

MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - 1997 - SEPTEMBER - 26. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk klubb - Drammen



Jubileumsåret er her, og vi feirer 25 år.

Til tross for det står det 26. årgang på forsiden av dette blad. Det har vært forklart før, men jeg skal nevne det igjen for eventuelle nye lesere, eller for dere som har glemt det:

Vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang. Riktig nok het den GAMMELBILPOSTEN de fem første årene. Det første nummer av MOTORHISTORIKEREN utkom ved årsskiftet 76/77.

Øivind Langeland var den som dro det hele i gang, og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i 1997 er:

- Christian Christensen, februar.
- Arnt-Ivar Lund, april.
- Ivar Engerud, juni.
- Per-Erik Carlson, september.
- Steinar Ludvigsen / Tor-Stein Hella, desember.

Forsidebildet:

MAN 635 fra 1966 og MAN 650 fra 1965. Bilene tilhører Sverre Tandberg, Geithus. Sverre og broren Terje, har flere prosjekter på gang.

Redaktør av dette nummer har vært:

Per-Erik Carlson

Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972 Tilsluttet LMK
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Nestformann:

Per Langøy
Moreneveien 21, 3058 SOLBERGMOEN
Tlf. 32 87 14 63

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem I:

Erik Holde
Eikholtveien 7 B, 3031 DRAMMEN
Tlf. 32 88 31 15

Styremedlem II:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf. 32 88 51 45

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:

Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Formann i teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:

Tor-Stein Hella
Ringveien 37 B, 1370 ASKER
Tlf. 66 79 01 34

Formann i arrangementskomité:

Kjell Ødegård
Loesmoveien 50, 3300 HOKKSUND
Tlf. 32 75 35 83

Turkomite:

Tom Becker (1 tur)

Festkomite:

Lars Petter Schau

Materialforvalter:

Styret v/formann

Formannen har ordet:



Etter at vi har hatt Norgesløparrangementet tillater jeg meg å komme med noen betraktninger.

Det er særlig terminlista jeg er opptatt av, med alle arrangementene. Jeg er klar over at alle klubber gjerne vil ha sitt eget arrangement, men ser vi på antall klubber og antall arrangementer så er det ikke nok dager, og så bruker man samme datoer. Det resulterer i at f.eks. to klubber som er i nærheten av hverandre, har hvert sitt arrangement i stedet for heller å samarbeide om ett arrangement. Jeg tror vi må tenke mer samarbeide framover og her tror jeg LMK må engasjere seg litt mer. Norgesløpet er LMKs landsløp som de setter ut til en av klubbene, og datoen blir fastsatt over ett år i forveien og da mener jeg at LMK bør være med å skjerme denne datoen. I hvertfall oppfordre andre klubber til å la Norgesløparrangøren få lov til å ha denne datoen i fred. I år har det vært unødvendig mange klubber som har lagt sine arrangementer på den datoen som vi hadde bestemt til Norgesløpet.

Når det blir så mye å velge i så er også faren der for at det blir få deltagere. Tenk dere den situasjonen at det kanskje kan bli bare 15-20 kjøretøyer på et Norgesløp. Når vi vet hvilket arbeid som er lagt ned på forhånd for å få alt i system, særlig etter at LMK nå forlanger et løp over to dager, tror jeg LMK bør engasjere seg litt mer i koordineringen av terminlista og gjerne påvirke klubbene litt mer til samarbeide om arrangementer. I 1998 er det Grenland som skal arrangere Norgesløpet, la nå dem få ha denne datoen de velger i fred, ihvertfall syd for Trondheim.

Jeg vil gjerne at LMK tar dette som sak på neste landsmøte.

Tore Ødegaard



Så skjedde det i gjen. To markeder på samme dato, i Tønsberg og på Biri. Det er helt klart at dette gjør utslag på både stands og besøkstallet.

MHK-Drammen hadde klubbstand i Tønsberg som bildet viser.

Trenger deler til Chevrolet
1930

John Eastwood
Tlf.: 33 77 57 01

Til salgs:

Motor: HSA diesel 8 hp. Dansk, lodrettstående sylinder, frittstående radiator.

Motor: Deutz diesel 5 hp (vanngryte) 1955 mod. Komplet i deler.

Freser/tohjulstraktor: Ukjent type med 6 hp JAP motor.

Henvendelse til Per Nielsen, tlf.: 66 79 03 08

Hva med bensin - til våre gamle grønne?

Utdrag fra Mud & Snow v/ Halvor Sperbund

Dette spørsmålet er det nok mange som har stillet seg, og det ble ytterligere aktualisert da alt som het blybensin forsvant fra markedet. Så hva gjør man nå, - «orger» litt flybensin - den er jo fortsatt full av bly? Eller er det andre muligheter? Joda, det finnes løsninger - og i denne artikkelen skal vi luften noen av dem..

Hvorfor var det bly i bensinen?

Blyet hadde to hensikter - primærhensikten var rett og slett å øke oktantallet, sekundærhensikten var å smøre ventilsetene.

Det har seg slik at ventilene ikke bare går opp og ned, de roterer også. Og jo høyere turtall motoren har, desto hurtigere roterer de. Når turtallet overstiger en viss grense, kan særlig eksosventilen bli utsatt for mikrosveis mellom sete og ventil. Partiklene som da dannes virker som slipepasta og resultatet er at ventilsetene slipes ned. I dag brukes høyverdig stål i ventilsetene - men for de fleste av våre bilers vedkommende var nok setet rett og slett frest inn i godset i blokken. Men - og heldigvis for det - det er først når turtallet passere ca. 2.000 omdreininger at ventilen begynner med sin rotasjon, og opp mot drøye 3.000 omdreininger er det nok liten fare for situasjonen som er beskrevet over.

Bly ment primært som oktan «booster» ble faktisk ikke brukt i særlig grad før opp mot 50-årene, og da som følge av motorut-

viklingen. Man fant ut at den enkleste måten å øke effekten på var å øke kompresjonen, dette igjen satte krav til høyere oktantal i bensinen. En enkel måte å øke oktantallet på var å tilsette blyforbindelser.

Motorutviklingen gikk mot høykomprimerte og mer hurtiggående motorer, og man fant ut at blyet også hadde en sideeffekt som smøremiddel for ventilsetene i disse motortypene.

Hvis din vanlige bil har en råtass av en overkvadratisk, høykomprimert motor fra 70- og opp til begynnelsen av 80-årene som fyker opp i 6.000 omdreininger før du får sukk for deg, ja da bør du absolutt tenke ventilbeskyttelse. Men - for våre trofaste langslag og turtallsmoderate «Go Devil» motorer med max turtall på 4.000 vil ikke ventilslitasje grunnet blyfri bensin være det store problemet.

Hva så med oktantallet?

Svært interessant sak - for her kan vi redusere driftskostnadene til våre grønne! Vi trenger nemlig ikke å kjøre rundt med 95 eller 98 oktan, vi klarer oss lenge med 75 oktan. Og hvordan fikser vi det? Enkelt - bland ut 95 blyfri med 30 prosent parafin, og vips så er du nede i ca 75 oktan. Da har du plutselig spart en del kroner - og ikke nok med det - jernet går bedre også!

For å forklare dette bør vi repetere litt gammel lærdom; Oktantal er et måletall for bensinens bankfasthet. Eller sagt på en litt annen måte - Bensinens

evne til ikke selvtenne ved kompresjon. I praksis betyr dette at hvis du har en moderne høykomprimert motor bør du kjøre på 98 oktan - kjører du en 95 oktan bensin på en slik motor, vil du kunne oppleve tenningsbank når du belaster motoren - nettopp fordi denne bensinen selvtenner. Med følge av redusert effekt og muligheter for å skade motoren. Greit nok kan du si, men hva menes med en høykomprimert motor nå i dag da? Vel som en tommelregel kan vi si at hvis kompresjonsforholdet er over 9,5:1 bør vi tanke 98 oktan.. Dette har ikke bare med kompresjonsforholdet å gjøre, utforming av brennkammer og andre forhold kommer også inn, så vi har en gråsoner i dette kompresjonsområdet. Nymotens biler har som regel også en såkalt bankesensor - som automatisk og ideligen justerer tenningen opp og ned - avhengig av oktantal og motorbelastning.

Når vi vet at kompresjonsforholdet i våre gode gamle grønne ligger rundt 6,5:1 skjønner vi at 95 oktan er mer enn godt nok.

Blar vi litt i historien om oktantal, finner vi ut at det lå på 70 oktan i 1935, 80-85 oktan i 1945 (og sannsynligvis uten bly!) - så putter man en skvett bly oppi rundt 1950 og fikk plutselig 90 oktan. Til sammenligning kan det nevnes at i perioden 1940-45 var vanlig flybensin på 77 oktan og høyoktan flybensin på 87. Med andre ord, motorene som sitter i våre biler er tilpasset (tennings-



tidspunkt og kompresjon) en bensin med et oktantal på ca 75.

Så langt teoriene - hva gjør du i praksis?

1. Sjekk tenning - kontrollerer at IGN på svinghjulet står mot overrettmerket. Dette er riktig utgangspunkt for tenningsinnstilling for 75 oktan bensin eller høyere.
2. Bland 95 oktan blyfri med 30% parafin, gjerne på en jerrykanne så du får god blanding. Du har nå en tidsriktig bensin på ca 75 oktan.
3. Startprosedyre: Full choke og ca kvart håndgass når motoren er kald - selvom det er varmt i været. Når du får fyr, trykk choken innover til motoren går jevnt og etterjuster håndgassen så du ikke ruser motoren. Og da - go man, go!
Du vil oppleve at denne blandingen ryker noe (og lukter litt!) i startfasen - det gir seg når du har fått choke og håndgass i bånd og motoren blir varm. I stedet for parafin, kan du bruke White spirit - da slipper du røyken, men den er vesentlig dyrere enn parafin.
4. Om du skulle ønske det er det ingenting i veien for at du også kan tilsette såkalt ventilsetebe-

skytter, eller blyerstatning (som regel en kaliumblanding som gjør det samme som blyet gjorde for ventilsetene - men uten å øke oktantalet) - den fåes som regel i små flasker på bensinstasjonene. Hvis ikke din stasjon har stoffet i småflasker så har den ihvertfall ei pumpe med bensin som er ferdigblandet med blyerstatning. Dette er særlig aktuelt om du skal ut på motorvei og føler deg presset til å kjøre fort og hardt (høyt turtall). Selv bruker jeg 1 dose blyerstatning for hver tredje tankfylling, resten går blyfritt. And thats it!

Vel det er bare en måte å finne ut av teorier på - og det er å prøve dem i praksis. Du vil antagelig at bilen din går bedre enn før - det har sin forklaring ved at du ved å blande parafin i bensinen har økt egenvekten på drivstoffet. Bensin har en egenvekt på ca 750, parafin på ca 800, - ved å blande har du økt egenvekten på drivstoffet og derved tilført motoren mer energi. En motor er pr. definisjon ikke annet enn en maskin som omdanner energien i drivstoffet til arbeide via varme og trykk. Og jo mer energi du tilfører den - desto mer arbeide gir den deg.

Nesten til slutt vil jeg gjerne tilføye at alt som er nevnt spesifikt om «grønne biler» i denne artikkelen gjelder egne erfaringer med US Jeep, med original motortype produsert i 1940-45.

Har du en annen biltype må du sjekke shopmanual, særlig på punktene omkring kompresjon og tenningsstidspunkt. Du bør da selv være i stand til å vurdere hva slags bensin du bør kjøre på. Men som sagt, i årene 1935-45 lå oktantalet mellom 70 og 80, og det var utgangspunktet for motorinnstilling for motorer produsert i denne perioden.

Helt til slutt kan det være greit å avslutte med et sitat fra boka «All American Wonder», skrevet av Jeep Guruen Ray Codedery, fritt oversatt: - Se det i øynene, Jeepen var aldri ment å være racerbil. Ikke plag den til å gi alt den har. Passer du på riktig smøring av motoren og holder deg under 3.500 omdreininger (max 80 km/t) så vil den leve lenge, lenge og aldri lage trøbbel for deg. Øker du turtallet med 10% vil du sannsynligvis redusere motorens levetid med 30%!.

Museumsløpet, Horten 1997

Museumsløpet gikk i Horten 5/7 med start fra Horten Bilmuseum. I flott og varmt sommervær fra idylliske omgivelser hvor bilen så absolutt var i sentrum. Jeg kjørte Moskwichen for første gang i løp og var rimelig spent på hvordan den ville takle varmen og den harde kjøringa langs E-18. Det gikk meget bra og selv med tre passasjerer var det ikke noe pro-

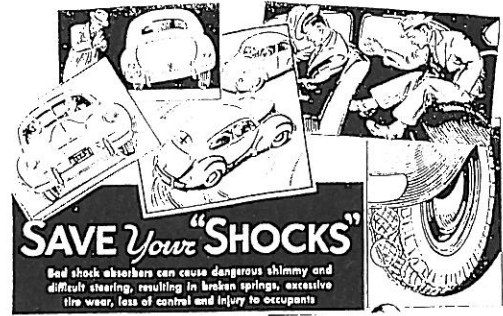
blem å holde tritt med trafikken. Løpet var en blanding av tradisjonelt veteranbillop og rebusløp. En meget spennende og utfordrende blanding som fikk de små grå til å jobbe på høytrykk. Flere av klubbens medlemmer hadde tatt turen nedover og vi hadde hyggelig samvær både under og etter løpet. Innkomsten var lagt til den gamle jernbanestasjonen i Borre hvor det

var duket med spekemat og drikke, og is til alle deltagere. Selv om resultatet på dette løpet for vår del ikke var av de aller beste endte Hans (en av mine passasjerer) opp med en fin fruktkurv fra den lokale basar. En fin tur i hyggelige omgivelser.

Steinar Ludvigsen

Gratis ide fra romeriksklubben:

I medlemsbladet til Romerike Gammelbilklubb finner vi ideen til hvordan man kan unngå å dra med seg verktøykasse, samtidig som orden og system opprettholdes. Smartinger, hva?



Kontroller støtdemperne

Bad shock absorbers can cause dangerous shimmy and difficult steering, resulting in broken springs, excessive tire wear, loss of control and injury to occupants.

Teksten minner oss om faren ved å kjøre med slitte støtdempere. Problemet er like aktuelt i dag, enten det dreier seg om bruksbilen eller gammelbilen.

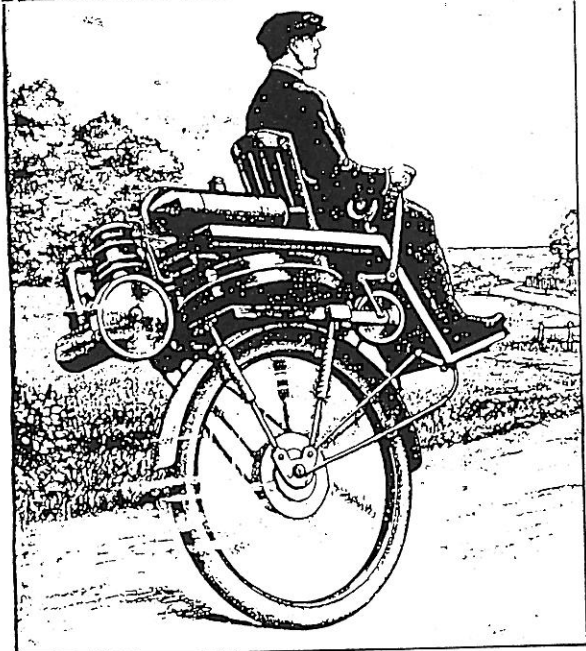
(Romerike Gammelbilklubb)



Nr. 38 22 september 1920.

Pris 30 or.

ALLERS FAMILIE-JOURNAL



Balansert akselerasjon og bremsing

Som flere andre klubblader tillater også Motorhistorikeren seg å klippe denne godbiten fra rundskrivet til våre venner i Valdres. Vi sier som romeriksklubben: - Det er bestandig spennende å se hva folk kjører med på andre kanter av landet! Dessverre har vi aldri opplevd å møte noe slikt de gangene vi har vært i Valdres, så de er muligens skjeldne også der.

Original eller!!!!

Original eller ombygd, restaurert, patina eller superfinsh. Bevaring av original bilhistorie eller kjøretøy som de ble brukt på veien?

Selv om de fleste har felles interesse for gamle biler er meningene delte hos de fleste på dette området. Det å tune, bygge om og trimme motorer har alltid forekommet, så lenge vi har hatt biler og motorsykler.

Uttrykk som bakgårdstrimming, Totentrimma og garasjetrimma er uttrykk de fleste av oss kjenner til, pluss seriøs løpstrimming. Gammel løpshistorie er artig, likefullt de fåtalls biler som er bevart fra denne tiden.

Men hvor er alle de bilene som ble bearbeida på alle rare og tenkelige måter, med breifølger, doble

Webere, racekam, GT-ratt, bøttesteter, Abarth-potter, senkesett og bøttelykter. Hot rodden eller kall det hva du vil, dette er kjøretøy som på en eller annen finurlig måte ikke er helt stuerent for den «seriøse» bilrestauratør.

Men er ikke dette allikevel like mye bilhistorie som originalbilen? Det var faktisk vanlig å kjøre billøp uten skjermer og panser. Noen lagde til og med egne karosserier, selv i Norge. På 50 tallet ble biler helt fra 30 tallet modifisert slik at de hang med på israce og baneløp. I rallysporet kjørte de Skoda'er med trimma motorer etc. eller råde takttere som Saab og DKW. Nordisk klasse på 50 og 60 tallet besto kun av hjemmetrimma standardbiler av

ymse slag. Man kan faktisk godt kalle dette for hot-rod som stammer fra Amerika hvor denne type modifisering for å kjøre billøp oppsto.

Man kan si at «hot-rodden» ble den vanlige manns lille mulighet til å delta på billøp eller å ha noe på veien som dro litt ut over det vanlige. Noe de som kan huske Drammen sentrum fra 60 tallet sikkert kan bekrefte.

Men hvor er alle de gromme bilene fra 60 tallet? Kanskje har du en på lur, gjemt i en låve eller i en garasje! En bønn fra en bilentusiast, ta dem i bruk før hele perioden er totalt gått i glemmeboka.

Steinar Ludvigsen

30-års grensen

Jeg har i lengere tid fundert på hvorfor vi ikke nå åpner for nyere kjøretøy enn 30 år på løpene våre. Se bare på hvor greit det gikk på Norgesløpet. På medlemsmøtene blir vi ofte minnet på at vi mangerer rekruttering av yngre medlemmer. Er det en sammenheng her, eller? Internasjonalt sett er grensen for historiske kjøretøy 21 år, vi er også tilslutta denne store paraplyorganisasjonen «FIVA». Når det gjelder forsikringsregler og forskrifter da følges FIVA regelverk til punkt og prikke, men ikke når det gjelder aldersgrenser på biler.

La gå at det kanskje ikke er like moro for alle å se en VW K70 eller en Triumph TR6, men for de som samler på slike biler er det helt topp. Prismessig er det sikkert også ganske gunstig i forhold til betydelig eldre biler. Altså bra for rekrutteringen. Ved å la denne gruppa også få innpass i veteranbilmiljøet blir vi da ikke litt mer oppgradert og utadventt enn hva enkelte mener vi



Skikkelig hjemmetrimma Cortina med tilbehør

er i ferd med å bli. Jeg har derfor en oppfordring til styret og klubbens medlemmer generelt, gjør noe med dette. Det er på tide med noen forandringer.

Steinar Ludvigsen

Fyll på vanlig bensin denne gangen, ikke super super!





Panorama Musikk Drammen A/S

Tollbugt. 29, Drammen - Tlf. 32 89 52 70

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

* Service og rep.,
samt noter m.v.

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Per Langøy
Moreneveien 21
3058 SOLBERGMOEN Tlf.: 32 87 14 63

Priser pr. utgivelse:
Helside kr. 600,-
Halvside " 400,-
Kvartside " 200,-
1/8 side " 100,-
Helårsannonser etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	120 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerke 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumsbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 1997 kr. 150,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl. 19.00.
- * Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
Drammen Gummiservice	Opp til 30% på Bridgestone
Bergerud Eff.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer

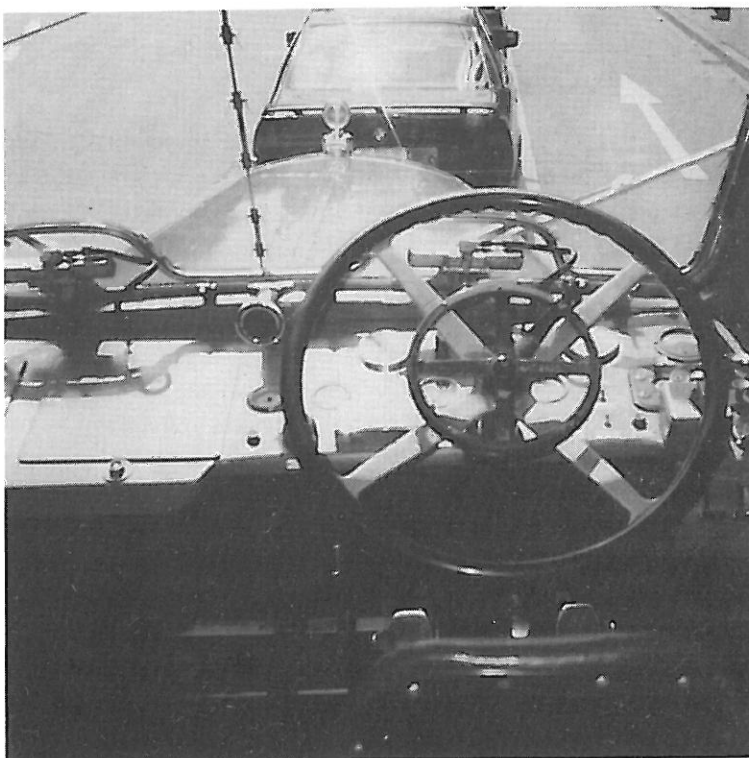
Listen oppdateres fortløpende.

Saurer

En av oppgavene i Norgesløpet var å svare på hvor Saurer ble produsert. Siden mange bommet på dette, tar vi en kort oppfriskning:

Adolph Saurer bygget lastebiler og busser som fikk god mottagelse og anerkjennelse både i hjemlandet Sveits og i utlandet. Fabrikken startet i 1888, og produksjonen av lastebiler begynte i 1903 og holdt på til 1982. Den første modellen var en fem-tonner med firesylindret motor. I 1928 ble den første bilen med dieselmotor levert, og ti år senere med kompressor. En moderne frambygd lastebil ble lansert i 1952, denne hytta ble senere levert også til italienske O.M. Som nummer to i markedet etter Saurer, hadde Berna stor betydning i Sveits. De bygget både to- og tre-akslede lastebiler fram til 1970. Etter krigen ble det benyttet motorer fra Saurer. De siste årene samarbeidet fabrikkene tett, og bilene var så godt som like. En tredje betydelig sveitsisk lastebil-fabrikk var FBW (1918 - 1982). Fabrikken ble sammen med Saurer og Berna kjøpt opp av Daimler-Benz i 1982.

P-E. C.



Førermiljøet i denne Saurer var etter tidens krav meget bra. Servoen ligger i diameteren på rattet.



Saurer buss fra 1930. Den tilhører det kommunale sporveisselskapet i Basel, og jeg fikk gleden av å kjøre med den i juni. Den hadde opprinnelig bensinmotor og kjørte med generator under krigen. I 1946 ble bussen utstyrt med dieselmotor. Trilæxfelger er en selvfølge!

Ut av museet

Av Per-Erik Carlson

I Norgesløpet midt i juni startet en Ford AA tankbil fra 1931. Bilen var rød og gild, med Standard Oil malt på dørene og Esso på tanken. Bilen eies av Esso Norge AS, og oppholder seg vanligvis på Horten Bilmuseum. Der vekker den stor begeistring, særlig blant barna, da den er utstyrt med fotoselle og plassert i et gammelt bensinstasjonsmiljø. Når noen passerer, starter fotosellen et lydbånd med start- og motorlyder, samtidig som lysene på bilen tennes og slukkes. Museet med biler, motorsykler og en flott modelljernbane er absolutt et besøk verd.

Direktør Bjørn Nilsen-Aas i Esso Norge AS på Slagen er selv veteranbilentusiast, og kjører like

gjærne sin Scania fra 1965 som sin Jaguar fra 1958. Etter at Shell og senere Statoil skaffet hver sin gamle tankbil, mente Nilsen-Aas at det var riktig at også Esso skaffet seg en slik bil. Bilen ble kjøpt original og fiks ferdig i Värmland i februar 1996, og brukes ved åpning av nye bensinstasjoner og andre kampanjer. På Slagen utenfor Tønsberg har bedriftsidrettslaget til Esso skilt ut en Motor- og Veteranbilgruppe som bruker bilen, mens personellet på industrivernets brannstasjon tar seg av reparasjoner og vedlikehold. Bilen har kjennemerke Z-9002, men egentlig burde den hatt et «A»-skilt, slik alle Esso tankbiler stasjonert i Vestfold hadde i 30-årene.



Ford AA 1931 modell. Bilen er rød med svarte skjermer. Skjermene ble lakkert svarte også da denne bilen var ny, slik at de skulle være lette å male over etter en skade.

Esso

Varemerket Standard Oil ble brukt i Norge helt frem til siste krig, da en gikk over til forkortelsen Esso. Standard Oil Company var eiet av Rockefeller, og frem til 1911 det eneste oljeselskap i verden. Monopolet ble sprengt ved anti-thrust loven, som åpnet for selskap som Mobil, Texaco, Chevron og Gulf.

Rockefeller

John Davison Rockefeller (1839-1937), amerikansk industri- og finansmann, «Forretningsverdens Napoleon» var kjent for sine kaldt beregnende metoder. Det sies at en som vi i dag ville kalle «sosialist» en gang ba Rockefeller dele ut formuen sin til verdens befolkning. Rockefeller var rask i hode-regning, for han svarte kjapt; - Vær så god, her er dine tre cent!

Honnør

I forbindelse med at jeg skulle innhente opplysninger om Esso-tankbilen, fikk jeg følgende brev fra start nummer 62, Bjørn Nilsen-Aas:

Vedlagt en utgave av Essos magasin for april/mai der Essos tankbil er omtalt.

For øvrig vil jeg si at vi var meget imponerte over det Norgesløp som Motorhistorisk Klubb arrangerte. Effektive poster, naturskjønn og interessant løype og fine sosiale arrangementer. Helt topp. Full score!

Oversikt

over

de forskjellige amters nu gjældende bestemmelser med hensyn til automobilkjørsel (Meddelt ved Norsk Automobilklubb)

I anledning av alle indtrængende henstillinger, som Kristiania-pressen i disse dager har rettet til stortingets veikomite om ikke at indstille paa, at automobilloven endnu en gang blir henlagt, kan maaske en oversikt over alle de vidunderlige bestemmelser om automobilkjørselen, som nu gjælder hertilands, være av interesse. Stort set bydes der da i de fleste amter automobilisterne følgende triste vilkår:

«Kjørsel med motorvogne på offentlige veie er forbudt, saalænge ikke tilladelse dertil er ervervet. Saadan tilladelse meddeles av amtamanden - som regel kun efter derom av vedkommende eier indgit skriftlig andragende. Tilladelsen kan av amtmanden naarsomhelst tilbakekaldes.»

Kjøretilladelse gis nu ogsaa for hovedveienes vedkommende uten altfor store vanskeligheter, men riktignok kun under en hel række betingelser som vedtægterne viser. Et av amterne, Søndre Trondhjem's, har imidlertid tat skridtet fuldt ut og kort og godt forbudt al motorkjørsel, taket være amtmandens standpunkt. Indtrængende ansøknings om kjøretilladelse er sendt ham gang paa gang, men de er aldrig blit indvilget uten en kort tid, da amtmanden heldigvis var paa reise.

Dessuten gjælder i Buskerud amt en særbestemmelse, at automobilkjørsel kun tillades søndag, mandag og tirsdag, men ikke de øvrige dage i uken. Dette

er ingen papirbestemmelse, men det ramme alvor, hvor latterlig det end høres ut. Den praktiseres i al strenghet.

I det følgende vil vi nu gi en oversikt over disse bestemmelser for Buskerud, Jarlsberg og Larviks amter.

Buskerud amt: I dette amt, hvor automobilhadet før var rent fanatisk, er nu en bedring at spore. Men amtet holder som nævnt fremdeles paa den berygtede tredagersbestemmelse. Følgende viktige veier er forbudt: Gulsvik - Gol - Aal - Hol. Helle (Rollag) - Brosterud. Sigdal - Eggedal.

Veien fra Vittingfoss og Tuft gjennom Ytre Sandsvær paa østsiden av Laagen er vistnok tilladt, men den befinner sig paa grund av ombygning i en saadan tilstand, at den efter vedkommende lensmands uttalelse er absolut ubrukbar som automobilvei, saalænge ombygningen staar paa. Paa vestsiden av elven gaar det nu en bygdevei, som skal være forholdsvis god, og det har været rettet indtrængende henstillinger til amtet om at aapne denne vei for automobiltrafik, men amtet lar sig allikevel ikke bevæge dertil.

Veien langs Sperillens østside fra Hen til amtsgrænsen har snart været forbudt, snart tilladt; men man gjør vist ret vel i at forhøre sig paany, hver gang man agter at kjøre der.

Jarlsberg og Larviks amter: Følgende veier der ialdfald for en del var tiladt før, er nu forbudt: Eidsfos - Hoff - Andebu -

Haukerød. Tønsberg - Aasgaardstand - Borre - Horten. Borre - Nykirke. Borre - Undrumsdal. Larvik - Nevlungshavn. Larvik - amtsgrænsen paa veien til Eidanger.

De øvrige hovedveier er derimot tilladt med undtagelse av nogle korte veistykker.

Som det fremgaar av ovenstaaende er det ikke saa ganske liketil at være automobilist i Norge. Og om end nu paa mange steder befolkningens uvilje mot automobilerne begynder at lægge sig, saa kan forholdene ikke komme til at bli væsentlig bedre, før vi faar en fælles automobillov for hele landet.

Et utkast til en sådan lov var allerede utarbeidet av den departementale veikomitee av 1907, og senere har to i det væsentlige uforandrede utkast været forelagt stortinget. Den sidste regjeringsindstilling av ivaares var saa vel utarbeidet med uttalelser fra samtlige amter og herredsstyret som bilag, at man hadde al grund til at vente stortingsbehandling og vedtagelse. Men indstillingen kom ikke længer enn til stortingets veikomite. Der benyttede man som paaskud til at komme fra den at den burde behandles sammen med den nye veilov, som automobilloven dog ikke har det mindste gran at gjøre med. Saaledes faar vi ingen automobillov før tidligst i 1912. (Utdrag fra Gammel Aargang)

Genèveutstillingen

Av Per-Erik Carlson

Det er morsomt på bilutstilling, selv om en ikke er særlig interessert i nye personbiler, og heller ikke har planer om å fornye bilparken. Genève har et av Europas største bilmuseer, med mer enn 300 utstilte kjøretøy av forskjellig slag. Muséet ligger i samme bygning som verktøy- og utstyrsutstillingen, så det er

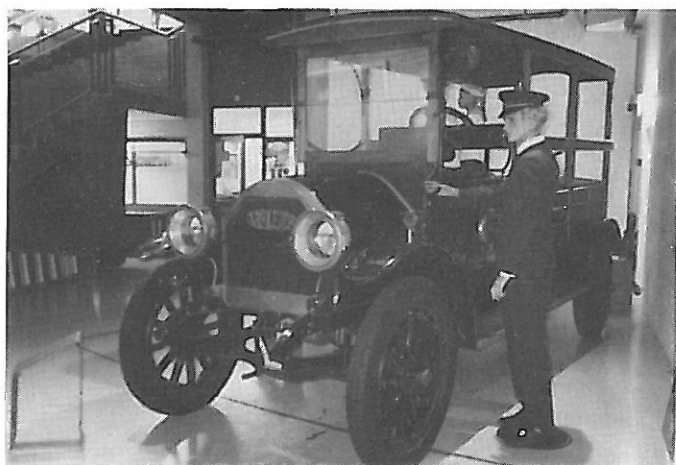
enkelt å finne. Det har også en egen avdeling for brannvern, med en mengde biler; Saurer, Hotchkiss, Citroën, Delahaye og selvfølgelig Chevrolet. Vi gjengir her bilder av fire biler som skulle dekke de fleste ønsker og behov.



Fiat Abarth 1000 TC Radiale Berlina Corsa 1970 modell. Motor på 112 hk ga en toppfart 215 km/t.



Lancia Lambda fra 1925, 2120 ccm. Vi kjenner igjen forstillingen som ble oppfunnet av en munk og fortsatt brukes av Morgan i dag.



Armlender hotellvogn fra 1914. Otto Armlender Co., Cincinnati, Ohio 1910-1928. Firmaet var mest kjent for å bygge «tractors», eller trekkvogner. Motorene var enten fire- eller sekssylindrede motorer fra Hercules, Buda eller Continental.



Voisin Le Corbusier 1929 model er som navnet antyder av fransk opprinnelse. Den er utstyrt med en sleidemotor med et volum på 1500 ccm som utviklet 44 hk v/4000 rpm. Sjekk retningsviserene i grillen.

Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



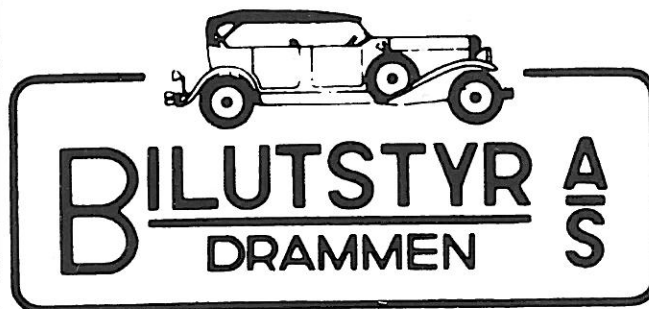
Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen
Tlf. 32 83 87 65

**Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!**



Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40



Telefon 32 81 22 05



Arbeidergt. 14, 3050 Mjøndalen
Tlf. 32 87 62 40

DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
- de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

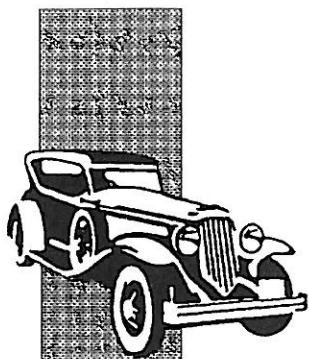
Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



KJØP OG SALG AV BRUKTE BILER I ALLE PRISKLASSER

Meget gode kontakter innenlands og utenlands

Ta kontakt for en hyggelig bilprat



Becker Bil a/s

3073 Galleberg, Tlf. 33 77 04 25
Mobil 94 24 60 40 - 92 04 60 40

**FINANSIERING
GARANTI
INNBYTTE**

Grenlandsrally 1997

8. mai opprørt med fint og solfylt vær, det var tid for å delta på Grenlandsrally 1997. Jeg skulle for første gang bruke min Fiat 600 D (1967) i løp og var naturligvis litt spent. Men som annenfører var en av mine eldste og beste venner, Hans Øyvind Jansen. Vi hadde avtalt å kjøre i følge med Roy og Kari som deltok i Grenland for første gang. Vi la lystig i vei og Fiat'n summa som sinte veps i lav høyde langs E-18 ned til Eidanger. Her var det i år som i fjor utrolig mange fine biler å se på i alle aldre og fasonger, ikke minst var det flere aldeles nydelige nytte-kjøretøy som busser, lastebiler og varebiler. Ja, sågar en vaskeekte japansk «original» politibil fra 60 tallet. Arrangøren hadde satt et tak på 125 biler i år, men etter interessen å dømme kunne det ha vært 100 til. Startkontingenten var satt til 250 kroner, for den summen fikk vi middag til to, 20 liter bensin,

plakett og eventuelle premier. Arrangørene i Grenland er super proffe til å lage feststemning og sus over arrangementene sine. Politibandet «Blanke messingen» underholdt og alle ble mere eller mindre intervjuet på startplata foran haugevis av skuelystne. P4 Radio med Jørgen Slips i en enorm trailer hadde direktesending fra området hele dagen og med en meget fin og hyggelig løypetrasee ble dette en glimrende dag. Over alt hvor du kom på post var folk blide og hyggelige, det var gratis pølser, brus og is så og si overalt på Statoilstasjonene og lokale speakere holdt de skuelystne fremmøtte med informasjon og opplysninger om biler og prøvene. En bensinstasjonseier avholdt auksjon på bilpleiemidler hvor jeg endte opp med en kilo Rain Danc polish til 20 kroner. Vakkert var det også i Brekkeparken hvor selveste Henrik Ibsen i

egen person geleidet oss inn til piknik. Etter vi kom i mål og på nytt nøt synet av alle de fine vognene, var det tid for middag som smakte aldeles fortreffelig. Det nærmet seg premieutdeling og overraskelsen og gleden var stor da Hans og jeg endte på en fin tredje plass i vår klasse (etterkrigsbiler) og kunne innkassere en fin Helle-kniv med slire. Det var tid for oss og sette kurs hjemover, vi valgte å kjøre om Siljan i stedet for og stresse på E-18. Det var lurt, og på en rasteplass i solskinn traff vi to andre deltagere fra Oslo på vei hjem som kjørte Skoda og Neckar 770. Det ble en hyggelig rast med kaffe, kaker og livlig prat før vi kom avgårde igjen. Summa sumarum var dette en kjempesfin tur og en hyggelig dag som jeg skulle ønske flere fra klubben hadde deltatt på.

Steinar Ludvigsen



Spreke biler og kjekke karer før start.

Rast



Ikke bare personbiler...

Av: Per-Erik Carlson

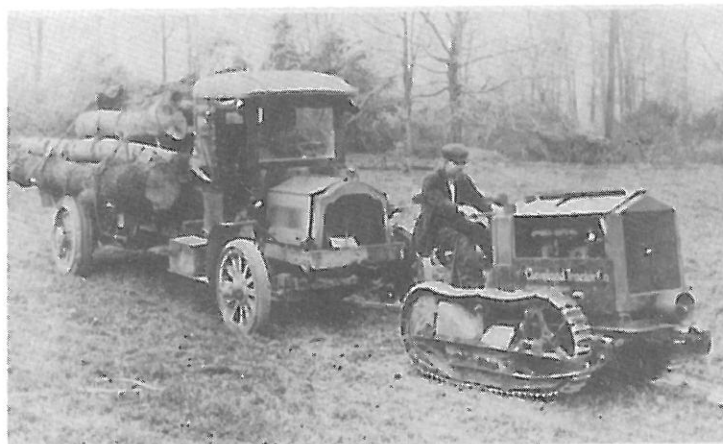
Blant de nesten ett tusen amerikanske lastebilprodusenter som har bygget biler opp gjennom årene, er det flere som er mer kjent for sine personbiler. At Ford, Dodge, Chevrolet og Studebaker bygget nyttekjøretøy, er kjent for de fleste med forankring i vår kultur. At kjente merker som Packard, Nash, Terraplane, Hudson, Graham og Oldsmobile også tok sin del av denne kaka er kanskje ikke så kjent. Ved å bygge delivery vans, pickup trucks, stake beds, tilt beds, flareboards, dumper trucks, platform trucks og tractor trailers, var de med på å ta knekken på de små fabrikkene, men de forsvant også selv fra dette markedet etterhvert.

Vi skal se litt på historien til fabrikkene, bilene og mennene bak de merkene som er nevnt over.

Packard

(1905-1923)

James Ward Packard startet sitt firma i 1899 etter at han hadde skaffet seg en Winton automobil og funnet at den hadde flere mangler. Mr. Winton ønsket ikke å forbedre bilen, så Packard begynte å bygge sin egen bil ved hjelp av Wintons konstruktør William A. Hatcher og George Weiss. Packard introduserte både den automatiske gnisten og H-gearet i 1900. Begge ble senere standarder i bilindustrien.



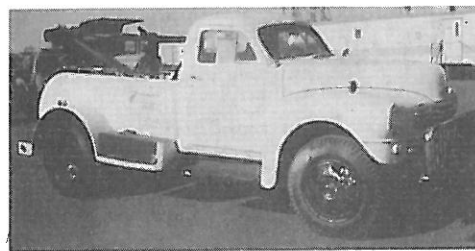
Den første Packard lastebil ble levert i 1905, og var en frembygd 1 ½ tonner med 15 hk moter. I 1920 kunne fabrikken tilby fem lastebilmodeller opp til syv tonns nyttelest. To-tonneren, som het Modell X, ble levert med firetrinns gearkasse og pneumatiske dekk. Lastebilproduksjonen ble nedlagt i 1923, da Packard ønsket å konsentreres seg om å bygge personbiler med høy kvalitet. Packard gikk sammen med Studebaker og forsvant i 1958.

Nash

(1917-1930, 1947-1955)

Da han ble forlatt av sine foreldre, begynte Charles W. Nash å arbeide allerede som barn. Da han var 31 år i 1895, var han sjef for Durant-Dort Carriage Company, i 1910 ble han sjef for Buick Motor Car Company og i 1912 ble han president for General Motors. Etter en krangel med William Durant, støttet av GM-mannen James Storrow, kjøpte han Thomas B. Jeffery Company i Kenosha, Wisconsin. Denne fabrikken bygget Jeffery Quad 4x4 firehjulsstyrete lastebiler. I 1919 ble den to-tonns Jeffery Quad markedsført som Nash Quad. Den var utstyrt med en firesylindret motor fra Buda. Det første året med full produksjon, ble det levert 11.490 lastebiler. Etter Quad kom Model 4017F med

firesylindret Buda motor, Stromberg forgasser og Eisemann tenning. Modellen hadde Borg & Beck clutch, men gearkasse av eget fabrikat. Styling fra Lavine var option for alle fire hjul. Støpte stålfelger med dekk i dimensjonen 36x5 foran og kompakt gummi bak. Toppfarten var 18 mph. I 1930 flatet markedet ut og lastebilproduksjonen stoppet ettersom modellen ikke ble modernisert slik andre merker ble. Etter krigen bygget Nash noen få tre-tonnere med sin egen Ambassador-motor og noe blikk fra personbilen. Mange av disse ble bygget opp med Tulsa kraner og levert som servicebiler til forhandlerne i USA. Totalt fem tusen slike biler ble levert mellom 1947 og 1955. I 1951 og 1952 bygget Nash en varebil basert på Rambler personbil.



1949 Nash kranbil med 10.000lb Tulsa vinsjer. Warren Wedekind i Grants Pass, Oregon har forært utstyret til American Truck Historical Society. For tiden står den på Hays Antique Truck Museum i Woodland, California.

fortsettes på side 24

Ca. 1920 Packard tømmerbil får assistanse av en Cleveland beltetraktor.

SENTRUM BILSKADE AS

Tlf. 32 83 22 00 /
32 83 70 09

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax
32 83 31 31



Alt i oppretting og lakkering



FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning
av medlemskort

Fra Lierkalenderen 1997

Lier Historielag er utgiver av kalenderen, som i år utgis for 14. gang. August måned har dette bildet med følgende tekst:

Da Lierbanen kom i 1904 var det trolig få som kunne forestille seg at en farlig konkurrent til jernbanen allerede lå i start-blokkene. Fem år senere behandlet Lier herredsstyre en rekke søknader om kjøring med automobil, og uttalte seg om slik kjørsel i desember 1909: «at det var til liten nytte, og hester var blevne skremt, kjøretøy veltet, desuten adskillig med vedlikehold.» I mars året etter avsto det samme herredsstyre søknad fra postfører Karl Wilthil om fast kjøring på Åssiden, med at «veien ikke tåler så tung bil som Wilthils.»

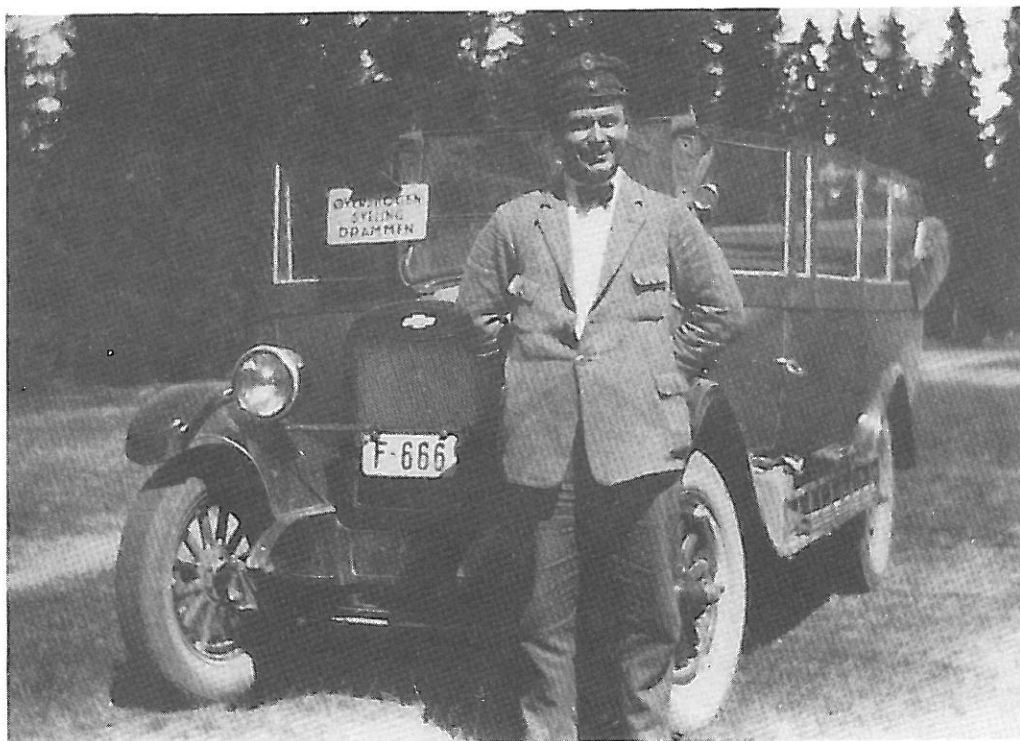
Men bilrutene kom. Bildet viser rutebileier Kristoffer Karlsen, mannen som 21 år gammel i 1923 startet sitt livsverk bilruten Øverskogen - Sylling - Drammen.

Bildet er trolig tatt i 1927 eller 28, og bussen var ikke hans første. Dette er en Chevrolet, som han bare hadde i et par år. Det var en 13-seter, medregnet klappseter i midtgangen. Vognparken på den tiden besto i tillegg til Chevroleten, av en 24-modell GMC buss med benker langsetter. Da ruten ble utvidet til Øverskogen i 1928, ble Thorolf Tollefsen ansatt en sjåfør på hovedruten, mens Karlsen selv kjørte til Øverskogen.. Han sto også for service, reparasjoner og regnskap.

Kristoffer Karlsen var født og oppvokst på Gullaug, på den tiden da folk ute ved fjorden brukte robåt når de skulle til byen. Med den store industriutbyggingen der, kom det tidlig bilrute til Lahell. Etter sigende begynte Oskar Wilthil å kjøre mellom sementfabrikken og Drammen i 1918. Det ser ut til at han ikke fikk konsesjon på

kjøringen før i februar 1920. Wilthil kjørte med en F.I.A.T. lastebil med seter på lasteplanet. Med ungdommens pågangsmot, og en vilje til å være et hestehode foran, ville Kristoffer Karlsen kjøre sin rute med en virkelig buss, da han blant mange andre søkere fikk innvilget konsesjon på ruten Sylling - Drammen. Han fikk også uten annen garanti enn en godt fundert idé, låne penger til å kjøpe et chassis, Pedal-Ford en-tonner, og fikk bygd karosseri hos A.W. Iversen. Det var Iversens første busskarosseri. Forden viste seg snart å ha for lite motorkraft til stigningene oppover Lierdalen, og ble solgt til en vognmann i Horten som bybuss. Det hører med til historien at Karlsen i 1931 også overtok Wilthils rute på Gullaug. Den ble utvidet til Hyggen og senere Rørvik.

Foto Olaf Nordahl



Studebaker Service i Krokstadelva

Av: Per-Erik Carlson

I 1942 begynte den 15-årige Leif Petersen som læregutt hos Eiker Bil og Mek. Verksted.

Verkstedet utførte alle slags reparasjoner og vedlikehold av lastebiler og busser for kommunen. Ni år senere satte Petersen opp sitt eget verksted med to bilplasser i Krokstadelva. Ganske tidlig slo han opp skiltet med Authorized Studebaker Service på veggen under godkjenningskiltet fra NBF.

Verkstedet inneholder fremdeles det verktøyet som krevdes for å bli godkjent i 1951. Han har blant annet en ventilslipemaskin, som snart er en raritet. Benker, skuffer og skap har han laget selv. Her reparerte han alle slags biler helt til for tre år siden. - Nå pusler jeg bare med mitt eget, sier Petersen. Jeg fikk tidlig interesse for amerikanere, og særlig Studebaker. På 50- og 60-tallet kunne det være vanskelig å skaffe deler, så da gikk turen ofte til Sverige og de enorme bilskrotene som lå langs grensen fra Svinesund til Kongsvinger. Her

fikk jeg som regel tak i det jeg trengte for å holde bilparken til mine kunder i gang. Leif er medlem i Motorhistorisk Klubb - Drammen. Han har flere prosjekter stående rundt i bygda, mest personbiler, bl.a. en Studebaker Dictator fra 1934 som nå har rykket opp og fått plass i verkstedet. I 1988 kjøpte han en Studebaker lastebil. Den ble registret første gang 40 år tidligere på Svein Løkkeberg i Lier. I følge vognkortet er totalvekten 3950 kilo, og bilen ble dengang godkjent for transport av to hester. Petersen kjøpte bilen av dens andre eier, gartner Harald Saue i Lier, som hadde hatt bilen siden 1962. Etter fire års restaurering fikk bilen tilbake sitt opprinnelige kjennetegn, som er F-6349. Da jeg fotograferte hjemme hos Leif, måtte vi love han noen bilder hvis de ble bra. - Jeg vil gjerne sende dem over til Studebaker Drivers Club Inc. i Indiana, hvor jeg er medlem. Disse lastebilene begynner å bli sjeldne, skjønner du, jeg vet forresten ikke om andre her i landet som er registrert lenger.

Okei støttemperolje

Inne i Petersens verksted henger et reklameskilt i emalje for Monogram Oil, med slagordet «Stands Up!». Skiltet viser et geledd stramme gardister i hvite uniformer. - Denne oljen ble importert fra Pennsylvania av Oscar C. M. Knudsen, som hadde arbeidet i USA i flere år. Han hadde kontorer i Havneleret i Oslo, forteller Petersen. Jeg kom i kontakt med han da han kjøpte en A-Ford av meg i 1960. Knudsen importerte også andre ting fra Statene, blant annet Remington våpen. Han startet tidlig produksjon av bilkjemikalier under merket Okei. Han ristet sammen frostvæske, bremsevæske og støttemperolje som jeg brukte med godt resultat her på verkstedet, sier Petersen.

Studebaker

Fabrikken Studebaker Corp. i Indiana er mest kjent for sin produksjon av personbiler, men den bygget også solide lastebiler, først med elektromotor, men fra 1911 med firesylindret bensinmotor. Den første bilen med Hercules dieselmotor ble produsert i 1937. Den annen verdenskrig satte fart på produksjonen, som til da hadde vært beskjeden. Fra 1941 til 1945 ble det bygget 197 000 lastebiler, enten med akselkombinasjonen 6x4 eller 6x6. Frem til produksjonen ble lagt ned i 1964, ble det levert et større antall biler, fra pick-up med V8 bensinmotor til Transstar Heavy Duty med GM-53 totakt diesel.



Leif Petersen har gjennom fire års restaurering fått god kjennskap til sin Studebaker lastebil fra 1948.



Skiltene på verkstedet til Petersen indikerer at du trygt kan sette inn din Studebaker til reparasjon her.



Sans for kvalitet. Verkstedet er prydet med et emaljeskilt fra Monogram Oil i Pennsylvania.

Hadelandsløpet 1997

Hadelandsløpet gikk av stabelen 22/6 med start fra Hadeland Glassverk. Værgudene var så absolutt ikke blide denne dagen og regnet strømmet ned i strie strømmer hele dagen.

Løypa vi skulle kjøre gikk rundt Randsfjorden i vakre omgivelser med innlagt ferjetur over fjorden. Men dessverre på grunn av været ble det ikke noen mulighet for rast og kaffekos i de tilsynelatende mange brukbare rasteplassene

rundt løypetraseene. Ringerike motorhistoriske klubb var sammen med Roots Car Club Norway arrangør av løpet. Organiseringen og postopplegget var temmelig amatørmessig og ble etter hvert rimelig rotete. Arrangørene klarte ikke å holde de riktige postene etter oppsettet og de klarte ikke å ha postmannskap på innkkomsten. De fleste var allerede på Hadeland Glassverk før arrangørene dukket opp. Mye forvirring og venting på premieutdelingen og rot hvor den

skulle avholdes. Men omsider gikk det også. Men det kom ingen resultater på deltagerne, kun de tre første. På den positive siden må det nevnes at det var laget en egen konkurranse også for barn. Men selv her klarte man og rote til det meste ved premieutdelingen.

For å si det kort, et løp jeg prøver å glemme fortest mulig.

Steinar Ludvigsen



«Hadeland Glassverk i regn»



På Tofte var vi med. Vi kjørte kortesje gjennom Tofte sentrum med Jens Petter Blickfeldt som veiviser i sin T-Ford. Ordfører Randi Måkestad og folk fra Hurum

kommune var våre passasjerer. Bildet viser bilene oppstilt på stadion på Tofte.

Jens Petter har et godt samarbeide med Hurum Historielag og i den forbindelse er mye av

driftsbygningen hans blitt museum. En fin samling som er verd et besøk. Takk til Jens Petter for en hyggelig ettermiddag med omvisning.

Finn Bryhn rydder lageret og selger unna følgende artikler:

17" eikefelger til Essex 33 modell
 17" eikefelger med dekk til samme
 16" eikefelger til Chevrolet 32?
 16" platefelger til Ford V8 48 mod varevogn
 16" platefelger til Ford V8 37 modell
 16" platefelger til Ford Eifel 30-tall
 Platefelger til T-Ford 24 modell
 16" platefelger til Plymouth 37 modell
 14" felger til VW Transporter?
 Front og bakhjul til Triumph MC
 Kompressor til montering på gearkasse til Ford/Chevrolet 6x6 1940-45.
 Motor med gear til Vauxhall Victor 64 mod.
 Motorer til VW 1300 og 1600.
 Motor og automatgear til Chrysler 52 modell
 Rattstamme m/snekke til Ford AA
 Firesylindret Opel 30-tall: Ramme, foraksel og demontert motor
 Vifte til gassgenerator (fra krigens dager)
 Snekkeveksel 1:40, kileremmer/wire pluss tilsvarende med kjede Citroën B 11?
 Firesylindret motor m/gearkasse, foraksel og diverse dører, skjermer og pansere.

Finn Bryhn, tlf.: 31 28 50 05
 Spikkestadveien 109, 3430 Spikkestad

MAN 415 1963 modell



Bilen, som er svært sjelden, har tilhørt Ringerike Meieri, og ble reddet fra de store skoger ved Gulsvik av Terje og Sverre Tandberg i Geithus. Terje kjører 1996 modell MAN 26.463 ti daglig, mens Sverre parkerte sin MAN yrkesbil for mange år siden og satset på Texaco på Geithus. Sverre har også en Thau Trader stående på venting for restaurering. - Motoren i 415 gå penest av alle de tre bilene vi har, sier Terje. Den holder også trykket i dagesvis, så dette blir nok en fin utstillings- og løpsbi Vi bestilte nye forskjermer hos importøren, og disse ble skaffet frem på noen dager. Det er fint med en kurant bill

***Hold
et fast
grep
på veien***

Monroe støtdempere betyr sikkert positivt veigrep med alle fire hjul fast og støtt på veien

Stort utvalg i
**EKSOSANLEGG
 BREMSEKLOSSER
 BREMSESKO
 VANNPUMPER
 STØTDEMPERE
 TENNINGSDELER
 CLUTCH**

A.s. Grønland Auto

Buskerudveien 27 Drammen. Tlf. 32 82 16 65 Fax. 32 82 17 28

Bildeler og Rekvisita

En gros

En detalj

PROBLEM- LØSER'N

«God service
når du
trenger
det»



Auto-Materiell

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Industrigt. 13 • 3412 Llerstranda
Telefon 32 84 05 77 • Telefax 32 84 19 05





Motorhistorisk klubb - Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

TIRSDAG 7. OKTOBER 1997
PÅ HYTTA TIL KONNERUD JEGER OG FISKER FORENING
KONNERUD

I henhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

1. Valg av møtedirigent
2. Årsberetning
3. Revidert regnskap
4. Fastsettelse av kontingent
5. Eventuelle innkomne saker
6. Valg ifølge § 7

Ad. Pkt. 5: Saker medlemmene ønsker å bringe inn for Generalforsamlingen, må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av Generalforsamlingen, må de være styret ihende innen

TIRSDAG 16. SEPTEMBER 1997.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år). Dette vil bli kontrollert ved inngangen. De som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøte. Kontrolløren kan vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl. 18.30.

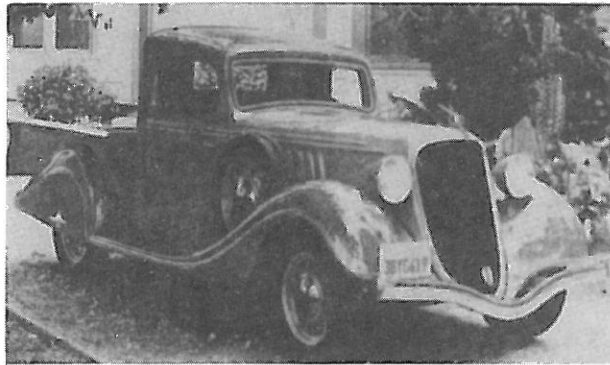
Drammen 25. august 1997
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Styret

Forts. fra side 15

Terraplane

(1933-1937)

Terraplane kom i 1932 som en modell av Essex bygget av Hudson. I 1935 var bilen tilgjengelig som $\frac{3}{4}$ tonns chassis til en pris av \$430, med førerhus \$515 og som varebil \$675. Terraplane ble også bygget som stasjonsvogn med trepaneler. Terraplane leverte på slutten av 30-tallet en $\frac{3}{4}$ tonner med det pretensiøse navet Big Boy Custom Sedan Delivery. Den kostet \$880. Navnet Terraplane ble helt droppet etter 1938. Se forøvrig Hudson.



1934 Terraplane pickup.

Hudson

(1917, 1922, 1933-1947)

Organisasjonen i Hudson Motor Car Company besto av Roy D. Chaplin, Howard E. Coffin, George W. Dunham og Roscoe B. Jackson, som alle kom fra Olds Motor Works. Joseph Hudson var en formuende forretningsmann i Detroit som hosta opp \$90.000 i startkapital.

I vårt århundres første tyve år var det ti bilfabrikker i USA som kalte seg Hudson. Ingen hadde samme suksess som Hudson Motor Car Company i Detroit, Michigan. Allerede i 1910 ble det levert mer enn 4.000 biler, men lastebilproduksjonen startet først i 1917, da ambulanser og lette lastebiler basert på Hudson Super Six ble bygget for U.S. Army. De brukte Hudsons 289 cid motor med stigforgasser av eget fabrikat. Clutchen var av korktypen og den tretrinns gearkassen var også av eget fabrikat. Noen få pickups ble bygget i 1922 fore internt bruk i fabrikken! I 1933 begynte fabrikken å bygge $\frac{1}{2}$ tonns pickups basert på Terraplane six chassis og bilen ble kalt Essex Terraplane det året. Motoren var fortsatt seks-sylindret, men skilte seg fra de tidligere Hudson Six ved at den hadde et volum på bare 193 cid, trelaget veiv og Marvel forgasser. Året etter ble bilen kalt Terraplane og beholdt dette navnet til 1937. De neste ti årene het bilen Hudson.

Produksjonen av pickups stoppet i 1947, etter at en prototype på en stepdown ikke kom i produksjon.



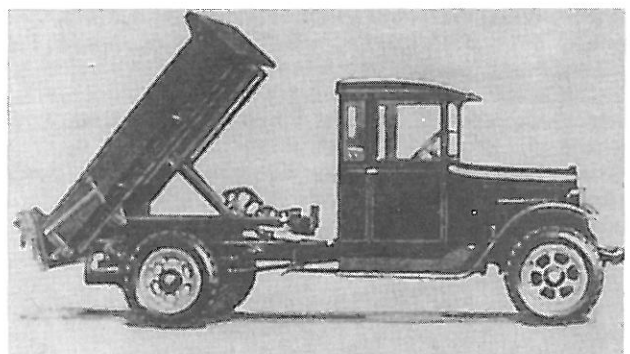
1946 Hudson pickup som servicebil. Frontfangeren er bygget opp med en solid stålplate for å kunne dytte kundebilene hjem til verkstedet.

Graham Brothers

(1919-1928)

Graham Brothers startet produksjonen av Truck-Builders i 1919 i Evansville, Indiana. Joseph, Ray og Robert Grahams lastebil besto av følgende komponenter; ramme, førerhus og Torbensen mellomgearkasse, noe som tillot kundene å bygge bilen selv etter eget ønske. Det var ofte motorer og andre deler fra personbiler som ble brukt. Brødrene begynte etter en tid å montere hele bilen på fabrikken. I 1920 introduserte de en 18 seters Speed Bus til en pris av \$3.445. Denne var basert på et halvannet tonns Speed Truck chassis.

Graham lastebiler ble kjøpt opp av Dodge Brothers i 1927. Bilene ble da utstyrt med en 60 hk motor som var konstruert av Dodge, men produsert av Continental. Dette året ble det levert ca. 60.000 lastebiler. En del av avtalen med Dodge var at brødrene Graham ikke skulle starte ny lastebilproduksjon. De leiet da Paige-Detroit Motor Car Company og fortsatte med å bygge Graham-Paige til 1931, hvoretter de



1928 Graham Brothers. 1 $\frac{1}{2}$ tonn med sveivetipp.

markedsførte bilen under navnet Graham. De siste Graham, kjent for sin moderne linjeføring, ble produsert i 1941.

Oldsmobile

(1904-1908, 1919-1924, 1936-1939, 1949-)

Olds Motor Works i Lansing, Michigan startet sin produksjon av nyttekjøretøy med en varebilvariant av Curved Dash Runabout i 1904. Den hadde en syv hesters en-sylindret motor på 1,6 liter, tre-trinns planetgear og sentralt kjedetrekk. Produksjonen det året var 5.508 biler. Fabrikken ble etablert i 1897 av Ransom Eli Olds, som faktisk bygget sitt første kjøretøy i 1887. Dette var en dampdrevet trehjuling. Den første bensindrevne bilen bygget han i 1896. Olds Motor Works ble etablert i 1899, med en kapital på 200.000 dollar. Olds la selv i \$400, mens tømmermillionæren Samuel L. Smith spyttet inn \$199.600. Det ble reist et nytt anlegg i Detroit i 1900, hvor det ble bygget mange forskjellige biler der, også elektriske. Ransome Olds fikk etterhvert alvorlige uoverensstemmelser med Smith og hans to sønner om firmaets fremtid. Siden Smith hadde pengene, hoppet Olds av i 1904 og startet Reo Motor Car Company. Navnet kom fra hans initialer. William Crapo Durant kjøpte Olds i 1908 for \$17,279 i cash og \$3 millioner i GM-aksjer. Olds bygget en del 1 ½ tonns chassis,

hvorav noen ble bygget opp som 18 seters busser. Det var ført i 1918 at lastebilproduksjonen ble tatt opp igjen ved presentasjonen av et ¾ tonns chassis som ble kalt Model T. Den ble bygget opp både som 16 sters buss og som lastebil. Motoren fra Northway var toppventilet, firesylindret og ga 40 hk. Den hadde Zenith forgasser og Delco Remy tenningsanlegg. Chassiset ble levert med tretrinns Muncie gearkasse, kon clutch og Jacox styring og elektrisk anlegg. Den hadde kavallerihjul med dekkdimensjon 35x5 både foran og bak. Toppfart var 22 mph. Med et Matthews karosseri ble Oldsmobile Economy Truck solgt for \$1.245 i 1919. Etter 1924 var merket borte fra lastebilmarkedet. Produksjonen startet igjen i 1936, men da bare for eksport. Bilene var identiske med Chevrolet og GMC. Den eneste ekte Oldsmobilekomponenten var den sekssylindrede sideventilmotoren som ble brukt i personbilene. En sekstonns frembygd bil med hydrauliske bremses og to-speed bakaksel ble introdusert i 1937. Produksjonen ble stoppet da krigen i Europa begynte. I dag leverer fabrikken den strømlinjede Oldsmobile Siloette med veseks-motor, firetrinns automatgear og forhjulstrekk. Oldsmobile er således den eneste av de nevnte merker som har overlevet konkurranse, nedgangstider og materialknapphet.



Før krigen bygget GMCs Oldsmobile noe fra lastebiler, hovedsakelig for eksport. Denne tandemdrevne tippbilen fra 1937 har en 3,8 liters bensinmotor. Hytta er uoriginal, men resten er identisk med en GMC. Denne ser ut til å være bygget i Holland.

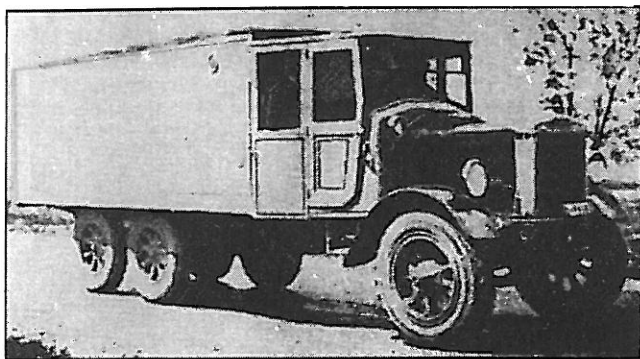
Goodyear bygget også lastebiler

Av: Per-Erik Carlson

I perioden 1920-1926 bygget Goodyear Tire and Rubber Company i Akron, Ohio et lite antall lastebiler og busser. Årsaken til dette var at selskapet ville vise fordelene med pneumatiske dekk. Før de startet sin egen produksjon, hadde de eksperimentert med en 1917 E-Series Packard. I 1920 kjørte fortsatt de fleste nyttekjøretøy med kompakt gummi. Dette begrenset hastigheten, forserte nedbrytningen av veiene og ga fører og passasjerer dårlig komfort. På denne tiden utviklet både Goodyear og andre dekkprodusenter pneumatiske dekk til tunge lastebiler opp til seks tonn. Det nyutviklede ballongdekket var så høye at bilene ikke lenger passet til lasterampene.

Goodyear leiet inn bilingeniøren Ellis W. Templin for å konstruere treakslede biler på fem og seks tonn. Høyden på dekkene kunne reduseres fordi lasten ble fordelt på seks hjul i stedet for fire. Templin konstruerte en boggi som var drevet av en Timken snekkeaksel og stabilisert med langsgående stag på begge sider. Denne ble senere utviklet til en tandemboggi ved å benytte to Timken snekkeaksler og halvelliptiske fjærer sammen med teleskopiske momentarmer. Bortsett fra tandemdriften, var Goodyears lastebiler bygget på koversjonell måte. Radiatoren var imidlertid i aluminium og den forseggjorte radiatorakappen i blikk ga bilene et flott utseende. En tredje konstruksjon var en buss med tandemaksler

både foran og bak. Bilene hadde enkeltmonterte hjul på alle aksler. For reklamens skyld kjørte en av Goodyears lastebiler 3.500 miles fra New York til Los Angeles på 6 ½ dag, hvilket var ny rekord. Med en topphastighet på 45 mph, var den fem-tonns Goodyear trucken vesentlig raskere enn sine konkurrenter. Goodyear brukte sine egne 6x4 biler, 4x2 White og Packard kassevogner i transport for sin Wingfoot Express mellom fabrikkene i Akron, Ohio og Boston, Massachusetts. Da Goodyear hadde fått frem sitt budskap i 1926, ble de kompakte hjulene etterhvert borte. Bilene fabrikkene hadde bygget ble tatt ut av tjenesten.



1921 Goodyear fem-tonner med tre aksler.



1917 Packard kassevogn ble brukt av Goodyear til utprøving av pneumatiske lastebildekk.

Propper på riksveinettet

Det er fortsatt noen i vår bevegelse som tror de befinner seg i 30-årene, hvor de var alene på veien. Når disse forviller seg inn på dagens riksveinett, er de etter min mening dårlige representanter

for vår hobby. Det virker som om kilometerlange køer bak ikke affiserer dem det ringeste. Det er bare deres egen interesse av å kjøre i 50 km/t i 80-sone som skal ivaretas. Å forstyrre sin egen søndagstur

ved å kjøre til side når det byr seg en mulighet, kommer ikke på tale. Av tidligere erfaring, blir denne form for aksjon ikke verdsatt av våre medtrafikanter.

P-E. C.

SANDPRODUKTER

Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen

Bevar minnene - MED FRIMERKER

Det er en selvfølge at vi på forskjellig vis tar vare på våre minner.

Men det skjer mye utenfor vårt eget daglige liv - jubileer, begivenheter og minner om personligheter, kultur og natur. Også slike minner kan det være hyggelig å bevare, for deg selv eller de som kommer etter deg.

Spør på postkontoret om hvordan du kan bli frimerkesamler. Da vil frimerkene være din hjelp til å bevare minnene.



 **posten**

SPIRALDEKK

DRAMMEN GUMMISERVICE AS

Tordenskiolds gt. 74 - 3044 Drammen

Telefon kontor: 32 83 36 63 - fabrikk: 33 05 89 85

ÅPNINGSTIDER: 08.00-16.30 - Lørdag 10.00-13.00

HARALDSEN

KNUT HARALDSEN FARVEHANDEL AS

Tollbugt. 102, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 80 80 - Telefax 32 81 36 93

Totalleverandør av lakk og bilpleie



Autolack-System

AUTOGLYM
Bilpleie

Tungvekkerne i Norgeseløpet



Fra venstre: Magne Fjeld fra Prestfoss kjørte løpet med sin Mercedes-Benz 312 fra 1954, så kommer Scania-Vabis LS 75 som tilhører Jan-Willy Solberg fra Sørkedalen, Volvo 465 Bamse 1961 som tilhører Ole Kristen Reistad fra Prestfoss. Lengst til høyre står bilen til Thorbjørn Olav Fredheim fra Leirsund, en Volvo 485 Viking fra 1961. Alle fire er medlemmer i Transporthistorisk Forening.

Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er

Tor-Stein Hella/Steinar Ludvigsen
Ringveien 37 B
1370 ASKER
Tlf.: 66 79 01 34

Send inn stoffet innen 15. november 1997

