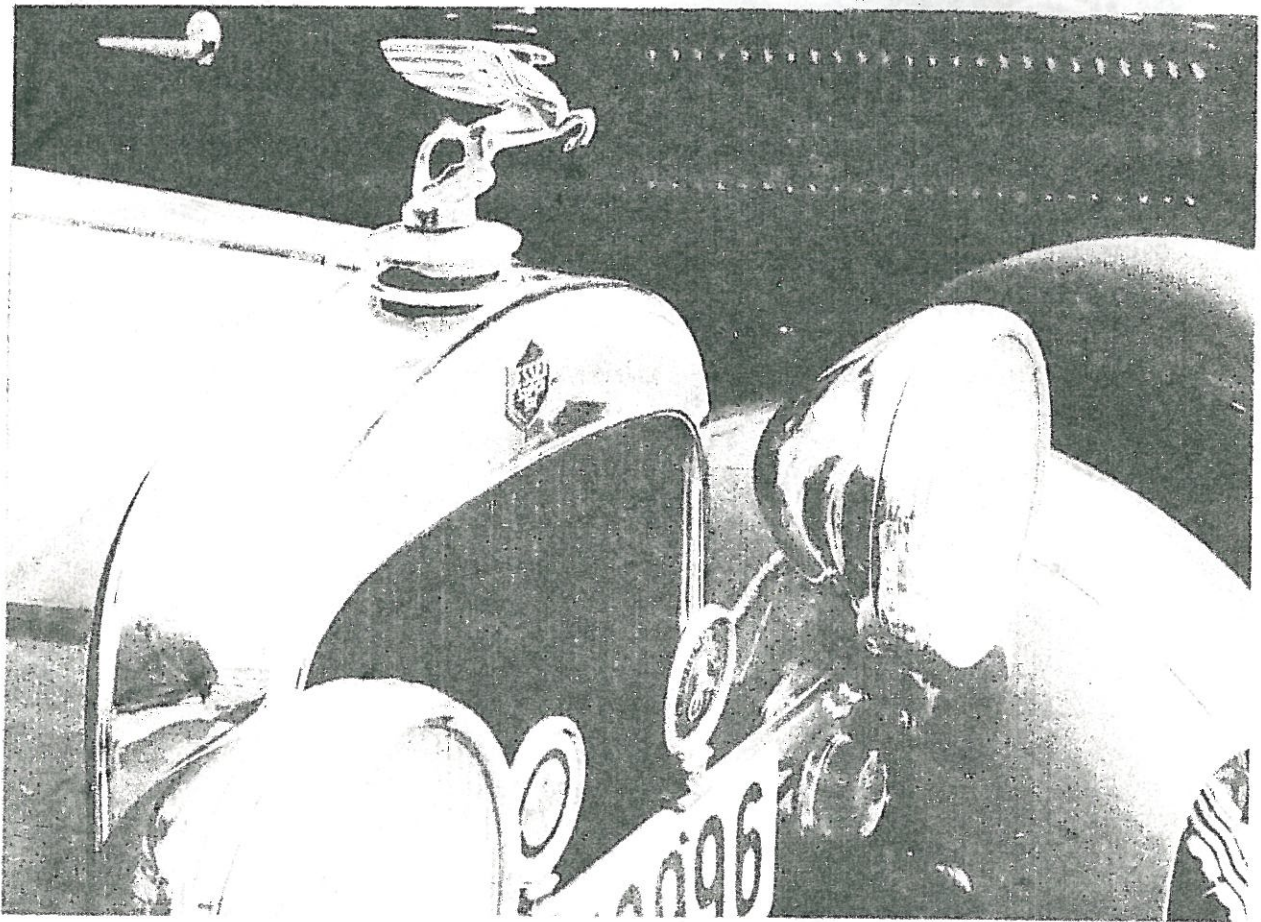


179

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

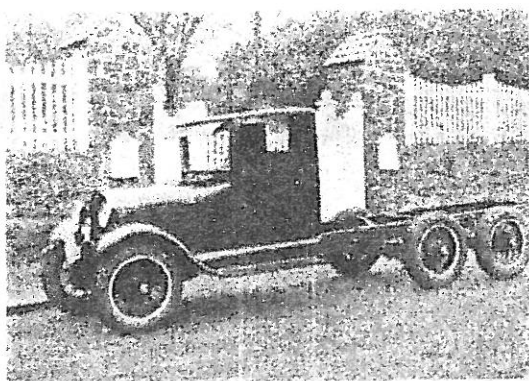
- UTKOMMER 10 GANGER PR. ÅR -

Redaktør: Øivind Langeland

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

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

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



1928 Ford AA med boggi.

Innsendt av Sigurd Moen

Den på bilde viste vogn, ble i sin tid levert til Oslo Renholdsverk gjennom A/S Wetlesen. Lastebiler ble utstyrt med tippbart lasteplan for 2½ tonn last.

I omtalen heter det at vognen skulle være like lett manøvrerbar som den vanlige Ford lastebil for kjøring såvel forover og bakover som i kurver. Motorens drivkraft ble bare overført til den forreste av de 2 bakaksler, mens vekten var likt fordelt mellom disse 2 aksler. Ved monteringen av boggien ble de vanlige fjærene utskiftet og istedet ble det satt inn 4 nye fjærer. Dette systemet var viet spesiell oppmerksomhet, og boggien var innrettet slik at de 2 aksler kunne bevege seg uavhengig av hverandre når det ble kjørt på ujevn veg. Bakhjulstellet ble levert av The Truck Appliance CO i Antwerpen.

Bilen var forøvrig utstyrt med Fords originale stålekehjul.

NORSKE KLUBBER

Det er tydeligvis vrient å få utarbeidet en klubbfortegnelse som er a jour. Vi har mottatt en kommentar til vårt oppsett over klubber, hvor det fortelles at den oppførte CADILLAC OWNERS CLUB foreløpig kun består av drømmer.... og således eksisterer bare i navnet, - ikke i gavnet.

Ellers noterer vi en "nyfødt" klubb på Kongsberg, nemlig American Car Club, Kongsberg, som presenteres i siste nummer av USCCB's Turnpike Tribune.

FORSIDEN

Intet mystisk og fremmedartet ved årets første forsidebilde, men en velkjent doning, om enn i en noe ukonvensjonell vinkel. Erling Thorbeck's delikate 1929 Essex Super Six roadster.

Foto: Ö.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTU 3 75 09 24



STYRET:

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

MEMLEMSKONTINGENT 1979-: KR. 20,-



fra førerretet:

Kjære medlemmer !

Vel overstått julefeiring! Så har vi atter tatt steget inn i et nytt år, og som forholdsvis nyvalgt formann vil jeg benytte anledningen til å takke MHK's medlemmer for tilliten. Jeg vil gjøre mitt beste for å møte de utfordringer vervet vil stille, og tror det vil lykkes med god støtte fra de øvrige styremedlemmer og komiteer.

Samtidig retter jeg en takk til min forgjenger Per Løken som med sitt mannskap har gjort en god jobb i de to årene han har sittet ved rattet.

I de drøyt 6 år MHK-DRAMMEN har eksistert er mange oppgaver løst, men mange ting ligger fremdeles og venter. Og godt er det; en klubb uten oppgaver har vel igrunnen ikke livets rett.

1979 vil forresten sette vår samarbeidsvilje på en spesiell prøve når det gjelder vår klubbavis MOTORHISTORIKEREN. Öivind har som alle vet sagt fra seg sin enmanns-jobb som avisutgiver -en jobb han har hatt ene og alene i alle år siden klubben ble stiftet. Etter mange møter og forhandlinger er det nå vedtatt at avisa vil utkomme med 10 nummer i 1979, men nå er det altså MHK-DRAMMEN som står ansvarlig både med å skaffe stoff og det økonomiske i forbindelse med utgivelsen, så nå er det altså opp til hver enkelt av klubbmedlemmene å yte stoffbidrag. Öivind har fortsatt sagt seg villig til å redigere og trykke avisa, og takk for det..! D e t er heller ingen liten jobb.

Herrene Jostad, Gran-Henriksen, samt nestformannen og to styremedlemmer er nå vår redaksjonsstab, og som dere skjønner er dette en belastning som krever en god del tid. Av den grunn ber jeg alle som dette leser å bidra med avisstoff, enten det er egne artikler og fotos eller klipp av andres produkter som handler om hobbyen vi alle er opptatt av. Med et medlemstall på opp i mot 200, bør redaktøren ikke mangle stoff å fylle avisa med. Derfor håper vi at A L L E er med på å dra lasset i 1979, ikke b a r e de som er valgt inn i styret eller komiteer,- klubben angår jo oss alle sammen.

Med denne henstilling ønskes alle medlemmer av MHK-DRAMMEN, og alle våre interessefeller i andre klubber i inn- og utland et riktig GODT NYTT ÅR!

Aif Bryhn jr.

Denne siden er normalt avsatt til møtereferater. Det har seg imidlertid slik at vi ikke har mottatt noe referat fra det siste møtet, hvilket kan forklares med at sekretæren vår er pølsemaker og derfor sikkert har hatt mer jordnære og matnyttige ting (ribbe, pølse og medisterdeig) i tankene enn å skrive referater.

Vi lar derfor referatet stå over, og formidler istedet nedenstående (som ikke er noen dårlig erstatning):-

TIPS OM TING

v/MADS JOSTAD

Seksjonssjef Knut W. Teigen i firmaet TEKNISK SERVICE A/S, adr. Vitbank, Lierbyen (postboks 640, 3001 Drammen, tlf. 03/81 91 70) opplyser at firmaet har slanger for alle formål! Har du vanskelig for å finne nye bremseslanger, er det ingen grunn til å fortvile, vel å merke dersom du har de gamle med endestykkene i behold. TEKNISK SERVICE A/S monterer disse over på nye slanger. Pris kan sikkert avtales på forhånd. Husk å oppgi antall og riktige lengder.

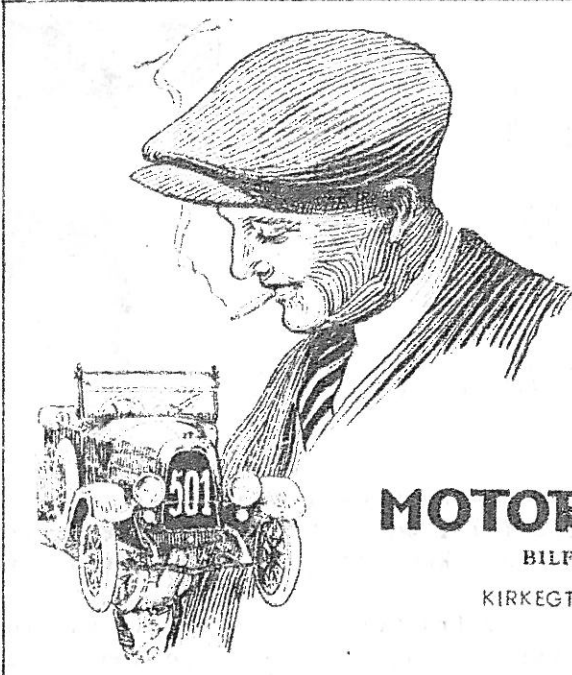
Norsk "A" Modell Klubb opplyser at Grensetreff 1979 går av stabelen i Dalarna i Sverige, week-end 16. og 17. juni. Dette til underretning for de av våre medlemmer som også står tilsluttet NAMK. Ikke glem å notere datoen på kalenderen, for grensetreffet er årets store begivenhet for A-Ford-eiere, og særlig når det foregår utenlands, da drar vi alle mann av huse. Et ubekreftet rykte vet å fortelle at dette grensetreffet får besøk av amerikanske A-Ford-kolleger. Det er derfor trolig at svenskene legger seg hardt i selen for å arrangere et grensetreff med kjempstor G.


TILSETNINGSOLJER, tjener de noen hensikt? Mange bilister bruker slike oljer i tillegg til ordinære oljer både i motor og på gearboks og kardang. Ifølge resultater som forskere ved SHELL-laboratorier i England har kommet fram til, er slik tilsetning i beste fall uten påviselig virkning, men i verste fall kan den virke nedbrytende på ønskede egenskaper i normale oljer. Så vet vi altså det. Dessuten er slike tilsetningsoljer meget dyre. Altså satser vi heller på gode og riktige oljer, med skikkelig varedeklarasjon på emballasjen, som er kodet for det bruksområde den er bestemt for. Hvis en da i tillegg foretar oljeskift slik bilfabrikanten foreskriver, skulle en være på den sikre siden. Tenker en oljeøkonomi, er det et verdifullt tips å foreta oljeskift selv, men da bør en ta en prat med Tore Ødegaard (Bilutstyr A/S, Drammen) på forhånd, - om oljepriser!

Den samme Tore Ødegaard har forresten et tips til veteranbileiere med nye, moderne dekk med nylon-cord: La ikke bilen stå for lenge om gangen. Skal den lagres over lengre tid, bør den settes på bukker for å unngå at dekkene får en flatklemt sone der de hviler mot underlaget. Dette gir nemlig ubehagelige kjøreegenskaper senere når kjøringen gjenopptas.

.....

Redaksjonen takker for tipsene, og nytter høvet til å anmode alle som innehar tips av ulike slag om å sende disse til avisen. Vi på vår side lover å formidle dem videre "prompte".....




Autorisert forhandler

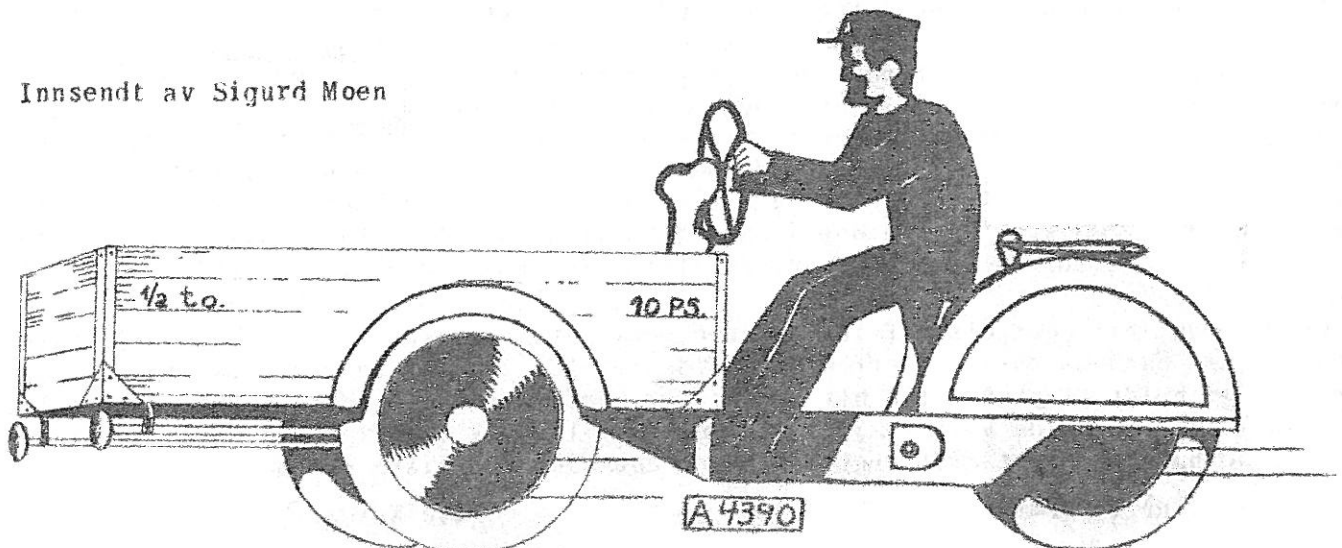
MOTORHUSET
BILFORRETNING
KIRKEGT. 2 - HØNEFOSS

MERKELIG KJØRETØY

De dårlige økonomiske forhold i Tyskland i 1920-årene i forbindelse med de høye offentlige byrder på motorvognene bevirket bl.a. mange mindre handlende og andre næringsdrivende ikke hadde råd til hverken å anskaffe eller drive vanlige laste- eller varebiler. For å imøtekomme det store behov for motortransport som allikevel var tilstede, fremstilte den tyske industri en rekke originale varevogner for opp til 500 kg last.

Som nedenstående figur viser ble disse bygget bl.a. med 3 hjul og førerretet bak. Drivverket i denne vogn var 1 cyl. to-taktsmotor med et slagvolum nær opptil 500 cm³. Starting skjedde ved hjelp av kick som på en motorsykkel. Den hadde 3 gear forover og revers. Det opplyses at farten var meget tilfredsstillende, på de gode tyske veger kunne hastigheten drives opp til 60 km/t. I forhold til andre kjøretøyer var driftsomkostningene minimale liksom de var billige i anskaffelse.

Innsendt av Sigurd Moen





GRENSETREFF 1978 i Dearborn, U.S.A



EN REISERAPPORT AV TORE WOLDSTAD

Etter lengre tids overveielse ble beslutningen om å være med til Dearborn for å feire A-Fordens 50 års jubileum tatt senhøstes 1977, og vinter og vår ble benyttet til forberedelser for den lange turen. Dessverre kunne ikke Grete bli med, for det var ikke mulig å få overtalt henne til å være med i fly.

Søndag 18. juni var avreisedagen med fly fra Fornebu. 35 norske var møtt fram med stor skepsis for det store utland, og det viste seg at det var flere som var oppe i fly for første gang. All flyskrekk var over ved mellomlanding på Reykjavik. Selv de som gråt en skvett ved avgang fra Fornebu hadde alt funnet ut at dette var bare moro. På Reykjavik traff vi de danske og svenske deltagere.

Ca. kl. 03.00 (norsk tid) satte vi våre føtter på amerikansk jord, og byen var ingen "ringere" enn Chicago. Dette kunne bli spennende, tenkte vi. Etter innkvartering på hotellet som forøvrig etter norske forhold var dårlig (kakkerlakker, møkkete og dårlig luft på rommene) ble noen av oss enige om å ta en tur på byen. Klokka var ca. 22 - 23 USA-tid og med Halfdan Prösch i spissen gjorde vi oss kjent med gatelivet i nærheten av hotellet. I gatene var det liten trafikk både av biler og gående. Noen tagg penger til en kopp kaffe, andre hadde alt funnet seg en benk, kasse eller en krok hvor de skulle tilbringe natten. Vi titta inn i flere restauranter for å få en öl, men damene syntes det så skummelt ut, så vi havnet ved en pölsebod.

Etter noen timers søvn møtte vi tidlig til frokost på hotellet. Frokosten ble ganske annerledes enn hva som er vanlig i Norge. Etter kø langs veggene for å vente på bordplass ble vi servert dårlig stekt eggerøre, søte boller, finbröd og wienerbröd. Det viste seg etter hvert at beholdningen på kjøkkenet gikk tom, og de siste som skulle spise kom til tomme fat, og disse gikk på byen og kjøpte frokost. Maken til skandinavernes til å ete hadde visst hotellpersonalet aldri opplevd för.

Etter kort rundtur på egenhånd i byen mandag formiddag kom 2 store busser for å kjöre oss til Dearborn. Vi fikk et lite inntrykk av Chicago fra bussvindue, og stoppet også ved havna for fotografering.

Bussturen gikk fint på 6-felts motorvei, med stopp på kafeer for bespisning underveis. Tidlig på kvelden kom vi til Congress Inn Motell, Dearborn hvor vi skulle bo en uke. Dette hotellet var mye bedre enn det første, med bl.a. stort svømmebasseng ute.

Tirsdag var satt av för besök på Cadillac-fabrikken. Omvisningen var super, og vi gikk like ved siden av samlebåndet og kunne beskue mange populære '70-modeller. Det tok ca. 3 timer å montere en Cadillac. Ved utgangen var utstilt noen av fabrikkens modeller gjennom tidene, bl.a. en 1933-modell, og en 1930 V-16 Cabriolet, og den siste cabriolet laget i USA, som var en Cadillac Eldorado. Og da både gamle og nye skinnende blanke biler var tilgjengelig gransket, gikk ferden tilbake til hotellet hvor de fleste benyttet det deilige svømmebassenget. Om kvelden ble det arrangert stor middag for skandinaviske deltagere, og vi ble presentert för de lokale arrangörer för Ford-aktivitetene, som skulle starte torsdag 22. juni.

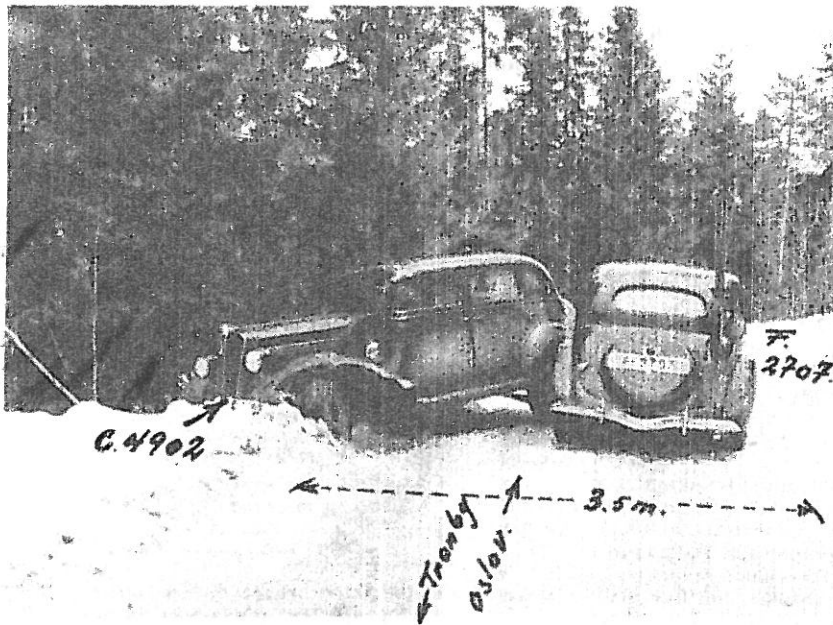
Onsdagen var til egen disposisjon og noen benyttet anledningen til å leie bil. Helge Lundby, fam. Sand-Olsen og undertegnede leide bil för 2 dager og var bl.a. en tur over i Canada. Der holdt vi på å måtte bli igjen, för undertegnede forsökte å være kartleser, men klarte ikke å holde kartet ajour med veien. Heldigvis var fru Sand-Olsen spesialist i språk og hun kom svært godt overens med en canadier som viste oss på rett vei.

(forts. i neste nummer)

Tore Woldstad.

- og så smalt det....!

At det ikke var bare fryd og glede å kjøre bil på 30-tallet heller, skulle nedenstående fotos dokumentere. Tildragelsen som er avbildet fant sted for 40 år siden, og viser en kollisjon på "Kirkelinna" i Tranby mellom en Plymouth drosjebil med registreringsnummer C-4902 og en Ford V8 privatbil med reg.nr. F-2707. Bildene, som er politiets (lensmannen i Lier) saksdokumenter, viser at veien på kollisjonsstedet bare var 3,10 m. bred, og det blir jo i knappestet laget når to amerikanske biler skal møtes. Derfor gikk det altså som det gjorde. På originalbildene fremgår det forøvrig ganske tydelig at begge bilene kjørte på sommerdekk og uten kjettinger, noe som forresten var ganske alminnelig på den tiden, lenge før moderne "jåleri" som vinterdekk med pigger var påtenkt....



DIESELMOTORENS POSISJON ER STERKERE ENN NOEN SINNE

Mer enn 85 år siden patent 67207 ble utstedt

Få oppfinnelser — om i hele tatt noen — har hatt en så vesentlig innflytelse på utviklingen innenfor kommersiell transport som dieselmotoren.

I dag, nesten 86 år etter at Rudolf Diesel søkte og fikk patent på sin oppfinnelse, står dieselmotoren i en sterkere posisjon enn noen sinne. Lite tyder på at den vil få noen alvorlig konkurrent med det første. Tvert imot: Motoren finner stadig nye tilhengere, blant annet blir den i stadig større utstrækning brukt i personbiler.

Rudolf Diesel ble født i Paris 18. mars 1858. I 1870 kom han til Augsburg, hans fars hjemby.

Sin tekniske utdannelse fikk han under Carl von Linde i München, og i 1880 var han tilbake i Paris som sjef for den franske avdeling av Lindes fabrikk for kjøleutstyr. I 1890 kom han til Berlin — stadig ansatt hos Linde — og her begynte hans epokegjørende oppfinnelse omsider å ta konkret form. I perioden 1893 — 1897 konstruerte og testet han den første motoren i samarbeide med Maschinenfabrik Augsburg, en av forløperne til det som i dag er kjent som M.A.N.

Patent 67 207

28. februar 1892 hadde han søkt patent på sin oppfinnelse. Etter en del diskusjon og flere modifikasjoner ble dette innvilget, og med patent 67 207 startet en utvikling som etter hvert ble til noe i retning av en revolusjon på området termiske motorer.

Samarbeid

Diesel innså fort at han ikke kunne klare å finansiere bygging av den nye motoren med sine egne ressurser. Han gikk derfor til Heinrich von Buz, sjefen for Maschinenfabrik Augsburg. Buz var en av datidens ledende forretningsmenn i Syd-Tyskland, hard, systematisk og effektiv.

I første omgang ville han ikke ha noe med Diesel å gjøre, men det forhindret ikke at bare noen uker senere hadde han likevel latt seg overbevise om at Diesels oppfinnelse hadde noe for seg. Dermed ble det gitt grønt lys for bygging av en testmotor. En av forutsetningene var at den ned til minste detalj skulle bygges etter Diesels egne tegninger og anvisninger. En av disse opprinnelige tegningene finnes fremdeles i M.A.N.-museet i Augsburg.

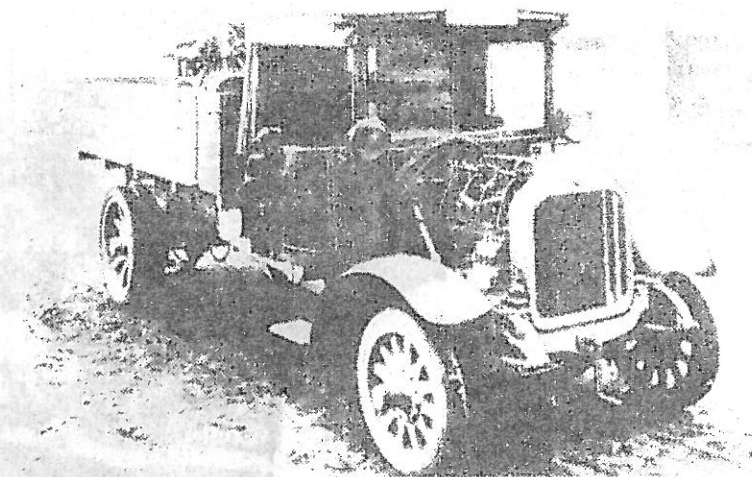
Suksess

I august 1893 var motoren klar for den første virkelige funksjonstesten. Det ble et triumfens øyeblikk for Rudolf Diesel. Motoren tente ved første innsprøyting. Ikke bare det; effekten var så voldsom at trykkmåleren som var montert, ble sprengt. Man hadde fått visshet for at ideen bak den nye motoren var god nok.

Etter noen måneder med videre modifikasjoner fikk man i februar 1894 motoren til å gå i ett minutt, og fra nå av ble det videre arbeid med motoren sterkt opptrappet.



Dette patentbrevet, datert Berlin 23. februar 1893 innvarslet en utvikling neppe noen den gang drømte om.



Første dieseldrevne lastebil fra M.A.N.

Gunstig forbruk

I juni 1895 gjorde man de første dynamometer-testene med dieselmotoren og fikk det oppsiktsvekkende resultat at den bare brukte halvparten så mye drivstoff som alle andre kjente motortyper på denne tiden.

Nye tester fulgte, blant annet for pålitelighet med kontinuerlig kjøring av motoren i 17 dager.

Ny motor

Stadig dreide det seg likevel om den aller første prototypen av en helt ny motortype. I løpet av de kommende årene bygget man derfor en helt ny motor. I denne eliminerte man de mekaniske svakhetene den første hadde hatt, og man fikk en motor som både var vesentlig sterkere og klart mer anvendelig enn den opprinnelige. Dermed hadde Diesel fullført sin

oppgave som oppfinner, og i juni 1897 foreleste han om den nye motoren på et VDI-møte i Kassel. (VDI er en tysk ingeniørorganisasjon.)

Praktisk bruk

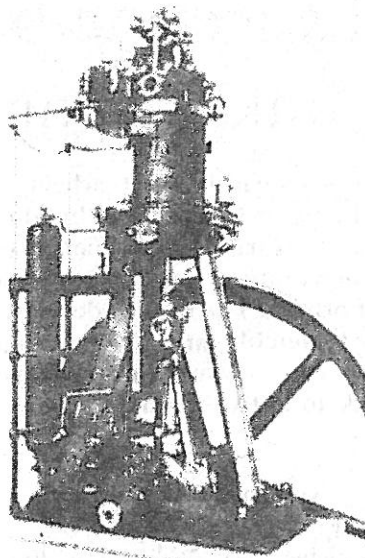
5. mars 1898 ble verdens første industri-dieselmotor satt i drift ved en fyrstikk-fabrikk i Kempten. Det dreide seg om en to-sylindret motor som ga 60 hk ved 180 omdreininger i minuttet.

Deretter begynte en akselererende utvikling, ledet og satt ut i livet av Maschinenfabrik Augsburg. Buz angret neppe på at han hadde latt seg overbevise av Rudolf Diesels entusiasme på dette tidspunkt.

Diesels suksess ble likevel på mange måter også hans tragedie. Hans liv ble en endeløs rekke av reiser, foredrag og diskusjoner.



Rudolf Diesel.



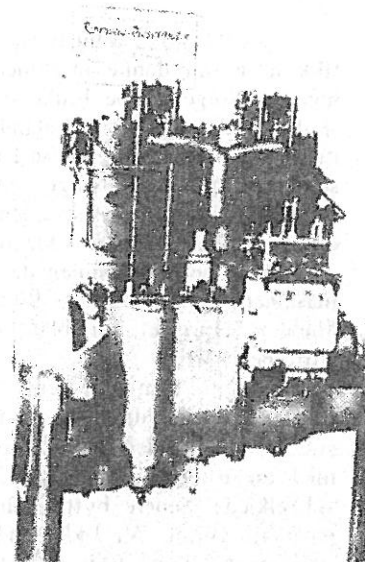
Verdens første dieselmotor, bygget i Augsburg i 1897, hadde en effekt på 20 hk ved 172 omdreininger i minuttet!

Det var et liv uten fred og ro, uten hvile. I Amerika, England, Frankrike, Russland, Italia — hvor han enn kom var han kjent og respektert og ble et naturlig midtpunkt i tekniske kretser.

Berømmelsen ga ham ikke materiell rikdom. Økonomiske tap og angrep på hans posisjon som oppfinner tæret hardt på hans vitalitet og livsvilje. Han døde underveis til England, natten mellom 29. og 30. september 1913.

Men hans livsverk lever fremdeles — i dag i en sterkere og mer konsolidert posisjon enn noen gang før. Dieselmotoren har funnet anvendelse på stadig flere områder. Høy arbeidsytelse, stor driftssikkerhet og livslengde, foruten gunstig forbruk er dens fremste kjennetegn i dag.

Derfor er det heller ikke rart at den kanskje mer enn på noe annet felt har vært et revolusjonerende element for utviklingen innenfor transport — på skinner, vei og vann.



Den første M.A.N.-dieselen som ble montert i en bil. Året var 1923. Motoren ga 40 hk ved 900 omdreininger i minuttet.



I 1926 presenterte M.A.N. denne «kjempen» på markedet: Det var verdens sterkeste diesel-lastebil, med en 150 hk motor og nyttelast 10 tonn.

Maskinhistorie i Vestfold:

40 år gammel Cleetrac-bulldozer går fremdeles i aktivt gårdsarbeid

Norges trolig eldste bulldozer som går i aktivt arbeid er å finne på Kleppan Gård i Hof i Vestfold. Det er en 40 år gammel 7-tonns Cleetrac DD bulldozer som eies av Øystein Kleppan som til daglig er verksmester i bilfirmaet Norim i Drammen. Ved siden av driver han gårdsbruk og nettopp med tanke på dette kjøpte han for et par år siden bulldozeren.

Mens Maskinentreprenørenes Forbund i år runder de 30 kan Cleetrac-dozeren se tilbake på 40 ars virke her i landet. Det var i 1938 den ble importert og sto på brygga i Oslo. Det var med nød og neppe at importøren B.M. Heede ikke måtte sende maskinen videre til Sverige, for her var det ingen som ville ha den. Dette fikk to aktive Rena-karere høre om, og derved var maskineventyret igang. Jens Mæhlen sier det slik:

Forstkandidat Svein Bugge og jeg fikk høre om denne maskinen som ingen i Norge kunne bruke og som skulle sendes til vårt naboland. Kan maskinen brukes i Sverige så kan den sikkert også brukes i Norge, tenkte vi og reiste inn til hovedstaden. Det endte med at vi kjøpte dozeren for 34.000 kroner og sammen dannet vi maskinentreprenørfirmaet Bugge og Mæhlen. (Firmaet var blant de 14 stifterne av MEF).

Maskinen, som var en 7-tonns Cleetrac, var hydraulisk med Hercules motor. Kjedene var helt spesielle med en roterende bossing som på sykkelkjede. Senere bytter fabrikken navn til Oliver. Vi fikk sendt den oppover til Rena, fikk en halvtimes instruksjon av en Oslo-kar og derved

var vi i gang. Resten av opplæringen skjedde ved å "prove seg frem".

Lang tid med egen drift på maskinen fikk vi ikke. Krigen brøt ut og akkurat da sto den til overhaling inne på verkstedet hos B.M. Heede. Den ble beslaglagt av tyskerne og sendt nordover til Ørlandet på Fosen i Trøndelag. En dag fikk jeg telegram med beskjed om værsågod å møte frem som maskinfører. Under hele krigen hadde jeg ikke lov til å forlate maskinen og dette er trolig årsaken til at den ennå går. Det ga meg også en mulighet til å holde maskinen i stand og til å få den tilbake, etter krigen. Vi hadde også en annen 5-tonns Cleetrac, men den ble borte under krigen.

– Hva besto arbeidsoppgavene i?

Vi bygde skogsbilveier og også

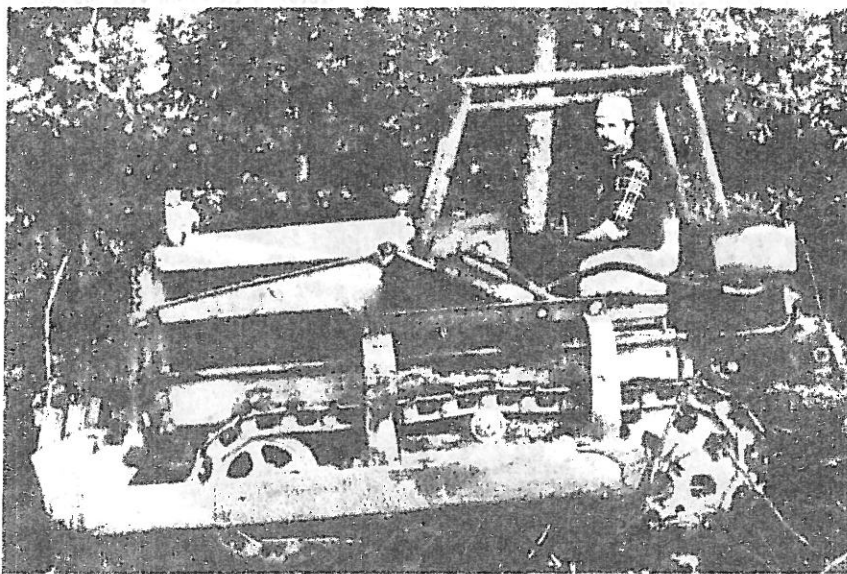
riksveger. Cleetracen var en god slitmaskin og jeg har hatt mange av samme type. Jeg har enda en gammel stående på Rena, en maskin jeg anskaffet i begynnelsen av 50-årene. Såvidt jeg vet var Bugge og jeg de første i landet som hadde bulldozer og det kom folk langvegs fra, for å se oss i virksomhet. Særlig var det jubel da vi skjøv ned skogen istedetfor å hogge trærne, sier Mæhlen i telefon fra Alta hvor han arbeider med bygging av Hellifjell fjernsynssender.

I 1955 fikk maskinen ny eier. Den ble innkjøpt til Høvik Teglværk i Drammen og igjen kom den til en maskin- og motorinteressert.

Erling Thorbeck sier det slik:

– Maskinen ble kjøpt for vi hadde behov for å få utført planeringsjobber i teglverket. Det kunne være planering av spor for gravemaskinen, spor for diesellokket, eller vi skulle trekke frem maskiner eller den gikk som vanlig dozer.

Etter tiden var den en meget moderne maskin med mekanisk tilt på skjæret, som også kunne svinges sidevegs. Opp og ned bevegelse på skjæret var hydraulisk etter Heil-systemet. Det lignet mye på samme system International hadde med liggende sylindere over beltene. Jeg bygde imidlertid om maskinen noe. Skjæret ble satt fast. Navakslene var også noe svake, de ble gjort 1/8 tomme større, og det hjalp betraktelig. Motoren hadde maks 900 omdreininger, mens etterkrigsmodellen hadde 1300. Nevneverdig annen forskjell var det ikke på Cleetracen og de nye Oliver-maskinene.



Eier Øystein Kleppan med sin 40-år gamle Cleetrac DD bulldozer.

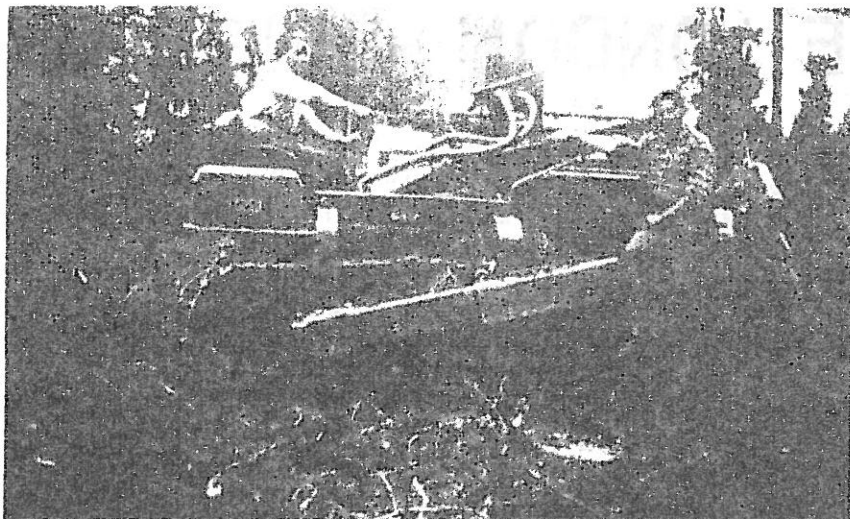
Hvorfor denne store maskininteressen?

Den må trolig være medfødt. Jeg har alltid hatt interesse for maskiner, riktignok opprinnelig skipsdieselmotorer og på mange måter er det merkelig at jeg ikke havnet til sjøs.

Det er imidlertid et gammel ordtak som heter at "skomaker bli ved din lest" og idag etter at det er høyst usikkert på bakgrunn av regulering hvordan teglverkets fremtid blir, arbeider jeg med traktorgraver og rørlegging. Jeg har et nært samarbeid med entreprenør Tor Jakob Espedal i Drammen.

Motorinteressen har også resultert i at jeg er med i Motorhistorisk Klubb i Drammen som bl.a. stiller med gamle biler. Selv har jeg en åpen to-seters 29-model Nash, et merke som nå forlengst er gatt ut, men rester finnes i USA's 4 største bilprodusent, det forholdsvis lille konsern, American Motor Corporation (AMC), sier Thorbeck.

Det var gjennom Motorhistorisk Klubb at vegen videre for Cleetracdozeren ble staket opp. Klubbkollegaen Øystein Kleppan hadde behov for en dozer i gårdsarbeidet og siden



Jens Mæhlen ved siden av Cleetracen. Svein Bugge på førerplassen.

driften i teglverket var liten sto maskinen der. Den var startklar og for 1000 kr. skiftet den eier.

Jeg bruker maskinen i gårdsdriften, til planering, rydding av kanter, fylling av grøfter, planering av veger og i vinter gikk den også i snorydding. Den er mye kraftigere enn en vanlig landbrukstraktor og beltedriften gjør den mye bedre til slikt

arbeid, forteller Kleppan. I to år har maskinen gått, den står under tak og alt virker som det skal. Det er ennå mye nytte å få ut av dozeren, mener Øystein Kleppan.

Spørsmålet man så kan stille er: Finnes det andre slike gamle anleggsmaskiner som fremdeles er i drift, eller er det Kleppan som sitter inne med Norges-rekorden og selve godbiten?

(Red's kommentar til ovenstående artikkel: Det er selvsagt en 1929 ESSEX Erling Thorbeck eier, ikke en Nash som artikkelforfatteren skriver.)

LITT OM RIKTIG TENNPLUGG.



Det er ikke alltid like lett å få riktige tennplugger til gammelbil. Årsaken kan være så banal som at pluggene har skiftet navn. Det gjelder f. eks. CHAMPION-plugger til disse bilmerker:

	Gml. type nr.	Ny type nr.
Ford T	X-Long	A-25
Ford A og B	3 X	C-16-C
Ford 1932 V8	C-4	C-16-C
Ford 1933-37 V8	7	UD-16
Star 4 og 6 cyl.	C-4	C-16-C
Overland 4 cyl.	X-Long	A-25
- " - 6 cyl.	C-4	C-16-C
Chevrolet t.o.m. 1928	C-4	C-16-C
- " - 1929-31 6 cyl.	C-7	D-16
Plymouth t.o.m. 1928	C-4	C-16-C
- " - 1931-42, regulær topp	J-8	J-11
- " - 1931-42, aluminium topp	J-9(long)	H-10

(v/Mads Jostad)

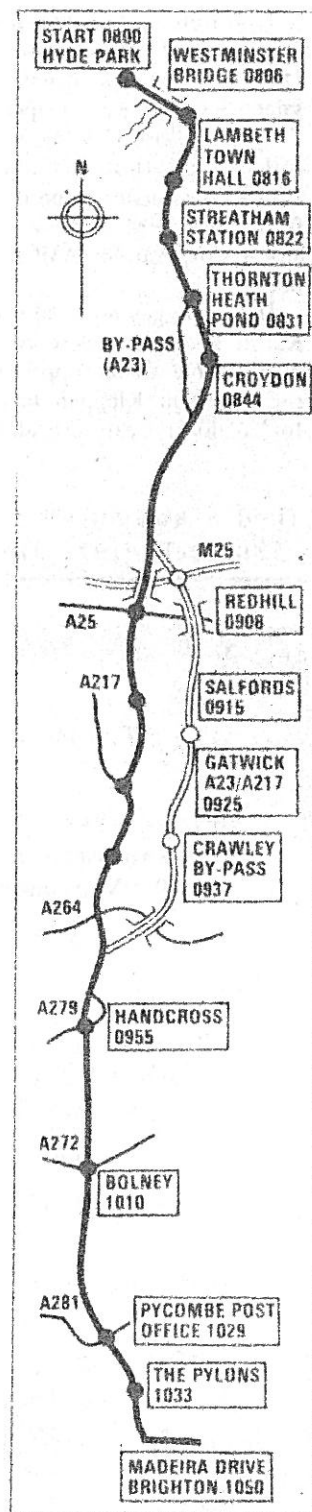
THE LONDON - BRIGHTON RUN

Det sagnomsuste veteranbillopet "London-Brighton" har god klång i motorhistorikernes brer, og dette årvisse arrangementet som Veteran Car Club of Great Britain avvikler den første søndagen i november har lange tradisjoner å ivareta. Det aller første og opprinnelige "London-Brighton Run" ble kjørt en tåkegrå og regnfull søndag 14. november 1896, og deltagerne var en håndfull medlemmer av Harry J. Lawson's Motor Car Club som ønsket å markere hva de kalte "Emancipation Day" -frigjøringsdagen- for britiske motorister. Etter sterkt og langvarig påtrykk fra motorklubbens medlemmer hadde nemlig myndighetene endelig gitt etter for presset om å øke den tåpelig lave fartsgrensen fra 4 mph opp til 12 mph, og dette markerte man ved dette løpet (hvor ifølge de sparsomme referater som foreligger hastighetene kom opp i hele 20 mph...)

Ruten deltagerne fulgte denne ufysiske novembersøndagen for 82 år siden var akkurat den samme som er benyttet ved de senere London-Brighton-løpene.

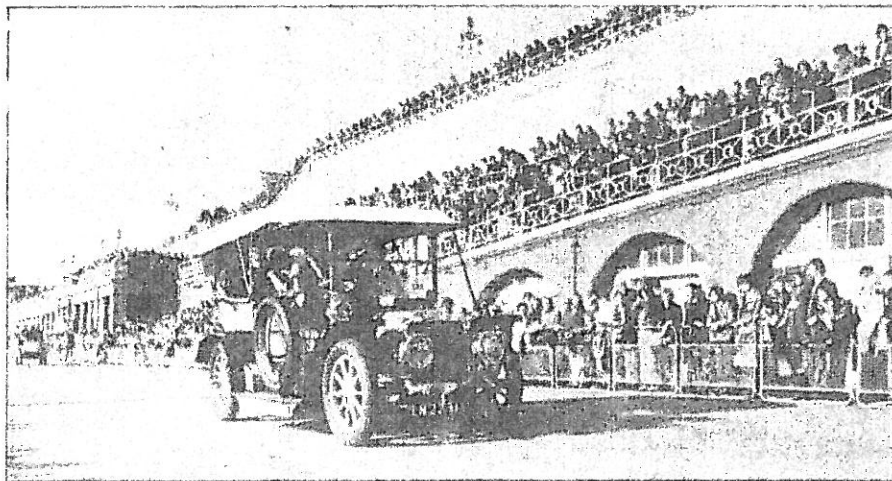
Søndag 5. november 1978 gikk atter dette arrangementet av stabelen, denne gang i et uforglemmelig fint høstvær. Som deltagerlisten på de følgende sider forteller, var det påmeldt hele 297 startnummer, men -egentlig bare 296- ettersom nr. 13 ikke eksisterer i dette løpet...

Lille Norge var forresten representert i år, idet Thorleif Lindtveit med NIM's 1894 Benz stilte opp som start nr. 2, hvilket vil si løpets nest eldste vogn. Som kjent er det bare vogner eldre enn 1905-modeller som får delta, så det var en anseelig samling ekte veteraner som deltok i årets løp. Lindtveit har forøvrig også tidligere deltatt i London-Brighton; - da med NIM's 1904 Oldsmobile. I årets løp gikk det ikke så bra, han fikk en bråstopp for å unngå kollisjon med en ambulanse, og det medførte at et eller annet i gearkassen gikk i stykker. Men å d e l t a i dette storløpet er i seg selv en så stor opplevelse at hvilken plassering man får er underordnet.....



Den fullstendige startlisten:

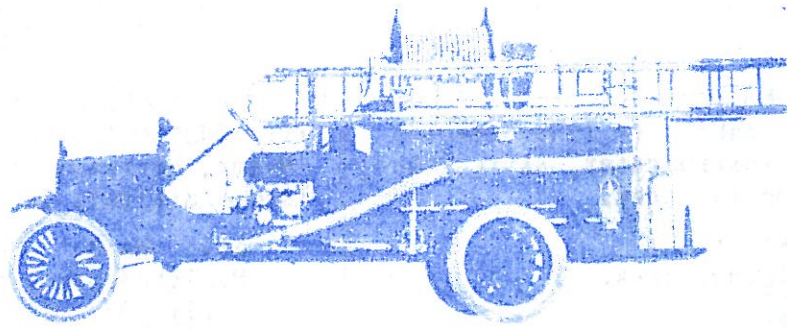
Det er bare biler fra før 1905 som får delta i London-Brighton-løpet. De nedenstående bildene er fra et av de foregående løpene.



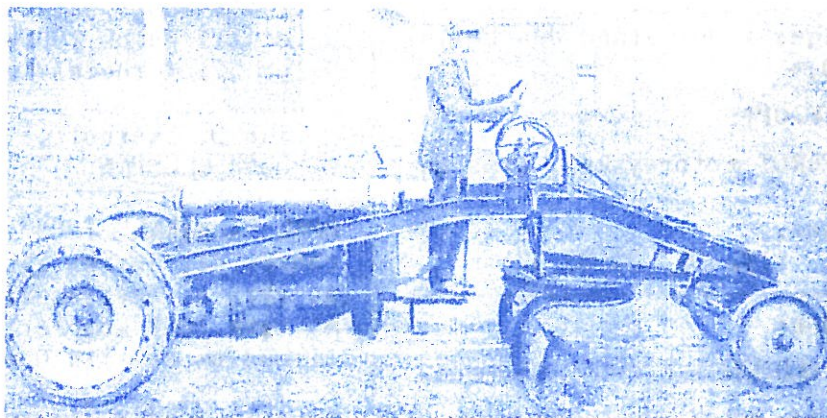
No.	Vehicle	h.p.	Entrant
1894			
1	Benz	1½	P. G. Palumbo
2	Benz	5	Norsk Teknisk Museum & Benz Registry
3	Gladiator	2½	J. R. Garrett
1896			
4	Delahaye	—	G. von Raffay
5	Leon Bollee	2	D. Martin
6	Lutzmann	4	B. W. Garrett
1897			
7	Daimler	4	Mrs R. Vaux
8	Daimler	4	M. R. Flather
1898			
9	Benz	3½	H. J. Davies
10	Coventry Motette	3	City of Coventry Museum
11	Daimler	4	Quinton Hazell Ltd
12	Rochet	2½	J. D. A. Thomas
14	Stephens	8	R. R. Loder
1899			
15	Beeston	2½	J. Carter
16	Benz	3½	A. E. Stradling
17	Benz	3½	R. S. Miles
18	Benz	3½	K. Elder
19	Benz	3½	E. Snapper
20	Benz	8	E. V. N. Louwman
21	Clement Panhard	3½	J. R. S. Guinness
22	Decauville	3½	A. Tyler
23	De Dion Bouton	2½	M. J. Landless
24	De Dion Bouton	2½	M. C. Pleasants
25	De Dion Bouton	3½	B. A. Smith
26	International Benz	3½	A. M. Mackay
27	Panhard-Levassor	6	E. J. Jarvis
28	Star	3½	F. Horton
1900			
29	Benz	7	Welsh Industrial & Maritime Museum
30	Benz	3½	B. K. Goodman
31	Clement Panhard	5	D. J. Norwood
32	Daimler	8	A. James
33	Darracq	6½	Mrs W. E. Pickvance
34	De Dion Bouton	3½	J. Mingolla
35	De Dion Bouton	3½	I. R. Smith
36	De Dion Bouton	4½	J. A. G. Burchell
37	De Dion Bouton	3½	G. L. Wilde
38	De Dion Bouton	2½	R. Grazebrook
39	De Dion Bouton	6	O. S. L. Simon
40	De Dion Bouton	3½	Mrs G. Parkinson
41	English Mechanic	3	G. E. Dorrington
42	Gardner Serpollet Steamer	5	R. F. Dale
43	Locomotive Steamer	5½	R. Middleton
44	Locomotive Steamer	5½	A. Hedsdon
45	Milwaukee Steamer	7	A. J. Mothersole
46	Napier	8	D. R. Grossmark
47	New Orleans	3½	G. S. Sanders
48	New Orleans	3½	R. F. Collinson
49	New Orleans	7	Sir Clive Edwards
50	Panhard-Levassor	12	R. F. Martin
51	Peugeot	8	F. H. Parkinson
52	Peugeot	12	R. G. Nash
53	Piaper	3½	J. Wilson
54	Piaper	3½	A. W. Emerson
55	Renault	4½	A. Dakers
1901			
56	Albion	8	D. E. Gleave
57	Benz	4½	R. F. Tolhurst
58	Decauville	10	J. M. Welch
59	Decauville	8½	H. B. Wilkins
60	De Dion Bouton	4½	A. Pownall
61	De Dion Bouton	4½	R. Clapham
62	De Dion Bouton	4½	R. Wilde
63	De Dion Bouton	4½	O. Bennett
64	De Dion Bouton	4½	Mrs S. Large
65	De Dion Bouton	4½	G. P. A. Dutch
66	De Dion Bouton	4½	G. I. Black
67	De Dion equipped car	4½	C. P. Hayward
68	Godiva	7	Greyfriar & Autoparts Ltd
69	International Charette	5	P. J. Northwood
70	International Charette	6	P. Northwood
71	International Charette	6	J. F. Spink
72	Land Rover	12	R. A. Westcott
73	Lanchester	10	G. Pimone Bedford
74	Locomotive Steamer	5½	P. A. Brandt
75	Park	4	Mrs M. Garrett
76	Progress	8	I. Norton
77	Renault	5	P. Gard
78	Renault	4½	J. G. Kemslay
79	Royal Enfield Quadricycle	2½	B. J. Docker
80	Sunbeam Mabley	2½	C. R. Lynam
81	Toledo Steamer	6½	P. G. Newens
82	Walsley	10	D. S. Joyce
1902			
83	Albion	8	Donington Park Racing Ltd
84	Baker Electric	1½	R. L. Goldsmith
85	Beaufort	8	Mrs R. Lightfoot

(forts. fra foregående side)

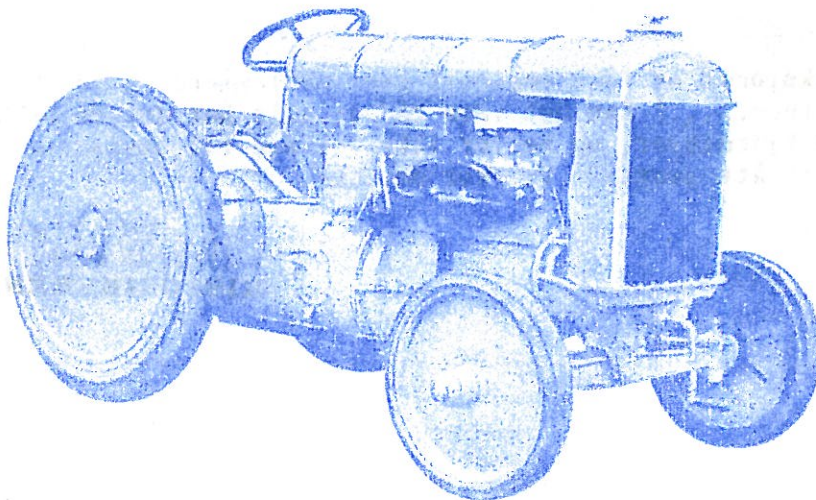
No.	Vehicle	h.p.	Entrant	No.	Vehicle	h.p.	Entrant
86	Benz	9 10	J S. Corry	1904			
87	Columbia Electric	3 3/4	A. Hancock	191	Aster	16/20	G. P. Radcliffe
88	De Dion Bouton	8	J. Blaivie	192	Autocar	12	R. V. Taylor
89	De Dion Bouton	8	C. F. T. Moon	193	Autocar	10	W. R. McKinney
90	De Dion Bouton	8	Lady Nall	194	Bayard	10	R. B. Moore
91	De Dion Bouton	8	W. A. Pownall	195	Bayard	10/12	A. E. van Ackeren
92	Delphave	8	A. G. Tanner	196	Cadillac	6 1/2	A. W. Hunt
93	Dennis	8	J. C. R. Dennis	197	Cadillac	8 1/2	J. A. Howe
94	Hanzer	5	C. E. Baker	198	Celer	10	Nottingham Industrial Museum
95	James and Browne	9	Sir Hugh Ford	199	Century	10/12	R. G. Couthard
96	Locomobile Steamer	5 1/2	J. C. Leake	200	Darracq	15	R. D. Gregory
97	Mercedes	25/28	T. W. Lightfoot	201	Darracq	8	R. A. Collings
98	MMC	10	D. R. Perry	202	Darracq	12	M. Tidy
99	Mors	60	W. D. S. Lake	203	Darracq	8	A. H. Briggs
100	Oldsmobile	5	P. C. Tillion	204	Darracq	12	G. M. Parrish
101	Panhard-Levassor	10	C. G. Goldsmith	205	De Dion Bouton	6	L. F. Willis
102	Panhard-Levassor	7	R. Gates	206	De Dion Bouton	6	D. N. Barker
103	Panhard-Levassor	16	E. R. P. Boerman	207	De Dion Bouton	6	G. Rogers
104	Panhard-Levassor	5	C. J. Sinfield	208	De Dion Bouton	6	F. Barlow
105	Panhard-Levassor	16	B. C. Moore	209	De Dion Bouton	8	T. C. Moore
106	Panhard-Levassor	7	S. Y. F. F. Smith	210	De Dion Bouton	8	D. J. Kettle
107	Panhard-Levassor	7	J. Mertens	211	De Dion Bouton	8	R. Jones
108	Peugeot	5	L. M. Browne	212	De Dion Bouton	6	P. J. Morgan
109	Peugeot	8	E. D. Thompson	213	De Dion Bouton	6	R. T. S. Kempton
110	Peugeot	6 1/2	M. E. A. Manning	214	De Dion Bouton	8	G. H. Collings
111	Peugeot	5	H. Fairhurst	215	De Dion Bouton	10	A. C. Parkinson
112	Renault	6	L. M. Cascante	216	De Dion Bouton	6	E. D. Sharpe
113	Renault	8	Mrs R. Fotheringham-Parker	217	De Dion Bouton	10	D. J. G. King
114	Renault	6	J. Schofield	218	De Dion Bouton	8	C. J. Bentley
115	Scania	-	T. de Vera Green	219	De Dion Bouton	8	J. W. Parrish
116	Wolsley	10	P. H. Pointer	220	De Dion Bouton	6	R. Lines
117	Wolsley	10	J. W. Howes	221	De Dion Bouton	8	R. Bardwell
118	Yale	12	H. M. Dodge	222	De Dion Bouton	8	A. Bossmworth
				223	De Dion Bouton	6	G. A. Griffin
				224	De Dion Bouton	6	D. Ryder Richardson
				225	Elmore	8	J. Hanson
				226	English Mechanic	8	Mrs J. Shewe
				227	Ford	10	J. F. Denton
				228	Franklin	10	V. J. Lowe
				229	Gladiator	14	A. Fergusson
				230	Humber	8 1/2	D. G. Warwick
				231	Humber	4 1/2	P. A. Armour
				232	Humber	5	C. M. Booth
				233	Humberette	6 1/2	E. D. Lee
				234	Humberette	6 1/2	Mrs R. R. S. Burne
				235	Humberette	6 1/2	C. May
				236	Humberette	8 1/2	E. K. Webb
				237	James and Browne	9	S. E. Proctor
				238	Lagonda Tricar	12	S. R. Southall
				239	Lanchester	12	R. A. D. Warner
				240	Lanchester	20	H. E. A. Warner
				241	Mercedes	28/32	R. P. Beattie II
				242	Mercedes	28/32	B. E. Ruckwarth
				243	Mercedes	28/32	F. Majzub
				244	Mercedes	18/28	E. E. Sears
				245	Mercedes	70	B. J. Garrett
				246	Mercedes	40/45	W. F. Harrah
				247	Minerva	5	R. E. Grant
				248	MMC	9	M. Tomphton
				249	Mors	24/32	Mrs M. E. A. Banfield
				250	Oldsmobile	7	R. W. Clark
				251	Oldsmobile	7	Mrs V. Smith
				252	Oldsmobile	7	F. Smith
				253	Panhard-Levassor	8	D. R. Gilbert
				254	Panhard-Levassor	15	A. O. Freakes
				255	Panhard-Levassor	15	R. L. Bennett
				256	Peugeot	5	A. D. Bourne
				257	Peugeot	9	R. R. Pulman
				258	Peugeot	9	P. Foulkes-Halbard
				259	Peugeot	10	P. Howarth
				260	Peugeot	4	A. C. Marshall
				261	Phoenix Tricar	6 1/2	A. J. B. Baily
				262	Phoenix Trimo	3 1/2	G. P. Greenwood
				263	Pope Tribune	7	A. Sharpe
				264	Quadrant Tricar	6	E. M. B. Curtis
				265	Renault	20/30	The Automobile Association
				266	Renault	14/20	Mrs M. C. Garrett
				267	Renault	14/20	H. E. Bowden
				268	Riley	4 1/2	W. E. Rose
				269	Riley	4 1/2	Coventry Industrial Museum
				270	Riley	9	D. S. Inchley
				271	Rochet Schneider	16/22	F. J. Agg
				272	Rolls-Royce	10	G. W. B. Lacey
				273	Rolls-Royce	10	T. Lowe Jnr
				274	Rover	8	M. Snapper
				275	Siddeley	8	N. E. J. Bradshaw
				276	Siddeley	6	G. A. Estler
				277	Siddeley	12	G. L. Hazell
				278	Speedwell	6	R. Tmdie
				279	Stanley Steamer	8	D. J. Goldsmith
				280	Star	7	P. J. Newens
				281	Star	7	G. Edwards
				282	Star	7	S. M. Tidy
				283	Sunbeam	12	M. J. Hawley
				284	Swift	7	G. E. Solomon
				285	Swift	7	R. M. Perkins
				286	Talbot	12/16	Mrs A. Shoosmith
				287	Talbot	9/11	L. Holand
				288	Thornycroft	20	R. Whitehead
				289	Turner-Messe Steamer	10	P. Kendall-Tony
				290	Turner-Messe Steamer	10	C. F. Dumbell
				291	Vauxhall	6	Vauxhall Motors Ltd
				292	Vauxhall	10	D. A. Day
				293	Vauxhall	10	A. G. A. Cole
				294	Walsley	6	R. E. Rughton
				295	Wolsley	8	C. A. G. Young
				296	Wolsley	6	T. H. Place
				297	Wolsley	12	A. E. Redsell
119	Argyll	10	W. A. Lockley-Cook				
120	Cadillac	6 1/2	C. W. Sponser				
121	Cadillac	6 1/2	H. G. Young				
122	Clement	14	J. Foyle				
123	Clement	12	B. G. Hon				
124	Clement-Talbot	18	J. G. S. Sears				
125	Daimler	22	National Motor Museum Trust				
126	De Dietrich	24	A. Brett				
127	De Dietrich	24	Count Lucio Labia				
128	De Dion Bouton	8	A. Essex				
129	De Dion Bouton	6	Mrs E. Moore				
130	De Dion Bouton	8	A. P. Kingsford-Bannell				
131	De Dion Bouton	8	S. I. Richards				
132	De Dion Bouton	6	Lord Montagu of Beaufieu				
133	De Dion Bouton	6	Dr. T. F. North				
134	De Dion Bouton	6	P. H. Turvey				
135	De Dion Bouton	6	A. S. Dunning				
136	De Dion Bouton	8	F. W. Harrison				
137	De Dion Bouton	6	Mrs E. N. Jarvis				
138	De Dion Bouton	8	R. H. Taverner				
139	De Dion Bouton	6	B. Norman				
140	De Dion Bouton	8	S. O. Ripley				
141	De Dion Bouton	6	F. A. Harvey				
142	De Dion Bouton	6	R. E. May				
143	De Dion Bouton	6	Mrs R. Moore				
144	Georges Richard	10	Lord Strathcarron				
145	Gladiator	10	W. F. Watson				
146	Gladiator	9	A. R. S. Timmis				
147	Gladiator	12	B. J. Garrett				
148	Humber	2 1/4	R. L. Lester				
149	Humberette	5	P. M. A. Griffin				
150	Humberette	5	N. H. Cullen				
151	Mercedes	60	C. W. P. Hampton				
152	Mercedes	60	R. A. Collings				
153	Miniature Velox	3 1/2	Miss D. H. Packham				
154	Napoleon	6	Mrs M. Clarke				
155	Oldsmobile	5	Pembrokeshire Motor Museum				
156	Oldsmobile	5	Mrs P. Jensen				
157	Oldsmobile	5	L. Starley				
158	Oldsmobile	5	Mrs V. Allon				
159	Oldsmobile	5	M. S. G. Balls				
160	Oldsmobile	5	R. L. Hubbard				
161	Oldsmobile	5	E. P. Shorman				
162	Panhard-Levassor	7	T. S. Black				
163	Panhard-Levassor	7	B. T. Jacques				
164	Panhard-Levassor	15	Mrs M. Collings				
165	Panhard-Levassor	7	J. V. Bolster				
166	Panhard-Levassor	7	R. H. Higham				
167	Panhard-Levassor	25	The Royal Automobile Club				
168	Panhard-Levassor	7	J. G. Hampton				
170	Panhard-Levassor	7	J. S. Landless				
171	Peugeot	6 1/2	K. Boulter				
172	Phoenix Trimo	2 1/4	G. St. J. Larkin				
173	Phoenix Trimo	3 1/2	D. H. Pittaway				
174	Phoenix Trimo	3 1/2	S. M. Parkinson				
175	Pope Tribune	14	T. Argard				
176	Renault	10	V. F. Smith				
177	Renault	10	C. J. Bendall				
178	Renault	10	P. Watters Westbrooke				
179	Renault	14	G. E. Dorrington				
180	Reo Tricar	3 1/2	R. A. Shaw				
181	Siddeley	10	J. H. Place				
182	Speedwell	6	I. Glave				
183	Stevens Duryea	7	H. D. Lee				
184	Thornycroft	20	W. Vaux				
185	Tony Huber	8	R. Lucas				
186	Vauxhall	5	The Transport Trust				
187	Winton	20	J. Leake Jnr				
188	Winton	20	J. M. A. Paterson				
189	Wolsley	10	G. Cussens				
190	Wolsley	10	D. L. Sharpe				



Ford Brandautomobil med Pumpe og kemisk Udstyr.



Fordson Veiskrabe.



Fordson Trækmaskine for almindelig Transport. Trækcapacitet 15 ton. Brændselsforbrug 1 Kg. pr. Time.

C. U. Welfesen & S

TELEFON 57 165

SJØFARTSBYGNINGEN

TELEGRAM TRACTOR