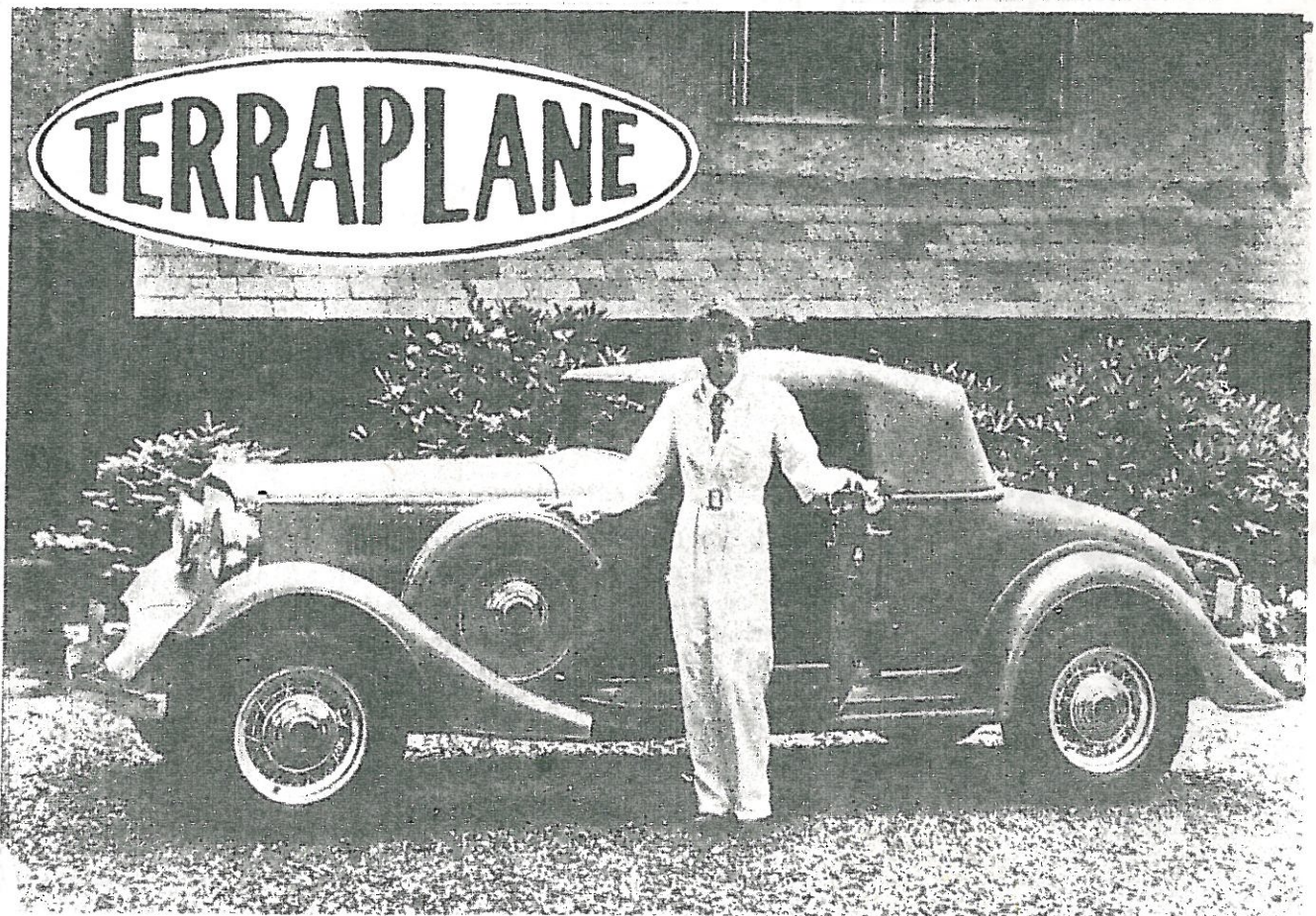


4 / 1978



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

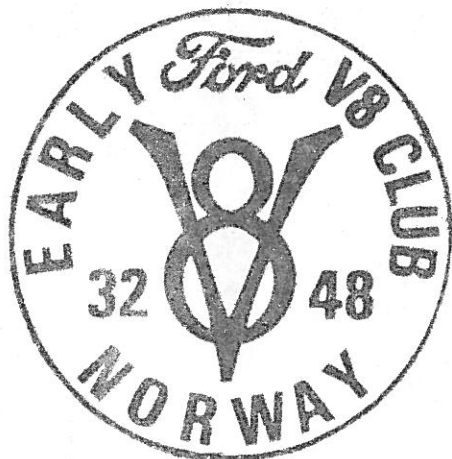
Buskerud-avdelingen av Norges Bilbransjeforbund ble dannet i 1928, og kan dermed i år se tilbake på 50 års virksomhet. I den anledning ønsker man å markere jubileet, og har sagt seg interessert i å avvikle et veteranvognløp for Buskerud-kjøretøyer. I øyeblikket er det hele på planlegningsstadiet, men vår mann Kai Martinsen ligger i forhandlinger med de ledende menn, og vil rapportere umiddelbart når noe konkret foreligger. Vi kan allerede nå antyde at løpet trolig vil bli avviklet omkring midten av august.



IDAG går fristen ut for påmelding til den motorhistoriske utstillingen i Tønsberg. De som er interessert må derfor SNAREST kontakte Kai Martinsen dersom de ønsker å delta. Deltagerne får en godtgjørelse for å stille ut, fastsatt til kr. 500,- pr. bil, og kr. 250,- pr. motorsykkel. Glem ikke at alle data om det aktuelle kjøretøyet må foreligge ved påmelding.

Stutz?

I forrige nummer av MOTORHISTORIKEREN bragte vi et forsidebilde hvor vi anmodet om hjelp til å identifisere bilen på bildet. Ingar Evensen hadde knapt nok kastet et blikk på bildet, før han utbrøt: -"Om ikke d e t er en Stutz Bearcat, skal jeg spise hatten min." Forslaget er foreløpig godtatt, men skulle noen ha håndgripelige bevis for at Ingar tar feil, vil vi unne oss den gleden å se Ingar fortare sitt hodeplagg. Egentlig burde han kjenne bilen, ettersom han selv hadde en Bearcat for noen år siden. Men, allikevel....



EARLY FORD V8 CLUB har nå utarbeidet sitt klubbemblem, og i klubbens organ "V8 Forum" leser vi at man akter å rekvirere maskinbroderte jakkemerker. Senere vil de også få fremstilt frontrutemerker i vinyl som kan settes b å d e på bruksbilen og gammelbilen. Emblemet vil bli utført n e g a t i v t i forhold til det som er avbildet til venstre, d.v.s. at bunnfargen blir mørk (Ford-blå, selvfølgelig!) mens teksten blir hvit.

FORSIDEN

Siden dette langt på vei kan karakteriseres som et "Terraplane-nummer", er det vel naturlig at også forsiden har et Terraplane-bilde. Så det er altså en 1933 Terraplane Roadster vi ser avbildet, og damen som er med på presentasjonen er berømtheten Amelia Earhart. H v a hun var berømt for, forteller ikke bildeteksten noe om.

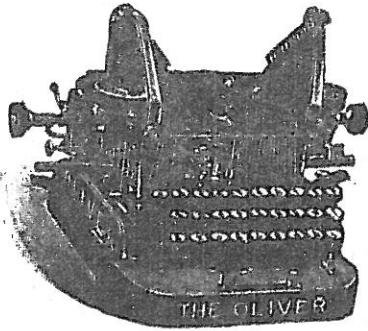
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

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

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



Interessen for motorkjøretøyer er stor i Norge, det bekref-tes ved det store antall bilklubber som finnes idag. Klubber som hver for seg har sitt interessefelt knyttet til omtrent alt som er produsert siden biler og mc'er ble til. De siste årene er det dannet en rekke nye klubber og det finnes minst et femtital klubber, avdelinger eller "registre" i Norge, -tro det eller ei. Det eksakte tall er det neppe noen som vet, da det såvidt bekjent ikke er gjort noen registrering. Her i redaksjonen har vi i en viss grad prøvd å holde styr på de mange klubbene, uten helt å makte å få en fullstendig og a-jourført liste. Stadig hører man om klubber man ikke ante eksistensen av, men ofte hører man ikke hvor de har sitt "sete"

eller hva de stiller med. Man kan kanskje sette spørsmålstejn ved behovet for et slikt stort antall klubber. Antagelig er de fleste klubbene "liv laga" fordi de:- 1) beskjeftiger seg med spesielle merker/årganger og håndterer dette mer inngående enn en "all-round-klubb" har anledning til; 2) dyrker sine interesser i et l o k a l t miljø bl.a. fordi de synes å ha for lite utbytte og kontakt gjennom de større landsomfattende klubbene. Hvor mange medlemmer disse klubbene samlet utgjør er umulig å vite, -skal vi anslå et sted mellom 1000 og 2000? Svært mange er såkalte "Tordenskjolds soldater", dvs. at de er medlem av flere klubber samtidig. Det har flere ganger vært krefter i sving som ønsker å samle klubbene i et landsforbund. I Sverige er noe lignende gjort, uten å kunne kalles vellykket. Mange klubber står utenfor forbundet, og ingen makt er istand til å tvinge dem å tilslutte seg. Trolig ville det bli slik i Norge også. Og så lenge det fungerer bra slik det gjør, er det vel unødvendig med et forbund som nødvendigvis måtte bli et kostbart foretagende med et voldsomt papirarbeide. Vi må anta at de eksisterende klubber er seriøse, og det er videre ingen grunn til å tvile på at de respektive klubbstyrer består av vettuge folk; at de håndterer sine gjøremål på en best mulig måte. At samarbeide og kontakt klubbene i mellom er positivt og bør ytterligere styrkes, vil vi fremheve. Landsmøtene er et utmerket tiltak i så måte og bør utvides. Likeså kjennskap til klubbene, og hva de står for, om ikke annet så for å stille vår nysgjerrighet og interesse for deres virksomhet.... Ö.L.



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsö) - 3001 DRAMMEN

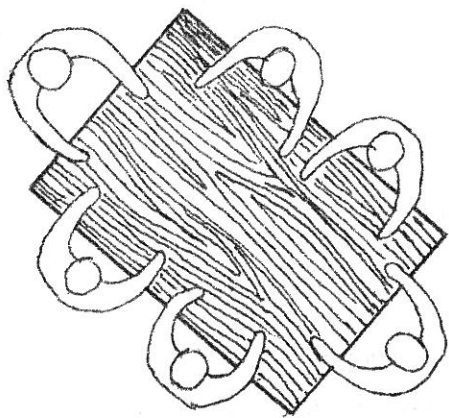
- Postgirokonto 3 75 09 24 -

STIFTET 18. OKTOBER 1972

STYRET :

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

MEDLEMSKONTINGENT KR. 25,- PR. ÅR



møter

MEDLENSMØTET I MARS.

Medlemsmøtet tirsdag 7. mars sto såvisst ikke noe tilbake i forhold til de tidligere hva oppslutning angår; - det ble etterhvert temmelig fullsatt i salen.

Klokken 19.15 bærtet formann Per Løken i hornet og tilkjennega dermed at møtet var satt. Han åpnet med å ønske velkommen, og rettet en spesiell hilsen til kveldens gjest, salmaker Eng. Deretter gikk han over til å referere terminlisten for kommende sesong, og det fremgikk at de ulike arrangementer nå er datofestet, selv om det nok ennå later til at det gjenstår endel detaljplanlegging. Noen tillegg og endringer i listen vil det sannsynligvis også bli, om vi skal legge tidligere års erfaringer til grunn. At det vil bli et ualminnelig fullpakket program i den sesongen som nå innledes er i hvertfall hevet over enhver tvil.

Formannen opplyste så at klubbens søknad om bidrag til restaurering av Dennis'en var avslått hos de instanser vi har henvendt oss til, og dermed står vi vel egentlig der vi gjorde til å begynne med. Bortsett fra at vi er noen erfaringer rikere når det gjelder byråkratisk håndtering av søknader. Det gjenstår vel da å vurdere hvorvidt vi skal prøve å finne andre løsninger, eller erklære oss slått....

Salmaker Eng fra Oslo fikk så ordet, og ga oss en del tips vedrørende salmakrarbeide på veteranbiler. Tilstrekkelig til at alle og enhver nå bare kan sette seg ved symaskinen var imidlertid ikke Eng's instruksjon, men endel utvidet viten om materialer og som klarte man vel å tilegne seg.

Kaffelukten fra kjøkkenet bebudet nå at det var tid for pause, og vi merket oss nok en gang at kaffepausen så avgjort er kveldens desidert mest populære innslag, - det er da muligheten til å knytte verdifulle kontakter eller å få råd og tips er tilstede.

Pausen ble avløst av innslaget "Medlemmenes 10 minutter", og også denne gang var det mange som nyttet høvet til å etterlyse deler.

Som siste innslag viste Bjørn S. Nilsen en film han tok opp under Esso-løpet for et par år siden, og vi fikk også se opptak fra hans egen garasje, hvor han strever med å restaurere sin 1934 "SS".

Dermed var klokken blitt 22.30, og det var på tide å begi seg hjemover.

ref.

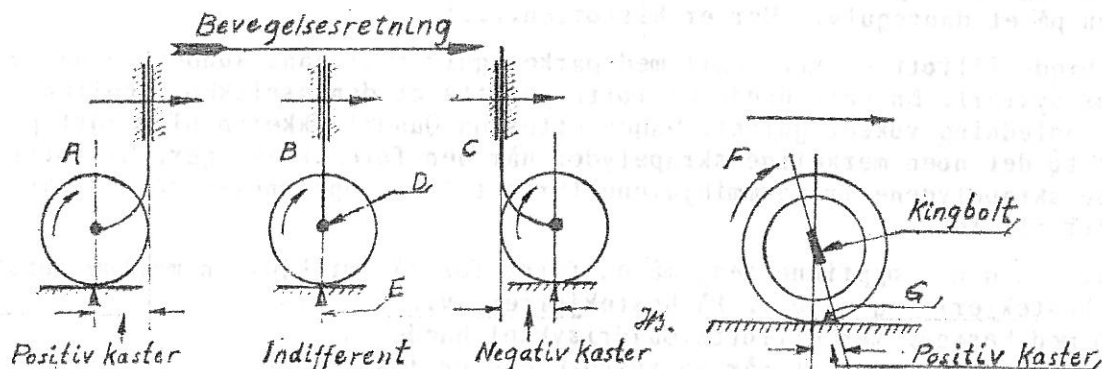
STYREMØTET.

Tirsdag 28. mars var det igjen styremøte i MHK-DRAMMEN, som så mange ganger før på Central Hotell i Drammen. Styremedlem Oddleif Kvålseth var denne gang fraværende, ellers møtte et fulltallig styre. Som vanlig var også redaktøren tilstede, samt Kai Martinsen og Bjørn S. Nilsen fra løpskomiteen.

Av møtets hovedpunkter nevner vi en debatt om Dennis brannbilens fremtidige skjebne, og opplegget foran den motorhistoriske utstillingen i Tønsberg i slutten av april.

Ö.L.

„Shimmy“ i rattet skyldes feil ved bilens forstilling



Aftenpostens motorside har behandlet: «Såkalte shimmy i rattet er et tegn på at hjulbalanseringen ikke er som den skal være».

Så enkelt er det imidlertid ikke. Hjulbalanseringen er ikke den primære årsak til såkalt shimmy eller vingling (tysk tanzen). Årsaken er feil i bilens forstilling, og feilen er gjerne slitasje eller skade, men den kan også komme av at forstillingen har en uheldig konstruksjon, dårlig montering eller overfladisk justering, eller av et samspill av disse faktorer.

Er forstillingen således disponert for shimmy, vil shimmy opptre selv om hjulbalanseringen er i orden.

Et komplisert system

Føringen av forhjulene og den såkalte styregeometrien ved en konvensjonell bil, setter seg sammen av flere faktorer og er for øvrig temmelig komplisert, bl. a. fordi styregeometrien ikke er den samme når bilen kjører rett frem og når forhjulene er lagt over for sving. De viktigste begreper i forbindelse med forstillingen ved en konvensjonell bil, er følgende:

1. Kaster eller kingboltens helling bakover oven til, også kalt kastervinkelen.
2. Kamber eller forhjulenes helling utover oven til.
3. Toe in (tå inn), også kalt spissing, som er forhjulenes peking innover, sett fremover i kjøretretningen når bilen går rett frem.
4. King pin inclination eller kingboltens helling innover oven til, altså motsatt hjulets helling utover, nevnt under punkt 2 ovenfor.

Det fremgår av ovenstående at kingboltens heller to veier, nemlig bakover oven til (kaster) og innover oven til (king pin inclination). Dette gjør forholdene noe komplisert.

Forhjulene må trekke

Føringen av bilens forhjul er i første rekke avhengig av de ovenfor nevnte 4 faktorer, og i forbindelse med shimmy er kasterfaktoren den viktigste. Vi skal derfor se litt på denne.

Bilkonstruktørene sier at forhjulene ved en konvensjonell bil ikke må skyves, men trekkes. For en «ikke-fagmann» er det langt fra enkelt å se at forhjulene ved en bil blir trukket og ikke skjovet, men at så er tilfelle, er anskueliggjort på tegningene.

Hjulet under A blir trukket, mens hjulet under C blir skjovet. Hjulet under B anskueliggjør nærmest et grensetilfelle, og man snakker i dette tilfelle om en labil tilstand. Utenom å rotere om akselen D, har hjulet tendens til å rotere om pilspissen E, altså «vifte» rundt, ut fra papirets plan.

Men hva har dette med forhjulene på en bil å gjøre, vil man kanskje spørre.

Jo, konstruktøren har «forankret» kingboltens til forakselen på en slik måte at forhjulene får en føring med positiv kaster, som vist under A, når bilen går rett frem. Dette er anskueliggjort under figur F, hvor forlengelsen av kingboltens senterlinje treffer veibanen foran senteret for hjulets berøringslinje med samme (avstanden G).

Ved eldre biler var det ikke ualmindelig at produsentene plaserte tynne kiler mellom fjærblad og foraksel for derved å gi forakselen en slik stilling at kingboltens fikk passende kaster. Slike kiler ble også nyttret ved biler hvor shimmy lett oppsto, og kilene ble gjerne plasert etter anvisning fra produsentene.

For stor positiv kaster gir nemlig også shimmy, noe som lett kan konstateres ved en rekke te-bord som er utstyrt med kaster-trinser.

Vanskeligheter med forhjulstrekk

Når bilen rygger blir kaster-forholdene omvendt, hvilket vil si at forhjulene får negativ kaster, som vist ved figur B. Dette er en av grunnene til at kaster-virkningen ikke må være for aktiv. Konstruktørene må også ta spesielle hensyn ved biler med forhjulsdreift, fordi motorens dreiemoment, som tilføres forhjulene, griper inn i kaster-virkningen, i et forhold som er avhengig av hvorvidt motoren trekker mye eller lite. Noe lignende gjør seg gjeldende under oppbremsing. Konstruktørene må derfor her — som så ofte i teknikken — ta et kompromiss. Erfaring viser også at ved en forstilling som er disponert for shimmy, vil shimmy opptre raskere når forstillingen er nysmurt enn

ved en forstilling som ikke har vært smurt på en tid, noe som i og for seg er lett forståelig.

Det er også innlysende at shimmy innledes langt raskere når hjulbalanseringen er dårlig enn når hjulbalanseringen er i orden.

Av foranstående vil det fremgå at det er store krav til forakselen ved en bil under avfjæringen. Den må naturligvis bevege seg opp og ned, men den må ikke svinge eller vri seg slik at kastervirkningene påvirkes nevneverdig.

Ved de moderne person- og varebiler, som er utstyrt med såkalte kneledd eller på annen måte har hva man kaller «uavhengig avfjæring» og hvor man egentlig ikke har noen foraksel, er det for en «ikke-fagmann» vanskelig å se hvordan kaster-funksjonen ved forhjulene kommer til virkning.

Styregeometrien ved en bil og dermed føringen av forhjulene, spesielt i sving, er langt mer komplisert enn hva folk flest tror.

Harald Buserg
overingeniør

En evig oppfinnelse

Sakset fra ANTIQUE AUTOMOBILE

Enhver bilfabrikant vet at styringsmekanismen som nyttes idag, ble oppfunnet av Sterling Elliott i 1887 til hans 4 hjuls sykkel med gummi hjul. Men bare noen få vet at oppfinnelsen (som gjorde det mulig å lage biler) ble gjort fordi fru Elliott kjørte sykkelen på et dansegulv. Her er historien....:

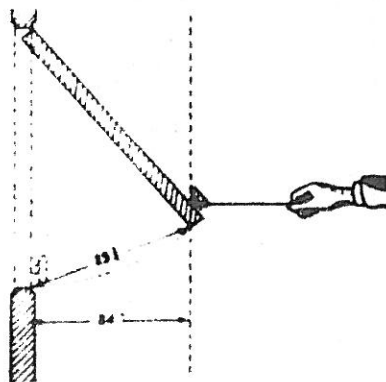
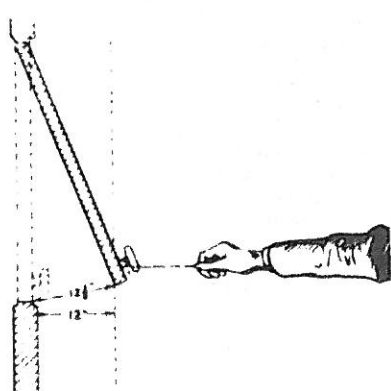
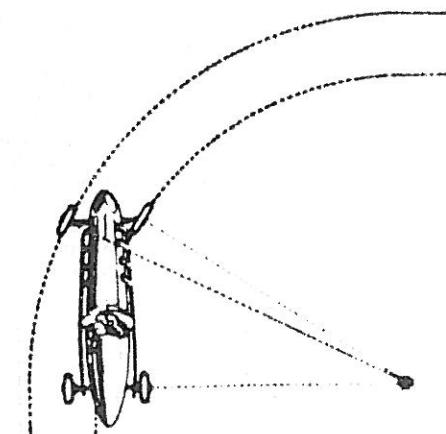
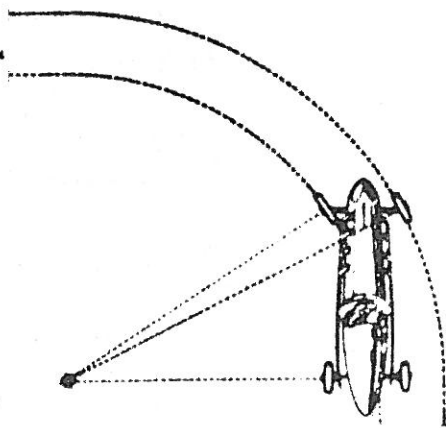
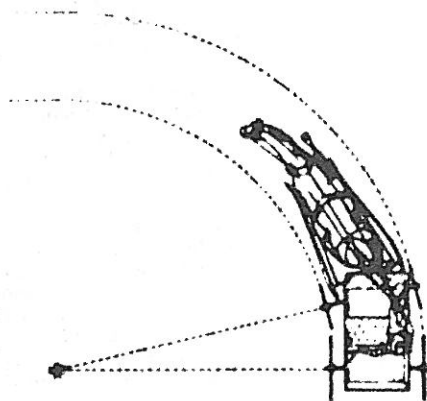
I 1887 bygde Elliott en stor hall med parkettgulv hvor hans kunder kunne lære å sykle (hans sykler). En natt hadde Elliotts ansatte et danseselskap i hallen og hadde i denne anledning vokset gulvet. Dagen etter da Quadrissykkelen ble kjørt på dette gulvet oppsto det noen merkelige skrapelyder når den foretok svinger. Elliotts studier av disse skrapelydene fra gummi hjulene førte til en oppfinnelse så perfekt at den vil leve for alltid.

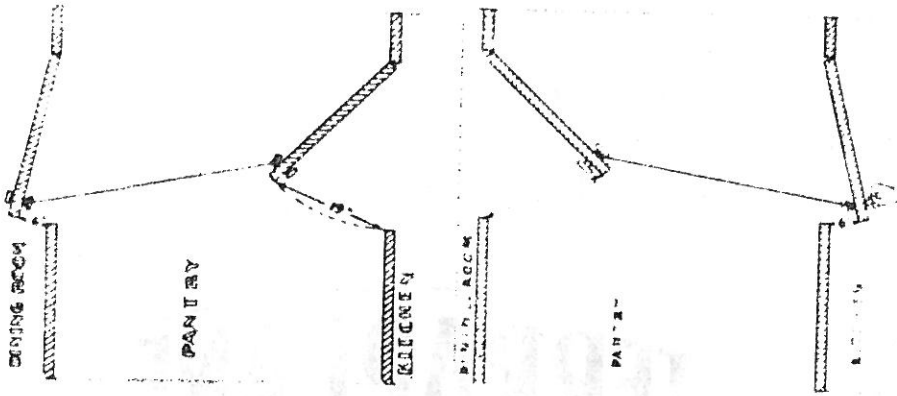
For å forstå denne oppfinnelsen, må en først forstå forskjellen mellom forstillingen på en hestekjerre og en bil. På hestekjerreren svinger forstillingen med hesten. Men Elliotts Quadrissykkel hadde fast framaksel, og han oppdaget at når en svingte med en fast framaksel måtte hjulene svinges forskjellig. Når man svingte til venstre måtte venstre hjul svinge litt mere enn det høyre, fordi det ville gå i en mindre sirkel enn det høyre. Ved sving til høyre må høyre forhjul svinges mere enn det venstre, fordi problemet nå er snudd og det høyre hjulet da får den lille sirkelen.

Andre fabrikanter sa at dette problemet ikke kunne løses, så de laget derfor 3 hjuls sykler med et hjul i front til styring. Vi vil nå forklare det umulige og fortelle hvordan Elliott løste sitt problem.

Han festet en snor til et dørhåndtak i sin leilighet og trakk den nøyaktig 12" ut, målt i rett vinkel fra veggen, og noterte seg at døren hadde åpnet seg 12.1/8". Videre åpnet han døren enda 12" ved å trekke snoren i rett vinkel ut fra veggen. Døren hadde nå åpnet seg ytterligere 13.5/8". Det faktum at døren åpnet seg 13.5/8" ved de siste 12", men bare 12.1/8" ved de første 12", avslørte en mulighet for løsning på Elliotts problemer. Men for å forklare løsningen for sine kolleger tok han i bruk to dører som kunne svinges til begge sider, og som sto ved siden av hverandre parallellt som på tegningen.

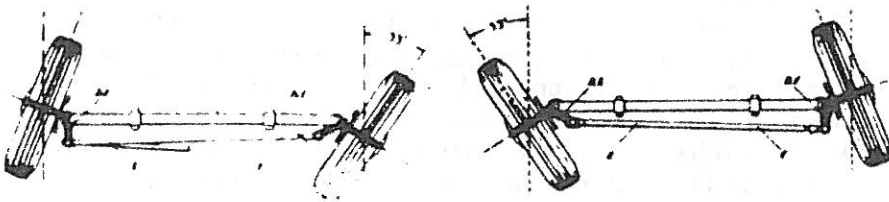
Han svingte dem så til høyre og til venstre og viste at de dersom de ble bundet sammen parallellt, ville begge svinge ut like meget. Han kortet så inn snoren som forbandt dem slik at de innbyrdes fikk en vinkel som vist på tegningen. Deretter trakk han den venstre døren til venstre og viste at denne hadde trukket den høyre døren lengre ut til venstre i forhold til venstre dør. Han gjentok eksperimentet motsatt vei, og forhold-





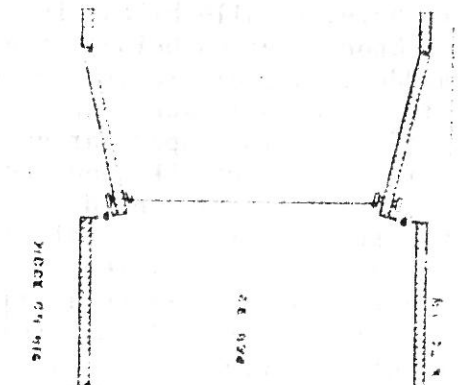
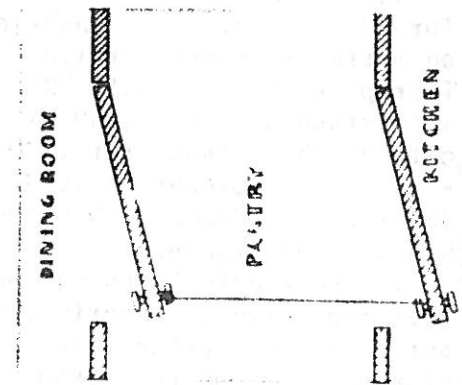
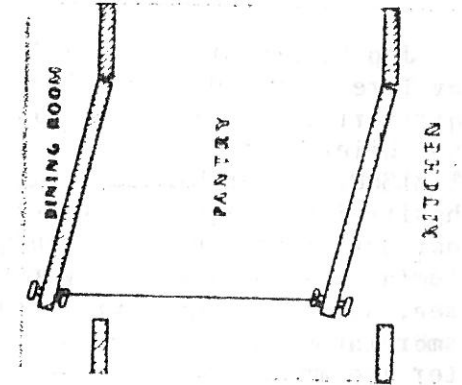
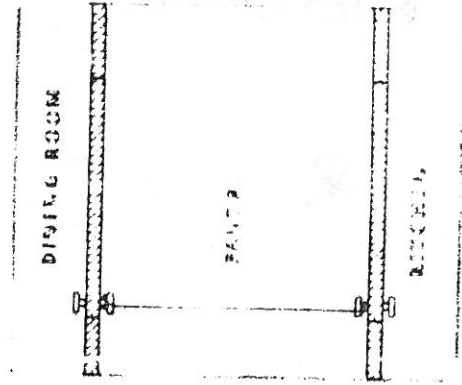
det ble nå det omvendte: høyre dør hadde fått et mindre utslag enn den venstre.

Hans neste skritt var å senke styrearmene på sin Quadrisykkel i en vinkel i forhold til hverandre lik dørene, og feste dem der med en metallstang. Hans konstruksjon ble seende slik ut:-



Og når rattet trakk metallstangen til høyre oppførte hjulene seg akkurat som dørene i forsøket. Venstre hjul svingte mere til venstre enn det høyre, og omvendt.

De største problemene med 4 hjulschassiset, slik som differensial, selvutlignende bremses, og den omtalte to hjuls styringsmekanisme, - i det hele tatt chassisets evne til å holde alle 4 hjulene på bakken under varierende forhold, ble løst av Sterling Elliott med sin Quadrisykkel. Den ble tildelt US Pat. no. 442.663 den 16. oktober 1890. Merker som DUREYA, HAYNES, STANLEY betalte royalty for å bruke hans patenter.



Finn Bryhn:



Min Bil:

'33 ESSEX

TERRAPLANE

Jeg kjøpte min bil den 23. september 1972 av min bror (Alf), som igjen har kjøpt den av Tore Ødegaard i Sandefjord (som den gang bodde i Hønefoss). Bilen ble første gang registrert 12. juli 1933 i Hønefoss på kjøpmann Steffen Hovland, Roa st., Lunner. Senere har bilen hatt ytterligere en eier, Ivar Kirkeby i Hønefoss, og gikk da på kjennetegnet E-31388. Bilen ble solgt av Kolberg Caspary & Co, Oslo, og det har lyktes meg å komme i besittelse av kjøpekontrakten mellom bilfirmaet og kjøpmann Hovland. Av kontrakten fremgår det at Hovland hadde en gammel "Star" i innbytte, og skulle betale kr. 5400,- i mellomlag for Essex'en. Da var riktignok bagasjebærer og 2 retningsvisere inkludert i prisen, samt "2 ganges service hos Karlsten". Videre skulle det medfølge som ekstrautstyr smørekanne og bilpumpe. At original instruksjonsbok på engelsk og norsk er intakt, setter jeg meget stor pris på.

Min bil er altså en Essex Terraplane 1933 4-dørs sedan De Luxe. Motoren er en 6 cyl. sideventilet med et volum på 193 cu. inch., eller 3,15 ltr. Boringen er 74,61 mm. og slaglengden 120,65 mm., og motoren utvikler 70 bremsehestekrefter.

Når det gjelder opplysninger om bilen, har jeg meget å takke Bård Toldnes i Trondheim for. Han er som mange kanskje vet, initiativtageren bak det norske Essex/Hudson-register og sitter inne med verdifull viten og gode kontakter. Således har jeg fått vite at min Terraplane er av såkalt "K"-type, og kun ble produsert i 9000 eksemplarer. Den har en akselavstand på 106" (2,69 m) hvilket var et av de korteste som fabrikken noen gang har laget. Av chassisnummeret (370415) fremgår det altså at min Terraplane er meget sjelden, - ja ifølge Toldnes en av de absolutt sjeldneste Terraplaner som eksisterer idag. I den amerikanske ESSEX-TERRAPLANE-HUDSON-klubben er det fra før registrert bare en eneste bil av denne typen.

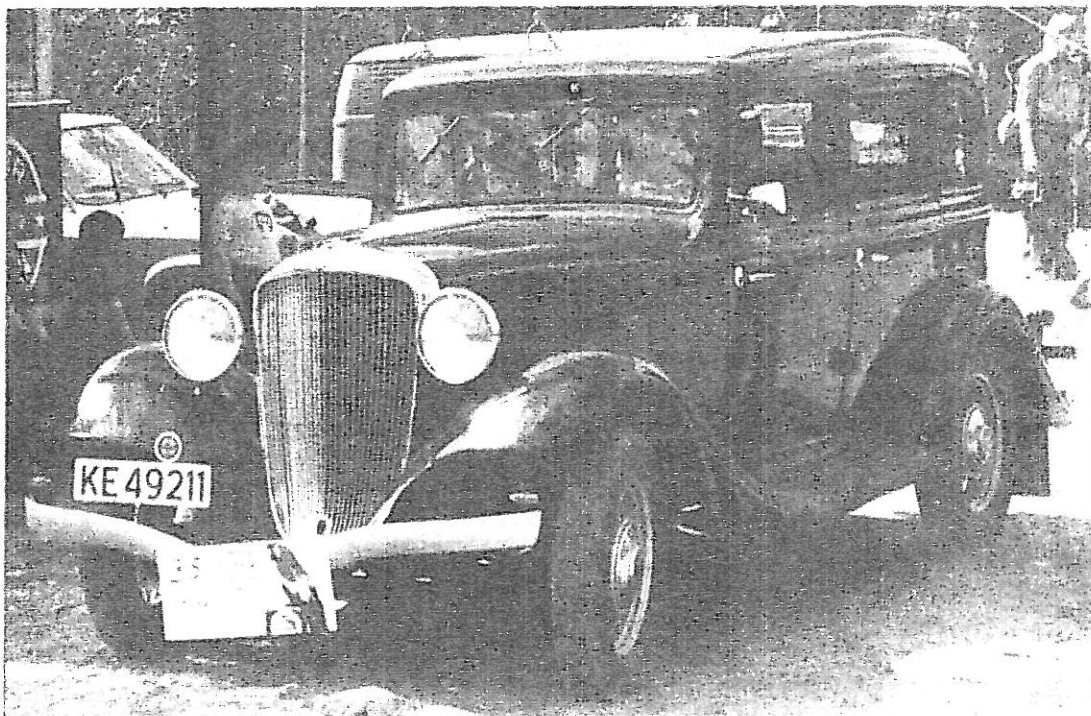
Da jeg kjøpte bilen var den et meget godt restaureringsobjekt. Jeg demonterte alt bortsett fra selve karosseriet, da dette er festet til rammen med skruer/skiver, d.v.s. karosseriet har en avstand fra rammen slik at det var forholdsvis enkelt å komme til for fjerning av skitt og rust (som det var lite av). Ellers har jeg demontert bakskjermer, forskjermer, hjul, fjærer, radiator, for å nevne noe. Treverk finnes ikke i karosseriet på denne modellen, t.o.m. bunnplaten er i hel stålplate. Seteputer/rygger var originale og hele, og alle bilens instrumenter var intakt og virket som de skulle.

Endel sveisearbeide var nødvendig bl.a. på skjermer og stigbrett. Etter at jeg selv hadde utført grovsparkling av skjermer og karosseri, satte jeg bilen til lakking hos Lierskogen Billakking. Og lakken "var knapt nok tørr" før jeg begynte å montere "pynnen". Radiatorkappen var nyforniklet, det samme var støtfangerhornene bak. Hovedlyktene var det derimot ikke nødvendig å gjøre noe med. Jeg måtte også legge på ny takduk, og av mere mekanisk arbeide var det nødvendig med nye bremsebånd. Dette er i grove trekk hva som har vært nødvendig å gjøre for å få bilen på veien.

Noe gjenstår imidlertid før jeg kan regne meg ferdig. Bl.a. montering av innvendig trekk. Jeg vil forsøke å benytte det originale trekket (med litt lapping). Originale baklamper mangler også, og retningsvisere må monteres. Videre skal jeg skifte motor, da den originale motoren ikke går helt pent. Jeg har kjøpt en delebil av Rolf Viktor Hansen med nyboret motor i. Til tross for at denne delebilen har stått ute under åpen himmel i ca. 15 år utenfor et verksted ved Eidsfoss er motoren i meget god stand (ikke et stempel satt fast!). Jeg har nå demontert denne motoren hjemme i kjelleren for rengjøring og klargjøring.

Til slutt vil jeg nevne verdien av den hjelp som jeg har fått gjennom kameratklubben vår. Kyndig veiledning angående demontering, problemer underveis, og montering av de ferdige delene. Jeg -og mange med meg- er jo amatører, og har bruk for råd og hjelp med den store oppgaven man påtar seg ved å restaurere en gammel bil.

Deler er også som regel et problem for de fleste. Selv fikk jeg løst et av mine deleproblemer nettopp i klubben. Jeg hadde lenge vært på jakt etter radiatorfigur til bilen. Så kom Jan Tølsby med en originalfigur som han tilbød meg å låne til avstøping. Den er nå reproduisert og skal fornikles, så innen sommeren skulle den være på plass.



TERRAPLANE

1932-38

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

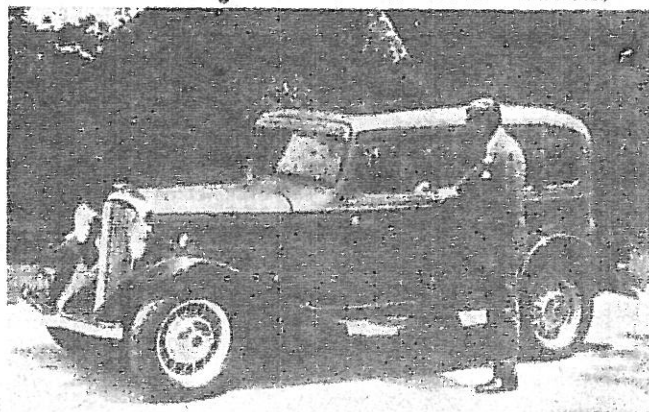
Hvis vi ser bort fra opprinnelsen til merket, så har ikke Terraplane noen lang historie. Men egentlig startet det med Hudson så tidlig som den 3. juli 1909, da den aller første Hudson rullet ut fra fabrikken i Detroit. Og det var altså Hudson Motor Car Co. som produserte TERRAPLANE, selv om dette merket som regel forbindes med Essex. Essex var jo som kjent også et Hudson-produkt.

Det var sommeren 1932 Hudson Motor Car Co. presenterte en bilmodell med navnet Essex Terraplane. Ved første blick så den ut til å være en mindre utgave av Essex, noe den da også i visse henseende var. Egentlig var den en helt ny bil, med et fullstendig utvalg av karosserityper. En billig bil var den ment å være, og i sin enkleste utførelse kostet den \$ 425.

Motoren var en ny 6-cyl. sideventilet på 193 kubikktommer som utviklet 70 hp. Det var en moderne konstruksjon og av det beste materiale, med stort dreiningmoment på lave turtall.

Terraplane kom straks til å leve opp til Hudsons lange rykte som en rask bil med gode veiegenskaper. Den var utstyrt med flere nye detaljer, så som varsellamper for lading og oljetrykk, og mot et pristillegg kunne man få vacuummanøvrert clutch.

I september 1932 satte Chet Miller ny standardvognrekord på Pikes Peak bakkeløp med en Essex Terraplane, og dette medvirket utvilsomt til at det kom fart i salget. I det siste halvåret av 1932 solgte man 16.581 eksemplarer, hvorav den aller første bilen ble kjøpt av berømmheten Amelia Earhart.



Fra og med 1933 ble bilen kalt bare Terraplane. Den hadde nå blitt noe større, og man laget dessuten en versjon med 8-cylindret motor, forøvrig den eneste åttesylindrede Terraplane som noen sinne ble produsert; året etter gikk man tilbake til bare 6-cylindrede motorer. Den 8-cylindrede rekkemotoren var sideventilet med et volum på 244 kubikktommer, og utviklet 94 hp. Det var en meget god motor, som fantes i Hudsons modeller så sent som i 1952.

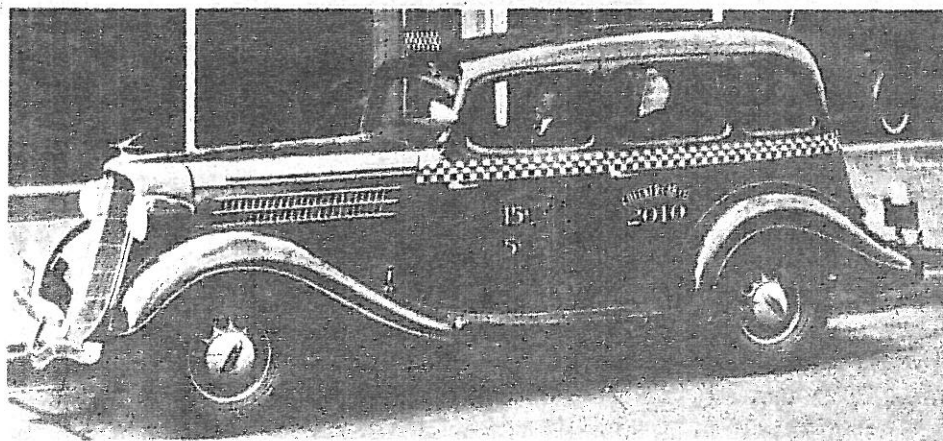
I 1933 forsøkte Terraplane seg igjen i bakkeløp ved Pikes Peak. Med Al Miller ved rattet i en kraftig 8-cyl. Terraplane forbedret man rekorden, og tok dessuten både annen-, tredje- og fjerdeplass med øvrige Terraplane-vogner. I løpet av året satte merket over 50 nye bakkeløprekorder over hele det amerikanske kontinentet. Chet Miller sto alene for 12 nye hastighetsrekorder for standardbiler i klasse C.

Året 1933 var forøvrig det siste året man fabrikerte phaeton- og roadster-modeller.

1934-modellene skilte seg markert ut fra de foregående år. Bilene hadde fått et mere strømlinjeformet utseende med reservehjulet innebygget i bagasjeromsløkket. Dette ga bilen en elegant og ren linjeføring, som sammen med velberegnete proposjoner gjorde den, i likhet med 1935-modellen, til den vakreste Terraplane som ble bygget. Modellen hadde en rekke moderne detaljer som f.eks. en utmerket radio, automat-choke, og såkalt "hill-hold", - en oppfinnelse som hindret bilen å rulle bakover ved bakkestart selv om man slapp bremsepedalen. Terraplane var videre utstyret med en tredelt foraksel med betegnelsen "Axleflex", en utgave av individuell forhjulsføring. Motoreffekten var øket til 80 hp ved at volumet var øket til 212 kubikktommer. Mot et pristillegg var det dessuten mulig å få et spesielt topplokk som øket kompressjonen fra 5,75 til 7, og som ga en effekt på 89,5 hp. I alt ble det i 1934 solgt 56.804 Terraplane-biler.

Øket sikkerhet var målsettingen for de endringer som ble gjort innenfor modellåret 1935. Karosseriet ble laget helt i stål, og bremsene ble forsterket. Dessuten kunne man få sin Terraplane utstyrt med "den elektriske hånd", -Hudsons omtalte gearsystem, hvor føreren bare behøvde å bevege en miniatyrspak ved rattstangen i spor som tilsvarte den konvensjonelle gearposisjonen. Et utall solenoider og vacuumsylindrer sørget for selve gearingsprosessen. Motoreffekten ble igjen øket til 88 hp., respektive 100 hp. med høykompressjons topplokk. Produksjon i 1935: 70. 223 enheter.

1936-modellen var helt ulik sine forgjengere. Karosseriet fikk et noe klumpet og i en viss utstrekning stilløst utseende, slik det også kjennetegnet alle Hudsonbilene i den siste halvdel av 30-tallet. Til tross for de tunge og klumpete linjene, var Terraplane -i likhet med Hudson- uhyre raske og med en lav vekt i forhold til motorstyrken. I 1936 introduserte man også de sikkerhetsbremsene som Hudson hadde reklamert mye for på slutten av 30-tallet. De besto av et vanlig hydraulisk bremsesystem, men dersom bremsepedalen kom nærmere bunnplaten enn 2", trådte et mekanisk wiresystem inn og påvirket bakhjulene. Altså et enkelt og effektivt "tokretssystem". Produksjonen av Terraplane nådde sin topp i 1936 med 93.309 biler.



1935 Terraplane, her som taxi i Checker Cab Co.

Terraplane 1937 var i det ytre meget lik 1936-modellen. Man presenterte en ny modell kalt Super Terraplane med en motor på 101 hp. (resp. 107 hp. med høykompressjon). Også den vanlige modellen, Terraplane de Luxe, fikk effekten øket til 96 (resp. 102 hp.) Det er ganske interessant å konstatere at 107 hp. motoren hadde det samme volum som motoren i 1934 med 80 hp. 107 hp. på en 212 kubikktom var meget i 1937; den lille sideventilte sekseren var en effektiv motor, og hadde f. eks. den amerikanske bil-

industriens første tø-portforgasser i en sekssylindret motor.

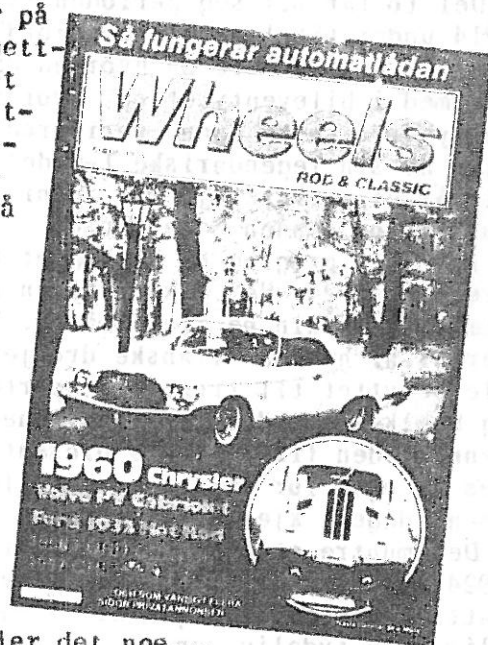
En Super Terraplane aksellererte fra 0 til 60 mph (ca. 96,5 km/t) på 10,4 sekunder. I oktober 1936 satte en Terraplane '37 hastighetsrekord i et 24-timers race på Bonneville Salt Flats med 86,54 mph (ca. 139 km/t). Rekordene ble imidlertid et øyeblikk senere slått, av en Hudson..... Året 1937 solgtes 83.436 Terraplane.

Terraplanes historie slutter som den begynte, med et dobbeltnavn. 1938-modellen ble nemlig kalt Hudson Terraplane og i likhet med sine forgjengere var det en bil som slo rekorder. Bob McKenzie satte med en Hudson Terraplane "cross county record" med 2 dager, 3 timer og 58 minutter. Bare 6.588 Hudson Terraplane ble fabrikkert, før den ble erstattet av Hudson's lavprismodell "112", som ble satt i produksjon i januar 1938.

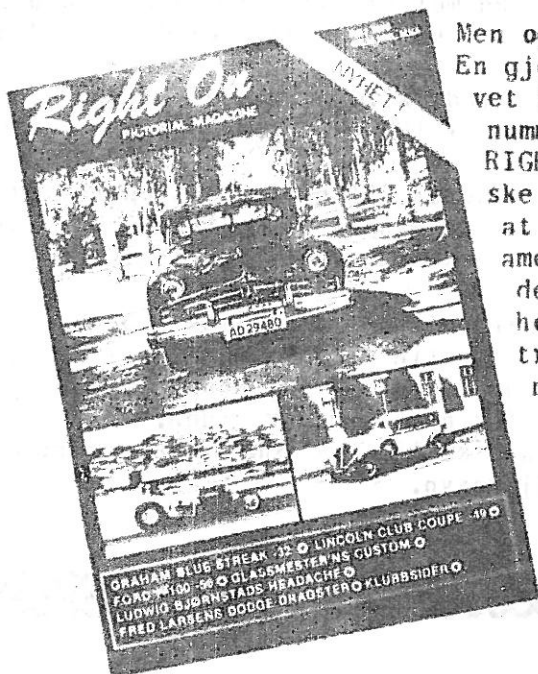
Den billige Terraplane klarte å oppnå en enestående berømmelse for sine kvalitets-egenskaper i en tid da det ble bygget biler med så berømte navn som Auburn, Cord, Duesenberg, Franklin, Marmon, Pierce-Arrow og Stutz. Disse fantastiske biler var Terraplanes konkurrenter da man raderte i rekordlistene, de gikk alle under mens Hudson overlevde, takket være den populære Terraplane - bilen som var liten men god.



Fra tid til annen dukker det opp nye tidsskrifter på markedet, men mer sjelden er det at disse omhandler nettopp våre interesser. Senhøstes 1977 kom imidlertid det første nummeret av det svenske WHEELS ut, og her befattet man seg altså med bilstoff i alle varianter. Veteran- og vintage-biler, hot-rods, dragsters, samt USA-biler helt opp til siste modell. WHEELS startet nok så prøvende, men fra nyttår utkommer bladet månedlig. I Norge distribueres WHEELS gjennom Narvesen, og koster i løssalg den forunderlige pris av kr. 9,90. Såvel stoff som utstyr (papir, trykk) er av god kvalitet, og får trolig mange tilhengere også på vår side av Kjølen. Man kan også tegne abonnement hos utgiveren, og da koster bladet sv.kr. 70,- pr. år. tilsendt.



NYTT



Men også her hjemme skjer det noe... En gjeng uredde østfoldinger har tatt initiativet til et norsk motormagasin, og debutnummeret utkom 1. mars. Det har fått navnet RIGHT ON PICTORIAL MAGAZINE, og den amerikanske betegnelsen indikerer da ganske riktig at at man i hovedsak vil ta for seg kjøretøyer av amerikansk herkomst. I forhåndstalen bebudes det stoff om "USA-biler, veteraner, originaler, hot-rods, custom-cars, muskel-biler, vans & trucks". Det var med en viss spenning vi åpnet nr. 1, som besto av 64 lekre sider med meget variert innhold, på første klasses papir og med mange fargefotos. Ansvarlig redaktør Ronnie Krabberød har gjort en fin jobb, og hvis nr. 2 som kommer i begynnelsen av mai er av samme sort, burde suksessen være klar. RIGHT ON koster i løssalg 15 kroner, og abonnement til kr. 55,- kan tegnes på postgirokonto 3 54 38 81,-adresse: postboks 612, 1601 FREDRIKSTAD.

Bilen i vårt samfunn

Tirsdag 28. mars startet norsk fjernsyn en ny programserie med tittelen "Bilen og mennesket. Som tittelen antyder fordyper man seg altså ikke bare i bilens historie, men ser den i sammenheng med samfunnsutviklingen.

Serien er franskprodusert, og blir på ialt seks programmer, hvert på 55 minutter. Man tar for seg bilens utvikling fra 1880 og frem til 1940, og i disse 60 år skjedde det jo også en rekke store begivenheter av verdenshistorisk omfang, som i en viss utstrekning vil prege serien. Vi kan f.eks. nevne den første verdenskrig, og forspillet til den andre.

Første del av serien har undertittelen "Aristokrater og mekanikere 1886-1908", og gir et innblikk i bilens absolutte barndom og hvordan mange av dagens vanlige begreper (bil, sjåfør etc.) oppsto. I denne første delen vises også glimt fra de aller første Grand Prix-löp.

Del to tar for seg perioden 1900-1914 under titelen "Citizen Ford". Her ser man nærmere på hvordan USA kom med i bileventyret og hvordan Henry Ford satte igang serieproduksjon av sin legendariske T-modell. Vi får bl.a. intervju med Henry Ford II og sønnen Edsel Ford.

I tredje program er vi kommet til årene 1914-24. Her dukker bilen opp som krigsmaskin på flere måter. Vi ser bl.a. hvordan franske drosjer ble benyttet til troppetransporter, og hvilken betydning lastebilene i denne tiden fikk. Videre presenteres vi også for personene bak flere av dagens kjente bilmerker.

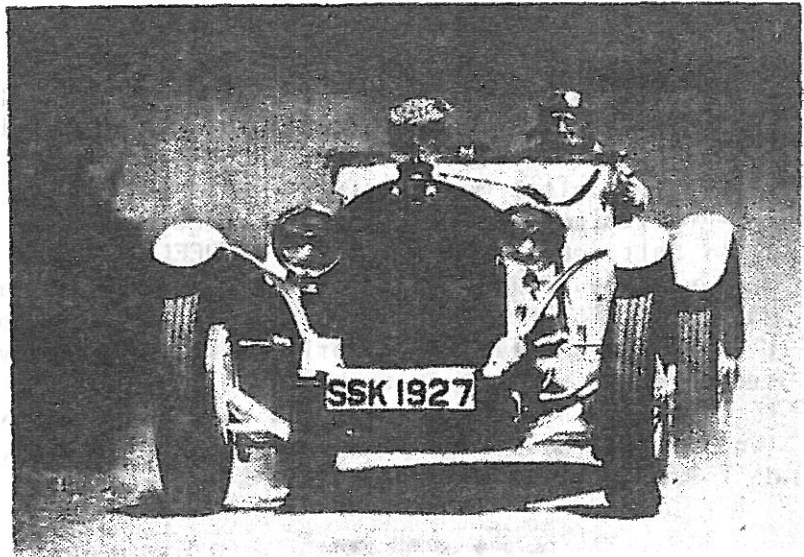
Den muntre etterkrigstiden blir behandlet i fjerde del av serien, altså tiden fra 1924 og frem til 1930. Her får vi stifte bekjentskap med velklingende navn som Bugatti, Daimler, Benz, Bentley og mange andre. Duellen mellom Ford og General Motors blir også tydelig, en duell man på mange måter kan se den dag i dag. På denne tiden sto USA for 85% av verdens bilproduksjon.

I nest siste del av serien konsentrerer man seg hovedsaklig om kampen mellom Renault og Citroën. Dette programmet begynner med hörskraket i 1929 og viser hvordan dette virker inn på utviklingen av bilen.

Sjette og siste del omhandler perioden 1936-40 og heter "Slutten på en epoke". Her er hovedvekten lagt på tysk industri, blandt annet med Porsche og utviklingen av bilen som senere ble "Folkevognen". Her får vi igjen se hvordan bilen blir utviklet til en krigsmaskin.

Denne franske fjernsyns-serien lar seerne møte personlighetene bak de legendariske konkurransekjörere. Serien er i en viss grad preget av sin franske opprinnelse, men kanskje kan det være nyttig å få et innblikk i denne for mange ukjente del av bilens historie også. Serien ble vist i svensk fjernsyn for noen måneder siden.

At programmene er lagt til tirsdagskveldene er noe kinkig for MFK's medlemmer; her blir det snakk om en prioritering: - møte eller fjernsyn.





KOMMENTAR

Red. kastet i siste nummer av MOTORHISTORIKEREN ut en tanke om at tiden kanskje var moden for å ta de tradisjonelle avviklingsformer for veteranbilløp opp til vurdering, og forsøke å finne fram til andre former som har større engasjement til deltagerne enn "plankekjøring". Vi ba samtidig om andres syn på saken, og har mottatt følgende fra Hans Öye :

Öivind Langeland.

Du luftet en tanke i siste MOTORHISTORIKEREN som jeg har lyst til å kommentere. Jeg tillater meg da å gjøre meg til talsmann for oss som bor ute i periferien av aktivitetene. La meg først få si at jeg er ikke på noen som helst måte lei av veteranløpene slik de nå avvikles, dertil har jeg opplevd for få av dem. Men det hele har en tendens til å bli hektisk når en skal reise i otta om morgenen og rekke akkurat fram til starten for så å kjøre løpet, og deretter gå og se på klokka om en ikke snart kan begi seg på heimvegen fordi en har 15-20 mil å kjøre heim. Det blir altfor lite tid til å snakke bil og se på andres kjøretøyer. Dette er mere merkbart jo lengre deltakerreise en har.

Siste SUNDVOLLEN-LÖPET var et unntak i så måte. Vi reiste til Sundvollen lørdag ettermiddag, hadde en fin og rolig tur nedover, vi hadde også en meget hyggelig aften sammen med deltakerne fra NVK's løp (Drammenserne manglet stort sett) og fremforalt hadde vi god tid søndag til start. Jeg tror vi nesten for første gang fikk sett alle bilene som deltok.

Jeg har også med interesse fulgt amerikanernes måte å arrangere sammenkomster på. De strekker seg gjerne over 3 dager og omfatter kursvirksomhet i restaureringsarbeide, utflukter for damene mens dette pågår, felles utflukter med bilene til severdigheter og spisesteder, bedømmelse av bilene, byttemarkeder og det hele avsluttes med festlig samvær med premieutdeling. Men så skal en også huske på at ANTIQUE AUTOMOBILE CLUB OF AMERICA har ikke mindre enn 40.000 medlemmer, og det setter vel det hele i et visst perspektiv.

Men kunne man for eksempel til løpet "Lierdalen rundt" starte lørdag med en eller annen aktivitet som samlet folket slik at man fikk en sammenkomst på kvelden, tror jeg det ville være positivt.

Skal en først se på amerikanske forhold bør en vel også ta en titt på den måten klubbvirksomheten er organisert på. Nevnte klubb har avdelinger over hele USA. Bestemmelsene er at er det 5 eller mere kan man søke om å bli registrert som avdeling. Og avdelingen er da representert til Generalforsamlingen. Det er vel like klart at med så mange avdelinger og medlemmer er det heller ingen belastning å avvikle de forskjellige møter.

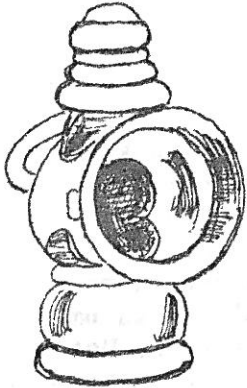
Samarbeidsmøtene som klubbene idag har er bra, men det er et spørsmål om ikke virksomheten ville stå seg på om man fikk et tak over det hele, nå som det begynner å bli så mange klubber. Hvorvidt NVK bør være dette "taket" eller om det må dannes en ny landsomfattende klubb vet jeg ikke. Jeg kjenner for lite til NVK til å ha noen mening om det. Men skal organisasjonsformen fungere må den være bygget opp med representasjon nedefra, slik at hovedklubben styres av avdelingene. Jeg har lest NVK's publikasjoner og vet at dette temaet opptar endel av klubbens medlemmer. En fastere og større organisasjon ville gjøre oss sterkere overfor myndighetene (de best organiserte er de sterkeste grupper idag). Publikasjoner vil få en større leserkrets, og det vil lettere kunne avvikles sammenkomster av større art.

Jeg støtter derfor din tanke Öivind, den er "utkantvennlig" som det heter i politikken.

Hans Öye (sign.)

Stor VETERANMARKNAD vid Dejefors (Dejefors Herregård) Värmland

fredag 26. + lördag 27. mai



FREDAG KVÄLL KL. 20 DANS till professionell orkester, knytkalas. OBS ej spritförtäring, starkast tillåtna öl.
LÖRDAG KVÄLL KL. 20 FILM och diabilder, knytkalas på rester!
SÖNDAG "garagerunda" i grannskapet för att se på andras skrot och f.d. bilar, nå en och annan färdig också kanske. Samlarföreningen Nordstjernan inbjudes även så ta med kuriosa förutom gamla bildelar!

Husvagnuppställning, tältplats, kaffeservering + smörgås, toaletter, försäljning av korv o drycker samt glass. INGEN MARKHYRA FÖR SÄLJARE!
Om sovsäck och kudde medtages kan begränsat antal övernattningar ordnas i Dejefors Herrgård liksom i fjol.

arr.: SVENSKA VETERANBILKLUBBEN

(Kjör til Karlstad, ta inn på Väg 62 mot Hagfors. Fra Karlstad ca. 3 mil)
OBS! VID REGN UNDER TAK. Allt under ETT tak!

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

INNBYR HERVED TIL VÅR TRADISJONELLE

FAMILIEPICNIC

Torsdag 4. mai (Kristi Himmelfartsdag)

hvis tillatelser blir gitt (noe vi ennå ikke vet) går turen i år til Sundhaugen ved Fiskumvannet. Vi tar imidlertid forbehold om endringer, og fastsetter fremmøte på

LIGO SHOPPING klokken 11.00

og kjører i samlet flokk til bestemmelsesstedet.

Så ta med kone og unger, og det nødvendige picnic-utstyr og bli med på vårens første motorhistoriske utendørsarrangement!

Arr.komiteen.



NORGES FARLIGSTE !



Personene på bildene - skraphandler Helleik Teigen og miljøvernminister Gro Harlem Brundtland hører til Norges farligste, i alle fall for oss motorhistorikere. Tydelig inspirert av den svenske "Miljö-Pelle" som nå i flere år systematisk har forsøkt å renske Sverige for gamle biler, har Miljøverndepartementet gått til en storstilt aksjon for å fjerne alle biler som er tatt ut av bruk. Med seg har de samtlige av landets kommuner, som med god økonomisk støtte fra de part'et går helhjertet inn for oppgaven.

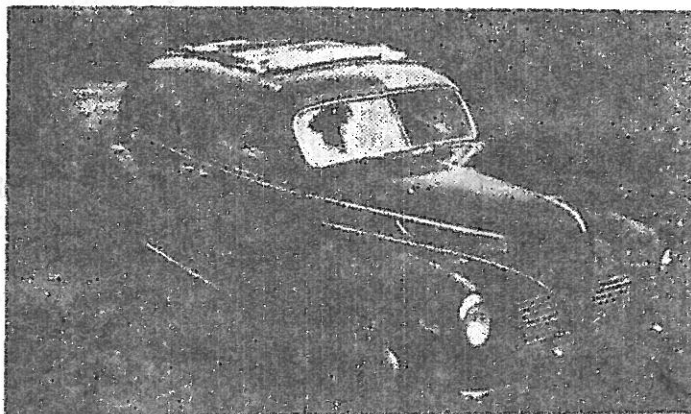
"Resirkulasjon" er blitt noe av et motebegrep i våre dager, og nå skal altså disse utrangerte bilene resirkuleres. Bare i løpet av 1976 ble 50 000 biler utrangert her i landet, og ifølge prognosene vil tallet øke for hvert år. Allerede i 1980 regner man med at 70 000 biler er "modne for resirkulering", og går vi frem til 1990 anslår man at over 100 000 biler er modne for å skrotes. Dette vil utgjøre ca. 50 000 tonn skrap-

metall. I 1976 brukte norsk industri ca. 280 000 tonn skrapmetall i produksjonen, av dette var 40 000 tonn importert. Ved hjelp av resirkulasjon av biler ønsker myndighetene altså å øke landets selvforsyning av skrapmetall, samtidig som man vil søke å få fjernet det problemet som utvilsomt er i den økende mengde kondemnerte og ofte herreløse bilvrak som står hensatt på gårds plasser og ellers i naturen.

Miljøverntanken bak aksjonen er antagelig prisverdig, det samme er trolig ressursbevaringstanken ved resirkulering av stålskraper disse bilvrakene representerer.

Men: Vi motorhistorikere må til tross for alle gode tanker bak aksjonen sette et spørsmålsteget ved tiltaket. Har det hittil vært vanskelig å ta vare på biler av historisk interesse, så vil det nå bli atskillig verre.

Godt og vel 100 sentrale oppsamlingsentraler for bilvrak er tenkt å opprettes rundt om i landet. I dag er det skraphandler Teigen på Hokksund som er vår største fiende. Han har investert millionbeløp med sikte på resirkulering av bilvrak, og hans moderne maskin tygger idag bilvrak fra hele landet, og har en kapasitet på 300 biler om dagen. En mobil presse fraktes omkring og knar bilene sammen til flate "pakker", som så fraktes til anlegget på Loesmoen.



AKSJON BILVRAK

I henhold til st.prp. nr. 148 (1976-77) vil panteordningen for bilvrak tre i kraft fra 1. mai 1978. Denne ordning vil kunne omfatte biler der det er betalt årsavgift for 1977 eller senere.

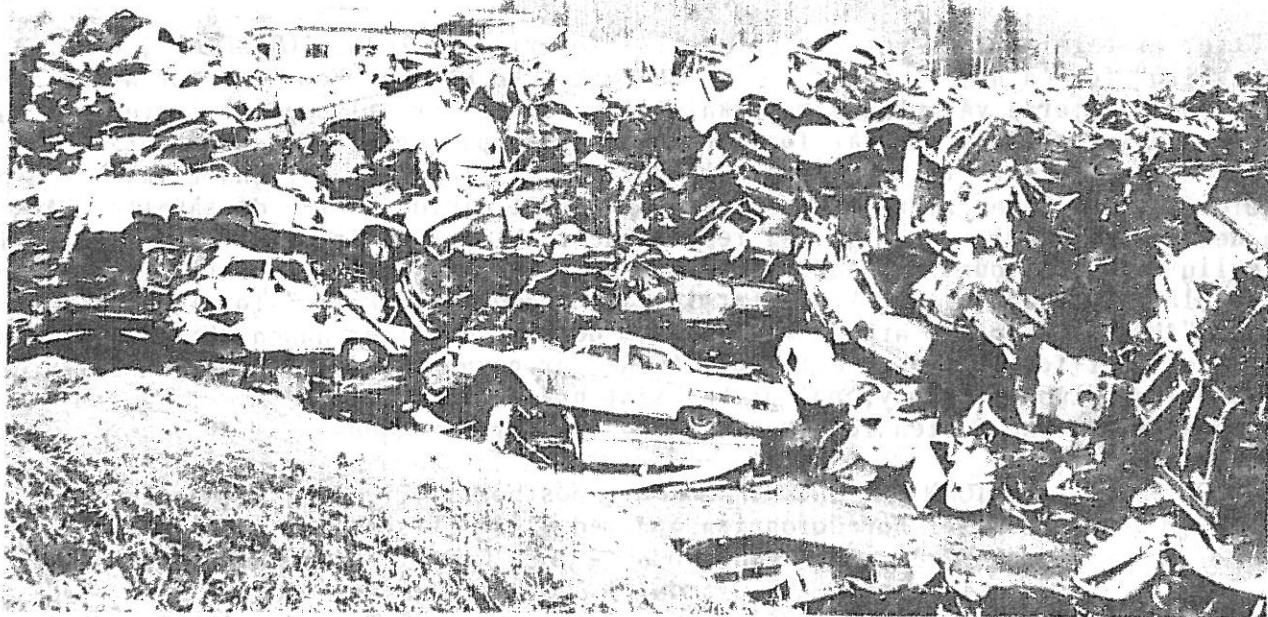
Det er i dag en rekke lovregler som forbyr henstilling av bilvrak, og Miljøverndepartementet krever nå en strengere håndhevelse av disse bestemmelsene.

Teknisk etat i Røyken vil etter anmodning fra fylkesmannen i Buskerud starte en større oppryddingsaksjon av hensatte og utrangerte bilvrak i Røyken - som ikke kommer inn under panteordningen. Aksjonen innebærer at eiere av slike vrak kan få disse gratis fjernet. Dette er å forstå som et engangstilbud, og fjerning av vrak vil senere bli belastet eier.

De som ønsker å benytte seg av dette tilbudet, bees skriftlig, melde dette til Teknisk etat, Røyken kommune, innen 10. april 1978. Eier av bil og nøyaktig stedangivelse bees oppgitt.

Forøvrig oppfordres publikum til å gi skriftlig melding om tilfeldig hensatte bilvrak til Teknisk etat.

Teknisk sjef, Røyken kommune, 20/3-78.



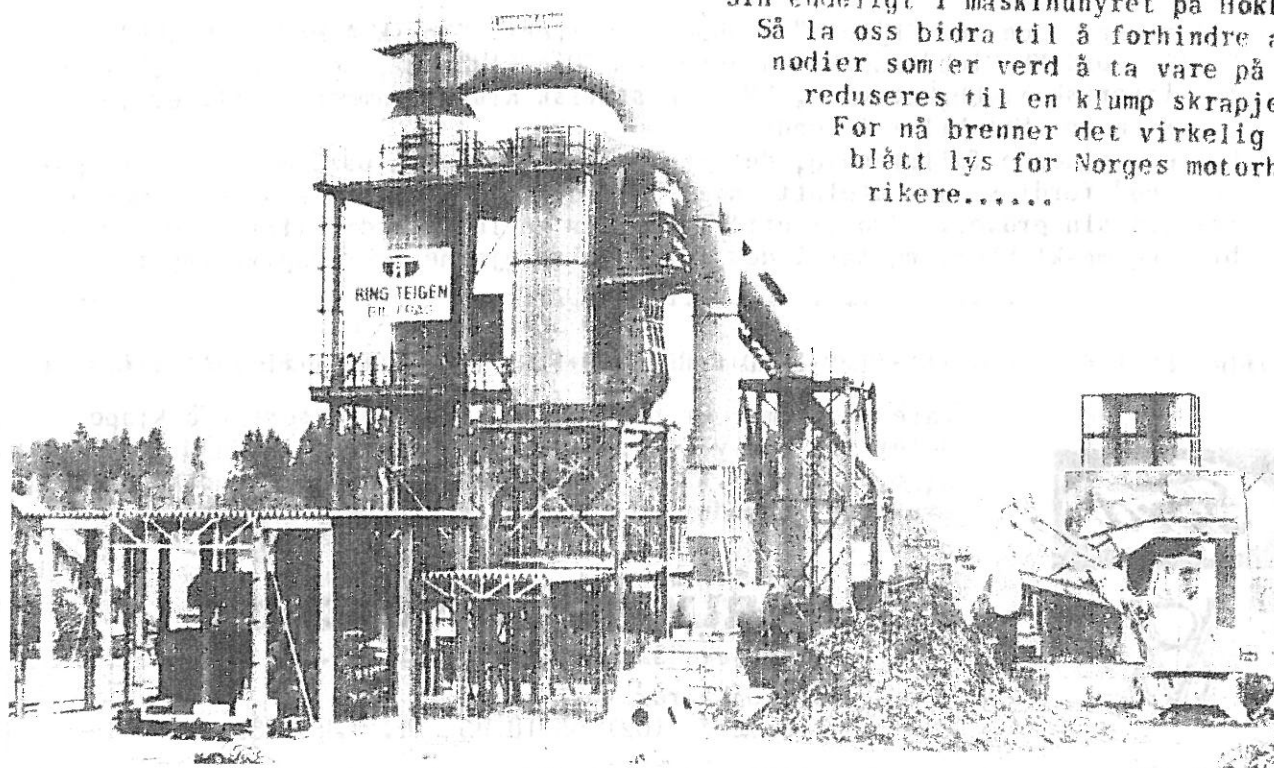
Her overtar den enorme bilfragmenteringsmaskinen, og i løpet av ett minutt er bilvraket maulet opp og separert. Jern og stål før seg, kobber, sink og andre ikkemagnetiske metaller før seg, og gummi, plast og stoff før seg. Jernbanevogner står så klar til å fylles opp og transporteres til de respektive avtagere.

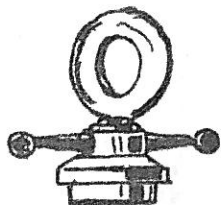
Det er nå motorhistorikerne i Norge virkelig må skjerpe seg. Nå må jakten på bevaringsverdige bilvrak intensiveres, og vi må lære oss til å bli fremsynte slik at vi blir istand til å vurdere hva som er bevaringsverdig av de moderne bilmodellene. Om ganske få år, når disse bilene er å betrakte som motorhistoriske, vil de ellers være forsvunnet. Derfor må de reddes nå!

Resirkulasjonstanken er egentlig historiens største trussel mot oss som dyrker motorhistoriske interesser. Det er en kjennsgjerning at hittil er allerede et stort antall biler gått tapt, og noen er reddet i ellefte time fra skrapjernspresene. I kommende år vil utallige verdifulle biler møte sin endelig i maskinuhret på Hokksund.

Så la oss bidra til å forhindre at klenodier som er verd å ta vare på skal reduseres til en klump skrapjern.

Før nå brenner det virkelig et blått lys for Norges motorhistorikere.....





NORGE

TERMIN '78

20-23. april	MOTORAMA '78, Nidaröhallen, Trondheim	ACCN
22-23. april	Motorhistorisk utstilling, Messehallen, Tönsberg	T.Jr.Ch./MHK
4. mai	Familie-picnic i Drammensdistriktet	MHK-Drammen
6- 7. mai	Drag-race, Fyresdal i Telemark	ACCN
11. mai	"Minikurs i kalesjesöm", Oslo	NVK
21. mai	"Vårsjekken"/Teknisk møte hos Biltilsynet, Drammen	MHK-Drammen
27-28. mai	Östlandstreff, Jarlsberg Flyplass, Tönsberg	ACDC
28. mai	"Drammensløpet '78" (Drammen og omegn)	MHK-Drammen
28. mai	Delemöte	Early Ford V8 Club
28. mai	PO-löp, Kongsgården, Trondheim	Trøndel.Vet.v.Kl.
? mai	samling (Oslo)	N. sportsv.Kl.
2- 4. juni	Landstreff f/medl., Hunderfossen	ACCN
2- 4. juni	Utstilling, Drammen Travhall	USCCB
3. juni	Loppemarked på Frysja, Oslo	NVK
4. juni	Värmönstring/"Messingtrippen"	NVK
10. juni	Dagstur m/treff og rockeshow i Askim	- ? -
10. juni	Östfoldløpet i Fredrikstad	KHK-Östfold
11. juni	Löp i Dröbak	NAMK
16-18. juni	Swap-Meet, Jarlsberg Flyplass, Tönsberg	ACDC
18. juni	mc-arrangement i Aurskog/Höland	NVMC
18. juni	Fellesarr. NVK/Dampskibet "Böröysund"	NVK
24-25. juni	St. Hans - utflukt	MHK-Drammen
25. juni	Midtsommerløp	NVK
? juni	Picnic-tur	NAMK
? juni	samling (Kongsberg)	N. sportsv.Klubb
? juni	arrangement, Björdal	Lilleh.Vet.v.Kl.
1. juli	"Skogslöpet", Hamar	NVMC
1- 2. juli	Internasj. drag-race, Fyresdal i Telemark	ACCN
2- 3. juli	Rena-löpet	NVK
7- 9. juli	Treff i Bö i Telemark	Eagle Car Club
12-13. august	"Lierdalen Rundt" (el. tilsv. löp)	MHK-Drammen
12-13. august	Dagstur for å se Lierdalen Rundt som i '77	USCCB
19-20. august	Lillehammerløpet	Lilleh.Vet.v.Klubb
25-27. august	Utstilling, Sparta Amfi i Sarpsborg	ACEC
26. august	Byttemöte/Woldstad grustak, Vestre Spone	NAMK
26-27. august	"Trollrally" (mc)	NVMC
27. august	Delemöte	Early Ford V8 Club
27. august	Landtur, Trondheims-distriktet	Trøndel.Vet.v.Klubb
27. august	Mjösrunden	N. sportsv.Klubb
3. september	"Sandvigen-Sundvolden"	NVK
10. september	"ESSO-löpet"	NVK
10. september	Rebusløp i Trondheim og omegn	Trøndel.Vet.v. Klubb
15-17. september	Utstilling, Messehallen i Tönsberg	ACDC

- Vi tviler på at dette er en fullstendig liste over sesongens arrangementer, men den er ajourför i den utstrekning vi har opplysninger. Utenlandske arrangementer vil bli omtalt senere.

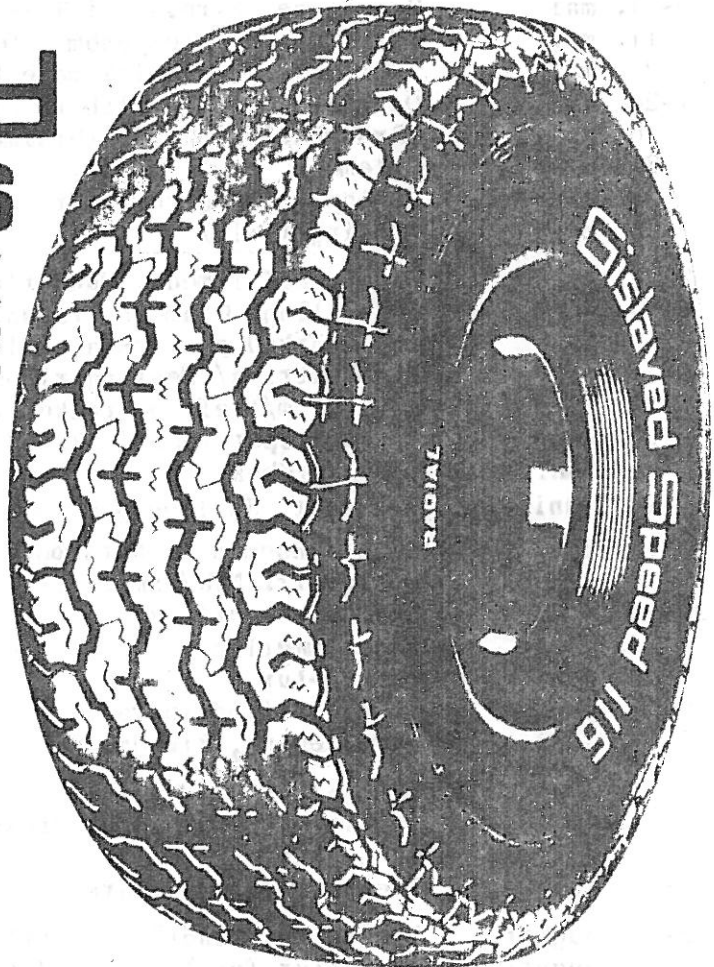
~ endelig: **VÅR!**



Innen 1. mai må piggdekkene av!

BYTT TIL

Gislaved Speed 116 RADIAL DEKK MED STÅLBELTE



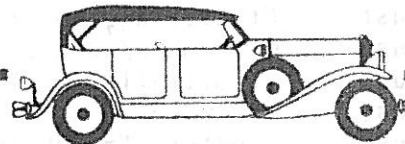
VI GIR
30% RABATT
på veiledende utsalgspris!

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

<u>LASTEBIL/BUSS: (16-lag)</u>		
10.00 x 20"	1570,-	1100,-
11.00 x 20"	1850,-	1300,-

(20% merverdiavgift tilkommer)

Forretningen er åpen
kl. 8.30 - 17.
lørdag kl. 8.30 - 13.



BILUTSTYR a/s

DRAMMEN

Iver Holters gt. 45 3000 Drammen

Tlf. (03) 819992

Gummiservice utføres på vår
avd. i Skoger ("Fretheimsaga") - tlf. 03/81 93 51- til følgende tider:
mand., tirsd., torsd. og fred. kl. 17 - 20.30, lørdager kl. 8 - 13.

annonser

ØNSKES:

Motor til HUDSON 1935-mod., helst 8-syl., men 6-syl. kan også brukes.

Henv. Håkon W. Røine,
Korsvalle gård,
3400 LIER. tlf. (03) 84 60 27

OPEL Blitz 1.3/4 ton 1951-mod. Mekanisk meget god. Hytta må repareres noe (ene dørra "henger"). Vanlig god gummi 6.00x18". selges av

TH. ANDERSEN
tlf. i arbeidstiden: (03) 83 13 66.

JEG SØKER:

Tips som fører til kjøp av større parti deler eller delebil - CADILLAC 1941, uansett karosseritype - belønnes med kr. 500,-. 1940 og -42 kan også ha interesse.

Magne Normann Johansen,
Brekke, 3020 KROKSTADELVA.
tlf. priv.: 03/82 78 78, jobb: 03/82 76 10.

SELGES:

Ford Cortina 1500 1966-mod. delebil
Opel Rekord 1900 1966-mod. delebil
Opel Rekord 2-d. og 4-d. 1965-mod. delebil
vognene selges hele eller i deler.

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

Da jeg kan tenke meg å importere spesiell bil fra England, vil jeg i tilfelle kunne bli nødt til å selge min 1934-mod. "SS" (Jaguar). Chassiset er ferdig restaurert, motoren (6-cyl. sidevent. på 1765 cc) er nyboret og verkstedoverhald. Karosseriet er opprinnelig et lukket 4-dørs, men i dårlig stand. Skjermene er bra, panseret også. Bilen har ellers originale lykter og instrumenter, originale seter i bra stand og nye dekk og slanger.

Seriøse interessenter bes kontakte:

Björn S. Nilsen,
Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN
tlf. (03) 82 33 60

TIL SALGS:

1 hestetrille, årgang 1901
1 breislea, årgang ca. 1900
Roar Fjeldberg,
3417 EGGE i Lier
Tlf. (03) 84 96 42

TILSALGS:

Jeg ønsker å selge min 1935-modell FIAT Balilla.

Elling Henriksen,
Havnegaten 82, 3000 DRAMMEN.

NORSK MOTORBLAD, årgang 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1923, 1924 og 1925 kan skaffes. Årgangene er innbundet hvert år for seg, og i meget god forfatning. Prisen er 375 kr. pr. årgang.

Jeg skaffer også ORIGINALE BUICK SALGSBROSJYRER til omtrent alle årganger av Buick fra 1930 t.o.m. 1978.

Dessuten er jeg kjøper av ORIGINALE BUICK SALGSBROSJYRER fra 1905 og frem t.o.m. 1942. Alle årganger mellom 1905 og 1942 er av interesse.

Tore Ödegaard,
Box 1272, 3101 TÖNSBERG.

1965 mod. Opel Rekord Caravan selges.
Kai Martinsen,
Batterivn. 18, 3022 SOLBERGELVA.

Er interessert i kjøp av gamle foto- og filmkameraer (også defekte).

Öivind Langeland,
postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN" søker etter gjenstander med motorhistorisk tilknytning for bruk ved utstillingen i Tønsberg (evt. andre anledninger). Spesielt søker vi gamle reklameskilter, særpregede bilhjul, men alt har interesse. Betyggende ivaretagelse av tingene garanteres.

henv. løpskomiteens formann
KAI MARTINSEN.

TIL SALGS:

Deler, evt. delebil PLYMOUTH '36.

KJØPES:

Til FORD V8 Tudor:1936: Bremsesko (evt. forstilling og kardang), Rattstamme og ratt, instrumenter, støtfangerhorn, hengsel og låsklyper for baklokket.

Til WHIPPET Six 1929 touring: Frontruteramme, kalesjestativ, venstre fordør, forgasser, lykteglass av typen TWILITE HEADLAMP 10".

Til MINERVA 6-syl. 1923: Magnet/dynamo, forgasser, parklykt og instrumenter.

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



Stor bil - Liten pris !

Når De skal kjøpe bil, ser De naturligvis først og fremst på hvad De får for pengene. Kom inn og se på Chevrolet — overveidens fordeler, en for en — så vil De ogsaa komme til det resultat at prisen er for-

bausende lav i forhold til den rummelighet, komfort, ydeevne og kvalitet som Chevrolet byr Dem! — At Chevrolet ogsaa er økonomisk i drift kan De ta som en selvfølge — det er jo en General Motors vogn!

CHEVROLET



Verdens mest solgte bil



Forhandlere:

A/S ANCO

Verftstomten, Trondheim. Telefon: 4155 — 4177 k — 4105.

Underforhandlere: Adolf Holden, Røros. Embret Holmen, Tynset. Harald Holthe, Levanger. Gustav Norum, Verdal. Steinkjer Auto, Steinkjer. Hans Evensen, Namsos. Peter Brauten, Grong. H. Bjørkaas, Mosjøen. Nils Eriksen, Mo i Rana. A. Anderssen Strand, Hommelstø. O. P. Fure, Bodø. Erling Johansen, Stamsund. Rolf Qvam, Narvik. Harstad Bilsalg A/S, Harstad. Karl Dahl, Tromsø. H. Rondbeck, Hammerfest. John Svendsen, Elvebakken. K. M. Kjeldsen A/S, Vadsø. A/S Finnmark Autosalg, Kirkenes.