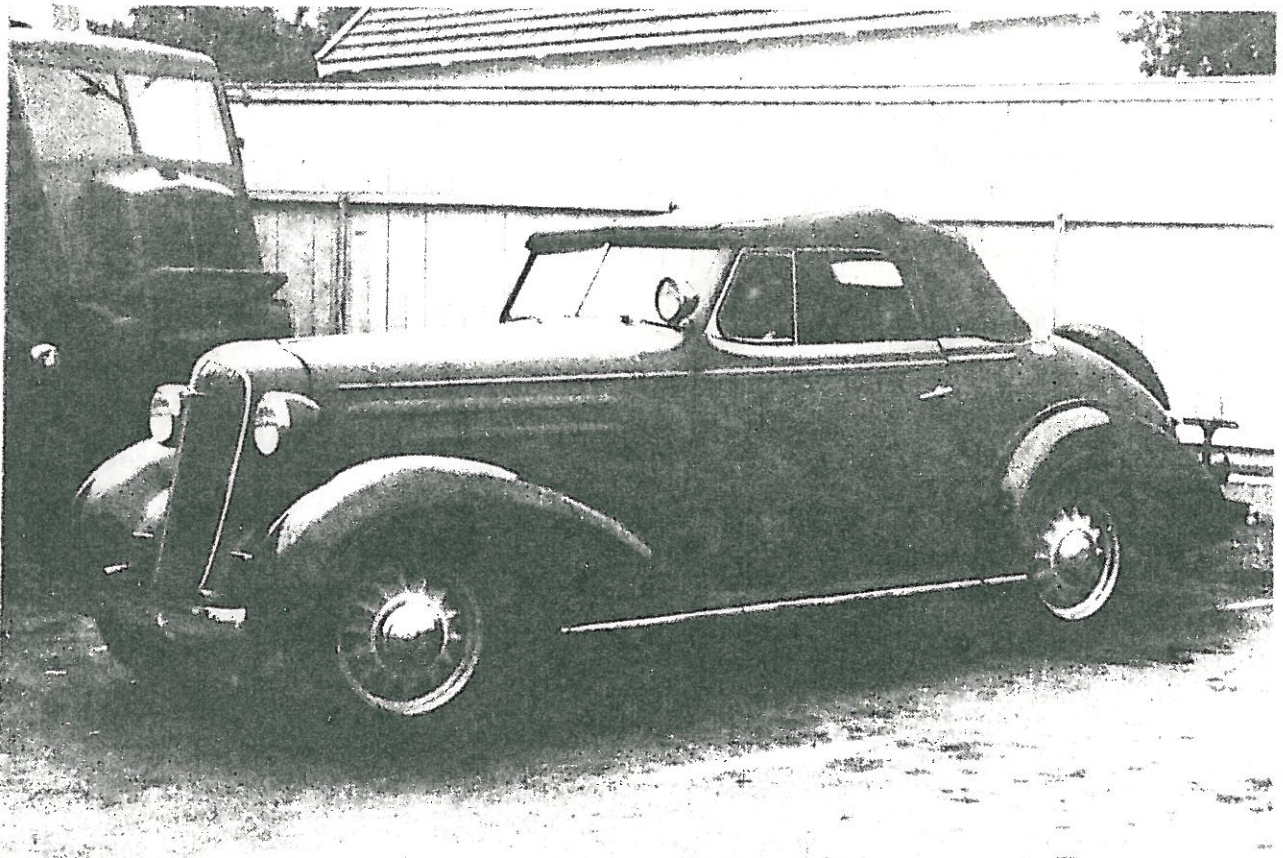


5 79

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»

motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

- UTKOMMER 10 GANGER PR. ÅR -

Redaktør: Øivind Langeland

Stoff til avisa: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 1081, 3001 DRAMMEN.

Henv. om abonnement: "MOTORHISTORIKEREN", postboks 2193, 3001 DRAMMEN.

ABONNEMENT (1979) koster kr. 75,- Benytt postgirokonto 335 45 86

TERMIN '79

Etter grundige overveielser, og i samråd med formannen, har redaktøren funnet ikke å trykke ytterligere terminlister foran kommende løpssesong. Erfaring fra tidligere år viser at det bl.a. vil oppstå endel endringer i slike lister, som f.eks. forandring av arrangementsdatoer o.l., slik at en terminliste ofte blir villedende. Så langt klubben makter det, vil vi isteden bruke oppslagstavlen på møtene for meddelelser om løp.

~ et tips:

De som hadde anledning til å beundre de to prøvene på interiørlakkering i "imitert treverk", er utvilsomt interessert i hvem som utfører denslags arbeide. Siden det begynner å tynnes ut i rekkene av fagfolk som kan denne teknikken, er det nyttig å notere seg hvor man kan få utført slikt håndverk. Altså: - jobben var gjort av

Malermester HARRY ARNESEN, 3050 MJØNDALEN
telefon (03) 82 64 01.

~ og et til:

Per Löken har vært i kontakt med et firma som ordner tilskjæring, sliping og polering av bilglass (frontruter) til gamle (og nye) biler. MHK's medlemmer blir innrømmet 20% rabatt ved forevisning av gyldig medlemskort. Spør etter innehaveren, TOMMY RÖNNING!

firmaets adresse er: SCANDI GLASSERVICE A/S,
Smidsrødveien 45, Teie, 3100 TÖNSBERG
telefon (033) 21 353.

FORSIDEN

At bilen på forsidebildet er en Chevrolet, ser vel de fleste uten videre. Trolig også at det er en 1936-modell. Den korrekte modellbetegnelsen tror vi må være "Convertible Coupe".

En meget interessant biltype, som det vel ikke nettopp vrimlet av her i landet. Imidlertid, denne ble fotografert en årle morgenstund på plassen til Wålengens Auto i Storgaten i Horten en junisøndag for en dusin år siden. Det ble antydnet dengang at bilen hadde tilhørt avdøde Griff-Müller, og at den var til salgs. Hva som ble forlangt for bilen dengang, og om den ble solgt, og i tilfelle til hvem vet vi faktisk ikke; dette er sikkert spørsmål det lar seg gjøre å få svar på i Horten. Da red. tilfeldigvis "snublet" over bilen denne junisøndagen under en av mange "ekspedisjoner", var det derfor naturlig å ta fram kameraet, slik at bilen i allefall ble bevart for ettertiden, på film..!

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.
POSTGIROKONTU 3 75 09 24



STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. -
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Østhellinga 14,	3000 DRAMMEN,	tlf. 83 68 21
SEKRETER:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA,	tlf. 82 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf. 83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmoen,	3300 HOKKSUND,	tlf. 85 20 66
STYREMEDLEM 2:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA,	tlf. -

MEDLEMSKONTINGENT 1979-: KR. 20,-



fra førerretet:

Vel overstått påskefeiring...! Ja, tiden går fort; etter en lang og hard vinter ble det endelig våren i år også, og "for en får snudd seg" er sommeren her. Tiden går så alt for fort, spesielt når man har mye å gjøre, og alt skal man prøve å få gjort i løpet av vår- og sommerukene. En går og planlegger i vinterhalvåret, og det er ikke måte på hva en skal gjøre "bare det blir sommeren". Men man rekker nesten ikke å få begynt, før sommeren er over.... Slik er det i allefall med undertegnede.

Mange har nok for lengst startet med forskjellige jobber på sine kjøretøyer med det mål for øye å få dem til å rulle på veien for egen maskin. Og vi andre deler gleden med de stolte eiere hver gang et nyrestaurert kjøretøy debutterer, vi vet hva det innebærer av arbeid, pengeutlegg og forsakelser å nå dette målet og hilser dem vel møtt i det "eksklusive selskab".

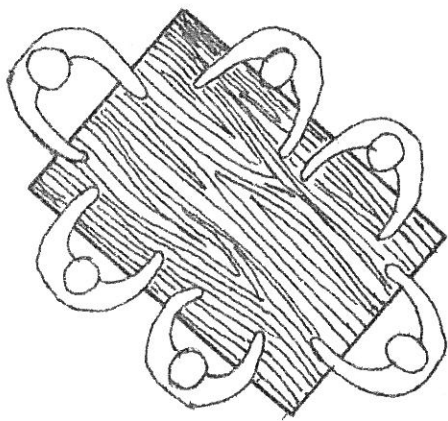
Og så står vi atter på startstreken til en ny sesong. Allerede kommende søndag er det klart for vårsjekken, hvor teknisk komite skal saumfare "köyregreiene" for å se om de har den foreskrevne tekniske standard. Og søndag den 20. mai er dagen for vårt hovedarrangement "Drammensløpet", hvor det for 6. år på rad skal kjempes om napp i den fine vandrepremien gitt av "Rundtom Kafeteria" som begynner å få en del navn inngravert.

Den følgende helgen er det så planlagt tur til veteranmarknaden hos Eric Löfberg på Dejefors Herrgård nær Karlstad i Sverige, hvor det blir anledning til å treffe andre nordiske likesinnede, bl.a. våre venner fra Nordjysk Vintage Motor Klub. Flere kjenne vel det Löfberg'ske gammelbilparadis fra tidligere, og vi kan bare anbefale dette mulighetenes marked hvor prisene ikke er slik at de skulle skremme noen.

Nevnes må også turen til våre venner i Danmark 24.-26. august, og selv om det ennå er en stund til dette, går tiden fort. Vi er avhengig av å være tidlig ute med plassbestilling på båten både nedover og hjem igjen, og vi skylder også de danske vertene våre å være ute i tide med rapport om hvor mange som kommer. Så ta et "familieråd" hjemme med det aller første, slik at deltagerantallet kan bli bestemt snarest. At det blir en hyggelig tur, skal vi inntestå for; den danske gjestfriheten savner sidestykke noe annet sted på kloden.

Så vel møtt til en ny, hektisk utendørs sesong. At den vil bli vellykket også i år er det ingen tvil om, det skulle vår dyktige komiteformann Kai Martinsen med sin årelange erfaring og håndplukkede stab være den beste garanti for!

Alf Bryhn.



møter

MEGLEMSMÖTET TIRSDAG 4. APRIL.

For en gangs skyld var det godt albuerom på HV-huset, noe vi får legge den da aktuelle Holocaust-serien på TV til grunn for. Og da klokka nærmet seg ni, var det ennå noen som lusket ut for å rekke fjernsynet.

Det hadde mött fram rundt femti stykker da Alf åpnet mötet og ønsket Per Bakke velkommen hjem fra sin tjeneste i Syd Libanon, som han nå var ferdig med. Vi fikk også vite at en annen av våre trofaste medlemmer, Martin Giljamse, nettopp hadde dratt sydover til en seks måneders periode for FN i verkstedkompaniet.

Teknisk komite hadde hatt möte og satt opp statutter for sjekking av vogner og motorsykler, noe som også kom med i aprilutgaven av Motorhistorikeren. Dette avstedkom jo en ikke uventet debatt på mötet, men man fikk det inntrykket at med en smule fleksibilitet ville det hele gå greit.

To av våre medlemmer hadde tatt med et par aldeles utmerkede lakkeringsarbeider fra malermester Harry Arnesen i Mjøndalen. Det var et dashboard og lokket til et hanskerom som var lakkert slik at det så ut som treverk. Dette er virkelig håndarbeide av en som kan det han driver med, og selv har han fortalt meg at han i sin tid lakkerte blandt annet flere hundre soveværelsesmöblelementer for en möbelsnekker i Mjøndalen. Han viste meg også måten dette ble gjort på, og han "tryllet" fram imitasjoner på det ene treslaget etter det andre bare med noen forskjellige koste og farger. Prisen er etter min mening heller ikke til å bli blakk av.

Så var det kaffe og utlodning samt medlemmenes ti minutter. Tore Ödegaard (Sandefjord) bistod kveldens program med tre farge/lyd-filmer fra löp i Sverige for 30-, 40- og 50-talls biler. En fyr fra Solbergmoen, som förövrig besitter en Opel Super Six og en Oldsmobile last, hadde skaffet tilveie framviseren og var kveldens maskinist. Etter hvert nærmet mötet seg slutten, og ved halv elleve-tiden hadde siste mann dratt hjem.

sekr.

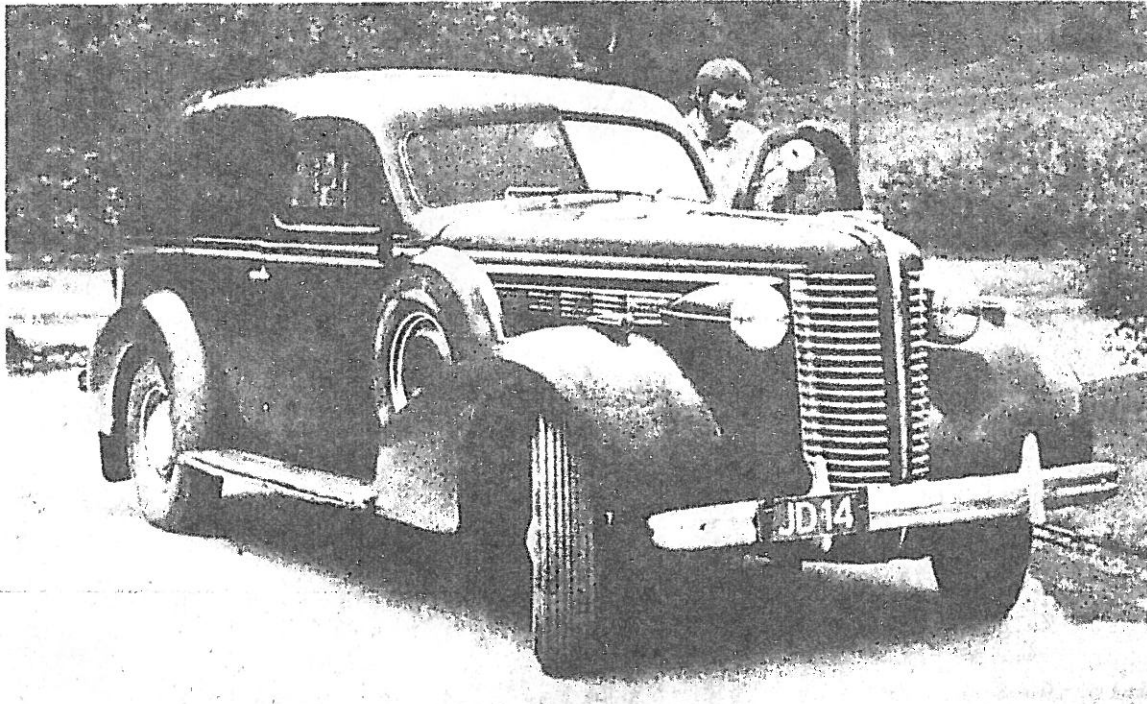
H
U
S
K

- "VÅRSJEKKEN" som går av stabelen hos Biltilsynet i Drammen søndag 13. mai '79 fra kl. 10.00 til kl. 14.00. Det henstilles til bil- og mc-eiere om å möte tallrikt frem.

DRAMMENSLÖPET 1979, som avvikles SÖNDAG 20. MAI 1979, med start og innkomst på DRAMMEN CAMPING på Åssiden, like ved travbanen. Starten går kl. 11.00, og deltagere må möte en time för start for å "sjekkes inn". Startkontingent er kr. 50,- som betales på startstedet.

Påmelding innen 1. mai '79 til KAI MARTINSEN.

Eneste i sitt slag i landet



Audun Bratrud med sin 1938 modell Buick, spesiallaget i Norge til en gartner i Oslo.

Audun Bratrud fra Etnedal er med sin Buick 1938 modell eneste eier i landet av denne biltype — i hvert fall det Bratrud kjenner til. Bilen ble i sin tid spesiallaget til en gartner i Oslo, som varevogn. Det som er interessant med bilen er at karosseriet er laget her i landet, av et firma i Oslo. Motoren er på 8 sylindere med 110 hestekrefter, og den ser like pen ut. Man skulle tro at den var utslitt etter så mange år, men så er ikke tilfelle. Motoren har vært godt vedlikeholdt. Men på karosseriet er det merker på at den er gammel — der er det noen bulker og riper.

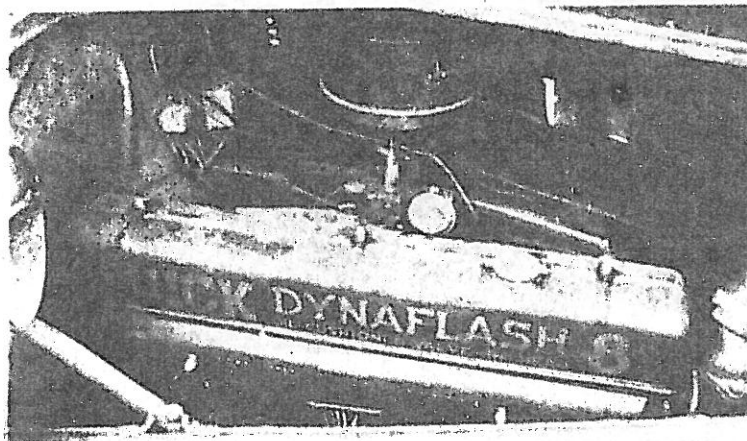
Audun kjøpte denne bilen for noen år siden, men han har ikke hatt tid til å pusse den opp enda. Han skal vente ei stund med å gjøre den i stand, for han har andre biler som står for tur.

Bratrud er medlem av «Valdres Veteranvogners Venner», som ialt har omkring 20 medlemmer. De har medlemsmøte på Fågernes en gang i måneden.

Buick var av de dyreste bilene før i Uda. Denne bilen kosta 9.300 kroner da den var ny, med 2 reservehjul inkludert i prisen. Til sammenlikning kan nevnes at en tilsvarende Ford kosta bare tredjedelen. Bratrud kan opplyse at Kong Håkon hadde samme

type Buick, men da som cabriolet.

Bratrud har fått flere henvendelser om han vil selge denne Buick'en, men det blir ikke aktuelt. Han vil ikke kvitte seg av med bilen. Han sier at han skal pusse den opp fra bunn til topp, og da tror vi det blir et virkelig gedigent kjøretøy.



Motoren ser fremdeles like pen ut. Motoren og hele bilen er original, til og med lakken er original.

I disse dager er Bratrud i USA på veteranclubb-stevne. Det er 50-års jubileum for A-Fordklubben i år, og mange fra hele verden samles i Michigan i byen Dearborn. Bare i Norge er det 250 medlemmer i A-Fordklubben, og det er omkring 200 A-Forder som ruller på vegene her i landet.

Deltakerne på dette store stevnet i USA skal blant annet besøke Ford-fabrikken og være med i et stort veteranbillop, hvor den flotteste A-Forden skal kåres. Det er ingen nordmenn som har med sine egne A-Forder — det ville bli veldig kostbart, men danskene har med seg noen biler over «dammen». — Vi får denne

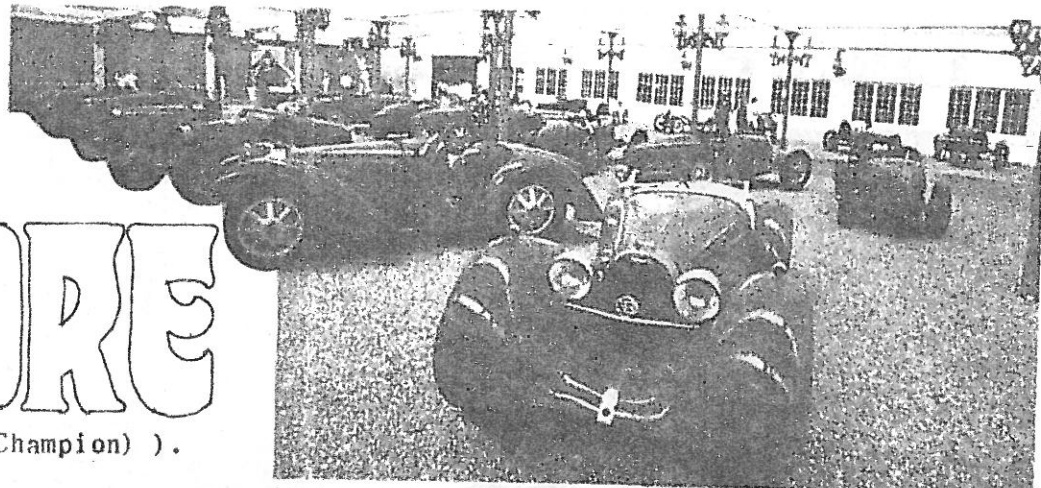
gangen være tilskuere, sier Bratrud.

kå kå

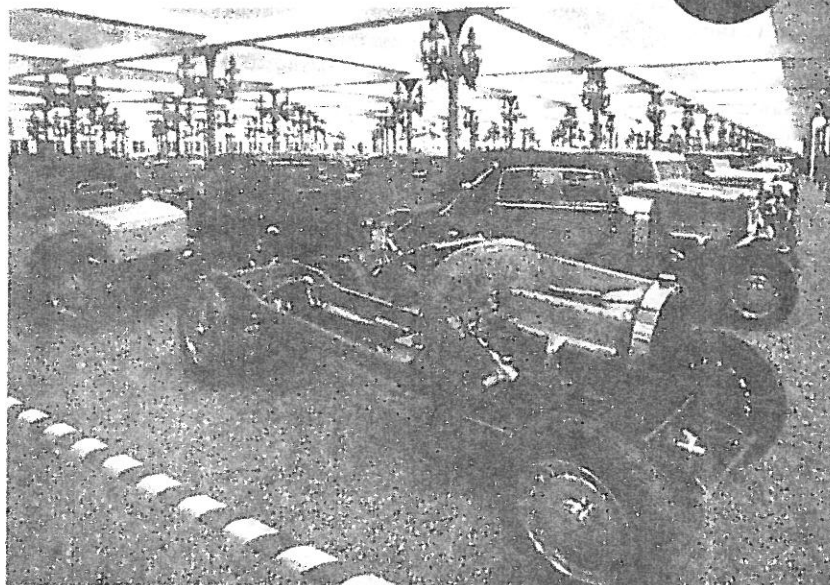
Klipp fra en fjorårgammel Opplandsavis, innsendt til red. av Mads Jostad.

BIL- BRØDRE

(sakset fra MOTORMAIL (Champion)).

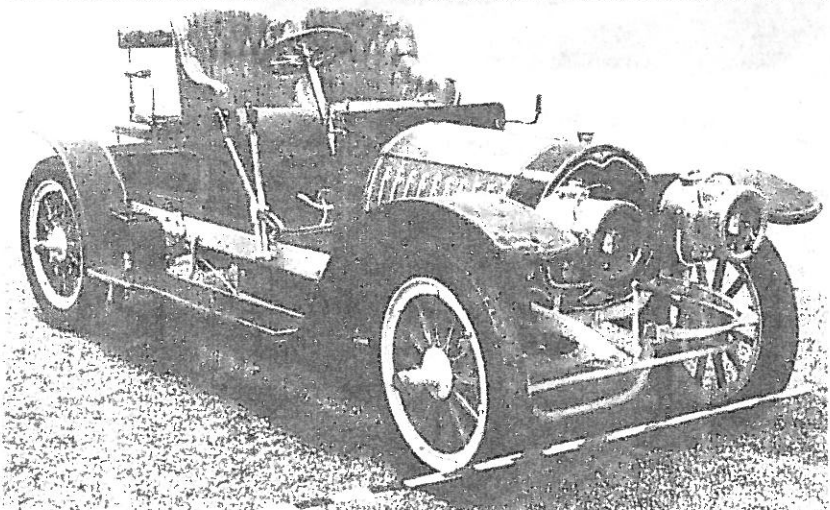


For folk innen veteran- og gammelbilspporten, er Schlumpfnavnet velkjent. På rallies, auksjoner og andre steder hvor gammelbilentusiaster møttes, flørerte historier om de to brødrene fra Alsace og deres bilsamling. Noe som gjorde historiene særlig interessante, var at ingen med sikkerhet kunne si om de var sanne. Det eneste som kunne bekreftes, var at to brødre, Hans og Fritz Schlumpf fra Mulhouse i Alsace, var fanatiske samlere av gamle biler, med



en spesiell forkjærlighet for Bugatti. Ingen visste hvor mange biler de hadde, hvor de ble gjemt eller i hvilken tilstand de befant seg. Historiene omkring dem var mange, og enkelte ville inntil det tvilsomme, men de to Schlumpf-brødrene gjorde ingenting for å fjerne muren som omga samlervirksomheten. De avslø også enhver forespørsel om å få se samlingen, som blandt annet inneholdt de seks gjenlevende Bugatti Royales. Ettore Bugattis mest perfekte motorverk, sammen med en samling andre Bugatti'er brødrene hadde samlet med en fanatisme som grenset til besettelse.

Dette var bakgrunnen for det mysteriet som ble sprengt da brødrene Schlumpfs forretningsimperium gikk over ende i 1977. Det bare et fåtall mennesker var klar over, var at brødrene arbeidet med bygging av et museum som de mente ville være samlingen verdig. Men besettelsen var så sterk at den gikk ut over driften av tekstilfabrikken deres, samtidig som som de brukte alt for mye penger på den. På kanten av en økonomisk katastrofe tok de tilhold i Sveits og ga opp både forretningen og bilsamlingen.



7. mars 1977 okkuperte arbeiderne fra Schlumpf-fabrikkene museet og åpnet dørene til det de hadde døpt "Musée des Travailleurs" -arbeidernes museum. Nyheten om overtagelsen spredte seg som ild i tørt gress og aviser over hele Europa bragte historier om brødrene og deres skattkammer. For første gang var det også mulig å kontrollere ryktene - men selv de villeste av dem var lysår vekk fra virkeligheten. Museet inneholdt 427 biler, de fleste av dem i perfekt stand. Det var blandt annet 122 Bugattis - ca. 10 prosent av grevens totale produksjon - mens 150 andre Bugattier sto på lager, klar for restaurering. Museumsbygningen, en ombygget tekstilfabrikk, var i seg selv en drøm. 800 pillarer holdt oppe smijerns-kopier av lampene langs Venexias Canal Grande. Den inneholdt også tre restauranter og en nattklubb med velfylte lagre av champagne med Schlumpf-etiketter.

Publisiteten trakk selvsagt store mengder nysgjerrige, men hverken fagforeningen eller aktivistene som sto bak overtagelsen var forberedt på det store antall besøkende som hadde lagt veien om museet for å få se det de tidligere bare hadde lest om i avisene.

Til å begynne med var åpningstidene høyst irregulære og aktivistenes politiske mål ikke alltid på linje med idealene til veteranbilentusiastene som strømmet til.

I påvente av en løsning på de finansielle problemer som knyttet seg til Schlumpfs forretnings-imperium, fortsatte arbeidernes okkupasjon også i 1978, og "Arbeidernes Museum" utviklet seg til å bli en turistattraksjon av klasse. Nå har det faste åpningstider og en gruppe frivillige passer på det hele. Men plakater forteller om de lave lønningene Schlumpf-arbeiderne fikk, og disse står fortsatt lent opp mot noen av de dyreste bilene. Arbeiderne har også foretatt endringer på de forseggjorte "veiskiltene", slik at "Avenue Jeanne Schlumpf", oppkalt etter brødrenes mor, nå løper parallelt med "7.mars gaten", til minne om dagen for okkupasjonen.

På den annen side skjer det stadig forandringer fra det å være et sted for politisk og sosial protest til det det egentlig var ment som, nemlig Europas fineste bil-museum. Fortsatt er det slik at besøkende gir en solidaritetsgave på 10 francs istedet for å kjøpe bilett, og at de får en brosjyre som beskriver arbeidernes kamp istedet for en museums katalog.

Som museum betraktet, vil nok enkelte hevde at samlingen ikke er god siden den bygger på grådighet og ikke selektivitet. Ikke noe museum trenger 122 Bugattier, men som et bilde på Schlumpf-brødrene og deres besettelse er det vel verd et besøk.

"Musée des Travailleurs" befinner seg i Avenue Colmar i Mulhouse og er åpent fra kl. 14.30 til kl. 17.00 hver dag unntatt mandag. Mulhouse ligger bare en halv times kjøring fra hovedautobanen til Basel og er derfor gunstig plassert i forhold til en av Europas viktigste ferieruter. Og som Guide Michelin sier om de beste restaurantene i verden -, "den er verd en omvei".

MADS JOSTAD :

Blir motoren for VARM ?

Litt om de vanligste årsakene til dette.

Situasjonen er velkjent: Du har lagt ned en masse tid og penger på din gamle motor, satt den sammen etter alle kunstens regler, ja tilmed prøvekjørt den flere ganger rundt kvartalet og vært svært godt fornøyd med resultatet. Men så kommer det: (Kone og et par småtroll skal være med på den første "lange" prøveturen, utetemperaturen er vanlig for årstiden og kjørehastigheten godt og vel avpasset etter forholdene og tilbørlig hensyn tatt til at motoren er nyoverhald) D E N K O K E R

Hvor ligger feilen.....?

Det er nærliggende å tenke på RADIATOREN. Det burde du selvfølgelig ha tenkt på før. Den kan være delvis tilstoppet av skitt og rust. Eller har du montert en TERMOSTAT som ikke gir tilstrekkelig åpning? Kanskje har du fått laget en ny radiator, men med et utilstrekkelig dimensjonert register ? D e t har hendt før. En annen feil som ofte begås i iveren etter å gjøre alt fullkomment, er å gi radiatoren et "strøk" med sprøy-

STARTER'N

Noen tips og råd.

VED PER GRAN-HENRIKSEN

Slitte starterforinger kan medføre at ankeret subber, og dette nedsetter starterens effekt voldsomt. Over en lengre tidsperiode kan dette forårsake ødeleggelser av anker og feltviklinger.

De vanligste foringene er bronse og porøse foringer.

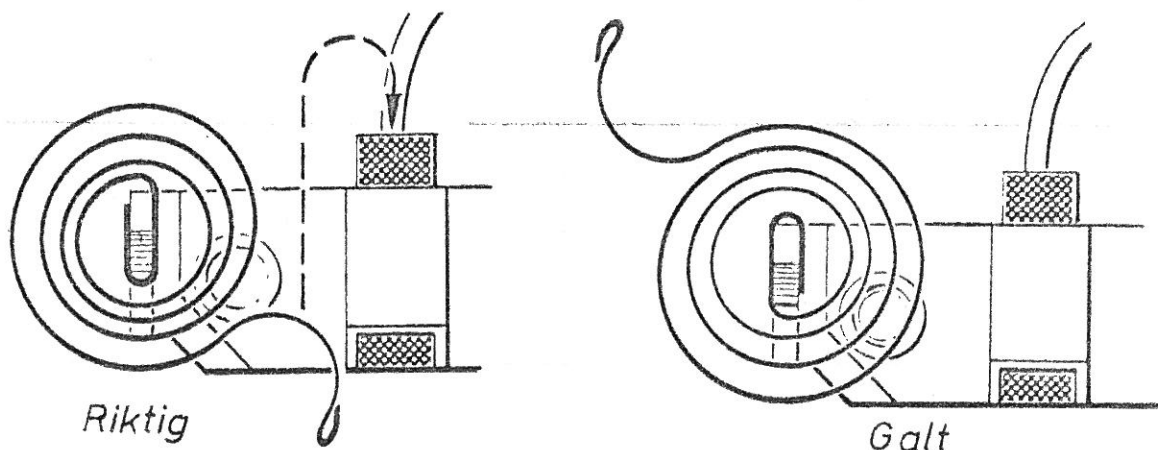
NB. Porøse foringer bør ligge ca. 1 døgn i motorolje før de presses inn. Disse foringene har kanaler som må "mettes" før de blir selvsmørende.

BÖRSTER

Når vi ikke får tak i originale børster til startmotoren kan vi ofte bruke andre børster ved å tilpasse disse, men husk-:

Prøv så langt det er mulig å få tak i børster med riktig kobberlegering. Bli motstanden for stor i børstene vil strømstyrken gjennom starteren bli nedsatt og

ILL: Riktig og gal montering av børstefjærer.

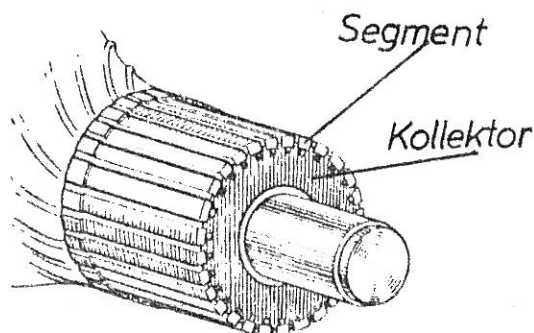


starteren blir svakere.

Kullbørster må ikke brukes som erstatning. Påse at børstene løper lett i børsteholder og at børstefjærene har riktig spenn (må ikke være utglødd).

ANKER:

Ankerets kollektor bør dreies hvis denne er brent. Kollektoren må være rund, ellers kan "børstehopp" forekomme, og det vil ofte gi utslag i brent kollektor og brente børster etter forholdsvis kort tid.



Noen kollektorer skal være nedfrest mellom segmentene og noen ikke. Dette kan man ofte se på kollektoren før man dreier den.

Hvis man ikke freser ned en kollektor som er beregnet for nedfresing mellom segmentene vil følgende kunne skje:

Kollektor-isolasjon er ofte av et hardere materiale enn selve segmentet, det vil resultere i at kollektoren slites ned hurtigere enn isolasjonen og vil frembringe "børstehopp" som i neste omgang fører til stor varmgang, brent kollektor og slitte børster.

Freser man ned en kollektor som ikke skal freses vil det legge seg børstestøv mellom segmentene, som igjen vil forårsake kortslutning av ankerviklingene. Dette gjelder spesielt for LUCAS startere.

Ankerets isolasjonsmotstand bør alltid kontrolleres ved en starteroverhaling. Dette vil jeg anbefale å la et bilelektrisk verksted ta hånd om.

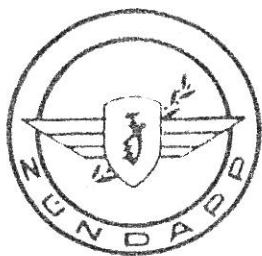
FELTVIKLING.

Ta alltid ut feltvikling før statorhus og polsko rengjøres. Vask ikke feltvikling i white-spirit eller annen væske da dette ofte kan forårsake overslag.

Se etter at feltviklingenes isolasjoner ikke er brente eller beskadiget, eller at viklingene har direkte kontakt med hverandre. Er isolasjonen dårlig må feltviklingene omisolerers.

ZÜNDAPP-DATA

Modellbetegnelse	B 170	B 200	DB 175	K 200	K 400
Byggeår	1932	1932	1932-33	1933-34	1933
Firetakt/totakt	2	2	2	2	4 sideventilert
Sylinderantall	1	1	1	1	2
Sylinderarrangement	stående	8* hellende	stående	stående	bokser
Slagvolum	169	198	174	198	398
Boring/slag	60/60	60/70	56/70	60/70	62/66,6
Effekt ved turtall	4,5/4000	6/3500	5,5/4000	6,5/4000	10/4500
Smøring	oljeblanding	oljeblanding	oljeblanding	oljeblanding	sirkulasjonssmøring
Forgasser	2 Schieber	2 Schieber	2 Schieber	1 Bing 20 Ø	1 Bing 20 Ø
Tenning	Svinghjuls magnet	Fenag - Batteri - Tenning	Svinghjuls magnet	Batteri - Tenning	Batteri - Tenning
			eller Moris - Batteri - Tenning		
LVs	6V/20W	6V/50W	6V/20W	6V/50W	6V/50W
Primærdrift	tannhjul	tannhjul	kjede i olje	direkte	direkte
Clutch	2 korklameller	2 korklameller	1 korklamell	en skive	en skive
Gearkassetype	klo	klo	klo	kjede	kjede
Antall gear	2	3	3	4	4
Gearsjåltning	hånd på tank	hånd på tank	hånd på tank	kulekopling	kulekopling
Sekundærdrift	kjede	kjede	kjede	kardan	kardan
Starter	kick	kick	kick	kick	kick
Rammetype	sveiset midtdel av stål/ skruded rør	profilstål/ skruded rør	smidde deler/u-stål skruded rør	pressede stålplater	pressede stålplater
Forgaffel	trapez, blekkpresset med friksjonsdemper	Webb profilstål med friksjonsdemper	Webb profilstål eller blekkpresset friksjonsdemper	trapez, blekkpresset friksjonsdemper	trapez, blekkpresset friksjonsdemper
Dekkdimensjon	25x2,75	25x3	25x3	26x3,5	26x3,5
Brems	trommelbrems	trommelbrems	trommelbrems	trommelbrems	trommelbrems
Sete	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer
Tankinnhold bensin/olje	8	13	12	12	12
Vekt	90	120	95	132	164
Topp hastighet	75	80	78	80	95
Bensinforbruk l/100 km	3	3,5	3,5	3	3,8



FRITZ NEUMEYER og ZÜNDAPP - werke (4)

OVERSATT OG TILRETTELagt AV PER LØKEN

På den store "Berliner Automobil og Motorsykkel utstilling" i 1933 ble Zündapp's nye modelleutvalg presentert. En hel rekke nye modeller, med en hel rekke teknologiske forbedringer. De viktigste av disse var:

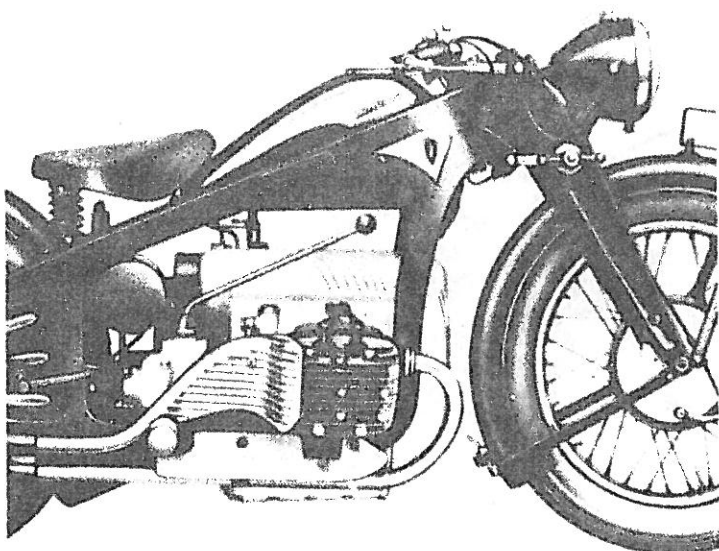
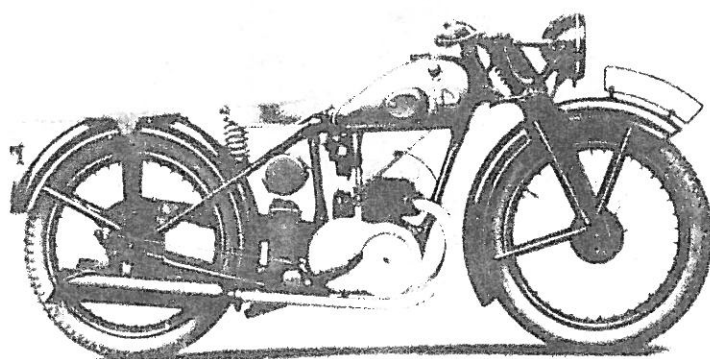
- Firetakt flersylindrete motorer.
- Vakre (?) pressede stålblekk-rammer.
- Elastisk kardandrift.

- 4-trinns kulesjaltede gearkasser etter automobil-prinsippet.
- Innkapsling av alt drivverk.

Ved siden av kardanmodellene ble også presentert en sykkel med det gamle kjededrevet, den såkalte Derby-typen.

Derby-navnet ble etterhvert et begrep. Det var en solid modell, i stadig videreutvikling i over 20 år.

Størst interesse vakte imidlertid kardan-syklene, som spente over modeller fra 200 til 800 cm³.

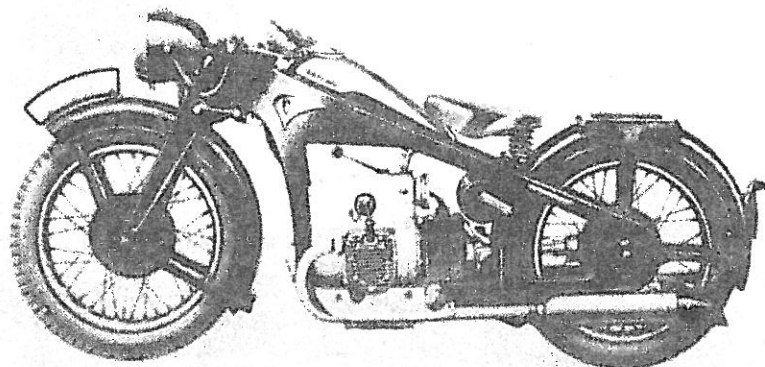


På bildet til venstre en K 800. Som vi ser var dette noe helt nytt fra Zündapp. En stor, kraftig og tung maskin (egenvekt ca. 200 kg). Sykkelen ble ettertraktet av sidevognskjørerere, og berømt for sin lette, elastiske motorgange. Den ble også levert med en 600 cm³ 4-sylindret motor en kort tid.

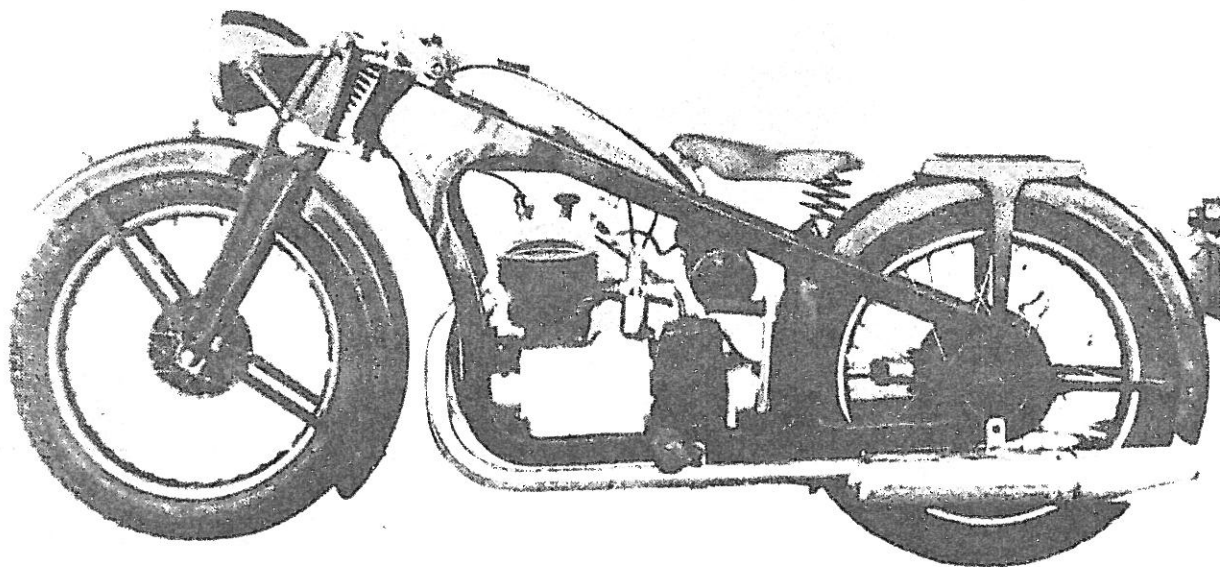
K 500 (bildet til høyre) var imidlertid den maskinen som skulle bli produsert lengst, helt til 1940.

Sykkelen hadde 2-sylindret boxermotor, sideventilet. I 1933 fantes denne også som 400 cm³.

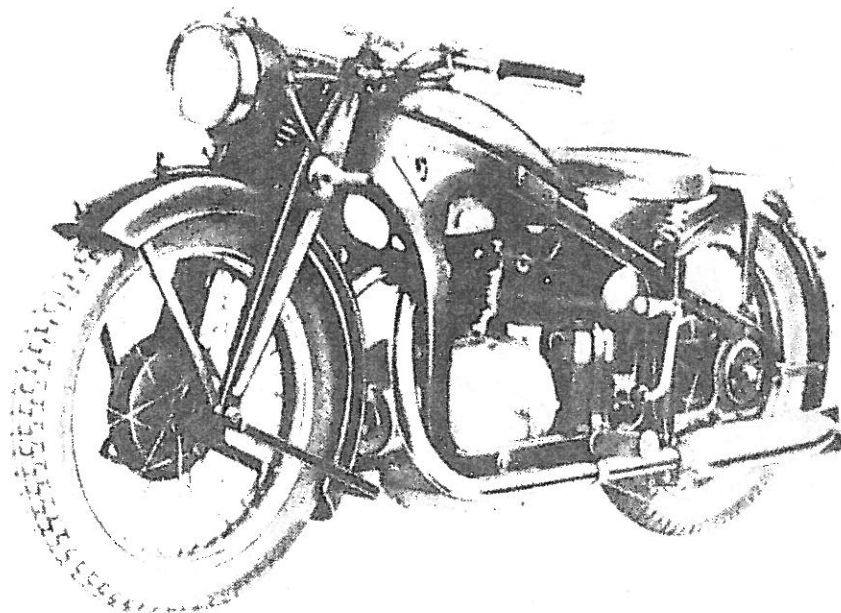
Samme år forlot Zündapp nummer 100 000 fabrikken, og det var nettopp en K 500.



Den minste K-modellen (K stod for kardan og kastenrahmen) var en 200 cm³. K 200 var en ensylindret hendig liten maskin, med topphastighet på 80 km/t. Den skulle imidlertid bli tatt av programmet allerede i 1934. Neumeyer d.y. kunne liksom ikke riktig gi slipp på sin fars gamle tanke med små og lette, enkle maskiner og han presenterte flere små sykler på løpende bånd.



En av disse var OK 200 (bildet nedenfor). Det var en 4-takt toppventilert utgave, med kardan-drift og 4-trinns gearkasse. Disse små syklene var imidlertid ikke lenger så populære og ble ofte bare produsert i små serier. Noe av årsaken til dette var



kanskje at det nye regimet som overtok makten i Tyskland i 1933 satte igang en gigantisk vegbygging. Autobahner ble bygget, gamle veger forbedret og modernisert. Folk ville derfor ha store og mer hurtiggående maskiner, og dette kunne altså Zündapp levere. Produksjonen gikk på ny i været, markedsandelen til Zündapp ble mer enn fordoblet fra 1931 til 1933. Imidlertid var det ennå et godt stykke igjen til de store produksjonstallene fra slutten av 20-årene.

ZÜNDAPP-DATA

Modellbetegnelse	K 500	K 600	K 800	DE/DL 200	OK 200
Fyrgear	1935-40	1933	1933-38	1933-35	1933
Firetakt/totakt	4 sideventilert	4 sideventilert	4 sideventilert	2	4 toppventilert
Sylinderantall	2	4	4	1	1
Sylinderarrangement	bokser	bokser	bokser	stående	stående
Slagvolum	498	598	791	198	198
Boring/slag	69/66,6	53/66,6	62/66	60/70	60/70
Effekt ved turtall	12,5 eller 16/4800	15/4300	20 eller 22/4300	7/3850	8,5/4000
Smøring	sirkulasjonssmøring	sirkulasjonssmøring	sirkulasjonssmøring	oljeblanding	sirkulasjonssmøring
Forgasser	1 Bing 22 Ø	1 Amal 18,2 Ø	1 Pallas/Amal 22 Ø	Bing 20 Ø	1 Amal 20 Ø
Tenning	Batteri - tenning	Batteri - tenning	Batteri - tenning	Batteri - tenning	Batteri - tenning
	m/fordeler	m/fordeler	m/fordeler		
Lys	6V/50W	6V/50W	6V/50W	6V/30W	6V/50W
Primærdrift	direkte	direkte	direkte	Kjede i olje	direkte
Clutch	Enskive	Enskive	Enskive	Flerskive (bronse)	Enskive
Gearkasetype	kjede	kjede	kjede	klo	kjede
Antall gear	4	4	4	3	4
Gearsjaltning	kulekopling	kulekopling	kulekopling	hånd på tank	kulekopling
Sekundærdrift	kardan	kardan	kardan	kjede	kardan
Starter	kick	kick	kick	kick	kick
Ramme type	pressede stålplater	pressede stålplater	pressede stålplater	smidde deler/u-stål	pressede stålplater
				skrudde rør	
Forgaffel	Trapez, blekkpresset, oljestøtdemper	Trapez, blekkpresset, oljestøtdemper	Trapez, blekkpresset, oljestøtdemper	Trapez, blekkpresset, friksjonsdemper	Trapez, blekkpresset, friksjonsdemper
Dekkdimensjon	19x3,5	19x3,5	19x3,5	19x2,5	19x3,5
Bremser	trommelbremser	trommelbremser	trommelbremser	trommelbremser	trommelbremser
Sete	sadel m/ 2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer	sadel m/2 fjærer
Tankinnhold bensin/olje	12,5	12,5	12,5	12	12,5
Vekt	180	193	193	117	140
Topp hastighet	105	100	125	80	90
Bensinforbruk l/100 km	4	5	5,5	2,5	2,8

De første "gjør-det-selv"-biler

(en artikkel fra CAR CLASSICS, oversatt av Ivar Engerud)

Interessen for selvbygde biler eller såkalte "kit-cars" går for tiden som en farsott over USA, men det er ikke første gang amerikanerne har fått tilbud om å bygge sine egne biler. For å finne de første slike byggesett-biler må en i det minste gå helt tilbake til 1902, kanskje enda lenger.

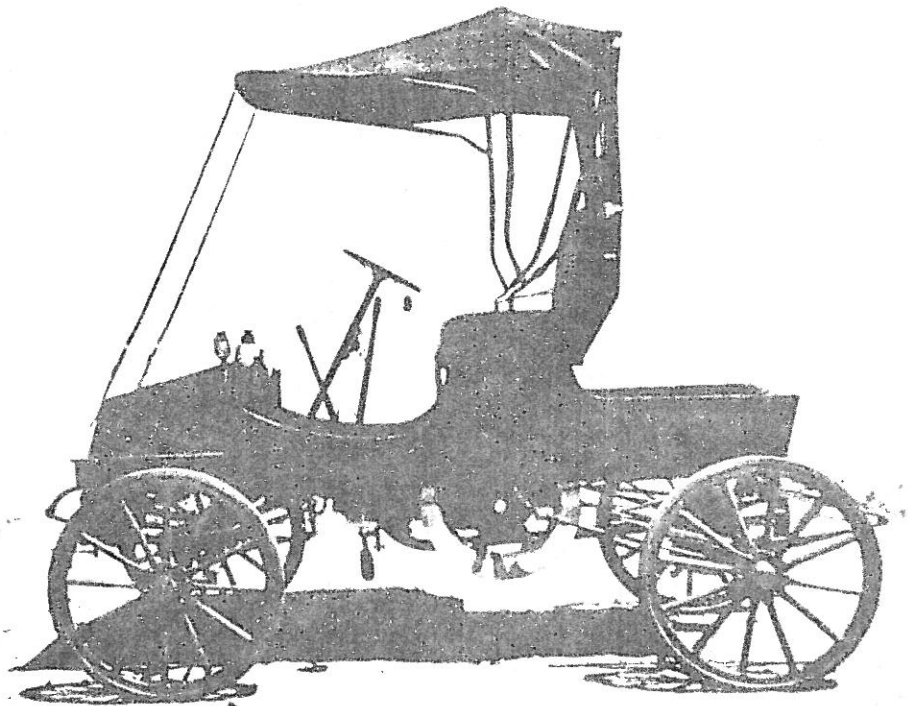
Den 16. august 1902 kunne man lese i "The Automobile and Motor Review" at "A.L. Dyke i St. Louis har nettopp levert sett nr. 19 for å vise det førsteklases utvalget av bilutstyr han fører. Settet inkluderer en 6 hk. motor, gearboks, hjul, bremseanordning, kjede, radiator og ellers alt som trengtes til å bygge en komplett bil".

A.L. Dyke-firmaet fabrikerte og distribuerte bildeler og utstyr, og de fant det lønnsomt å sette sammen en gruppe deler for å kunne tilby en hel bil i deler. Dermed kunne de kundene som hadde plass og muligheter til å sette sammen bilen hjemme, spare noen dollar.

Med byggesettet fulgte arbeidstegninger og alt nødvendig utstyr. Dyke reklamerte med en totalpris på \$ 275, og med omkostninger til smedarbeide og lakkering, ville vognene komme på i underkant av \$ 375. Innen et år ble foretaket utvidet, og firmaet kunne tilby forskjellige motorer med en ytelse fra 3 til 10 hk, alt etter kundens ønske. Man kunne bare skrive til firmaet og si hvilket utstyr man ville ha på sin modell, Hva mer kunne en ønske i 1903?

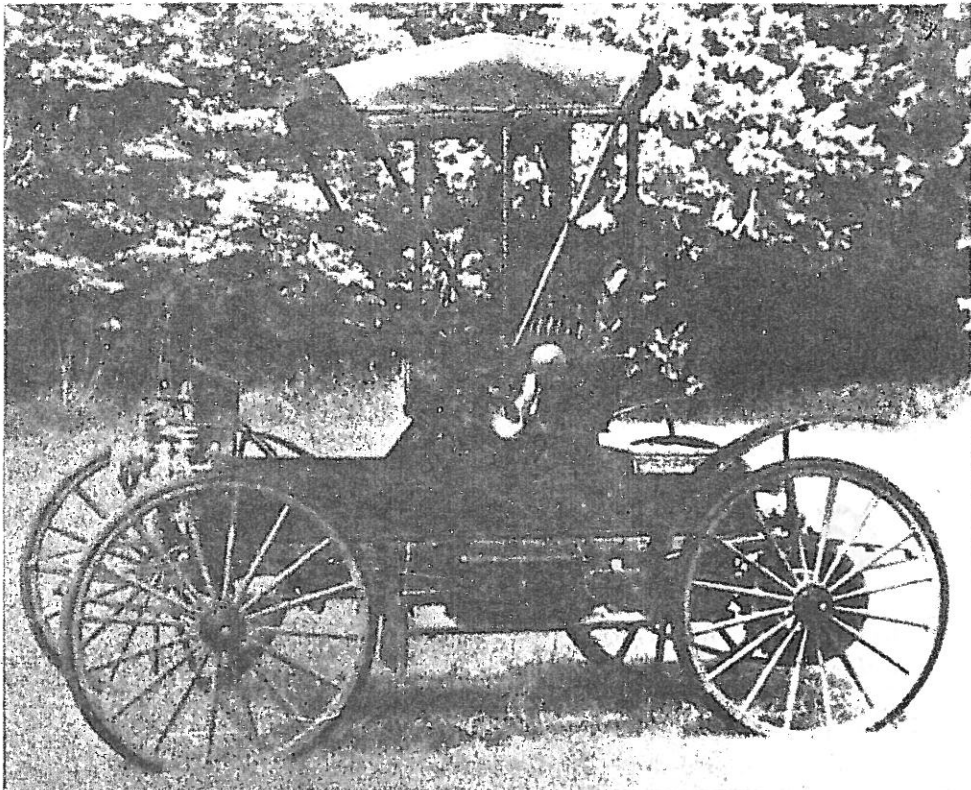
Basissettet, med variasjoner i utstyret for å gjøre bilen mer personlig, ble pent pakket inn i ei trekasse fra St. Louis. Dyke foreslo til og med hva kassa kunne brukes til etter utpakking: f.eks. hyller, hundehus, redsskapsskur eller den kunne også brukes til ovnsved.

Seint i 1908 kom det berømte hestevognfirmaet "Sears, Roebuck and Co." inn på bilmarkedet for første gang. Bilen skilte seg kun ut fra ei hestevogn ved at den gikk for egen maskin og var styrbar. Akkurat som hestevognene var de første Sears-bilene såkalte "high wheelers" med kompakte gummi-hjul. De var av den grunn ikke så komfortable som biler med luftfylte dekk, men så punkterte man heller ikke for hver 50. km! Sears inkluderte bilbyggesettet i sin katalog for 1909, og prisen var \$ 370 eller \$ 395, dersom man ville ha skjermer og kalesje. Sears Motor Buggy ble konstruert og bygd hos A.S. Krotz i Chicago, mens markedsføringen skjedde gjennom Sear's kataloger. Kjøperen betalte fraktkostnadene, og betalingen måtte skje kontant sammen med bestillingen. Imidlertid garanterte Sears at de ville betale frakten begge veier dersom kjøperen ikke var fornøyd med bilen. Kvaliteten må ha vært tilfredsstillende, for i løpet av de fire år vognen var i produksjon (1909-1912) ble det solgt mer enn 3000 Sears Motor Buggies, og returen fra ulykkelige kjøpere overskred aldri 1,75%. Medaljen hadde imidlertid sin bakside: man maktet ikke å gjøre driften lønnsom nok, så planene om videre fabrikasjon og salg av biler ble oppgitt i 1912. I tillegg til Motor Buggien publiserte Sears i 1911 en spesiell katalog med tilbud "vanlige" biler og tilbehør.



En Dyke no. 1 fra 1903.

Dette salgsframstøtet skulle etter planen gi Sears et godt markedsgrunnlag, ved at man prøvde å overbevise folk om fordelene ved å kjøpe en Sears. Den ble annonsert som "den praktiske bilen", og det ble hevdet at den kunne gjøre alt en \$ 5000-bil greide, bortsett fra å kjøre raskere enn 25 m. p.h. I reklamen het det videre: "Du kan kjøre en Sears fra Chicago til New York eller San Francisco; du kan kjøre den opp og ned bratte bakker, gjennom sand og søle, snø eller slaps, og i all slags vær. Sears' suksess bygger på bilens fremragende konstruksjon." Man tok imidlertid munnen for full ved denne anledning, for på grunn av de smale og høye hjulene var vognen håpløs på bløte og sølete veier. Sears' modeller kostet mellom \$ 325 og \$ 525, mens en tilsvarende bil kostet omkring \$ 700 ferdig sammensatt.

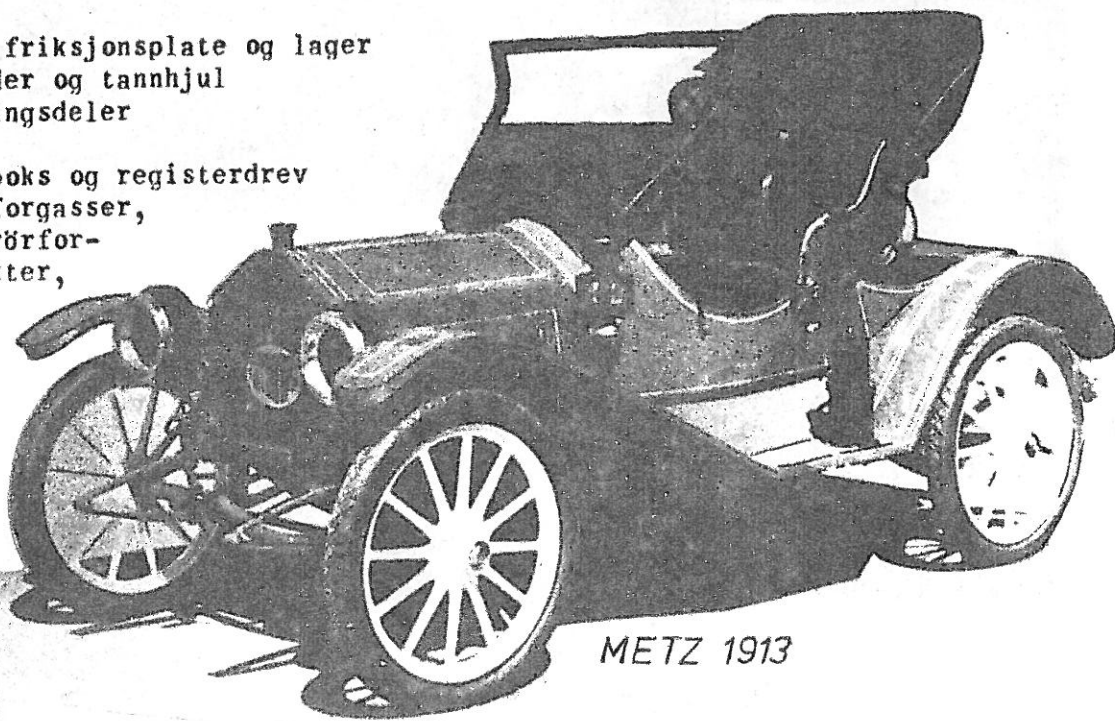


1911-modell Sears "J" Business Runabout

I 1909 overtok C.H. Metz "Waltham Mfg. Co.", som bygde bilene Waltham og Orient Buckboard. De første bilene som ble produsert under Metz' ledelse, ble solgt i deler etter hva han kalte "Metz-planen". Denne planen gjorde det mulig for kjøperen, ikke bare å kjøpe hele bilen i deler, men også litt etter litt. Han ville at bilkjøpet skulle passe kjøperens lommebok. Byggesettet ble derfor oppdelt i 14 undergrupper av deler:

1. Ramme m/travers, radiator, skruer, muttere, verktøy
2. Helelliptiske fjærer, aksler.
3. Panser og torpedovegg.
4. Karosseri, gulv og instrumenter
5. Sete og kuffert
6. Spaker, skjerm, stigtrinn, lakk og materiell til finish
7. Hjul og navkopper
8. Dekk
9. Mellomaksel, friksjonsplate og lager
10. Kardang, kjeder og tannhjul
11. Ratt og styringsdeler
12. Motor
13. Magnet, gearboks og registerdrev
14. Bensintank, forgasser, eksospotte, rørforskrining, lykter, horn og startveiv.

Kunden kunne kjøpe en gruppe av gangen, og prisen pr. gruppe var \$ 27. Flesteparten av kjøperne valgte imidlertid, ifølge firmaets egne beretninger, å kjøpe bilen i tre leveringer:
- gruppene 1 - 5,

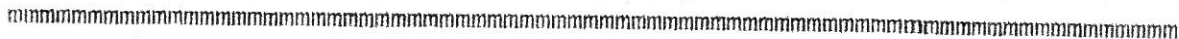


METZ 1913

6 - 10, og 11 - 14. Man bör også huske at motor, gear, hjul og alle andre deler var sammensatte enheter fra fabrikkens. Dersom man ønsket hele bilen ferdig sammensatt fra fabrikkens, var prisen \$ 600.

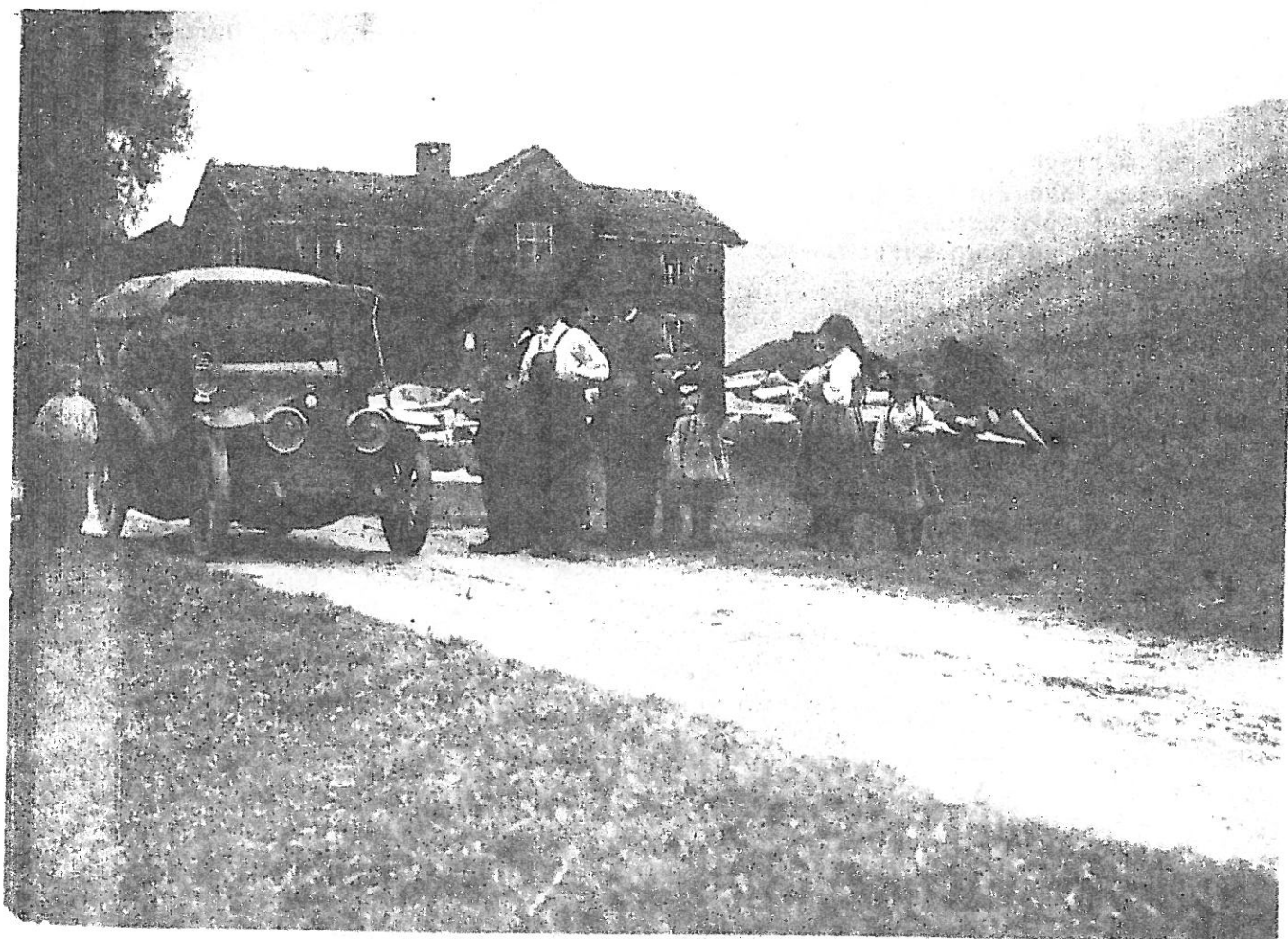
H.C. Metz uttalte at "Metz-plan-bilen" ble konstruert for å møte ønskene til den mengden som lengtet etter en automobill, men som ikke hadde økonomiske forutsetninger for store utlegg. Metz-planen ble bare gjennomført fram til 1911, men Metz fortsatte å produsere biler til 1922. Hovedmodellen var en 2 - seters roadster med en 12 hk 4-sylindret motor og friksjonsgear, noe som ble beholdt fram til 1917. Et par forsøk med større motorer mislyktes, så merket gikk ut i 1922.

Neste år er det mulighet for at en kan se en 1912 Metz på norske veier, for et medlem i NVK har en slik under restaurering, og den ventes ferdig om ikke alt for lang tid.



Gode og gamle

Eirik Böle har lånt red. endel gamle fotografier, bl. a. av ikke ukjente hoff-fotograf Wilse. Vi skal forsøke å gjengi noen i MOTORHISTORIKEREN fremover, og det første bildet vi bringer er tatt i Setesdal omkring 1915. Ifølge Eirik Böle er bilen antagelig en Rex Simplex ca. 1906-08. Hvorvidt det t e bildet er av Wilse skal vi ikke sverge på, da det ikke er signert, og nettopp det å signere sine fotografier var jo Wilse svært påpasselig med. Men allikevel, bildet er ikke mindre interessant selv om det har en annen opphavsmann.



AVERTISSEMENTER

TIL SALGS:

Shortmotor til VAUXHALL 1600 ccm, gått 200 mil.

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

SELGES:

Bukk for oppspenning av motorer lages på bestilling. Bukken passer så og si alle personbilmotorer og sparer mye arbeide under sammensetting av motoren. Motoren kan snus 360°, og låses i enhver stilling. Høyde ca. 1 meter, vekt ca. 20 kg. Dimensjonert for store V-åttare. PRIS KR. 600,-. Leveringstid ca. 1 mnd. Henv:-

ALV KJÖS,
Finstad, 2340 LÖTEN.
ell. tlf. i helga: 065/ 90 162.

KJÖPES:

Til DODGE '47 1 tinns Pick-Up: Fjærhenker foraksel, Styrearm - Snekke, Høyre Stigbrett (lang type), Felger 16", Delekatalog, verkstedkatalog og Instruksjonsbok. Alle deler av interesse.

SELGES: (dette er ant. Ford (red.)
4 trinns lastebilkasse, nye og brukte deler til samme, 4 dører til '39, mye rart fra '34 og '39 brukt, gearkasse ant. Eng. Ford 4 cyl. i deler - meget bra (m. peilepinne). SAF 60 HK motor (lik '37-'39 USA), radiator til samme. Mye deler til '32-'60 både brukt og nytt.

KUN SKRIFTLIG HENVENDELSE:
Hans H. Andersen,
Trosterudvn. 28, OSLO 3

SELGES:

CHEVROLET 4-d. sedan 1930-mod., relativt komplett men dårlig karosseri/interiør. Egner seg som delebil, men også et restaureringsobjekt for den som "har ork".

Öivind Viker,
Svelvikveien, 3000 DRAMMEN.
tlf. (03) 81 01 83

SELGES:

Til Chevrolet, Dodge, Chrysler, Buick, Pontiac, Chandler og div.: -Geardeler, Diff.-deler, Vannpumper og deler, Bensinpumper og deler, Forstillingdeler, Fjærbolter, Foringer og henker, Kingbolter til mange forskj. biler, Registerkjeder og drev, Ventilert, Styrringer og fjærer + mye annet. Til europeiske biler bl.a. OPEL:-Ventiler, styringer, Bensinpumpe rep.sett. Engelske biler: -Vannpumpe rep.sett, Bensinpumpe rep.sett. Også en del til franske biler.

KUN SKRIFTLIG HENVENDELSE:
Hans H. Andersen,
Trosterudvn. 28, OSLO 3.

SELGES

"Gammelbilposten":
1972: nr.1, 1973: nr. 4-6-7-8-9. 1974: nr. 1 - 10, 1975: nr. 1 - 10 (nr.5 mangler)
"MOTORHISTORIKEREN":
Kompl. årganger av 1976, 1977 og 1978. tilsammen 55 blader i pen stand selges samlet.

Kjell Wang-Henrichsen,
Hagavn. 16 j, OSLO 9.

SELGES: '34 Ford Fordor i delvis restaurert stand, meget bra, kan trille sommeren '79. Kr. 12.000 (prisen kan kanskje diskuteres)
Henv.

Arve Hedenstad, c/o Flagstad, Seljevn. 9 E, 1481 LI
ell. tlf. PRIVAT: 02/ 77 89 06 ell. JOBB: 02/ 12 20 20

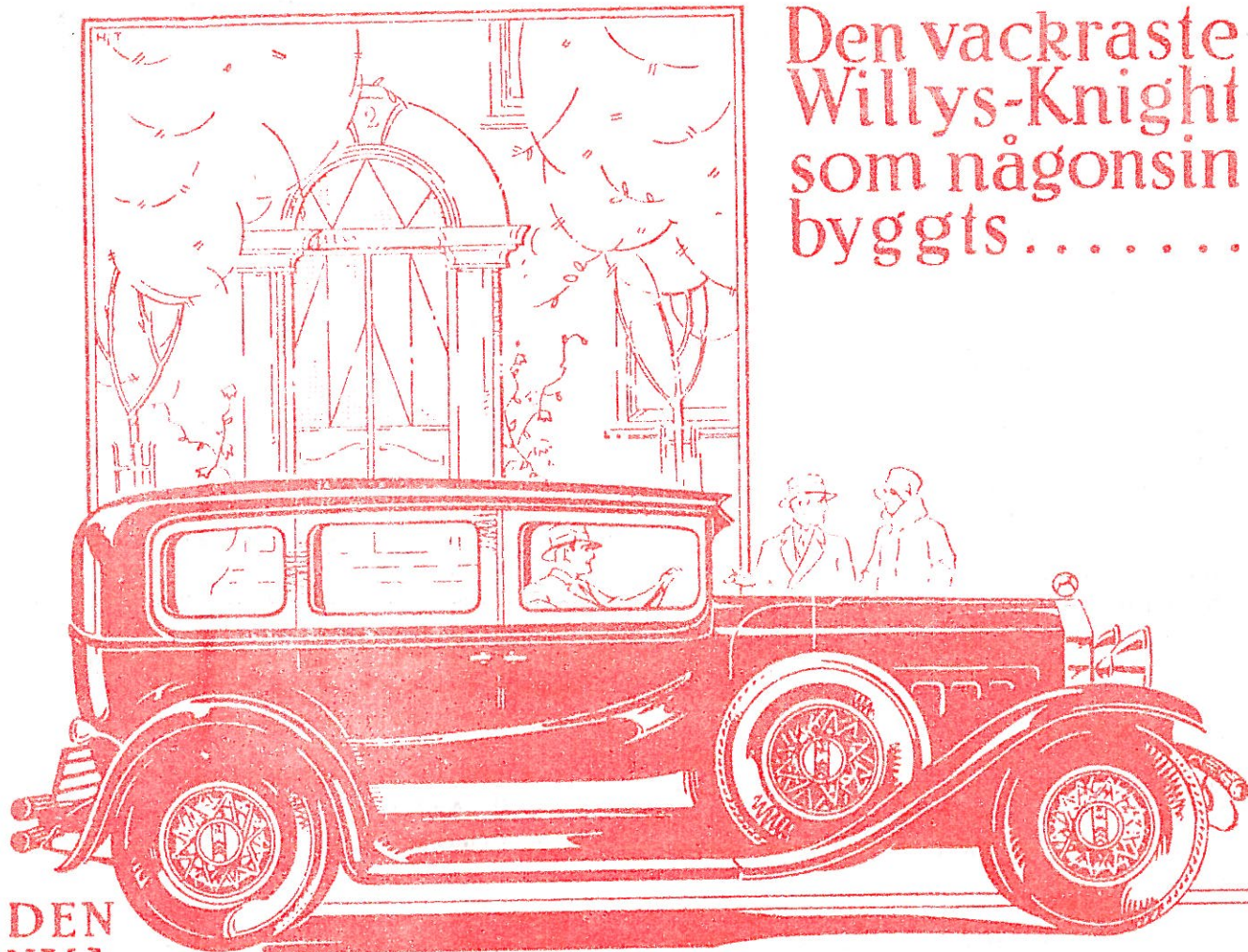
SELGES: '36 Ford Tudor i demontert stand, meget bra emne m/original lakk pris kr. 9.000 (prisen kan diskuteres ved hurtig avgjørelse)
Henv.

Morten Thoresen, Kalbakkvn. 5 C, OSLO 9 ell. tlf. PRIVAT
02/ 16 05 38 i tiden mellom 17 og 18 eller i helga.

SELGES: '37 Ford V8 i kjørbar stand selges høystbydende over kr. 10.000,- bilen har hydrauliske bremses og gode dekk, dårlige stigbrett og skjermer.

Henv. FRIESTAD tlf. 044/ 99 177.

Den vackraste
Willys-Knight
som någonsin
byggts.....



DEN
NYA

WILLYS-KNIGHT GREAT SIX

Den nya Willys-Knight Great Six är utan tvivel den vackraste vagn som Willys Overland någonsin byggt.

De svepande linjerna och den perfekta symmetrien — de läckra färgerna och den eleganta inredningen — allt bidrar till ett sällsynt vackert helhetsintryck.

Motorn — den välkända slidmotorn — utvecklar nu 82 hkr. och är ännu mera tystgående och smidig än förut. Bland tekniska finesser må nämnas Bijur centralsmörjning av chassiet.

Vagnar finnas i lager för omedelbar leverans eller demonstration. Katalog sändes på begäran.



**A/B AMERIKANSKA
MOTOR IMPORTEN**

Kungsgatan 5. STOCKHOLM. Tel. "Motorami"

Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Kristianstad, Halmstad,
Sundsvall.