

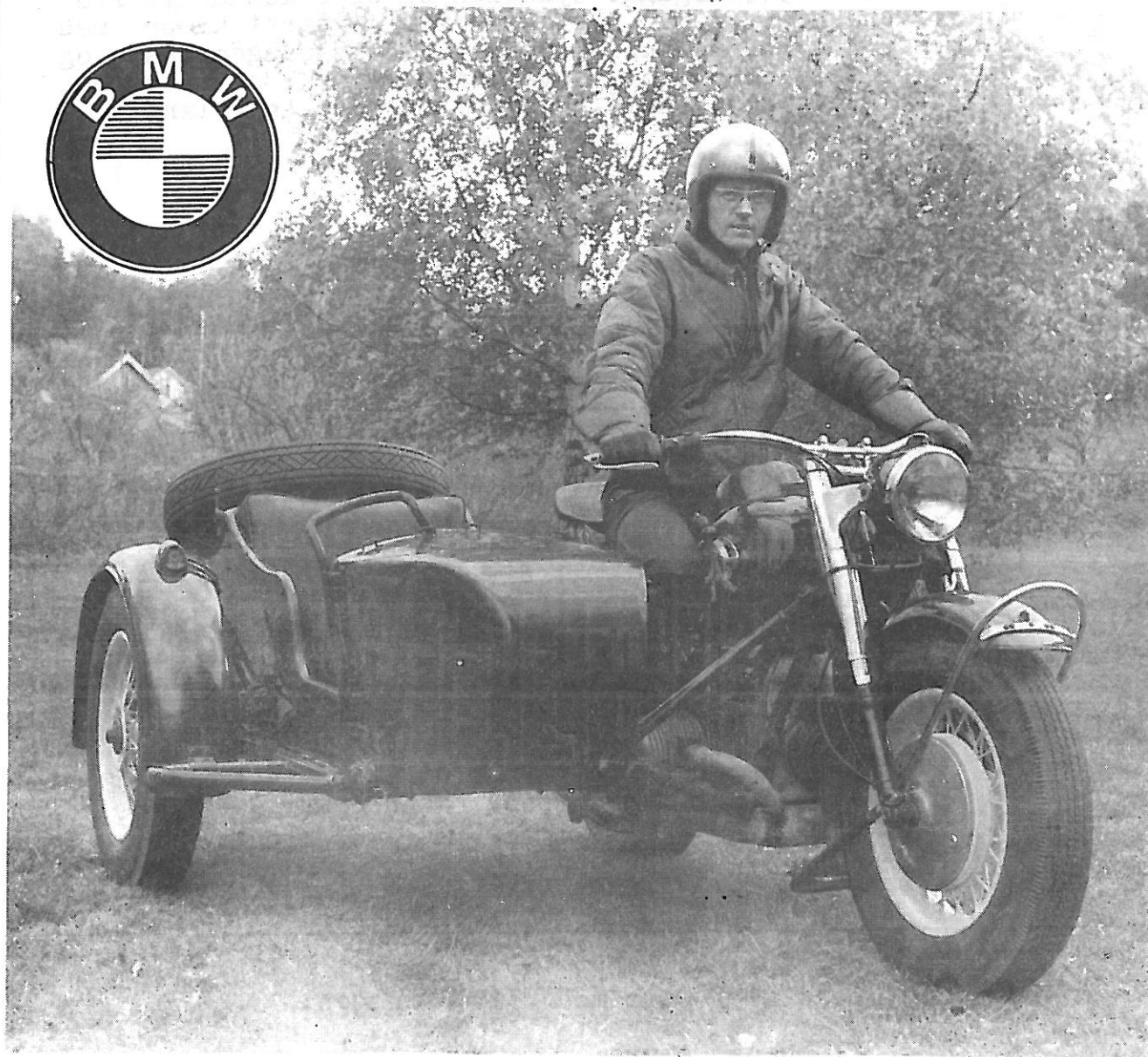
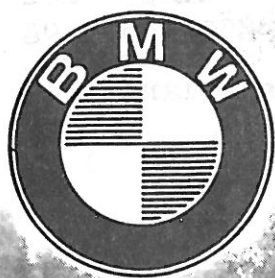
GAMMELBIL -



nr. 7 · 1974 3. årg

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Per Gran-Henriksen på sin BMW "R 75" 750 ccm, Årgang 1943.

Motorhistorisk klubb · Drammen

" G A M M E L B I L -
p o s t e n "

-organ for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB, DRAMMEN-
(samt andre venner av gamle automobiler og motorcykler)
NR. 7/1974 (september) - 3. ÅRGANG -(nr. 18 siden starten)

REDAKSJONENS ADRESSE:
-Öivind Langeland, postboks 1081, 3001 Drammen-
ÅRSABONNEMENT (10 nr.) koster p.t. KR. 50,-

FORSIDEN:

Nestformann Per Gran-Henriksen sittende på sin BMW "R 75"
750 ccm. av 1943-årgang. Sykkelen er en örkenmodell fra
2. verdenskrig, og har kardangdrift, 4-gearet kasse med
revers (!) og differensialsperr, reduksjonsgearkasse og
drift på sidevognhjulet. Motorytelse 26 hK; nettovekten
er 400 kg.,-brutto hele 670 kg. (Foto: Ö, Langeland)

I N N H O L D :

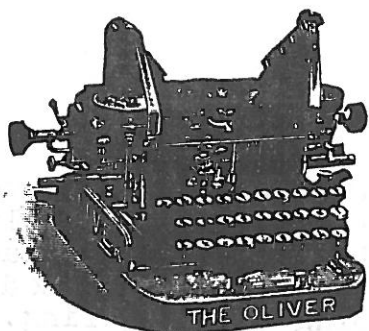
1. Forsiden.
2. Innholdsfortegnelse - Adresser
3. Redaksjonelt - Neste møte
4. Referater: St.Hans-utflukten og "Hallingmarken -74"
5. --- " ---
6. "Litt av hvert om smått og dtort".
7. ----- " ----- + "tips"
8. Drosjebilentralen i Drammen 60 år.
9. Liergutt med veteranbilmani.
10. "Några korta anteckningar ur automobilens historia".
11. ----- " -----
12. Bilhistorie på Norsk Teknisk Museum
13. ---- " ---- + div. klipp
14. Innkalling til generalforsamling.
15. Månedens veteran - Mötereferat, junimötet
16. Referat fra styremötet 15. august
17. Offisielle bestemmelser fra Veidirektoratet
18. - - - - - " - - - - -
19. MC-siden
20. Messingtrippen (NVK) -nok et "tips" - Annonser.
21. ..litt småplukk på tampen. - Annonser.
22. Annonser
23. ...ennå flere ANNONSER...
24. (baksiden):...også en ANNONSE..!

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
postboks 2193 (Strömsö) 3001 Drammen.

Klubbens styre:

FORMANN: Alf Bryhn, box 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN
SEKRETER: Björn Sand, Bülows vei 1, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyvn. 91, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Ingar Evensen, Tomtegt. 16, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN

Medlemskontingent 1974: Kr. 10,-



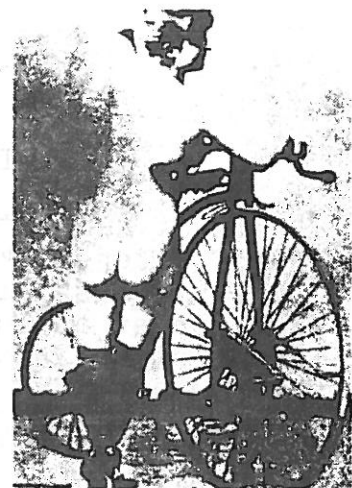
Redaksjonelt

Med fare for å bli stemplet som gledesdreper, må vi dessverre gi tilkjenne at sommeren nå er på hell og den mørke (og kalde) tiden av året nærmer seg faretruende. Himmelen må vite hvor det har blitt av tiden, og hvor lite vi egentlig har rukket i sommer! Vi føler oss nesten på bølgelengde med en viss ukjent person som sa følgende: -"Idag er det mandag, imorgen tirsdag, og så onsdag, og torsdag, fredag og lørdag, -og så er hele uka gått uten å ha fått utrettet noen verdens ting..!" Nåvel, i motorhistorisk henseende har det da skjedd en hel del også denne sommeren. På vårt lokale plan har det jo vært stor aktivitet, med picnictur, "Drammensløp", St.Hansutflukt og deltagelse på "Hallingmarken". Parallellt med våre egne arrangementer har jo landets øvrige klubber holdt forskjellige samlinger og løp, som red. bevisst har holdt seg borte fra denne sesongen. Begrunnelse: Man skal ha tid til andre sysler også, for ikke å si råd. Det blir ofte lang kjøring hvis man skal følge med på alt som skjer, og å reise er ikke videre billig her i landet lenger! Så man får innskrenke virksomheten til våre egne evenemanger, og spe på med "Sandvigen-Sundvolden"-løpet, som nå er "rett om hjørnet". "Om hjørnet" er forresten en sivilforsvarsøvelse som de stedlige myndigheter har funnet at de trenger red.'s hjelp til å gjennomføre. Så dersom neste nummer av "Gammelbil-Posten" kommer til å bli noe tynnere enn sedvanlig, så skyldes altså det at fedrelandet har stjålet ytterligere en uke av red.'s liv!

Ö.L.

The Lady is a Tramp...

■ Tilbake til naturen – cykelburen. Dette er, kort uttrykt, budskapet for den seneste moderøvelsen blant de unga, pedalismen. Klædseln er den enklast tänkbara, "kom som du är" är parollen. Stadiga skor samt strumpor mot stenskott duger gott. På var bild en av rörelsens ledare, fröken Hilda, just före avspark. ■



Fikk lyst til å sende dere denne filmen av vår FORD 1931, modell A. Dette foto ble tatt sommeren 1964. Bilen er helt fri for rust etter snart 45 års bruk, motoren er i fin stand, og bilen kjøres nesten daglig og med langt mindre verkstedsopphold enn tidens moderne biler!

Man kan si hva man vil, men bilene var kvalitetsmessig langt bedre i tidsrommet 1920 til 1935, og årsakene er etter min mening *platetykkelsen* og den solide *stålrammen*.

Geir Bakke.

Rundtom Kafeteria

Telefon 81 80 68.

ALT I SELSKAPSMAT

Neste møte:

Så går det altså "slag i slag" igjen med møtevirksomheten, og vårt kommende møte er altså TIRSDAG 1. OKTOBER. Som man vil se av innkallelsen på side 14, er dette vår GENERALFORSAMLING, og vi gjør derfor oppmerksom på at det der KUN BLIR ADGANG FOR DE SOM HAR BETALT KONTINGENT FOR 1974.....!

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.....

Det går mot høst og vinter igjen, og dermed melder behovet for vinteropplag av gammelbilene seg. Fra en gårdbruker på Lierskogen foreligger det et tilbud om leie av en hel låve for lagring av biler/motorsykler, med plass for ca. 15 biler. I tillegg er det mulighet for arbeidsplass for anslagsvis 4 biler. Eierne ønsker å leie ut lokalene samlet, og vi har innledet forhandlinger. De som måtte ha behov for trygg og rimelig lagring må derfor gi styret beskjed snarest, med angivelse av hvor mange kjøretøyer det er plassbehov for.

Under "Hallingmarken -74" ble det tid til litt gammelbilprat, og blandt de saker som ble berørt var muligheten for å samle gammelbil- og mc-entusiastene i Hallingdal. Vi vet at det i allefall finnes et dusin karer med denne interessen på strekningen fra Gulsvik til Geilo; -sannsynligvis er det ennå flere. Til høsten er det meningen at en gruppe fra MHK i samarbeid med Hans Øye skal få istand et "propagandamöte" i Nesbyen, slik at hallingene skal komme i nærmere kontakt med sine likesinnede i dalen, med henblikk på samarbeide, hjelp og stimulans i arbeidet med å restaurere "de gamle".

Oddleif Kvålseth har fått klar en sidevogn på sin 1919-mod. INDIAN, og "debuterte" i sidevognkjøring under "Hallingmarken". Å kjøre med sidevogn krever en spesiell kjøreteknikk, kunne Oddleif fortelle til "Gammelbil-Posten's" utsendte. Han hadde sin fulle hyre med de første svingene, men senere gikk det bedre....

På vår Nesbyenvisitt fikk vi forøvrig også anledning til å beskue Hans Øye's 1926-modell HARLEY DAVIDSON,-ferdigrestaurert etter 2 års arbeide. I sterk kontrast til den flotte HD'en bragte han med en HENDERSON 1919 (fraktet på tilhenger etter Gunnar's ROCKNE) som et "skrekkens eksempel" for publikum, der hensikten var å vise hvor dårlig et objekt kan være når en "motorhysteriker" begynner på det. (motorhysteriker : -betegnelse på medlemmer av Motorhysterikerklubben i s k Klubb, iflg. vår sekretær Björn Sand!)

Et tysk veteranbil- og mc-magasin har et par-tre ganger dumpet ned i vår postboks. Bladet, som har navnet "AUTOMOBIL UND MOTORRAD CHRONIK", er en meget delikate trykksak med variert innhold, og utkommer en gang i måneden. Bladet kan trygt anbefales, også for dem hvis tyskkunnska- per lar endel tilbake å ønske.

Det skal som kjent være valg i Motorhistorisk Klubb, Drammen ihøst, og følgende står på valg: Formann, sekretær og ett av styremedlemmene. Vi vet at den nedsatte valgkomite er i virksomhet med å sette opp kandidater, men de tar også gjerne imot forslag. Dessuten er det jo også noe som heter gjenvalg.....

Så er det da åpnet for damene i MHK, (selv om det vel aldri er sagt at damene ikke er velkommen!) På jummötet registrerte vi vårt første kvinnelige medlem, fru Evy Vikar. Og umiddelbart etterpå meldte Ingar Evensen inn sin kone Björg...!

Per Gran-Henriksen har levert red. en adresse til et bilradiatorverksted i Oslo, som gjør utmerket arbeide til rimelige priser, og Per har selv gjort gode erfaringer med verkstedet i forbindelse med utskifting av celleregisteret i et varmeapparat, som kun kostet 72 kroner. Verkstedet besørger såvel nybygninger som reparasjoner av bilradiatorer, og anbefales varmt av Per G-H. Her er adressen: ROLF DIEDRICHSEN, Fjellgt. 31, OSLO 5. tlf. 38 15 90.

Reidar Kristiansen har nå sin Ford A Standard Phaeton 1930 kjørelklar, og det har blitt en ualminnelig fin bil, tydelig preget av den Kristiansen'ske nøyaktighet. Bilen har fått reg.nr. C-507, og er mørk blå og sort-lakkert i originale farger, og utstyrt med originalt setetrekk og kalesje fra Statene.

En annen Kristiansen, -Gunnar-, har også fått besørget lakking og trekking av et Ford-produkt, nemlig hans T-modell fra 1926. Og vår desidert største Ford-entusiast, Mads Jostad, har også hatt boksene med mørkeblå lakk fremme i sommer; noe av lakken er allerede fordelt utover karosseridelene på hans "DeLuxe Phaeton". Blå har også Håkon Røine's MORRIS "doktorvogn" blitt, -den er forresten observert i nærheten av de bilsakkyndiges gemakker i begynnelsen av august, så noe er i gjære....

Ellers minner vi om at stormönstringen "Sandvigen-Sundvolden" ifølge terminlistene går av stabelen kommende helg. Alle som har anledning bør ta med seg denne dagen, som jo er "gammelbil- og mc-folkets 17. mai" og de reneste orgier i motorhistorisk sammenheng. Fjorårets løp hadde samlet mer enn 80 kjøretøyer, og vi spår at årets løp kommer tett oppunder 100 deltagere.

Ö.L.

+++++

T I P S -:

SLIK KAN DU FORLENGE BATTERIETS LEVETID.

Det nærmer seg tiden da gammelbilen skal i vinteropplag, og i den forbindelse kan det være nyttig å kjenne til hvordan man best kan ta vare på bilens batteri. En enkel metode til å gi batteriet et halvt års hvile, og dermed tilsvarende øket levetid, er kommet oss ihende fra Frode Holm, og vi iler til for å formidle den videre :

- 1: Lad først batteriet opp maksimalt.
- 2: Tøm av syren, men ta vare på den (i en ren plastkanne).
- 3: Skyll batteriet i rent vann, og fyll det opp med destillert vann. Sett batteriet på et frostfritt sted.
- 4: Når batteriet igjen skal brukes, tømmer man av vannet og fyller opp med den "gamle" syren, og det er atter klart til bruk.

Batterier er dyrt, og ved å benytte disse enkle vedlikeholdsregler får batteriet et halvt års hvileperiode, og dermed dobbelt levetid.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

Innehaveren av GULF-stasjonen v/Skistadbygget (hjørnet Tordenskioldsgt.-Bj.Björnsons gt.) har endel dekk av "ukurante" dimensjoner liggende, blandt annet 17". Spør etter Olav Övrebö....

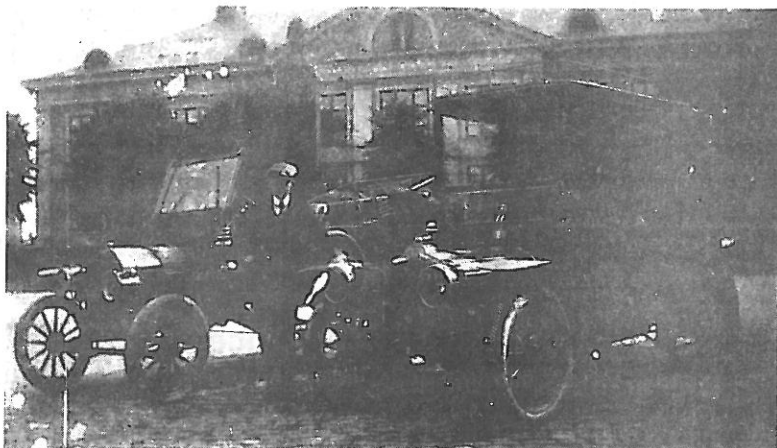
+ + + + +

Drosjebilsentralen Drammen 60 år

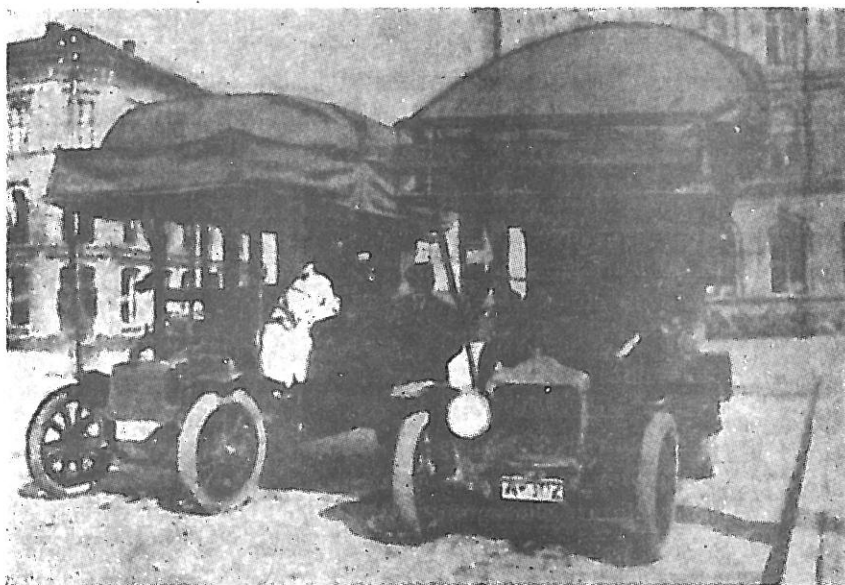
«Bildroscheeierne Forening» ble konstituert i Drammen 26. mai 1914, men allerede 1. pinsedag 1908 kom den første drosjebil rullende inn på Strømsø torv. Bragenes torv var den gang forbeholdt hestedrosjene.

Den første automobildrosjen kom til Drammen 1. pinsedag 1908 og tiden som fulgte senere ble ikke bare lett for de som tok disse moderne kjøretøyer i bruk. Selv om veiene var blitt åpnet for biltrafikk og publikum og de offentlige myndigheter hadde innrømmet at bilen nok hadde fremtiden for seg, fant de kommunale myndigheter ut at hestedrosjene hadde bruk for en viss beskyttelse mot konkurransen med bildrosjene. Det er nesten rørende i dag å se tilbake i historien og konstatere at drosjeeierne var omfattet med så stor interesse fra de kommunale myndigheters side, og det er naturlig å dvele litt ved spørsmålet om det var mannen eller hesten som hadde den største sympati.

Det var Helmer Ahlander og Reidar Julin som brakte de to første automobildrosjene til Drammen, og bare en uke senere kom en av byens vognmenn med en rød Humber. Foreningens første formann, Ole Høvingen, ble sjåfør på denne bilen.



Drammens 2 første drosjebiler.

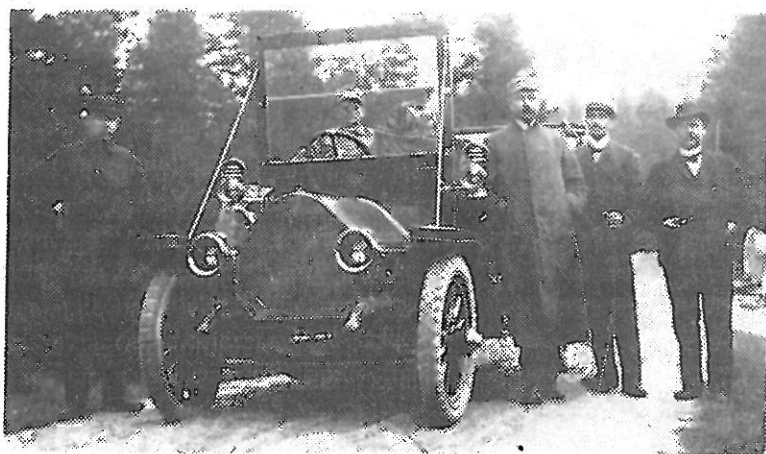


Drosjer i Drammen med gassballonger under første verdenskrig.

I midten av 20-årene fikk automobildrosjene i Drammen et nytt problem å kjempe med, nemlig «billigbilene». De gjorde sin entré og skapte en usunn konkurranse. I 1930 var man kommet så langt

at forhandlingene mellom drosjeeierne og billigbileierne hadde ført til enighet om at de som fylte kravene til regulær drosjebiltrafikk fikk anledning til å begynne som drosjeeiere, de andre billigbileierne måtte slutte. Samtidig ble det opprettet drosjeholdeplasser på Bragerøen og Rundtom, og dette betydde en stor fordel for publikum.

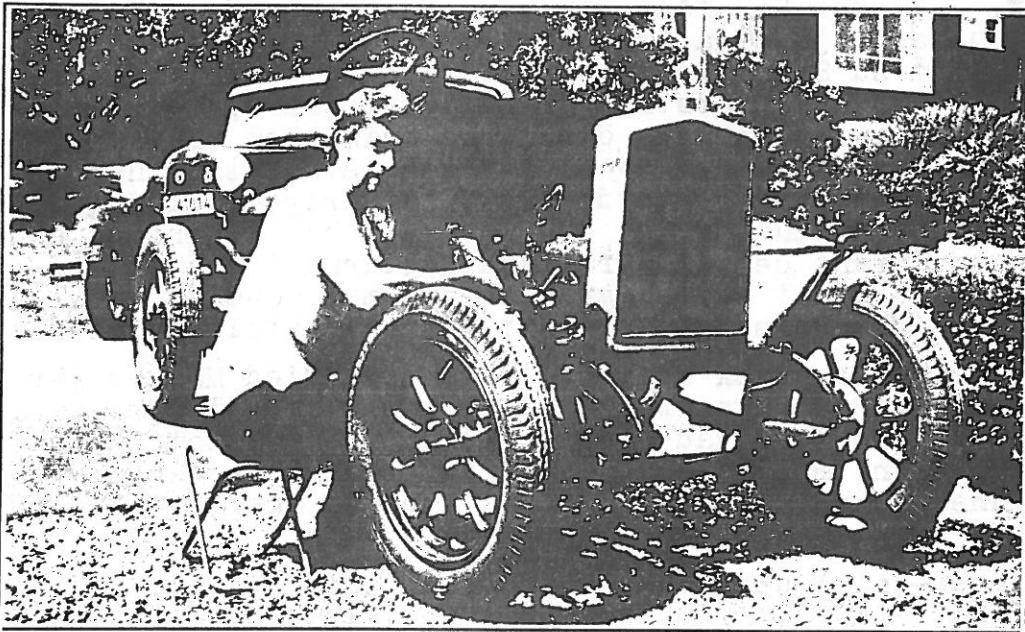
I 1956 ble radiotelefonien tatt i bruk i Drammen, og fra næringens egne folk hevdes det at dette er et av de største og mest betydningsfulle tiltak som har vært gjort.



En av Drammens eldste drosjebiler.

LIERGUTT MED VETERANBIL-MANI

TEKST: BØRRE IVAR LIE
FOTO: THOR-EGIL TJUGUM



**Snart ferdig
med en
Morris
Cowley 1926
som ikke har kjørt
for egen maskin
på 40 år**

— Å samle på veteranbiler kan sammenlignes med frimerkesamling — man får aldri nok, og er det noen man blir lei av, selger man dem til fordel for perfekte eksemplarer.

Det er NTH-studenten og veteranbil-entusiasten Håkon Røine fra Stoppen i Lier som sier dette mens han retter på en detalj på sin nye kjøledegge — en Morris Cowley fra 1926. Foruten denne ærverdige engelske bilen, som Røine snart selv har rekonstruert, har han en Ford A-modell fra 1930 i tipp topp kjørbare stand. En femseter Chrysler 1929 og en Ford A-modell fra 1931 (for øvrig den gamle brødbilen i Lier) står foreløpig stand by på en låve. 25-årige Røine har så absolutt ikke fritidsproblemer.

— Interessen for veteranbiler begynte i russetiden, forteller Røine, — jeg fikk tak i en gammel Ford A-modell som jeg etter en del arbeid fikk gjort i kjørbare stand. Denne har jeg senere solgt til fordel for mine «nye» biler. Morris Cowleyen, som snart skal ut å trille på veiene i Lier-distriktet, kjøpte jeg i Oslo for 800 kroner. Den hadde faktisk ikke gått siden 1932 og ble hentet fram fra en dyng. Speedometeret viste kun 2000 mil.

— Tålmodighetsarbeide?

— Ja, det skal være sikkert. Cowleyen har jeg snart holdt på med i fem år. Hver eneste lodding og skrue har

jeg tatt fra hverandre for pussing, kontroll og lakkering. Selve rammen har jeg fått galvanisert — karosseriet er rekonstruert til minste detalj. Til dette arbeidet har jeg hatt god bruk for den gamle instruksjonsboken som faktisk lå i hanskerommet da bilen ble hentet fram i dagens lys igjen. Typebetegnelsen er Doktors Cupé og har to sitteplasser foran pluss ytterligere to i svigermorsetet. Såvidt jeg vet, er det den eneste bilen av dette slaget som eksisterer i Norge i dag.

Morris Cowley er en forseggjort bil. Motoren yder ca. 40 hestekrefter. Pedaler

og ratt kan stilles etter lengde og størrelse på føreren. Dessuten er fjærene pakket inn i ekte skinn og smurt med fett — på den måten blir den helt lydløs. Dette systemet er det i dag bare verdenskjente Rolls Royce som har.

Skyhøye priser

— Er det vanskelig å få tak i veteranbiler?

— Snart er vel hver eneste gammel låve og hvert uthus på landet endevendt. Særlig er det svensker med veteranbiler på hjernen som har finkjemmet Norge. Når så vi

norske veteranbilentusiaster kommer over et eksemplar som lar seg gjøre i stand, forlanger eieren skyhøye priser — som selvsagt ikke på noen måte er reelle. Et vrak av en veteranbil er så å si ingenting verdt. Det er arbeidet som gjøres med den etterpå som teller. De tusener av timer med skrutrekker, sprayboks og pussemiddel som må til for å «forvandle vraket til en «moderne» veteranbil.

Uten å skryte vil jeg si at de veteranbiler som rekonstrueres etter gamle instruksjonsbøker og tegninger her i landet faktisk er bedre enn originalene slik de så dagens lys i tyve-tredve-årene. Entusiaster, slik som meg selv, gjør alt for at bilen skal være i like god stand som da den forlot fabrikken for første gang.

Solide saker

Håkon Røine er medlem av Norsk Veteranvognklubb, Norsk A-modellklubb samt den engelske «The Bullnose Morris Club». Medlemmene av de forskjellige veteranbilklubbene holder stadig kontakt og utveksler erfaringer og deler når det trengs.

Med sin Ford A-modell fra 1930 tok Håkon Røine forrige året en tur til Jugoslavia. Forden ruslet og gikk uten plunder på den 630 mil lange turen. Det var solide saker som ble laget den gang — det var ikke for noe at Ford-kompaniet ble verdensberømt for sine T- og A-modeller. Speedometeret på Røines Ford har gått rundt syv ganger — hvilket tilsvarer en strekning som fra Jorden til Månen. Denne A-modellen kjøpte Røine av presten i Dombås for 1500 kroner — hvilket ifølge Røine var litt av et kupp.

Om noen uker, hvis tidskjemaet holdes, kan Håkon Røine rulle sin Morris Cowley ut av garasjen til jomfrutur — bilens første for egen maskin på førti år! □

Professor E. Hubendick:

"NÅGRA KORTA ANTECKNINGAR UR AUTOMOBILENS HISTORIA".

(forts. fra forrige nummer)

.....

Den franska ingenjören Pierre Ravel hade 1868 erhållit patent på en vagn, som framdrevs av en motor så konstruerad, att en blandning av luft och petroleumånga bragtes till förbränning i en cylinder, d.v.s. en explosionsmotor. Just som han fått sin vagn färdigbyggd i ett skjul i Saint-Quen och skulle börja sina provfärder, utbröt emellertid det fransk-tyska kriget. Då nu Saint-Quen låg i Paris' försvarslinje, inträffade därstädes en dag ingenjörstrupper och officerare, som jämna- de Ravels skjul med marken och byggde över dess ruiner en fästnings- vall. Och under denna mur begravdes även Ravels bensindroska. Han visste precis, var densamma låg begravd, och efter krigets slut gjorde konstruktören sitt yttersta för att åter komma i besittning av sin modellvagn. Han bombarderade de militära myndigheterna i årtal med skrivelser och anhållanden att få framgrava densamma, men utan resultat, och ännu idag vilar Ravels bensinvagn i Paris' fästningsvallar.

En i Wien bosatt ingenjör av tysk nationalitet, Siegfried Markus, lär på utställningen i Wien 1873 hava exponerat en motor med elektrisk tändning, vilken drevs med förångad bensin. Denna motor insatte han 1875 på en fyrhjulig vagn, med vilken provfärder lära hava företagits och vilken ännu finnes i behåll. Markus' försök blevo emellertid utan vidare resultat.

Först i början av 1880-talet uppträder ånyo bensinautomobilen. Explosionsmotoren hade under tiden utvecklats till en drivmotor för små- industrien och man hade även lärt sig att med fördel använda flytande bränsle, såsom bensin och petroleum, för dess drift. Dessa motorer voro emellertid stora och tunga och hade lågt varvantal. Strävandena att genom höjning av varvantalet få maskinerna lättare gäckades på grund av konstruktiva omöjligheter att få tändsliden och det styrda tändröret, vilka voro de dittills använda tändanordningarna, att funktionera.

Genom att bryta mot de gängse åsikterna och konstruktionsprinciperna lyckades det dock den tyska ingenjören Gottlieb Daimler i Cannstadt att år 1883 bygga en liten lätt motor med ett varvantal 3 a 4 gånger högre än et dessförinnan brukliga och en vikt, som blott var fjärde- eller femtedelen av förut byggde maskiners. Vad som möjliggjorde detta utomordentliga framsteg var uppfinningen av det "öppna" tändröret. Vid detta åstadkommer kompressionen i samband med temperaturen hos vissa delar i motorns förbränningsrum självtändning i det rätta tänd- ningsögonblicket.

Dessutom konstruerade Daimler en blandningsapparat för luft och bensin- ånga, karburator, vilken var den första i sitt slag och medförde be- tydlig förenkling av maskineriet.

Samtidigt konstruerade han sin första encylindriga motor, varvid han använde det numera allmänna systemet att innesluta alla rörliga de- lar i ett fast hus.

Den första Daimlerautomobilen, en tvåhjulig motorcykel, blev färdig 1885. Den tyska tidskriften Gartenlaube beskriver motorcykeln på följande sätt: "Under sadeln är motorn om $\frac{1}{2}$ hkr. anbragt; den har god plats mellan ryttarens ben. Motorn insuger automatiskt bensinen från behållaren, och den åkande behöver blott reglera mängden med en kran. Skall nu motorn sättas i gång, så tändes lampan, och maskinen vrides runt ett slag med en väv. Dessa förberedelser erfordra blott en minut. Motorn arbetar lugnt, emedan en ljuddämpare är inkopplad i

avloppsledningen. Stålhästen står ännu stille. Skall han sättas i gång, bestiger ryttaren honom, griper styrstången och sätter motorn i förbindelse med velocipedhjulet. Detta sker med tillhjälp av en hävstång, ett snöre och en spännrulle. Den sistnämnda trycker nämligen remmen mot skivorna. Remskivorna tjäna till att erhålla olika hastigheter, och allt efter drivremmens läge går cykeln fort eller långsamt. Bromsen tilldrages med ett snöre. Genom tillbakaläggning av en hävarm blir drivremmen åter lös och cykeln stannar."

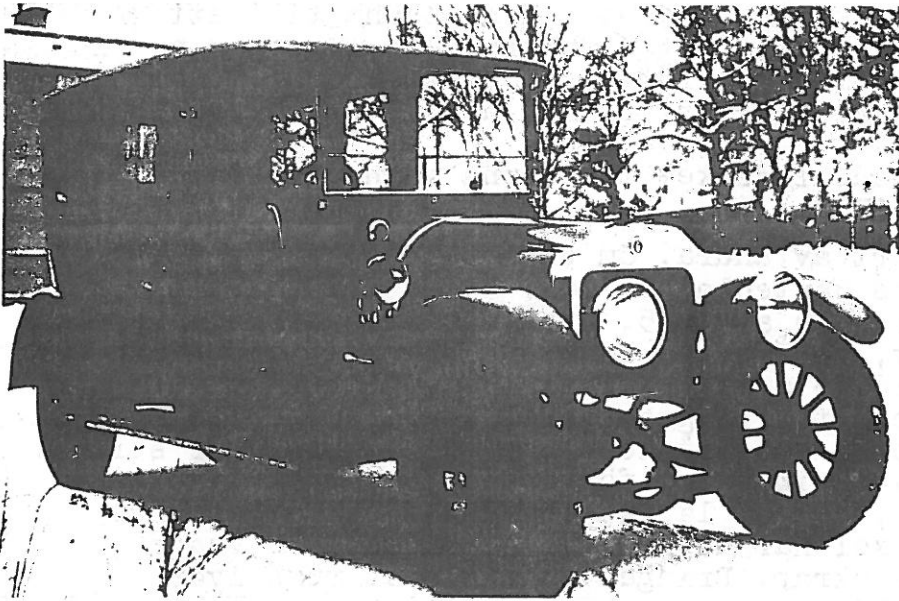
Det första mycket lyckade försöket med denna vagn utfördes i Cannstadt den 10 november 1886.

Denna vagn följdes snart av andra. Om en motordroska, även byggd 1886, skriver ävenledes Gartenlaube 1889: "Dess drift är lika anordnad med motorvelocipeden av 1885. Även här äro på motoraxeln anbragta två remskivor, som med en hävstång bekvämt kunna från- och tillkopplas, varvid de antingen sitta löst eller fast på motoraxeln. Den ena är avsedd för långsam fart, den andra för hastig, under det att båda skivorna äro fränkopplade, då vagnen står stilla. Dessa skivor stå mad var din rem i förbindelse med de skivor, som sitta på den ena axeln, som är lagrad i vagnens bakre del under vagnsfjädrarna. Denna axel har kugghjul, som ingriper i kuggringar, anbragta på bakhjulens ekrar. Bringas nu axeln av remskivorna i rotation, så tvingas bakhjulen av kugghjulen att rotera, och vagnen rör sig framåt. Kusken, vilken som vanligt sitter på framsätet, styr vagnen med styret, som är beläget på hans vänstre sida. Vridapparatens är anbragt i framhjulsstället och består av en kuggbåge, i vilken ett kugghjul ingriper. Hävarmen, med vilken vagnen igångsättes eller stannas, befinner sig på kuskens högra sida. Dessutom är vid kuskbocken anbragt en vanlig broms." Artikelens slutar med följande reflexioner: "Vilka fördelar, som skulle uppstå i samfärdseln, om man kunde ersätta hästar med brukbara små maskiner, är självklart. Den Daimlerska motorn tyckes ägnad att värkligen bringa den lösning av detta problem, som sedan åratals eftersträvats."

Vid denna motor, vilken sålunda gav automobilproblemet den lösning det än idag har, hade Daimler valt det vertikala utförandet med vevaxeln belägen under cylindern, slutet vevhus i vilket alla motorns rörliga delar ligga skyddade. Daimler införde även den så kallade stänksmörjningen, d.v.s. en i vevhuset ifylld smöroljekvantitet stänkes omkring av vevstaken, vilken för varje varv doppar ned i oljebadet och den sålunda kringtänkta oljan smörjer motorns samtliga rörliga delar. Även försåg Daimler motorn med igångsättningsvev. Man finner alltså hos denna första automobilmotor alla de konstruktiva anordningar, som än idag äro utmärkande för en sådan. Maskinens konstruktion var i övrigt synnerligen enkel, idet att endast avloppsventilen var styrd, under det att inloppsventilen var självverkande. Motorn var även utrustad med en regulator, vilken vid varvantalets stegring utöver visst maximum höll avloppsventilen öppen, varigenom någon ny blandning ej kunde insugas, emedan ett för inloppsventilens öppnande nog högt vacuum därvid ej uppstod. Då varvantalet åter nedgått till det normala, utlöstes åter avloppsventilen och såväl denna som inloppsventilen fungerade normalt, till dess regulatorn på grund av ökning av varvantalet åter ingrep. Daimlers första motorer voro luftkylda, även det en nyhet för sin tid och väsentligt bidragande till ringa vikt och enkelhet.

Ur termiskt hänseende är Daimlermotorn även intressant genom sin ventilanordning med inloppsventilen anordnad över avloppsventilen, varigenom förbränningsrummet gives en möjligast god form. Slutligen iakttagas man även med intresse, att tändröret är förllagt i den vertikala vägen mellan till- och avloppsventil, alltså där den bästa gasblandningen är tillfinnandes.

(FORTS.)



1

BIL- HISTORIE I NORSK TEKNISK MUSEUM

Overraskende representativ er den samlingen av gamle og nyere biler som Norsk Teknisk Museum i dag kan vise sine besøkende. Og selv om samlingen i antall ikke kan måle seg med de store bil-muséene som er vokset opp på Kontinentet og i England, så er det et par klenodier her som det ikke finnes maken til. Et av dem har spesiell interesse for de som interesserer seg for bilens tekniske utvikling i de to siste mannsaldre:

Henry Leland, grunnleggeren av Cadillac, «Onkel Henry», som han ble kalt av medarbeidere og underordnede, hadde ikke bare sans for kvalitet. Han gikk inn for å gjøre bilkjøringen behageligere. En bil måtte kunne være et trivselskjøretøy, komfortabelt og stillegående, og man måtte bl. a. finne frem til en startanordning som avløste sveiven. En av medarbeiderne, «Ket» Kettering var et geni

når det gjaldt elektroteknikk. Han utviklet Delco-systemet, og ble senere sjef for forsknings-avdelingen i General Motors. Cadillac 1912 hadde et komplett Delco-system, banebrytende på området, og i systemet inngikk den første seriebyggede selvstarter. Dette var en sensasjon, og det var ingen grunn til at den ikke ble kjent i vide kretser. Så «Onkel Henry» lot bygge en miniatyrbil, drevet av en elektromotor av samme type som den som bruktes i selvstarterne, og denne bilen ble sendt til Paris, på utstilling. Siden ble den sendt fra by til by, og vakte fortjent oppmerksomhet overalt. Ikke minst i London. Men der opphørte den også å være utstillingsbil. Den ble kjøpt av Dronning Aledandra, og hun sendte den som gave til sin lille nevø, daværende Kronprins Olav av Norge...

I dag står bilen på Teknisk Museum.

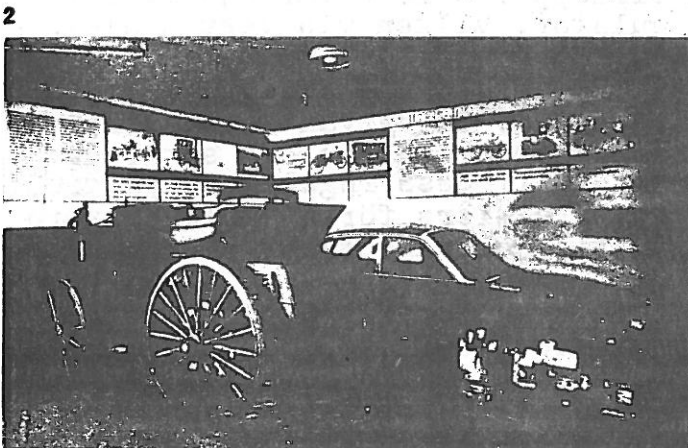
«Bjerling 1920» er betegnelsen på det andre klenodiet. Det er en to-seter, med setene plassert bak hverandre, og den ble bygget av Ingeniør Bjerling på Lillehammer, som også konstruerte motoren. Den representerer et av de mange tilløp til etableringen av en egen bilindustri her i landet, et kapittel som kunne være vel verd en bok...

1. Kong Haakon VII's første bil, en Minerva 1913.

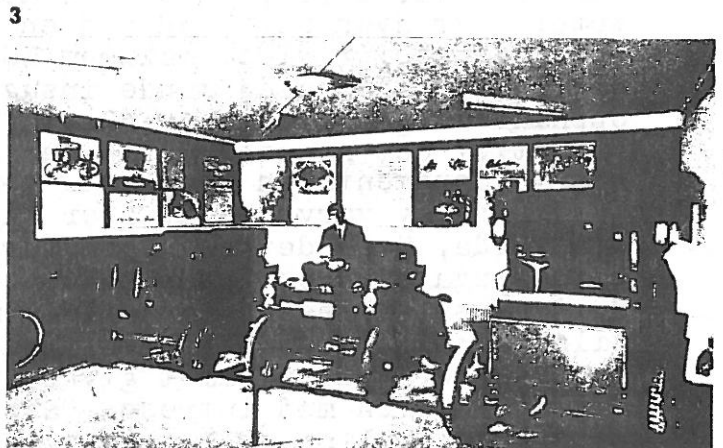
2. «Klassikere» fra århundreskiftet er godt representert...

3. ... og her har vi representanter for to tidehverv: Benz Viktoria 1894/95, og i bakgrunnen en NSU Ro80 med Wankel-motor.

4. Bjerling 1920, norskbygget to-seter, med setene i rekke. Om vinteren ble forhjulene avløst av meier.



2



3

Denne bilen gikk som lensmannsbil på Ringsaker i mange år, og om vinteren ble forhjulene skiftet ut med meier. Litt eldre gudbrandsdølger husker denne bilen godt, og de kan bekrefte at den tok seg frem på kronglete veier, og under føreforhold som mange i dag ville kalle umulige.

For mange nordmenn vil synet av Kong Haakon's første bil, en Minerva fra 1913, vekke bevegde minner. Kongen kjørte den ofte selv, alene, fra Slottet til Bygdøy Kongsgård, og de som så ham ved rattet fikk tydelig inntrykk av at han trivdes bak det.

Den eldste bilen i samlingen er en Benz Viktoria 1894—1895, og den nyeste er en NSU Ro80, utlånt av Maskinhuset A/S, Stavanger. Disse bilene representerer det første, og det seneste stadium i utviklingen. En Lehner-Porsche fra 1902 representerer en av verdens mest geniale bilkonstruktørers første, men langt fra famlende skritt på en beveget løpebane.

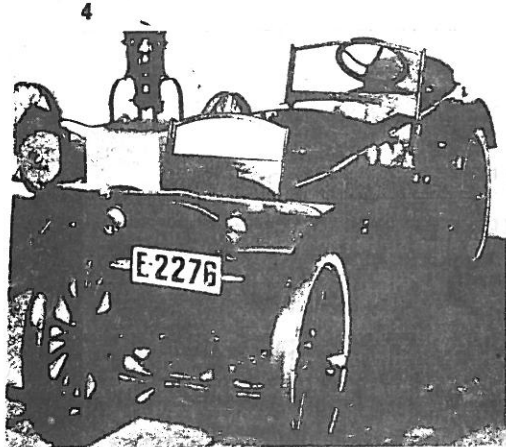
Intitiativtagerne til bilavdelingen på Teknisk Museum, Advokat Øistein Bertheau og direktør Torleif Lindtveit, fortjener honnør for tiltaket, og Lindtveit skal, sammen med konservator Jan Wiig, også ha honnør for utførelsen.

Vi har en idé: Ville det ikke være en tanke en gang å få bygget den «Motordroschen» Poul Henningsen Irgens ville ha bygget i 1883, hvis han hadde hatt midler til det?

Det kunne være en interessant og givende oppgave for en av våre mange tekniske skoler landet rundt, og den ville bli et trekkplaster av de store for museet.

Den ville også være litt av en vekker, en påminnelse om at vi kunne ha hatt «hesteløse kjøretøyer» hos oss før Daimler og Benz laget slike i Tyskland, og vi kunne til og med hatt en bilindustri, hvis rette vedkommende hadde hatt øynene åpne til rette tid.

JEPPE



MOTOR nr. 5 - 1969

Veteranbil ble solgt for 190 000

ARLINGTON,
TEXAS

(AP) — En 1929-modell Minerva kabriolet, som tidligere tilhørte Gypsy Rose Lee, skjønnheten som ble berømt for sine naken-tablåer, ble for forleden dag solgt på auksjon i Texas for den nette sum av 190 000 kroner. Bilen ble kjøpt av Ralph Dunwoody fra Reno, Nevada.

Han betalte seinere 351 000 kroner for en elegant 1929-modell Isotta Fraschini.

Det var London-firmaet Christies som solgte i alt 59 veteranbiler og motorsykler for til sammen 5 millioner kroner.

Men ingen bød høyt nok på en 1954-modell Humber Pullman som hadde tilhørt Winston Churchill.

— Vi godtar bare et høyt bud på denne bilen, som bør bevares på et museum, sa auksjonarius.

Men Joe Spanz fra Dallas fikk tilslaget på en 1955-modell Daimler-limousin som hadde tilhørt den britiske dronningmoren Elizabeth. Den gikk for 97 200 kroner.

Det første billøpet

i Sverige ble arrangert i juni 1904. Konkurranseløpet gikk fra Stockholm til Uppsala og tilbake en strekning på ca. 17 mil. Startskuddet gikk kl. 5 om morgenen, og den første bil kom tilbake til Stockholm kl. 15.

Drammens Tidende og Buskeruds Blad

For 50 år siden

26. juli 1924

Lensmanden i Asker kontrollerte inat bilene paa Kristiania-veien. En bilist fra Asker, som tidligere er mulktet for smugling, vilde ikke stoppe og satte op en rasende fart, mindst 70 km, og holdt paa at kjøre rundt. Han undkom, men politiet fik senere tak i ham paa en sidevei. Han hadde ikke certifikat og ikke baklygt.

Brannsjef O. Holst død

Brannsjef Olaf Holst, Drammen, er død, 54 år gammel. Holst, som var født i Porsgrunn, kom til Drammen i unge år og hadde sin skolegang her. I 1943 tok han eksamen ved NTH, bygningsingeniøravdelingen og var i Vassdragsvesenet, Oslo, fra 1943 til 1946.

Holst hadde kommunale stillinger i Porsgrunn, Eidanger og Drammen inntil han ble ansatt som brannsjef i Drammen i 1964. Han hadde da vært avdelingsingeniør under brannsjef Eivind Olsen.

Som brannsjef gjorde Holst en fremragende innsats, og han så fram til den dag da byen skulle få sin nye brannstasjon på Strømsø. Han var forøvrig medlem av den komité, som for noen år siden utarbeidet forslag til ny brannstasjon. Han sto også meget sterkt som sjef for brannvesenet og nød stor popularitet innen korpsset for sin vennlighet og hjelpsomhet. Ved feiringen av brannvesenets 100 års jubileum for noen år siden fikk også korpsset og dets ledelse mange bevis for den taknemmelighet byens befolkning føler overfor brannvesenet.

Brannsjef Holst var en opptatt mann innen etaten, men han fikk allikevel tid til å drive humanitært arbeide. Han var formann i CP-foreningen i Drammen og arbeidet med iver for de



handicappede. Han var sekretær i Odd Fellow losje nr. 29 Drofnum, og han var meget aktiv innen speiderbevegelsen.

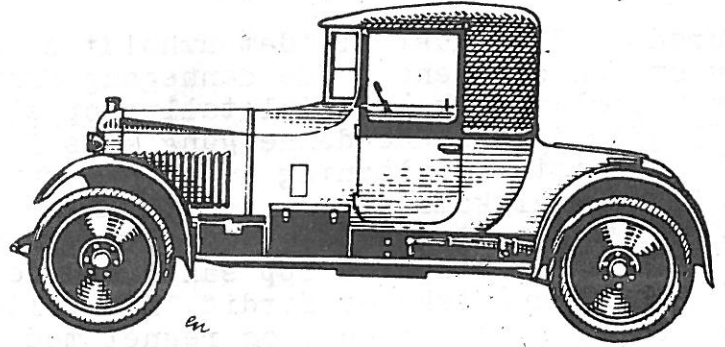
De mange som gjennom årene kom i kontakt med brannsjef Holst, vil med vemod motta budskapet om hans altfor tidlige bortgang, og de vil minnes ham som et fint og godt menneske.

F.K.

månedens veteran:

9. 1922 - Vauxhall 14/40.

Den engelske Vauxhall var i perioden 1909 til 1926 kjent for sine mange fine plasseringer på veddeløpsbanen. Allerede i 1910 presterste en Vauxhall 160 km/t. Tegningen viser den 4-sylindrede coupé-cabriolet, bl.a. utstyrt med platehjul. Kassene på siden var datidens bagasjerom, rommelige nok til å inneholde det nødvendige verktøy. I 1926 ble fabrikken overtatt av General Motors.



9

1922 · VAUXHALL 14/40

**What You
Get When You
Get a
CADILLAC**

You get a car as scientifically designed and as perfectly finished as if the reputation of this, the greatest automobile establishment in the world, depended upon that one car.

This painstaking care dominates to the smallest details of Cadillac construction—in the engine it is so apparent that the minutely-accurate finish of this vital part has made it a signal triumph in automobile manufacture.

The Cadillac Runabout and Light Touring Car are fitted with our wonderful single-cylinder engine, to which the dependability and remarkably low cost of maintenance of these models are chiefly attributable. By its great power, speed and hill-climbing ability, this engine proved itself so worthy in thousands of cars during the past four years that it will be used in 1927 practically without change—a fact which alone places the serviceableness of this year's cars beyond question.

Don't fail to get a demonstration—you will be surprised how great are the possibilities of the "Car that Climbs."

Model K Runabout—10 h. p.; neat, trim Victoria body; 30-inch wheels: \$190.
Model H Light Touring Car—illustrated below—10 h. p.; graceful straight line body: \$250.
Model H—Four-cylinder, 30 h. p. Touring Car: \$2,500.
Model G—Four-cylinder, 20 h. p. Touring Car: \$2,000.
All prices F. O. B. Detroit; lamps not included.

Upon request we will send fully illustrated Booklet A G, also address of nearest dealer.

**CADILLAC MOTOR CAR CO.,
Detroit, Mich.**

Member A. L. A. M.

\$950

Medlemsmøtet 4. juni

Denne gangen kunne formannen ønske klubbens første kvinnelige medlem velkommen, -fru Evy Viker.

Formannen ga så sin ros til arrangementet av Drammensløpet, og da spesielt til Øivind Langeland. En takk fikk også Fridgeir Normann for sitt arbeide med brannbilen.

Formannen kunne videre fortelle at han hadde vært i kontakt med Veidirektoratet angående bruk av "gamle" nummerskilt ved registrering av gammelbil og MC, noe som herrene der nærmest avviste. Et fremstøt fra landets gammelbil-klubber i fellesskap kunne kanskje myke opp litt? Kleppan mente at vi heller burde prøve å få våre egne serier av de "nye" skilt, men med færre sifre.

Problemet med garasje plass til brannbilen var også oppe, og medlemmene ble bedt om å hjelpe til med å finne en brukbar plass.

Resten av møtet foregikk i den stilen vi nå alle kjenner med gammelbilprat, kaffe, kaker, loddsalg, og...mer gammelbilprat. Mange fikk også sett litt gammelbil denne kvelden, da flere av medlemmene hadde sine "doninger" med på møtet.

Bland.

STYREMÖTET 15. AUGUST.

Torsdag 15. august ble det avholdt styremøte på Central Hotell. Et av styremedlemmene hadde den gang fravær;- det later til å være noe problematisk å få fulltallig oppslutning til styremøtene.... Til gjengjeld hadde denne gang Mads Jostad blitt anmodet om å delta på møtet, i anledning av at han fungerer som formann for den arbeidende valgkomite.

Formannen åpnet med å ønske velkommen til ny dyst etter sommerferien, og tok innledningsvis opp saken med de forlengst rekvirerte klubbmerkene som ennå ikke er ferdig. Han ville omgående kontakte leverandøren for å purre på merkene, og regnet med å kunne gi mer konkrete opplysninger om utviklingen i saken på kommende medlemsmøte.

I forbindelse med det forestående valget ble det opplyst at formann, sekretær og 1. styremedlem (Evensen) står på valg i år, mens de øvrige styremedlemmer skal fungere nok ett år. Valgkomiteen er forlengst igang med sitt arbeide med å plukke ut kandidater. Det er videre besluttet at valgkomiteen utarbeider forslag til medlemmer av en arrangements- og festkomite; -en løpskomite (Drammensløpet -75), og en ny valgkomite (foran 1975-valget). Den forholdsvis nyvalgte tekniske komite forblir uforandret frem til generalforsamlingen neste år.

Neste sak gjaldt det foreliggende tilbud om leie av lagringsplass for biler og mc'er på en låve på Lierskogen. Styret besluttet å gi Arild Karlsen og Öivind Langeland i oppdrag å konferere med eieren om betingelsene og i fellesskap utarbeide forslag til en leiekontrakt.

Til et planlagt møte mellom de forskjellige gammelbil- og -mc-klubbene for å utarbeide et felles skriv til myndighetene med søknad om anledning til å benytte de gamle registreringsskiltene på våre kjøretøyer (alt. en egen nummerserie av et mere egnet format) ble formannen og nestformannen utpekt til å representer Motorhistorisk Klubb, Drammen.

Ellers kunne formannen opplyse at den utlovede økonomiske støtte for deltagelsen i "Hallingmarken -74" nå er mottatt, og fordelingen vil foregå på septembermøtet. Et forslag fra kassereren om at en del av beløpet (kr.200,-) tilfaller klubbkassen, ble enstemmig vedtatt.

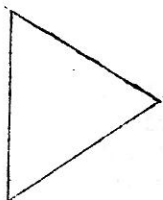
Deretter tok nestformannen ordet og understreket betydningen av å få istand fastere forberedelser til møtekveldene, som hittil har hatt et noe tilfeldig preg. Han nevnte en rekke emner som var egnet til å danne rammen om møtekveldene fremover vinteren, men påpekte at det ikke måtte gjøres for omfattende;-kaffe- og prate-pausene måtte det alltid settes av tid til! Det ble besluttet å utsette saken til etter generalforsamlingen.

Et forslag fra flere medlemmer om å delta i "Sandvigen-Sundvolden"-løpet med Brannvesenets 1923-mod. DENNIS brannbil ble ikke anbefalt, med den begrunnelse at bilen ennå ikke er "representativ for klubben". Styret besluttet videre at man snarest tar kontakt med de kommunale myndigheter for å klarlegge brannbilens videre skjebne og utgiftsposter i forbindelse med lagringen og eventuell restaurering.

Videre fikk kassereren i oppdrag å besørge opprettelse av en postgiro-konto for klubben, samt en påminnelse om at et revidert regnskap foreligger til generalforsamlingen. Sekretæren har tidligere fått en lignende påminnelse om å besørge forfattet en årsberetning samt at protokollen er ajourført til generalforsamlingen.

Som møtedirigent under generalforsamlingen er foreslått Per Gran-Henriksen. Innkallingen til generalforsamlingen blir offentliggjort gjennom "Gammelbil-Posten" nr. 7/1974, og blir dessuten referert muntlig på septembermøtet. Styret besluttet å foreslå overfor generalforsamlingen at medlemskontingenten for 1975 forblir uforandret med kr. 10,-.

Så kunne formannen heve et temmelig arbeidssomt styremøte.



Av bilsakkyndig Öystein Kleppan har red. fått utlevert et par rundskriv fra Veidirektoratet. Skrivene belyser visse ting som det kanskje har hersket noe tvil om hos de bileiere som sysler med restaurering, og vi gjengir i dette nummer et par av skrivene, for å rydde av veien eventuelle misforståelser. Flere vil eventuelt følge senere.

RUNDSKRIV NR. 45/68 M
23. september
ark.nr. 921.1.
CHS:EHA

SLANGER AV PLAST, SYNTETISK GUMMI O.L. I BENSINSYSTEMET PÅ MOTORKJÖRETÖYER.

Herved meddeles at Vegdirektoratet på grunnlag av den utvikling og de forbedringer som har funnet sted med slanger av ovennevnte materialer, inntil videre finner å kunne tillate slike slanger brukt i bensinsystemet på motorkjøretøyer på følgende betingelser:

1. Slangene må være solide og godt egnet for bensin.
2. Samtlige slangeforbindelser i bensinsystemet skal være solid sikret med slangeklemmer eller på annen likeverdig måte.
3. Slangene må være ført og i nødvendig utstrekning være festet slik at de ikke kan bli skadet ved mekanisk påkjenning (eksempelvis i gjennomføringer) eller av varmepåkjenninger (eksempelvis fra eksosystemet).

Rundskriv nr. 92/64 M settes ut av kraft.

Vegtrafikkavdelingen
etter fullmakt

Odd Schøyen

C.H. Seyffarth

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

RUNDSKRIV NR. 74/61 M
17. oktober
AI:AH

BREMSE RÖR FOR BILER.

Såvidt vegdirektøren bekjent har de bilsakkyndige noe forskjellige erfaringer angående bruk av kopper- og stålrör i bremseledninger på biler. I enkelte distrikter synes kopperrör å vise seg mest motstandsdyktige, mens det i andre synes gunstig med stålrör. Grunnen til dette må antas å være de varierende klima- og kjøreforhold i landet.

Stålrör vil formentlig være spesielt utsatt for rust i strök med saltholdig, fuktig luft og der en i stor utstrekning bruker salt på vegene. I de distrikter hvor dette er tilfelle vil en anmode de bilsakkyndige om å legge særlig stor vekt på kontroll av bremseledninger og forlange beskedigede ledninger skiftet ut. Ved innskifting av stålrör bör disse overstrykes med fett eller annet rustbeskyttende middel.

Ved innskifting av kopperrör vil en anmode de bilsakkyndige om å påse at forholdene angitt nedenfor er oppfylt:

(FORTS. S. 18)

18.

1. Kopperrør skal være spesialrør som fra fabrikk er beregnet brukt som bremseledning og følgelig være holdbar overfor høye trykk. Kopperrørene må ha en veggtykkelse som ikke er vesentlig under 1 mm. Har rørene en ytre diameter over 5/16" må veggtykkelsen være forholdsvis større. Vanlige bensinrør har ikke tilstrekkelig styrke og er direkte farlige i trafikken.
2. Kopperrør må være solid festet med maksimalt 25 cm. avstand mellom klammerpunktene, slik at vibrasjoner med påfølgende trethetsbrudd kan unngås.
3. Rørendene skal være flenset med dobbelt veggtykkelse som vist på fig. 1 og 2. Overgangen mellom rør og flens må være jevnt avrundet.

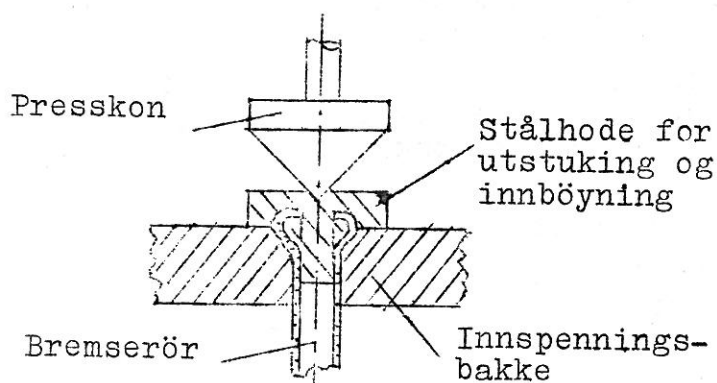


Fig.1. Apparat for dobbeltflen-sing. Bremserør delvis flenset.

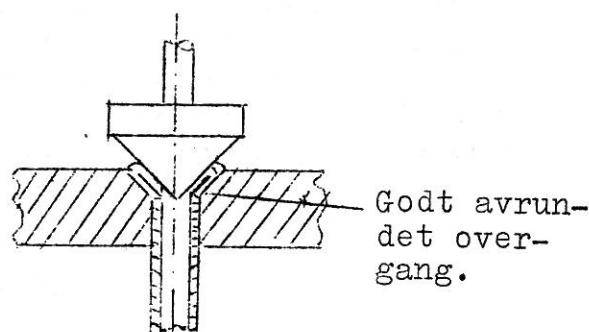


Fig.2. Bremserør ferdig flenset,

For å få en oversikt over holdbarheten av stål og kopperrør som bremseledninger på bilene i de forskjellige distrikter i landet, vil en be de bilsakkyndige om å sende vegdirektøren en kort rapport angående erfaringer med holdbarhet av stål- kontra kopper-rør som bremseledninger. En er i den forbindelse også interessert i oppgave over biltyper som måtte være særlig utsatt for rustangrep eller andre skader på bremsesystemet.

Etter fullmakt

Th. Weydahl

Odd Schøyen

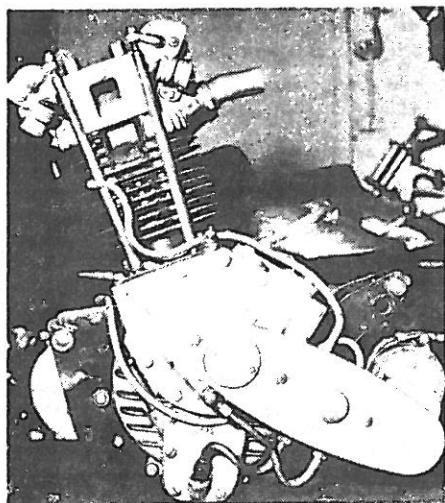
MC- SIDEN

Et stykke kulturhistorie

Uten å på noe vis forringe verdien av å pusle med gamle motorsykler -vår hensikt er snarere tvert imot- kan man allikevel med rette kalle denne interessen en s m a l sådan. Noe som er forbeholdt et idealistisk fåtall, eller om man heller vil:- en utvalgt elite.

Svært få av de som trafikerer veiene med mere moderne maskiner har vel egentlig forståelsen av hva som får enkelte til å gå igang med å restaurere en gammel motorsykel fra 10-, 20- eller 30-tallet, eller for den sakens skyld- å kaste seg over all tilgjengelig litteratur eller data om de samme.

For et par-tre år siden utkom det en noe spesiell trykksak på det motorsykelhistoriske planet som må ha gledet alle samlere stort. Etter flere års strev kunne en av forkjemperne innenfor "Motorcykelhistoriska Klubben" i Sverige, Harald ("Nicke") Porry publisere fakta og fortellinger i ord og bilder om Husqvarnas konkurransemotorsykler, helt fra de første mc-tevlinger ble kjørt i Sverige (1913) og frem til utbruddet av den annen verdenskrig. Da hadde riktignok Husqvarnas offisielle konkurranseavdeling vært stengt i flere år, men privatførere hadde med et eget organisert konkurranseteam fortsatt virksomheten. Krigsutbruddet 1. september 1939 satte imidlertid en logisk slutt på denne mc-historiske kavalikaden, som i og for seg utgjør et stykke kulturhistorie. I og med krigsutbruddet gikk en mc-epoke i graven, og selv om klokke ringte for andre og mer innbringende tider for bl.a. Husqvarnafabrikken, tror vi å rjette riktig når vi påstår at mc-historikerne setter et skarpt skille mellom den gamle og den nye tiden når det gjelder dette svenske motorsykelmerket.



Slutet av 20-talet och början av 30-talet var rekordförökens förlovade tid i Sverige. Samtliga svenska motorcykelrekord står sej också från aren 1929 och 1930. Denna 1-cylindriga Husqvarnamotor håller klassrekordet i 350-klassen med sidvagn (136,0 km/tim på flygande kilometern) med Folke Mannerstedt som förare. Mannerstedt var eljest känd som konstruktör och tävlingschef hos Husqvarna. Om ni tittar noga på motorn finner ni att den egentligen är en 1-motor vars framre cylinder tagits bort. Motorn var nämligen ursprungligen en 700 cc V-twin, avsedd för ISDT! Det var grejer man körde med på den tiden. Av den ursprungliga 350 cc rekordmaskinen finns idag motor, växellåda och tankar bevarade som "reliker" på Husqvarnafabriken.

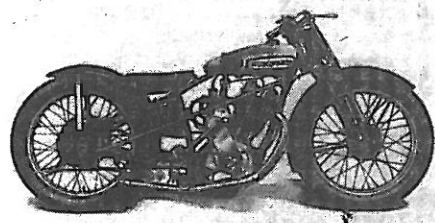
lag för medlemmene av Motorcykelhistoriska Klubben. Noe løsningsnummerpris er heller ikke oppgitt i boken. Men skulle det finnes noen eksemplarer tilovers for løssalg, så er de isfall tilgjengelige ved å tilskrive "Motorcykelhistoriska Klubben", MCHK, box 16055, S-100 21 STOCKHOLM 16, Sverige. De 52 sidene vil utvilsomt bli litt av en kuriositet for samlere i fremtiden.

"Motorhistoriska Klubben", hvor Harald Porry hører hjemme, har ikke hatt noen egen publiseringsmulighet for dette verket, som har fått den noe upretensjse tittelen "Något om Husqvarnas tävlingsverksamhet före andra världskriget". Utgiveren har derfor valgt å gå sammen med "Automobilhistoriska Klubben" som utgir det periodiske tidsskriftet "Autohistorica", og det er et spesialnummer av denne på 52 sider i "liggende" A-4-format som utgjør Husqvarnahistorikken.

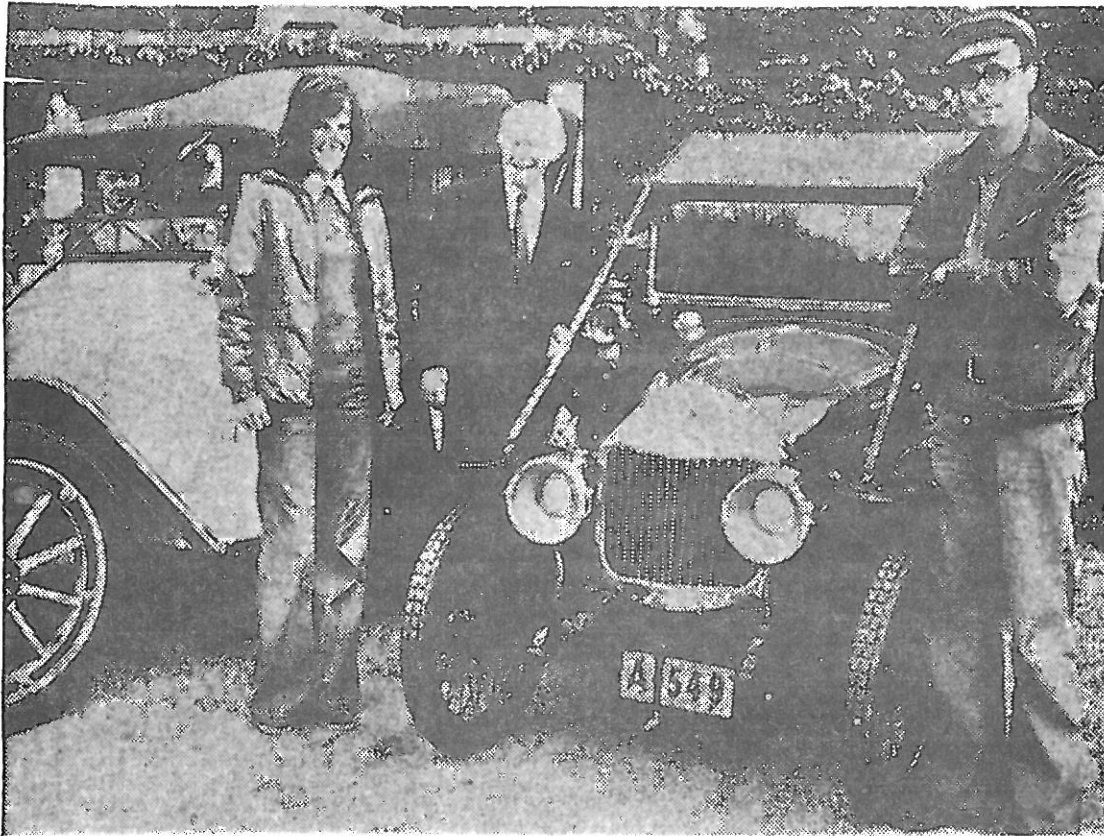
Forfatteren har valgt å arbeide med episoder, han begynner med Husqvarnas deltagelse i pålitelighetsløp, sorterer senere inn hastighetsløp i ett kapittel, hvor bl.a. Mannerstedts dragbikelignende rekordmaskin i 350-klassen er med. Senere kommer et kapittel om Husqvarnas rolle i road racing, som stilriktig for den tiden ble kalt hastighetsløp på landeveg, med parantesen (TT-løp) i umiddelbar forbindelse med betegnelsen.

Ellers ligger hovedvekten i denne token på en meget nøyaktig katalogisering av Husqvarnas konkurransemaskiner, fra 1926 -debutåret for fabrikkens deltagelse i landveisløp- og frem til 1935 da "butikken stengtes" for disse godbiter. Hvert eksemplar presenteres under katalognummer, og er omtalt med tekniske data og de øvrige opplysninger forfatteren har funnet å gi opplysninger om. Med sine 57 fotografier og illustrasjoner er denne Husqvarnakavalikaden uendelig mere detaljert enn den prakttrykksaken som fabrikkens selv produserte for noen år siden.

Slik vi har oppfattet det, er token et abonnert opp-



Husqvarna "Specialracer" motorcykel, 491 cc, encylindrig, 33 hkr, introducerad 1931 som en allround tävlingsmaskin för dåtidens jordbanelopp, istävlingar och backlopp.



Seks veteranvogner med i årets „Messingtripp”

Hurumlandet viste seg fra sin beste side da «Messingtrippet» gikk av stabelen i Hurum søndag. Det var bare seks biler som stilte til start, men til gjengjeld var de av beste merke og årgang, og viser et representativt utvalg av hva som finnes i Veteranvognklubben. De to deltagerne fra Buskerud kom over til Hurum med Svelvikferja, de andre ankom over Drøbak—Storsand. Ved ankomst til Filtvet var det gjestfri mottagelse av vingårdseieren som viste rundt i bedriften og fortalte levende og morsomt om vingårdens historie fra «stamfar» Frans Michalsens første vinproduksjon i 1886.

Bilene fra Buskerud gjorde det stort med å ta begge de to første plassene. Nr. 1 ble Ingar Evenesen, Motorhistorisk Klubb, Drammen. En god nr. 2 ble Arthur Moe i sin Trumbull 1914. Moe fikk også premie som eldste deltager. Nr. 3 ble Ø. Getz, Drøbak. Han ble også premiert for kortest tilbakelagt distanse — han hadde for det meste brukt Drøbakfergen. På tredje plass kom også T. Krogsæter som ga seg premie for godt løpsopplegg. Nr. 5 ble J. F. Drangsholt i Le Zèbre, som også var løpets eldste bil. Sistemann ble Bastiansen, i Hupmobil, og alle fikk like premier som besto av veteranvognmodeller etter eget valg. Konkurransen besto i å tippe tider og avstander og vise kunnskaper i diverse bilmerker.

TIPS:

• NOK ET

"Innmaten" (pæreholderen) i A-Fordens parklamper (og trolig også i andre gammelbillamper) kan erstattes med en pæreholder som leveres av LUCAS. Det leveres her et komplett sett, som har delenummer 573832, og som kan skaffes hos de fleste LUCAS-forhandlere for ca. 5 kroner.

- A N N O N S E R -

BUICK 1929 type 47, lukket 4-dørs delebil med stor motor og chassis (121") ønskes byttet i delebil med den lille motoren og chassiset (116") fra samme år. Er også interessert i kjøp av gode 5.00x20" dekk, samt en bra gara-sjejekk.

Endel deler (vesentlig karosseri-) til lukket 7-seter Packard 1930 selges.
JAN M. GLEMMINGE, Rekustadv., Rolvsøy, 1720 GREAKER.

A-FORD kjøpes, det kan gjerne være noe rust, men må være mest mulig komplett. Alt er av interesse.

TORBJÖRN ROSTAD, Rolvsøy, 1720 GREAKER. tlf. 031/ 35 170.

Litt SMÅPLUKK på tampen.....

Joda, Håkon Røine har registrert sin 1926 MORRIS Cowley Doctors coupe, og har fått registreringsnummer KE-34800. Dermed har Håkon 2 ferdige biler, og det neste prosjektet han går på blir trolig en A-Ford varevogn, som tidligere har gått som brödbil i Lier.

Per Gran-Henriksen har visstnok også noe klart for registrering, og det fortelles at han "står i køen" og venter på at KE-35000 skal være på tur. Nummeret vil forhåpentlig pryde hans temmelig nyervervede BUICK 1935-modell (som red. faktisk trodde var 1934-modell).

Tore Ödegaard reiste forleden til Grimstad medbringende broder Ragnvald og "en stor bunke pengesedler". Han kom tilbake noen timer senere, -fremdeles sammen med broder Ragnvald, men uten pengebunken. Til gjengjeld bestod hans "bagasje" av en 1926-mod. Chevrolet Touring, som Ragnvald kjørte for egen maskin de 25 milene hjem til Drammen. Et meget godt restaureringsobjekt, som når de Ödegaard'ske brödre får spandert et antall arbeidstimer på, utvilsomt blir representativ både for klubben og for eieren.

En forespørsel fra Asker Røde Kors om vi kunne tenke oss å delta ved åpningen av Røde Kors-uken i Asker søndag 1. september, forårsaket en express-jobb for den arme redaktör. I hui og hast ble et sirkulære om evenemanget trykket og postlagt til de som red. v e t har noe gammelt å kjöre med (nå MÅ vi få utarbeidet en fortegnelse over kjöre-töyene!);-forhåpentlig er ingen glemt. I skrivende stund er det allerede kommet en rekke påmeldinger, og når dette leses tør vi anta at arrangementet er bokført som "vellykket".

- A N N O N S E R -

KJÖPES:

God gearkasse til 1938 BUICK "Limited", "Roadmaster" eller "Century" (gearkasse til annen type såsom "Special" passer ikke).
All original litteratur om PACKARD.

Navkapsler (hjulkopper) av massiv messing.

BYTTES / SELGES:

Stort utvalg i radiatoremblemmer, restaurerte og urestaurerte, for førkrigsbiler byttes bort i emblemmer jeg ikke allerede har i min samling, event. selges.

LARS KILE JR., Box 76, 4601 KRISTIANSAND.

SELGES: 1939-mod. WANDERER 5-seter "Gläser" cabriolet m/6-cyl. motor.
GIS BORT: Torpedo, motor og gearkasse til 1923-mod T-Ford.

HÅKON W. RÖINE, Östhellinga 4, 3000 Drammen (Vestre Nöste) Tlf. 83 56 54

Erinteressert i å kjöpe GAMLE KAMERAER og ellers alt annet i gammelt FOTOGRAFISK UTSTYR (også defekte ting)

ÖIVIND LANGELAND, box 1081, 3001 DRAMMEN.

JEG SÖKER: 2 fordörer, samt utvendige dörklinker til åpen BUICK 1929-modell.

ARILD T. KARLSEN, V.Kjennervei, 3420 LIERSKOGEN.
tlf. 84 71 39

- A N N O N S E R -

ORIGINAL AUTOMOBILE HANDBOOKS FOR SALE

N.Crs.

1935	AUBURN	"850 & 652"	Owners Manual in english, 7 missing p.			75,-
1952	BORGWARD	"Hansa 1800"	Owners Manual in german, very good			65,-
1956	"	"B-1500"	" " " excellent			25,-
1929	CHEVROLET	"AV"	" " english, very good			75,-
1929-52	"	Master Parts Cat., Hardbound,	" 835 pages,			150,-
1937	"	Owners Manual in danish,	good			75,-
1929	CHRYSLER	"77"	" " english, very good			85,-
1932	"	"Eight"	" " excellent			85,-
1935	"	"Six"	" " " "			75,-
1936	"	"Eight"	" " " "			75,-
1950	"	Catalogue	" good			35,-
1928	DELAGE	"Six"	Owners Manual " hardb., "			95,-
1939	DE SOTO	"DeLuxe"	" " perfect			75,-
1940	"	"	" " " "			75,-
1939	CITROËN	"12 & 15"	" " fair			65,-
1934	DODGE	"DR & DS"	" " perfect			75,-
1936	"	"Six"	" " swedish good			75,-
1937	"	"D-2"	" " english perfect			75,-
1937	"	"D-5-X & DS5"	" " excellent			75,-
1938	"	"D-8, D-80, D-9-X"	" " " "			75,-
1940	"	"D-14"	" " " "			75,-
1940	"	"D-15"	" " " "			75,-
1927	FIAT	"503"	" " french very good			75,-
1927	"	"505"	Parts Catalogue eng. & ital., "			75,-
1927	"	"509-A"	" " " "			75,-
1927	"	"509"	Owners Manual " " excellent			85,-
1928	"	"520"	" " dutch " "			80,-
1934	"	All Models	Catalogue english " "			75,-
1938	"	"508-C"	Workshop Manual " " "			85,-
1936	FORD	"V-8"	Owners " " " "			75,-
1937	"	"	" " " "			75,-
1937	"	"Jr. DeLuxe"	" " danish " "			35,-
1938	"	"Eight"	" " english very good			45,-
1930	HORCH	"400"	" " german excellent			150,-
1937	M.G.	"2 Litre"	" " english, good			85,-
1947	"	"1.1/4 Litre"	" " " very good			80,-
1926	MINERVA	"AE & AF"	" " belgian, Hardb., " "			135,-
1954	OLDSMOBILE	"V-8"	" " english, excellent			45,-
1915	OVERLAND	"75"	" " " good			85,-
1916	"	"83 & 83-B"	Parts Catalogue " " "			85,-
1909	PACKARD	"30-B & 18"	Owners Manual, english, Clymer Copy,			15,-
1926	PEUGEOT	"181-B"	" " german, Thermofax copy,			25,-
1936	PLYMOUTH	"P-1 & P-2"	" " english good			70,-
1953	POBEDA	"M-20"	" " russian, hardb., " "			45,-
1930	ROLLS ROYCE	"Phantom II"	" " english, hardb. 195 p.A1,			375,-
1952	ROVER	"	" " fair cond.			25,-
1939	VAUXHALL	"10/4 & 6"	" " danish good			25,-
1929	WHIPPET	"Six"	" " english " "			80,-
1939	VOLVO	"PV-820"	" " swedish " "			35,-
1926	WILLYS KNIGHT	"70"	" " english fair			75,-
1950	Z.I.M.	"Pullman"	" " " excellent			135,-
1950	"	"	" " norwegian " "			35,-
1950	"	"	" " russian, hardb., " "			85,-
1950	"	Radio	" " " " "			75,-

PRICES ARE IN NORWEGIAN CROWNS, AND INCLUDES PACKING & POSTAGE.

LARS KILE jr., Box 76, N-4601 KRISTIANSAND.
postgirokonto: 3 61 18 94 bankgiro: 9441.07.53787

Instruksjonsbok til DELAGE D-6 1939 ønskes byttet i instruksjonsbok til HARLEY DAVIDSON 1927, ell. selges.

Ulf Johannesen,
Haråsveien 13,
OSLO 2.

Motorhorn til FORD A ønskes byttet i deler til BUICK 1931-mod. serie 90. Eventuelt deler til BMW R-75 motorsykkel.

Per Gran-Henbiksen,
Haskollvn. 34c,
3400 LIERBYEN. Tlf. 84 68 24.

TILSALGS:

'28-29 Ford A styresnekke m/ ratt, (etter sigende nyoverhalt) div. deler til stor BUICK 1936 5-seter 4-d. sedan (instr., håndtak og div. smådetaljer -samt "større" deler.)

-dessuten en tilsvarende DODGE. Til "Amilcar" Compound 1938 2-dørs sedan: Forskjermer, grill, panser, frontruteramme, ratt(?), motor, gearboks, snikke, ett hjul, drivaksler m/ bremsler.

KJØPES:

God 1932 Ford snikke, gjerne for høyrestyrt.

FORD B/V8 1932: Metall gulvplate mellom for- og baksøte.

FORD V8 1933/34: Firåders sedan forsete. Frontruteramme f/sedan/coupe.

FORD V8 1935: Baklykter, grill, beslag og lås f/bagasjeromslokk, kompl. torpede.

FORD A 1930/31: Bakseterygg (Town Sedan) ø. byttet i do. til Std. Phaeton.

.....

En kamerat av meg trenger bakaksel og hjul til ESSEX 1930 og utvendige horn til HUDSON 8 1937.

Jeg har også en hestevogn med et par identiske og bra 4.50x21" dekk.

Ivar E. Stav,
Malvn. 104,
9022 KROKELVDAL.

Til min CHEVROLET "Coach" (2-d. sedan) trenger jeg:-

Høyre dørklinke (utv.) m/lås og nøkkel,

Original coil (1847626)

Öivind Vikar,
Svelvikveien,
3000 DRAMMEN.

1 stk. Ford Vedette (Simca) 19-54-mod. personbil, GRATIS til avhenting.

Martin Giljamse,
Eiker Bil-Elektro,
3320 VESTFOSSEN.
tlf. 85 07 11 kl. 7.30-16.

KÖPES:

-Till Terraplane Coupe 1932: Bromsbackar fram, 1 st. fälg. Alla instrument. Kardanstång. Lycktor. Navkapslar.

-Till Cadillac Ser.61 1947-mod.: Kylarmaskering av plåt, ej gjuften. Bör vara bra. Samt diverse kromlister.

SÄLJES:

-Till Oldsmobile 1927: Ram, motor, växellåda samt diverse plåtdelar.

-Till Chevrolet 1935-36: Framskärmar i bra skick.

Leif Landin,
Billingsdalsvägen 9, Skultorp,
S3541 00 SKÖVDE (Sverige)

BYTTES:

Radiator til Ford T 1926 ønskes byttet i radiator til Fiat 501.

Knut Opheimsbakken,
Björkelia 10,
3040 GULSKOGEN.

BUICK Special 4-d. sedan 1939, m/8-cyl. motor selges som delebil for kr. 150,-

Tore Ödegaard,
Nordbyvn. 91,
3000 DRAMMEN, tlf. 81 79 85

HUDSON 2-d. sedan 1940, gått kun 79.000 km. 6-cyl. motor, bra i trekket, meget god gummi, men må lakkeres og "fikses" litt utvendig, samt bytte eksosanlegg og se over bremsene. Fin bruksbil i den gamle stilen. Tilsalgs ved ÖIVIND LANGELAND.

Originale frontlykter og baklamper samt radiatorkappe i feilfri stand til SHEVROLET 1926 søkes.

Tore Ödegaard,
Nordbyveien 91,
3000 DRAMMEN. tlf. 81 79 85

1800 kg. lastebil



kr. 5.500

Europas innsats for bedre og billigere transport.

Motor: 6-cylindret. Den samme som i personvognene, men på grunn av den meget lavere gearing har den kolossal trekkeevne på direkte gear. — Motoren er ophengt i 4 punkter ved hjelp av gummiblokker.

Omdreiningsstall: Med full hastighet gjør motoren omkring 1800 omdreininger pr. minutt.

Kraftoverføring: Torr plateclutch, meget behagelig og kraftig.

Gearkassen: Har 4 hastigheter frem og 1 bakgear. Den er rikelig dimensjonert samtidig som den arbeider stille. De 4 gear muliggjør naturligvis en bedre utnyttelse av motorkraft og bensin, og må betegnes som en avgjort fordel på en lastevogn. De 4 gear gjør den ennvidere vel skikket for bruk med tilhenger.

Differentialet: Forholdet mellom pinion og kronhjul, med andre ord gearingsforholdet, kan fås i følgende utførelse: 7/44, 7/40, 7/39, 7/41 ved 1800 omdreininger. Med gummi bak 32×6 gir dette henholdsvis følgende hastigheter: 1. gear: 6.9 km., 7.3, 7.5, 7.7, 2. gear: 12.7 km., 13.6, 14, 14.3. 3. gear: 26.4 km. 28, 28.8, 29.5. 4. gear: 45.5 km., 48.5, 49.5, 51. Revers: 5.8 km., 6.2, 6.4, 6.5. Hvis man forsyner chassiset med gummi 34×7 blir naturligvis gearingen derved noget høyere.

Bremser: Fotbremsen er en 4-hjuls brems av system Bendix-Servo. Den er slik innrettet at den virker like kraftig om vognen er tungt lastet eller uten last. Bremsetrommelen har en diameter av 380 mm. Håndbremsen er meget kraftig og virker helt uavhengig av fotbremsen på den bremsetrommel som ligger like bak gearkassen. Begge bremser er hver for sig meget kraftige.

Styringen: Snekkedrev med utveksling ca. 1/13-1/11. Kan leveres med høire eller venstre ratt etter ønske. Gearstang og håndbremse er plassert i midten.

Understell: Langbjelker og tverrbjelker er av presset stål. Hylsene er

valset. De hviler foran og bak ved sine aksler ophengt til halveleptiske fjærer hvor *Silent Bloc* av svære dimensjoner overalt er anvendt. Smøring av fjærholter er dermed unødvendig.

Vekt: Chassiset uten vann og bensin 1245 kg. Derav 605 kg. på foraksel og 640 kg. på bakaksel. Vekt med maksimumbelastning, iberegnet karosseri, 3760 kg. Med ikke altfor tungt karosseri vil man derfor kunne innregistrere denne vogn som 2-tonns. Den bør isåfall forsynes med gummi 34×7 bak, Bal.

Akselavstand: 3.33 m. **Sporvidde:** 1.42 m., altså vanlig bred sporvidde.

Bensintanken: Rummer 48 l. Vacuum og reservetank 12 l.

Tending: Delco-Remy batteri. **Akkumulator:** 90 amp. timer.

Støtdempere: Hydrauliske støtdempere og støtfangere foran.

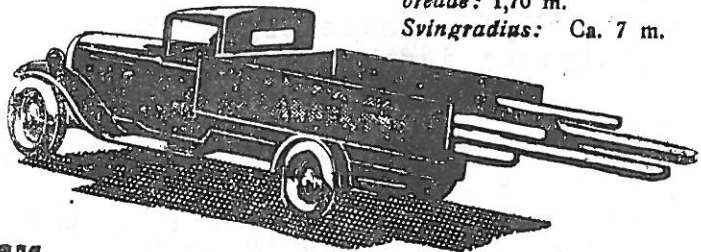
Instrumentbord: Dette er forsynt med lampe, bensinmåler, oljekontroll, speedometer, amperemeter, tomgangsregulator, luftspjell, tendingsavbryter og selvstarterknapp. — Horn og lyskontakter er samlet i midten av rattet.

Lykter: Med sterkt og svakt lys og en spesiell innretning for å undgå blending av møtende.

Gummi: Foran 30×5. Bak 32×6. — Der medfølger altså 5 hjul hvorav 4 komplett. — Bak bør vognen, som foran nevnt, muligens forsynes med gummi 34×7. Dette vil betinge et pristillegg av ca. kr. 150.—

Total lengde av chassiset er 4.91 m. Største bredde: 1,70 m.

Svingradius: Ca. 7 m.



NORSK CITROËN

SKØYEN

Forhandler:

KRISTIAN HOLMSEN - Drammen.