til følgende
biler-:

1 st. Ford V-8 1940
1 - Ford V-8 1942-48
2 - Chevrolet 1931-32
1 - Chevrolet 1933-36
4 - Chevrolet 1937-38 (+ last 1941-51)
1 - Chevrolet 1941-48
2 - Chevrolet 1949
4 - Chevrolet 1950
2 - Oldsmobile 1942-47
1 - Plymouth 1942-45
1 - Pontiac 1941-47
1 - Pontiac 1948-50

(pris kr. 10,- pr. stk.)

1 st. ny baklampe (BOSCH) fra slutten av
30-tallet (m/ekstra glass)

GUNNAR KRISTIANSEN,
Åsen, Mjøndalen.

TIL SALGS :

OPEL "Super Six" 1937-modell.

HERLUF SØRENSEN,
Burud.

(tlf. 851107 (HOKKSUND AUTO)kl.7.30-16.30)

Finske "NOIKA" fabrikknye dekk i dimensjo-
nene 4.50x21" og 4.75"x19" selges for
sv.kr. 170,-(ca. 230 norske kroner) +moms
og frakt.

ERIC LÖFBERG & SÖNER,
box 485, S-651 08 KARLSTAD (Sverige)
tel. 054/ 18 15 10

" G A M M E L B I L - P O S T E N "

Organ for venner av gamle automobiler og motorcykler, spesielt utgitt for med-
lemmer av "GAMMELBILKLUBBEN" (Drammen). Utkommer hver første onsdag i måneden
(unntatt i feriemånedene juli og august).

NUMMER 3 - 1973 (nr. 5 siden starten) UTGIVELSESDATO 4. APRIL 1973.

Bladet er åpent for bidrag fra medlemmene. Annonsering er gratis.

Redaksjonens adresse er -:

"GAMMELBIL - POSTEN",
ØIVIND LANGELAND,
postbox 1081,
3001 DRAMMEN.