

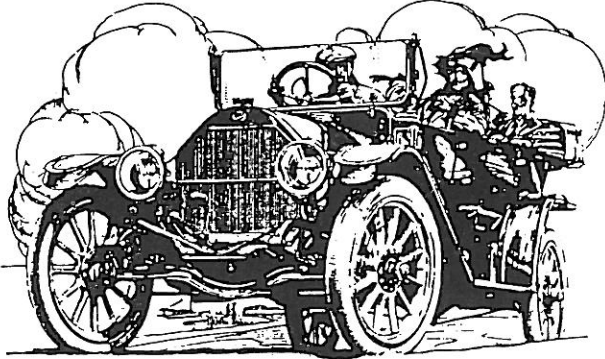
MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 – 1994 – JUNI – 23. ÅRG.



ORGAN FOR

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen



MOTORHISTORIKEREN 23. ÅRGANG.

Noen vil sikkert sette spørsmålsteget ved 23. årgang, men grunnen er den at vår klubbavis utkom første gang i november 1972 som første årgang.

Riktig nok het den GAMMELBIL-POSTEN de fem første årene.

Det første nummer av MOTORHISTORIKEREN utkom ved årsskiftet 76/77. Øivind Langeland var den som dro det hele igang og som gjorde et enestående arbeid de første årene.

Han er da også, som fortjent, æresmedlem i dag.

Motorhistorikeren utkommer med fem nummer i året.

Redaktører i denne perioden er:

- Geir Hanevold desember-93
- Ivar Engerud februar-94
- Per Langøy april-94
- Tor-Stein Hella juni-94
- Christian Christensen september-94

Forsidebilde: Mercedes Benz 190 SL - 1957.

Eier: Runar Berg. Bilen er omtalt i Motorhistorikeren's stafett i nr. 1/1994 - februar.

Baksidebilde: Chev. Master - 1934

Redaktør av dette nummer har vært: Tor-Stein Hella.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Stiftet 18. oktober 1972 Tilstuttet LMK

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN
Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Per-Erik Carlson
N. Storgt. 28 E, 3015 DRAMMEN
Tlf. 32 83 10 26, Mobil 030 06121

Nestformann:

Tore Ødegaard
Nordbyveien 91, 3038 DRAMMEN
Tlf. 32 80 03 35

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90

Kasserer:

Tom Becker
3073 GALLEBERG
Tlf. 33 77 04 25

Styremedlem:

Nils Petter Danielsen
Bedehusgt. 10, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 83 79

Styremedlem:

Arild Dorholt
Bjønndalslia 3, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 66 87

UTVALG:

Redaksjonsmedarbeider:

Asle Wang
Gamlebakken 28, 3046 DRAMMEN
Tlf. 32 83 01 12

Formann i teknisk komite:

Fridgeir Normann
Stjerneveien 7, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 18 01 32 82 15 80

Formann i løpskomite:

Arild Dorholdt
Tlf. 31 28 66 87

Formann i arrangementskomité:

Jan Fredrik Hegmann
Barlindv., 3440 RØYKEN
Tlf. 31 28 41 53

Formann i fest- og turkomite:

Tore Fridheim
Otilie Biesvei 13, 3027 DRAMMEN
Tlf. 32 82 32 65

Materialforvalter:

Børre Døvik
Nedre Eiker Brannstasjon, 3050 MJØNDALEN

Formannen har ordet:



Restaurering - til hva?

Ny sesong, nye gleder og nye skuffelser. Gledene får vi ved alle de "nye" kjøretøy vi får se, og skuffelsene får vi når vår mening om restaurering ikke stemmer med de meninger kjøretøyets stolte eier har.

Det sies så mye om hvordan bilene så ut "før", noen sier de var strøkne helt til de ble "høggd", mens andre viser adskillig større takhøyde.

Vinteren 1949 var jeg på Tynset, og i 45 kuldegrader fikk jeg sitte på med naboens A-Ford til stasjonsbyen. Bilene var langt fra strøken. Hjulskaplene var falt av for lenge siden, og skjermene, som engang hadde vært svarte og blanke, hang og slang og var sprukket på kryss og tvers. De hadde dessuten antatt et rødlig skjær. Det gule lyset fra hovedlyktene vibrerte som følge av de sprukne skjermene, lavfrekvent på tomgang, og gradvis tiltagende ettersom farten økte. Dette var en to-dørs bil, og etter at passasjerene hadde benket seg mellom de knekte fjærene som stakk opp gjennom setetrekket, måtte sjåføren ut av bilen for å lukke den høyre døren med hjelp av kneet. At kjettingene banket i skjermene, gjorde turen ekstra spennende. Jeg var bare en guttunge, og oppfattet ikke noe negativt ved dette 20 år gamle vraket.

Da jeg ble noen år eldre, fikk jeg lyst på egen bil. I slutten av 50-årene syklet jeg rett som det var opp til Sagene Autohandel og kikket på en blålilla '38 La Salle som stod til salgs. Det syntes jeg var en flott bil, selvom den var kostemalt og omtrent like utbrukt som A-Forden på Tynset. La Sallen ble heldigvis solgt før jeg fikk skrappt sammen nok penger.

Jeg la merke til at enkelte på denne tiden "fesja opp" bilene sine, f.eks. med sølvpapirtape i fartsretningen, fornikla stjerner og ringer, og på panseret en minisnøplog i ekte plast som skulle hindre fluelik på frontruta. Bobler med delt bakrute ble modernisert med "stor" bakrute. Drosjeiere med Benz dro til Sverige og fikk montert tydenpotter, de plystret så fint... Så kom stickers: Continental med sine pene piker, BP, Wynns og andre som pyntet opp bilene. I noen tilfeller dekket de også de verste rusthullene. Felles for eierne av disse bilene var at de løftet nesa enda høyere, fordi de syntes de hadde fått en finere bil som skilte seg ut fra de andre. Dengangen var jeg nok litt imponert av denne pynten.

Jeg ser etter denne type biler hver sommer, men det eneste utstyret jeg finner igjen er blomsterglasset med sugekopp og plastblomster. Jeg ser også at mange av de som hevder å ha en original og tidsriktig bil, spekker bilen stinn med nye, fargerike klubb- og løpsmerker. Denne utspjåkningen synes jeg er et stilbrudd.

I gammelbilbevegelsen er det nå blitt mote at bilene skal være bedre enn hva fabrikkens standard tilsa. Den type lakk, trekk og andre materialer vi i dag benytter, gjør at finishen blir bedre enn da bilene var nye. Dette gir et fortegnet bilde av historien. Det krever god rygg hos den som ikke ønsker å følge denne moten, men i stedet vil vise hvordan en 20 år gammel bil kunne se ut på 50-tallet.

Jeg kan vanskelig forestille meg en museums-konservator som sliper ned et gammelt rose-maleri, for så å male nytt motiv i likhet til det originale, men mye blankere og mer fargeekte. I museums-kretser kalles slikt hærverk, og ikke restaurering.

De som sier at det var bare strøkne biler "før", glemmer at våre kjære har vært bruksbiler og derved utsatt for litt av hvert. De overser at vi også i dag er omgitt av 20 år gamle biler som anses som vrak. Disse er ikke reparert med stål-tråd og hønsenetting, slik som bilene faktisk var på 50-tallet. Taustumpen rundt eksosanlegget, slik vi har sett i alle år, vil vi nok få oppleve fortsatt.

Per-Erik Carlson

"Redaktøren" har ordet

Så har jeg for andre gang "hatt æren" av å være redaktør for vårt medlemsblad "Motorhistorikeren". Litt enklere å gjøre denne jobben andre gangen, når en har erfaring fra et tidligere nummer.

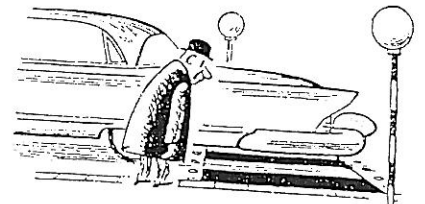
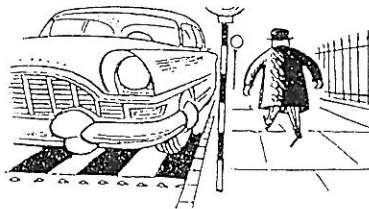
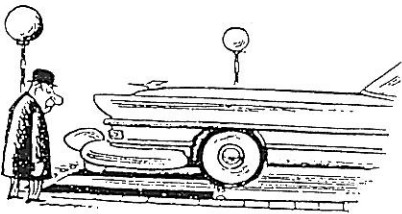
Jeg synes det har vært litt mere respons fra medlemmene denne gangen i form av tilsendt stoff.

Det jeg ikke har tatt med - som vel kanskje har sin plass i avisen - er L.M.K.'s årsberetning.

Jeg har heller ikke fått tilsendt "Stafetten" - problemer i vekslingen?

Til slutt håper jeg vi får mange fine turer og løp i sommer!

Tor Steen



1938 NSU 350 ccm
ikke komplett selges.
FINN TORGENSEN,
tlf. 32 87 62 40 (A) - 32 87 47 21 (P)



Redaktør for neste
MOTORHISTORIKER
er: Chr. Christensen
G. Blakstadsvei 30
1392 VETTRE
Tlf. 66 78 35 97
SEND INN STOFF FØR
15. AUGUST 1994.

Kranbil

Jeg har overtatt en Viking
bergingsbil.

Kan påta meg noen jobber
for en billig penge.

Gunnar Kjemperud
3360 Geithus
Tlf.: 32 78 09 81

MHK - MEDLEMSMØTE 7.4.1994

Formannen ønsket alle ca 70 på møtet velkommen. Det var 3 nye.

Selv om det var gitt beskjed om at det skulle være et bytte-/auksjonsmøte, var det så få som hadde med seg gjenstander at det ble slått sammen med medlemmenes 10 minutt.

- * Det vil bli undersøkt med vaktmester om vi kan sette inn et ekstra skap i det lille rommet som klubben disponerer, som vi kan bruke til endel rekvisitter.
- * Alf Bryhn og Tom Laugerud orienterte om SWAPMEET og vårmønstring på Spareland søndag 1.mai. Det ble plukket ut 4 mann på møtet som skulle være vakter. Det har vært god markedsføring om Swapmeet'et.
- * Invitasjon til å delta med 2 kjøretøyer på Automania på Sjølyst 28.april - 1.mai. Interesserte kontakter Per-Erik.
- * Vårsjekken på NAF er 3.mai kl 18.00.
- * Gratis tur til Sporveismuseet lørdag 16.april. Bussen går fra våre møtelokaler kl 10.00.
- * Invitasjon til Hellerud Autofair '94. Et 2-dagers marked på Hellerudsletta.
- * Motorførernes Avholdsforbund ber om vi kan hjelpe dem med en Opel 1934 i utstillingsøyemed på Notodden.
- * De faste postene: Kaffepause, utlodning, medlemmenes 10 min.
- * I forbindelse med Classic Motor-markedet i Eskilstuna er det snakk om å leie Dakotaen. De som er interessert sier fra til Asle innen 30.april.

Møtet hevet kl 21.30.

Tore Ødegaard (referent)

**Trenger du boliglån
eller refinansiere gamle og
ugunstige lån? Kom og
snakk med oss.**

Nærbanken med få gebyrer
og hyggelig rente.

sparebanken
ANOR



VI BESØKER

HORTEN OG OMEGN VETERANVOGNKLUBB

STIFTET 9. JANUAR 1980

Det var den 13 - 4 94 og Byggmester Solnes og Bitehagens Store Sønn, samt Simen bror hans skulle på visitt til Motorhysteriker og Bulkoppretter fra Horten, Tor Hugo Herning for å gjøre afære. For å gjøre en god gjerning reiste vi innom en av klubbens gamle medlemmer som Bitehagens store sønn er støttekontakt for. Hans klient er for tiden kombinert småbruker og supsidie-melker samt forhenværende selger. Tilstanden var meget stabil og vi kunne ta han med oss. Vedkomende vil av mange fogskjellige grunner være anonym, men det siges at han mulig er beslektet med et tidligere kjent Oslobryggeri. Han holder nå bopel noen km fra Holmestrand. Etter kaffe og vafler, var der tid for en garasjerunde. Han skulle vistnok vær eier av noen fosiler tül en 34 chevy, noevi alderig fikk se noe til. Videre hadde mannen dilla på VW bobler, samt motorsykkel. En nydelig nyrestaurert Ducati 125 ccm Turismo 1957 mod ble pakket ut.



Ducati
Turismo.

Vi fikk også se en perle , nyanskaffet fra Danmark.
En Triumph Speed Twin 500 ccm 1953 mod , en nydelig sak spørr du meg .
Han hadde også mange andre prosjekter på gang , så det var tyderlig at mannen var ikke dumm , hadde det ikke vært for disse periodene .
Efter noe klargjøring kunne vi ta klienten med oss .
Hans smukke fru , samt hans meget arge vakthund var meget takknemlig for dette , da de fikk litt avlastning.

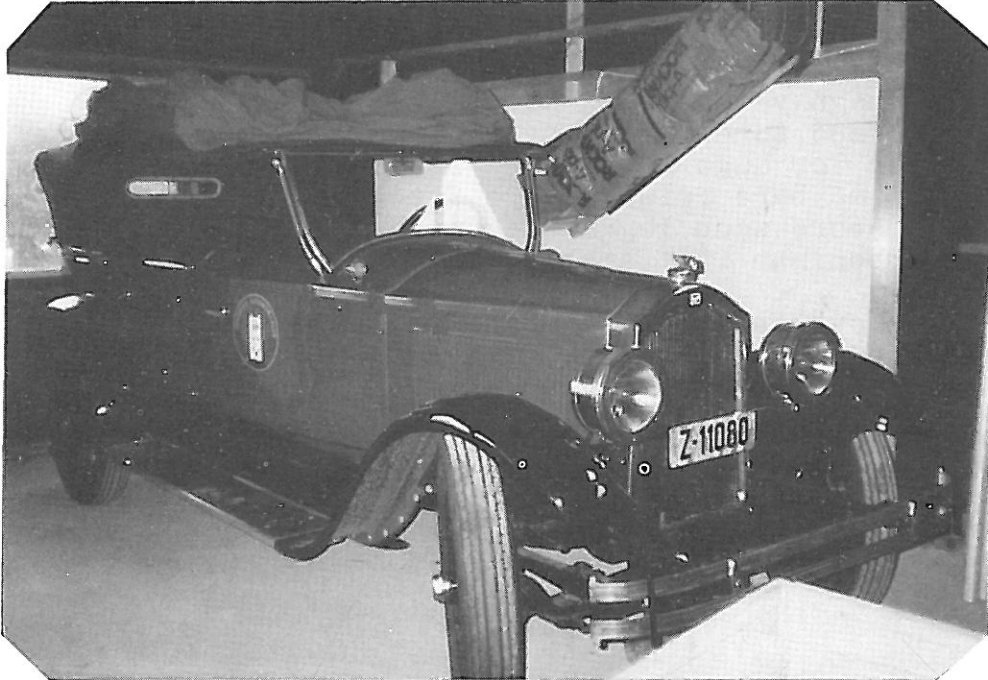
Det viser seg at også samme dag er der medlemsmøte i Horten og omegn veteranvogn klubb .
Meningen er med turen at vi samtidig skal gjeste dem.
Vi ankommer Tor Hugo Herning s residens og tiden er så knapp at vi må bare røise videre for å rekke møtet .
Bitehagens store sønn legger seg på hjul for å finne frem.
Horten klubben har fått eget klubblokalet å dette må besiktiges .
De har fått overta Borre jernbanestasjon .
En prektig gammel trebygning i laftet tømmer .
NSB har restaurert den fine bygningen utvendig og klubben driver på dugnad å pusser opp innvendig .



Borre
Jernbane st.

De gjør en fabelaktig innsats og vil få et meget flott å verdig klubblokale for deres behov .
Utearialet er også meget romslig og einet til mange fine aktiviteter på Motorhistorisk plan .

Horten og omegn veteranvognklubb har ca 85 medlemmer
Det var møtt frem ca 20 medlemmer da formannen åpnet
møte ca kl 1800 . møtet fåregikk i delvis oppussete
lokaler å varte ca 1 time .
Efter dette så skulle alle på Garasjerunde i terrenget.



Buick
1927.

Først stoppet vi hos en kar som het Anders Torp .
Han hadde for lagring en meget fin Buick 1927 mod 7 s.
Denne tilhørte Tønsberg Automobilklubb .
Denne var vistnok restaurert av en yrkesskole med en
eieravtale på 15 år .En fin gammel sak .
Anders Torp hadde også under restaurering en fin
Buick 1924 mod og en Pierce-Arrow 1935 mod .
Begge bilene lå i ferdige restaurerte deler .

En av guttene hadde med seg på møtet sin prektige
gammelbil . Det var en Pontiac 1957 mod .
En meget vakker amerikaner .
Den stolte eier var Sverre Solbakk .
Han skal ha all ære for en nydelig restaurertsak som
mange la merke til .



Pontiac
1957.

Videre så skulle Garasjerunden gå til Tor Hugo Herning Tor samt Byggmester Solnes , Bitehagens Store sønn med Simen brorhans og hans klient måtte reise litt i forveien for Bitehagens Store sønn skulle handle en traktorvinsj av Tor . Mannen har tengt på å starte vedforetning på sine gamle dager .

Nå har det seg jo slik at mannen begynner å bli noe gammel og senil , men at han hadde begynt å se dårlig også , det viste jeg ikke . Han hadde målt kofferten på sin Ascona etter alle kunstens regler og dette skulle passe utmerket . Da vi skulle laste opp vinsjen så var der ikke plass til mer enn 1/2 parten .Den måtte da gjennlegges og event avhentes ved en annen anledning med henger . Håper han kan få behandling for sitt dårlige syn , slik at han ikke gjør samme brøler en gang til .Det begynner jo å bli farlig når han ferdes rundt i sin gamle Buick 1932 mod og har mistet avstandsbedømmelsen.



Dermed måtte vi kjøre videre til Tors garasjebesøk med uforettet sak .

Tor hadde mye snadder å by på , men perlen som alle ventet å få se var hans nyrestaurerte motorsykkel , en Ardie 1931 mod. med Jap 500 ccm motor .



ARDIE
1931.

Det var nesten så det blendet i øynene når klenodiet ble avduket . Det var noe av det flotteste jeg hadde sett når det gjaldt restaurerte motorsykler . En meget flott perle som mange vil misunne deg TOR . All ære for praktfull restaurering . Vi flokket oss rundt for nå skulle den startes opp.

Alt ble klargjort etter alle kunstens regler og så var bare å trekke til . Alt gikk perfekt . Den brommet akkurat som en Jap 500 skal gå , en herlig låt . Håper vi får se mye til denne sykkelen i fremtiden, da dette vil bli et stort øyeskue for mange . Mannen skal vistnok være eier av en blå gammel OPEL , noe vi ikke fikk tid til å beskue akkurat da . Mange husker nok denne bilen fra tidligere arrangementer i klubben . Etter mye gammelprat og titting , ble alle bedt opp på kaffe mm av Tors smukke fru Marie . Hun hadde duket til alle sammen i finstua og stekt svære stabler med vafler samt annet tilbehør . Alle fikk plasert seg og kaffepraten var i gang .

Beklageligvis så hadde Byggmester Solnes og Bitehagens Store sønn vært litt for store i kjeften på et tidligere tidspunkt og dette viste seg å få bitre følger .
 Vi hadde forlangt på fårespørsel tidligere å få noe skikkelig servering hvis vi skulle gjeste deres klubb. Gjett om dette ble tatt til følge .
 Mens andre gasset seg med vafler og kake så ble jeg og Bitehagens Store sønn servert nydelige høye smørbrød fra Maries kjøkken .
 Meget praktfullt og velsmakende . Hun skal ha all ære og takk for disse . Det smakte herlig , men vi fikk jo oss ei fantastisk blemme .
 Neste gang får vi passe kjeften våres så vi ikke går i baret en gang til .



Efter mye kaffe og mye prat til langt på kveld var det på tide å vende nesa mot Drammen .
 Vi takket for oss efter alle kunstnes regler før vi kjørte videre .
 Ved Holmestrand var der stopp for avlevering og legging av vår klient .
 Hans fru samt hund var meget takknemlig for avlastningen .

Så gikk turen videre å vi kom vel hjem utpå natten alle sammen , efter et vellykket og meget koselig besøk hos TOR og MARIE .
 Dette frister til gjentagelse , uten snitter .

Ps: Beklager på veiene av Bitehagens Store sønn at han ikke fikk hentet vinsjen , men håper han tar bedere mål en annen gang .

Med Hilsen:
 Byggmester Solnes.



TANKER OM DE BILENE VI HAR SOM HOBBY –
ELLER DE BILENE VI IKKE HAR SOM HOBBY!

Diskusjonen og meningene om hvilke biler som er motorhistorisk interessante er vel like gamle som de eldste veteranbilklubbene. De tilløp til diskusjoner i egen klubb og andre klubber og blader har etter min mening så godt som alltid vært preget av hva slags bil de diskuterende selv har.

Skal en nærme seg spørsmålet om hva som er motorhistorisk interessant, er det vel fornuftig å spørre seg selv hvorfor en har denne interessen. For min egen del har biler alltid vært interesse nr. 1, og helt fra guttedagene – når lekebiler var interessen – var det de bilene som så gamle ut som var gjevest. Medfødt? – Ikke vet jeg, men hjemme på gården sto en ESSEX 1930-modell, som kanskje var en medvirkende årsak. Årene gikk – bl.a. husker jeg at jeg så veteranbilløpet "Sandvigen – Sundvolden" som 8–10 åring – STORT.

Da jeg nådde den magiske 18-årsgrensen, var både førerkort og bil klar. Hva slags bil? Jo, et G.M.-produkt som begynner på OPE (slutter på L), REKORD til etternavn – født i 1964. Kjøpet var en realitet etter at 2.500 kr. skiftet eier i 1977.

Opel'n var som Opler flest av denne årgang – fin over og rusten under. Jeg brukte bilen i 2 år, og etter en del rustsveising ble motoren uttatt, og resten kjørt på dynga. Det jeg dengang gjorde er jo i dag faktisk historisk interessant – ville jeg kjørt en 1964 OPEL REKORD på dynga i dag? – Neppe!

Vi kan også se det på en annen måte. Vår klubb ble stiftet i 1972, og det er trolig at noen av "gutta" dengang kjørte til klubbmøtene i f.eks. en VOLVO P.V. av 1962-modell. I dag en aktuell bil i våre løp – i 1972 en helt vanlig bruksbil. Jeg har også lagt merke til ved flere anledninger at den vanlige publikummer ved våre løp viser like stor interesse for en OPEL fra 1955 som en DODGE fra 1931.

Hva slags slutning vil jeg trekke ut ifra disse tankene? Jo, ta vare på de bilene vi har mulighet til – uansett årgang. Husk ved jubileumsløpet i 2012 kan f.eks. en FORD SIERRA 1982 delta. (Tro det eller ei!)

Tor Stein

Gol, 04.04.94

Hallo Motorhistorikeren.

Jeg har restaurert en Simca Beaulieu 1957-modell som nå er på alle fire i trafikken. Jeg har undersøkt flere steder, men ikke klart å oppspore om det er noen som har en slik bil. Jeg har hørt at det ikke finnes flere slike i Norge, og lurer på om dette er tilfelle. Skulle noen allikevel ha kjennskap til en slik bil eller til deler av denne typen, så er jeg interessert i å kjøpe dem.

Vennlig hilsen
Helge Viko.

Adr: Gamlevegen 14
3550 Gol
Tlf: 32 07 47 40



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", "fire-portere" 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)

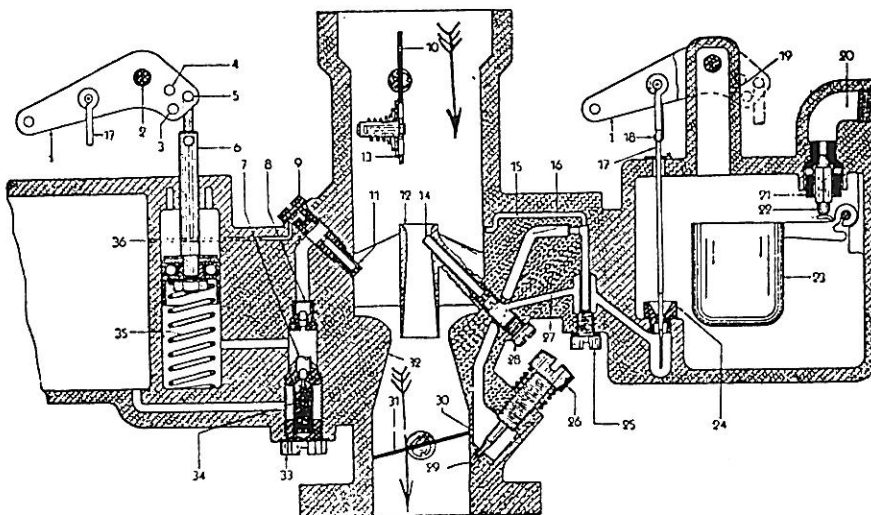
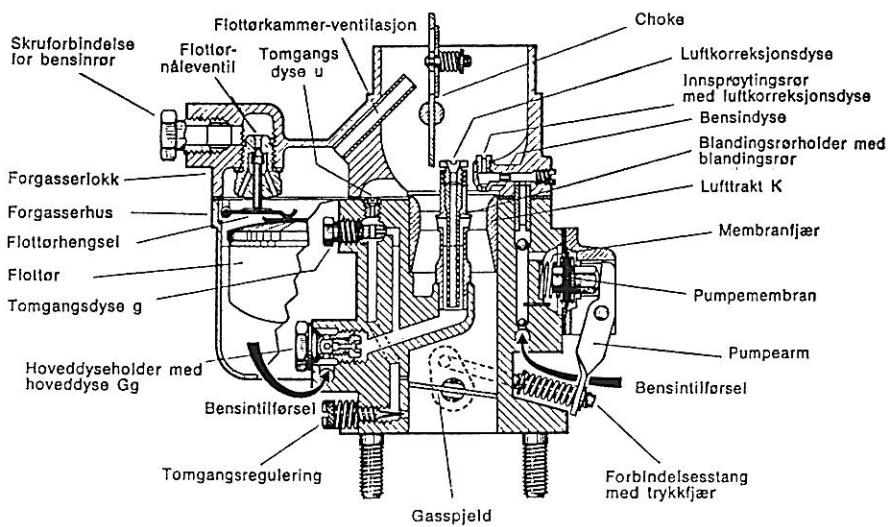


Fig. 1.

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 forgasserspjelddet. Dette regulerer luftstrømmen igjennom forgasseren og dermed vakumet i venturien. Imellom spjelddet 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 gasspjelddet. 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 spjelddet, er det en justerings-skrue med et konisk parti som virker som en forsnevring i kanalen. Denne skruen blir vanligvis kalt blandings-skrue eller Co-skrue. I området like over spjelddet vil vi finne ett eller flere små hull eller avlange spalter. Dette er utløpet for "overlappings"systemet (overgangssystemet). Dette er ikke noe egget 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 flerettrinns-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 hoved-luftdyse 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.

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. Aksele-rasjonspumpen 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 retnings-givende. Vi kan blant annet finne eldre forgassere som helt mangler f.eks. akselerasjonspumpe-system. Og de fleste nyere konstruksjoner (60-70 tallets) har ofte såkalte krafttil-skuddssystemer 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 Skjerve H.

Ganske forvirrende, eller hva? Her risikerer en vel å kjøre seg bort i sin egen hjembygd. Kanskje ikke så uventet at dette systemet er forandret i senere utgivelser .

NAF/KNA's veibøker ble forøvrig utgitt hvert 3.år. På grunn av stor medlemstilstrømming på 50-tallet tilbød forøvrig klubbene å kjøpe tilbake "pent brukte" eksemplarer av forrige utgave for distribusjon til nye medlemmer. Betalingen var en lommekniv med logo eller annet nips.

Kjell T

TILSALGS!

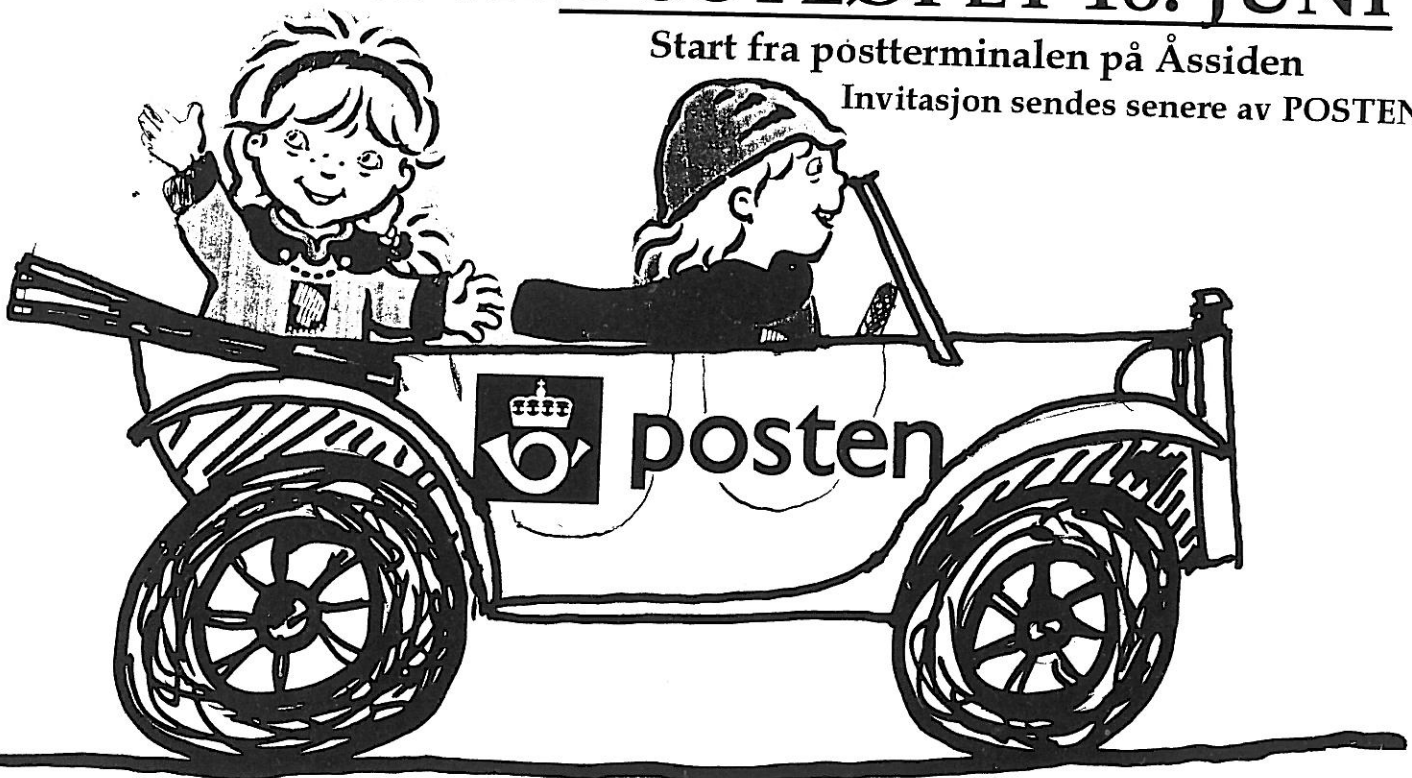
CHEVROLET CAMARO LT 75 mod., meget god original stand -
kun 65.000 km.

Tor Stein Hella tlf. jobb: 66 78 01 60
 tlf. priv: 66 79 01 34

Vi minner om POSTLØPET 18. JUNI

Start fra postterminalen på Åssiden

Invitasjon sendes senere av POSTEN





BLY- ELLER BLYFRI BENSIN?

Geir Hanevold har i "Motorhistorikeren" nr. 5-1993 en god artikkel om emnet bensin til gamle biler. Artikkelen konkluderer med den samme oppfatning jeg har om dette temaet - ingen kan si noe sikkert om dette med bruk av bly-/blyfri bensin til veteranbiler.

Jeg hadde lenge den oppfatning at bly først kom som en tilsetning på 50-tallet. Ved nærmere lesning av div. artikler om emnet, ser det ut til at bly kom som tilsetningsstoff på 30-tallet. Men jeg tror at blyet dengang ble tilsatt en bensin som hadde oktantall som var lavere enn våre dagers 95-oktan blyfri.

Hvorfor ble bly tilsatt? Årsaken til dette var at bilfabrikanterne produserte motorer med et stadig økende kompresjonsforhold. Resultatet av økt kompresjonsforhold i forhold til lavoktan bensin, var det kjente fenomen tenningsbank. Jeg er altså noe i tvil om bly egentlig ble tilsatt for å øke livslengden på ventilene. Fenomenet med utette ventiler etter et visst antall 1000 km. ble nok sett på som noe en måtte ta med som en del av det vanlige vedlikeholdet på bilen.

Jeg husker bestefaren min fortalte at med de bilene han kjørte på 20-tallet (T-FORD og CHEVROLET), ble topplokket tatt av hver vår for rengjøring og sliping av ventiler.

Svenskene kaller jo et pakningssett for topplokk for "Sotningsats", og amerikanerne kaller det "Decarbonising-kit". Så dette med mye sot i forbrenningsrom og på ventiler er nok et resultat av lav forbrenningsromtemperatur p.g.a. lavt kompresjonsforhold.

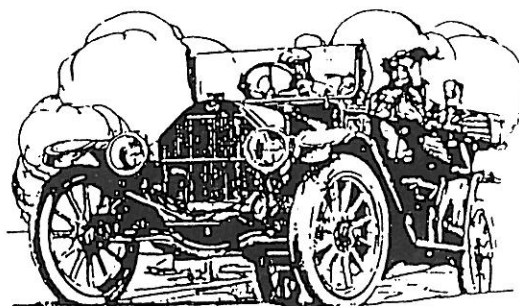
Hva sier så dagens motorfabrikanter om bruk av blyfri bensin på noe eldre motorer?

Erfaringen min er - ifra Ford som jeg jobber med til daglig - følgende: 3 tankfyllinger blyfri, 1 tankfylling blybensin. Egne erfaringer: Jeg har stort sett kjørt min 1934 CHEVROLET på blyfri bensin. Etter ca. 10.000 kilometer etter restaurering merket jeg at noe ikke var helt som det skulle være. Bilen hadde en tendens til å fuske ved belastning. Ved nærmere feilsøking viste det seg at flere synlindere hadde dårlig kompresjon p.g.a. utette ventiler. Toppløkket ble avmontert, og det viste seg at flere av ventilene hadde mye sot (koks), og flere var i ferd med å bli brent. Sett i forhold til en moderne motor er jo dette altfor tidlig.

Hvilke erfaringer har de eldre bilmekanikerne i klubben om dette tema?

En annen ting jeg har erfart med min CHEVROLET er ventilklaringens innvirkning på motorgangen. Justerer jeg ventilene på de angitte klaringer, har motoren en tendens til å gå ujevnt på tomgang. Øker jeg derimot klaringene med 0,05 mm, går motoren jevnere. - Ikke helt lett å forklare.

Torstein H.



SPARELANDLØPET KROKSTADELVA

Lørdag 11. juni 1994

Løpet starter fra Spareland i Krokstadelva Kl. 11.00.

Fremmøte Kl. 10.00

For kjøretøyer eldre enn 30 år. Kjøretøyene må være i forskriftsmessig stand og se representative ut. Kjøretøyer med prøveskilter godtas ikke. Det oppfordres til å stille i tidsriktig antrekk for å sette en ekstra spiss på løpet.

Løpet inngår i kampen om NAF-Gjensidige's årspokal. Kun medlemmer av MHK kan konkurrere om årspokalen.

Startkontingent Kr. 100,- betales ved start

Påmelding senes innen 4. juni til:

Helge Vidar Skistad

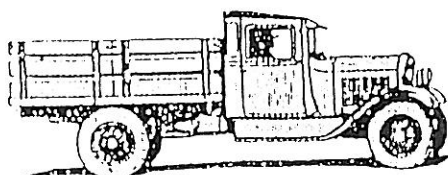
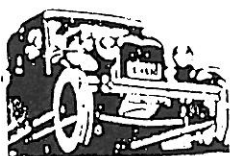
Nordmovn. 53

3053 Steinberg

TLF. 32 87 47 10



**VELKOMMEN TIL ET LØP I NATURSKJØNNE
OMGIVELSER I DE VAKRE EIKER-BYGDENE**





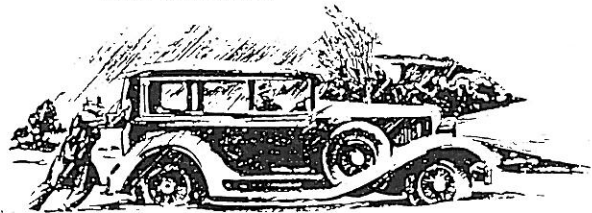
Krøderløpet - 93

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Ett års medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen koster for 1994 kr 150,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første torsdagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene starter kl 1900. Møtene holdes i Ungdommens Motorsenter, under motorveibrua på Strømsø.
- * Medlemskap i Motorhistorisk Klubb - Drammen, eller Hallingdal Veteranvognklubb gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN.
- * 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
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN



ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

UTKOMMER FEBRUAR, APRIL, JUNI, SEPTEMBER OG DESEMBER.