

MOTORHISTORIKEREN

NR. 2 - JUNI 2004 - 33. ÄRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

Fra medlemmenes bilpark

50 cc sammensatt av flere 80-talls travere



En drøm under realisering



En annen gammel travere





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.

E-mail: mhkd@lmk.no

Bankgiro 2200.07.28865

Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>

I STYRET:

Formann:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 94 27 - 995 86 493

Nestformann:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf. 32 88 51 45 - 997 04 490

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240

Kasserer:

Stian Olsen
Smedgata 22, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 952 37 272

Styremedlem I:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 DRAMMEN
Tlf. 32 83 98 65 - 93418 559

Styremedlem II:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROGSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083

Varamann:

Nils Petter Danielsen
Bedehusgata 10, 3055 KROGSTADELVA
Tlf. 32 87 83 79



Forsidebildet: 1957 Tempo Comfort og Haakon Shetelig

Redaktør for dette nummer har vært:

Jan H. Shetelig

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomitè:

Asle Wang 32 83 01 12
Reidar Schumann-Olsen 32 84 54 63
En fra styret

Arrangementkomitè:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 32 82 32 65
Finn Bryhn 31 28 50 05

Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

Valgkomite:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Berit Thorbeck 32 84 86 89

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

Paul Weber Gellein
Kastanjeveien 93 A, 3026 DRAMMEN
Tlf. 32 82 54 98

Redaktører i 2004 er:

- **Mars:** Tor Stein Hella 66 79 01 34
- **Juni:** Jan H. Shetelig 31 28 00 70
- **September:** Erling Dagslet 31 28 49 84
- **Desember:** Svein Erik Finnerud 32 78 39 83

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne til redaksjonen, eller helst til redaktøren for neste blads hjemmadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under *Kjøp og Salg* er gratis.

Vi må ha stoff til neste blad innen 10. august



Formannen har ordet:



Kjære Motor Historikere, sommeren er her!

Endelig har varmen kommet og etterlengtede motor lyder og putring er å høre over det ganske land. Smøring og stell, vask og polering er på nytt blitt aktiviteter som vi kan glede oss over. Mange skal på turer og løp og jeg oppfordrer dere til å kjøre mest mulig i følge til og fra løp. Vi skal snart på tur til Tunhovd, det er sikkert mulig å få vært med enda hvis du føler for det. En stor takk til gutta i forsikringskomiteen, Fridgeir, Erik og Tor Stein for glimrende innsats under besiktigelsesdagen 5 mai. Masse av folk og fine biler i fleng. En hyggelig kveld, hvor styret med Jan Roger og Stian i spissen serverte kaffe og vafler til de fremmøtte. På møtet i Juni skal vi på en liten kjøretur ut i det blå, med servering av kaffe og kaker på et korselig sted i vakre omgivelser.

Jeg håper dere alle får en fin og god sommer og at dere får fine motorhistoriske opplevelser på ferden. Ta godt vare på dere selv og familien og nyt livet.

Men bare til slutt, det har vært litt vanskelig med stoff til denne avisa. Det er fint om dere tar litt bilder og skriver noen linjer slik at redaktørene får litt mer å arbeide med. Så jeg oppfordrer dere til å sende inn materiell til neste avis.

Riktig god sommer!

**Med hilsen
Steinar Ludvigsen**



Nytt fra Styret:

MEDLEMSMØTE MHK DRAMMEN 29.03.2004

Pga Påsken ble dette møtet fremskutt til siste mandag i mars. Steinar orienterte de etter hvert 42 fremmøtte medlemmer om kveldens program, som bl.a. innbefattet Tulipanløp og visning av video fra Rally Vltava fra 1973, hvor også Steinars nyervervede Skoda deltok.

Annonser for Spiralløpet 21.8.04 er klar og distribueres til en del klubber og blader. Det er behov for omlag 30 medhjelpere for dette arrangementet som starter og avsluttes i Drammen park.

Det er også laget en invitasjon til Tunhovd-ekspedisjonen 3.-4.7.04 for klubbens medlemmer, i tillegg til mottatte invitasjoner fra mange klubber om løp og markeder.

Før visning av videoen fra Rally Vltava var det premieutdeling for Tulipanløpet. Per Langøy kom nærmest idealtiden og Finn Torgersen stakk av med seieren i Bilslalom.

Forsikringsbesiktningen for klubbens medlemmer blir 5.5.04 på NAF testestasjon.

Svein Hansen, sekretær

NVKs JUBILEUMSARRANGEMENT 2004

I september 2004 er det 50 år siden Norsk Veteranvogn Klubb (NVK) arrangerte det første løp for veteranvogner i Norge. NVK etterlyser derfor både personer og vogner som deltok i dette løp, som startet i Sandvika og endte opp på Teknisk Museum, som da var på Bygdøy i Oslo. NVK har startlister, bedømmelsesskjemaer, og et par filmer fra løpet, men håper at entusiaster fra andre miljøer enn NVK har fotografier eller annet av interesse fra arrangementet. I tilfelle noen har materiell å bidra med, er NVK v/ Halfdan Prøsch svært takknemlig for å høre om dette.

Henv: Halfdan Prøsch, Rykkinnveien 46 C, 1349 Rykkinn. Tlf. privat 67 13 53 30, 22 67 71 24, mobil 41 54 72 64, e-post: half.pr.@online.no.

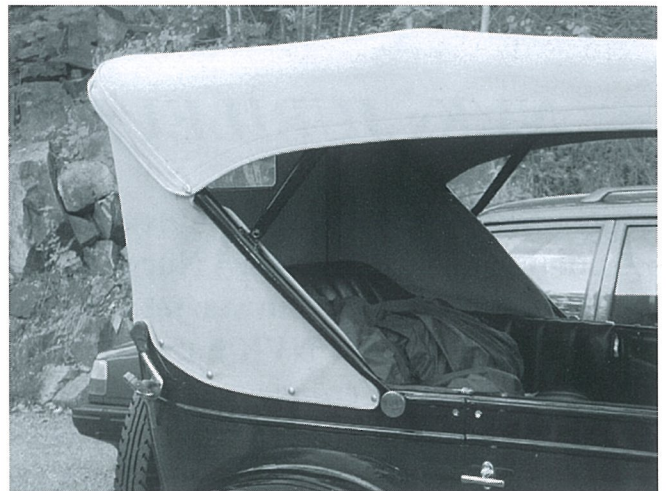
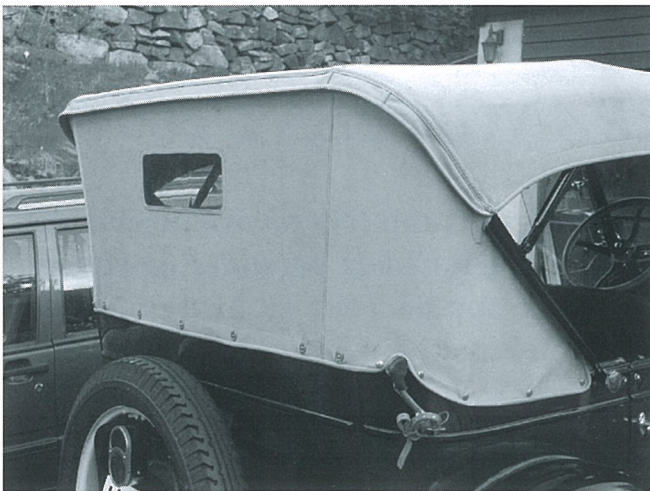


PRODUKTTEST AV MIDDEL FOR KALESJERENS



En utfordring med åpne biler er å holde kalesjen ren. Mange vegrer seg vel litt for å gå på med vanlig såpe og børste. Selv har jeg ikke funnet noe godt produkt før jeg oppdaget Renovo. Dette produktet kommer fra det britiske imperium, en nasjon som lenge har håndtert kabrioletens mysterier. Litt skeptisk fulgte jeg bruksanvisningen, som forklarte at en skulle påføre det gel-aktige middelet enten med spruteflaske eller en bred pensel. Det så ut som badeshampo, og skylle virke i 30 minutter på en skitten kalesje. Skitten i denne sammenheng betyr grimete etter regn og noe sprut fra veibanen. En lys kalesje er naturlig nok mer utsatt enn en sort. Etter 30 minutter skulle en skylle med rikelig vann, jeg brukte en ren svamp og bøtte, og pøste på. Enkelte flekker jobbet jeg med ved bruk av

en relativt myk skurebørste. Etter skylling lot jeg hele stasen stå å tørke i solen. Resultatet ble meget bra! Jeg kan anbefale produktet til andre kalesjeeiere. Jeg kjøpte det over internet på adressen <http://www.convertiblecar.com>. Salmaker Habostad på Stranda har også dette. Renovo har også produkter for impregnering, men det har jeg ikke testet.

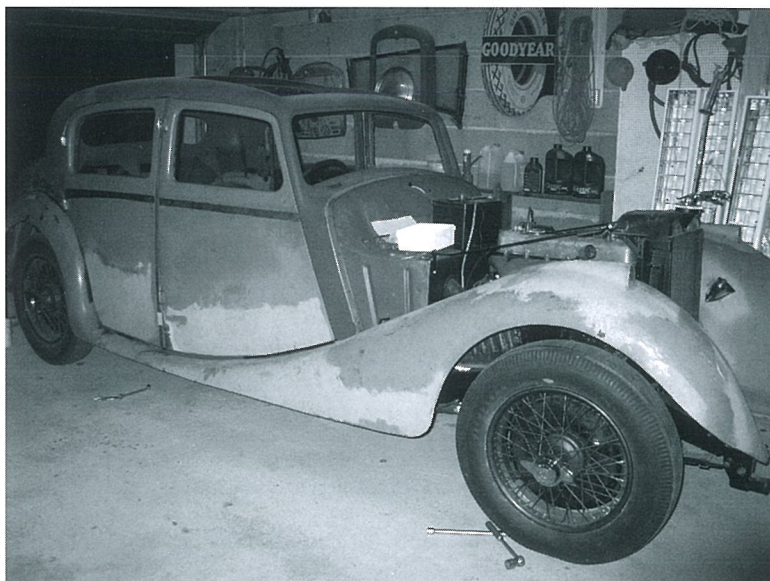
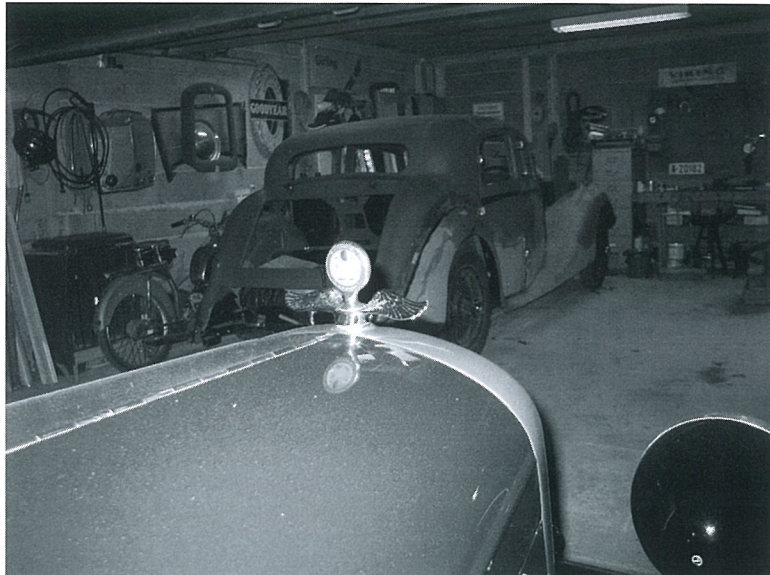


Resultatet ble meget bra. Husk å gjøre denne operasjonen i varmt tørt vær.

REDAKTØRENS HJØRNE

Redaksjonen er avsluttet, og jeg gjør noen refleksjoner før avisen pakkes inn på Cd'en og sendes trykkeriet. Jeg har laget en del aviser, men dette er min første elektroniske versjon. Christian skal ha ros for en godt tilrettelagt CD med ferdige maler. Jeg må nok ta selvkritikk for dårlig planlegging og lav journalistisk aktivitet, men jeg deler også ut litt kritikk til medlemmene som ikke gidder å sende noen bilder og linjer til redaktøren. Det blir kjedelig for

dere hvis hver redaktør må bruke sine egne biler, motorsykler og bilder i mangel av mindre innavlede kilder. Etter at jeg ringte Steinar Ludvigsen ble det mer fart i sakene. Takk til Finnerud, Ludvigsen, Hansen, Hella for innsendt stoff på fallrepet. Selv skal jeg nå ned i garasjen for å mekke videre på dyret til høyre her. Jeg humrer litt for meg selv når jeg føler meg like yr når jeg får skrudd noen timer, og særlig når det går fremover. Forsidebildet denne gangen er valgt ut med det formål å stimulere den yngre garde. Her i Slemmestsad har vi hatt mye moro for en 2-3 lapper, resultatet er en fungerende moped og en 16-åring som har lært både å høvle topplokk, bytte stempel, rense forgasser, lage wires, bestille deler, skru og smøre. Vi har til og med lært hvordan vi gjenoppretter tapte identiteter hos Tollvesenet, noe jeg trodde var umulig.



Redaktøren vil med dette ønske alle MHKD's medlemmer og rekrutter en riktig god sommer med mye sol og rett dose med garasjeskygge. Der trenger dere ikke faktor 20, men faktor 10/40.

Jan H. Shetelig





Panorama Musikk

Drammen A/S

Tollbugt. 29, Drammen - Tlf. 32 89 52 70

SPECIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder
instrumenter, utstyr og
rekvisita.

* - for skoler, korps,
orkestre og
enkeltutøvere

* Service og rep.,
samt noter m.v.

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
MOTORHISTORIKEREN?

Ta kontakt med:

Kåre W Johnsen
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN
Tlf.: 32 88 51 45

Helårsannonser : 2004

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

**Omtrekking av biler,
møbler og båtputer.
Spes. veteranbiler**

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	200 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerker 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumsbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2004 kr. 275,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA

Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS	5% på engrospriser
Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%
QMI-produkter	Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.

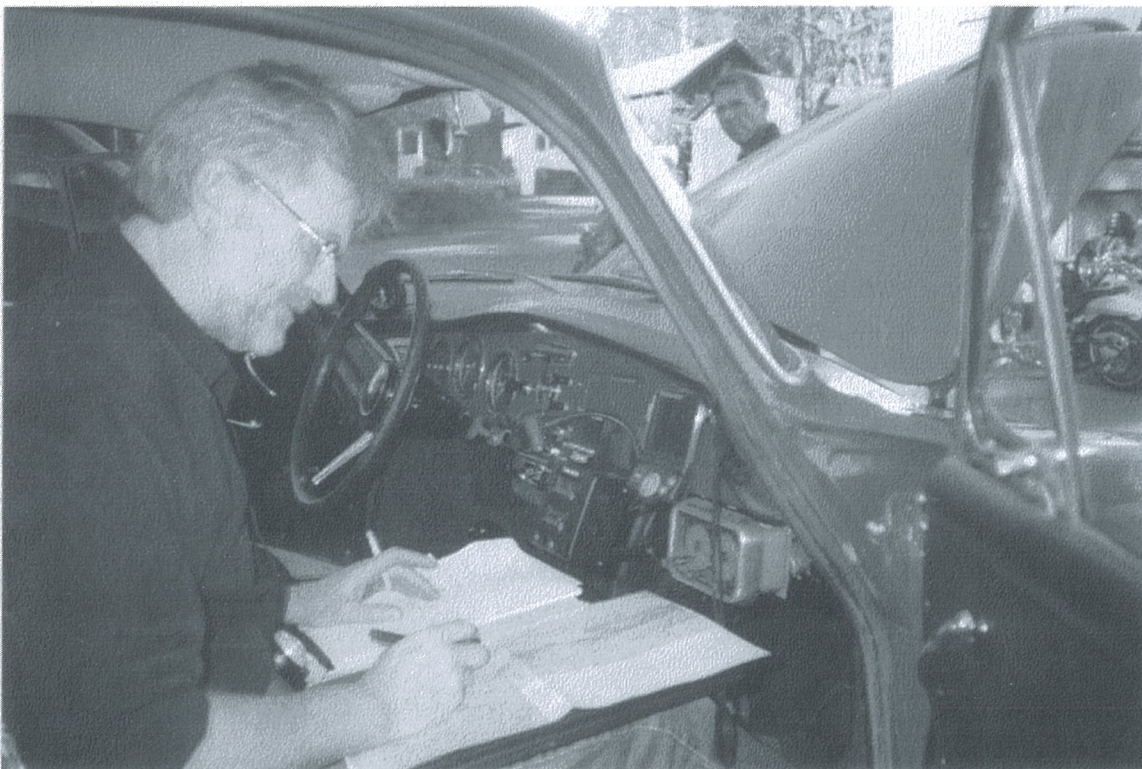


RALLY HISTORIQUE MONTE-CARLO 2004

Det tøffeste og mest krevende historiske rally billøpet i verden gikk for fullt i vinter får 14 året på rad. Deltagerne kommer fra så å si hele verden, blant annet fra Japan og Sør Amerika. I alt 340 deltagende biler fra 50,60 og 70 tallet skal konkurrere om heder og ære i de franske alper.

Blant disse var 27 norske lag påmeldt til start. 4 av disse lagene er medlemmer i KNA-Drammen . Jarle Bye som debuterte i Monte-Carlo i 2003 som kartleser i en Porsche 356 Carrera. I år som kartleser med for Lars Lien som kjører en Cortina MK1.

Annethe Mahle i en Volvo Amazon, hun er med som kartleser for femte gang, Oddvar Moland skulle ha kjørt i en Volvo 142 .Men han fikk ødelagt ryggen og måtte være hjemme. Han har blant annet totalt vunnet løpet tidligere og har en rekke pallplasseringer som kartleser i dette tradisjonsrike løp. Totaldistansen på hele løpet er ca 2000 km, men i tillegg kommer kjøring til og fra som er ca 2800 km. Alt dette på en drøy uke. Totalt er det 12 regularetyprøver som går i alpene på veier som var Rally Monte-Carlo traseer på 50 og 60 tallet. Her går det for full pine, nå som den gang . Dagsetappene er opptil 900 km lange å påkjenning for deltagerne og materiell er enorme. Høydepunktet der er nokk for mange gallamidagen og premieutdeling etter løpet med glamour og glitter på en av de mest farsonable nattklubber i Monte Carlo.



Jarle Bye i Porsche, konsentrert med kart og kjøreordre før start i 2003.

Det var ingen ting å si på innsatsen til deltagerne i år, Norsk seier til Monty Carlan & ens våre herrer i Cortinaen endte på ca 69 plass.



BILDER FRA MONTE-CARLO 2004



Mini Cooper for fullt driv i årets løp.



Datsun 240Z under en av prøvene på vei mot Monte-Carlo

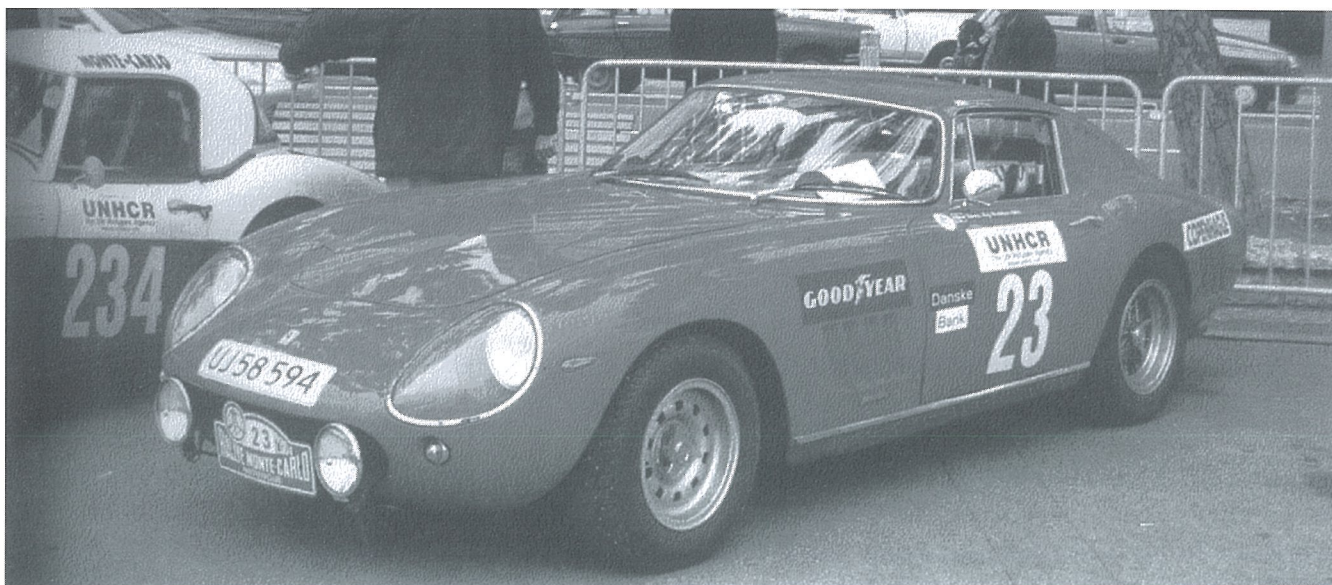


Ford Escort TC klar til start. Bak ser vi Renault A110. Denne bilen er Norsk eid og er en hyppig gjenganger i Challenge løp i Norge.



Volvo 142 .Her er et bilde av løpets vinner 2004. Monty Carlan og Stein Roed fra Norge.





Ferrari 275 GTB

Råere en dette er det vanskelig å forestille seg at det kan bli. På spørsmål om hvorfor eieren brukte denne sjeldne bilen i et slik rått løp svarte han : Jeg har bare denne vogna og jeg lever bare en gang.

MONTESA- EN SPANSK KLASSIKER

På en tur til Barcelona nå i mai fant vi denne Montesaen. Den har 60-talls design, men ble bygget slik helt inn på 80-tallet. Dette er en 175 cc. Red.



Utkast til pressemelding mottatt fra Tom T. Greger i LMK:

Av: Kjell Bjørn Vinje

Må godkjennes av: Ivar Fjeldberg

Mulig distribusjon: Søndag 14/3, ca. kl. 15

- også oppslag på Vegveven og Vegvesen.no

Gamle skilt til gamle biler

En kommende endring i kjøretøyforskriften skal gjøre livet bedre for veteranbil-folket og andre bilentusiaster. Det skal nå bli lettere å bruke datidens bilskilter på biler som er mer enn 30 år gamle.

Dette har vært et sterkt ønske fra veteranbilfolket og andre bilentusiaster i mange år. Nå håper vi å kunne imøtekomme en del av ønskene. Vi ønsker å endre forskriften og gi adgang for bruke kjennemerker av den typen som ble brukt da kjøretøyene var nye, sier senioringeniør Ivar Fjeldberg i Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Forslaget innebærer at vilkåret for at et kjøretøy skal kunne få datidens kjennemerker, er at det er 30 år eller mer siden kjøretøyet ble registrert i Norge eller i utlandet. Begrunnelsen for 30 års-kravet er at dette er den normale tiden for å kunne registrere kjøretøy med statusen 'bevaringsverdig'.

Statens vegvesen har nå forslaget til endring i kjøretøyforskriften ute på høring. Man tar sikte på å gjennomføre endringene fra ca. 1. juli.

Det er gjort en rekke endringer på kjennemerker de siste tiårene. Dagens forskrift – fra 1990 – gir ikke adgang til å tildele kjennemerker i henhold til disse endringene, slik at kjøretøy nyere enn 1971 ikke kan tildeles tidsriktige kjennemerker.

Når det gjelder bokstav- og tallkombinasjoner vil det ikke være mulig å tildele denne tidsriktig for biler registrert etter 1. april 1971.

Det skyldes at tidligere kombinasjoner er brukt opp – og at man etter 1971 aldri sletter tildelte kjennemerker. Det vil derfor måtte tildeles kjennemerker med dagens bokstav- og tallkombinasjoner, men av gammel, tidsriktig type når det gjelder utseende, størrelse, platetykkelse og slikt.

Når det gjelder biler registrert før 1. april 1971 vil det som før være mulig å ta i bruk gamle kjennemerker i gammel stil – med en bokstav og tre til seks tall eller seks tall. Det er her kun anledning til å foreta ett kjennemerkebytte, men det foreslås nå i tillegg å åpne for ett bytte til for dem som ønsker tidsriktige kjennemerker på bilene sine. Det er bare biler med kjennemerker som ikke er tidsriktige som vil bli omfattet av dette. Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) skal gi uttalelser om hva som er tidsriktige kjennemerker.

Eieren kan her velge fritt blant bokstaver og tallkombinasjoner som ikke allerede er i bruk.

Kontaktperson:

Senioringeniør Ivar Fjeldberg, Statens vegvesen Vegdirektoratet

Telefon: 22 07 35 00, direkte 22 07 35 07



Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

Rep. av alle typer kjøretøyer.

Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen

Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen

Tlf. 32 83 87 65

*Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!*



Har nå også
mange fine
dekaler til
motersykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen

Tlf. 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning av medlemskort



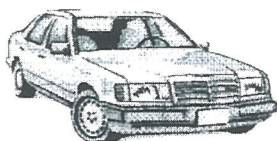
GETHUS TEXACOSTASJON

3360 GEITHUS
TELEFON 32 78 03 30
TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering

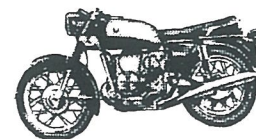


Jon Andreassen

Biler, motorsykler

&

landbruksredskap etc.



Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820

Vikeveien 47, 3090 Hof



GOD SOMMER!

Nordens mest solgte motorbehandling.



MOTOR BEHANDLING

MED PTFE



www.qmi.no

QMI reduserer slitasjen med opptil 88%, noe som verifiseres av Det Norske Veritas, og ikke nok med det, du får også: Mindre varmegang, lettere start, stillere ventiler, økede hestekrefter, lettere giring og mindre drivstoff-forbruk. ✓

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



1957 TEMPO COMFORT- ET IMPULSKJØP PÅ EKEBERG



I fjor høst var vi på Ekeberg. Selgerne var i ferd med å pakke ned varene, og min sønn Haakon, da 15 år, var på hektisk jakt etter en Corvette el. tilsvarende. Vi fant en 1957 Tempo Comfort, med to gir. Da vi kom hjem og begynte å skru, fant vi fort ut at original motoren var ubrukelig. Det var bl.a. sement i veivhuset. Etter avtale med Erland Erlandsen fikk vi tak i en tre-giret Sachs motor. En del deler har vi kjøpt fra firma Kjell Berg i Stathelle, andre ting på Ekeberg. Det har vært gøy å se at deler lar seg skaffe, og at gamle jern kan bli operative med litt tålmodighet.

Hvis en skal diskutere rekruttering til hobbyen, eller i det minste en måte å lære ungdommer litt praktisk sans, så er dette en bra mulighet. Tilslutt kom dagen da vi ville ha skilter på mopeden. Her fikk vi en utfordring. Vi søkte i Autosys på begge motor nummer (identiteten ligger på motornummeret), men fikk ikke treff. Vi drog til Biltilsynet med en kopi av et lånt vognkort med tilsvarende data og ba om råd. De opplyste at det motornummeret vi hadde måtte inn i Tollvesenets Tvinn-database. Ved hjelp av vennlige saksbehandlere der fikk vi registrert identiteten der, og de overførte dataene til Biltilsynet. Så nå er det bare å registrere og velge et fint nummer.

Jan H. og Haakon



Etter oppfordring fra nye lesere gjengir vi Tor Stein Hella's artikkel om forgassere.

F O R G A S S E R

En av de mange delene på en bil som alltid er gjenstand for stor interesse og mange meninger er forgasseren.

Alle forgassere blir "styrt" av (arbeider etter) det vakum (undertrykk) en stempelmotor produserer. Vi kan dele forgasserne inn i to hovedgrupper:

- 1) Forgassere med fast venturi - og
- 2) Forgassere med variabel venturi.

Grunnleggende systemer:

Forgassere med fast venturi er mest utbredt. På våre eldre kjøretøyer finner vi mange motorer med såkalt "stige"-forgasser. Dette navnet har den fått fordi den er montert lavere (under) enn innsugningsmanifolden. Bensin/luft-blandingen "stiger" igjennom forgasseren inn i innsugningsmanifolden - og inn i forbrenningsrommet. Denne utgaven av forgassermontering gikk de fleste fabrikanter bort ifra på begynnelsen av 1930-tallet.

Etterfølgeren ble kalt "fall"forgasser, montert over innsugningsmanifolden. Av "fall"forgasseren er det mange typer og varianter. De fleste har vel hørt om "toportere", "fireportere" eller registerforgassere. Uttrykket "port" er bare en forenkling av venturi-begrepet - altså hvor mange venturier en forgasser består av. (Forgassere med 2 venturier kan vi også finne blant "stige"forgasserne.)

Registerforgassere (også kalt 2-trinns forgasser) er en forgasser med 2 eller 4 venturier, der venturiene er delt inn i primær- og sekundær-venturier. I denne forgasseren har vi en liten (primær) og en stor (sekundær) venturi. Her "styrer" primær-venturien sekundær-venturien. Dette kan enten skje mekanisk ved at primær-spjeldet åpner sekundær-spjeldet, når primærspjeldet er 1/2 til 3/4 åpent - eller at åpningen av sekundær-spjeldet skjer ved bruk av det vakum som er i innsugningsmanifolden.

Registerforgasseren blir også ofte kalt "spare"-forgasser. En tenker vel her på primær-venturien (1. trinn) som et "spare-bluss" og sekundær-venturien (2. trinn) som et "kraft-tilskudd".

Den andre hovedgruppen forgassere - de med variabel venturi - er også en god gammel konstruksjon. De mest kjente her er de engelske S.U. og Stromberg. Alle med "draging" mot engelsk bil kjenner vel disse. I de senere år (60-tallet) dukker disse også opp på bilene fra "søta bror" - VOLVO og SAAB.

De forgassere vi tar en nærmere titt på her, er de med faste venturi. (Fig.1)



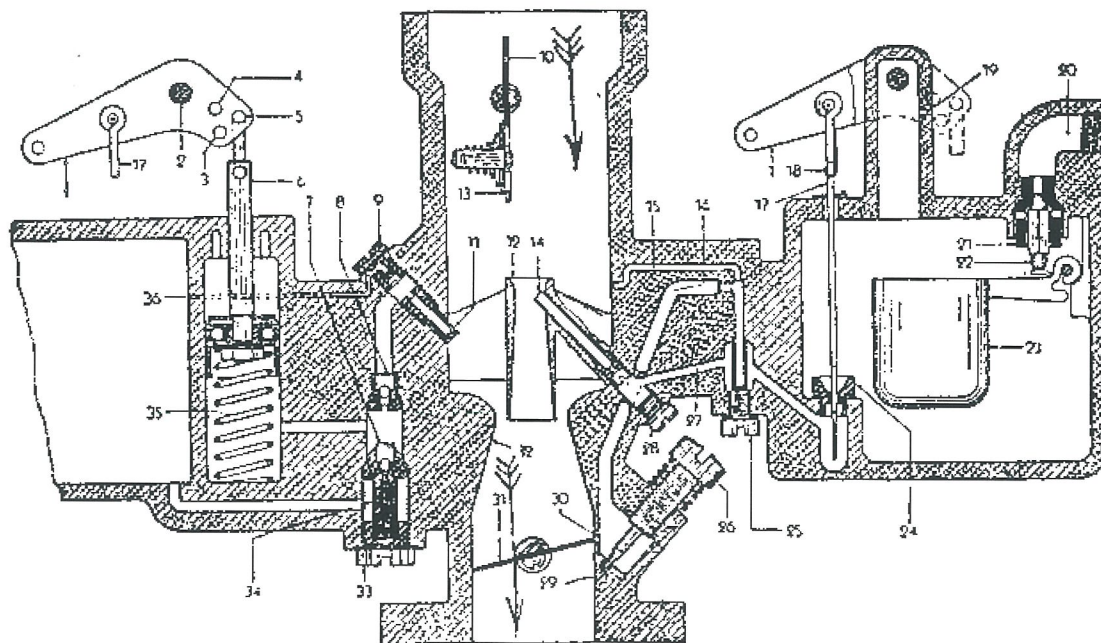
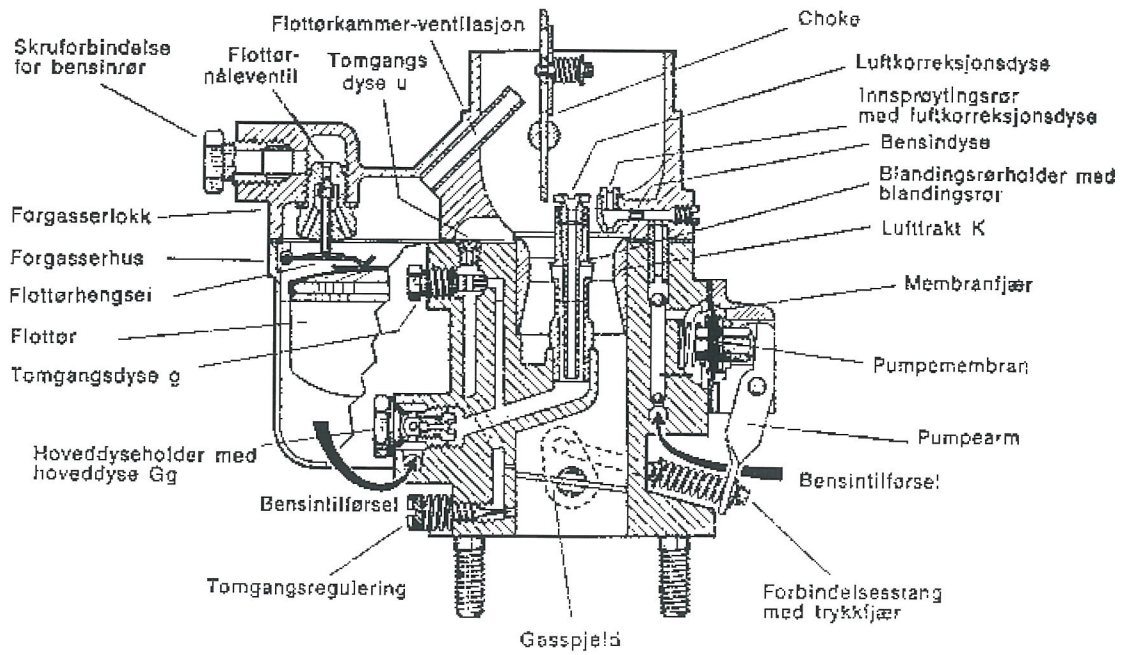


Fig. 1.



Det grunnleggende prinsippet for forgasserens funksjon er at motoren suger luft gjennom venturien i forgasseren. Når luften passerer venturien – som er en forsnevring, øker luft-hastigheten, og det danner seg et undertrykk (vakum).

Hvis vi ser på en prinsippsskisse av en gjennomskåret forgasser, vil vi se flottør-kammeret i forgasseren. Flottør-kammeret er forgasserens bensinreservoar. Flottøren flyter i bensinen, og den påvirker flottørventilen (nåleventilen) som bensinen strømmer inn i forgasseren igjennom. Flottøren regulerer derfor bensinhøyden (flottørstanden) i forgasseren. Denne bensinhøyden er avgjørende for forgasserens funksjon. Felles for alle systemene i forgasseren er at de har kanaler, som på sitt høyeste er høyere enn flottørstanden. Motoren må altså suge bensinen fra flottørkammeret (– ett unntak: Akselerasjonspumpe-systemet – dette er et mekanisk pumpe-system).

Går vi tilbake til forgasserhalsen (venturien) og begynner nærmest manifolden, finner vi forgasserspjudet. Dette regulerer luftstrømmen igjennom forgasseren og dermed vakumet i venturien. Imellom spjudet og manifolden vil vi finne en liten boring i veggen på forgasserhalsen. Dette er utløpet for tomgangssystemet. Når motoren går på tomgang, får vi et forholdsvis stort vakum imot gasspjudet. Motoren "suger" da bensin ifra flottørkammeret via bensinkanalene i tomgangssystemet. I forbindelse med tomgangssystemet er det også en luftkanal som munner ut på den andre siden av venturien. I kanalen som munner ut under spjudet, er det en justerings-skrue med et konisk parti som virker som en forsnevring i kanalen. Denne skruen blir vanligvis kalt blandingsskrue eller Co-skrue. I området like over spjudet vil vi finne ett eller flere små hull eller avlange spalter. Dette er utløpet for "overlappings"systemet (overgangssystemet). Dette er ikke noe egge system, da det får bensin/luft-blanding direkte fra tomgangssystemet. Den mengde luft og bensin som går inn i tomgangssystemets kanaler, blir styrt av dyser. I noen forgassere er disse gjenget og skrudd inn i forgasserhuset, i andre er de presset inn.

I overkant av venturien finner vi "sprederen". Denne er utløpet for både "dellast"- og "fullfart"-systemet. Sprederen kan være utformet på litt forskjellige måter, bl.a. såkalt fleretrinns-spreder. Har vi en forgasser med spreder med flere trinn, sitter det en dyse i sprederen med flere utløp – "boringer". Sprederen får bensin fra flottørkammeret via emulusjonsrøret, også kalt "stigerøret". Emulusjonsrøret er plassert vertikalt, der øvre del er i forbindelse med hovedluftdyse og nedre del er i forbindelse med hovedbensindyse. Emulusjonsrøret er plassert i en boring som har noe større diameter enn den selv. Denne boringen står i forbindelse med sprederen. Emulusjonsrøret har en boring i lengderetning og flere boringer diamentralt. Emulusjonsrøret blander luft og bensin i et bestemt forhold etter styrken på vakumet i venturien.

Denne artikkelen fortsetter på side 26



SANDPRODUKTER

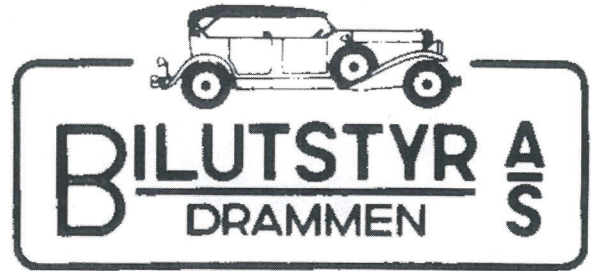
Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

Motorolje	Batterier
Hydr. oljer	Starter
Hydr. filter	Dynamo
Oljefilter	Elektrisk
Luftfilter	Rekvisita

Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen
Tlf. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



Drammen Gummiservice as

Tordenskioldsgt. 74, Drammen - Tlf. 32 83 36 63

Spesialist

BRIDGESTONE

på

Firestone

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

Rolf Maurseth
Vahlbakken, 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 20 20



DEKK - FELGER

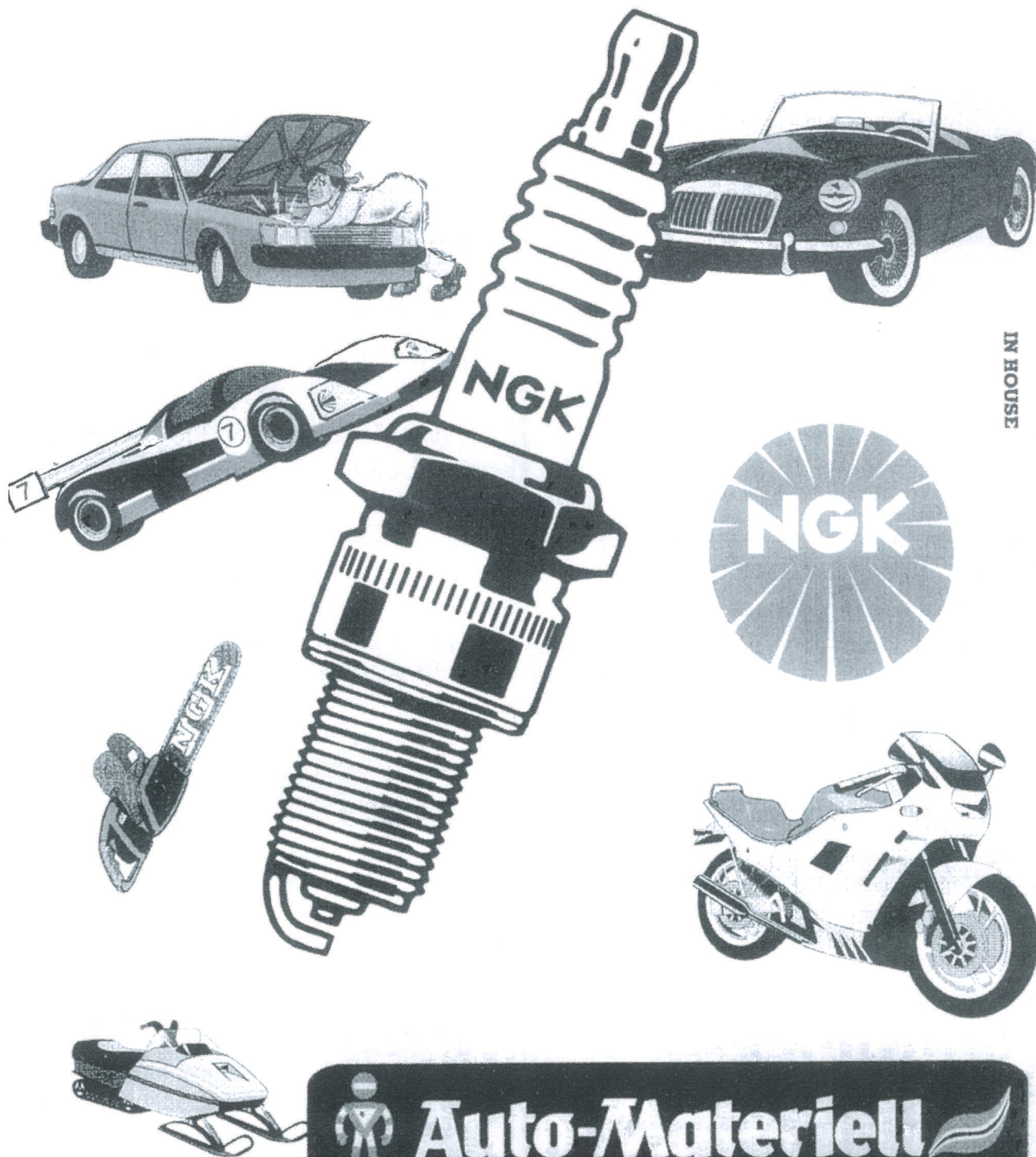
- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



PROBLEMLØSER'N



IN HOUSE

 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42

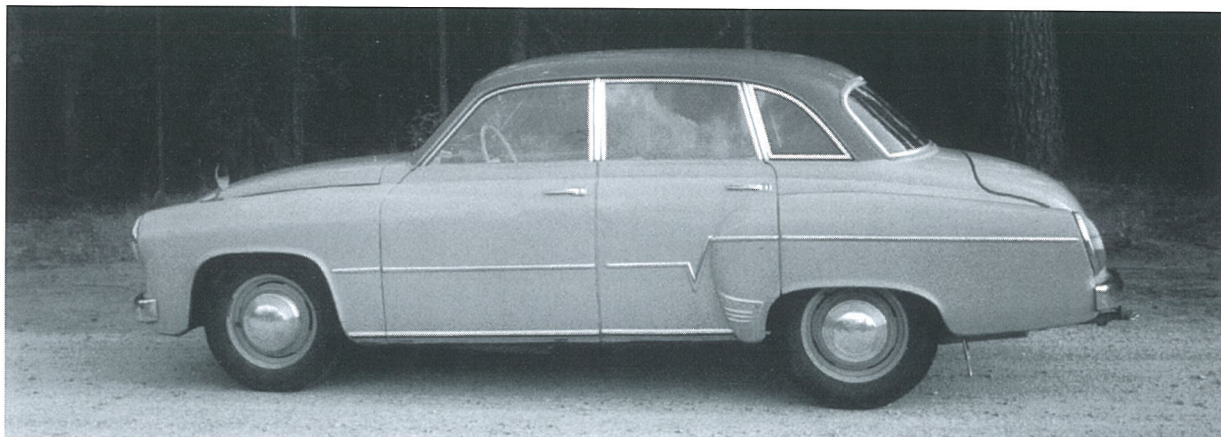




Kjøp og Salg



Wartburg 311 de luxe 58 modell.



Opprinnelig Svensk bil. Importert til Norge av eier i 1994. Bilen er registrert på F-13035. Den er lyseblå med mørkeblått tak. Lakken er slitt og delvis matt med en del skrubbsår. Høyre forskjerm er byttet en eller annen gang i bilens barndom. Litt overflaterust blant annet i motorrom og bagasjerom. Ellers er karosseriet og chassis i rimelig bra stand. Krommen har noen bulker og rustflekker. Interiøret er inntakt, men falmet fra blått til grått og stoffene har nok sett sine beste dager rent kvalitetsmessig. Noe fuktskader rundt bakruten. Motoren på 900 ccm har skåret seg, men en grei 1000 ccm for vannpumpe følger med. Girkassen har et frihjul som noen ganger hopper ut i høygir, så en annen girkasse følger også med. Biler er kun gått 38 000 km. Selges som den står for kr. 8 000,- **Svein E. Finnerud. Vikersund. Tlf. 32 78 39 83. E-post: sefinner@online.no**

OPEL REKORD 61,

Selges grunnet plassmangel. Nyoverhålt motor med nye lagre, stempefjærer og ventiler. Lite rust, EU godkjent 2003 hos NAF. Prisinde kr. 6.500 som er det samme som jeg ga for den i 1969. Mange nyttige reservedeler kan følge med.

Reidar Schumann-Olsen

Tlf. 45249171 arb. eller 32845463 privat.

Selges: 56 mod. Ford V8 Country Sedan (stv), 292" + manuell, 8 seter. F.g. reg. 25 / 4 - 56. som hotellvogn med kjent historie. Bilen er helrestaurert med rammeløft og er lakkert i deler. Kun kjørt noen få turer i de siste årene. Sjelden bil i Norge. Selges: 95 000,- Tlf: 22 10 54 84, etter kl. 18.00.

Kjell Wang-Henrichsen, Bredes vei 2B, 1088 Oslo 10



Skoda 120S Rally



Skoda 120s Rally

Jeg har i mange år vært fascinert av Skoda's fantastiske motorsport historie. Jeg kjørte faktisk en del løp for Skoda på miten av 80 tallet med 130L og RL. Men etter et par sesonger med Challenge løp (Historisk rally) med Fiat 850 sport cupe,



Fiat 850 Sport Coupe



var kartleseren min (Roy) og jeg klar for litt større og mer kraftfull redskap. Egentlig hadde jeg tenkt på en Ford Escort 2000 RS MK1. Men skjebnen ville det anderledes. Jeg hadde som sagt vært svak for Skoda lenge og da formannen i Skoda klubben klarte å skaffe meg en kontakt i Tsjekia vi av Internett begynte bokstavelig talt "snøballen å rulle". Det endte med at jeg fløy ned til Prag å for å se på bilen, jeg hadde retur billett på flyet slik at jeg kunne komme greit hjem skulle bilen ikke holde mål. Jeg ble møtt på flyplassen og vi bilte ned til nærheten av Pilsen hvor bilen var lagret. At bilen var meget bra er ingen overdrivelse, Vladimir og tidligere eier (Jelinek) hadde brukt to og et halvt år på restaureringa og så absolutt gjort en bra jobb. Her fikk jeg også vite historien på bilen, dette var en gammel løpsbil fra fabrikken som var godt dokumentert og var avbildet i motorsportsboken til Skoda. Bilens siste løp var i 1975 her fikk den et ublidt møte med moder jord og en diger stein, bilen ble pensjonert for godt der og da.

Først i 1998 ble den dratt frem fra et gammelt skur hvor den hadde stått i alle disse åra. Det var plukket av en del deler og det var store skader og mye rust. Interiøret der i mot var relativt helt. Men ingenting er umulig, karossericella, bunn og innerskjermer ble fremskaffet. Nye skjermmer og dører bistod muset med pluss en ny motor. Selv om ikke alle deler er originale lenger er det så nærme en kan komme når man bygger opp en sjelden bil, der de-tilgangen er noe snever. Men det er utvilsomt blitt et bra resultat. Turen hjem gikk som en drøm, bilen går utrolig godt og bra, marsjfart på 130/140 på motorvei er ingen problem og den toppet over 180 km/t på forbikjøringer. Jeg kjørte forbi en Golf i rundt 180, fører måpte av undring. En tid senere under bensinfylling traff jeg golf eieren på nytt, han var over seg av begeistring og mente at det måtte være en Porsche motor eller lignende under panseret. Skal si han ble forundra da han kunne med egne øyne konstatere at det faktisk var en Skoda motor. Han jobbet i politiet og uttalte at fortalte han dette til sine arbeidskollegaer ville ingen tro han. Jeg hadde en lengre rast med middag rett etter og etter et par timer traff jeg han igjen da i en politikontroll. Jeg ble stoppet ikke for at det var noe galt men for at hans arbeidskoleagar kunne få ta en titt på det de kalte et klenodium. Vel hjemme gikk det greit med tollen, bilen ble vist på Kongsberg og der kunne man etter en meget grundig test konstatere at bilen var i utmerket stand og ingen feil eller mangler ble avslørt. 18 januar 2004 startet vi i årets første Challenge løp, hvor vi vant førerprøvene foran etablerte førere i bl. Porsche 911 og Renault Gordini.

Steinar Ludvigsen



Deletur via Aidensfield

Tidlig i oktober dro vi en tur til Eddie Rattley, som bor noen kilometer utenfor Grimsby på østkysten. Vi skulle over med en haug store deler, samt ha med oss en liten haug hjem igjen. Eddie er ganske sentral i det Engelske Datsunmiljøet og har plenty av biler og deler. Du finner ham lett på www.ratdat.com Vi hadde satt av nesten en uke, så vi hadde litt ferie også. Det førte oss til feriebyen Skegness, vikingemuseet i York og på hjemveien en svipp innom landsbyen Goathland fra TV-serien Heartbeat eller mer kjent som "Hjartet på rette staden"



Her har Eddie (til høyre) fått besøk av Anthony Reid fra Skottland. Han kom med noen deler som skulle til Finland. Da passet det bra at vi fraktet dem første etappe til Vikersund, for deretter å ta dem med videre til Finland til sommeren.

Eddie hadde et gammelt grisehus fullt av deler etter diverse turer rundt i England og Finland. Jeg og Eddie stod på hodet i det grisehuset en hel ettermiddag og da kvelden kom var varebilen vår ganske fullpakket med nyttige deler. Blant annet kjøpte vi inn mye eksosdeler til 70 tallere. Det begynner det å bli vanskelig med her i landet nå.

Grytidlig lørdag morgen 3 oktober satte vi kursen hjemover. Nå skulle vi kjøre vanlige landeveier nordover langs kysten for å få med oss Aidensfield. Etter en snau times kjøring passerte vi den mektige Humber Brigade. Etter ytterlige en og en halv times kjøring gjennom Yorkshire, kom vi til et digert hull i bakken "Hole of Horcum" Om det var et meteorittkrater eller noe lignende fant vi ikke ut av.





En liten halvtime senere kom vi fram til Goathland eller Aidensfield. Den lille landsbyen ligger i North York moors nasjonalpark slik at natur, infrastruktur og bygninger er autentisk og godt bevart. En av Englands mest berømte veteranjernbaner går forbi Goathland. På grunn av TV-seriens enorme popularitet i England krydde det av turister selv på en regntung lørdag i oktober.



Etter den obligatoriske suvenirhandel bar det videre til Newcastle og fergen hjem. Biltur i England anbefales. SEF



Forgasser: Fortsettelse fra side 18

Hoved-dysen for bensin kan på noen forgassere ha en konisk nål plassert i boringen. Nålen vil da være påvirket mekanisk av gasspjeldet, slik at nålen trekker seg ut av hovedbensindysen ved gasspådrag. - Dette resulterer da i at vi får en hoved-dyse med varierende "boring" (størrelse).

Det siste systemet som vi finner i de aller fleste forgassere er akselerasjonspumpe-systemet. Dette kan være både vakum og mekanisk påvirket, men det mest vanlige er mekanisk styrt. Pumpeelementet er da av stempel- eller membrantype. Akselerasjonspumpen står i forbindelse med to kanaler - en innløps- og en utløpskanal, hver med en enveisventil - som regel kuleventil. De her omtalte systemer må sees på som retningsgivende. Vi kan blant annet finne eldre forgassere som helt mangler f.eks. akselerasjonspumpesystem. Og de fleste nyere konstruksjoner (60-70 tallets) har ofte såkalte krafttilskuddssystemer som er vakumstyrte og gir ekstra bensintilskudd til hovedsystemet, eller ved separate kanaler.

Dimensjonering - eller hvor stor bør forgasseren være?

Hvis vi i et tenkt tilfelle har en bil som helt mangler forgasser, og vi ikke vet noe om størrelsen på den som skal være der, har vi da noen mulighet til å finne den rette?

Ja - retningsgivende formler finnes.

De forskjellige forgasserfabrikantene har litt varierende formler, men den enkleste er fabrikanten Weber sin:

$$D = 0,8 \text{ til } 0,9 \times \sqrt{\frac{V \times n}{i}}$$

D = forgasserens indre diameter (NB ikke venturien).

V = slagvolum i liter.

i = antall sylindere.

n = maksimalt turtall (max. turtall ved full belastning, d.v.s. 10-20% over det nominelle turtall der en motor avgir sin maksimale ytelse).

Vanlige feil i forgasseren - og hva kan vi gjøre med disse feilene?

Når vi feilsøker/reparerer på forgasseren, må vi først være sikre på at motorens mekaniske tilstand (slitasje/justering) og tenningsystemet er i orden.

Det naturlige å begynne med er å kontrollere for eventuelle luftlekkasjer - det som vanligvis er kjent som "falskluft".

Dette er jo ganske enkelt at motoren suger luft fra andre steder enn bare gjennom venturien i forgasseren.

Her er det jo mange muligheter, men de vanligste er:

- Utett pakning mellom topplokk og innsugningsmanifold,
- utett pakning mellom innsugningsmanifold og forgasser.

I disse to tilfeller kan det være pakningen som er defekt og/eller flensen/overflaten som pakningen ligger imot som er ujevn.



Dette forholdet med utette pakninger kan også være tilfelle mellom øvre og nedre del av forgasseren. Utbedring av disse feilene kan vi som regel gjøre enkelt med flatfil og en ny pakning.

På eldre biler kan vakumet i innsugningsmanifolden være brukt til andre innretninger også, f.eks. vakumdrevne vinduspussere og overføringer i startsystemet. På nyere biler f.eks. vakumservo for bremses. I disse systemene er det også muligheter for luftlekkasjer.

Når det gjelder selve forgasseren, er det også muligheter for falsk luft: Slitt opplagring av spjeld-aksel og manglende/utette blindeplugg i vakumkanaler. Har vi en utslitt spjeldaksel, vil reparasjon enten være utskifting av denne og/eller utskifting av foringer for denne.

Hvordan merker vi så at motoren suger falsk luft?

Ujevn tomgang og fusking er som regel resultatet av falsk luft. En mye brukt metode for å stadfeste hvor eller om motoren suger falsk luft er å spraye startgass mot de mulige stedene lekkasjene er mens motoren går på tomgang. Er det en lekkasje, vil tomgangsturtallet øke når startgassen blir suget inn.

Den neste vanlige feilen ved en forgasser er det som vanligvis blir kalt "rusk i forgasseren". Dette vil jo som regel være forurensning som kommer med bensinen fra bensintanken. Denne forurensningen er det jo mulig å unngå ved å forsikre seg om at en bare fyller på rein bensin, at bensintanken er rein innvendig, og som en ekstra forsikring montere et bensinfilter mellom bensintank og pumpe. En god regel i denne sammenheng er å ikke bruke pakningsement på pakninger i bensinsystemet. (De fleste pakningsementer blir oppløst av bensin over lenger tidsbruk.) Har vi vært uheldig og fått "rusk" i forgasseren, hva vil så det resultere i?

Det første stedet vi kan få feil er i flottørventilen. Enten at "rusket" er så stort at det blokkerer innløpshullet i ventilen, eller at det legger seg imellom nåla og setet i ventilen. I det første tilfellet vil motoren stoppe p.g.a. bensinmangel. Det andre tilfellet vil resultere i en forgasser som flommer over.

De andre stedene et "rusk" som regel vil sette seg fast, er i de mindre dysene og kanalene (tomgangs- og overgangssystemet). En forgasser som flommer over kan også ha feil i flottøren, enten en utett flottør som tar inn bensin, eller en kork-/kunststoffflottør som suger bensin. Vi vil også oppdage når vi demonterer forgassere at de ofte har et hvitt belegg innvendig. Dette belegget kan komme av bruk av kondensfjerner eller at forgasseren har stått uten bensin. Belegget behøver ikke skade forgasserens funksjon, men det kan forårsake irr på messingdeler i forgasseren.



Hvis vi nå har en bil som stort sett går bra, men som "henger igjen" når vi akselererer forsiktig, ligger feilen som regel i overgangssystemet. En blokkering ("rusk") i kanalene som står i forbindelse med de små hullene over gasspjeldet.

Fusker bilen ved belastning i lengre motbakker på høyt gear eller går noe "uroelig" (ikke nødvendigvis vanlig fusking) ved kjøring på høyt gear på flat mark, kan dette være forårsaket av "mager" blanding.

Den enkleste måten å finne ut om motoren får for mager blanding er, hvis vi har manuell-choke å dra denne litt ut. Motoren får da "feitere" blanding, og bilen vil da i noen tilfeller gå bedre.

Årsakene til for "mager" blanding kan være mange, f.eks. for lav flottørstand, feil emulusjonsrør, for liten hoveddyse, for stor luftkorreksjonsdyse. Vil vi øke boringen på dyser, er det mulig å gjøre dette med spesielle koniske brotsjer for forgasser-dyser. Dette vil jo som regel være en jobb som blir å prøve seg fram til et bedre resultat.

Det som jeg har skrevet ned her er stort sett basert på egen erfaring gjennom den daglige jobben og erfaring fra egen veteranbil.

På egen veteranbil har jeg prøvd ut 4 forskjellige forgassere (3 x Carter W1 og 1 x Rochester). Det artige i denne sammenheng er at denne typen Rochester forgasser visstnok ble lansert som en "spare"-forgasser i begynnelsen på 50-tallet. Men min erfaring er det motsatte, det er den forgasseren som bilen absolutt går best med - og bruker mest bensin med. Den samme erfaringen hadde en Oldsmobile-eier jeg snakket med. Bensinforbruket med den beste av Carter W1-forgasserne i min bil ligger på ca. 1,3 l/mil. Med Rochester-forgasseren brukte jeg 1,7 l/mil (Chevrolet Master 1934).

Tor Sævi H.



NOEN BILDER FRA FØRERSETET



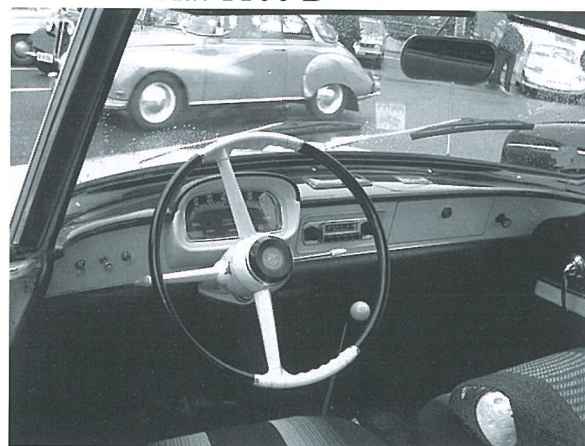
S. Ludvigsen in "full speed".



Fiat 1100 D



Alfa Romeo



Renault Caravelle



Fiat 600



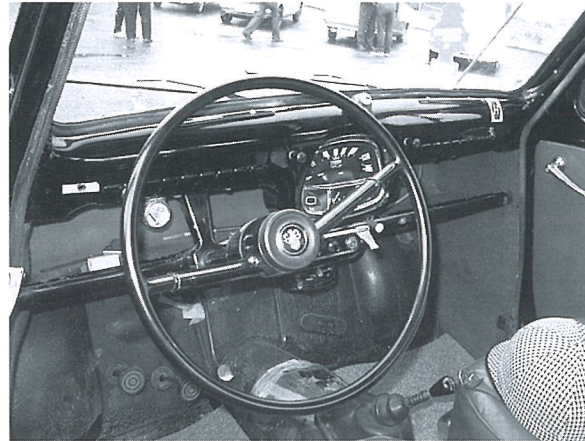
DKV 1000SP



FLERE BILDER FRA FØRERSETET



Ford Anglia



Austin



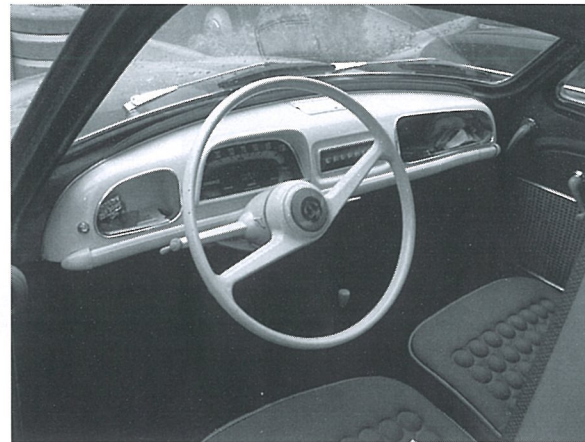
Renault CV4



Panhard



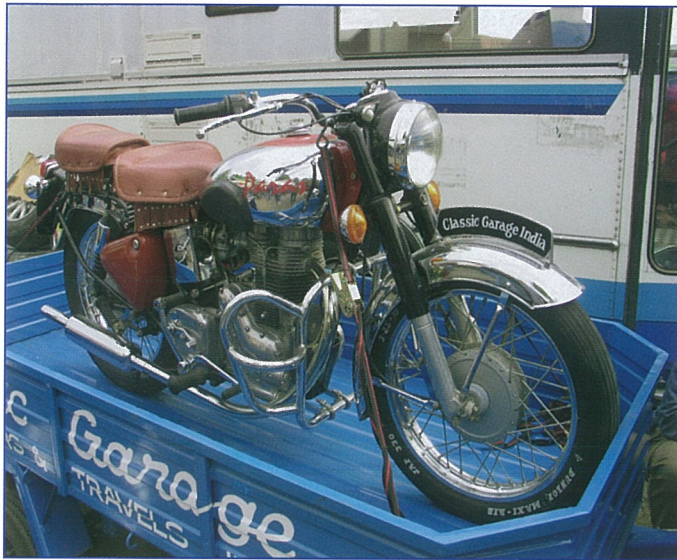
Honda



Renault



EKEBERG 8 MAI 2004: VÅRENS VAKRESTE EVENTYR



Wang Asle
Gamlebakken 28
3046 DRAMMEN

B-blad

BLAD I ABONNEMENT
Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

Norsk Motorveteran er et frittstående og uavhengig tidsskrift, som henvender seg til alle som liker å lese om bil og MC fra 20- til 70-tallet. Vi utgir 10 nummer i året, spekket med masse interessant lesestoff.

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil, MC, traktorer, stasjonærmotorer etc., hvor du avetterer gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 17 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- Mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

Norsk Motorveteran koster kun kr. 380,- pr år!
Vi følger kalenderåret.

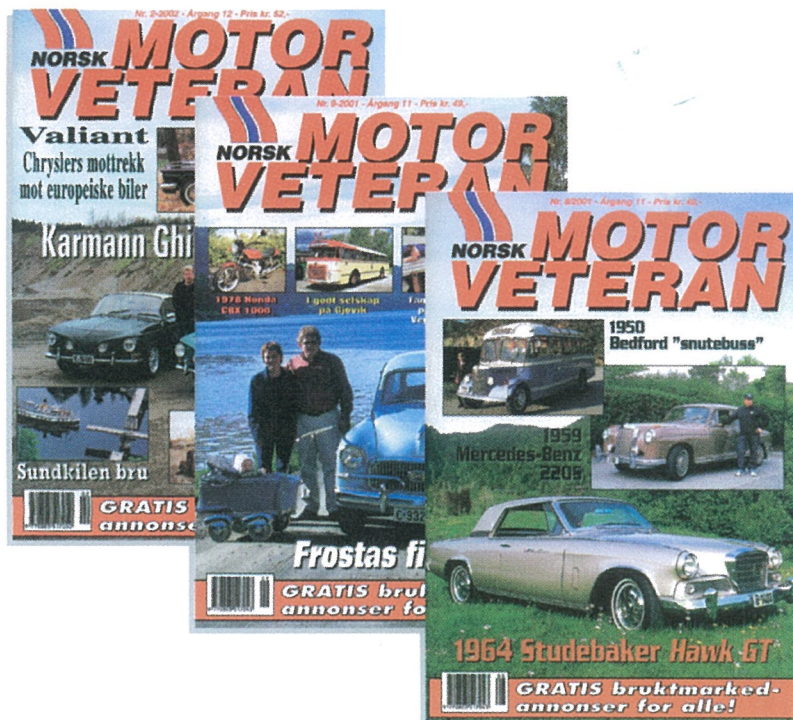
**NORSK MOTOR
VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: norskmo@online.no

Telefon: 66 91 06 56 Fax: 66 91 06 57



Redaktør for neste
er:

Erling Dagslet
Dagsletveien 6
3430 SPIKKESTAD
Tlf.: 31 28 49 84

E.mail: erling.dagslet@elopak.no
Send inn stoff før 10. august 2004.

MOTORHISTORIKEREN

