

GAMMELBIL- posten

NUMMER 8 / 1973 - (NOVEMBER) - 2. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORCYKLER

1936

Sterk som en bjørn



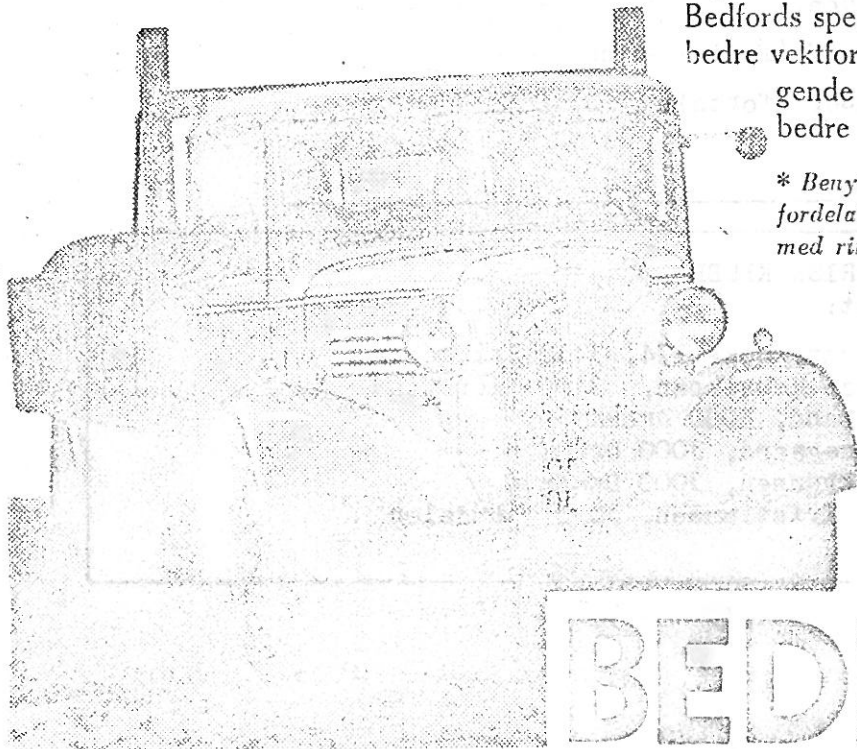
De nye Bedfordmodeller tar sig godt ut, men man må se dem i arbeide før man egentlig forstår hvorfor forretningsfolk over hele Europa foretrekker nettop disse vogner.

Det finnes ingen annen lastebil som er så kraftig bygget som Bedford WTH og WTL, og som alli-

kevel kan selges til så lav pris. Hvis man gjennomgår en Bedford punkt for punkt, og det bør man gjøre før man kjøper, så vil man finne at hver eneste liten detalj er så solid og godt utført at man først i langt høyere prisklasser finner noget tilsvarende hos andre vogner.

Bedfords spesielle konstruksjon gir bedre vektfordeling med derav følgende større nyttelast og bedre økonomi.

** Benytt Dem av General Motors fordelaktige betalingsbetingelser med rimelige månedlige avdrag.*



BEDFORD

Fritz B. Helgeruds Bilcentral
Grenland 21. — Telefon Draumen 187 k.

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

-organ for venner av gamle automobiler og motorcykler-
 (spesielt for medlemmer av MOTORHISTORISK KLUBB)
 NR. 8/73 (november) - 2.årgang. (nr.10 siden starten)
 Redaksjonens adresse:

ØIVIND LANGELAND -postboks 1081- 3001 DRAMMEN.

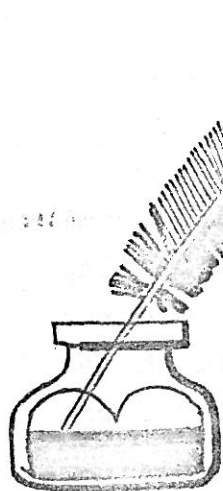
DETTE NUMMER INNEHOLDER -;

- side 1: Forsiden: en Bedford-annonse fra 1936.
 " 2: Innholdsfortegnelse.
 " 3: Redaksjonelt.
 " 4: Referat fra oktobermøtet.
 " 5: Litt av hvert om smått og stort
 " 6: "-----" + tipset.
 " 7: Månedens veteran. Div. klipp.
 " 8: Styremøtetreferat. Et godt tilbud.
 " 9: "Får etterkrigsmodellene snart sin renessanse?"
 " 10: Notiser. "Er bilene blitt mer trafikksikre?"
 " 11: (forts. fra s.10)
 " 12: (forts. fra s.11)
 " 13: MC-siden.
 " 14: mc-stoff (forts) - Annonser
 " 15: Annonser (forts).

MOTORHISTORISK KLUBB

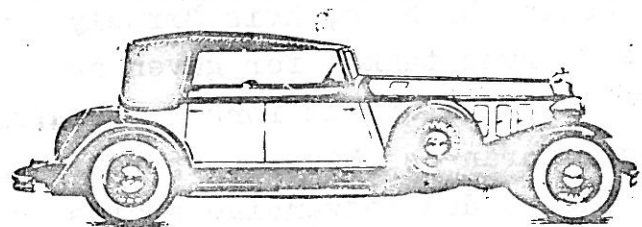
Styret:

FORMANN: Alf Bryhn, boks 174, 3430 Spikkestad
 NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, 3400 Lierbyen
 SEKRETER: Bjørn Sand, 3000 Drammen
 KASSERER: Tore Ødegaard, 3000 Drammen
 STYREMEDLEM: Ingar Evensen, 3000 Drammen
 STYREMEDLEM: Gunnar Kristiensen, 3050 Mjøndalen



RE DAK SJO NELT

Plutselig er ettersommeren forbi og vinteren et ubestridelig faktum, idet kuldegrader og snødrev har gitt oss en forsmak på hva vi har ivente. I år skjodde det så tidlig som i begynnelsen av oktober; vi får bare håpe at det ikke er en indikator på en streng og lang vinter! Red.^s personlige forhold til vinterhalvåret er forresten alt annet enn positivt; høsten kommer alltid for tidlig med sitt dystre alvor, og man blir jo heller ikke mer omstillingsvillig etter som man eldes....



Formodentlig er vel nå gammelbiler og mc'er forsvarlig "oppstallet" for vinteren, og de som har ferdige ting kan se roligere tider imøte. Vi andre kan ikke tillate oss å nedtrappe gammelbil eller mc-syslene om vi ønsker å få noe ferdig, men vi får forsøke gjøre det hver og en måtte formå i restaureringshenseende, eller i jakten på deler. I sistnevnte forbindelse bør man gjøre flitig bruk av "Gammelbil-Posten's" annonsesider, som vel burde være et nærliggende sted å gå seg jakten ivold.

På vårt forrige møte opplevde vi at "Gammelbil-Posten's" opplag ble for lite; ikke et eneste eksemplar ble tilovers. En rekke mer praktiske vansker gjør det nær umulig og på igang med nytrykking av tidligere nummer jo å dekke en stadig økende etterspørsel etter gamle nummer av avisen; noe som jo er en meget tidkrevende prosess ved siden av at man også skal lage de NYE nummer av "Gammelbil-Posten". Dessuten har man jo også sitt eget nære arbeide å skjøtte for å tjene til de daglige brød.

At red. nylig har stått midt oppi en flyttestjau med alt hva en sådan medfører, har lagt beslag på mye av det som ellers ville vært å regne for fritid, ettersom døgnet jo har bare 24 timer, selv for en "Gammelbil-Posten-redaktør".

Om vi skulle ønske noe, måtte det være litt assistanse i ny og ne; -vi VET nemlig at det finnes både skrivekyndige og tegnekyndige i vår klubb. Vi anmoder derfor nok en gang disse kapasiteter om å bidra til å øke avisens kvalitet og samtidig å gjøre arbeidet en smule lettere for den arme redaktør; og dermed vil vel også "Gammelbil-Posten" få et litt mindre ensportet preg enn hva det til kanskje har vært tilfelle.

Ø.L.



*Buick Runabout
1903*



*Cadillac Automobile
1903*



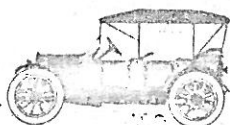
Buick, 1908



*Ford Model "T"
1908*



Hudson, 1909

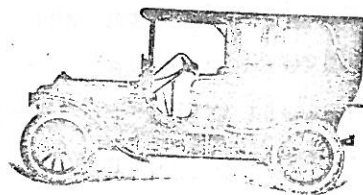


*First Chevrolet
1913*

Vi ønsker velkommen til vårt neste møte, som er **ONSDAG 5. DESEMBER**. Vi vil etterhver forsøke å komme igang **PREIS** kl.19 med saken på dagsordenen, og lar heller "kaffeslabberaset" vente til etterpå. Husk også å **TA MED KOPP**, slik at Elling ikke skal behøve å stå ved oppvaskbenken hele kvelden....!

7. oktober

1904 holdtes den første konkurranse i «Wanderbillopet», USAs største klassiske landeveiskonkurranse for biler, og på 1900-tallets to første decennier Amerikas fornemste hastighetskonkurranse. W. K. Wanderbilt junior hadde forært en vandrepokal. Konkurransen var lagt til Westbury på Long Island, og banen var 458 km. Første seieren gikk til amerikaneren G. Heath, han hadde en hastighet av 84 km i timen.



For 50 år siden

29. september 1923

Flere bil- og motorcykeltiere er anmeldt til politiet for at ha overtrådt kjøreglementet. Dels har de kjørt uten lygter og dels uforsiktig i svinger.

O K T O B E R M Ö T E T .

Vårt møte onsdag 3. oktober ble på en måte en slags generalforsamling, ettersom det fungerende 5-manns arbeidsutvalg la frem sitt forslag til styre i MOTORHISTORISK KLUBB. Mötet hadde da også fått rekordartet oppslutning, idet hele 52 tilstedeværende satt benket i klubbhuset da Mads Jostad åpnet mötet ved å referere arbeidsutvalgets styreforslag. Listen hadde denne sammensetning-:

Formann: Alf Bryhn, Spikkestad
 Nestformann: Per Gran-Henriksen, Lierbyen
 Sekretær: Björn Sand, Drammen
 Kasserer: Tore Ödegaard, Drammen
 Styremedlemmer: Gunnar Kristiansen, Mjödalen
 Ingar Evensen, Drammen

Det fremlagte forslag fikk enstemmig tilslutning, med unntak av en kommentar fra Alf Bryhn, som mente at Mads Jostad var nærmere til å ta det ærefulle formannsvervet enn ham selv, noe som imidlertid Mads bestemt avviste.

Dermed takket arbeidsutvalget av og overlot ordet til den nye formannen. Per Bakke overrakte formannen en gave til erstatning for vår til nå lånte formannsklubbe, -et gammelt messing bilhorn, hvis hørtelyd i fremtiden skal lyde i vår mötesal. Alf Bryhn takket for gaven og for tilliten som var vist ham ved å velge ham som klubbens første formann, og nevnte litt om de oppgaver som ligger foran oss, bl.a. å opprette et medlems- og vognregister, -å skaffe klubben den nødvendige status hos forsikringsselskaper og offentlige myndigheter, samt å sørge for at vi får utarbeidet de nødvendige lover og vedtekter, og et klubbmerke. Et forslag om å tilføye "Norsk" foran klubbnavnet ble også berørt, uten at noe vedtak ble fattet i öyeblikket, og det ble også gitt en oppfordring til de tilstedeværende om å komme med forslag til klubbmerke innen neste möte.

I kaffepausen som fulgte etterpå, ble nytt nummer av GAMMELBIL-POSTEN delt ut.

Deretter viste Gunnar Kristiansen noen filmer, bl.a. fra Park Rally i Sandefjord, fra vår deltagelse i Röde Kors-uken i Asker, fra Sandvigen-Sundvolden-löpet og fra Museumsstafetten "I manns minne" på Bygdöy.

Tilslutt fikk vi kveldsutlodningen, som ga dette utfallet-:

- Blyanspisser m/veteranbilmotiv,	T-40,	Hans Eknes,
- " " " " " " " " " " " "	, E-33,	Per Bakke,
- 1 fl. duggfjerner,	E-18,	Roar Sörensen,
- 1 kg. håndrenskrem,	Y-33,	Finn Torgersen,
- 1 lommelykt,	L-48,	Finn Bryhn,
- 1 skinnlue (gave fra J.Ruud)	Y-1,	Arne Chr. Karlsen.

LITT. AV HVERT OM SMÅTT OG STORT....

Oddleif Kvålseths forholdsvis nyervervede WHIPPET er nylig fraktet til vinteropp lag i Skoger, etter at garasjen i Buskerudveien på Åssiden brant opp (eller heter det "brant ned"?) Whippet'en, som sto i garasjen, ble reddet ut i siste sekund, men ble dessverre noe skadet av flammene.

Erling Thorbeck har solgt tre biler iløpet av sommeren: en NASH og en ESSEX fra ca. 1930, samt en MORRIS "Ten" fra 1933.

En svensk gammelbilentusiast, BENGT ISRAELSSON, skaffer "nytilleverte" deler, spesielt til T-Ford (også til "messing-Ford!"), bl.a. stigbrett, golvplater, bagasje grunder, runde og ovale bensintanker, for- og bak-skjermer til messing-Ford etc. Han har maler, også til andre merker enn Ford, og lager på bestilling. Dessuten syr også Bengt trekk og kalesjer, så de som har problemer i den veien med gammelbilen kan avgjort ha utbytte av å ta kontakt med ham. Adressen er: Bengt Israelsson, Skolvägen 17, S-150 14 VAGNHÄRAD, Sverige.

Gustav Wilhelmsen (Rundtom Kafeteria) har kjøpt en 1935-modell NASH "Ambassador" 4-d. sedan med 8-cyl. rekkemotor, utstyrt med dobbelt tenningsystem (2 tennplugger i hver sylinder!) Bilen, som har tilhørt den amerikanske ambassade og kun har gått 50.000 km., er i meget fin stand. Den ble hentet i Lommedalen i Bærum lørdag 13. oktober og fraktet pr. lastebil til Drammen, og forhåpentlig skal også Gustav kjøre gammelbil innen overskuelig fremtid.

Det har nylig utkommet nytt nummer av V-8 REGISTER, og bladet nevner også vår Drammenske virksomhet og gir oss karakteristikken "de mest aktive i Norge". Karer som står bak foretagendet V-8 REGISTER avslører seg forøvrig nå også som "bok agenter", idet de i et bilag til bladet kan tilby et meget variert utvalg litteratur (spesielt om Ford), og prisene er absolutt ikke skremmende, synes vi.

Tore Ødegaard (Drammen) driver og sanker ihop penger om dagen, etter som han har kommet over en dreiebenk som er tilsalgs. Han har derfor solgt sin 1923-modell HARLEY DAVIDSON for å få noen kroner å legge på bøssa, og kjøperen av mc'en var en politimann fra Oslo.

De som har CHEVROLET 1926-28, men mangler lykteringer i aluminium til parklyktene, kan nå fatte nytt mot. Mekaniker Lars Karlshøj, Bonderup, DK-4700 NESTVEDT, Danmark leverer NYE lykteringer for drøyt 10 kr. pr. stk. Han kan også levere lykteringer til hovedlyktene på 1926-27-modellene, og skaffer ellers alt i Ford og Chevrolet-deler.

Det handles også somme tider med gammelbil over landegrensene. Således har Jens Jernæs på BP-stasjonen, Rundtom solgt sin MAGIRUS 1923 brannbil til Tyskland, og Sigurd Lybeck's FORD T Touring 1923 er solgt til Sverige. "Gammelbil-Posten's" red har (med klump i halsen) solgt sine to HUPMOBILE's til Stockholm, og vi har ellers hørt at Dag Johannesen (N.V.K.s formann) skal ha solgt sin uvanlig fine BUICK 1929 roadster til Holland, samt kjøpt en britisk sportsvogn (ALVIS 1933, sies det!) i England.

"Gammelbil-Posten" vil herved benytte anledningen til å gratulere Øivind Viker, som lørdag 20. oktober fyllte 50 år. Vi sender våre beste ønsker for de neste 50!

Arthur Moe jubilerer forresten også i år. For 50 år siden, -i 1923-, startet han sitt eget bilverksted ute i Skoger, og det var forøvrig samme året som han tok førerkortet.

I den senere tiden har det gjort seg gjeldende en voldsom interesse for gamle sveivegrammofoner; -bare i vår klubb finnes det et stort antall slike "spilledåser" av ymse slag. Vi vet om en som alene har 6-7 forskjellige gramofoner, og annen av "våre" har tilogmed en gammel Phonograph for ruller. 78-plater finnes
(FORTS.)

"LITT AV HVERT...(FORTS.)

et hundretall bare innen vår lokale krets, så vi får kanskje høre noe av musikken etterhånden på våre sammenkomster. Redaksjonen har liggende stoff til flere sider omfattende grammofonens historie, og hvis plassen tillater det skal vi forsøke å bringe stoffet i "Gammelbil-Posten".

For MC-entusiastene nevner vi at den svenske klubben for motorsykelinteresserte, "CLUB MC-VETERANERNA" er åpen også for MC-folk fra Norge. Medlemskap koster sv.kr. 25,- pr.år. + sv. kr. 10,- i innmeldingsgebyr. Skriv til "CLUB MC-VETERANERNA", Pl. 3602 (Pl. betyr "postlåda"!.) S-291 00 KRISTIANSTAD, Sverige for ytterligere opplysninger.

Den meget motorhistorisk interesserte Hans Øye i Nesbyen sender jevnlig red. hyggelige brev, (som vi dessverre ikke alltid er like påpasselige med å besvare). I sitt siste brev forteller Hans bl.a. at den i forrige nr. averterte Opel-motor ikke mangler topplokket, men den har ganske enkelt ikke topplokk fordi topp og sylinderblokk er støpt i ett stykke. Ellers kan han anviser følgende: Deler til BUICK 1929 6-cyl.: Ramme, forstilling, delvis motor, gearkasse, bakstuss (hvor innmaten i kardangen er tatt ut), alle fire treekerhjulene er intakte hvorav to med felger (muligens finnes også de to andre felgene og evt. to navkapsler). Delene kan hentes GRATIS, -de ligger i skogen ca. 50 meter fra bilvei, så en må regne med noen tid til demontering. Radiator og kappe finnes også, men må kjøpes; den står innendørs. Hans vet også om en NASH (trolig 1934) som er brannskadet, men som har mange brukbare deler. Det er en modell med dobbelt tenningsystem, og det er vesentlig interiøret som er skadet. Tenningsystemet og forgasseren er gått med; radiatoren mangler, men motoren er antagelig brukbar, og det samme er også flere av karosseridelene. Bilen står ute og kan fåes gratis, på betingelse av at ALT fjernes! Hans Øye søker ellers etter en sadelmaker eller skomaker som kan reparere (legge nytt lær) på H.D.-seter. Er også interessert i opplysninger om stafferingen på H.D. 1920-24, og kan til gjengjeld gi opplysninger om stafferingen på 1926-modellen, da den på hans H.D. var original. (Antagelig er den lik fra 1925 til 1929) Trolig var det et modellskifte i 1925, fordi det etter 1925 var en annen delekatalog, skriver Hans Øye i sitt brev. De som vet noe kan ringe Hans Øye på "Hallingkroa" i Nesbyen (tlf. 205), eller skrive under adresse 3540 Nesbyen.

Forleden kom det postsendning fra Karlstad, inneholdende nytt nummer av "AUTO-PIONJÄREN" (nr.2-3/73). Et fyldig nummer på 56 sider med bl.a. 20 annonsesider; et 4-siders intervju med red. Eric Löfberg hvor han redegjør for sitt arbeide med SVBK og besvarer intrikate spørsmål vedrørende "tidningsutgivningen", eller egentlig den manglende sådan. Videre finnes også referat fra Packard-treffen i Bergen i pinsehelgen, foruten en masse notiser og betraktninger. Det fremgår også at SVBK nå teller 2804 medlemsnummer (brutto!), og bare i dette nummeret står det oppført seks "nyfrelste" medlemmer fra den norske siden av Kjølen.

Her er noen firmaer som er behjelpelig med å skaffe litteratur som omhandler gamle biler og motorsykler:-

Firma S.THORSELL, S-540 65 Lyrestad, Sverige
 MarGie AB, Surbrunnsgatan 19, S-113 48 Stockholm, Sverige
 AUTOBOOKS, Bennett Road, Brighton, Sussex, England
 Auto Arkiv, Box 340, S-401 25 Gøteborg, Sverige

Forespørsler er som regel gratis, men vedlegg en internasjonal portokupong (som fåes kjøpt på postkontoret) til dekning av returporto.

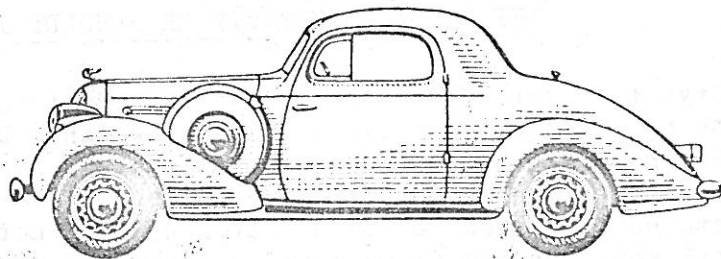
TIPSET:

Som erstatning for originale fjærbolter ^{ringer} til CHEVROLET 1928-33 kan man bruke GM no. 7078660 (egentlig til Bedford) De er ca. $\frac{1}{2}$ " for lange, men alle har vel en baufil i verktøykassa! Ellers passer de nemlig.

11. 1935 - Pontiac, Business Coupe

Pontiac, oppkalt etter en berømt indianerhøvding, er General Motors mellomklassemerke i USA. I 1930-årene var den utsatt for dalende salgstall. Takket være en helt ny 8-sylindret modell, lyktes det å stanse tilbakegangen.

I de følgende år ble denne utgaven annonsert som den absolutt billigste i sin klasse, utstyrt med verdens mest lydlose 8-sylindrede motor. Denne utgaven ble drevet av en 3.5 liter rekkemotor på 84 HK, som presterte en topphastighet på ca. 130 km/t.



11 1935 PONTIAC BUSINESS COUPE

(1930)

DEN SVENSKA BILEN

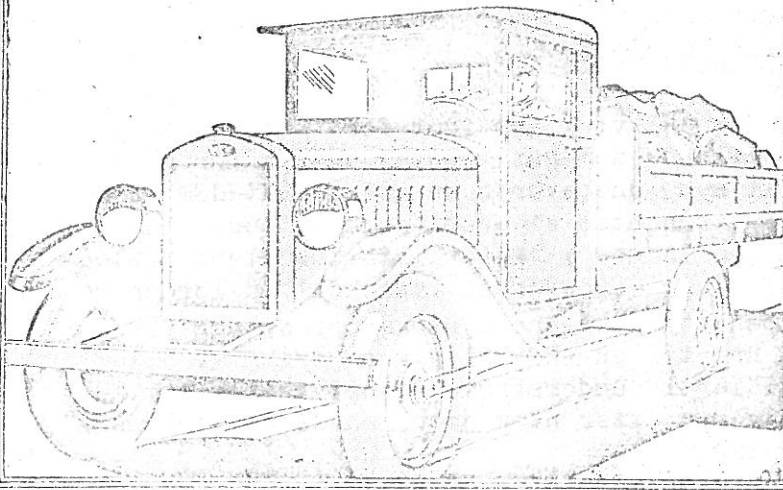
VOLVO

er navnet på den SOLIDE LASTEBIL

Gearboxen er spesielt konstruert for tilkobling av motorpumpe og tippordning.
 Akselavstand mm. 3324 og 3700
 Pris 1½ tonn kr. 5800 « 6000
 « 2 « « 7000 « 7250

6 cylindret motor
 boring 76.2 mm.
 slag 110 mm.
 7 bærelager
 4 gear forover

Forhandler for Oslo og Akershus:
 A/S DEN SVENSKA BILEN
 Kongensgt. 11, Oslo. Telefon 14360.



POSTALT JUBILEUM I SVERIGE.

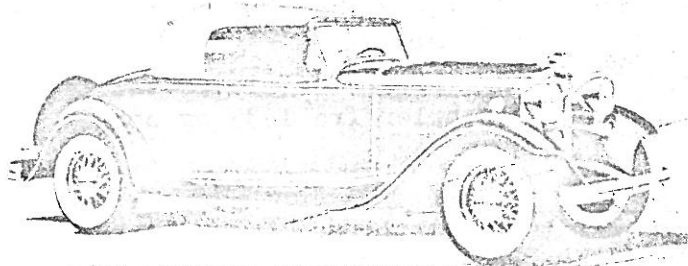


Den 18. januar 1923 startet det svenske postverket sin diligensetrafikk, som først og fremst betydde meget for de mer avsidesliggende bygdene i landet. I anledning av 50-årsjubileet for "premieren" med disse motoriserte postdiligensene, har det blitt utgitt en serie frimerker i Sverige, med bilder av de gamle diligensene. Når får vi frimerker med gammelbilmo-tiver her i Norge....?

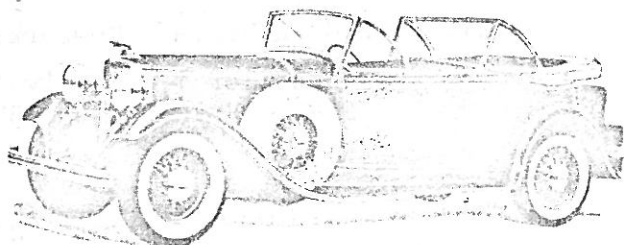
Den norske fjæren
 D. N. F.



Chr. Thaulow & Co. A/S
 Rådhusgt. 9 - Oslo. Tlf. 21528, 23442.



'32 LINCOLN CONVERTIBLE



'32 LINCOLN K.B. DUAL COWL PHAETON

DET FØRSTE STYREMØTE ER AVHOLDT I "MOTORHISTORISK KLUBB".

Styret i "Motorhistorisk Klubb" avholdt torsdag 25. oktober sitt første styremøte hjemme hos Inger Evensen i Tomtegaten i Drammen. Som naturlig er, var det spesielt klubbens administrative opplegg som la beslag på storparten av møtet. Således ble det vedtatt å fremlegge forslag om å tilføye stedsbetegnelsen "Drammen" etter klubbnavnet. Videre ble det utarbeidet forslag til komiteer, og disse forslag -som vil bli fremlagt medlemmene til avstemning på førstkommende møte- fikk følgende sammensetning:-

ARRANGEMENTSKOMITE: Frode Holm, Tronstad
Arne Chr. Karlsen, Sylling
Inger Olsen, Sylling

VALGKOMITE: Arild Karlsen, Lierskogen
Tore Woldstad, Hokksund
Mads Jostad, Svelvik

TEKNISK KOMITE: (utstår til senere)

REVISOR: Gustav Wilhelmsen, Drammen

Styret vedtok å beramme ekstraordinært styremøte for å utarbeide lovforslag. Det ble videre fattet vedtak om å fremlegge forslag om en "symbolsk" medlemskontingent på kr. 10,- pr. år, som er tenkt å dekke utgiftene i forbindelse med kjøp av protokoller, kartotekkort til medlemsregisteret, brevpapir etc. "Kaffespleisen" på møtene foreslås opprettholdt til dekning av utgifter som leie av møtelokale, samt innkjøp av kaffe, kaker o.l. Man berørte også den økonomiske siden ved utgivelsen av GAMMELBIL-POSTEN, og ble enige om at produksjonsomkostningene samt et lite vederlag for redaktørens arbeid skal dekkes ved at avisen fremlegges for salg for kr. 5,- pr. eksemplar, slik at klubbkassen intet får å gjøre med avisens utgifter. Sekretæren fikk i oppdrag å leie en postboks ved hovedpostkontoret i Drammen i klubbens navn. Etter å ha fortært rikelig av fru Evensens fortreffelige kaffe og rundstykker, ble møtet hevet ca. kl. 22.30.

ref.

ET ENESTÅENDE TILBUD TIL KLUBBENS MEDLEMMER:

.....

Vår formann Alf Bryhn engasjerer seg meget aktivt i arbeidet for "Motorhistorisk Klubb". Således har han allerede fått istand en meget gunstig avtale for medlemmene, idet han gjennom personlig kontakt med innehaveren av AMTMANNSSVINGEN BEN-SINSTASJON (ESSO), -hr. Rein Hagen- har innhentet et enestående tilbud. Etter avtale med innehaveren gis nemlig medlemmer i "Motorhistorisk Klubb" anledning til selv å steamrense deres gammelbiler i stasjonens vaskehall på lørdager etter kl. 13 og på søndager. Man får benytte stasjonens steamrenseanlegg for kun kr. 50,- pr. time (en time er mer enn nok til en skikkelig rengjøring av bilen) så dette er virkelig billig! Vi vil imidlertid understreke at det settes som betingelse at hallen skal gjøres ordentlig ren etter hver jobb; -hvis det "sluskes" med dette bortfaller tilbuddet øyeblikkelig! Interesserte kan gjøre avtale med innehaveren i telefon 83 57 79.

Firma ERIC AHRTZING, Gasverksgatan 2, S-211 29 Malmö, Sverige

-forteller i et skriv til red. at de har reservedelslager til FORD, CHEVROLET og CHRYSLER-koncernets biler fra 1939 og oppover.

serte Levassor motoren foran i bilen. Høyst sannsynlig var det fordømmer om at det er hesten som skal trekke vognen og ikke omvendt som fikk Levassor til å plasere motoren foran, og de praktiske vanskene med å overføre drivkraften til de svingbare forhjulene som fikk ham til å velge bakhjulene som drivhjul. Hans ide fra 1894 har imidlertid vist seg seiglivet, og selv i våre dager bygges de fleste biler etter samme hovedprinsipp. Noen år senere, i 1899, innførte Renault mellomakselen fra gearkasse til bakaksel og unngikk dermed kjedeoverføring.

Hensikten med disse første bilene var ikke å lage spesielt raske kjøretøyer. Topp hastigheten lå på slutten av 1800-tallet på ca. 50 km/t og gjennomsnittshastigheten på snaut 30 km/t. I årene frem til første verdenskrig gikk imidlertid utviklingen raskt. Det ble utviklet bedre motorer, bilene fikk gummi hjul, og bilene ble forbedret. Allerede i 1910 oppnådde man 210 km/t med racerbilen Blitz-Benz, og fra 1914 var det ikke uvanlig med privatbiler som kunne komme opp i 130-140 km/t.

På denne tiden var bilen inne i en meget sterk teknisk utvikling, og det var svært stor forskjell på de ulike bilmerkene. Allerede i 1912 prøvet Peugeot en toppventilet motor, og i 1919 skapte Hispano-Suiza sensasjon med sin bilmodell med aluminium motor med overliggende kamaksel og servobetjente forhjulsbremses. Uavhengig fjæring av forhjulene ble prøvet i begynnelsen av 20-årene, Oldsmobile innførte dette i 1932, men de fleste bilmerker beholdt den stive forakselen i mange år ennå - helt opp til 1950-årene. I Europa var bilene til å begynne med beholdt de mer velstående. Prisen for en billig modell i 1915 tilsvarer omtrent 30 000 kroner etter dagens pengeverdi, mens man for en familieturvogn måtte opp i det dobbelte. Denne epoken var preget av kjente merker som Mercedes, Spyker, Napier, Rolls-Royce og Hispano-Suiza. Det ble ~~XXXXXXXXXX~~ imidlertid etter hvert også utviklet billige biler, men det virkelige gjennombrudd for "folkevognen" kom først i 1922 med Austin Seven, en bil som ble produsert i 16 år.

I USA var forholdet anderledes. Allerede fra begynnelsen av ble det satset på bilen som fremkomstmiddel, og så tidlig som i 1907 kom Fords T-modell på markedet. I 1913 ble det for eksempel bygget bare snaut 400 biler på 9 måneder hos Morris i England, mens Ford på samme tid laget 141 000 av modellen T-Ford. I motsetning til de raffinerte bilene som ble utviklet i Europa, var T-Forden så enkel som en bil kunne være. Alt overflødig var fjernet. Med det oppnådde man en bil som både var billig, enkel å betjene og rimelig å holde vedlike. Det ble imidlertid også bygget avanserte biler i USA. For eksempel ble den elektriske selvstarteren først innført av Cadillac, og helstålkarosseriet av Dodge.

De første bilene ble bygget på samme måte som hestekjøretøyene og stort sett av de samme materialer. Karosseridetaljer av stålplater ble hamret til for hånd, med de samme metoder som ble benyttet til ridderrustningene i middelalderen. Samtidig med utviklingen av bilen fikk vi imidlertid en kraftig utvikling av metoder og maskiner i verkstedindustrien. Det ble stadig mulig å presse større stålplater til form, også sveisemetoden ble forbedret. Dette førte til at stålplater fortrenget treverket fra bilkarosseriene. Det satte sitt preg på karosseriformen. De første bilene hadde en klart adskilt ramme som gav bilen styrke, og et karosseri som beskyttet passasjerene og motoren mot vær og vind. Rammeløsningen ble beholdt til etter siste verdenskrig, mens karosseriformen etter hvert ble preget av bedre formingsmuligheter for detaljene. Allerede i 1922 bygget imidlertid Lancia en bil med selvberende karosseri. Her var rammens rolle overtatt av et sterkt gulv, som sammen med resten av karosseriet gav bilen tilstrekkelig styrke. Denne modell hadde 4-sylindret V-motor som gav kort byggelengde og plass til gearkassen under motorpanseret, og den hadde uavhengig forhjulsoppheng.

Summerer vi sammen de avanserte tekniske løsningene som var benyttet på forskjellige bilmodeller i 1925, har vi praktisk talt alt som skal til for å bygge noen av de mest moderne biler idag, også de med vellykket løsning på forhjulsdrift. Det neste skritt kom i 1933 med Citroen "Taction avant", en bilmodell som ble produsert i over 30 år. Ikke nok med at man her hadde løst forhjulsdriften på en utmerket måte, man hadde også tatt i bruk det selvberende karosseri, individuell opphengning av samtlige hjul og en moderne karosseriform med liten luftmotstand og lavt tyngdepunkt. Æiden dengang har det praktisk talt ikke foregått noen nyskapning av personbilene, teknisk sett. Dermed er det imidlertid ikke sagt at utviklingen har stått stille. Vi har til stadighet fått nye modeller av de kjente merker og til og med noen nye bilmerker. (FORTS.)

Stort sett kan man sammenfatte utviklingen av bilene i de siste 35-40 år som: -konsentrasjon om de vellykkede tekniske løsninger, stadig forenkling av ~~XXXXXX~~ ~~XXXXX~~ tilvirkningsprosessene, forenkling av vedlikehold og økt komfort. Teknisk sett blir det stadig mindre forskjell mellom bilene, de dårligste løsningene må etter hvert gis opp og alle fabrikker samler seg om de få gode løsninger som både har vist seg økonomiske å tilvirke, og å gi tilstrekkelig gode bruksegenskaper.

For eksempel er det i dag utenkelig at en personbil ikke skal ha uavhengig opphengning av forhjulene. Selv om slike løsninger ble benyttet på enkelte modeller så tidlig som i begynnelsen av 20-årene, kam det virkelige gjennombruddet først i 1932 da Oldsmobile innførte systemet med korte og lange bærearmer. I løpet av ca. 20 år gikk så det ene bilmerket etter det andre bort fra den stive forakselen, noe som resulterte i en langt bedre utnyttelse av karosserilengden og i bedre komfort og sikrere kjøreegenskaper.

Helt tilsvarende er vi i dag oppe i en utvikling bort fra den stive bakakselen. Uavhengig bakhjulsfjæring ble innført i masseproduksjon før 1925 og er etter hvert blitt tatt i bruk på en lang rekke biler. Størst betydning fikk løsningen i forbindelse med bakhjulsdrevne biler med hekkmotor, slik som Volkswagen, som ble konstruert i begynnelsen av 30-årene, senere i Renaults hekkmotor-modeller. Uavhengig bakhjulsfjæring har imidlertid også vist seg å kunne gi bedre kjøreegenskaper for biler med frontmotor og bakhjulsdrift. Prinsippet er derfor tatt i bruk av bilfabrikker som satser på ekstra gode kjøreegenskaper, senest nå på Peugeot som på sin modell 504 har benyttet delt bakaksel med skråstilte armer, av samme type som er benyttet på BMW, Mercedes, Volkswagens største modeller og andre.

Det har vært en tendens til å tro at de mest moderne konstruksjonene først blir innført på kostbare bilmerker, for så senere å bli tatt i bruk på de billigere. Dette er imidlertid bare delvis riktig, og i mange tilfelle er det akkurat det motsatte som har foregått. Den tverrstilte motor i forbindelse med forhjulsdrift ble innført igjen med BMC's Mini i 1959, etter å ha vært benyttet allerede i begynnelsen av 30-årene på DKW -en av de virkelig billige bilene i den perioden. På samme måte er det med automatgearkassen som ble benyttet i sin enkleste form på Fords T-modell, torsjonsfjæringen på Citroens "Traction avant" og bakhjulsdriften med hekkmotor på Mercedes' billigmodell. På den andre siden har man de fornyelser som ble utviklet på racerbanen, slik som de høyt utnyttede motorene, hydrauliske bremses, skivebremses og bedre dekk.

Den mest synlige forandring av bilene etter siste krig er innføring av pontong-karosseriet. Tidligere hadde bliene tydelig adskilte karosseridetaljer i form av motorkasse, skjermes, stigbrett og kupa. Denne formen stammet fra bilens barndom og var beholdt fordi den egnet seg for de metoder som ble benyttet til å forme platene i karosseriet. Allerede på begynnelsen av 30-tallet kunne man imidlertid forme store platedeler under ett, og det var derfor ikke lenger nødvendig å dele opp karosseriet på samme måte som tidligere. Man kan se dette i de mer buede former som ble innført, for eksempel av Citroen som var en av pionerene i Europa på helstålkarosserier. Det nye bestod i store plater og at detaljene ble sveiset sammen til et helt, stivt skall.

De første bilene hadde meget primitive bremses. Problemet dengang var mer å lage biler som kunne gå enn å kunne lage biler som kunne stoppes raskt og sikkert. Fra hestekjøretøyene arvet bilene klossbremses, som forøvrig fortsatt benyttes på jernbanen. Trommelbremsen kom imidlertid snart i bruk, men bilene hadde bare bremses på bakhjulene. Samtidig startet utviklingen av bremsebelegget frem til den armerte typen vi har i dag. Høyere hastigheter og tettere trafikk gjorde det nødvendig med mer effektive bremses, og i begynnelsen av 20-årene ble det innført bremses også på forhjulene. Allerede i 1921 ble det benyttet hydraulisk overføring mellom bremsepedal og hjul på racerbiler. Dette systemet ble langsomt tatt i bruk på vanlige biler fra 1925 og sikret langt jevnere bremsevirkning enn mekanisk overføring. I 20-årene utviklet man også de selvforsterkende bremsene hvor bremsekraften på den ene bremsekoen presser på den andre. Det ble imidlertid bygget biler med mekanisk overføring og uten selvforsterkning helt til etter siste krig. Trommelbremsene ble etter hvert utviklet til meget pålidelige og jevne bremses.

MC- Siden

Sam kjører motorsykkkel med sidevogn

— Av LUDWIG IVERSEN —

Klerodiet går som i 1925

En motorsykkkel med sidevogn anno 1925 — hvordan skal man få tak i en slik, stor nok til å romme fem personer, veltrimmet og kjøreklar? Granada Television klarte det, og sykkelen med tilbehør — lastet det fjærene tålte — får vi se i kveldens TV-episode av «Sam» kl. 21.25.

Seriens forfatter, John Finch, har her hentet fram «En deilig dag» fra sin egen barndom med tur til kysten med glade familiemedlemmer og ny «far». Det er første gang Sam ser havet. Men turen til kysten skulle foregå pr. motorsykkkel. Det var verre, for riktignok var det gamle motorsykkler å få tak i, både de som kunne gå og de som bare kunne stå, men ingen med sidevogn.

Som en drøm

Rekvisittsjef Roger Fiske, som hadde som sitt ansvar å skaffe alt tilbehør til innspillingen, gjorde som så mange ganger før: Han traket annanspaltene. Gjennom en av de kontakter han fikk på denne måten kom han i forbindelse med riktig en samler, Cyril Taylor, som hadde ikke mindre enn 50 veteranmotorsykkler. Taylor hadde samlet motorsykkler siden 1948. Blant disse fant Fiske en BSA H2 5 fra 1925, som putret og gikk som en drøm. Man skulle nesten tro at den var ubrukt. Og så hadde den sidevogn.

Dermed kunne Granada nåk en gang gjennomføre John Finchs ønske.



Fem personer kunne den gamle BSA H2 5 fra 1925 frakte. Den putret og gikk med Alan (John Price) styret og George (Ray Smith) bak. I sidevognen fikk tre plass: Sam (Ken Moreton), Ethel (Aleihea Carlton) og Dora (Barbara Ewing).

"AV MOTORSYKKELENS HISTORIE"

(forts. fra nr. 7)

Da brødrene William, Walter og Arthur Davidson og William S. Harley i begynnelsen av 1900-tallet sluttet seg sammen for å tre inn på motorsykkelarenaen, visste

neppe noen hvølken suksess som ventet dem. Deres første eksperimentmodell av det senere så berømte merket HARLEY-DAVIDSON var et temmelig spinkelt produkt å skue, da det så dags lys i 1903. Den skulle imidlertid vise seg å være solid nok. I 1904 ble sykkelen solgt til Mr. Mayer fra Milwaukee, som kjørte den 6.000 miles; deretter ble den overtatt av George W. Lyon som kjørte den 15.000 miles. Atter ble sykkelen solgt; til Dr. Webster

(FORTS. NESTE SIDE)

"AV MOTORSYKKELENS HISTORIE"(forts.)

på Chicagos Rush Medical College og han kjørte ytterligere 18000 miles med H.D.-prototypen. Det ble Louis Fluke som ble sykkelens neste eier. Han kjørte den 12000 miles, hvorefter sykkelens igjen ble solgt, denne gang til en herre ved navn Steve J. Sparrough, som i tidsrommet 1907-1912 kjørte 32000 miles. Totalt ble denne historiens første Harley-Davidson kjørt 83000 miles (138.670 km.), som utvilsomt var distanserekord for en tohjuling på den tiden. Motorsykkelen var utstyrt med en motor med et sylindervolum på 26,94 cu.in., som utviklet 3,75 hK, og var den tids største mc.

I 1907 ble Harley-Davidson Motor Co. dannet. Firmaet var en eksponent på remdrevne motorsykler. Indian's motorsykler var før størstedelen kjededrevet, med unntak av noen få sykler drevet med kilerem, samt en modell fra 1911 drevet med flat rem.

En flypioner fra Hammondsport, New York, -Glenn Curtis- var også motorsykkellkonstruktør. I 1907 satte han verdensrekord for tohjuls kjøretøyer på Ormond Beach med sin hjemmelagede motorsykel med V8-motor (!), idet han kjørte en mile på 26,24 sek., hvilket vil si en gjennomsnittsfart på 137 mph (220 km/t). Ikke færre enn 100 ulike motorsykkeltypen eksisterte (eller hadde eksistert), eller var tenkt produsert i 1911. Noen i meget få eksemplarer; andre som såkalte "døgnfluemerker" som aldri kom lenger enn på eksperimentstadiet. Yale, California, Marsh-Metz, Columbia, Thor, Curtiss, Marvel, Wagner, Merkel, AMC, Thomas, Auto-Bi, Orient, Emblem, Exelcior, Geer, Pirate, Apache, Thiem, Popc, Armac, Pierce, Reading Standard, Iver-Johnson, Holley, Cleveland, Henderson, Ace, Evans, Waverly, Jefferson, Minneapolis, Cyclone, Monarch, Champion, Militaire, Flanders, New Era, Eagle, DeLuxe, Spacke, Yale, Shaw, Limited, Michaelson, Her-A-Car, Tiger, Shickel, Arrow, Dayton, Feilbach, Moore, Bailey, Wilkinson er bare noen av de mange merker på den tiden. Det fantes tilogmed dampdrevne motorsykler, som f.eks. en konstruksjon av John Barr fra Middletown, Ohio.

(forts. i neste nummer)

- A N N O N S E R -

SØKES:

Til FORD T 1913: Kalesjestativ, frontruteramme og karbidlykter,

Til FORD T 1923: Kalesjestativ og frontruteramme.

- Johnny Solberg,
Hasselv.17,Knardal,
1750 HALDEN.

SØKES:

Er intr. i kjøp av bakhjører og høyre bakhjerm til FORD T Touring 1925.

- Knut Bakkeli,
Fyrstikkbakken 20,
OSLO &. (tlf. 27 24 60)

SELGES:

OPEL P4, 1934-modell,
OPEL varevogn, 1939, m/overhelt motor,
FORD V8 1947-mod. "Business Coupe".

- Arild Karlsen,
3420 LIERSKOGEN.

tlf. 84 71 39.

SELGES:

VW 1962-mod. Fri for rust,nylakkert. Kr. 4300,-fordig registrert og godkj. av bilsakkyndige.

VW 1966-mod. type 1300. Fri for rust, nylakkert, overhelt motor. Leveres registrert og godkjent for kr. 7900,-

- Tore Ødegaard,
Nordbyvn. 91,
3000 DRAMMEN.

tlf. 81 79 85 - 81 93 51.
(priv)

SØKES:

Til T-FORD 1926: Kalesje (god eller dårlig), 1 navkapsel, 1 felg.

- Alf Lindberg,
Durudvn. 14B,
1344 HASLUM

Diverse deler til 1932 B-FORD kan skaffes.

- Oddleif Kvålseth,
Myrabakken,
3022 SOLBERGELVA:

annonsor i GAMMELBIL-POSTEN er gratis!

(forts.) = A N N O N S E R =	
<p>TILSALGS: AUSTIN "SEVEN" 1932-modell selges for kr. 2000,- eller byttes i gammel motorsykkel. - Oddleif Kvålseth, Myrabakken, 3022 SOLBERGELVA.</p>	<p>KJØPES: 3 stk. hjul m/dekk til HARLEY DAVIDSON 1923-modell kjøpes. -Ola Bakken, Rådyrveien 1, OSLO 5.(tlf.priv. 258906)</p>
<p>SØKES: Til CHEVROLET "Master" 1933: Topplukk (delenr.836961/836960), stigbrett, og originale baklykter. Til T-FORD 1913: Chassisdeler, lykter. Jeg kjøper også gamle spilledåser. - Rune Aschim, Eltonveien 71, OSLO 5. tlf.(arb) 69 30 90.</p>	<p>SØKES: 8 stk. navkapsler til CITROEN (12,5 mm. i diam.), 11 stk. dekk 14x45 (eventuelt 5.50x18"). -ellers ALT til CITROEN til og med 1931-mod. er av interesse! - Tore V. Fjeld, Flataveien 36, 2050 JESSHEIM.</p>
<p>Panserfigur (seilskute) trenger jeg til min PLYMOUTH 1934-mod. (Eventuelt lån for avstøpning) - Alf Bryhn, box 174, 3430 SPIKKESTAD.</p>	<p>KØPES: Till DKW "Ideal" cabr. 1939: Høger och vänster dörr, instrumentbräda m/ eller utan instrument. Evt. en hel reservdelsbil. -Christer Lundberg, Wahlbergsgatan 4 NB, S-121 46 JOHANNESHÖV, Sverige.</p>
<p>KJØPER TIL FORD 1932: Støtfanger, Horn, Parklykt, Rattlås/Styresnekke, Enport forgasser for V8, Amperemeter, Håndgass- og Choke-wire, (med knapp) 5.00/5.50 x 18" dekk (2 stk), samt et åpent karosseri 32-35. - Roar Arnegård, Ravnkollbakken 89, OSLO 9.</p>	<p>KÖPES: FORD coupe'37-39(40) med den långa stjärten köpes oavsett skick. Lämnar gärna i byte min HUDSON "Country Club Six" m. 93, 1939 täckt 4-dörrars, fullt körbar (körs varje sommar) med en om inte annat makalöst fin innredning. -Hans Johansson, Hagvägen 10 c, S-730 40 KOLBÄCK, Sverige. tfn. 0220/41252.</p>
<p>SELGES: ROVER 75 saloon 1948, körbar; 500,- HUDSON 1940 2-d. sedan, kun kjørt 79000 km., god gummi, dårlig eksh. anlegg, litt rust; 1500,- Motor til ROVER 1952-mod.(6-cyl.) er kompl. og overhelt men ikke montert, selges for selvkost kr.600,-. 3 orig. felger (1 m/dekk) til CITROEN 11-Sport 1939. 3 dører til stor lukket amrk. bil f. sent 20-tall, Navkapsler: 1 FORD V8 1937, 1 DODGE 1934, 3 CHEVROLET 1931, 1 LINCOLN (sent 20-tall), 1 CHEVROLET 1928/29, 1 WHIPPET ca. 1928. Diverse coiler (6 og 12 volt), 1 kardang (trolig NASH el. STUDEBAKER, sent 20-tall), 2 treeke-hjul (1 m/dekk i dim. 5.50x19", muligens NASH), FORD V8 1937: Dynamo m/vifte, komb. radiatorfigur/håndtak, 1 reflektor, hovedlys. 1 NY coil av bakelitt-typen. Tilhengerfeste m/el-kontakt f/Opel Kapt. 54/58, Gearkasse (3-trinns) t/Rekord'58. - Øivind Langeland, postboks 1081, 3001 DRAMMEN.</p>	<p>SØKES: Bakre støtfanger, pen grill og 1 baklampe til NASH "Ambassador" 1935. - Gustav Wilhelmsen, Holmestrandsvn. 13, 3000 DRAMMEN. (tel. 818068)</p>
<p>KJØPES: Baklampe og brakett til FIAT Balilla 1937-modell. - Elling Henriksen, 3000 DRAMMEN.(tel. 819351)</p>	

