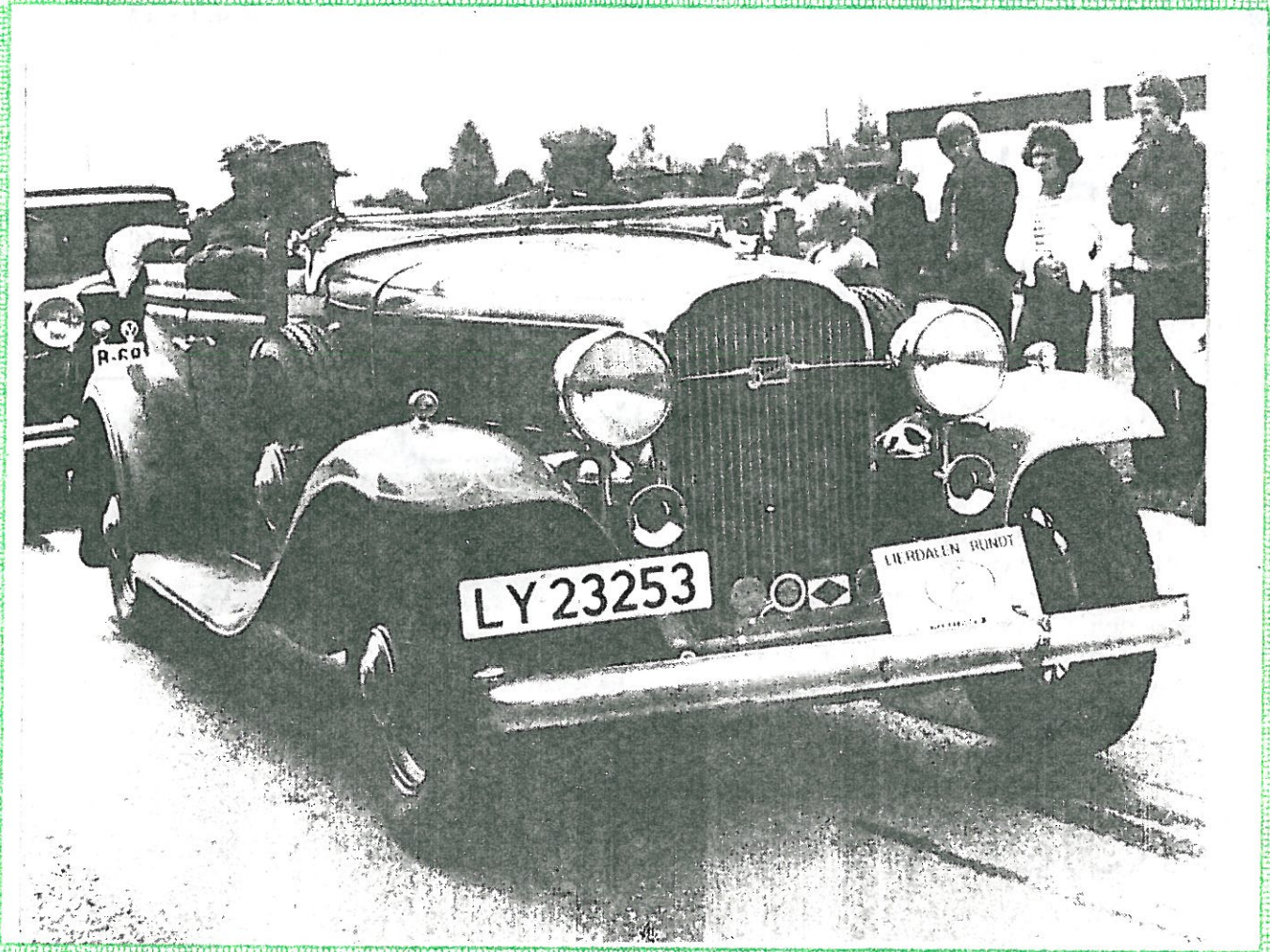


3 79

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.

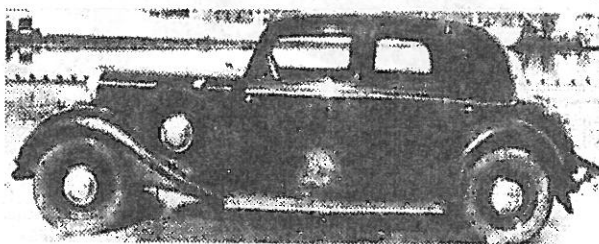
ABONNEMENT (1979) koster kr. 75,- Benytt postgirokonto 335 45 86

BILAG

Det medfølger et bilag til MOTORHISTORIKEREN denne gang, skaffet til medlemmenes nytte og eventuelt hygge av Mads Jostad. Bilaget er et 18-siders skrift om batterier, og inneholder mye nyttig stoff både for de med gamle og nyere kjøretøyer. Om man ser bort fra "reklamepreget" - selv om det ikke er noen grunn til det - så er det sikkert lærdom å hente gjennom opplysningene, som generelt gjelder for de fleste fabrikater av bilbatterier.

- ja, ja..!

Et motorhistorisk følelsessjokk midt under ens tilmalte lunsjpause på jobben. Man blir likegyldig i dagens nummer av "Aftenposten" fredag 23. februar, og skvetter plutselig til ved nedenfor gjengitte annonse. Det hadde man ikke trodd: -at Wessel vil selge Mercedes'en! I noen år var han red's arbeidsgiver, og senere ble han "gammelbilmann" (formedelst sterk påvirkning av Øivind Viker, som også har vært ansatt i firmaet). Bilen ble for ca. fem år siden funnet i "Nationalbrakka" på Brakerøya, og kjøpt for Wessel's regning for en relativt ringe sum (ihvertfall i forhold til kjøperens økonomi). Øivind Viker og undertegnede besørget transporten til Wessels verksted og garasje, hvor profesjonelle mekanikere tok seg av grovarbeidet. Og Wessel selv var i fyr og flamme, som om en guttedrøm endelig var oppfylt. Og nå skal den altså selges.... Til hvilken pris vites ikke, og hvem som får tilslaget er også et åpent spørsmål. Måtte den få det bra! (Ø.L.)



MERCEDES-BENZ 230, 1938-MODELL

Fulloverhalt og kjørbare. Peter Wessel, Postboks 1196, 3001 Drammen.
Tlf. kont.: 03/81 97 80, priv. 03/84 69 47.

FORSIDEN

Buick-bildet på forsiden av dette nummer er ment som et a propos til artikkelserien om Buick, som vi bringer 2. del av inne i bladet. Bilen vi har avbildet vil mange kjenne igjen som Tore Ødegaard's eksepsjonelt fine 1932 Victoria Contible, som kun ble produsert i 366 eksemplarer og hvorav det idag kun eksisterer 3 igjen i verden; - 2 i USA samt Tore's eksemplar. Speedometeret har ennå ikke rundet 90 000 km., og det er ikke så overvettets mye for en Buick.... Bildet, som er tatt av red. under LIERDALEN RUNDT i 1977, er ikke tidligere offentliggjort (og foreligger altså i kun ett originaleksemplar....!) Les forøvrig serien om Buick gjennom 75 år, som Tore Ødegaard har oversatt nettopp for MOTORHISTORIKEREN's lesere.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.
POSTGIROKONTO 3 75 09 24



STYRET :

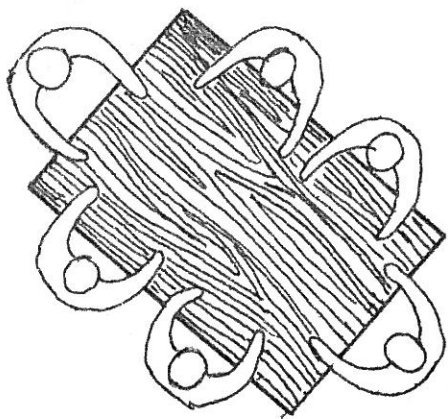
FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf.	-
NESTFORMANN:	Erling Thorbeck,	Østhellinga 14,	3000 DRAMMEN,	tlf.	83 68 21
SEKRETER:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA,	tlf.	82 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD,	tlf.	83 26 80
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmøen,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

MEDLEMSKONTINGENT 1979-: KR. 20,-



fra førerretet:

(- han var fåmælt idag, høvdingen!)
red.



møter

STYREMØTET 22. JANUAR

Tore Woldstad var vert for styret denne kvelden. Foruten et fulltallig styre, kom også Kai Marthinsen fra løpskomiteen og orienterte om den forestående sesongs evenemanger.

MEDLEMSMØTET 6. FEBRUAR

Han skulle prøve et nytt opplegg for møtene denne gangen, formannen. For at de som har lang vei hjem, eller ønsker å gå hjem tidligere enn andre, skal få med seg det "offisielle", skulle det kjøres etter en ny timeplan. Møtet starter kl. halv åtte presis og sluttet offisielt kl. ni. Utover dette kan medlemmene sitte og prate til bortimot elleve.

Formannen ønsket dame og herrer vel møtt litt etter det oppsatte skjema, men vi går jo ikke etter klokka når det gjelder den store hobbyen. Det ble ganske fullt i møtelokalet etter hvert, og ved halv åtte-tida talte jeg ikke mindre enn 99 tilstedeværende. Av disse var det bare fire som ikke hadde vært her tidligere.

Det opplyses fra kassereren at det enda er noen som ikke har betalt leien for opplaget sitt på låven, så for sin egen "sjelefreds" skyld burde de ordne dette umiddelbart.

Retten etter medlemmenes ti minutter, delte Halfdan Prösch ut tre restaureringsplaketter på vegne av NVK. De som fikk disse var: Hans Öye for sin Essex, Jan Sandholt for sin 1927 Chevrolet og Finn Torgersen for sin Locomobile. Et hyggelig innslag om jeg så må si det selv, hm.....

Rolf Viktor hilste godt nyttår fra Per Bakke som for tiden tjenestegjør i FN/Libanon. Et brev som var ment til årsfesten, men som ikke kom frem til da.

Auksjon i kveld også. En avishaug gikk for 110 kroner og en annen for 75,-.

Så var Halfdan frampå igjen. Nå med en film han tok opp i Amerika i anledning Fords 75-års jubileum. En artig film med både lyd, A-Forder og fine farger.

Ved ti-tiden, -godt og vel opplegget-, var det takk for i dag og vel hjem.

FINN.



FRITZ NEUMEYER og ZÜNDAPP - werke (2)

OVERSATT OG TILRETTELAGT AV PER LØKEN

Årene 1925-30 skulle vise seg å bli noen av de mest produktive år hos Zündapp. I slutten av 1925 kom en ny modell på markedet. Den avløste alle tidligere modeller og innebar derfor en veldig rasjonalisering av fabrikasjonen. EM 249/250 ble produsert i meget stort antall; allerede i juni 1927 forlot Zündapp nr. 25 000 fabrikken.

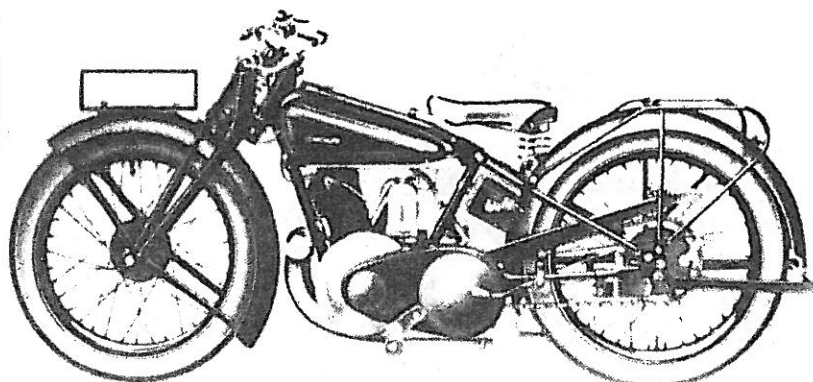
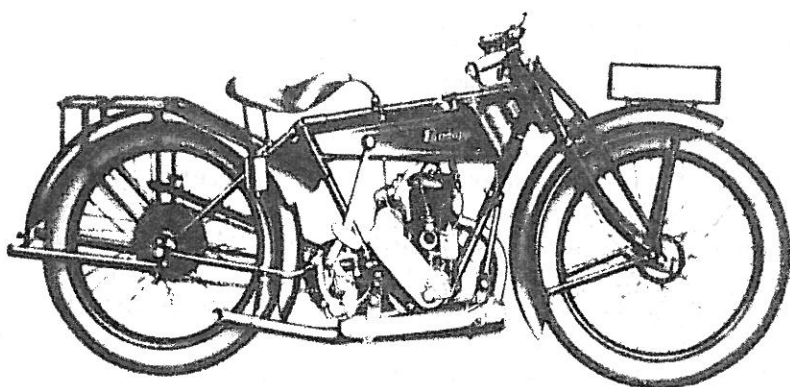
EM 249/250 gikk uforandret i hele 3 år, noe som var svært uvanlig hos Zündapp. Det må imidlertid tas som et bevis på at Neumeyer hadde gjort seg nye tanker om fabrikkasjonsmetoder.

Alle tidligere erfaringer ble lagt ned i denne modellen. Maskinen hadde kjededrift fra motor til en tregearskasse og videre til bakhjul. Den hadde "voluminöse" ballon-dekk og innvendige trommelbremses på begge hjul, noe som er en selvfølge idag, men som var noe helt nytt i 1925.

I 1928 kom modellen med en noe kraftigere motor på 6,5 HK, og samtidig kom også en annen ny modell på markedet, Z 200. Den vesentligste årsaken til at Neumeyer satset på en ny modell var at sykler under 200 cm³ da ble skattefrie i Tyskland.

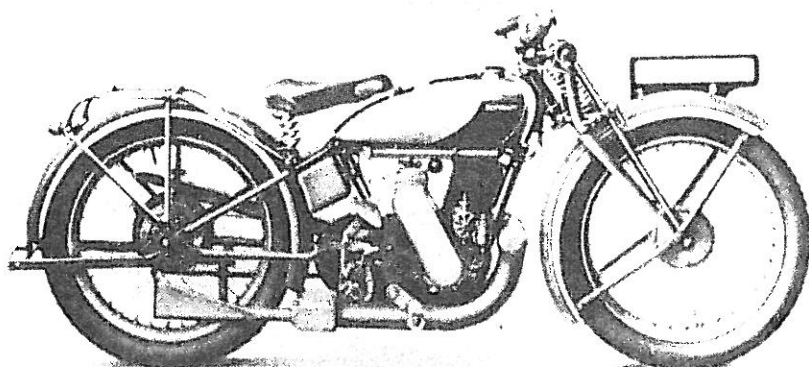
Z 200 bragte også noe nytt inn i Zündapp's historie i og med at det var den første modellen som kunne leveres i forskjellige utgaver etter kjøperens ønsker.

Den billigste Z 200, med gammeltdags "tank i ramma" sees på bildet til venstre. Denne sykkel kunne kjøpes for bare 710 Reichsmark.



Til høyre ser vi avbildet den "finere" og "mer moderne" utgave av Z 200. Prisen var 920 Reichsmark utstyrt med "sadeltank, fotbrett og lysutstyr. Disse syklene var dessuten de første Zündapp'er med lettmetallstempler.

Etter å ha blitt produsert i et antall av totalt 28 000 ble den gamle EM 250/300 til slutt avløst av Z 300. I 1928 bragte denne modellen noe helt nytt inn



motorsykkelproduksjonen; anvendelse av profilstål til rammekonstruksjonen. Som vi ser var ikke bare ramma, men også forgaffelen laget av profilstål.

Også denne sykkelen kunne leveres i forskjellige utgaver, etter kjøpers ønske.

På ny skulle produksjonstallet hos Zündapp vise seg å nå uanede høyder. Bare i april 1929 ble det bygget over 1000 maskiner og Neumeyer ble nødt til å utvide. På rekordtid ble nye fabrikker bygget bl.a. i Nürnberg, og i alle avdelinger ble det nyeste i maskiner og produksjonsmetoder tatt i bruk. Selv to-farvet vant nå innpass.

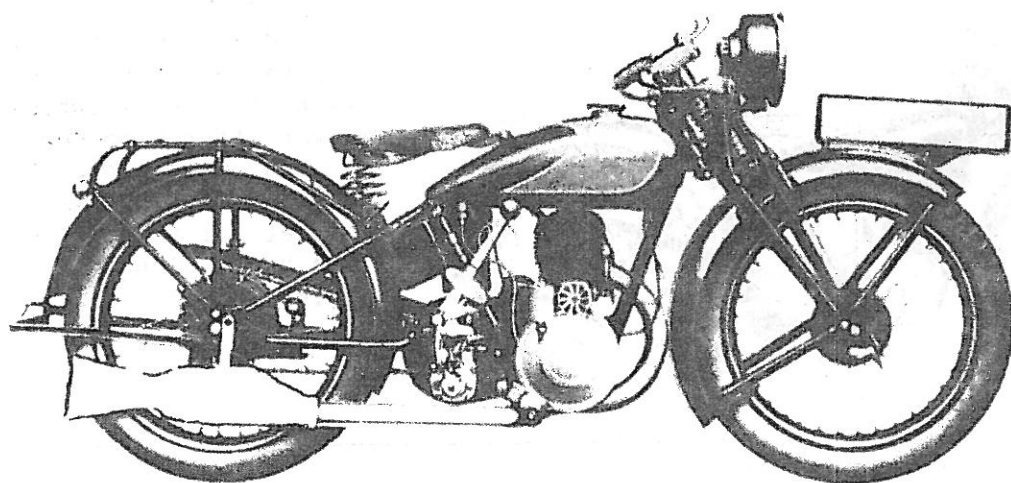
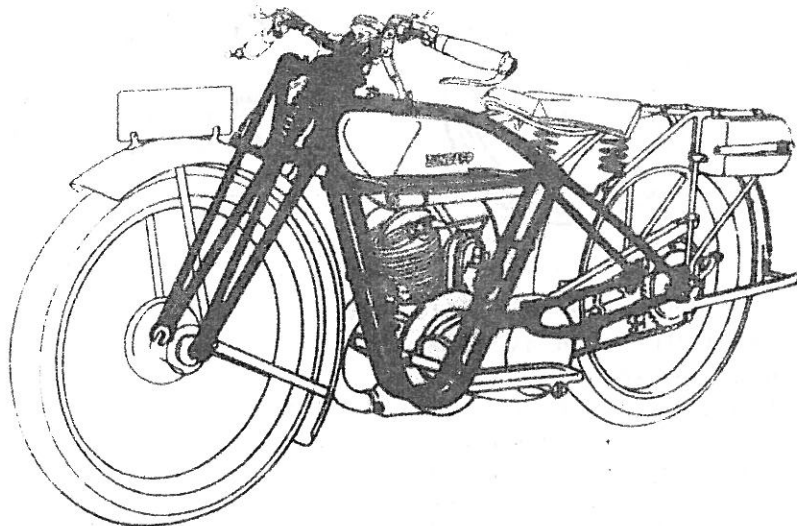
I juli 1929 ble så Neumeyer's sønn Hans Friedrich Neumeyer ansatt som direksjonsassistent i firmaet.

Akkurat dette tidspunktet skulle imidlertid vise seg å være svært uheldig valgt. En stor tilbakegang for det etterhvert så enorme firmaet startet. Salgstallene falt enormt-, i juli ble 3000 maskiner bygget, i desember bare 300. Og slik så det også ut til å fortsette: I 1930 ble 12 000 sykler solgt, i 1931 bare 5000. 1932 skulle heller ikke vise seg å bli bedre tross stor innsats fra firmaets side, også på aksjemarkedet.

Som vi skjønner:- verdenskrisen var kommet til Tyskland - og satte allerede dype spor etter seg. Arbeidsløsheten steg hurtig, allerede i 1930 fantes 4,5 millioner arbeidsløse. Nesten alt av firmaer brøt sammen - banker, industribedrifter, håndverksforetag. Bare de aller "sunneste" bedrifter skulle vise seg å overleve - og, utrolig nok, Zündapp var blant disse.

Noe av årsaken til dette må ha vært at Neumeyer valgte å satse på nye modeller, og ikke minst videreutvikle de eksisterende.

I 1930 kom en lang rekke nye modeller. Den første som ble presentert var den såkalte Rekord-modellen.



Rekord'en var den første Zündapp med svinghjulsmagnet. Senere -i 1931- kom den også med batteri-tenningsanlegg, men allikevel hørte merkelig nok ikke lysutstyret med til standardutrustningen.

Tekniske data om Zündapps modeller 1925-31 på neste side.
(Artikkelen fortsetter i neste nummer.)



ZÜNDAPP 1925-31

Modellbetegnelse	EM 250	EM 300	Z 200	Z 300	Rekord 1/ Rekord 2
Byggeår	1925-27	1928	1928	1928-29	1930-31
Firetakt/totakt	2	2	2	2	2
Sylinderantall	1	1	1	1	1
Sylinderarrangement	Stående	Stående	18°hellende	18°hellende	15°hellende
Slagvolum	249	300	198	298	198
Boring/slag	62/82,5	68/82,5	60/70	68/82,5	60/70
Effekt ved turtall	4,5/3100	8/3000	4,5/3300	9/3200	6/3500
Smøring	Særskilt oljesystem	Særskilt oljesystem	Oljeblanding	Særskilt oljesystem	Oljeblanding
Forgasser	Automatisk	Automatisk m/reg.		Automatisk	
Tenning	Amac, 2 Schieber	Amac, 2 Schieber	2Schieber	2 Schieber	B.o.B 2 Schieber
	Fast magnet	Fast magnet	Fast magnet	Fast magnet	Fast magnet/ Svinghjulsagnet
Lys	Valgfritt	Valgfritt	Valgfritt	Valgfritt	6V/25W
Gearkasse/særskilt/ i blokka					
Primærdrift	Særskilt	Særskilt	Særskilt	Særskilt	Særskilt
Clutch	Tildekket kjede	Tildekket kjede	Tildekket kjede	Tildekket kjede	Tildekket kjede
Gearkassetype	1 korklamell	1 korklamell	1 korklamell	1 korklamell	1 korklamell
Antall gear	klo	klo	klo	klo	klo
Gearsjalling	3	3	3	3	3
Sekundærdrift	Hånd	Hånd	Hånd	Hånd	Hånd
Starter	Kjede	Kjede	Kjede	Kjede	Kjede
Rammetype	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick
Forgaffel	Rør og smidd	Rør og smidd	Rør og smidd	Smidd profilstål	Profilstål/rør
Dekkdimensjon	Sveiset og skrudd	Sveiset og skrudd	Sveiset og skrudd	Skrudd	Skrudd
Bremser	Webb rørgaffel	Webb rørgaffel	Webb rørgaffel	Webb profilstålgaffel	Webb profilstål/Webb rør
	m/friksjonsdemper	m/friksjonsdemper	m/friksjonsdemper	m/friksjonsdemper	m/friksjonsdemper
	26x2,85	26x2,85	26x2,85	26x2,85	25x3
	Innvendig trommelbr.	Innvendig trommelbr.	Innvendig trommelbr.	Innvendig trommelbr.	Håndbrems på for og bakhjul
	foran og bak	foran og bak	foran og bak	foran og bak	kombinert, fotbrems på bakhjul
Sete	Lærsadel m/ 2 fjærer	Lærsadel m/ 2 fjærer	Lærsadel m/ 2 fjærer	Lærsadel m/ 2 fjærer	Sadel m/ 2 fjærer
Tankinnhold bensin/olje	7,5/2,25	7,5/2,25	12 eller 13	12 eller 13+olje	11
Vekt	85	100	86	105	95
Topp hastighet	80	90	80	90	80
Bensinforbruk l/100 km	3/0,5 olje	3,5/0,5 olje	3	3,5/0,5 olje	3,5

foreløpig terminliste '79

MAI

- 6. Follo Rundt (Norsk Veteran Motorsykel Club)
- 12. Vårsjekk. (Norsk A Modell Klubb)
- 13. Löp, Haugesund (Haugaland Veteranvogn Klubb)
- 20. Drammensløpet (Motorhistorisk Klubb - Drammen)
- 24-26. Löp, Trondheim. (Norsk Veteran Motorsykel Club)
- 26. Löp, Haugesund/Bryne. (Haugaland Veteranvogn Klubb)
- 26. Östfoldløpet. (Kjøretøyhistorisk Klubb, Östfold)

JUNI

- 3. Turlöp. (Trøndelag Veteranvogn Klubb)
- 8-10. Landstreff. (American Car Club, Norway)
- 9. Loppemarked. (Norsk Veteranvogn Klubb)
- 10. Messingtrippen. (Norsk Veteranvogn Klubb)
- 14-17. Utstilling, Hamar. (American Car Club, Norway)
- 15-17. Grensetreff. (Norsk A Modell Klubb)
- 16. Chevrolet-löp. (Chevrolet-klubben)
- 17. Sörumsand Rundt. (Norsk Veteran Motorsykel Club)
- 22-24. Turlöp. (Early Ford V8 Club)
- 24. Midtsommerlöp. (Norsk Veteranvogn Klubb)
- 29-30. Rena-löpet. (Norsk Veteranvogn Klubb)
- 30. Skogslöpet. (Norsk Veteran Motorsykel Club)

AUGUST

- 12 (eller 19.) Drammensfjorden Rundt. (Motorhistorisk Klubb-Drammen)
- 18-19. Lillehammer-löpet. (Lillehammer Veteranvogn Klubb)
- 25. Löp. (Haugaland Veteranvogn Klubb)
- 26. V-8/Romerike. (Early Ford V8 Club)
- 26. Rebuslöp. (Norsk Veteranvogn Klubb)

SEPTEMBER

- 2. Sandvigen-Sundvolden. (Norsk Veteranvogn Klubb)
- 16. Löp. (Norsk Veteranvogn Klubb)

(Listen er levert red. i notats form av Per Löken)

STOFF

ner vi oss nå blandt de større "stoffbrukerne".....!

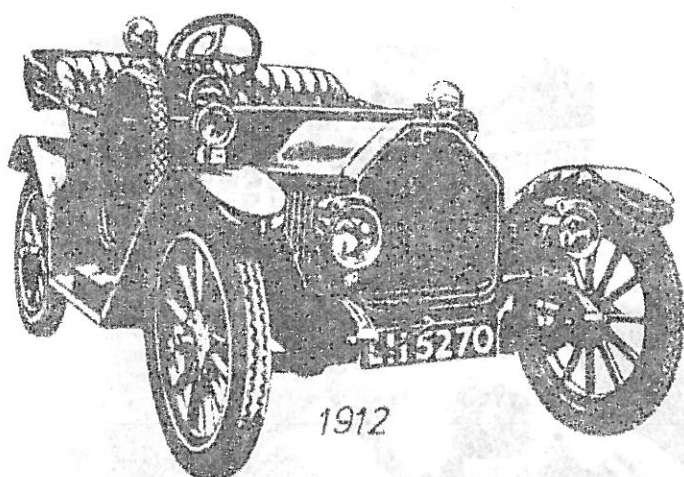
Men-: vi må ha stoffet tidligere! Det nytter ikke å komme med tekst/bildestoff i slutten av måneden og regne med å få det inn i førstkommande avis. For annonser har vi satt "deadline" til den 15.de i hver måned, men annet stoff må vi ha tidligere. Vi kan nemlig ikke sitte "med hendene i fanget" hele den første halvparten av måneden, og så få alt arbeidet i den siste tiden før mötet; avisarbeidet må fordeles over hele månedsperioden, om vi i det hele tatt skal makte denne oppgaven! Skjønner.....?

Nok en gang gjentar vi vår banale oppfordring til medlemmene om å forsyne redaksjonen med stoff. Tidligere var vi i en viss utstrekning selvberget hva stoff angår, men situasjonen har endret seg endel, så behovet for stadige tilførseler av stoff er nå öket. Ja, faktisk reg-

75 ÅR MED



OVERSATT AV TORE ØDEGAARD, SANDEFJORD



1912

Det første offisielle billøp som ble avviklet på Indianapolis Motor Speedway, ble vunnet av en Buick i 1909. Ved utgangen av dette året kunne man lese følgende annonse for Buick: "I løpet av sesongen 1909 har Buick-biler vunnet 166 førsteplasser - mer enn 90% av alle løp de har deltatt i"

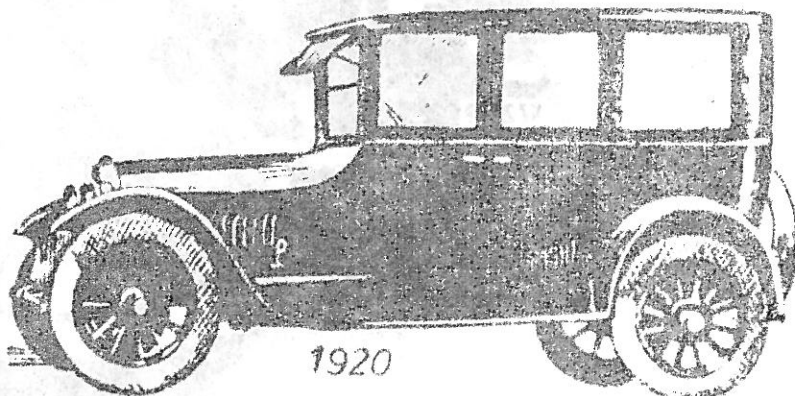
Salget av Buick gikk stadig oppover gjennom "the roaring twenties", det nådde sin topp i 1927 med over 225.000 solgte biler. Så kom den store depresjonen i 1929, og salgstallet fra 1927 skulle ikke bli forbigått før i 1940. Ved å være en produsent av finere og dyrere biler, ble

Buick hardere rammet av depresjonen enn noen av sine konkurrenter. I 1933 ble det ikke produsert mer enn knappe 40.000 biler. Men ved å se tilbake på sine 30 første år, så Buick noen overraskende ting. I Texas var en 1906 Buick fremdeles i daglig bruk. En Los Angeles-familie hadde hittil eid over 60 Buick'er. Mer enn 47% av alle Buick'ene som var produsert var fremdeles i bruk.

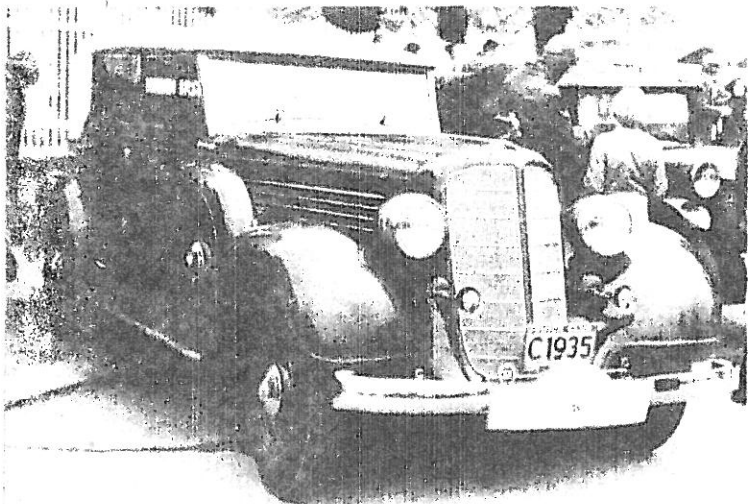
Undersøkelser viste at en 1914-modell Buick hadde gått over 500 000 miles, og en annen hadde service-kostnader på 0,10 cent pr. mile. Dette bekreftet mer enn tydelig at "Buick gives more and better miles". 25.000 mennesker arbeidet hos Buick i 1933, men med sine lave salgstall (like lave som i 1913) var det ingen tid for noen feiring av 30 års jubileet. Høsten 1933 fikk Buick en ny leder; - Harlow H. Curtice.

Curtice, -39 år gammel-, var direktør i AC-tennplugg Division, da han ble spurt av General Motors om han kunne bringe Buick tilbake til dens tidligere storhetstid. En supersalgsmann som Curtice, på mange måter lik Durant, brakte kraft og fart tilbake til Buick. I 1934 ble Buick Special lansert. Det var en modell som ga eksepsjonell ytelse til tross for sin lave pris. Produksjonen økte det året til 78.757 biler.

Det neste Curtice gjorde, var å be sjefsdesigneren til General Motors, Harley Earl, å tegne en Buick som han selv ville like å eie. Earl aksepterte utfordringen, og resultatet ble 1936-linjen, som i tillegg til de store Buick-navnene: Special, Century, Super og Limited også fikk Roadmaster. 1936-modellene ble solgt i nesten 200 000 enheter. Neste dristige skritt Curtice tok kom i 1938 da Buick introduserte spiralfjæring, en halvautomatisk gearkasse, flere hestekrefter og en majestetisk ny

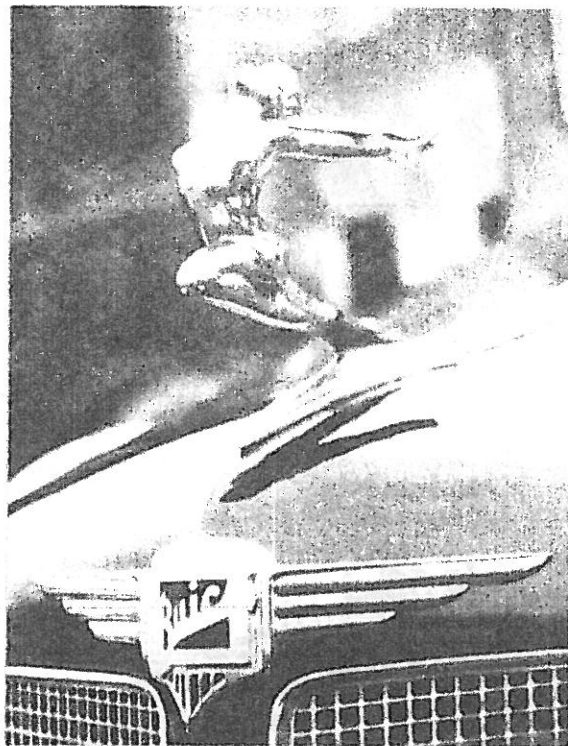


1920



Bildet over viser Arne Chr. Karlsens nydelige 1935 Convertible, med detaljfoto av radiatorfiguren øverst til høyre.

Bildet til høyre viser en kanadiskprodusert 1927, tilh. Per "Buick" Johansen, Borre.

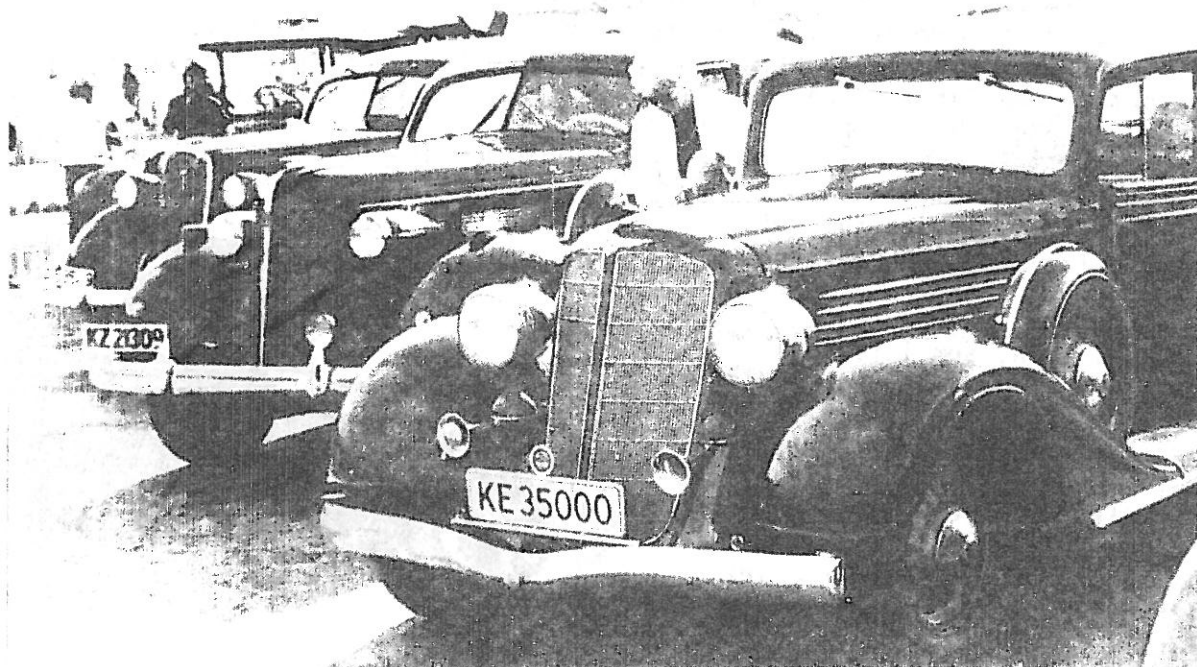
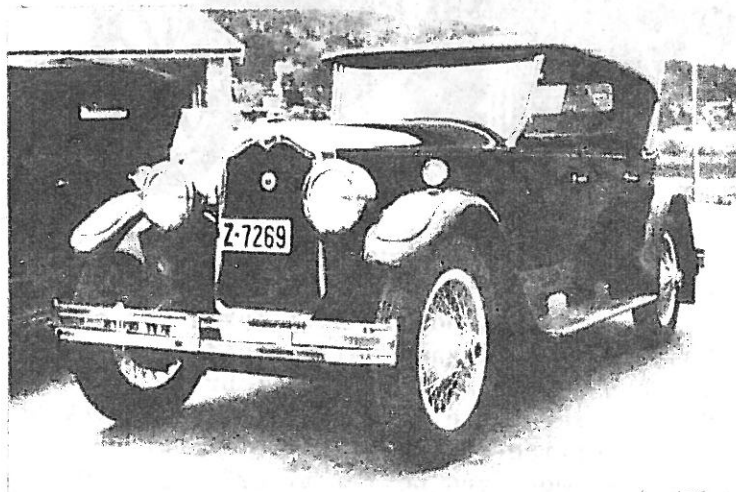


design, som uttrykte perfekt hans lidenskap for lange og brede pansere. Stigbrettene forsvant i 1939.

(forts. i neste nr.)

Buickene nedenfor er kjente for de fleste MHK-medlemmer. Foran en 1935 tilh. Per Gran-Henriksen, ved siden av ser vi Leif Hoel's 1938-modell, og ved dennes side Rolf Viktor Hansens 1936-modell.

(alle fotos v/Ö.Langeland)



~ og så smalt det!

Tirsdag 27. april 1948 ble Bjarne Fossen fra Gulsbogen "uvenner" med signalmasten ved "Tangensporet's" planovergang i Konnerudgaten i Drammen. I alle fall etterpå, da lyden av krasjet og singlende glass hadde forstummet, og hans 2 år gamle Morris Ten sto med skrubbete skjerm og muligens andre mekaniske lesjoner etter møtet. Årsaken til denne bedrøvelige tildragelsen kjenner vi ikke, men virkningene av den kan vi slutte oss til av bildet som er tatt i bakgården på Rådstua senere. Det er nok en gang Arild Karlsen som har vært i arkivet og snoket, og gjenkaller vonde minner for den tidens bilister....



Fortsatt tunge motorsykler på norske veier

(Trine Hay) Stikk i strid med Vegdirektoratets forslag har Samferdselsdepartementet ikke foretatt noen forandringer i motorsykkelforskriftene. I Vegdirektoratet er man overrasket over at de gamle regler er i behold, uten noen som helst forandring, mens brukerorganisasjoner og importører av motorsykler Aftenposten har kontaktet, gir uttrykk for stor tilfredshet med departementets avgjørelse.

Når departementet ikke har foretatt noen forandringer, skyldes det at det fremlagte forslag var såvidt drastisk at vi ønsker å legge det frem for Stortinget, sier statssekretær Annfinn Lund i Samferdselsdepartementet til Aftenposten. Statssekretæren håper at eventuelle forandringer kan fremlegges for Stortinget i vårseksjonen i forbindelse med en trafikksikkerhetsmelding.

Lund mener at Stortinget også bør drøfte hvordan opplæringen av motorsyklister bør organiseres. Han legger heller ikke skjul på at motstanden mot Vegdirektoratets forslag fra motororganisasjoner og politiske ungdomsorganisasjoner har gjort inntrykk,

og at disse har vært meget opplyst av opplæring fremfor forbud.

Departementets avgjørelse betyr at gjeldende inndeling av motorsykkel i gruppe moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel og de nåværende tekniske krav til disse kjøretøyer beholdes.

Vegdirektoratets forslag gikk videre ut på at man før fylte 18 år bare kunne kjøre mopeder, at mopeder skulle ha en maksimal ydelse på 1,36 hk og en topphastighet på 40 km/t. Som 18-åring skulle man kunne kjøre motorsykkel på 100 kubikkcentimeter frem til fylte 20 år, eller i minst to år før man fikk kjøre sykler på mellom 100 og 400 kubikk.

Vi var klar over at vi fremmet et forholdsvis restriktivt forslag med tanke på å få ned ulykkes-tallene, men var samtidig klar over at det lå en begrenset gevinst i dette. Vi var derfor ikke overrasket over at forslaget ikke gikk igjennom, men hadde som sagt regnet med visse endringer. Vi setter nå vår lit til styrket opplæring av motorsyklister. Hittil har denne utvilsomt vært for dårlig, mener konsulent Borch i Vegdirektoratet.

De nye forskriftene, som gjelder fra 1. april i år, innebærer at også motorsyklister og bilførere først får et midlertidig førerkort som gjelder for to år. I løpet av det andre året kreves det bevis for gjennomført etterutdanning, før varig førerkort kan utstedes.

Ola Dalåsen, som er styremedlem i Norsk Motorcykelunion, sier til Aftenposten at de er svært fornøyd med departementets avgjørelse, og uttrykker tilfredshet med at departementet nå går inn for bedre opplæring.

På importørhold uttrykkes det både overraskelse og glede over departementets avgjørelse. Norges eneste produsent av mopeder, Jonas Øglænd A/S mener at den nåværende ydelse på mopeder med 2,5 hk og toppfart på 50 km/t er den beste, og er følgelig fornøyd med vedtaket. Flere importører regner med at salget på motorsykler nå vil ta seg opp, og at mange har ventet med å kjøpe for å se hva slags bestemmelser som eventuelt ville komme.

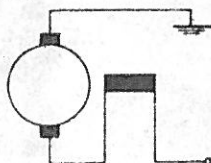
STARTER'N

VED PER GRAN-HENRIKSEN

Startmotorens oppgave er å omvandle elektrisk energi til mekanisk energi.

Den er en elektrisk motor som i prinsippet arbeider på samme måte som f.eks. en støvsuger, men det finnes en stor forskjell. Starteren er bare beregnet for kortvarig drift, og arbeider egentlig kraftig overbelastet. Det er årsaken til at den oppnår stor effekt tross sine små dimensjoner. På grunn av den kraftige strømstyrke som starteren forbruker utvikles det varme i startmotorens viklinger. Om starteren får arbeide for lenge om gangen uten opphold, kan den sterke varmetviklingen gjøre alvorlige skader på viklingene.

Prinsippsskisse av en seriemotor.



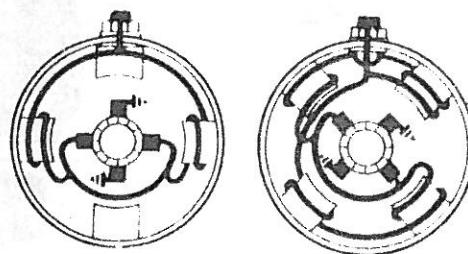
Starteren er en serie motor, d.v.s. at magnetviklingene (feltet) er seriekoblet med rotorviklingene (ankerviklingene)

Før at så kraftig strøm som mulig skal kunne passere er startmotorens viklinger gjort av grov koppertråd, og ofte i såkalt båndprofil.

Prinsipp av feltvikling i en 4-polet starter.

De fleste startere i mellomklassen har ofte 4 poler og 4 børster hvorav 2 er jordet.

Med hensyn til den kraftige strøm som passerer gjennom startmotoren når den er i bruk, inneholder børstene forholdsvis store mengder kopper eller bronse.



Startmotorens effekt i hk eller kw bestemmes av den kraft som skal til for å dreie motoren rundt med så stor hastighet at den starter. Dreiemomentet fremkommer av følgende:

- sylinderboring /slaglengde, antall sylindre, kompressjonsforhold, oljens viskositet (tregt flytende).

For at bensinluftblandingen skal kunne tilføres sylindrene og for at den skal antennes forlanges det et visst omdreiningstall ved igangsetting av motoren. I forgassermotorer, og da særlig de med stigeforgasser, må luftstrømmen gjennom forgasseren være tilstrekkelig sterk for at bensin skal suges inn og forstøves, og for at den skal antennes må en tilstrekkelig kraftig gnist slå over mellom tennpluggens elektroder. Dieselmotorer må ha et så høyt omdreiningstall at det innsprøytede brennstoff blir tilstrekkelig finfordelt og kompressjonstemperaturen tilstrekkelig høy til å kunne antenne drivstoffet. De laveste omdreiningstall ved start er for 4-taktsmotorer 60-80 o/min, for 2-takts motorer 150-200 o/min og for dieselmotorer 100-130 o/min. Det utslagsgivende for startmotorens effekt er den spenning som blir tilført. For startmotorer opp til 2 HK brukes 6 eller 12 V spenning, for startmotorer opp til 4 HK brukes 12 V, og for startmotorer fra 4 til 15 HK brukes 24 V batterispenning. Startmotorens strømforbruk er avhengig av batteriets kapasitet. For vanlige forgassermotorer er startstrømmen 150-300 A og krever et batteri med en kapasitet på ca. 60-100 Ah(amperetimer). Større dieselmotorer har startere som forbruker fra 500 til 1000 A og krever batterier med kapasitet opp til ca. 200 Ah.

(forts.)

Grensetreff '78 (U.S.A)

DEN 3. RAPPORTEN FRA USA-TUREN, NÅ SKILDRET
MED GERDY SAND OLSEN'S PENN

I dag er det søndag 25. juni, og vi har bare sluppet av. Nu har vi pakket; tiden i Detroit er slutt. Det blir rart å reise herfra. Alt er preget av Ford, -fjernsynet på hotellet er også fra Ford. Vi starter imorgen kl. kvart på åtte. Først til omvisning på Ford-fabrikken, og så reiser vi til Dayton hvor vi skal møte Colby m/ frue. Det har vært et deilig oppholdssted vi nu reiser fra. Turen går nu til Ford-fabrikken.

Mandag 26. juni: Vi har guide på turen, en søt blanding av neger. Nydelig guide som tok oss med storm, særlig de mannlige passasjerene... Hun spurte om vi kunne tenke oss å være på Ford-fabrikken, og en av gutta svarte ja "together with you"... Vi reiste gjennom Fords parkeringsplasser hvor de kunne ta 20.000 biler på skift, hver på 8 timer. Her skulle vi inn på fabrikken. I valseverket så vi jernblokker bli varmet opp og bli presset fra 25 cm tykkelse ned til plater på 0,5 og 0,9 mm. Det var 160^o der og vi gikk 130 trappetrinn opp. Vi så platene komme komme glødende ut av valseverket og bli til store ruller. Fantastisk! Digre kraner løftet rullene og fraktet dem videre.

Inne på fabrikken var det trafikkgater med lys, og vi kjørte med bil gjennom avdelingene. Vi fikk også bese Ford's testbane. Fantastiske biler der, bl.a. "Mustang" i alle utgaver. Jo, dette var virkelig lekre biler!

Vi kjører nu fra Dearborn og Ford mot Canada. Innbyggerne i den første byen vi kommer til arbeider for det meste i Dearborn og må krysse grensen hver dag. Vi kjørte om sjøen Ohario Tokaro og videre til Niagara Falls. Ca. 7 timers busstur, så vi satt igjen med mange inntrykk fra denne turen. Ankom Niagara Falls ved 5-tiden. Vi gikk en tur i parken og så ballene belyst. Kom hjem kl. ett i natt.

I dag, tirsdag 27. juni, skal vi ut med båt. Båtturen var barsk. Vi tok heis ned til båten, fikk utlevert regnfrakker og kjørte rett inn i dusjregnet fra fossen. Båten ble borte i tåkehavet. Det var fantastisk... Må oppleves!

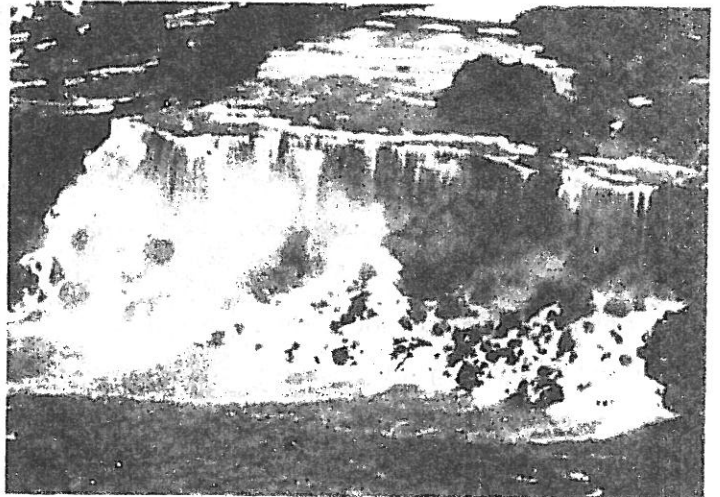
Siden gikk vi på museum hvor vi så alt som hadde hendt ved Niagara Falls. Dagen ble avsluttet med besøk i "Skyline". En opplevelse av de sjeldne. Vi inntok middag oppe i dette tårnet som sirklet rundt slik at vi så fallene belyst, samt "hele Canada". Nu er vi nettop kommet til hotellet og gjør oss klar til avreise imorgen. Førøvrig min bursdag.

28. juni: Vi reiser mot Dayton, hvor vi ankom kl. 7. Colby og hans bil ventet oss på hotellet.

I dag, -torsdag 29. juni-, har vi vært på "Air Force Museum" med Colby i spissen. Vi fikk se "Colby's fly" som ble beskyttet gjennom vinduet der hvor han satt. Flyet falt ned 3000 meter, ble vrak, men Colby klarte selv å ta bilde av flyet, samt deler av vingen. Vi så mange fly, bl.a. et "Moonlight-fly". Colby var meget stolt over at han kunne vise oss noe som virkelig kunne interessere nordmenn, nemlig utstilling om Bernt Balchen. Det var også skrevet her på norsk. Flott å bese hva han tenkte da han fløy til Norge med mat og våpen. Vi så kartet han fløy etter, og fikk også se "Apollo 15". Veldig fint å få oppleve dette museet.

30. juli: I dag skal gutta til "Early Ford Store"; jentene skal på shopping. Billig å handle her..!

Min opplevelse idag: En neger bar på noen roser i et papir, og han sa da han gav meg en: " I will give it to you". Senere på dagen hentet amerikanske familier sine gjester og det ble moteoppvisning av tøy fra 1848 til 1978. I morgen (søndag 2.juli) forlater vi hotellet og reiser med fly til Washington.....



PER LØKEN:
LANDSMØTET

Jeg har både av vårt styre og av vår redaktør blitt bedt om å kommentere det nylig avholdte Landsmøtet. Mange rykter har versert om dette og det er vel derfor riktig å avkrefte/bekrefte disse.

Det som har skjedd på tidligere Landsmøter skulle vel være kjent. (Redaktøren har jo vært landets flittigste til å gjengi referater fra disse). Jeg vil derfor bare gå tilbake til forrige Landsmøte, hvor det for 2. gang ble nedsatt et organisasjonsutvalg. Dette bestod nå av:

Arne Bjørn Hoel,	NVMC
Ola Hegseth,	Early Ford V8
Per Løken,	MHK-Drammen
Svein Myhre,	ACCN
Olav Brennsund,	NVK

Organisasjonsutvalgets mandat var å komme frem til en fremtidig samarbeidsform klubbene imellom, samt forberede kommende Landsmøte.

Som nevnt var dette det andre organisasjonsutvalget. Det første la frem sitt forslag til samarbeidsform på møtet i 1978 og forslaget bygget på et uforpliktende samarbeide. Forslaget ble vedtatt, men trengte videre behandling. Det andre organisasjonsutvalget skulle således behandle dette videre.

Organisasjonsutvalget trådte sammen første gang 16. august 1978. NVK la her frem sitt forslag til videre samarbeidsform, hvor det klart gikk frem at de (NVK) skulle ha kontakten med myndighetene. Vi begynte å ane ugler i mosen !

Saken måtte imidlertid først diskuteres i de forskjellige styrer før vi hadde nytt møte i organisasjonsutvalget. Så ble gjort, og på neste møte var det enighet om å foreslå opprettet et fast utvalg, arbeidsutvalg, som skulle ha kontakten med myndighetene. NVK's representant, Olav Brennsund, gikk da med på dette.

I mellomtiden hadde den såkalte verkstedlovsaken dukket opp. Kort fortalt går den ut på at vi ikke har lov til å skru på våre biler før de er registrert i vårt navn! Det er således ikke nok å eie bilen og ha innlevert salgsmelding, de må være registrert (med skilter) i vårt navn før vi kan skru (begynne restaurering). Dersom bilen ikke er registrert på vårt navn kan vi ifølge loven straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder. Skal dette håndheves vil det jo rett og slett drepe vår hobby!

I Ålesund hadde de så smått begynt å få smake dette, og saken ble derfor tatt opp i organisasjonsutvalget. Dette hadde imidlertid ikke myndighet til å sende søknad om dispensasjon, da det på forrige Landsmøte ble bestemt at NVK i tiden frem til Landsmøtet i -79 skulle ha kontakten med myndighetene. Imidlertid mente vi at vi snarest måtte aksjonere. Søknad om dispensasjon ble derfor skrevet og sendt ut til alle klubber som var med på Landsmøtet. Klubbene fikk frist til å uttale seg og dersom ingen protesterte på søknaden ville denne bli sendt Vegdirektoratet av NVK. Ingen protesterte, men søknaden ble allikevel ikke sendt. Årsak: NVK reiste seg plutselig opp på sin store hest og sa at de ikke hadde hatt problemer med dette. De ville derfor ikke sende noen søknad!

Saken ble derfor utsatt til Landsmøtet i februar 1979.

En tid trodde vi dette skulle gå bra, i og med at NVK hadde gått med på å opprette et arbeidsutvalg som skulle ha kontakten med myndighetene fra og med Landsmøtet i -79. Dette skulle de imidlertid senere gå fra. Etterhvert ble vi klar over at de skulle stå steilt på sitt krav om å ha kontakten med myndighetene. Det var de som skulle bestemme her.

Vi andre i organisasjonsutvalget ble underhånden gjort klar over at NVK ville legge frem sitt eget forslag til "statutter" for Landsmøtene. Kontakt ble tatt med Brennsund, for å prøve å komme frem til et kompromissforslag som alle kunne godta. Brennsund var imidlertid ikke særlig villig til dette, han ville ikke engang møte oss for å forsøke!

I innkallelsen til Landsmøtet ble det derfor utsendt to forslag til statutter. Et fra NVK, hvor de foreslo at de skulle ha kontakten med myndighetene, samt at det ikke skulle være noe arbeidsutvalg, og et forslag fra flertallet i det sittende organisasjonsutvalg. Dette gikk ut på å nedsette et arbeidsutvalg for å øke arbeidskapasiteten og for å ha kontakten med myndighetene. Vi mente dette måtte være et

demokratisk forslag.

Nok et forslag til statutter kom fra Lillehammer Veteranvognklubb. De foreslo at Landsmøtet skulle ha kontakten med myndighetene, og at de to største klubbene skulle ha veto-rett i alle saker, samt at endel klubber som hadde interesseområde ut over 1945 skulle sparkes ut av Landsmøtet.

NVK gikk på Landsmøtet med på Lillehammer's forslag med den forandring at de (NVK) skulle ha kontakten med myndighetene. Nå skulle de altså både ha veto-rett og kontakten med myndighetene!

Etter mye om og men ble forslaget fra organisasjonskomiteens flertall vedtatt på Landsmøtet. Dette førte til at tre klubber forlot møtet, - NVK, Lillehammer Veteranvognklubb og Motorveteranene Hamar. (Fordi representanten kjørte med Lillhammers.)

Imidlertid ble hele 10 klubber sittende. Arbeidsutvalg ble opprettet, og vi er allerede igang med vårt arbeide. Det ble vedtatt at vi i hovedsak skal arbeide med følgende saker:

- a) Forholdet til myndighetene
- b) Koordinering av terminlister
- c) Samarbeide angående kjøretøyregistre
- d) Samarbeide angående fellesannonsering av biler/deler

Nå håper jeg ikke den djerve leser har forstått denne epistel slik at det ble brudd med NVK p.g.a. verkstedlov-saken. Jeg har trukket den frem som et av flere eksempler. Det var det prinsipielle som førte til brudd, da det ikke kan være riktig at en klubb skal bestemme alt i et slikt samarbeide. Vi må alle være like!

Jeg vil også understreke at det vi har begitt oss inn i er et uforpliktende samarbeide, først og fremst for å stå samlet overfor myndighetene. Samarbeidet vil heller ikke på noen som helst måte ha innflytelse for driften av vår klubb for øvrig.

NVK har nå sendt ut referat fra den delen av Landsmøtet de var med på. Dette er imidlertid beheftet med flere direkte feil, så arbeidsutvalget er nå igang med å lage et korrekt referat fra hele møtet. Dette får vi håpe red. vil trykke i et senere nummer.

AVERTISSEMENTER

ÖNSKER:

Til 1930 A-FORD cab.: Gode forskjermer, park-lykter, torpedolist, radiatorkappe uten for mye bulker, forsetebenk (kan også bruke fra Fordor).

Til 1927 BUICK 7-s. Master Touring: Bakdører, baksete, kalesjestativ, dørhåndtak, lyktglass, baklykt, hjulkapsler, støtfangere.

SELGES / BYTTES:

Buick deler til ulik årgang. 1919: Forhjul, original verktøykasse, sittepute, bladfjærer. 1925-27 Standard: Motor, gearkasse, forskjermer, bakstuss, panser, bensintank, felger, foraksel, styresnekke, bakdør.

1925-27 Master: 120" ramme, 7-s. bakstuss, torpedo, radiatorkappe, dører (Heffermehl). ca. 1929: 116" ramme, torpedo, panser, støtfanger, motor, gearkasse, forskjermer, parklykt, baklykt + baklykt til 1931-mod.

1936: Forgasser og originaljekk.

DODGE 1916 radiatorkappe og chassi med noen karosserideler til '28 mod.

Motor til CHEVROLET ca. 1938-39 mod.

A-FORD 30/31-mod: Motor, bakaksel, torpedo, bensintank, dører, radiator m.m.

ÖNSKER HELST Å BYTTE.

Eirik Böle,
Grinibråten 40, 1300 SANDVIKA
tlf. (02) 13 32 28, lettest kl. 16-18.

VI KAN PÅTA OSS

støpeoppdrag av deler til gamle biler og motorsykler i aluminium, zink, bronse etc. etter modell. Rimelige priser.

Brødr. Halvorsen A/S,
Vestfoldgt. 20, 3080 HOLMESTRAND
tlf. (033) 51 317

Til WANDERER 1938 2-d. cabr. søkes:

Motor, gearkasse, instrumenter, styresnekke, rattstamme, ratt og forseter.

Til BUICK 1936 søkes: hjulkapsler og original jekk (red's tips: SE ANNONSEN OVENFOR HVOR DET TILBYS JEKK!)

Rolf Viktor Hansen,
3093 HILLESTAD.

tlf. (033) 50 193 eller 50 220

AVERTÉR
GRATIS I **motor**
HISTORIKEREN

TIL SALGS:

2 stk. stopplys glass til Plymouth '37-38 og Dodge 37-47

1 stk. rep. sett/bensinpumpe, Chev. 37-47

1 stk. rep. sett/vannpumpe, Ford 37-42

2 stk. clutch disk, Willys Jeep

3 stk. blinklysbytter

7 stk. blinklysrele, 12 V

2 stk. Hornrele, 12 V

1 stk. kingboltsett, 7/8"x5.1/8" Chevrol.

1 stk. kingboltsett, 7/8"x5.1/2"

diverse Opel ventiler

diverse Opel ventilfjærer

3 stk. baklamper, Opel Kapt. 1959

4 stk. över opphengskule, Kapt. '60 mod. og nyere.

30 stk. vindushevere til dør

1 stk. kraftuttak, gammel lastebil

1 stk. nye tvilling kjetting u/pigg til lastebil.

Til OPEL Rekord 1966:

2 stk. forskjermer, 4 stk. dører, 1 stk. panser, 1 stk. koffertlukk, 1 stk. gearboks, (3 gear), 1 stk. kardang, 2 stk. forseter.

Til OPEL Rekord 1964:

1 stk. v/forskjerm, 1 stk. panser, 1 stk. høyre dør,

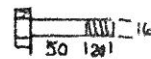
Til OPEL Rekord 1960:

1 stk. gearboks, 1 stk. kardang, 1 stk. høyre forskjerm.

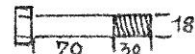
40 stk. støtter til dør, som ill. til høyre.



20 stk. fjærbolter OPEL av hvert slag, som



ill. til høyre.



1 stk. PHILIPS bilstereo kasettspiller.

1 stk. BLAUPUNKT Stuttgart bilradio, 4 b.

1 stk. TV-antenne, kanal 4

1 stk. Bacho bensinvarmer, 6 V

2 stk. 21" platehjul

1 stk. brannsprøyte (aksel)

OPEL Rekord 1965 st.vogn, m/sommer- og vinterhjul, hengerfeste og motorvarmer. Brukes daglig. Selges for kr. 3000,-

KJØPES:

Frontruteramme til CHEVROLET 1927.

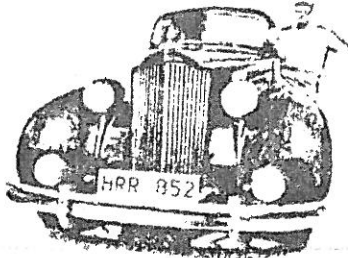
henv. JAN SANDHOLT,
Langrand 27,
3020 KROKSTADELVA.

tlf. (03) 82 62 58

AVERTISSEMENTER

ÖVERÅS VETERANBILDELAR

Alvar Hallebratt
Överås 9548 824 00 Hudiksvall
Tel. 0650-142 29
(SVERIGE)



Spindelbultsätser		Bromsstangar (ny-iv USA)	
Ford	1937-53	Ford (framset)	1939-56
Ford Mercury	1939-53	Mercury	1946-51
Ford Lincoln	1949-51	Lincoln	1949-53
Plymouth Dodge	1934-56	Chevrolet	1937-60
Chrysler DeSoto	1934-56	Plymouth-Dodge	1933-38
Buick	1934-56	Plymouth-Dodge	1946-55
LaSalle	1937-40	Chrysler DeSoto	1933-56
Cadillac	1937-56	Packard	1935-50
Oldsmobile	1935-56	Pontiac	1937-56
Pontiac	1928-55	Oldsmobile	1934-56
Chrysler	1928-51	Nash	1935-47
Chevy Corvair	1953-62	Volvo 800-serien	
		Volvo PV 441	1947-56
		Humber	1950-60
		Studebaker	1929-53
		Vattenpumpor	
Pandar		A Ford	1928-30
Ford	1935-38	Plymouth-Dodge	1935-56
Packard	1935-38	Chrysler DeSoto	1936-54
DeSoto	1937-38	Willys Jeep	1942-60
Chrysler	1937-38	Ford Jeep	1942-46
Plymouth-Dodge	1939-51	Henry J	1951-54
Lincoln	1936-40		
Mercury	1939-48		
Oldsmobile	1937-52		
Pontiac	1937-51		
Volvo PV 51-57	1935-39		
Volvo PV 60	1946-48		
Buick	1937-51	Kolvsets	
Huvudbromscylindrar		Plymouth 030 040	1933-40
Plymouth	1931-36	Dodge 030 040	1933
Plymouth	1936-54	Dodge 3171 020 030	1934-56
Dodge	1931-36	Plymouth 3174 020 030	1936-56
Dodge	1936-54	Chrysler 3711 040	1946-54
Chrysler	1931-36	DeSoto 7711 040	1936-54
Chrysler	1936-49	Ford 8-cyl (22,3) 040	1934-60
DeSoto	1936-36	Chevrolet (23,5) 020	1936-53
DeSoto	1936-49	Opel-Kapitan 500	1937-50
Ford	1939-48	M.G. MGA ZA 2B020	1957-63
Ford	1952-56		
Mercury	1931-48	Kamaxelkedor	
Mercury	1952-59	Plymouth-Dodge	1933-57
Lincoln	1939-55	Chrysler DeSoto	1931-54
Hudson	1946-47	Pontiac 6-cyl	1937-54
Studebaker	1946-53	Oldsmobile 6-cyl	1937-46
Oldsmobile	1946-55	Oldsmobile 8-cyl	1946-49
Pontiac	1946-54	Oldsmobile 8-cyl	1937-40
Henry J	1950-52	Kaiser	1947-54
Kaiser Frazer	1947-50	Ford 8-cyl	1952-57
Willys Jeep	1946-60	Ford 8-cyl	1954-57
Volvo PV 444 A-L	1947-56		
Chevrolet	1937-58		
		Hjulcylindrar (Wagner USA)	
		Chevrolet	1937-48
		Chevrolet	1951-57
		Plymouth-Dodge (fram)	1935-38
		Plymouth-Dodge	1946-56
		Chrysler-DeSoto (fram)	1937-38
		Chrysler-DeSoto	1946-55
		Ford (fram)	1934-56
		Lincoln (fram)	1949-59
		Mercury (fram)	1946-55
Motorpackningsätser			
Plymouth	1931-34		
Dodge	1933		
Dodge	1934-59		
Plymouth	1946-59		
Packard Six	1937-47		
Chrysler DeSoto	1937-52		

Vev- och ramlager

Skruvar och lagrar i aluminium och blyvärd metall. Går till Chrysler-koncernen till.
Vevlager till Ford 1937-59 ramlager till Ford B5
88.
Motorlager till framre och bakre axlar.

Kolvringar

Innes i stor utsträckning till USA till och även till
många europeiska.

JEG ÖNSKER Å KJÖPE:

Til 1942 NORTON H 16 500 ccm.: Motor, gear-
kasse (evt. bare innmat), samt originalt
speedometer og baklysglass.

Til 1931 A-FORD: Bagasjebrett.

Til 1927 T-FORD: Karosseri, alt har inte-
resse.

Til FORD ANGLIA 1959-67: Utvendig reserve-
Hjulsfeste.

Asle Wang,
H. Tordsens gt. 6, 3000 DRAMMEN
tlf. (03) 81 80 09

KJÖPES:

For min OLDSMOBILE 1902 ønskes kjøpt 4 stk.
motorsykelhjul med 40 ståleker, dimensjon
28 x 3. Kan klare meg med bare ringene.
NB! Må være for vulstdekk.

SELGES:

FOCO X 750 hydraulisk kran for lastebil.
70-mod. i meget god stand. Kranen har hyd-
raulisk støttefot, svingsylinder 270° og
utskyttbar arm. Løfter 750 kg på kort arm.
Defekt pumpe.

Fredrik Lid,
Ekravn. 7, 0 S L O 7.
tlf. (02) 24 49 67 e. kl. 16

ÖNSKES KJÖPT:

For CADILLAC 1941, uansett type: Alle de-
ler av interesse.

For LINCOLN 1946: Komplette grill, lykterin-
ger, glass til front- og baklamper.

For LINCOLN 1938: Original radio. (har
"fjernkontrollen", men trenger selve ra-
diodelen m/höytaler). Søker også etter
panserfigur til samme bil.

MAGNE NORMANN JOHANSEN,
tlf. (03) 82 78 78

SELGES:

CHEVROLET 4-dörs sedan 1930-mod., relativt
komplett men p.g.a. årelang utendørs tilværel-
se med dårlig karosseri (råttent treverk) og
interiör (trekk). Egner seg som delebil eller
restaureringsobjekt for spesielt fingernem
entusiast.

henv. ÖVIND VIKER,
tlf. (03) 81 01 83 (priv.)

Morten Raabe
Kjønejordet
Jættum.



AUTHORISED BENTLEY AGENTS

Showrooms:

44, OSNABURGH STREET, N.W.1

(OPPOSITE GREAT PORTLAND STREET STATION)

PHONES.—MUSEUM 860 (2 lines) AND MUSEUM 6595
