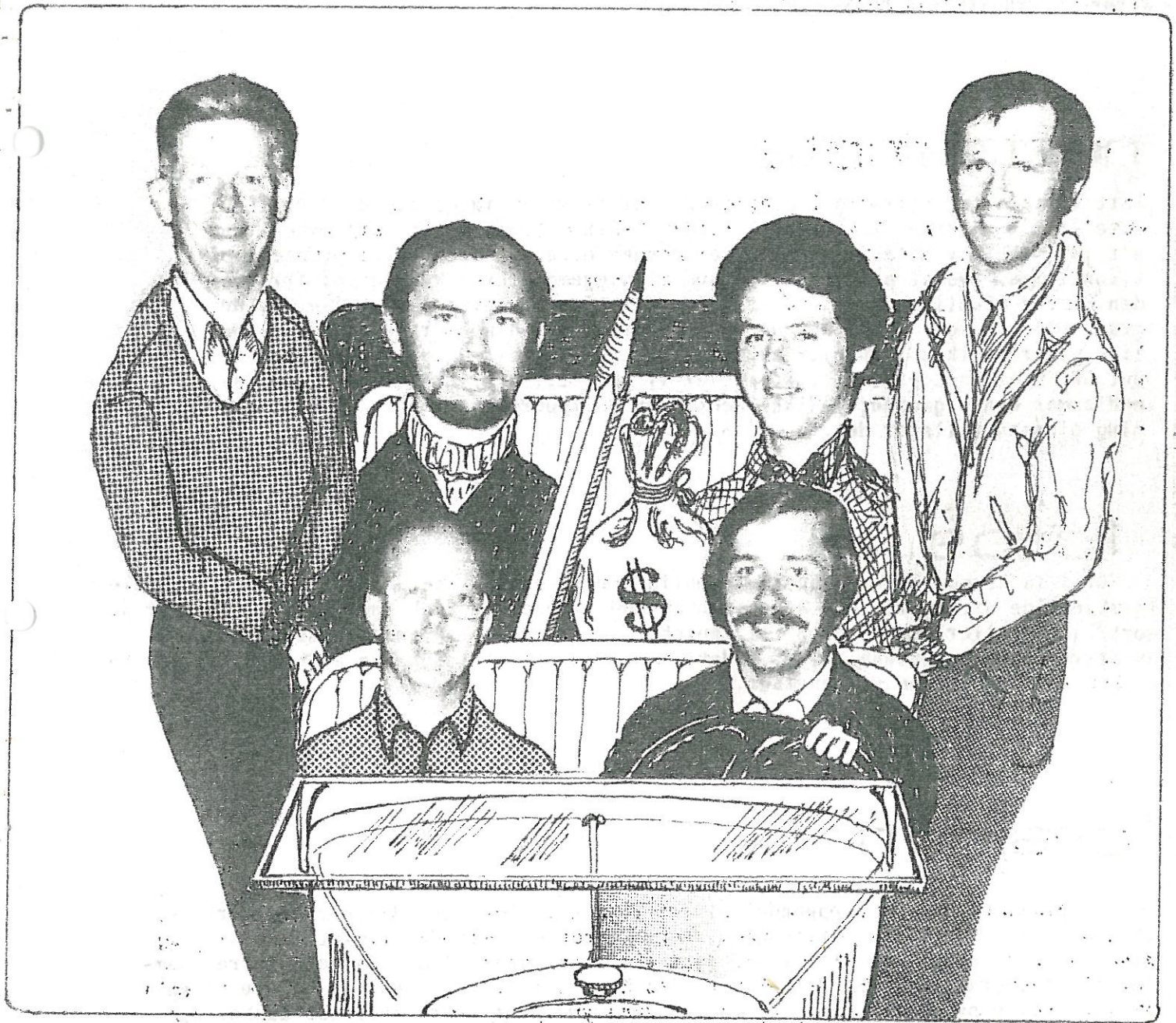


8 • 1977



motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

en tabbe

I referatet fra juni-mötet (gjengitt i forrige nr. av MOTORHISTORIKEREN) er det en beklagelig og uforklarlig uteglemmelse. Red. har nemlig gjort Hans Öye den store urett å unnlate å omtale hans innslag på mötet: -et meget interessant lysbildekåseri fra en tur han gjorde til England tidligere iår, med bl.a. besök i Beaulieu Motor Museum.

Hans Öye's innslag var i høyeste grad verd omtale, ikke minst fordi Hans er meget dyktig både som kåsör og fotograf. Den arme redaktör kan derfor bare rødmende av skam be Hans om å unnskyldte miseren. Antagelig kan det faktum at referatet ikke ble skrevet för i august forklare hvorfor innslaget "ble borte underveis", men det unnskylder jo ikke forglemmelsen. Kanskje er det en indikator på redaktörens begynnende senilitet....?

neste møte

Vårt neste möte, tirsdag 1. november, er tenkt avviklet som et "jubileums-möte" for å markere at vi i höst runder 5-års milepælen. Vi skal ikke röpe alt for meget av möteprogrammet, men nevner bl.a. at det ventes premiere på klubbfilmen. Mötet blir lagt opp som et hyggemöte hvor kona eller forloveden gjerne må bli med, og det vil bli servering av snitter og kaffe. Av den grunn blir vi nödt til å beregne noe høyere inngangspenger enn på våre vanlige möter, slik at man blir avkrevet kr. 20,- ved inngangen. Da vi som man vet har begrenset plass i lokalet, er vi nödt til å prioritere dem som er medlemmer denne gangen; -"ikke-medlemmer" slipper bare inn i den utstrekning plassen tillater det.

fotos

For å få klubbens fotoalbum mest mulig ajour, er vi interessert i bilder fra våre forskjellige arrangementer. Hvis noen av medlemmene kan tenke seg å stille kopier av sort/hvitt- eller farge-fotos til rådighet for albumet, så vær vennlig å kontakte en av styre-representantene, eller redaktören. Utgifter til dekning av kopier vil du få dekket for de bildene vi benytter.

forsiden

Vi har plassert det "avtroppende" styret i en gammelbil av udefinerbart merke og årgang. Det er forövrig første gang dette styret er avbildet samlet i avisen, og grunnen er så enkel som at det har vist seg uhyre vanskelig å få hele styret samlet til fotografering. Så det må vel sies å være i siste liten, da det jo er valg av nytt styre på dagens möte, og det er sannsynlig at andre ansikter dukker opp på arenaen. Om noen skulle være i tvil, så er de avbildede personer følgende-: I forsetet: Per Löken bak rattet, og Mads Jostad ved hans side. I baksetet vokter Peder Danielsen pengesekken, mens Svein Burvald har nykvasset blyant for hånden. På stighbrettet: Erling Thorbeck (til venstre) og Per Bergheim, som forövrig fortsetter en periode til i styret.

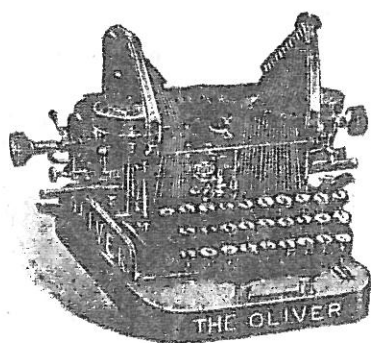
motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: Øivind Langeland.

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

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



MHK legger i disse dager bak seg de siste dagene av en epoke. Om nøyaktig to uker, det vil si den 18. oktober, kan klubben se tilbake på 5 års eksistens. Det var nemlig denne datoen for fem år siden det aller første møtet fant sted i Glassverket Idrettsforening's klubbhus på Åskollen, i en av Drammens "forsteder".

Nå kan det kanskje innvendes at et 5-års jubileum ikke er særlig mye å slå hæla i taket for. Allikevel tillater vi oss å mene at en markering av jubileet er høyst berettiget, -om ikke annet, fordi det jo er første og siste gangen at klubben fyller 5 år.....

Fra en meget spe og beskjeden start, har klubben hatt en nesten utrolig ekspansjon. Den har forlengst bevist å ha livets rett, og har utviklet seg til en klubb som så avgjort er å regne med. En rekke større saker er bragt vel i havn, og utallige er de vellykte løp og andre arrangementer man kan se tilbake på. Jo da, - vår veletablerte status etter 5 års virksomhet er så avgjort verd en markering, det skulle bare mangle om man forbigår denne milepælen ubemerket.

Hva som har vært årsaken til den store oppslutningen omkring MHK kan neppe uttrykkes i ett ord; det er trolig et resultat av flere forhold. Et fint og uhyøytidelig miljø innen klubben, er nok en årsak. Faste og regelmessige møtedager, en annen. At klubbens virksomhet skjer "desentralisert" utenfor selve hovedstadsgrøyten, og derved gjør aktiv deltagelse lettere for de mange som i k k e er tilknyttet Oslo, er ytterligere en grunn. Og for å være litt "navlebeskuende" våger redaktøren seg fram på med å tillegge "MOTORHISTORIKEREN" litt av æren, idet en regelmessig utgivelse av klubbavisen har større betydning for en klubb enn mange later til å forstå.

Men først og fremst er det vel samlingen om en felles interesse, -motorhistorie-, som er den drivende kraften; og den vesentligste årsaken til klubbens utvikling. Det sammen med et dyktig og aktivt styre, som forstår betydningen av sin funksjon, og tar sine arbeidsoppgaver alvorlig. Som i MHK. Ø.L.



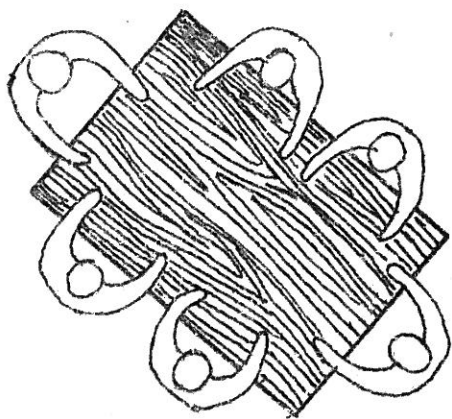
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strømsø), 3001 DRAMMEN
- Postgirokonto 3 75 09 24 -
S T I F T E T 18. O K T. 1 9 7 2

STYRET:

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349	RYKKINN	tlf.13 08 04
NESTFORMANN:	Mads H. Jostad,	Tømmeråsvn. 24,	3060	SVELVIK	tlf.84 20 65
SEKRETÆR:	Svein Burvald,	Konvallvn. 28,	3430	SPIKKESTAD	tlf.79 44 46
KASSERER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050	MJØNDALEN	tlf.82 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000	DRAMMEN	tlf.81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Østhellinga 14,	3000	DRAMMEN	tlf.83 68 21

- MEDLEMSKONTINGENT 1977: KR. 25,-



møter

MEDLEMSMØTET TIRSDAG 6. SEPTEMBER

Meget godt fremmøte også på det første møtet etter ferien. Klokken 19.20 erklærte formannen møtet åpnet, og ønsket en temmelig fullsatt sal velkommen. Han fortsatte så med å summere opp sommerens begivenheter, hvorefter ha overlot ordet til Mads Jostad som orienterte om turen til Danmark. Den oppnevnte reiselederen -Alf Bryhn- forela så reiseplanen for turen.

Deretter overtok atter formannen, og opplyste at leiekontrakten for låven på Liersko-gen er fornyet for 3 år til, og anmodet om at leie blir innbetalt i god tid før forfall. Han nevnte videre at det er berammet et møte mellom MHK og representanter for brannvesen, kommuneadministrasjon og museumsledelse onsdag 7. september for å drøfte Dennis brannbi-lens videre skjebne.

Formannen opplyste videre at det nå var kommet svar på veteranklubbenes felles søk-nad om avgiftsfritagelse for kjøretøyer som er 25 år eller eldre, og at svaret går ut på at et slikt spørsmål må vurderes og besvares av Stortinget.

Spørsmålet om å arrangere en "høstsjekk" innen MHK, -en teknisk kontroll av medlemme-nes kjøretøyer tilsvarende "vårsjekken"- ble også berørt. En slik kontroll vil forelø-pig ikke bli forberedt, men teknisk komite sier seg villig til å besiktige aktuelle kjø-retøyer etter nærmere avtale med eierene.

Ellers ble den planlagte høstturen til Fagerfjell på Blefjell omtalt, og de nødventi-ge opplysninger gitt.

Innkallingen til generalforsamlingen 4. oktober ble opplest for de tilstedeværende . En innvending fra salen om at punktet "styrets forslag til kontingentens størrelse" ikke er tatt med på degsordenen for generalforsamlingen, ble tatt til følge, og forglemmelsen vil bli rettet opp. Det ble også stilt forslag fra salen om at regnskapet og årsberet-ningen blir fremlagt på medlemsmøtet forut for generalforsamlingen (septembermøtet), men dette ble avvist av styret bl.a. fordi det vil medføre praktiske vansker. (Red's kommentar: Loven uttrykker dessuten klart i §9 at det er på generalforsamlingen årsberetning og regnskap skal legges frem.) Man bestemte at dokumentene vil bli lagt frem til gjen-nomsyn en halv time før selve årsmøtet begynner, og dette godtok forslagsstilleren.

Dermed kunne formannen introdusere aftenens gjestekåserer, hr. Korsberg-Haatveit og hr. Bjarøy, henholdsvis formann og kasserer i Lokaltrafikhistorisk Forening, Oslo. Her-rene ga oss i ord og lysbilder en forståelse av hva deres forening stiller med, nemlig bevaring, restaurering og -ikke minst- bruk av gamle kollektivtransportmidler som spor-vogner, trolleybusser og "vanlige" busser. Det ble en interessant time, som ga oss et lite inntrykk av hvilke enorme oppgaver som foreligger innen denne gren av interesse-felt som går på "nostalgi".

Så var det kaffepause med tradisjonell aftenutlodning, etterfulgt av "medlemmenes 10 minutter. Og møtet ble avsluttet med den aller nyeste filmen i BP's veteranbilserie; nå om 30-talls bilene. Dessverre oppsto det visse komplikasjoner med lydgjengivelsen, men filmen var absolutt severdig. Ca. kl. 22.30 ble møtet hevet.

Ö.L.

STYREMØTE ble avholdt på Central Hotell i Drammen tirsdag 27. september,- forøvrig det siste i det nåværende styrets funksjonsperiode. Samtlige representanter, med unntak av sekretæren, var tilstede.

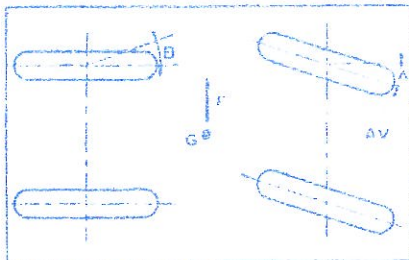
Større lufttrykk i bakhjulene?

Franskmennene har foretatt en del forsøk for å bringe klarhet i hvilke virkninger lufttrykket i ringene har for kjøresikkerheten. Det det gjaldt var å finne frem til hvordan man best skal kunne holde bilen på veien, m. a. o. på den linje som bilens fører vil holde, uavhengig av alle de faktorer som kan føre bilen ut av dens kjøreretning. Slike faktorer er sidevind, veiens linjeføring og beskaffenhet m. v. Det er ved disse forsøk blitt konstatert at styringen blir lettere og kjøresikkerheten større når bakdelen av vognen slenger minst mulig, og at dette kan oppnås ved et relativt høyere lufttrykk i bakhjulene, under hensyntagen til akseltrykkene foran og bak.

Vanligvis brukes — i hvert fall på amerikanske vogner like stort eller endog større lufttrykk i forhjulene enn i bakhjulene, noe som også tilrådes av bilfabrikantene. Dette henger kanskje for en del sammen med at akseltrykket på de amerikanske biler i alminnelighet har den største belastning på forakselen.

Det kan derfor være av interesse å se litt nærmere på de begrunnelser som er angitt for de resultater man er kommet frem til. Undersøkelsene er foretatt av Michelin, og omtales i en utsendt publikasjon. Det heter i denne bl. a.

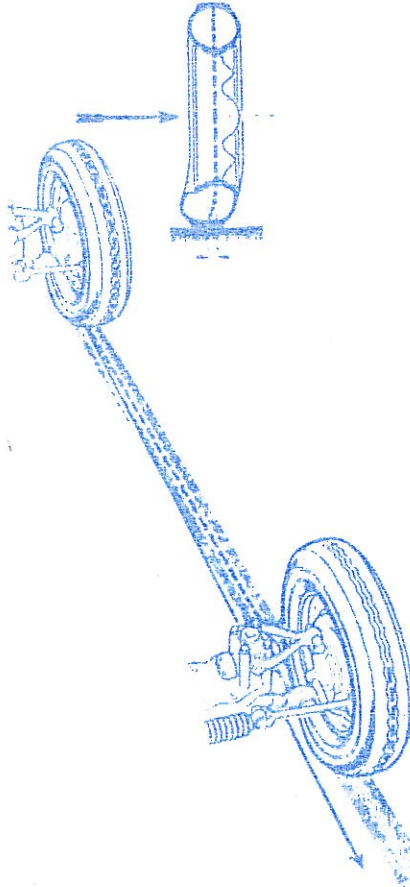
Når hjulene løper langs en rett linje og kjøretøyet blir påvirket av en kraft i divergerende retning (F), f. eks. en sidevind, blir resultatet at fremhjulene (A) og bakhjulene (B) kommer ut av sin kurs



Dersom den kraft som forårsaker forstyrrelse i kjøringen, virker med samme kraft på både for- og bakhjulene, så blir virkningen på disse den samme, forutsatt at begge hjulparene har like stort lufttrykk i forhold til sin belastning.

Er derimot hjulparenes lufttrykk ikke like store i forhold til belastningen, får kraften større virk-

ning på det hjulpar som har lavest lufttrykk. Ringene forskyves (se illustrasjon), og jo større denne forskyvning er, desto mer bidrar ringene til å øke virkningen av den kraft som trekker til siden.



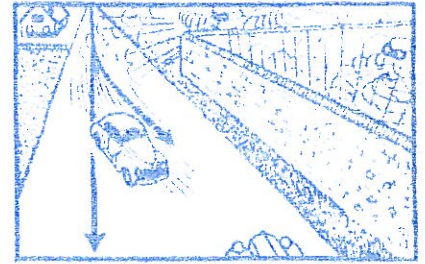
Dersom det er et mindre lufttrykk i bakhjulene begynner vognen å bevege seg i en annen retning enn tilsiktet.



Et lavere lufttrykk i bakhjulene, vil videre bevirke at vognen svinger hurtigere i en kurve enn bilisten har gjort regning med. Styringen av bilen blir da tung og vanskelig og undertiden også farlig.

Om man videre antar at bilen kommer inn på en vei som delvis er beskyttet av en mur, så opphører vindens innvirkning plutselig når bilen kommer i le av denne. Bilisten som har styrt for å motvirke

vinden, merker da plutselig at bilen går ut av kurs.



En slik uventet hendelse kan få alvorlige følger. Slike eller lignende fenomener kan også inntreffe i kurver, ved forbikjøring og på hullete eller ujevne veier.

Styringen blir sikrest og risikoen for overraskelser minst når bakdelen av vognen slenger så lite som mulig, konstaterer Michelin. For å oppnå dette må man i henhold til det foran nevnte, ha et relativt høyere lufttrykk i bakhjulene enn i forhjulene.

I praksis betyr dette at bakhjulene alltid må ha et noe høyere lufttrykk enn forhjulene, selv når bakakseltrykket er mindre enn forakseltrykket.

Michelin hevder at man ved å følge disse regler kan unngå mange ulykker. Betydningen av reglene gjør seg særlig gjeldende for biler som kjører lange strekninger på landeveien med stor fart.

Gode, brukte personbiler

OPEL SUPER SIX	37 mod. 4 d. sed.
BODGE	36 mod. 2 d. sed.
CHEVROLET	37 mod. 2 d. sed.
CHEVROLET	36 mod. 2 d. sed.
TERRAPLANE	36 mod. 4 d. sed.
TERRAPLANE	35 mod. 4 d. sed.
TERRAPLANE	34 mod. 2 d. sed.
TERRAPLANE	33 mod. 4 d. sed.
CHRYSLER	34 mod. 4 d. sed.
BUICK	30 mod. 4 d. sed.
HUDSON	36 mod. 4 d. sed.
HUDSON	35 mod. 4 d. sed.
FORD	35 mod. 4 d. sed.
FORD	34 mod. 2 d. sed.

Samtlige vogner gjennomgått ved vårt verksted og i utmerket stand.

Kolberg, Caspary A.s

Arbeidsg. Brukte biler.

Ths. Hefteavg. 48. Tlf. 45042, 40386.

Hva vet De om hjulstillingene?

Hjulstillingen — særlig forhjulenes — har gjennom årene vært et temmelig forsømt og sørgelig kapittel. En del opplysninger på dette område har nå begynt å finne veien fram til bilførerene, og de fleste begynner nå å forstå betydningen av riktig hjulstilling. Feil hjulstilling øker gummiforbruket og driftsomkostningene forøvrig, som jo ellers i dag er såpass store at det virkelig begynner å spille en rolle. De uormalt høye bensinavgifter til staten gjør at landets bileiere forsøker å senke driftsomkostningene så meget som mulig.

I serientr. 679 for november forrige år hadde vi en artikkel som behandlet moderne hjulbalansering. Vi kan i dag supplere denne artikkel med en oversikt over hjulstillingene som vi har hentet fra «Dunlop Meddelelser». Her heter det bl. a.:

«Det kan synes som om hjuloppstillingene er innviklet, men ved å se litt nærmere på saken, finner man at grunnene til at hjulene er skråstillet, i virkeligheten er enkle. Først må man huske at det er to deler, foruten hjulet selv, som man må regne med — spindelen, som er akselen på hvilken hjulet spinner, og kingbolten, som er vertikalbolten på hvilken spindelen er festet. Det er kun disse to deler som i alminnelighet vil innvirke på hjuloppstillingen.

Den primære hensikt med forhjuloppstillingen er å sørge for effektiv styring med et minimum av kraft, og å fordele vekten jevnt på de forskjellige deler av forenden. Det er fem faktorer som innvirker på forhjuloppstillingen: Caster, camber, toe-in, kingboltheining og svingeradius (toe-out). Caster er den helning kingbolten gis mot fronten eller bakenden av bilen. Positiv caster, som er den helning kingbolten blir gitt bakover ved toppen, bevirker at hjulet dreier seg om en akse som møter veien foran hjulets senterlinje. Et tebordhjul for eks., hvis senterlinje på svingaksen var direkte over hjulets senterlinje, ville ikke styre med bordet når dette ble skjøvet. Hjulene måtte svinges hver gang bordets kjøreretning forandres. Ved å la svingeakselens senterlinje møte hjulets senterlinje foran dette, bevirker dette en slags slepevirkning, slik at hjulet svinger i bordets kjøreretning. Denne caster er i prinsipp den samme som bilhjulene, og resulterer i samme slepevirkning. Forhjul med positiv caster, har tendens til å fortsette i rett-framstilling når bilen kjører framover. Blir castervinkelen forsket, vil tendensen til å returnere til rett-framstilling bli forøket, men styrekraften blir da også forøket. Likevel blir ikke alle biler konstruert med positiv caster. Castervinkler varierer sterkt, fra $- 2\frac{1}{2}$ til $+ 1\frac{1}{4}$ grader på 1939

Cadillac, til $+ 4\frac{1}{2}$ til $+ 9$ grader på Ford fra 1930 til 1948, og på Crosley, fra $+ 6$ til $+ 11$ grader i 1940.

Negativ caster, som er den helning kingbolten blir gitt forover ved toppen, resulterer i en slags ledevirkning på hjulene. Dette resulterer igjen i at bilen har tendens til å styre inn mot utenforstående kraft som måtte innvirke på bilen. For å illustrere dette, la oss gå tilbake til eksemplet med tebordet. Sett at trinsen på bordet peker med gaffelen forover, slik at svingarmenes senterlinje skjærer gulvet i et punkt bak hjulets senterlinje. Vi skyver nå bordet forover på et slett golv og lar svingarmene forbli i rett-framstilling. Hvis nå bordet blir påvirket av utenforstående kraft på en av sidene, vil dette resultere i at hjulene vil svinge mot kraften som innvirker på bordet. På en bil som blir kjørt på normalt vis, vil veiens buing, og/eller sidevind, delvis bli motvirket som følge av negativ caster.

Kingboltheiningen er vinkelen som gis kingbolten ved at toppen blir tippet inn mot bilens senter. Kingbolten er i en slik vinkel at dens senterlinje gjennomskjærer veien i et punkt som hjulets senterlinje gjennomskjærer. Ved å gi kingbolten denne helning vil bilens forende bli løftet litegrann hver gang hjulene svinges, og bilens vekt vil naturligvis da ha tendens til å returnere hjulene til en rett-framstilling. Det motvirker også tendensen for hjulene til å svinge når disse treffer humper.

Vi kommer nå til camber. Camber er ut-av-vertikal vinkelen av hjulet selv.

Fundamentalt er hensikten den å fordele vekten korrekt på kingbolten og på indre lager. Selv om cambervinkelen alltid vil være av positiv art, (hjulene tettere sammen ved veien) er tendensen ved senere modeller å holde den så nære null som mulig, for derved å redusere gummislitasjen, og å forøke styrelettetheten.

En av virkningene ved camber er at hjulene vil ha tendens til å rulle ut til hver av sidene. For å demonstrere dette, forestill deg hjulets senterpunkt som et punkt på en kjegles bunn-omkrets. Da en kjege vil rulle rundt sin egen spiss, er tendensen for hjulene i dette tilfelle å rulle vekk fra bilens senterlinje. For å bote på dette blir hjulene gitt toe-in. Toe-in bringer hjulene tettere sammen foran. Men ved den lille camber som biler i dag blir konstruert med, er det naturligvis ikke nødvendig med så mye toe-in.

Et annet element i styregeometri er svingeradius eller toe-out i svinger. Når man svinger en bil er forhjulene ikke på samme radius-linje trukket fra det senter omkring hvilket bilen svin-

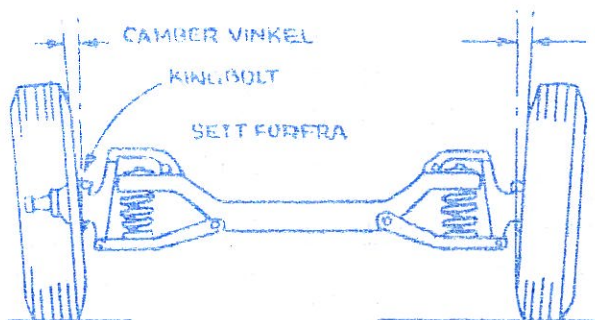
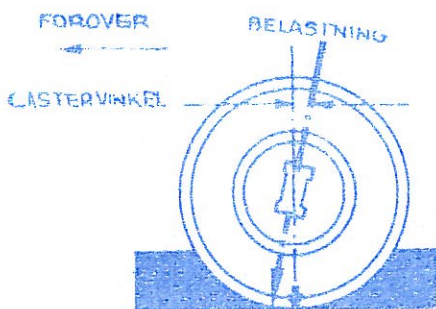


Nytt eller brukt
selvfølgelig hos
SONTUM
i Grensen

CORDS
stempelfjærer

gå minst dobbelt så lenge

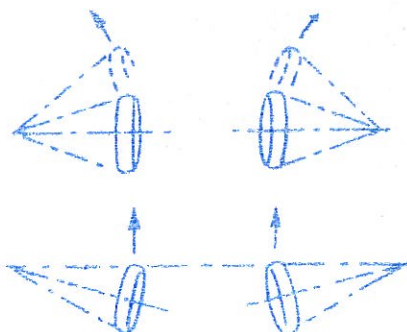
Haakon J. Smith, Kirkegaten 34



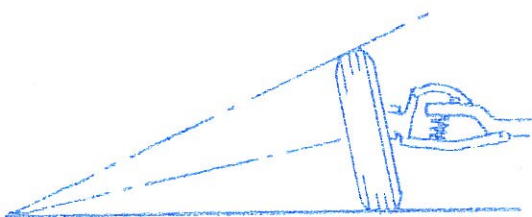
CASIER ER DEN LEDENDE
 ELLER SLEPENDE HJULVIRKNING
 I FORHOLD TIL DET'S KINGBOLT



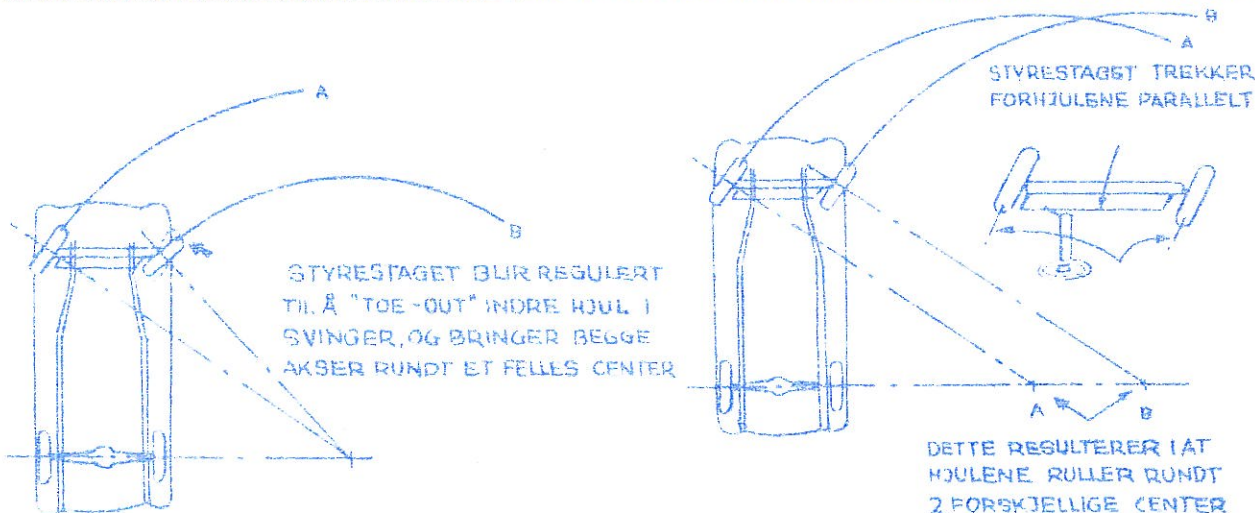
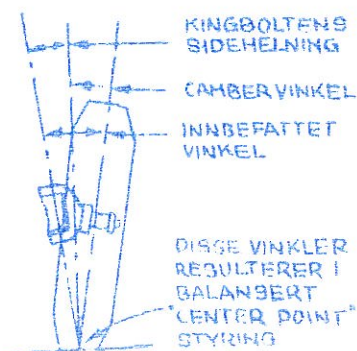
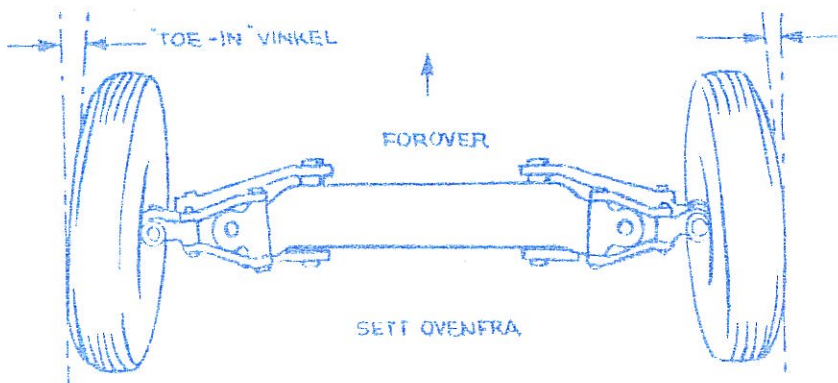
BELASTNINGEN ER
 PÅ TØRSTE LAGER

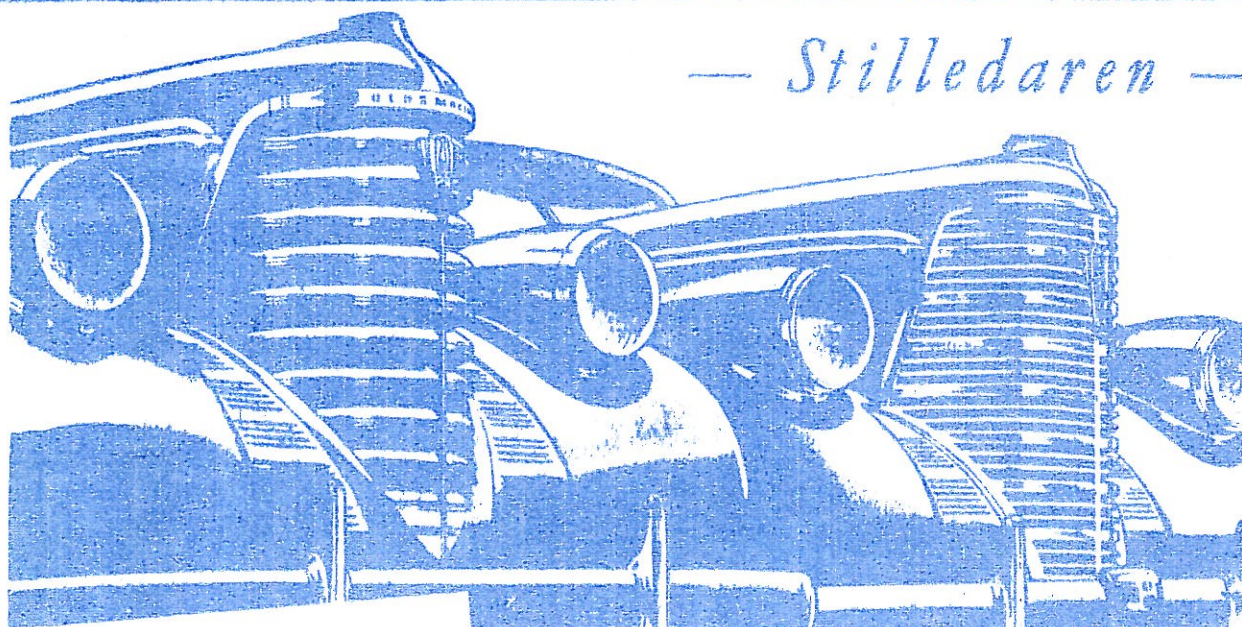


GRAFISK EKSEMPEL PÅ HVORDAN
 "TOE-IN" MOTVIRKER "TOE-OUT"
 TENDENS P.G. A. CAMBER



FOR MYE CAMBER RESULTERER I AT HJULENE
 VIL HA EN TENDENS TIL Å RULLE UT AV
 BILENS BANE





OLDSMOBILE 1938

Tekniskt nydanande — arkitektonisk tongivende

GUSTAF BYRENIUS A.-B.

Birger Jarisgatan 32

STOCKHOLM

Tel. 23 3250 (växel)

ger, det indre hjul avviker fra rett-fram-stillingen mer enn det ytre. Anta at en styrearm er blitt bøyd ved et øyeblikk, noe som forekommer ikke så sjelden, slik at høyre forhjul får for liten toe-out når bilen svinges. Dette hjul vil da «dra», og resultatet blir hurtig slitasje. Dette er som regel årsaken når man ser en bil med et forhjulsdekk som er slitt mer enn det andre.

For man foretar kontroll av camber, caster eller toe-in forholdene gjør følgende:

1. Pump ringene til det korrekte lufttrykk.
2. Kontroller forhjulene for kast, som ikke må overskride 1/2".
3. Kontroller balansen i hjulene.
4. Ta tak i støtfangeren, og løft bilen opp og ned noen ganger til rammen har kommet i sin riktige stilling.
5. Still forhjulene i rett fram stilling.

Dunlops representanter her i Norge har velvilligst stillet illustrasjonene vi viser i forbindelse med forhjulsstillingen til vår disposisjon og disse finnes på side 33.

Forøvrig opplyses det at Dunlop har brakt nye, patenterte måleinstrumenter på markedet og disse er nå tilgjengelige også her i Norge til rimelige priser. Det meddeles således at for kontroll og måling av camber, caster og kingbolt-sidehelling kan det leveres et instrument - CG/3 - til en pris av ca. kr. 100 pr. stk. CG/3-instrumentet er usedvanlig lett å behandle, og gir en hurtig

og absolutt nøyaktig avlesning i et minimum av tid.

Når det gjelder kontroll av toe-in eller toe-out har Dunlop en optisk måler AGO/20 som koster ca. kr. 800. Instrumentet er lite og hendig, og kan således transporteres hvor som helst. Målingen kan foretas på hvilket som helst underlag, bare det er noenlunde jevnt.

Ubalanse i det komplette hjul er årsak til ujevn og dermed følgende altfor hurtig slitasje av gummiene, noe som forekommer hyppig på moderne biler med uavhengig fjæring etc. Det har hittil vært en omstendig affære å foreta kontroll og justering i slike tilfelle. Vi kan nevne at Dunlop nå har markedsført en ny balansemaskin til en pris av ca. kr. 3000. Denne pris ligger langt under det som har vært vanlig for slike maskiner. Med denne maskin kan man foreta både statisk og dynamisk kontroll i løpet av noen ganske få minutter. Den trenger ingen hjelpkilder, såsom motorer, for å gi hjulet tilstrekkelig fart for den dynamiske prøven, eller lignende. Den er enkel, nøyaktig, hurtigvirkende, og sist, men ikke minst — billig i anskaffelse.

Etter hvert som verkstedene blir rikelig forsynt med måleinstrumenter vil det lønne seg for bil-eierne fra tid til annen å la hjulstillingen kontrolleres, men glem heller ikke bakhjulene. Her kan det ofte dreie seg om en skjev aksellapp som kan koste langt mere i gummislitasje pr. år enn det vil koste å få rettet på skaden.

Gammelt møte i Bjerr-gata

— Den har sjel, bedyrer Tore Ødegaard, og klapper sin gamle veteran på panseret med myke kjærtegnende klaps. — Det går ikke an å få et forhold til en '07 eller '77-modell, mener han. — Denne passer og passer jeg som reneste gullungen.

Varme ord om noe så umenneskelig som en bil, fra veteranbil-eier Ødegaard. Han har fått et meget nært og menneskelig forhold til den gamle Buicken fra 1932. Faktisk den eneste Cabriolet av denne typen i hele Europa, og med bare to «søskenbarn» i hele Amerika. Buicken har en 8 sylindret rektemotor, veier 1800 kilo og har



"Vestfold Fremtid" 1. juli 1977

104 hestekrefter under panseret. Pluss en rekke tekniske finurligheter, som bil-elskere kan snakke seg varme om, uten at vi vanlige dødlige forstår et kvekk.

— Det koster å ha denne bilen, tenker vi?

— Nei, faktisk ikke så mye som en skulle tro, forteller Ødegaard.

— Jeg har bare forsikringen i faste utgifter, ellers er alt såkalte variable kostnader. Den er så gammel at jeg slipper å betale de andre avgiftene som er vanlige for bileiere. Den er pensjonert, ler Ødegaard.

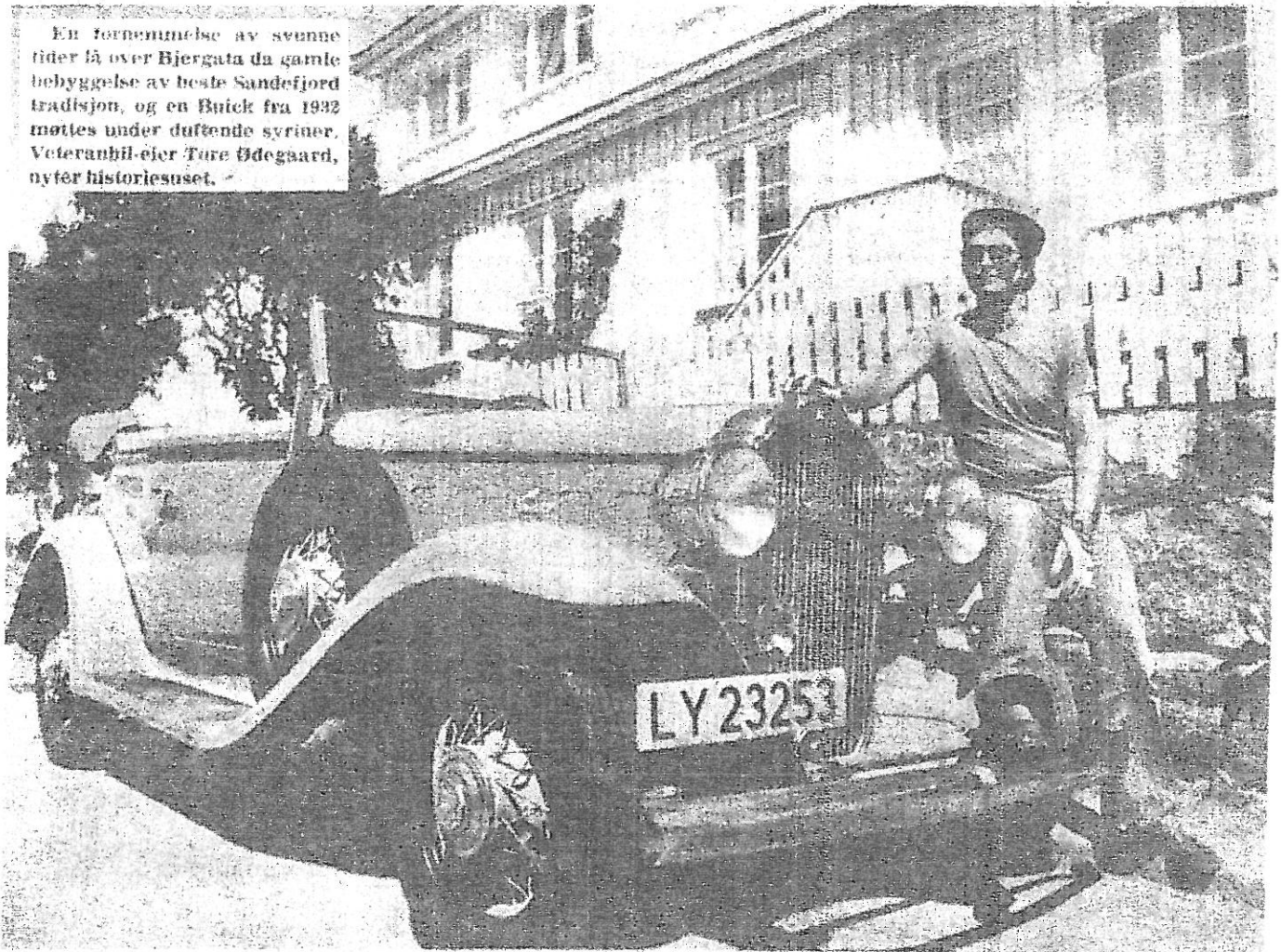
— Men dyr i drift, dyrt å skaffe reservedeler til og egentlig altfor luksuriøs til å bruke noe særlig?

— Ja, det er jo forsvåidit riktig det. Jeg må helt til USA for å få reservedeler om noe skulle gå galt. Bensinutgiftene vil jeg helst ikke snakke om, men bare til underretning. — den bruker tre og en halv liter på mila. Og så må det innrømmes at bilen bare kan brukes i solskinn, jeg tar ikke sjansen på å kjøre i regnvær med den.

— Riktig en godværsbil, altså?

— Ja, — en godværsbil som liker seg i Sandefjord. Eller rettere sagt, vi liker oss i Sandefjord, sier veteranbil-eier Tore Ødegaard og forteller at den åndelige utveksling foregår på engelsk med amerikansk aksent. Mellom han og bilen, akkurat.

En forstemmelse av svunne tider lå over Bjerrgata da gamle bebyggelse av beste Sandefjord tradisjon, og en Buick fra 1932 møttes under duftende syrener. Veteranbil-eier Tore Ødegaard, nyter historiesuset.





Om 10 — 20 år er det slutt på bensinen

*Tenk deg din lille sportsmodell med
gassdrift — —*

Sverre Heiberg

Dagbladet

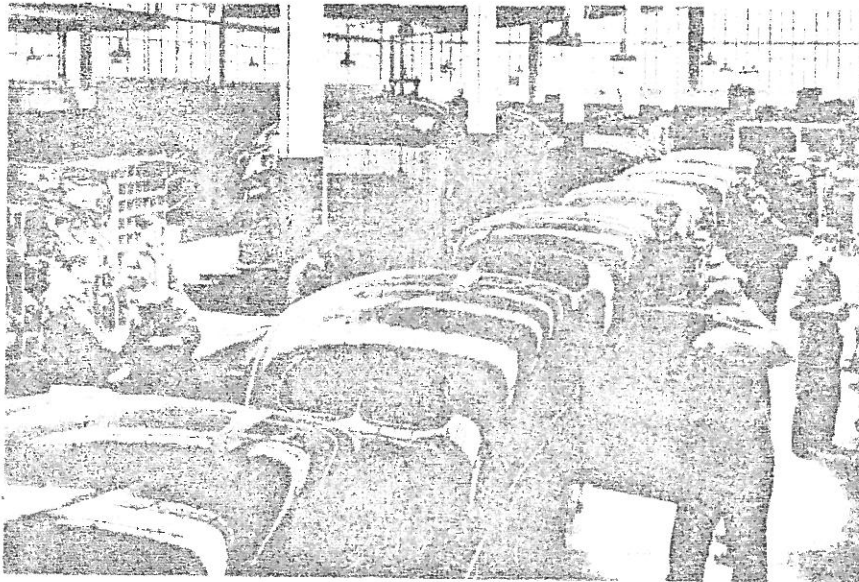


Gassballong-bilen fra 1943

som vi viste tirsdag, kjører omkring i Oslo den dag i dag. Det er en Dodge, bygd på Strømmen Verkested 1937. Tom Valle kjøpte den etter forlagsbokhandler Reenskaug som kjørte den i mange år.

Sverre Heiberg

Norsk bilproduksjon anno 1937!



Utsnitt fra serieproduksjonen av Plymouth'er i Den Norske Automobilfabrikk på Kambo. Bildet vekker kanskje vemodige tanker hos noen hver? Ville det vært fint med norsk bilproduksjon? Ja, mener noen. Nei, sier andre. Hvem som har rett er det vel umulig å si!

Det er nå 40 år siden det i Norge ble startet en ikke ubetydelig samleproduksjon av biler, og denne begivenhet er det vel verd å minnes...

Det var som kjent tidligere R. Hesselberg-Meyer A/S som midt i 30-årene gikk inn for å begynne med samleproduksjon av biler i et betydelig fabrikk-

anlegg som sto ledig på Kambo ved Moss. Her var det tidligere, ved slutten av første verdenskrig og i tiden etter, gjort et stortstiftet forsøk på norsk fabrikasjon av Scania-Vabis lastebiler og personbiler, men man maktet ikke å få dette riktig i gang. Den Norske Automobilfabrikk, R. Hesselberg-Meyer A/S, hadde imidlertid mer hell med seg, da den 10 år senere gikk inn for samleproduksjon av biler fra Chrysler-konsernet.

Etter grundige forberedelser ble selskapet stiftet i november 1936, og i februar 1937 rullet den første norskbyggede Plymouth ut av fabrikkens dører. Man hadde fått i stand en god avtale med Chrysler Corporation om montering av noen av selskapets biler, og det ble en fin stil over denne produksjonen. Det var hovedsakelig Plymouth'er som ble montert, men også i noen utstrekning de eksklusive Chrysler-modellene og selskapets lastebiler, Fargo.

Selv om delene i alt vesentlig kom fra Amerika, var det et betydelig arbeid å få dem montert. Endog karosseriene kom i sine enkelte deler og måtte sveises sammen på Kambo, og den innvendige betrekning, ledningsopplegg og flere andre detaljer var av ren norsk produksjon.

Ved starten var det ca. 50 mann i arbeid med produksjonen, og det ble ukentlig laget 4-5 biler. Behovet og kapasiteten økte imidlertid raskt, slik at ukeproduksjonen allerede et halvt år senere kom opp i 30-36 biler, og arbeidsstokken økte til 165 personer. Fabrikkbygningen som dekket et areal på 4 mål, var vel egnet til formålet, og man hadde fått i stand en velordnet serieproduksjon.

De norskbyggede Plymouth'ene ble både velkjente og anerkjente for god kvalitet, og alt så lovende ut for fremtiden. Men så kom krigen og satte en stopper for det hele...

Etter krigen var det ikke mulig å få satt produksjonen i gang igjen.

«Boblen» er tidenes største bil-suksess

Listen på tidens mest fremgangsrike biler toppes av den klassiske «Boblen», som nå har passert 19 millioner produserte eksemplarer, og som fortsatt er i produksjon. VW følger på å nå «drømmegrensen» 20 millioner eksemplarer. Frem til 1972 var Ford's T-modell verdensmester med 15.007.033 eksemplarer fra 1908 til 1927. Men så kom «Boblen». Etter «Boblen» og T-Ford følger Chevrolet Impala

med 11.930.000 produsert siden 1958 og Fiat 124 med 7.800.000 eksemplarer. Som nr. 5 ligger Opel Rekord med 5.762.748 eksemplarer produsert fra 1953 til 1977, straks foran den japanske Toyota Corolla med 5.400.000 eksemplarer. Blant de store bilmillionærene finnes også Chevelle, Oldsmobile, Ford A-modell, VW-Transporter, Fiat 500 og Leyland Mini, samtlige over 4 millioner eksemplarer.



100-års jubileum for innspilt lyd

I likhet med de fleste oppfinnelser, er også oppfinnelsen av teknikken med å kunne ta opp lyd, "lagre" den, og spille den av senere vanskelig å tidfeste helt eksakt.

Allerede i oldtiden fantes det "talemaskiner, og disse vakte stor oppsikt. Det hele var imidlertid en veritabel bløff, og suksessen var først og fremst avhengig av mennesket som ble plassert i den andre enden av talerøret. Ved hjelp av "spørrespeil" og signalelementer kunne "operatøren" bli klar over hvem som stilte spørsmålene, og få svarene til å virke ekte.

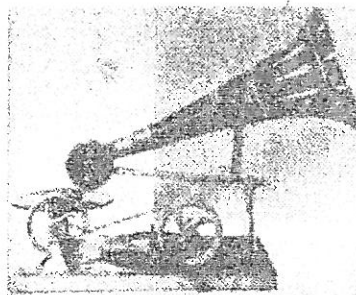
Også grekerne hadde prøvd å finne metoder til å etterligne den menneskelige stemme, men uten særlig hell. Tidlig i det 17. århundre blusset ideen opp på nytt, men uten at man nådde lenger enn til "syngende fugler". Ikke rart at man var meget skeptisk til en "talemaskin" som ble presentert i Paris tidlig i det 17. århundre, og som skulle være istand til å gjengi korte setninger.

Skepsis møtte også franskmannen Charles Cros, som den 18. april 1877 (fire måneder før Edison) innleverte til det franske vitenskapsakademiet en pakke, inneholdende en maskin for fotomekanisk lydopptak. Oppfinnelsen hadde Cros døpt "Paléophone", men på akademiet var interessen så liten at pakken ble liggende uåpnet. Cros forsøkte forgjeves å skaffe penger for å ta ut patent på oppfinnelsen. Pakken ble først åpnet etter at Edison hadde fått sin oppfinnelse, "Phonograph'en", offisielt godkjent.

Det er altså teknikken med å spille inn lyd som i år har 100-års jubileum, og ikke grammofoonplaten. Den ble funnet opp 10 år senere, i 1887, og mannen bak denne oppfinnelsen var tyskeren Emil Berliner. Berliner er forøvrig også opphavsmannen til verdens eldste grammofoonsekskap, Deutsche Grammophon Gesellschaft, som han etablerte i Hannover i 1898 sammen med sin bror Joseph.



Emil Berliner i arbeid med en av sine grammofoonplater. Han var en allsidig teknisk begavelse -- han utarbeidet blant annet en viktig teknikk for pasteurisering av melk -- og en av hans oppfinnelser gav impulser til det som senere skulle bli helikopteret.



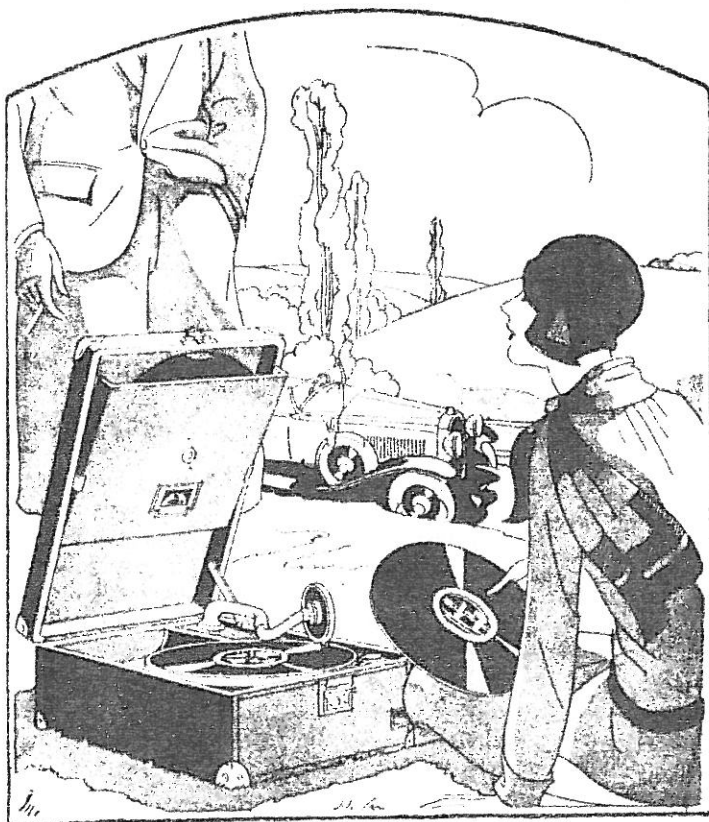
Berliners oppfinnelse «Grammofoon» -- som han tok patent på i 1887 -- den første innretning som kunne spille plater, som også var Berliners oppfinnelse.

Det skulle altså bli Thomas Alva Edison som ble tilkjent æren for oppfinnelsen av lydopptaksteknikken. Det var den 12. august 1877 at den skurrende men fullt ut gjenkjennelige reproduksjon av Edisons stemme for første gang lød i trakten på hans "Phonograph", med en liten gruppe medarbeidere som tilhørere.

Etter at oppfinnelsen var presentert for pressen, skrev en journalist i et amerikansk tidsskrift følgende: -" Mr. Thomas A. Edison kom nylig inn på vårt kontor, plaserte en liten maskin på skrivebordet, dreide på en sveiv og maskinen begynte å spørre oss hvordan vi hadde det og fortalte oss at den hadde det utmerket. Til slutt ønsket maskinen oss god kveld."

Selv om Edisons lille, primitive phonograph ikke har særlig mye til felles med våre dagers avanserte gramfonoutstyr med stereo- eller kvadrofoni-lyd, var det allikevel hans oppfinnelse som dannede grunnlaget. Han arbeidet senere dessuten med å videreutvikle teknikken, ved bl.a. å kombinere levende bilder med fonografen for å få lyd og bilder til å arbeide synkront. Det greide han imidlertid ikke, men den første lydfilmen som Warner Brothers lanserte, bygde for en stor del på Edisons erfaringer.

Noen dyptpløyende vitenskapsmann var Edison ikke, men et av den nyere tids merkeligste og mest fruktbare oppfinnergenier må han kalles. Det må utvilsomt sies å være bemerkelsesverdig at en mann som bare hadde tre måneders skolegang i livet, etterlot seg 1200 patenter bare i USA.



Edisons fonograf 100 år

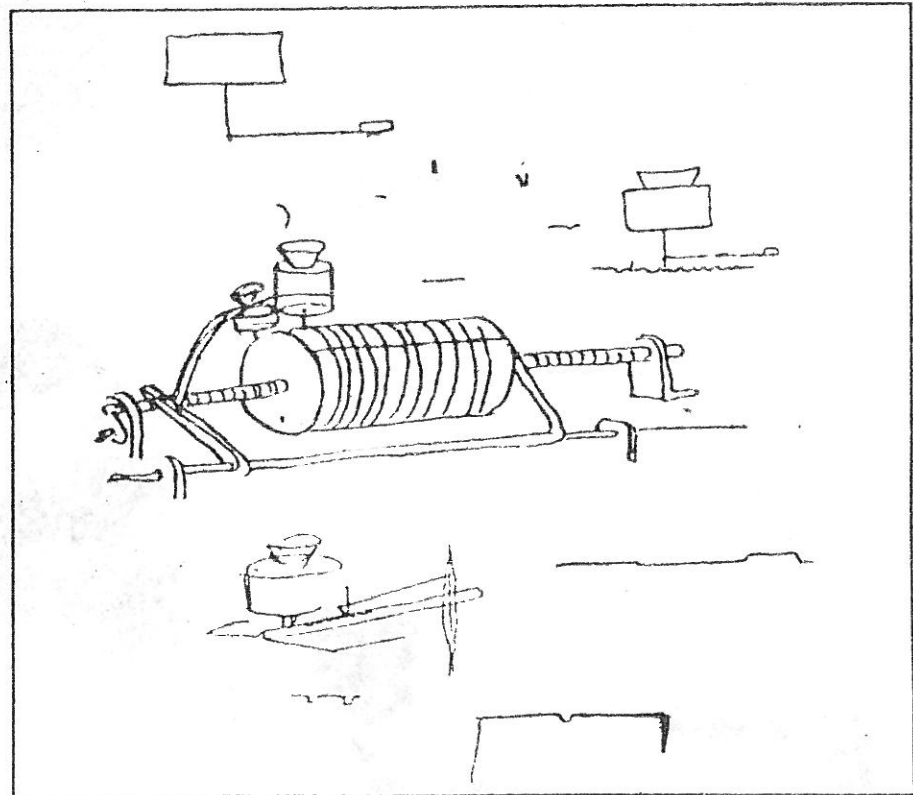
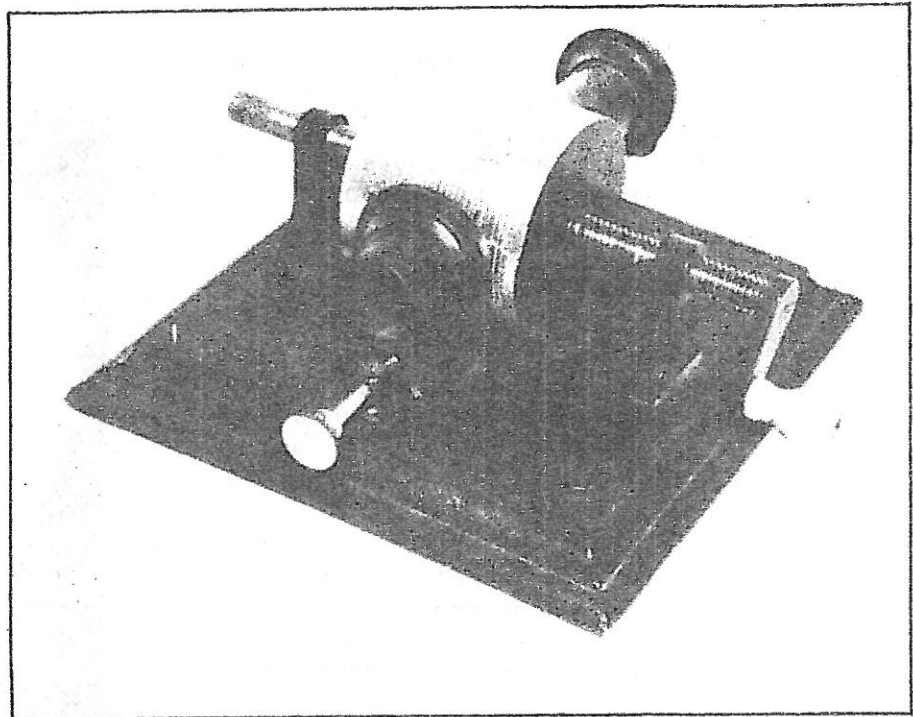
av Thor Ormestad

Det var lenge uklart om Edison første gang fikk lyd ut av sin fonograf i august eller 6. desember 1877. Matthew Josephson har i en biografi om Edison fastslått at han bare har skrevet ned noen tanker om saken i august, mens apparatet først ble laget i desember da en av hans mekanikere fikk utlevert en enkel skisse. Det var en metallsylinder med en lang skrue gjennom sentrum, og skruen ble festet slik at metallsylinderen beveget seg aksialt når den ble dreiet rundt. Utenpå sylinderen ble det lagt tinnfolium som var passende bløtt til å risse inn et «lydspor» med en spiss stift. Overføringen av lydsvingningene oppnådde han ved å feste stiftene til en membran som ble satt i bevegelse når man snakket mot den på kort avstand.

Ideen fikk Edison under sitt arbeid med å forbedre Graham Bells telefon (oppfunnet 1876) og hadde merket at telefonmembranet gjorde merkbare mekaniske bevegelser – som måtte kunne utnyttes. Prinsippet var beskrevet av den franske typograf Leon Scott omkring 20 år tidligere, men han hadde bare greid å tegne opp svingningene, og ikke fått til avspillingen av lyden. Edisons løsning med tinnfolium rundt sylinderen var ikke særlig god, og noe stort salg av oppfinnelsen ble det ikke.

Etter en del års arbeid fikk Bell og Tainter i 1886 patent på en voks-sylinder i stedet for tinnfoliet, og ga apparatet navnet «Graphophone» som senere ble markedsført av Columbia Phonograph Co. Edison svarte med å lage vokssylindere han også, og dermed hadde man gående en drakamp mellom to oppfinnere. De ble imidlertid slått ut av Emil Berliner som 26. september 1887 søkte om USA-patent på «grammofonen» med plate i stedet for sylinder.

Berliner laget også en annen forbedring nemlig ved å la stiftene bevege seg sideveis, i stedet for i dybden som den gjorde hos Edison og Bell. Dessuten var det enklere å masseprodusere plater enn sylindere. Berliner og hans medarbeidere utviklet matriserings- og presseprosessen, og omkring 1898 skal de første plater være fremstilt kommersielt.



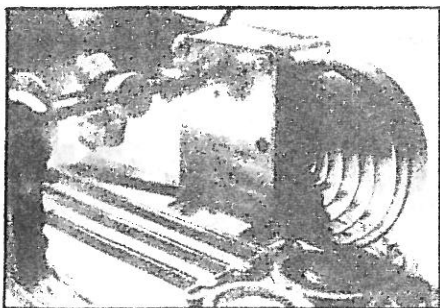
Edisons skisse til den første fonograf.

En fordel hadde fonografen: Man kunne bruke samme apparat til innspilling og avspilling, og den ble av den grunn mye brukt som kontor-diktafon helt til de magnetiske tråd- eller båndopptagere overtok i 1940-årene. På grammofonplaten måtte innspillingen skje ved at «lyddåsen» ble trukket radielt inn mot sentrum av platen ved hjelp av en lang skrue eller spindel. Spindelen var koblet til plattetallerkenen ved removeføring slik at man fikk konstant rilleavstand.

Overføringen av lyden ble gjort ved hjelp av en trakt og en løs slange som var festet til lyddåsen uten å hindre dens bevegelser. Avspilleren hadde en helt annen konstruksjon i det lyddåsen var festet på en lett bevegelig arm i likhet med dagens pickup. Avspillingstrakten var festet direkte på lyddåsen.

Tar vi et raskt blick på utviklingen av gramfoner, så ble de første fonografer og gramfoner sveiset hele tiden under innspilling og avspilling. Omkring 1896 ble det laget en sentrifugalregulator som sikret jevn hastighet og litt senere kom fjærmotoren som gjorde sveiveprosessen mindre krevende. I 1903 ble armen for

lyddåsen laget om til et rør som overførte lyden til trakten, som nå kunne beveges uavhengig av lyddåsen. Resten av den «mekaniske» perioden inntil 1925 ble brukt til å forbedre lyddåsen og trakten. Blant annet ble det lagt mye arbeid i å konstruere fine eksponensialhorn som fikk plass i salonggrammofonen – et staselig møbel i edlere tresorter og en prydd for stuen. Noe mindre horn ble laget for bordgrammofonene (også et elegant møbel) og reisegrammofonen i koffertutførelse.



Drivverket på den tyske Puch grammofonen. For å oppnå konstant hastighet benyttet man sentrifugalregulatoren som sees øverst til venstre på bildet. Den eneste svakhet ved dette drivverket var at fjæren ikke var stor nok til å trekke sylindren under hele spilletiden, den måtte derfor trekkes opp under avspilling. (Teknisk Museum, Oslo)

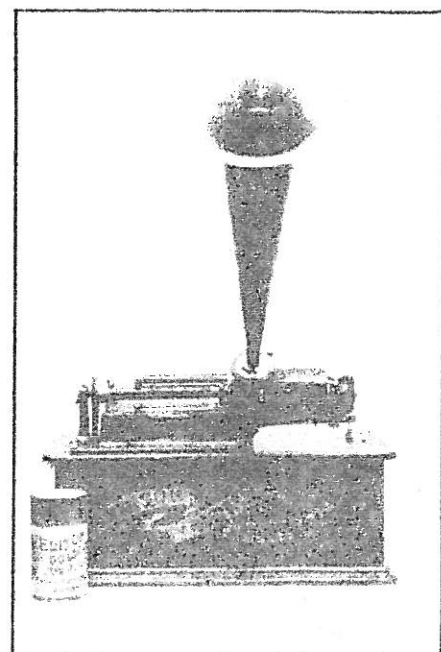
Mens grammofonindustrien var opp tatt av disse sakene, startet kringkastingen utviklingen i begynnelsen av 1920-årene. Og den lyden som kom ut av radioens høyttalere ga grammofonindustrien noe å tenke på. Det var nok flere som forsøkte å overføre svingningene fra mikrofon og forsterker til grammofonplaten og de som kom frem til det brukbare resultatet var J.P. Masfield og H.C. Harrison hos Bell Telephone Laboratories i USA i 1925. Dette omfattet den elektromagnetiske skriver for innspilling og en pickup for avspilling.

Før vi forlater den mekaniske innspilling skal vi se litt på forholdene i grammofonstudioet. For å få tilstrekkelig forsterkning av lyden var grammofonen utstyrt med en meget stor trakt, og musikerne ble så plassert så nære trakten som mulig – med fiolinene nærmest. Strykerne gikk i det hele tatt dårlig igjennom, så enkelte strykeinstrumenter ble erstattet med blåsere. For om mulig å forsterke fiolinene noe hadde en oppfinner ved navn Charles Parsons laget noe som het «Auxetophone». Han hadde laget en luftventil som ble åpnet og lukket ved hjelp av de mekaniske bevegelser i fiolinlokket. Når han sendte trykkluft gjennom ventilen fikk han forsterket tonene fra instrumentet. En tilsvarende ventil ble laget for grammofonens lyddåse.

Selv om 1925 er året for overgang fra mekanisk til elektrisk innspilling, så gikk

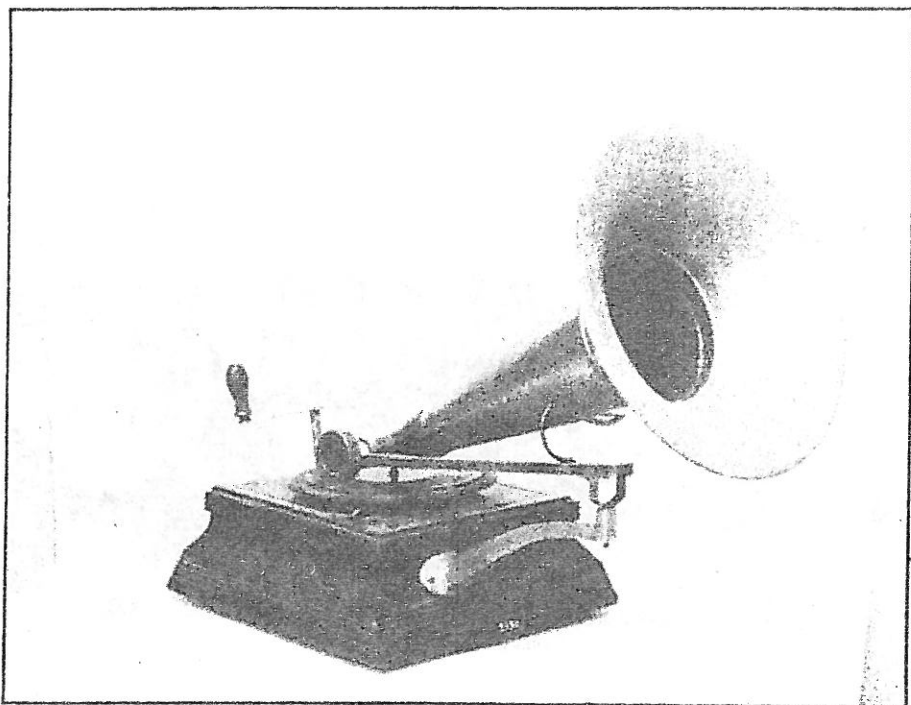
overgangen langsommere på avspillings-siden, hos publikum. I tidsskriftet Norsk Radio, som var et nyttig tidsskrift for radiolyttere, fant jeg en annonse for en pickup høsten 1927. Det var en pickup uten arm, beregnet på å sette på sveivegrammofonen i stedet for den mekaniske lyddåsen. Senere hadde tidsskriftet et koblingskjema som viste hvordan en pickup skulle kobles til radioen. I en varekatalog fra et varehus i Chicago 1927 tilbys det en kombinert radio og grammofon, men etter teksten å dømme er det en mekanisk sveivegrammofon som er plassert i samme skap som en radio. En pussig innretning blir annonsert i kringkastingens Hallo-Hallo i disse årene: En lyddåse som ble satt på grammofonen og ledningene koblet til radioens utgang, med opplysning om at nå kunne man «bruke grammofonen som høyttaler for radioen».

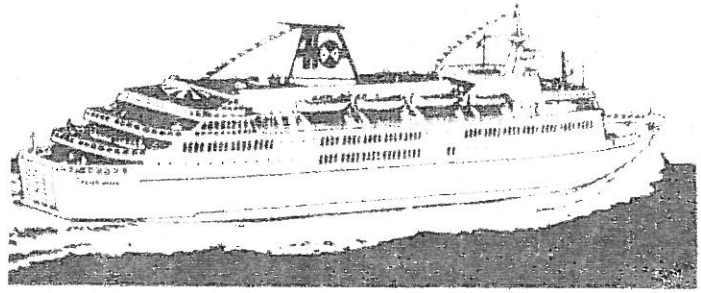
Med den utbredelse som reisegrammofonen fikk i 1920- og 30-årene tok det litt tid før platespilleren med elektromotor kom i alminnelig bruk i hjemmene. Kanskje først og fremst hos dem som satte pris på klassisk musikk, hvor lyd kvaliteten i avspillingen spilte vesentlig rolle. Og når en symfoni gikk over 8 platesider eller med var det jo en fordel å ha elektromotor. Overgangen fra fjærmotor til elektromotor var forholdsvis enkel, i det man satte inn en asynkron motor med litt høyere turtall enn nødvendig, og lot sentrifugalregulatoren bremse ned motoren til riktig hastighet. Før vi forlater sveivegrammofonen må det nevnes at reisegrammofonen fremdeles var i salg i Norge i 1952, og med begrenset import måtte man stå på venteliste i lang tid. Da de første reiseradioer ble laget fra 1950 og utover, var det en norsk fabrikk som lanserte en kombinert reiseradio og sveivegrammofon med pickup.



En av Edisons egne produkter «Edison home phonograph» fra ca 1903. Den kunne brukes til både opptak og avspilling. Ellers er den på mange måter ganske «moderne» den har jo «servostyrt tangentialarm»! (Teknisk Museum, Oslo)

En av verdens mest kjente grammofoner er vel denne britiske modellen av merket «Grammophon» som benyttes på platemerket. «His Masters Voice». Produsert 1898 – 1902. (Teknisk Museum, Oslo)





MED

VETERANER

TIL DANMARK

Før første gang i MHK's historie hadde klubben tatt initiativ til deltagelse ved et utenlandsk veteranbillöp, idet det var lagt opp til Danmarkstur i forbindelse med det såkalte "Flaenskjøldlöpet" -eller Vendsyssel Tur" som er den korrekte benevnelsen - søndag 11. september 1977.

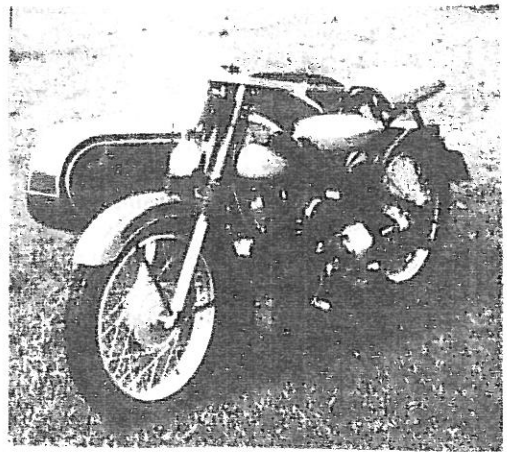
Ialt 6 biler og én motorsyssel hadde tegnet seg for deltagelse, og selskapet forlot Larvik fredag aften med danskeferjen i tildels uryddig sjö. "Viking III" tok imidlertid MHK-representantene pent over Skagerak ilöpet av natten, og selskapet ankom Fredrikshavn i god form kl. 07.00 lördag morgen.

Og hva annet ser vi vel på kaia idet vi triller iland på dansk jord, enn en gammelbil? Det er herrene Houmöller og Larsen fra "Nordjysk vintage motor Klubb" som i anledning vår visitt har stått opp i otta og kjørt pr. A-Förd de 3 milene fra Aalborg til Fredrikshavn for å ta imot, og senere løse oss til Flaenskjøld. En meget hyggelig, og höyst overraskende mottagelse.

Ved 8.30-tiden ankom vi Flaenskjøld, hvor samtlige ble invitert til Gunnar Jörgensen's hjem til forfriskninger og veteranbilprat. Godt å ha stor stue når ca. 25 mennesker plutselig marsjerer inn döra....

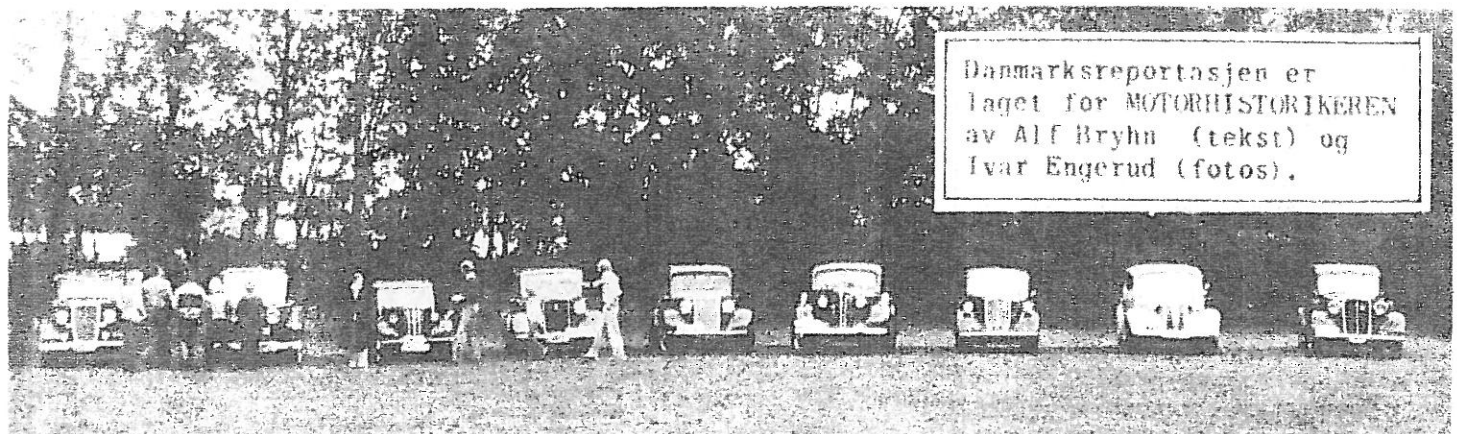
Ferden gikk deretter videre til Aalborg, hvor Nordjysk vintage motor Klubb arrangerte mottagelse i klubbhuset, med servering av kaffe og kaker samt velkomsttaler. Klubben har sitt eget klubbhus, med mötelokale med tilhörende kjøkken, restaureringslokale, og kjellerrom for lagring av deler etc. Lokalene er stilt gratis til disposisjon av kommunen, som også dekker utgifter til strøm og fyring. Et eksempel til etterfølgelse for norske kommunale myndigheter!

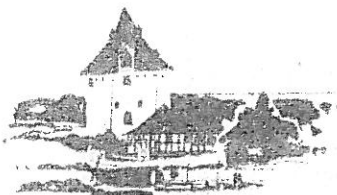
Fra klubblokalet ble vi eskortert til anlegget til Nordjysk avd. av Dansk Jernbane Klub, hvor gamle lokomotiver og jernbanevogner blir restaurert for atter å rul-



Mye NIMEUS i Danmark..

Danmarksreportasjen er laget for MOTORHISTORIKEREN av Alf Bryhn (tekst) og Ivar Engerud (fotos).





le på skinnegangen. Klubben hadde ferdig restaurerte togsett som ble kjørt på søndagene i turistsesongen, på en 2,5 km lang banestrekning. Også her hadde de kommunale myndigheter vist villighet, bl.a. ved å stille lokaler til rådighet.

Mens vi er inne på jernbaner, må vi ikke glemme å nevne et imponerende modelljernbaneanlegg under oppbygning i samme bygning som Nordjysk vintage motor Klubb har sine lokaler. Anlegget dekker 120 kvm, og vakte naturlig nok stor begeistring både hos gammel og ung.

Vi ble atter "guidet" tilbake til klubbhuset, og nå hadde man dekket til middag.... Menyen bestod av forloren skilpadde med dertil hørende; en sjelden rett, tror vi, for de fleste nordmenn, men meget veismakende og tilberedt av en av de danske klubbmedlemmene, som viste seg å være kokk av profesjon. Under middagen ble det holdt hilnings-taler, og N.v.m.K.'s formann, -Henrik Houmøller-, overrakte en gravert tinnpokal som gave til MHK, og uttrykte ønsket om et godt samarbeide i årene fremover. Undertegnede hilste fra vår klubb, og overrakte vår minnegave, en bordvimpel med MHK's emblem. Etter at kaffe var servert, gikk ferden nok en gang til Gunnar Jörgensen i Flauenskjold.

Senere var selskapet invitert til omvisning i det gamle "Voergård Slot", et imponerende renessansebygg fra 1200-tallet. Her fantes de fineste franske møbler, malerier av Goya, Rubens, Rafael og Corot, kinesisk porselen og Napoleon's eget sølvtøy og bestikk. Et besøk her må ingen la gå fra seg, når de er på Jylland.

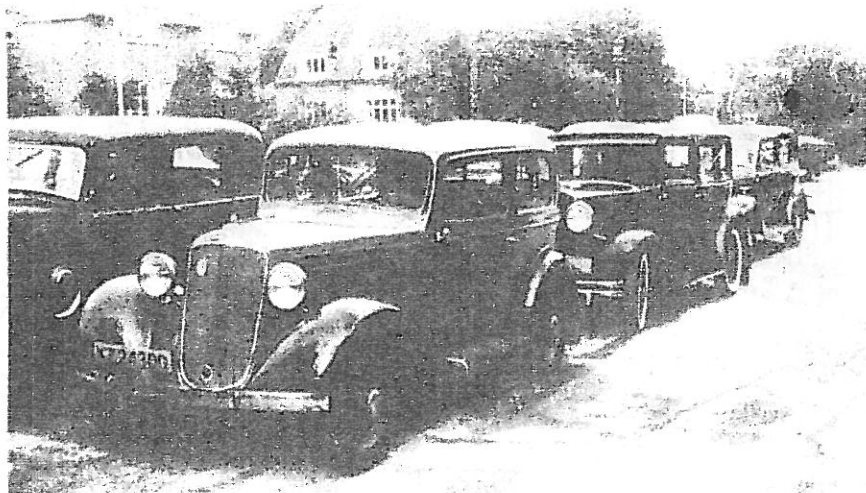
Atter en gang tilbake til Gunnar Jörgensens hjem, hvorfra han fikk nordmennene dirigert avsted til deres respektive vertskaper for overnatting.

Den danske gjestfrihet kjenner knapt noen grenser, og vi ble alle mottatt på en måte som om vi var av kongelig herkomst. Gunnar Jörgensen hadde påtatt seg å losjere 3/4 dusin mennesker, og den bevertning vi fikk var kort sagt overrådig.

Søndagen opprant, og det var løpsdag. Men først var det duket til frokost for deltagerne i "Flauenskjold Fotboldklub's" lokaler.

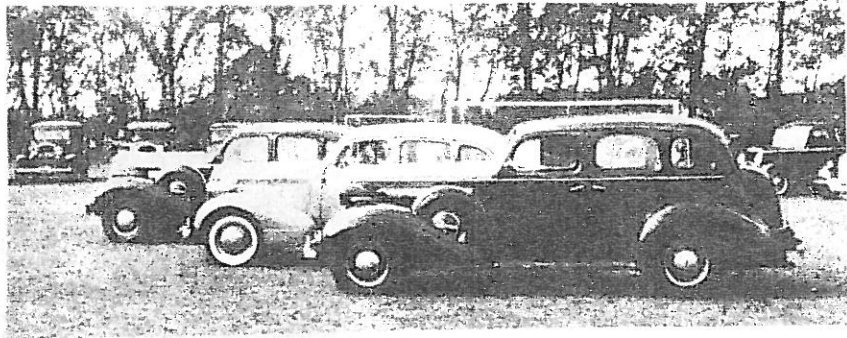
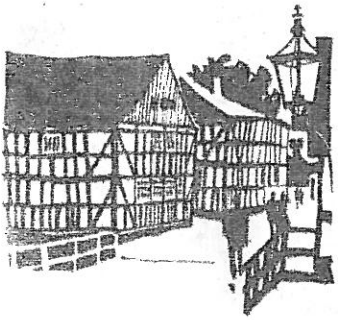
Ialt 37 hiler og 17 motorsykler stilte til start, og første del var en prøve på kjøreferdighetene. Etter at første del av arrangementet var avviklet, ble vi påny buden inn i klubbhuset, hvor det var servering av middag (!)

Selve løpet gikk over en distanse på omlag 50 km i naturskjønne trakter rundt Flauenskjold. Et meget fint opplegg, og dyktig avvikling præget løpet, som vir-



Björn Egil Fjeldstad og Oddleif Kvålseth i samtale med Gunnar Jörgensen, -"primus motor" innen "Nordjysk vintage motor Klubb".





kelig var noe som fristet til gjentagelse blandt de norske deltagerne.

Etter at alle var kommet i mål, skulle premieutdelingen avvikles. Dette foregikk i en nærliggende kro, hvor et par hundre mennesker var samlet, - store såvel som små. Og her var det "levende" musikk til underholdning, det var dansk/norsk allsang av for anledningen 2 utvalgte sanger, en på hvert språk. Og, selvfølgelig: -servering! Denne gang kaffe og kaker!

At det skulle bli en norsk bil, herrene Wiktorin/Fjeldstad's 1931 Nash, som dro avsted med førsteplassen i bilklassen, føltes nesten pinlig ubeskjedent. Selv klarte jeg, kanskje mer p.g.a. flaks enn dyktighet, en 5. plass, mens Oddleif Kvålseth med sin 1917 Henderson ble nr. 3 i motorsykekellassen.

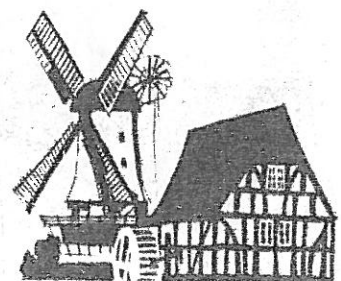
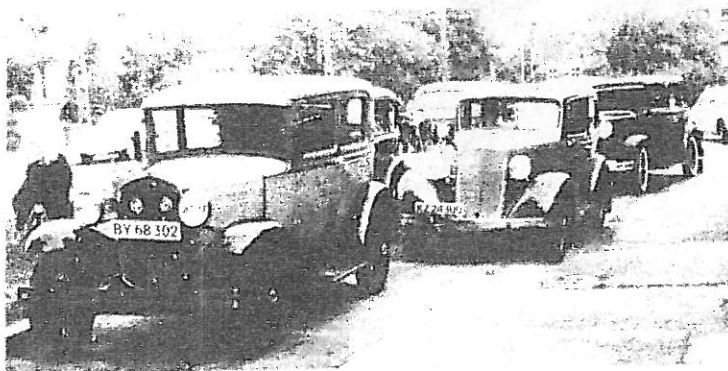
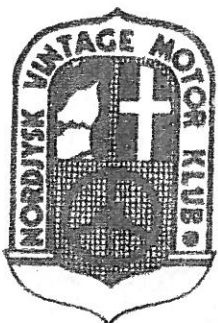
I en tale takket formann Houmøller de norske gjestene for at de hadde funnet veien til Danmark. På vegne av de norske deltagerne og vår egen klubb rettet jeg en takk til våre verter for den enestående velvilje og imøtekommenhet som var utvist oss, og ønsket våre danske venner velkommen til Norge og Drammen på en gjensitt neste sommer.

Det var tid for å ta farvel, og med utgangspunkt fra Gunnar Jörgensens hjem kjørte vi så samlet mot Fredrikshavn, hvorfra fergen hadde avgang klokken 21. Oddleif hadde ekstra bagasje med, han hadde sikret seg et par eksemplarer av de typiske danske "knallert'ene"....

.....

Som reiseleder vil jeg helt tilslutt få takke alle dem som deltok på turen, og bidro til å gjøre Danmarksturen til et fint og varig minne. På vegne av deltagerne retter jeg også en takk til våre hyggelige danske verter, som la for dagen en enestående gjestfrihet. Takk også til medlemmer av Nordjysk vintage motor Klub, og deres hjelpere, for en uforglemmelig mottagelse og et minnerikt opphold. En spesiell takk til Gunnar Jörgensen m/familie, som ikke unte seg et øyeblikks ro for å gjøre det hele til en weekend vi aldri glemmer.

Alf Bryhn.





Automobilløbet Sandvigen- Sundvolden 1977

Årets Sandvigen-Sundvolden-løp hadde samlet rekorddeltagelse da starteren sendte første kjøretøy avgårde søndag 4. september klokken 11.00. Vel 110 kjørtøyer var med etter at "frafalne" var strøket og etteranmeldte oppført i dette høstens storløp, som betegnende nok er blitt kalt veteranfolkets 17. mai. Det ble i år avviklet for 22. gang, under nær sagt ideelle forhold med strålende sol og en temperatur som var en juledag verdig.

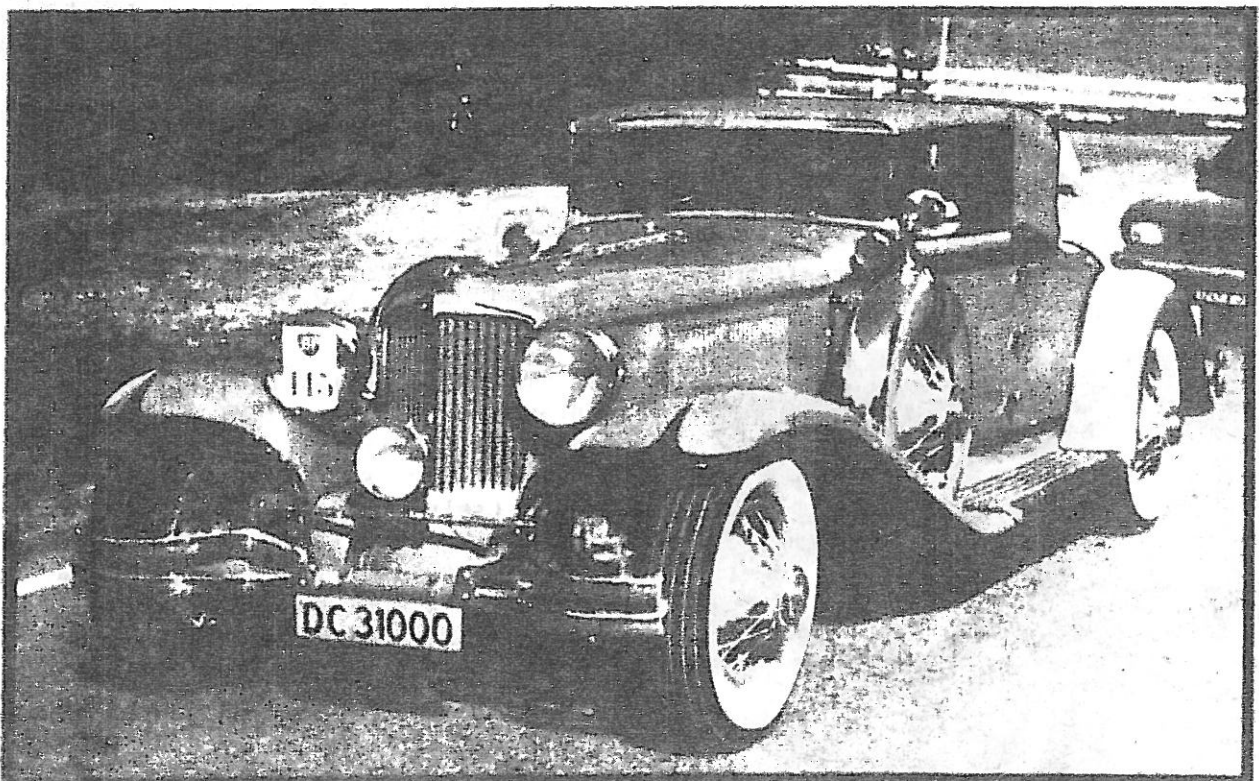
De deltagende kjøretøyene kjørte i år tettere en vi tidligere er vant med, og det er vel rimelig, da man med tidligere års praksis med tre minutter mellom hver start ville lagt beslag på størparten av dagen for å få samtlige avgårde.

Løpsruten gikk fra Sundvolden til Skaret, videre til Sylling, Tranby, Lierskogen, Dikemark, Asker, Nesbru, frem til mål på Henie-Onstad-senteret på Høvikodden.

Dessverre kan vi ikke bringe noen resultatliste fra løpet. Premieutdelinger ble lagt til NVK's medlemsmøte onsdag 14. september. Fra "velinformert hold" fortelles det at flere av premiene havnet hos MHK's medlemmer.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Vi kunne ikke motstå fristelsen til å bringe et bilde av nedenstående bil i MOTORHISTORIKEREN. Et enestående eksemplar som etter årelang lagring og restaurering atter er tatt i bruk: Sonja Henie's legendariske Cord fra 1929.

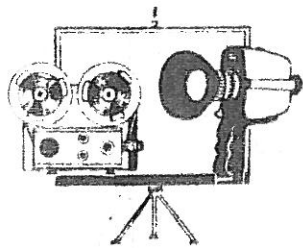
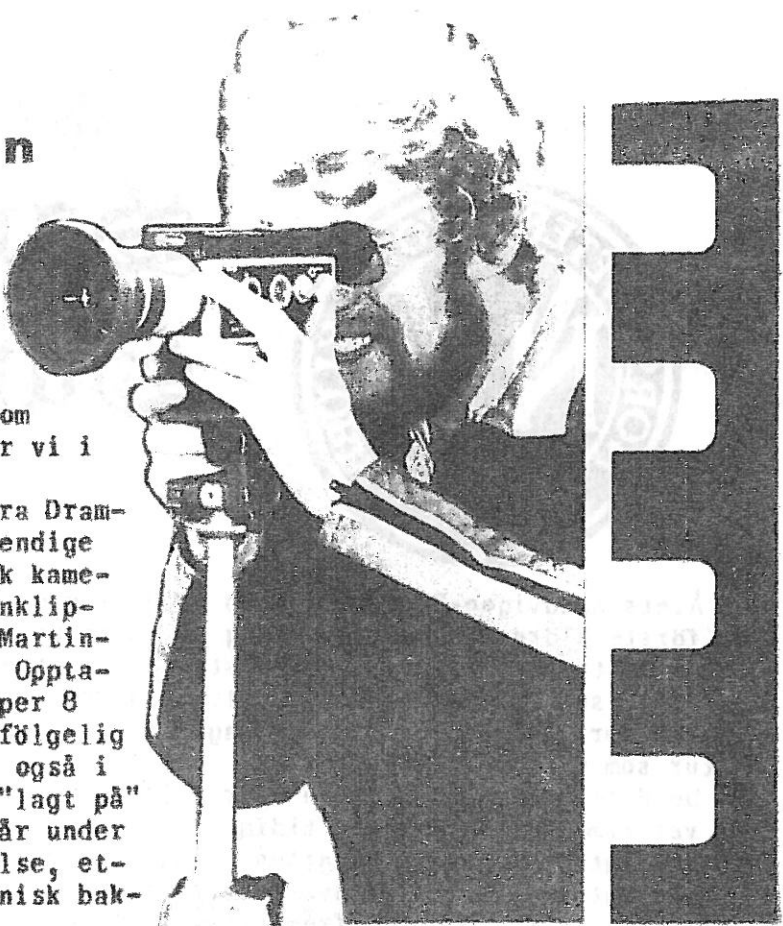


Film om klubben

Som mange av medlemmene trolig vil være kjent med, har det i sommer foregått filmopptak ved flere av MHK's arrangementer. Opptakene er ment å samles i en "helaften" film om klubbens virksomhet, og kan kanskje betraktes som klubbens jubileumsgave til seg selv når vi i år runder 5 år.

MHK har engasjert Øystein Arnesen fra Drammen (bildet tilh.) til å gjøre de nødvendige opptak, og han har vært meget aktiv bak kameraet. Når redigeringsarbeidet og sammenklippingen gjøres, skjer det med bl.a. Kai Martinsen som konsulent. Opptakene er gjort i Super 8 format, og er selvfølgelig i farger. Det vil også i siste instans bli "lagt på" lyd; det foregår under Mads Jostad's ledelse, ettersom han har teknisk bakgrunn fra NRK.

Og filmen ventes å være premiereklar på "jubileumsmötet" i november.



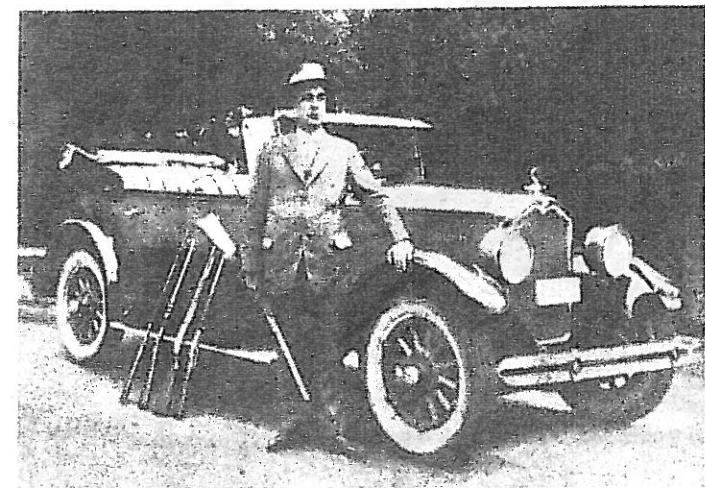
NEI!

Fra tid til annen låner medlemmene bøker og tidsskrifter av hverandre, og dette er jo en positiv form for gjensidige tjenester. Fullt så positivt er det imidlertid ikke når utlånt litteratur blir ødelagt eller rett og slett blir borte. Det skjer ikke så sjelden, red. har selv blitt offer for slikt, og flere med ham. Antagelig er det i noen tilfeller låntagerens ønske om å beholde litteraturen som forklares med at "jeg finner det ikke igjen, gitt"...

Når slik hårreisende mangel på respekt for andres eiendom oppdages hos folk man viser tillit, blir den naturlige følgen at man sier nei neste gang noen spør om å låne....

Jakttid

Hösten er som kjent jakttid, og det finnes antagelig også innen MHK noen som er opptatt av slike sysler. Red's innstilling til jakt for sportens skyld er svært avvisende (selv om det må innrømmes at viltstek smaker godt), - jakt med kamera fortoner seg imidlertid atskillig mere forlokkende enn å bruke gevar. Men nok om det... Karen på bildet tilvenstre ser ut til å være godt utstyrt for jakt, -et helt arsenal av våpen er samlet ved bilen. Sistnevnte er interessant nok; - en åpen Buick er det, vi tipper årsmodellen til 1926.



Liten CHEVROLET lastebil 1938 selges.

Kari Voll,
Tønjum, 5890 LÆRDAL i Sogn
tlf. Ljøsne 377.

BORTBYTES:

Till Overland Whippet 26-27: Bakaxel, Framaxel m. bromstrummer, Parallelstag, Framfjædrar, Motorhuv, 1 st. strålkastarglas.
Till Dodge 28-30: Bakaxel m. bromstrummer, Bakfjædrar, Framaxel m. bromstrummer.
Till Rugby 20-tals: Ram, Karossbakdel (öppen), Plåt-ryggen t. framsäte, Motorhuv.
Till Nash: Motorhuv (34-mod). 4 st. 20" tråkerhjul (28-29 mod).
Till Opel (troligen 31:a 6-cyl): Startmotor, Tændspole m/tændningslås och nyckel.
Till A-Ford (31): Ram, 1 st. strålkastare, 1 st. baklampa (ej glas).
Till Chevrolet 26: Karossbakdel (öppen), mellanstycke. Till Chev. '27: Ram, Framskärmar, Reservhjulshållare. Till Chevrolet '28: Kappad ram, men båda delarna finns, framskärmar, strålkastare (ej glas), framfjædrar, framaxel, kylare med mantel, Reservhjulshållare, motor. Till Chev. '29: Reservhjulshållare. Till Chev. '31: Kylare med mantel, vindruteställning, 1 hjul. Oidentifierat: Vindruteställning, bakaxel, strålkastarfäste, rund bensintank (Rugby el. Maxwell?), Plåtskydd f/reservhjul, Packethållare, Reservhjulshållare, Fästarmar f. P-lampor m/spetsiga Kupol-muttror, Bromscylinder (till 28-30 mod.)

KÖPES:

Till Dodge 24-25 mod. öppen: Karossbakdel, 4 st. dörrar, Reservhjulshållare f. 20" tråkerhjul.
Till T-Ford '24: Sid-plåtar t. öppen kaross, dörrar.
Till Chevrolet '26: Fram- och Bakskärmar, vindruteställning, motorhuv.

Dan Nilsson,
Näs, S-670 30 EDANE, Sverige
tel. 0570/55125.

TIL SALGS:

Ford V8 stasjonsvogn 1936. Originalt norskbygget karosseri. Omfattende restaurering er nødvendig. Setene mangler, ellers er bilen ganske komplett. Motoren har satt seg, men bilen ble brukt siste høst.

KJØPES:

Step-side-plan og bakskjermer til Dodge Kingsway Job-Rated ½ ton EXPRESS(!) Årgang 1952. Også alt i andre deler, samt shop-manual til bilen har interesse.

Jon Olav Haugen,
Roland, 2800 GJØVIK.

TIL SALGS: 5 dekk Michelin X 165x400, (600x16) tilsalgs.

Leif Petersen,
Enga, 3020 KROKSTADELVA

HJELP, -jeg fryser på hytta!
Er kjøper av en brukt JÖTUL 710 ell. 711 (komb. ved/parafin-ovn). Jeg kan gjerne vente med å overta den til kommende fyringssesong er slutt.

Mads Jostad,
3060 SVELVIK. Tlf. 842065/842176

KJØPES: 16" hjul m/ståleker til 1935 Ford Fordor DeLuxe, samt andre deler t. samme mod.
Bjarne Halvorsen,
Emil Stangs vei 5, 1346 Gjøttum.
tlf. 54 29 21

SELGES: -Motor m/gearkasse T-Ford 1922. Radiator A-Ford 1930, Bra lykt Nash 1931, Sidevognramme Henderson 1917, 21" felg A-Ford 1928-29, Lykt A-Ford 1930 uten glass & ring.

KJØPES: -Radiatorokappe A-Ford 1930 som ny. Lykteglass m/ring A-Ford 1930. Sidevognramme Harley-Davidson 1930.
Ove Sörensen,
Gølsfjellet, 3550 GØL. tlf. 837

Federal 1934-mod, en eier, liten lastevogn m/dobbelt styrhus. Bilen var i bruk inntil ca. 1960. Den er meget original, men nå helt demontert. Selges for selvkost.
Ole Birger Gjevre, 2900 FAGERNES
tlf. 1870 (arb.: 1873)

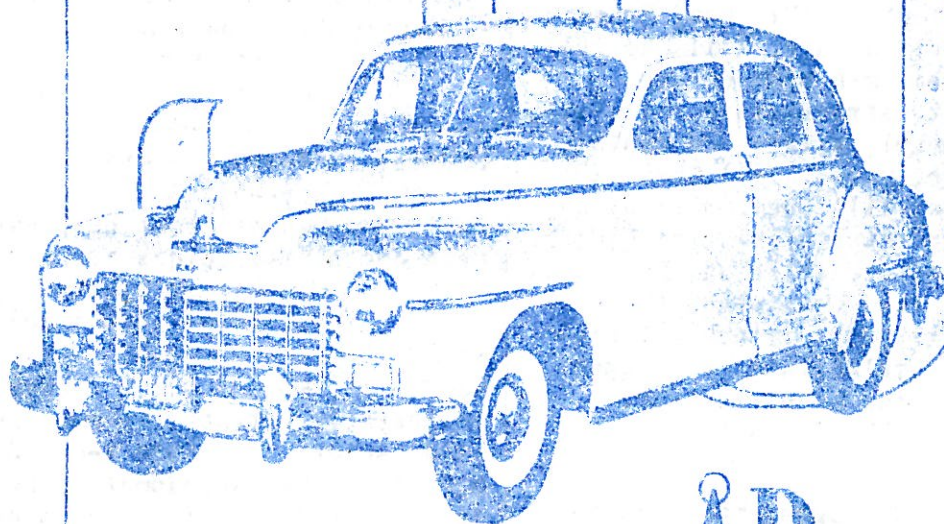
KJØPES til Ford T 1926: -Bakskjermer, kalesjestativ, frontruteramme, instrumentbord, seter. Til Ford V-8 1939: 4 stk. 6.00x16" dekk, speedometer, knapper på instrumentbord, lighter. Til Minerva 1920-26: Alle deler av interesse.
Öyvind Gladhus, tlf. 067-76100,
3550 G Ø L. linje 323 kl.8-16.

TIL SALGS:

Opel Super Six, 1937-modell, lukket 4 dörs 4 seter sedan. Bilen er 440 cm lang, 157 cm bred og veier 1200 kg. Den er registrert (KZ 16600) og nydelig restaurert, nylakkert (lys brun) og nyforniklet. Interiøret er i en aldeles utrolig fin originalstand. Bilen har kun gått totalt 47 000 km! Diverse originalpapirer samt originalverktøy medfølger. Bilen må sees, den er en perle, og går svært godt. Skal selges til selvkost, som er 13.000 kr. Opel'en står lagret i Sandefjord i kjøpreklar stand.
Henv.: Tore Ödegaard,
Huldreveien 19, 3200 SANDEFJORD.

SELGES: 2 st. motorer til INDIAN 1919-mod.
KJØPES: Støtfangere bak, lykter, ratt, dørhåndtak og reservehjulholder til Willys Overland Whippet 1929. Andre deler til denne bil har også interesse. Er også interessert i å kjøpe åpen urestaurert bil fra 20- eller 30-årene.
Magne Sletteemoen, 3570 Å L.

Gjennom



ÅR

har Dodge-navnet vært blant de ledende på verdensmarkedet — også i Norge.

Dodge har alltid vært anerkjent for sin styrke og pålitelighet og sin økonomi i drift og vedlikehold.

Den nye Dodge har fulgt de siste års utvikling og er en verdig representant for Dodge-navnet.

DODGE

HARALD A. MØLLER A/S

(TILG. STRØMMEN AUTO A/S)

STORTINGSGT. 30 (TORSTEDH.) — OSLO — SENTRALBORD 1735