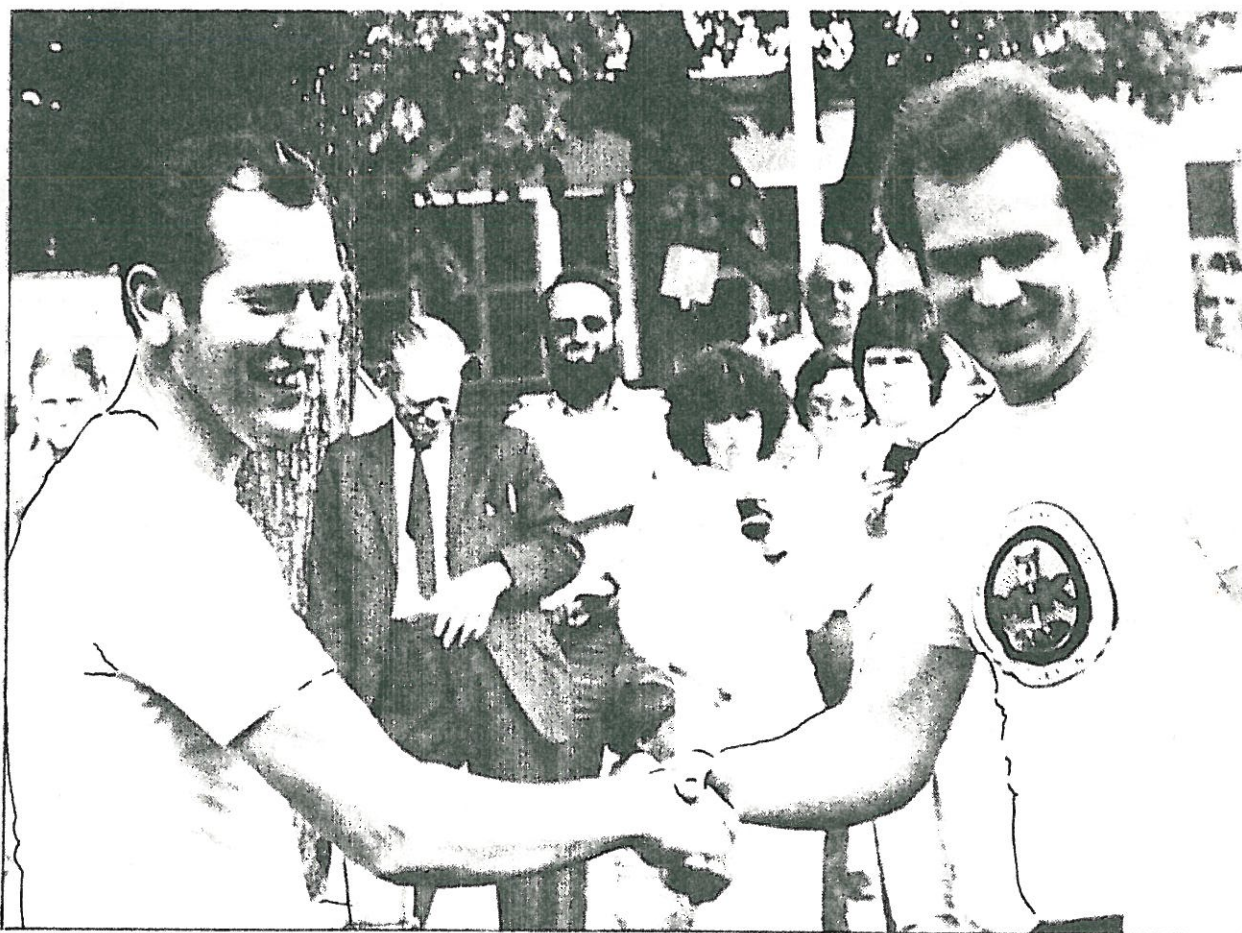


779

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb - Drammen»



motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør: Øivind Langeland

80 ÅR

er en anseelig alder, og en av dem som har oppnådd denne alderen i løpet av sommeren er Arthur Moe i Skoger. En ikke ukjent herre i veteranbilsammenheng, som selv er blitt veteran etterhvert og som vel er en av landets absolutte autoriteter på veteranbiler. Hans røde 1915-modell Trumbull er velkjent fra utallige løp i inn- og utland gjennom en årrekke, og hans 1899 Darracq er nå på det nærmeste ferdig restaurert og ventes å debutere neste år. Vi overbringer Arthur våre beste (om noe forsinkede) gratulasjoner!

Når dette leses er den tradisjonelle höstmönstringen "Sandvigen-Sundvolden" vel i havn (söndag 2. september). P.g.a. trykningstiden er vi avskåret fra å referere noe fra løpet, men det er bebudet "en ny vri" i forbindelse med arrangementet i år, uten at vi skal komme inn på dette her. Muligens bringer vi referat fra løpet i neste nummer.....

NY KLUBB

En ny motorhistorisk klubb er etablert denne sommeren og föyer seg vakkert inn i rekken av de etterhvert tallrike klubber. Det er i Nord-Norge det har skjedd denne gangen, og klubben har fått navnet HÅLOGALAND KJÖRETÖYHISTORISK KLUBB. Man teller ca. 12-15 medlemmer, og adressen er: Postboks 48, 9430 BREIVIKA.

NAMK's "Grensetreff '79" foregikk i år i Sverige, nærmere bestemt i Ränshyttan i Dalarna i Sverige, hvor 85 A-Forder og ca. 300 mennesker fra Danmark, Norge og vertslandet Sverige hadde satt hverandre stevne i midten av juni. Vi kan ikke gi noe referat fra "treffet", men arrangementet har tidligere vært gjenstand for omfattende pressedekning. Bl.a. hadde Aftenposten et 4-siders oppslag m/fargefotos (+ fargefoto på forsiden) fra begivenheten i sitt lördagsbilag "A-magasinet" lördag 11. august, så de som vil vite mer, finner stoff der.....

I NESTE NUMMER:

Det kommer avis i oktober også, selv om den ikke er påbegynt ennå. Vi kan imidlertid röpe noe av innholdet allerede nå:-

Vi fortsetter med 2. del av historien om DANMARKS BILPRODUKSJON (v/Ivar Engerud), og samme Ivar har også lovet oss en reportasje fra Danmarksturen, hvorfra alle nå har vendt helskinnet hjem igjen. Videre har vi fått en epistel fra Hans Oye om Kanadisk Buick, og det blir som vanlig möterefarater, "fra förerseetet", annonser, klipp. Skulle D U ville hjelpe til med stoff, er det fint, men slikt er vel önsketenkning.....?

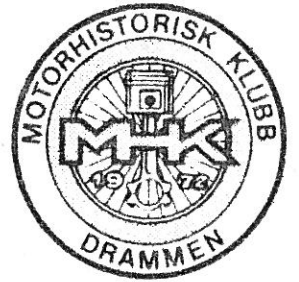
forsiden

Bildet på forsiden i dette nummeret skriver seg fra det nylig avviklede "HÖSTLÖPET 1979", og de aller fleste vil se at det er Finn Bryhn og Kai Martinsen som "shaker hands". Kai (til höyre) -i egenskap av löpskomiteens förmann- har nettopp overrakt förstepremien og gratulerer Finn med seieren. Ytterligere referat i tekst og bilder fra löpet finner du på sidene 13, 14 og 15 i avisen.
(Foto: Öiv. Langeland)

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, | 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. - |

MEDLEMSKONTINGENT 1979-: KR. 20,-



fra førerretet:

Sommeren 1979 har for oss alle gått over i historien som en av de ikke helt store; ingen har vel unngått å stifte bekjentskap med værgudenes våte side. Og nå er det høst igjen.

I lang tid har vi nå hørt snakk om at MHK-DRAMMEN har arbeidet for å skaffe jakkemerker og merker for bruk på premier og plaketter. Dette er nå endelig en realitet, og dette merket kan våre medlemmer nå kjøpe hos kassereren.

Jeg synes personlig at merket har blitt pent. Riktignok er det naturligvis vanskelig med alle de små detaljene, men vi har fått et merke som vil være en pryd for både jakkeslag og pokaler. Klubben vår kan dermed by medlemmene emaljerte vognmerker, emaljerte jakkemerker m/ eller uten nål, broderte jakkemerker, puter med klubbens merke samt T-skjorter i flere størrelser med påtrykt merke. Prisene kjenner antagelig de fleste, men redaktøren har lovet å rykke inn en annonse i avisen med priser på klubbekvisittene, (muligens i dette nummer hvis tid og plass tillater det.)

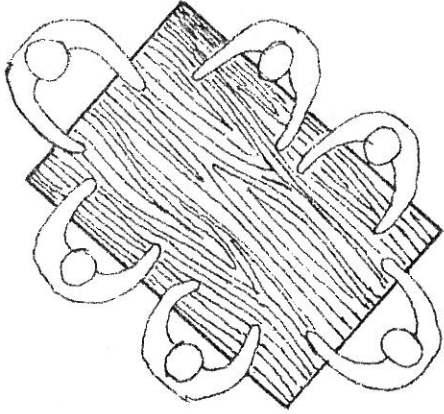
Ja, så er vi da kommet til september. Dermed er generalforsamlingen -også kalt årsmøtet- nær forestående, ifølge lovene skal dette avholdes i oktober. Innkallingen er kunngjort på side 5 i denne avisen. Valgkomiteen har vel -håper jeg- allerede vært i kontakt med flere av dere, for å atter en gang å sette opp forslag til styre og komiteer for kommende periode.

Formannen er i den anledning svært bekymret for "MOTORHISTORIKEREN's" fremtid idet vi innen årsskiftet må forsøke å skaffe en ny redaktør. Övind har som kjent sagt tydelig ifra at han ved utgangen av 1979 ønsker å fritas fra denne jobben. En jobb som Övind har gjort på en aldeles flott måte, og som det skal bli vanskelig å få noen til å ivareta på samme måte.

Vi har alle hatt mulighetene til å bidra med stoff til avisen, men få har gjort det. Du verden-: når vi ser på medlemstallet, er det en svært liten prosent som har vært bidragsyttere til avisen. Det er synd, men redaktøren har klart å skaffe stoff allikevel, og tatt det ekstra arbeide som det har medført.

For styret har Övind vært en god venn å gå til når løp og andre arrangementer skulle kunngjøres, når referater skulle skrives. Løpskomiteen har "stikke oppom" Övind og fått hjelp til å lage løpsruter, deltagerlister og resultatlister. Festkomiteen har titt og ofte benyttet seg av Övinds hjelp og ikke minst gode erfaring. Det er ikke så mange som vet hvilken betydning dette har hatt for klubben. På denne måten har vi nådd alle som leser avisen vår, og de har det vært mange av. Får håpe at desembernummeret av "MOTORHISTORIKEREN" blir den siste i vår klubb, men at en eller annen føler seg kallet til å overta avisarbeidet, ja gjerne flere i fellesskap hvis det er ønskelig. Ta kontakt med oss i styret for eventuelt å drøfte dette, med litt godvilje tror jeg løsningen kan finnes.

(over til side 4)



møter

STYREMØTET TIRSDAG 22. MAI

ble holdt hjemme hos Erling Thorbeck på V. Nöste. Her var bl.a. også Kai Martinsen til stede for å orientere om det forestående høstløp.

MEDLEMSMØTET TIRSDAG 5. JUNI

Det var ikke så altfor mange mennesker på det siste møtet før sommerferien. Men de som var der holdt da skravla igang. Som vanlig var det Alf i egenskap av formann som åpnet møtet. Han startet med å rette opp en feil han gjorde da han delte ut Drammensløpets annenpremie til feil Tore Ödegaard. Slikt kan jo hende den beste, og fordig med det.

Det var et par tre nye på møtet den kvelden som vi vel vil se mer til. Danmarksturen var framme i lyset igjen, og med dette skulle alle spørsmål være avklart. Når dette leses har de interesserte vært der og er forhåpentlig vel hjemme igjen.

Da ikke alle loddene ble solgt på vanlig måte, ble det holdt auksjon. Tre lodder gikk for seks kroner, og tredive for trettifire.... Det er penger i auksjon!

Etter kaffe-pausen var det medlemmenes ti minutter. Man søkte etter deler til engelsk Ford. Det skulle selges Austin-dejer. Viftereimer, dekk og DKW-hjul ble også tilbudt. Og vannpumpe til '48 Diamond og baklykter til Mercedes ble etterlyst. Noen har flaks og får hva de trenger, andre får prøve om igjen neste gang.

Det ble også luftet enkelte tanker om andre former for løp. Kan kanskje være artig med en vri en gang. Løpskomiteen tar imot alle forslag med takk.

Så stod trekningen for døren, og da denne var gjennomført takket formannen for i kveld, ønsket god sommer og vel hjem.

sek.

--- FRA FØRERSETET: (forts. fra side 3)

For ordens skyld nevner jeg at klubben har de nødvendige tekniske hjelpemidler som kreves for å lage avisen: Skrivemaskin, stensilbrenner ("scanner") og en meget avansert stensilduplikator med ikke mindre enn 5 forskjellige trykkfargetromler. Å betjene utstyret er ikke uoverkommelig, kan Öivind forsikre oss. Og hvis noen skulle ha interesser i denne retningen, så er arbeidet både morsomt og interessant.

Tilslutt ønsker jeg alle medlemmene vel møtt til årsmøtet 2. oktober, og håper at vi -i likhet med hva politikerne i disse dager håper- får et godt valg.

Formannen.



Motorhistorisk Klubb - Drammen
innkaller herved til
GENERALFORSAMLING

TIRSDAG 2. OKTOBER 1979 KL.19.30
på "Heimevernshuset", Landfallöya 131

I henhold til § 9 behandles følgende saker:

- 1: Valg av møtedirigent
- 2: Årsberetning.
- 3: Revidert regnskap
- 4: Fastsettelse av kontingent for kommende år (§ 4)
- 5: Eventuelle innkomne saker.
- 6: Valg i følge § 7.

Ad. punkt 3: Saker som medlemmene ønsker å bringe inn for generalforsamlingen må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av generalforsamlingen, må de være styret i hende innen

MANDAG 15. SEPTEMBER 1979

NB!

På generalforsamlingen er det kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år.) Dette vil bli kontrollert ved inngangen, og de som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøtet. Kontrollören skal vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE!

(Årsberetning/regnskap er fremlagt i møtelokalet for gjennomsyn fra kl. 19)

Drammen, 17. august 1979
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
styret

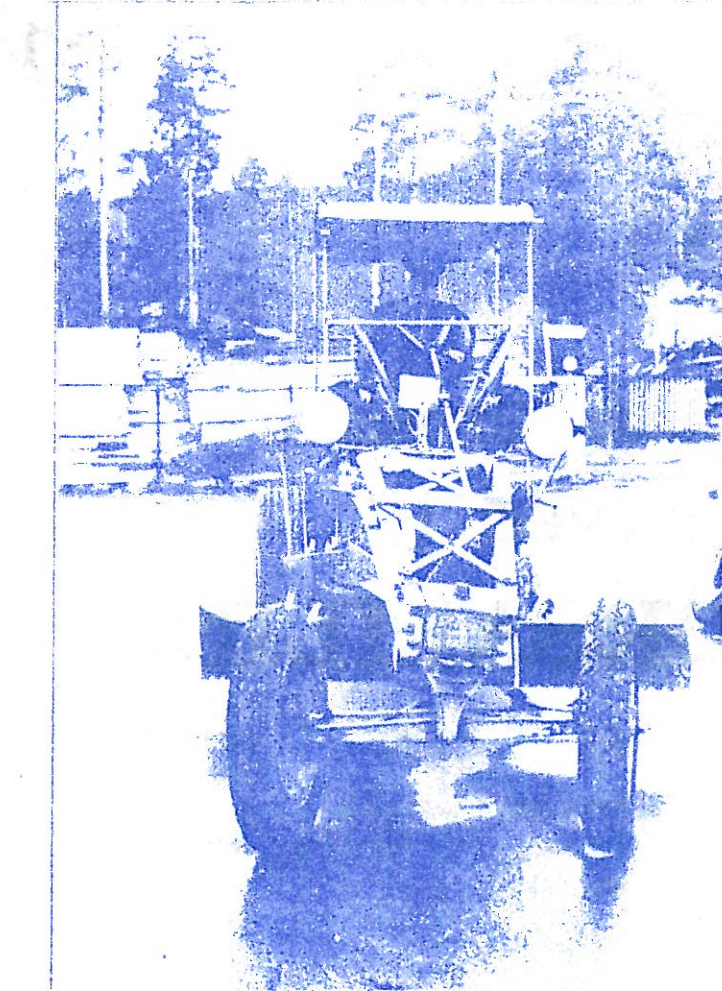
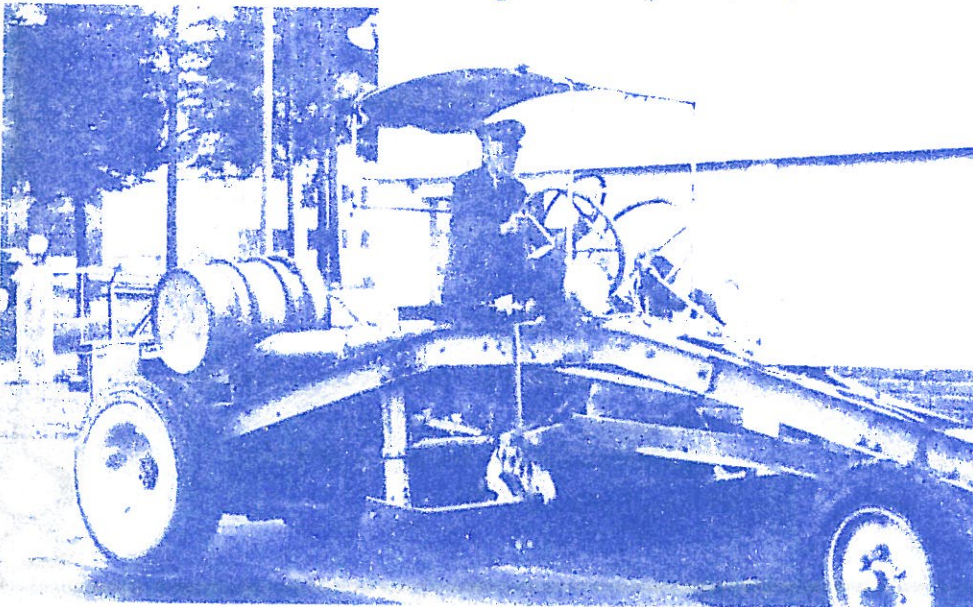
SIGURD MOEN:

MÖTE MED TO VETERANER

På vegvesenets stasjon i Gol hadde undertegnede den glede å møte to av vegvesenets veteraner, som begge har ytet sitt til å gjøre vegene i Hallingdal farbare. Det var den pensjonerte hövelfører Halvor Åmellom fra Nesbyen og "hans" DRAFN veghövel. At disse har hatt mange opplevelser sammen på vegene, kunne han berette adskillige historier om. Bl.a. hadde han engang sett skrømtet (spökelsen) på Gislerudskogen i Flå. Tross sine 84 år, var det en meget frisk og rörig pensjonist som stolt fortalte om Buskerud vegvesens første motorvehövel. Den skal være den første motorvehövel som er levert fra Drammen Jernstøberi & Mek. Værksted. Den er 1928-modell og ble først tatt i bruk i nedre del av fylket. Åmellom hentet den på Kongsberg i 1930, og siden har den hövlet vegene i Hallingdal, fra Noresund og oppover i dalen frem til i 1950-årene engang, da den ble satt bort i en garasje i Gladhus i Gol. Her ble den hentet frem i vår. Hövelen har Fordson motor med magnet-tenning, forövrig den samme motor som sitter i traktoren. Motoren skal være byttet en gang, bakhjulene er kompakte, dim. 40 x 12, forhjulene var byttet til ballongdekk, dim. 32 x 6 engang i slutten av 1930-årene. Etter hvert har det også blitt påmontert annet "ekstrautstyr" som ekstra drivstofftank (tønne) over bakaksel, større lykter foran, fotbrett for føreren opphengt i spiralfjærer. Originalt var hövelen levert med nedfellbar kalesje. Enkelte tider ble det kjørt på 2 skift, frivakten lå da bak i kalesjen og sov. Kalesjen er byttet ut og det ble bygget et tak for føreren. Under krigen ble det kjørt med generator.

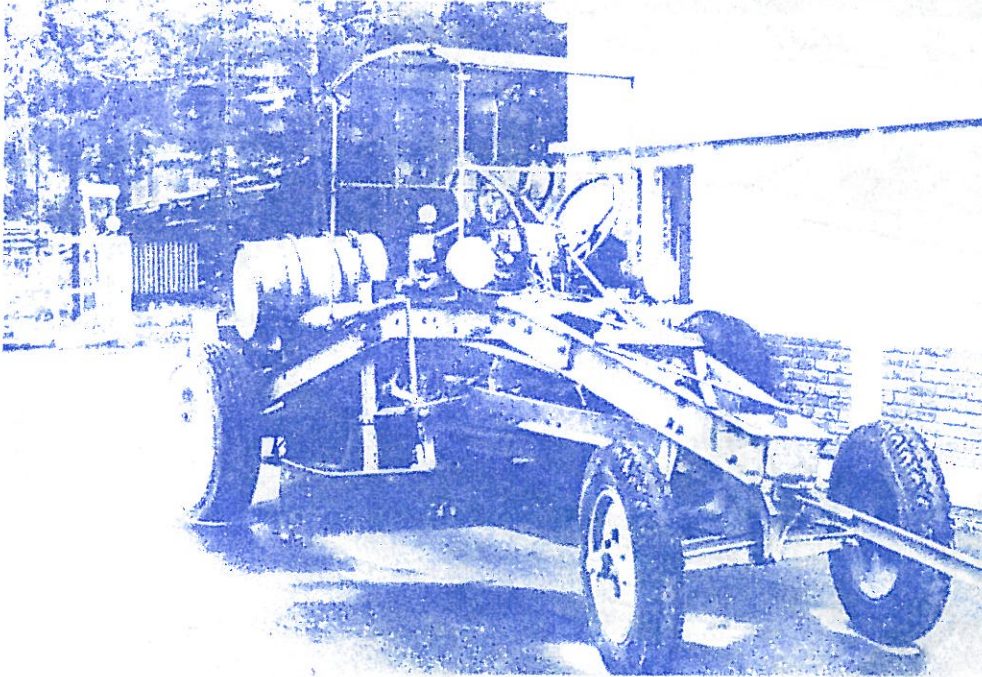
Med et glimt i öyet forteller Åmellom at topphastigheten lå på ca. 35 km/t når generatoren ble kuttet ut, ihvertfall når han skulle fort hjem om kvelden.

Rytting av den kompakte gummi var ikke enkelt på den tid. Da måtte hövelen kjøres til Drammen, hvor ny gummi ble presset på felgene på Trikkehallen. Denne turen skal Åmellom ha foretatt 3 ganger. På spørsmål om hvor mange dager denne turen tok, svarer at det ble en lang dag,



dengang gjaldt hverken arbeidsmiljøloven eller begrensning av overtidsarbeid. Enhver kan tenke seg hvilken strabasiøs tur dette må ha vært, på humpete grusveg, vaskebrett, med kompakte hjul tur-retur Drammen. Tennene kunne skranke i kjeften i flere dager etterpå.

Dette med at den originale kalesje ble byttet ut har forresten sin egen historie. Jo, det var dengang jeg sluttet å røyke, gikk over til snus forstår du, sier Åmellom. På den tiden var det et merkelig syn for folk når høvelen kom brummende gjennom bygden, alle kom springende frem til skigarden og vinket til denne trollmannen som sto oppe på kjøyregreia, sveivet på de mange ratt og dro i de forskjellige hendeler. Under høvling langs Strande-



fjorden i Ål en varm sommerdag, kjørte han med kalesjen nedslått bakover. Folk vinket og Åmellom vinket som vanlig tilbake, men så ble han var en person som kom i fullt firsprang fektende med armene ved siden av høvelen. Det var da full fyr i kalesjen.

Denne hadde vært noe uttett og var dyttet med oljet pussegarn. Antagelig hadde det vært gnist fra snadden som var årsaken til antennelsen. Kalesjen ble revet av og kastet på fjorden sammen med ryggsekken som var plassert i den, samme vei gikk også snadde, tobakk og fyrstikker.

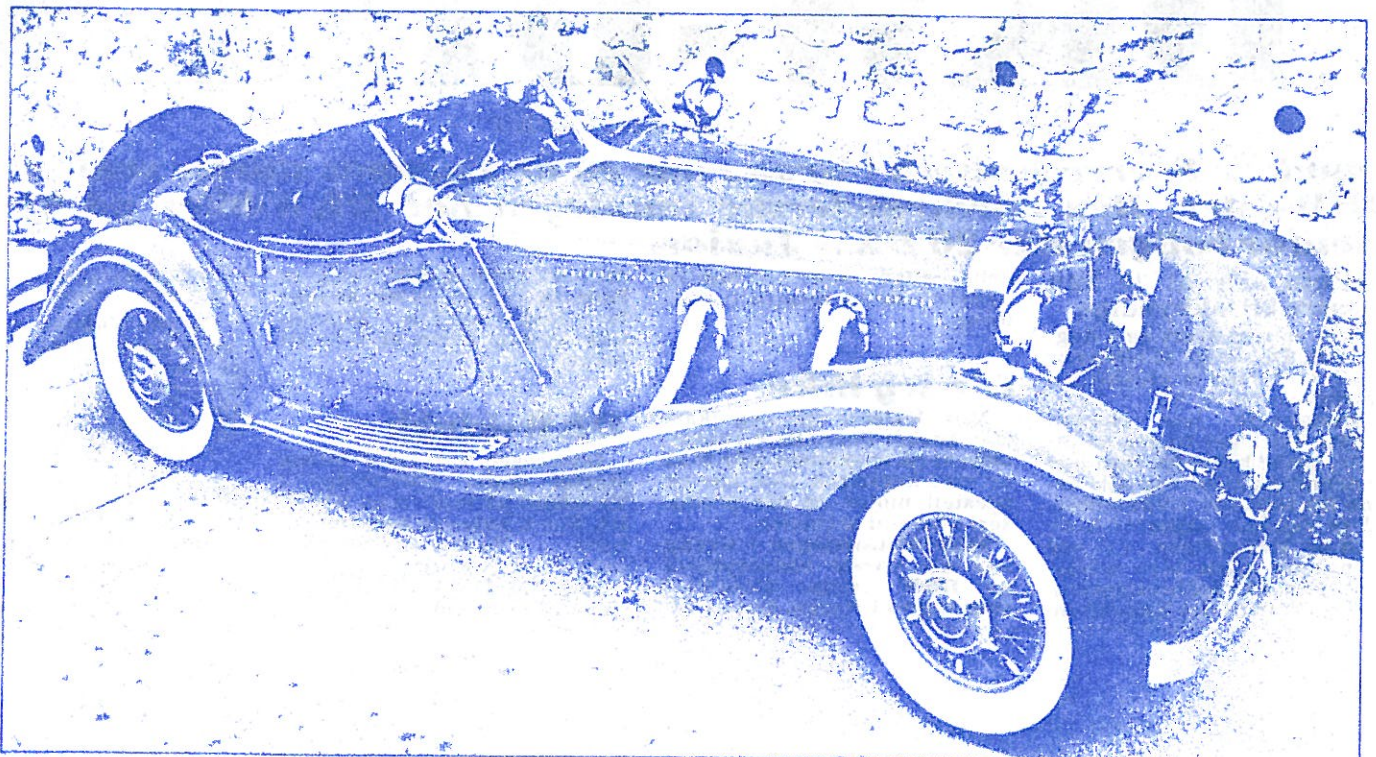
Høvelen står som nevnt på Gol og det er å håpe at vegvesenet er seg sitt ansvar bevisst og vil ta vare på denne veteranen, kanskje at den kan bli restaurert eller pusset opp.

WORLD RECORD PRICE FOR MERCEDES 500-K

At the first automotive auction ever done by Christie's, at the Los Angeles Convention Center, the world record price for automobiles was broken twice. A 1929 Mercedes SSK brought

\$320,000, and minutes later \$400,000 was paid by a mysterious telephone bidder for the 1936 Mercedes 500-K roadster from the collection of the late L.A. collector Bud Cohn. The bidder

was later identified as Francois Mazet, president of Essex Overseas Petroleum Company, based in Monte Carlo, the same company which is a sponsor of Mario Andretti's Formula 1 Lotus.





Distriktstannlege Sverre Kalrseth i Grong har DKW Junior-biler på hjernen. Utenfor huset står det 20 biler. Det er en av Europas største samlinger.

HAN HAR DKW-DILLA

Av SVEIN ILDRUBEN

Fannlege Sverre Kalseth i Grong har en av Europas største samlinger av DKW-biler. Den nordtrønderske tannlegen har DKW-biler på hjernen. Utenfor boligen står 20 DKW Junior.

Kalseth sier at 10 kan passere bilsakkyndige.

Fem er registrert og i daglig bruk. De øvrige 10 bilene er han i ferd med å plukke fra hverandre, bit for bit.

Grongingen har Norges største delelager til den nå utgåtte, tyske biltypen. Han har systematisk kjøpt opp alle delene fra tidligere forhandlere. Nå er det kun importøren av Audi og Volkswagen som har noen deler igjen. Men delelageret kan ikke måles i prosenter i forhold til det Kalseth in-

nehar. Blant annet har han 15 nyoverholte og komplette motorer.

Gir seg ikke

Men Kalseth gir seg ikke. Han ønsker flere DKW Junior. Høyest på ønskelista står F 12 av 1965-årgangen. Den har en spesiell motor og ble produsert i bare ni måneder.

Distriktstannlegen i Grong har det eneste eksemplaret av DKW Junior Cabriolet som finnes i Norge. Det er fa-

miliens yndlingsbil. Nylig er Kalseth tilbudt 30 000 kroner for 1964-modellen. Kunden fikk avslag. Bilen er ikke til salgs.

DKW-klubb

Interessen for DKW-bilene startet under studietiden i Tyskland på midten av 60-tallet. For å livberge seg, importerte Tyskland-studenten bruktbiler til Norge.

Hele 50 DKW Junior har han fått eller kjøpt. 30 er kjørt

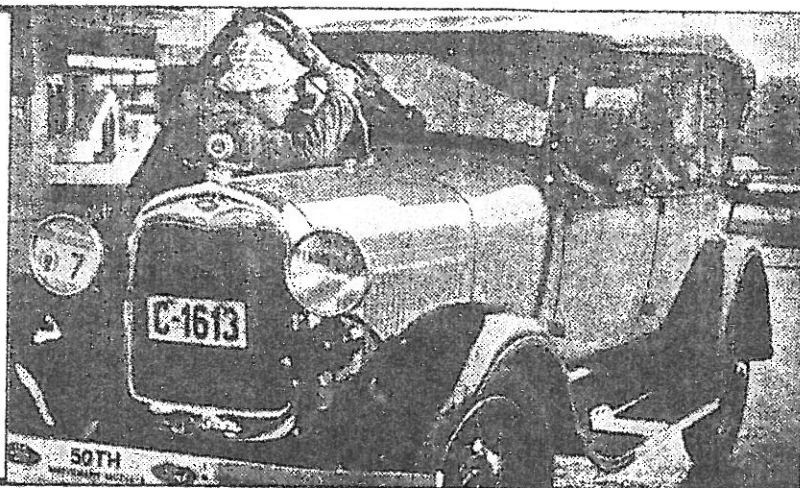
på søppelhaugen etter ribblingen for brukbare deler.

Nå går Kalseth med planer om å starte klubb for lykkelige eiere og fans av DKW. I Sverige er det en organisasjon. Den har 160 medlemmer og ca. 200 biler.

— En dyr hobby?

— Jeg har mindre utgifter på mine biler enn de som kjøper biler til 60 000 kroner. Alle delene og bilene har jeg kjøpt meget rimelig. En gang kjøpte jeg flere kasser deler for 100 kroner, sier Kalseth.

Luftig tur i luftig og økonomisk veteranbil. Her finteller vinneren Halfdan Prøsch bensindråpene under opp-tanking av sin 28-modell.



Veteranbilenes økonomiløp: **28-modell** **drakk minst**

Av THOR FR. SUNDENE og TORE KRISTIANSEN (foto)

Også veteranbil-eiere kan være spare-bilister. Det viser resultatene fra et økonomiløp som nylig ble kjørt av «Gammel-Fordenes venner».

Mest økonomisk kjørte Halfdan Prøsch fra Rykkinn med en 1928 Ford A-modell. Han klarte seg med bare 0,80 liter pr. mil, trass i en motor på hele 3,2 liters sylindervolum.

— Vi kjørte med like streng kontroll som under det virkelige økonomiløpet som arrangeres av KNA og VG senere i juni. Det var flere hemmelige kontroller underveis fra Oslo til Fetsund, på varierte grus- og asfaltveier i Oslo og Akershus.

Picnic

Ola Hegseth er en av de mange entusiastene som tar vare på gamle biler. Veteranenes økonomiløp ble kjørt med Ford'er fra 1928 til 1938. Løpet endte med picnic i idylliske omgivelser.

— Selvsagt beror et godt resultat på finjustert bil og motor, og at føreren kjenner sin bil. For å kjøre økonomisk gjelder det å holde jevn fart, uten bråstopp og rivstart. Vi hadde kontroll med at deltagerne overholdt trafikkreglene, sier Hegseth.

«Gammel-Fordenes» økonomiløp var en fin forsmak på det virkelige KNA/VGs økonomiløp, som kjøres med ca. 100 deltagere og 50 biler 15. og 16. juni. Nye rekorder ventes i år av landets beste sparebilister. Hvor mange kommer under halvliteren pr. mil?



— SKIETE ?? ... UNGE MANN, JEG HAR BRUKT SÅMME BILMERKE I 50 ÅR!!!

Resultater:

Klasse A (4-syl. Forder til og med 1934)

- 1) Halfdan Prøsch, Rykkinn 1928 Ford A ... 0,80 liter/mil
- 2) Jan Willy Hansen, Oslo 1930 Ford A ... 0,96 liter/mil
- 3) Trond Torbjørnsen, Oslo 1930 Ford A ... 1,15 liter/mil
- 4) Petter Jonson, Oslo 1931 Ford A ... 1,23 liter/mil
- 5) Kjell Wang-Henrichsen, Oslo ... 1931 Ford A ... 1,24 liter/mil
- 6) Hans G. Hauge, Strømmen 1932 Ford B ... 1,58 liter/mil
- 7) Rolf Alexandersen, Oslo 1931 Ford A ... 1,66 liter/mil

Klasse B (8-syl. V-motorer 1932—1948)

- 1) Ola Hegseth, Oslo 1938 Ford V8 .. 1,44 liter/mil
- 2) Bjarne Halvorsen, Gjøttum 1935 Ford V8 .. 1,59 liter/mil

TROFASTE SLITERE



Tjostolv Gjellerud og Scania'en.

— Jeg får bare ikke fullrost Scania Vabis nok, sier Tjostolv Gjellerud, bosatt ved Blåberg Fjellstue i Flesberg, Numedal. Hjerterbarnet hans er en 44-modell Scania Vabis 100 SR 4-syl. dieseldrevet lastebil, som har tjent ham trofast siden han kjøpte den av militæret rundt 50-tallet. Lastebilen er i daglig drift på gården, og det finnes ikke feil ved den. Vi lar Tjostolv fortelle selv:

— Jeg liker bilen meget godt. Til tross for dens høye alder er den like bra i dag som da jeg kjøpte den. Selv under virkelig hardkjøring bruker den ikke mer enn 1,3 liter diesel på mila, og den gangen jeg dro på langtur til Haukeligrend (30 mil hver vei), brukte den ikke mer enn liter'n.

Om jeg har hatt den på reparasjon? Ikke mer enn vanlig service og overhaling. Jo, forresten, toppakningen til fremre syl. røk en gang. Da vi hadde motoren oppe, tenkte jeg vi like godt kunne skifte sylindrefjærer også. Men vet du hva? Det fantes ikke slitasje, verken på fjærene eller sylinderveggene! Det burde jeg jo ha visst, forresten. Da jeg kjørte fyllmasse til campingplassene her oppe, fantes det ikke antydning til røk fra ekso-

sen. Enda bilen tar 5 tonn last, og veien stiger 1:8. Røk fra ekso-

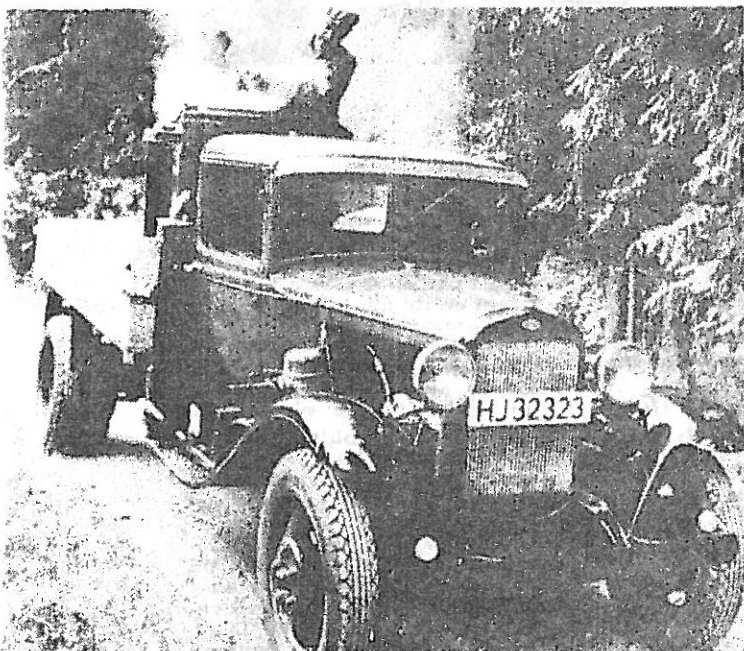
sosen var det imidlertid fra de andre lastebiler av nyere dato, det gikk pinadø ikke an å kjøre bak dem. Tjostolv har virkelig hatt nytte av bilen sin. Det kan være temmelig værhardt oppe på Blåberg, som ligger oppe på Blefjell i Numedal. Og da trenger man en bil som lett tar seg frem selv om snøen ligger 60 cm høy, som aldri har startproblemer selv i streng kulde, og ikke bruker olje eller noen-ting. Han mener at bilen burde være gjenstand for interesse fra Scania's side som en museumsgjenstand, en tanke som ikke er fremmed for Scania heller. Og som Tjostolv selv sier: — Jeg er ikke vanskelig å bli enig med, det er de fra Scania det står på.

Konge-tribunen blir garasjegulv

Holmenkollen er under ombygging, og den gamle Kongetribunen har fått sanne at livet er omskiftelig. — Den ble avertert til salgs da anlegget ble revet, og Per Nøkleby på Tjøme kjøpte den for 800 kroner. Den skal tjene som gulv i en garasje for veteranbiler (NTB).

I disse energi-sparetider:

Glåmdalen tar seg fram med «knott»



Glåmdalens reportasjevogn varmer opp før den legger ut på tur til Sør-Odal

I disse oljeknappe tider vil avisen Glåmdalen i Kongsvinger gjøre sine sommerreportasjer med en gassgenerator-drevet 50 år gammel Ford AA-modell lastebil. Avisens reportasjeteam skal følge bilen til alle tettstedene i Solør/Odal og Nes på Romerike der interesserte vil få se hvordan det går an å kjøre på «knott», drivstoffet som er småhugget, ørr ved av or.

Det er en Oslo-mann, Arne Øverby, som har satt istand bilen, som altså er en veteranvogn. Øverby, som nå bor i Kongsvinger, har brukt 3.000 arbeidstimer på å få vognen i kjørbar stand. Størst har problemet med generatoren vært. Det er bare litt eldre lærere som nå kan slike tek-

niske saker. Den som har hjulpet Glåmdalen med generatoren, er maskinmester Ove Schulstad fra Magnor. Som unggutt, det var under krigen, laget han generatorer selv.

Til Glåmdalens sommerferd, som reportasjeteamene skal hete, blir det også laget stoff om hjemmeavlet tobakk, B-såpe, krisekrem, papirklær og mye annet som hørte med i gassgeneratorperioden under siste verdenskrigen.

For den, som har en 40 hesters motor, er utstyrt med to forgassere, en for bensin og en for vedgass. Den går like godt på begge drivstoffene, men skal i sommer ta seg fram på 35 striesekker knott. Leserne skal få tippe hvor langt bilen kan gå på en sekk.

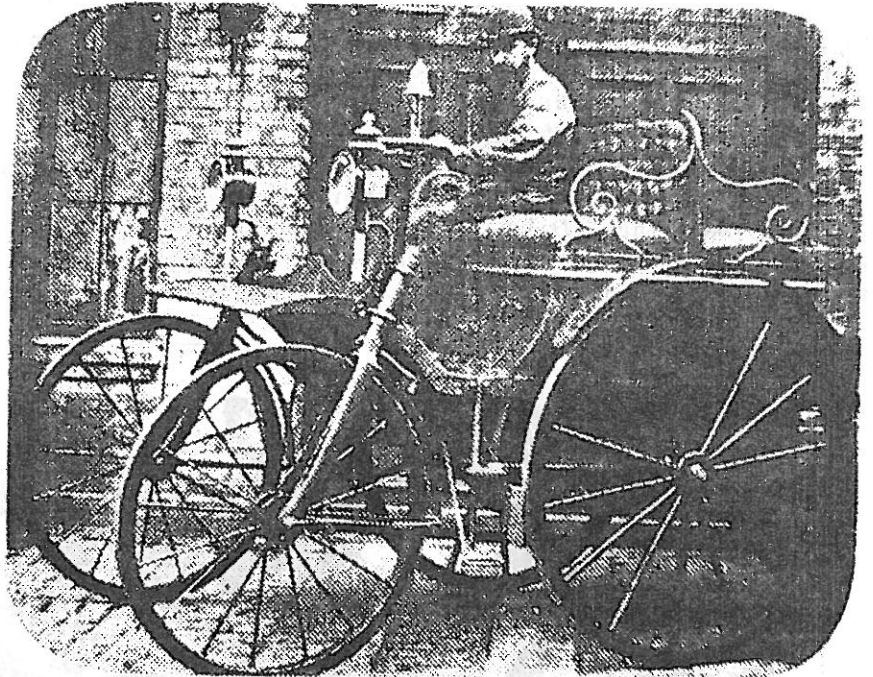
BILPRODUKSJON I DANMARK (1)

INNSENDT AV IVAR ENGERUD

Her i Norge har det vel vært en utbredt oppfattelse at Danmark bare var et landbruksland, som ikke hadde naturbetingelser og muligheter for industrier som kunne konkurrere med industrilandenes. Denne teori stemmer imidlertid ikke med den praktiske virkelighet, og også innen bilindustrien har nok Danmark vært lenger fremme enn vårt kjære fedreland.

I 1879 konstruerte dansken H.C. Vogt en dampbil som var ytterst primitiv. Foran hadde den et enkelt hjul som ble styrt ved hjelp av en horisontal svingstang. Bak var det et drivhjul i midten og et støttehjul på hver side, omtrent som på visse barnesykler. Om man vil kalle det en riktig bil er et definisjonsspørsmål. Men kjøre kunne den altså. Den ble imidlertid ødelagt under hensynsløs kjøring av uansvarlige personer. Det mest interessante med denne bilen var utvilsomt kjelen. Kjeler av samme system ble senere brukt av mange bilkonstruktører, bl.a. Serpollet i Frankrike.

Den neste, og langt mer kjente danske bil ble drevet av en forbrenningsmotor. Den ble bygd av fabrikant Albert F. Hammel og Hans Urban Johansen i 1886-87. Det hersker stor usikkerhet om tidspunktet for byggingen og den første prøvekjøring av bilen, og andre hevder at den ble konstruert i 1888 og kjørt første gang i 1889. På bakgrunn av at bilen er langt mer avansert enn Daimlers første bil (som kom i 1885) synes de siste årstall å passe bedre inn i den bilhistoriske utvikling. Hammel-bilen kjørte regelmessig i en årrekke, men det er bemerkelsesverdig at den ikke ble omtalt i tekniske tidskrifter. De seriøse ingeniører beskjefteget seg dengang ikke med motordrevne veikjøretøyer.



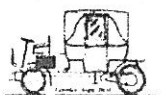
Hammel

Nei, de interesserte seg for damplokomotiver. Hammel-bilen gikk i glemmeboken inntil den ble gjenfunnet ved et merkelig sammentreff i 1925. Kgl. dansk Automobilklub ville gjerne ha den med på den første store bilutstilling i 1926. Bilen ble etterlyst med det resultat at det noen måneder senere kom et brev fra Sydamerika, fra en mann som skrev at man skulle lete i en bestemt bakgård i København. Og ganske riktig, i den angitte gård sto bilen, og den kom på utstillingen. Senere er vognen forært til Danmarks Tekniske Museum, og i 1954 deltok den i "London-Brighton-løpet". Hammel-bilen er en av verdens første tosylindrede biler, kanskje den aller første.



Elektrofirmaet Laur. Knudsen laget i 1899 en elektrisk varevogn til en av Københavns forretninger. Det var en nydelig 4-hjulet vogn, egentlig en vanlig hestevogn med elektromotor. Senere ble det bygget noen 3-hjulede varevogner ved det samme firmaet.

Av andre danske biler fra tiden rundt århundreskiftet kan nevnes Brems, Citus, Dansk Humber og Anglo Dane. Fabrikant Brems fremstilte i alt 8 forskjellige biler fra 1899 til 1907. Citus i Odense produserte Danmarks første motorsykel i 1900, og de lagde i de føl-



Telefon. Væby Nr. 7



Fabriken „Anglo Dane”

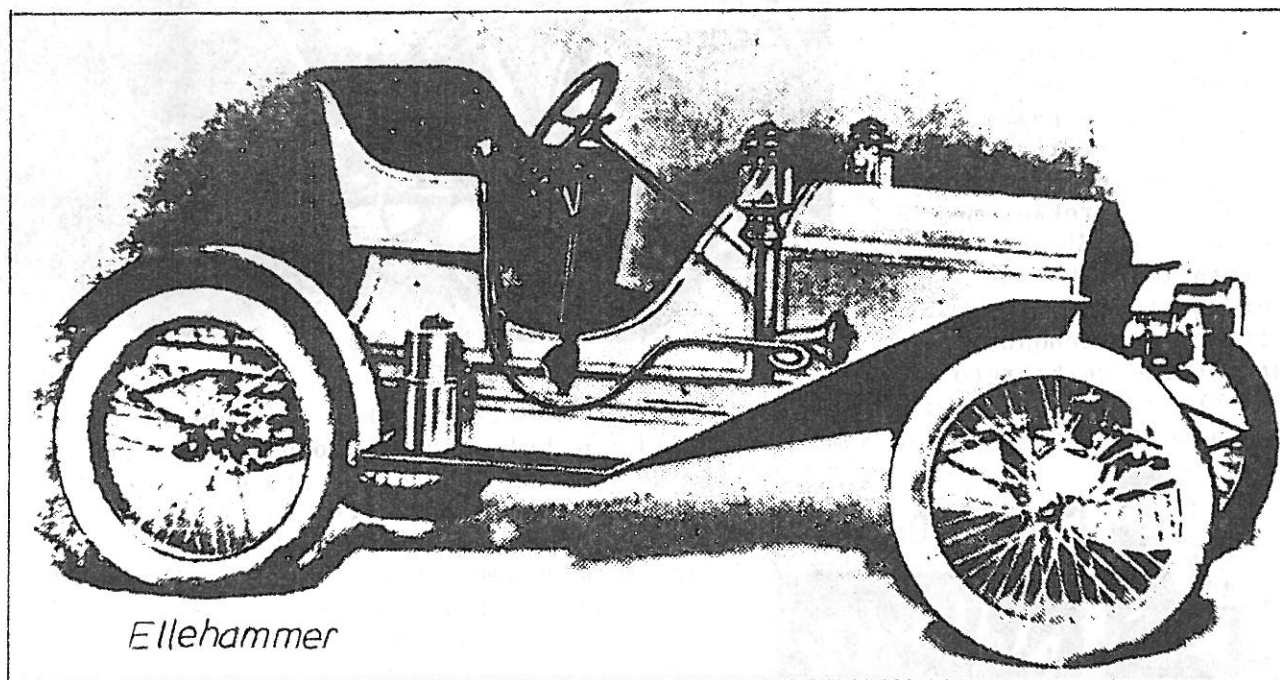
Roskildevej 39, København F.

Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestående Paalidelighed og Soliditet! **Vi bød her!** og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti. Alle Oplysninger faar paa Forlangende!



Fabriken produserte biler helt fram til 1918, da den sluttet seg sammen med Jan og Thrige. Totalt produserte Anglo Dane 70-80 vogner, mest lastebiler. I tillegg til denne fabrikkens konstruksjoner ble det laget en rekke biler av forskjellige amatørkonstruktører i Danmark på begynnelsen av århundret.

Fra 1908 til 1914 fremstilte fabrikkens Dana på Fredriksberg små personbiler drevet av 6 hk luftavkjølte Peugeot-motorer. Vognen hadde to gear forover og et bakover og veide ikke mer enn 260 kg. Prisen for en slik Dana var i 1913 2400 kr. Den hadde en viss suksess i Danmark, fordi det var forbudt å kjøre med vogner tyngre enn 450 kg på sideveiene. Avskaffelsen av denne bestemmelsen tvang imidlertid Dana ut av markedet.



Ellehammer

En annen av Danmarks mest kjente konstruktører var Ellehammer. Han hadde laget motorsykler i 8 år, da han i 1910 bygde sin første bil med en 3-sylindret stjernemotor av egen konstruksjon. Ellehammer sa en gang noe som kunne gjelde også her i Norge: "Vi lever i Danmark, i et lille land. Og det nye, der skal frem, kræver altid den store kapital. Vi har penge nok her hjemme; men de er sjældent på bordet til lange eksperimenter og anskaffelse af dyre maskiner."

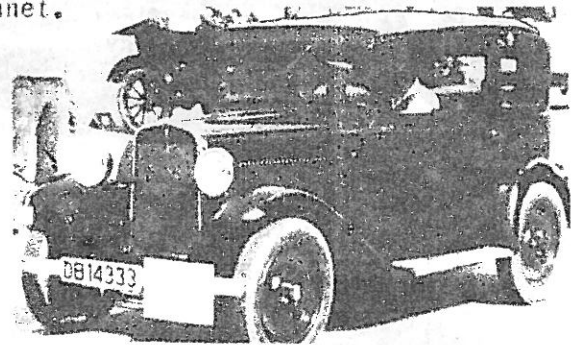
«HØSTLØPET 1979»



Det har nesten blitt en myte, at når MHK-DRAMMEN arrangerer løp, da blir det bra vær. Da vårt HØSTLØP '79 ble avviklet søndag 19. august, opprant dagen med strålende sol; utrolig nok forsåvidt, etter praktisk talt to måneders sammenhengende gråvær og regn.

Riktignok skal vi ikke stikke under stolen at noen av deltagerne nok fikk smake en tildels kraftig regnbygge ute i löypa; vi som oppholdt oss ved "basen" hadde det både varmt og tørt i solskinet.

Oppslutningen omkring løpet må betegnes som "mid-dels god". Vi savnet nok flere av de gamle traverne, men til gjengjeld hadde vi endel "nye og ukjente" på deltagerlisten. Gledelig er det å notere den store deltagelsen av motorsykler under årets løp; de forhju-lede har jo ved tidligere løp vært heller underrepresentert.



Fredrik Lid, Oslo med sin 1932 Fiat Balilla.

Som vanlig hadde Kai Martinsen og hans stab lagt ned et stort arbeide med å legge alt til rette, og da start nummer 1 trillet ut fra Tollboden (forøvrig et velegnet og idyllisk sted for start/innkomst) kl. 11, var ingen i tvil om at det hele ville forløpe knirkefritt.

Löypa gikk utover langs Drammensfjorden til Svelvik, videre via Berger til Sande, hvor man hadde valgt å unngå E-18 ved å følge bygdeveien over Klevjerhagen til Skoger kirke og videre Fjellsveien/Frydenhaug inn til mål ved Tollboden. Totalt var løpet drøye 6 mil, og det var lagt inn ialt 6 poster (det sto 4 i löypebeskrivelsen, p.g.a. en beklagelig "kommunikasjonssvikt" mellom løpskomite og trykkeri) med varierte oppgaver. Man registrerte en viss opphopning ved noen av postene, men uoverkommelige problemer førte det ikke til. Litt uheldig var det kanskje at sykkelløpet "Drammensfjorden Rundt" med 2900 deltagere ble avviklet samme dag, og noen föling med syklistene ble det nok på strekningen frem til Svelvik.

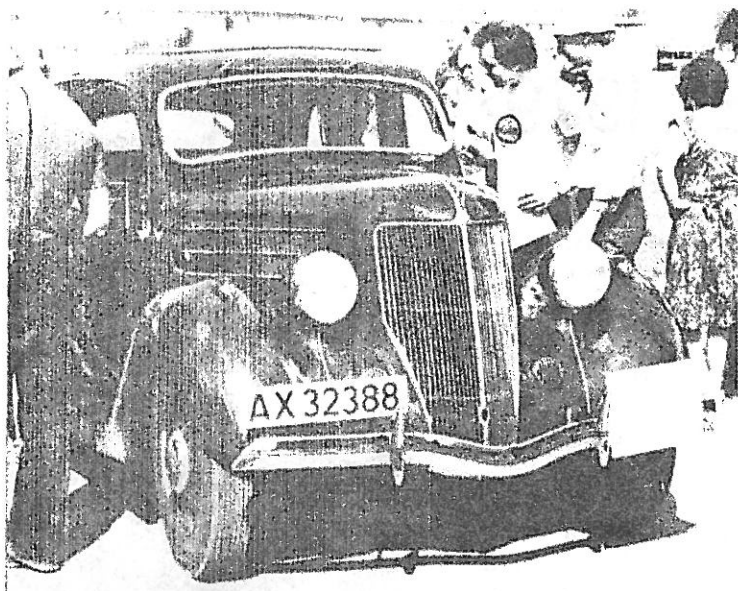
Ved 14.30-tiden var alle i mål, og etter finregning av postmannskapenes poenger, kunne Kai Martinsen foreta den höytidelige utdeling av premiene, -tinnpokaler med aldeles ferske emaljerte klubbmerker på. Det var også sørget for deltagerplaketter (også de med klubbmerke) til alle de 33 deltagerne.



OVER: Ole Martinsen, Hönefoss tok 1. premie i motorsykelklassen.



TILHÖYRE: 3. premie i bilklassen gikk til tidligere formann i MHK, Per Löken.



Et nytt bekjentskap: Jan E. Edwardsens 1936 FORD V8 Fordor.

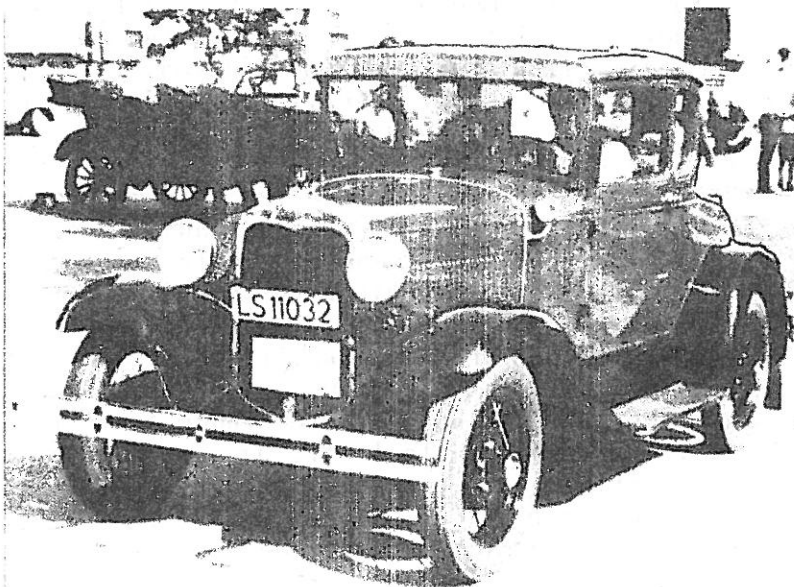


Odd Arne Amlien strök avsted med 2.premien i mc-klassen.



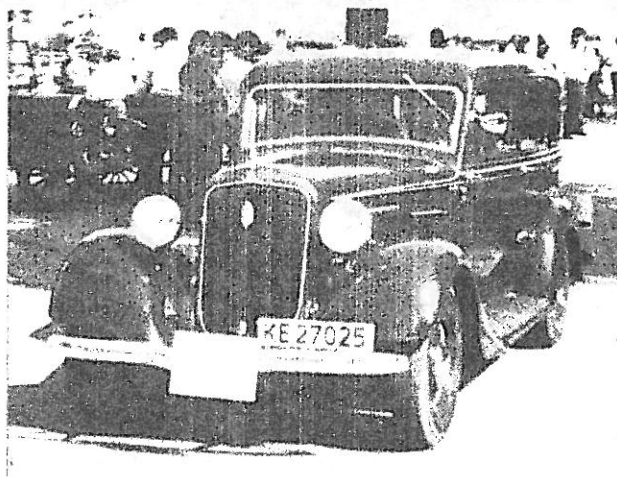
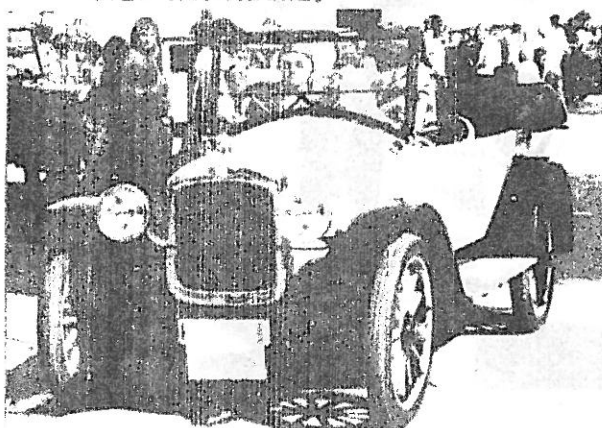
Eldste mc: Oddleif Kvålseth's 1917 HENDERSON.

Eldste bil: Tore Woldstad's 1920 HUPMOBILE.



Vinneren av årets DRAMMENSLÖP måtte denne gang nøye seg med 8. premie.....

"Hövdingen" -Alf Bryhn- med 1934 PLYMOUTH bommet nok til å havne på 10. plass.





Til v.: Björn Lind, Oslo på sin
1940 NORTON 16 H

Til h.: Finn Amundsen, Borgheim
kjørte sin 1942 Zündapp
KS 750 m/sidevogn.



RESULTATER "HØSTLØPET 1979"

MOTORSYKLER:

| | | | | | |
|-----|------|--------------------------------|--------------------------------|-----|----|
| 1. | (4) | Ole Martinsen, Hønefoss | 1934 Harley-Davidson 750 ccm | 138 | p. |
| 2. | (13) | Odd Arne Amlie, Veløy | 1925 Harley-Davidson 1000 ccm | 122 | p. |
| 3. | (22) | Andreas Schytte-Larsen, Horten | 1943 Indian 741 B | 103 | p. |
| 4. | (3) | Roar W. Schjerven, Oslo | 1923 Indian Chief | 100 | p. |
| 5. | (8) | Torkel Kristoffersen, Oslo | 1938 Indian Jr. Scout 500 ccm | 84 | p. |
| 6. | (28) | Per Kolstad, Oslo | 1939 Harley-Davidson 1000 ccm | 83 | p. |
| 7. | (30) | Gunnolf Larsen, Mjøndalen | 1938 Zündapp K 800 | 80 | p. |
| 8. | (33) | A. Christiansen, Gjøttum | 1947 Indian | 62 | p. |
| 9. | (35) | Knut Haga, Lunner | 1936 Nimbus | 44 | p. |
| 10. | (11) | Arne Björn Hoel, Oslo | 1946 Indian Big Chief 1200 ccm | 42 | p. |
| 11. | (19) | Finn Amundsen, Borgheim | 1942 Zündapp KS 750 | 40 | p. |
| 12. | (26) | Oddleif Kvålseth, Solbergelva | 1917 Henderson 1000 ccm | 39 | p. |
| 13. | (18) | Björn Lind, Oslo | 1940 Norton 16 H | 37 | p. |

BILER:

| | | | | | |
|-----|------|--------------------------------|-----------------------------------|-----|----|
| 1. | (9) | Finn Bryhn, Spikkestad | 1933 Essex Terraplane De Luxe | 140 | p. |
| 2. | (7) | Gunnar Kristiansen, Mjøndalen | 1933 Rockne "65" Sedan | 119 | p. |
| 3. | (27) | Per Löken, Oslo | 1936 Chevrolet Master Sedan | 113 | p. |
| 4. | (31) | Finn Torgersen, Krokstadelva | 1925 Locomobile Jr. Eight Touring | 112 | p. |
| 4. | (2) | Gunnar Kjemperud, Hokksund | 1933 Dodge De Luxe Sedan | 112 | p. |
| 6. | (1) | Tore Ödegaard, Drammen | 1930 Ford A Town Sedan | 110 | p. |
| 7. | (15) | Arne Willy Hansen, Sandefjord | 1924 Ford T Touring | 109 | p. |
| 8. | (10) | Aage Kaupang, Larvik | 1931 Ford A Coupe | 105 | p. |
| 9. | (29) | Helge Lundby, Vestfossen | 1929 Ford A Phaeton | 82 | p. |
| 10. | (16) | Aif Bryhn, Spikkestad | 1934 Plymouth Sedan De Luxe | 78 | p. |
| 11. | (25) | Öyvind Gladhus, Gol | 1924 Ford T Touring | 74 | p. |
| 12. | (23) | Torleif Bröto, Gol | 1929 Durant "65" Coupe | 70 | p. |
| 13. | (12) | Jan Tore Woldstad, Hokksund | 1920 Hupmobile Touring | 69 | p. |
| 14. | (20) | Odvar og Jörgen Fogstad, Borre | 1928 Ford A Tudor | 44 | p. |
| 15. | (14) | Jan Sandholt, Krokstadelva | 1927 Chevrolet Touring | 42 | p. |
| 15. | (21) | Fredrik Lid, Oslo | 1932 Fiat Balilla Sedan | 42 | p. |
| 15. | (32) | Jan E. Edvardsen, Våler | 1936 Ford V8 Fordor | 42 | p. |
| 15. | (5) | Arvid Lian, Hof | 1927 Overland Whippet Touring | 42 | p. |
| 19. | (34) | Per Gran-Henriksen, Lier | 1935 Buick Special Sedan | 37 | p. |
| 20. | (17) | Rolf Viktor Hansen, Hillestad | 1936 Buick Special Sedan | 24 | p. |

(Startnumrene er angitt i parentes)

Det var påmeldt 32 kjøretøyer, og i tillegg var det 3 etteranmeldte. 2 av de påmeldte (nr. 6 og nr. 24, henholdsvis en bil og en mc) stilte ikke til start, slik at løpet fikk totalt 33 startende kjøretøyer. Av disse var det 20 biler og 13 motorsykler. Eldste bil var fra 1920 og eldste motorsykel fra 1917. I mc-klassen var det premier (tinnpokaler) til de 5 beste, og i bilklassen til de 8 beste. Dessuten var det minneplakett til samtlige startende.

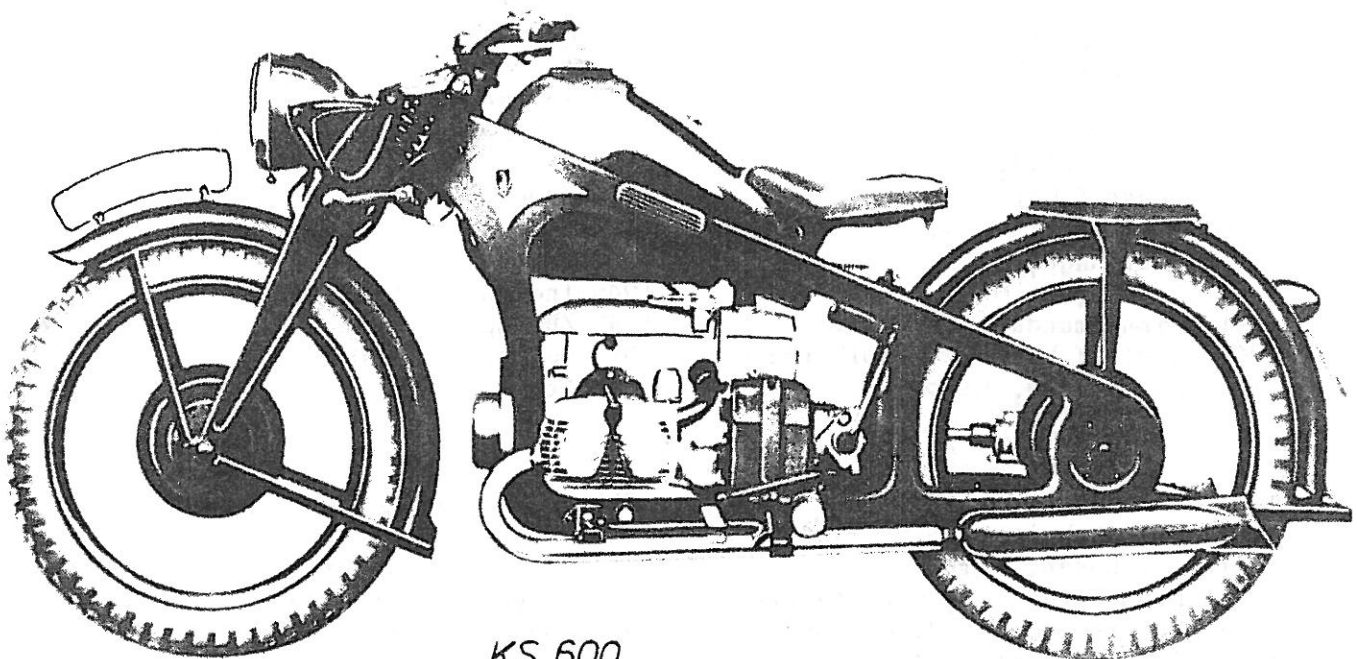


FRITZ NEUMEYER og ZÜNDAPP - werke (6)

OVERSATT OG TILRETTELagt AV PER LØKEN

I de siste årene før krigsutbruddet gikk utviklingen av Zündapp-maskiner videre. I 1938 kom en ny maskin på markedet, S 350. Dette var en ensylindret maskin, men i sportslig utførelse. Ventilstyringsmekanismen var her et resultat av Zündapp's flymotorutvikling. Motoren på 346 ccm utviklet nå hele 18 hk.

Imidlertid trengte de store maskinene seg stadig fram. Et resultat av dette var en KS 600 maskin.



KS 600

Dette var en tung, tosylindret sykkel. Boxermotoren på 597 ccm utviklet 28 hk, tilstrekkelig til å få maskinen opp i en topphastighet på 145 km/t. Dette var dermed den kraftigste førkrigs Zündapp. Sykkelen var bygget for sidevognskjøring og skulle også vise seg å være en meget god langturmaskin.

Denne maskinen, sammen med en liten 125 ccm sykkel, skulle komme til å bli de siste sivil-modellene Neumeyer jr. rakk å presentere. I mars 1939 satte det tyske regimet i verk en "schnell-plan" som skulle sikre motoriserte kjøretøy for de tyske styrkene.

De første maskinene som ble levert var en krigs-utgave av K 500, som avvek svært lite fra den sivile utgaven. Noe senere leverte man også en militærutgave av DB 200. KS 600 fulgte også som militærmaskin, og den egnet seg bedre enn K 500. K 600'en ble levert med sidevogn bygget av Zündapp selv. I årene 1938-41 ble over 18 000 levert til Wehrmacht av denne typen.

Den ble avløst av en K 800 militærutgave. KS 600 og K 800 holdt imidlertid ikke mål som militærsykler. De var konstruert som landeveismaskiner - og bare lett modifisert til militært bruk. Det måtte derfor nytenkning til - også på dette området. Og resultatet uteble ikke, i 1940 presenterte Neumeyer jr. en spesialbygget krigsmaskin, KS 750.

(over til side 18)

| | | | | | |
|-------------------------|---------------------------------|--|--|---|--|
| Modellbetegnelse | DS 350 | KS 600 | DS 125/L 125/ DB 125 | KS 750 | DB 201 |
| Byggeår | 1937-40 | 1938-41/1949-50 | 1939-40 | 1940-48 | 1950-51 |
| Firetakt/totakt | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 |
| Sylinderantall | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Sylinderarrangement | stående | bokser | stående | bokser | stående |
| Slagvolum | 346 | 597 | 123 | 751 | 198 |
| Boring/slag | 72/85 | 75/67,6 | 51/60 | 75/85 | 60/70 |
| Effekt ved turtall | 17,5/5200 | 28/4700 | 4,7/4350 | 26/4000 | 7,5/4000 |
| Smøring | sirkulasjonssmøring | sirkulasjonssmøring | oljeblanding | sirkulasjonssmøring | oljeblanding |
| Forgasser | Amal | 1 Amal 25,40 | 1 Amal 160 | Solex 300 | Bing 200 |
| Tenning | batteri-tenning | batteri-tenning | batteri-tenning | magnet-tenning | batteri-tenning |
| Lys | 6V/60W | 6V/70W | 6V/25W | 6V/70W | 6V/60W |
| Primærdrift | Duplex kjede i olje | direkte | kjede i olje | direkte | kjede i olje |
| Clutch | flerskive i olje | flerskive i olje | 2 skiver i olje | flerskive tørr | flerskive i olje |
| Gearkasetype | klo | kjede | klo | klo | klo |
| Antall gear | 4 | 4 | 3 | 4, 4 terreng og revers | 3 |
| Gearsjaltning | fot | fot/hånd | fot/hånd | fot og hånd | hånd |
| Sekundærdrift | kjede | kardan | kjede | kardan m/different. | kjede |
| Starter | kick | kick | kick | kick | kick |
| Rammetype | blekkpresset og skrudd | pressede stålplater | blekkprofilramme, sveiset | oval rørramme i triangelform, sveiset | smidde deler, U-stål, Paralellogram - Teleskopgaffel |
| Forgaffel | Trapez, blekkpresset oljedemper | Trapez, blekkpresset olje og friksjonsd. | Trapez, blekkpresset olje og friksjonsd. | gaffel av ovale rør, oljedemper | |
| Dekkdimensjon | 19x3,25 | 19x3,5 | 19x2,75 | 16x4,5 | 19x3,25 |
| Bremser | trommelbremser | trommelbremser | trommelbremser | trommelbremser, hydraulisk bak og på sidevogn | trommelbremser |
| Sete | gummisadel | gummisadel | gummisadel | gummisadel m/2 fjærer | gummisadel |
| Tankinnhold bensin/olje | 12,5 | 15 | 10 | 23 | 12 |
| Vekt | 155 | 195 | ca. 100 | 400 m/sidevogn | 121 |
| Topp hastighet | 110 | 145 | 75 | 95 m/sidevogn | 85 |
| Bensinforbruk l/100 km | 3 | 4,5 | 2,5 | 6 v. 60km/t | 2,6 |
| | | | | m/sidevogn | |

"FOLLO RUNDT 1979"



På vårt medlemsmøte i juni fikk red. overlevert nedenstående referat fra mc-løpet "FOLLO RUNDT 1979", ført i pennen av Odd Arne Amlien fra Veløy. Da vi jo ikke har noen avis i "feriemånedene", er referatet dessverre ikke aldeles ferskt når det nå kommer i september. Red. velger allikevel å gjengi referatet, ikke minst fordi det er ualminnelig velskrevet. Noen illustrasjoner medfulgte ikke, så vi tillater oss å bruke et bilde fra MHK-DRAMMEN's "HÖSTLÖP" med Amlien "himsel".
Ö.L.

Min interesse for gamle motorsykler startet for mange år siden, men dette med veteranmotorsykkelløp er ennå på mange måter ukjent terreng. Det hele begynte i fjor vår med ubehersket optimisme etter et besøk med Harley'en hos biltilsynet. Plutselig var vognkort, skilt og godkjenning et faktum. Skogsløpet 1978 var neste. 350 km til startstedet gikk greitt unna. Så skjedde det. Vi tapte trekningen, fikk startnummer 13, og 5 km etter start var det et uomtvistelig faktum at Skogsløpet var over for vårt vedkommende.

Etter et par dagers ferie i de vakre Mjøstraktene kjørte vi hjem, uten et feilslag, men med et annet forhold til fru Fortuna. Flere løp ble det ikke i fjor, men en fandanivoldsk innstilling "Nå skal vi greie det" vokste fram i løpet av vinteren.

Sesongpremieren en uke før "Follo rundt" endte med en praktfull punktering, og minnet meg om at varetilhengeren og personbilen har sin naturlige plass i dagens trafikkbilde.

Å samle ovennevnte erfaring i en ryggsekk viste seg å bli tungt. Men med reservedeler, verktøy, olje og bensin samt tannbørste og Sentex la vi trøstig i vei til Horten for å nyte sjøluften over Oslofjorden.

Det er ikke bare sjøluften som kan nytes. For oss med eksosspjeld gir akustikken i de store lukkede Bastøfergene oss en helt sjelden anledning til å nyte den fine motorlyden fra de klassiske motorsykler. En merket seg at graden av nytelse varierte blant passasjerer og mannskap.

Klokka 11 kunne vi svinge opp til Motorsenteret i Hvervenbukta, som var startstedet for det fjerde "Follo rundt". Finmysing avslørte én motorsykkel i det ene hjørnet av samlingsplassen. At det var nærmere 50 år mellom den Harley'en og min egen fikk så være. Gleden ved Harley er som kjent ikke årgangsbundet. Men hvor ble de andre av? Etterhvert kom de da, store og mindre, med og uten sidevogn, fra ensylindrede til rekkefirere, noen bar preg av nitidig finisharbeid gjennom vinteren, andre bar slitets edle kjennetegn på trofasthet gjennom mange år. Til slutt var nærmere 20 veteraner startklare. I det kjølige vårværet var det bare naturlig at enkelte engelskmenn hadde latt være å slå av oljefyren etter vinteren, noe som skapte en synlig atmosfære over startplassen før løpsleder Gulseth ønsket velkommen, delte ut kart og ga en kort muntlig gjennomgang av løypa. Så bar det i vei.

Allerede ved Kolbotn viste det seg at høyretendensen i avisenes meningsmålinger har noe for seg. U-sving i samlet tropp, og vi var inne på løypa igjen. Kjøreplanen førte oss forbi Greverud, Vevelstad og Siggerud, sistnevnte var utgangspunkt for en rundløype utover Enebakkveien og tilbake forbi Gjetsjø og Kartrud, for de som måtte være lokalkjente.

Løpet var, tradisjonelt, lagt opp som kolonnekjøring, og på stort sett bra veier. Noe telehiv, forsterket med tyveårenes forakt for fjæringssystemer, ble registrert, men slikt må en regne med når snøen ennå ligger i veikanten. Sjenerende biltrafikk var det ikke, og naturomgivelsene var det heller ingen grunn til å klage over. Det var bare det varme vårværet vi savnet. Til gjengjeld ble sylinderkjølingen desto bedre. Særlig når de eldste og mest andpustne skal holde tritt med den yngre generasjon ved kolonnekjøring, kommer ekstra kjøling vel med.

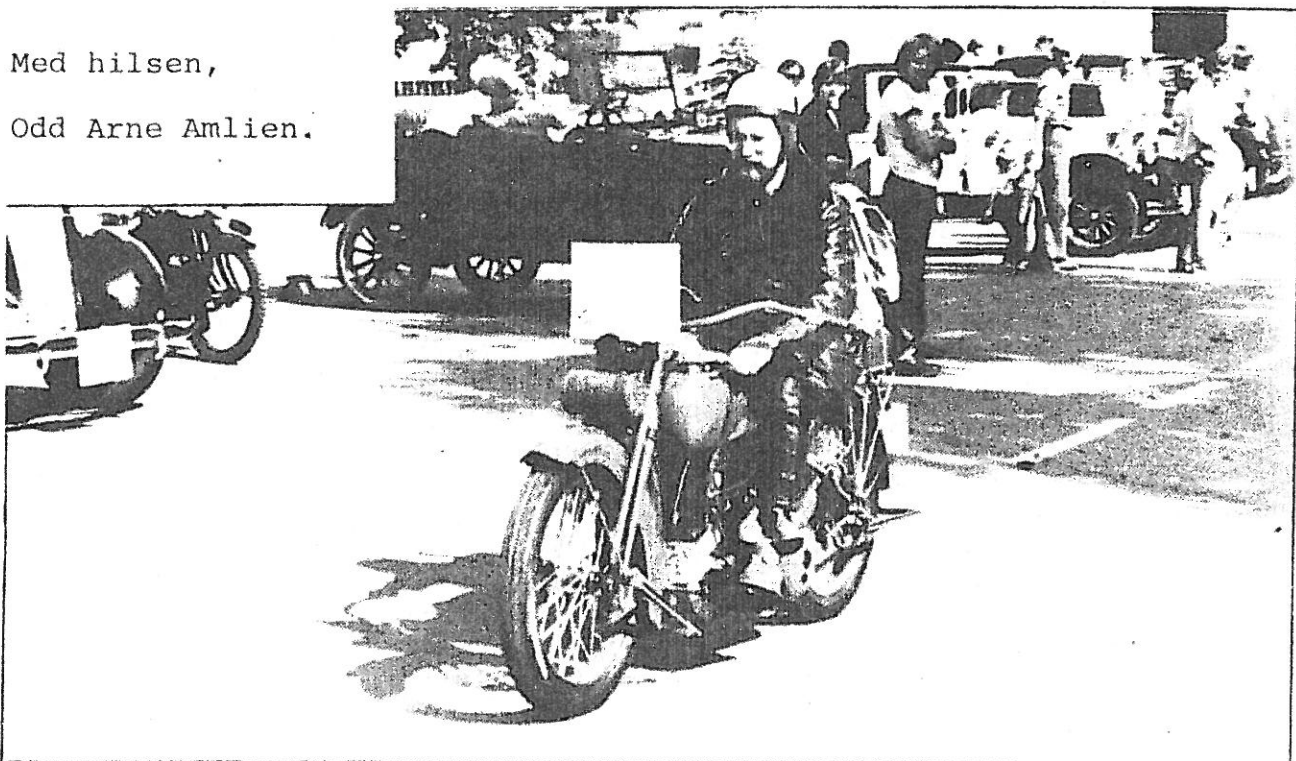
Dette å treffes, kjøre i kolonne, alle slags merker og størrelser, i et miljø som ligger langt fra det daglige mas og rutiner, er en spesiell og verdifull opplevelse. I tillegg til den umiddelbare nytelse, har den også en betydelig rekreasjonsverdi. Hver og en opplever det forskjellig, men til de som ennå ikke har jernet klart, sett igang nå, så kan du bli med hele 80-sesongen og oppleve selv.

Etter ca. 35 km var det rasteplass, matpakker og primuser kom for dagen og praten gikk lett og lenge. Tydeligvis var det gjort mye bra mekking i løpet av vinteren, for verktøykassene fikk hvile i fred. Rasten ble avsluttet med plakettutdeling som markerte at den offisielle del av løpet var over, og alle dro til sitt.

Turen tilbake til Sandefjord gikk greitt, og et par små mekestopper utenfor Horten kunne ikke frata oss følelsen av å ha gjennomført et vellykket løp, Harley'en og jeg. "Follo rundt" har funnet sin form som uhøytidelig sesongpremière, fritt for suspekterte postoppgaver og en fin måte å teste sin vinterinnsats i verkstedet på. Vi truer med å komme igjen neste år.

Med hilsen,

Odd Arne Amlien.



MOTOR-ULÅTER

- DIAGNOSTIKK OG TERAPI -

av Mads Jostad.

I alle våre motorer av gammel årgang bor det n o e godt, men jeg våger den påstand at det knapt finnes en eneste av oss gammelbil-entusiaster som ikke kjører rundt med en eller annen lyd i motoren som vi aller helst ville ha unnvært,- hvis vi kunne.

Denne artikkel gjør ikke krav på å være noen prøveforelesning for en doktoravhandling om emnet motor-ulåter, men tar utelukkende sikte på å henlede oppmerksomheten på de vanligste årsaker til ulåter i motoren, samt litt om hvordan de behandles.

Jeg er vel kjent med at MHK har fagfolk som kan meget mer om emnet enn jeg. Det er bare synd at en av disse ikke har behandlet dette stoffet istedet. Derfor dummer j e g, amatøren, meg ut, og når alt kommer til alt,- det er jo en amatør/hobby-klubb vi driver!

Ventil - støy: Denne lyden kjenner de fleste, både fra gamle og nye motorer. Den behøver ikke å bety at noe er direkte galt, oftest er det tilstrekkelig å justere ventilklingen. Men på de gamle motorene våre er det heller ikke å utelukke at ventilstamme og/eller løfter er utslitt. Botemiddelet er i såfall å skifte de slitte delene. En tredje mulighet er at en ventil (eller flere) kan sitte fast i ventilstyringen. Gjør kompresjonsmåling. En fastsittende ventil kan ofte løsnes uten omfattende demontering. Framgangs- metode er avhengig av motortype.

Stempel - bank: (også ofte kallt skjorte-bank) Lyden kommer istand ved at stempelet slår mot sylinderveggen på topp av kompresjons- slaget, og har en skarp, metallisk klang av den grunn. Den er lettest å fastslå når motoren går på tomgang, og samtidig kortslutte tenn- plugg etter tennplugg. Forsvinner lyden når en av pluggene er kort- sluttet, kan en regne med at feilen ligger i den respektive sylindere eller stempel. Reparasjonen består i boring av sylinderen og inn- setting av nytt stempel. I praksis betyr det at motoren i sin helhet bores, selvom lyden er mest framtrædende på en bestemt sylindere.

Stempelpinne-bank: Denne lyden er etter min mening vanskelig å diagnostisere, og lar seg ikke bestemme ved å sjalte ut sylindrene som ved skjørtebank. Men ved raskt å endre motorens turtall noen ganger, vil en som regel kunne fastslå "ramlingen" i det samme turtallsintervall. Skal motoren demonteres av en eller annen årsak, gjør en klokt i å ofre stempelpinneklaringen tilstrekkelig oppmerksomhet.

Registerdrev-ulyd: Feil på dette punkt kan mange ganger være like vanskelig å bestemme med sikkerhet. Feilen kan bestå i at drevet er nedslitt eller sågar mangler en eller flere tenner, men det kan også sitte løst på kamakselen. Ulyden vil oftest være godt hørbar over hele turtallsområdet. Når en så vet at registerdrev er en utpreget slitedel, ihvertfall når det gjelder fibertypen, kan det være god politikk å inspisere registeret fra tid til annen, og særlig hvis motoren gir fra seg ulyder på alle turtall. Fastslås stor slitasje, må en se seg om etter ny(e) drev. Skiftes bare fiberdrevet, kan det være en fordel om dette kan skaffes i en overdimensjon.

Rammelager-bank: Et eller flere slitte rammelagre forårsaker en noe mer dump, bastant banking, og høres gjerne når bilens hastighet kommer over ca 30 km/t. Karakteristisk er at intensiteten av bankingen avtar når motoren trekker eller bremses. Dersom ikke klaringen mellom veivaksel og lager er ekstremt ^{me} stor, kan en forsøke å justere lageret. Synes ikke dette å føre fram, ^{me} det nytt lager til. Før en går til det skritt skal en alltid la akseltappene kontrollmåles, for å fastslå om de kan være slitt urunde. I såfall må akslingen slipes på spesialverksted, som også bør tilpasse de nye lagre.

Råde-bank: Bankingen fra en slitt råde behøver ikke å være hørbar når motoren går på tomgang, men framkommer såsnart motoren øker turtallet. (En skal merke seg at skjørtebank oftest forsvinner når turtallet øker) Dessuten er klangfargen for rådebank atskillig mørkere enn for skjørtebank. Feilen rettes som forklart under rammelagerbank.

Resumè: Etter å ha lest det forangående om alt det uhumske som kan bo i det vi kaller våre gamle, trofaste venner, vil en straks kunne fastslå at det er lite hver og enkelt kan utføre selv, dersom maskineriet begynner å rakne. Jeg synes likevel det naturlig hører med til hobbyen å kunne stille en omtrentelig diagnose, og i tillegg har en da spenningsmomentet når motoren demonteres:

Var diagnosen riktig eller gal ?

AVERTISSEMENTER

SELGES eller BYTTES i deler til BUICK '36, STUDEBAKER Dictator '29 ell. NIMBUS: Engelsk frontlykt "King of the Road" Agree A-B-TP No. 242, Dekk GOODYEAR De Luxe 5.00x16", bra, 2 stk. GABRIEL BBB-702-0 støtdempere, Diverse membran'er til bensinpumper, Til Austin '30-40: Frontrute til å sveive ut, Bensinmåler, Bakstuss m/hjul, Oljetrykkmåler, 16" forhjul, Klokke, Innv. dørhåndtak, Vippe m/regulator, MIDLAND BASE Walkie Talkie m/Tuner Plus Three byttes i godt mobilapparat 2 W. Kompl. baklampe til Ford 48-50 " dørhåndtak m/lås til Opel Kapt.ca.50 Stempelfjærer sett nr. 83 Ford V8 Type 95. SKF kule/rullelager:-
2 st. 1213, 5 st. 11507, 1 st. 165403, 1 st. 62007, 1 st. 2207, 1 st. 2210, 1 st. 414308, 1 st. 51203, 20-308726, 20-908725, 1207, 2 st. 6202, 1 st. 6204, 2 st. 223803, 1 st. 1307, 1 st. 6203, 1 st. F&S 6307, F&S C 25, 38909526, SRO 40-48, USA 909602, ITALIA RIV ATL 35 CH 02, 1 st. 10 A 0U.

Rolf Viktor Hansen,
3093 HILLESTAD.

ØNSKER KJØPT til A-Ford '30 Tudor:

Bagasjebrett bak, Horn, og vindusglass.
T. Wold-Anthonsen,
Jupitervn. 7, OSLO 4 tlf. 02/ 21 95 84

SØKES:

2 forskjerner til 1936 CHEVROLET, samt radiatorgrill.

Nils Wangsnes,
3070 SANDE.

SELGES:

Delevrak av 1929 BUICK Master (121" akselavst.) Består av ramme, motor, gearkasse, mellomaksling, foraksling, bakaksling, torpedo, felger, dårlig panser, 2 forskjerner m/hjerner m.m.
1930-39 Dkw ramme med 2 tverrfjærer, akslinger, 4 tromler, 2 felger, diverse andre deler. Dette selges for kr. 250,- snarest.
Radiatorkappe t/1930 BUICK selges. (forts.)

SISTE:

Idet vi skal til å trykke annonsesidene innløper det brev fra JAN GLEMMINGE, som meddeler at ovennevnte Buick er solgt! Han kommer samtidig med følgende supplement til annonsen:- 4 bra dekk (sommermønster) 7,60 x 15", eventuelt 7,10 x 15" ønskes kjøpt. Adr. som ovenfor.

Jeg HAR:-

Radiator m/grill t. CHEVROLET Std. 1938
3 felger CHEVROLET STD.(plate)
3 " " " Master,(plate 6 hull)
1 " " " Master (trådeke,6 hull)
1 " " " Stand. (trådeke,5 hull)
1 sett 17" Goodyear dekk, bra
Hjulkapsler (små), ant. Standard samt styresnekke til Chevrolet '34-36.
Har også diverse "smått og godt" til Ford V-8.

Alt selges/byttes i deler til Ford V-8 '32-48. Spesielt søker jeg FORSETER (separate stoler) til Ford Tudor 1934. Har også en mengde ubrukte KULELAGRE til GM-biler av eldre årgang av merket SKF og NEW DEPARTURE. Ta med prøve/det gamle lageret, eller oppgi nummer.

Karl Thomas Lyngroth,
Røykenvn. 349, 1380 HEGGEDAL.
tlf. 02 - 79 78 08.

TIL SALGS:

CHEVROLET Master De Luxe Sport Sedan 1938, lys brun metallic. Kun gått 8700 mil. Delv. restaurert. Registreringsklar. Til salgs for selvkost kr. 20.000,- gr. skolegang.

Ole Jonny Johansen,
Korvaldvn. 22, 3050 MJØNDALEN
el. tlf. 03 - 82 05 84.

Jeg har en SINGER MOTORS 52-mod. som jeg lurte på om dere har noe data om, jeg er interessert i alt. Selv vet jeg bare at det er en 52-mod. Bilen er i dårlig stand, og den må pusses opp. Dere vet kanskje om et sted jeg kan få deler eller hel bil?

Vennligst skriv til:
Nils Tellef Asvald, 3840 SELJORD.

(red. husker at Leif Petersen hogg en slik Singer for noen år siden, kanskje er noen av delene intakt ennå....?)

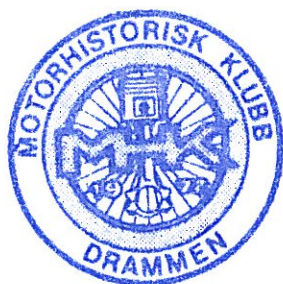
Selges også:

Høyre for- og bakdør til 1929 Buick Standard lukket 4-dørs sedan.

Henv. J. Glemminge,
Rekustadv., Rolvsøy, 1720 GREÅKER
tlf. (032) 35 865

Til medlemmene:

MHK-DRAMMEN har forskjellige "klubbekvisitter" som medlemmene kan kjøpe. Det er styret v/kassereren som står for salget, og kjøp kan skje på møtene, eller skriftlig bestilling kan sendes klubbens postadresse.



MERKER

| | |
|--|-----------|
| Jakkemerke, stoff, brodert, diam. 80 mm. | kr. 26,- |
| Vognmerke, messing, emaljert, -- " -- | kr. 120,- |
| Jakkemerke, emaljert, diam. 18 mm. m/nål | kr. 30,- |
| - " - " - " - " u/nål | kr. 30,- |

T-SKJORTER

T-skjortene er i hvitt, og i 1. klasses trikotvare av norsk fabrikat. På bryststykket er klubbens emblem påtrykt i riktige farger, diameteren på emblemet er 19 cm.

Det leveres følgende størrelser: 8-10 år, 10-12 år, "L" (dame), "M" (50/52), "S" (stor) og XS (ekstra stor). Oppgi størrelse v/bestilling.

Pris kr. 35,-



PUTER

Putens størrelse er 38 x 38 cm, i fargene hvitt, rødt og sort med klubbens emblem påtrykt i de riktige fargene. Den har et avtagbart og vaskbart trekk, forsynt med glidelås. Puten leveres ferdig montert med stopp, klar til bruk.

Pris kr. 35,-

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193, (STROMSO)

3001 DRAMMEN

Postgirokonto 3 75 09 24

Vi kan også ekspedere pr. post mot forskuddsbetaling. Det tilkommer da et tillegg på kr. 15,- pr. pute, eller pr. forsendelse av skjorter, for å dekke emballasje og frakt.

CADILLAC

En lyxvagn i ordets egentligaste bemärkelse

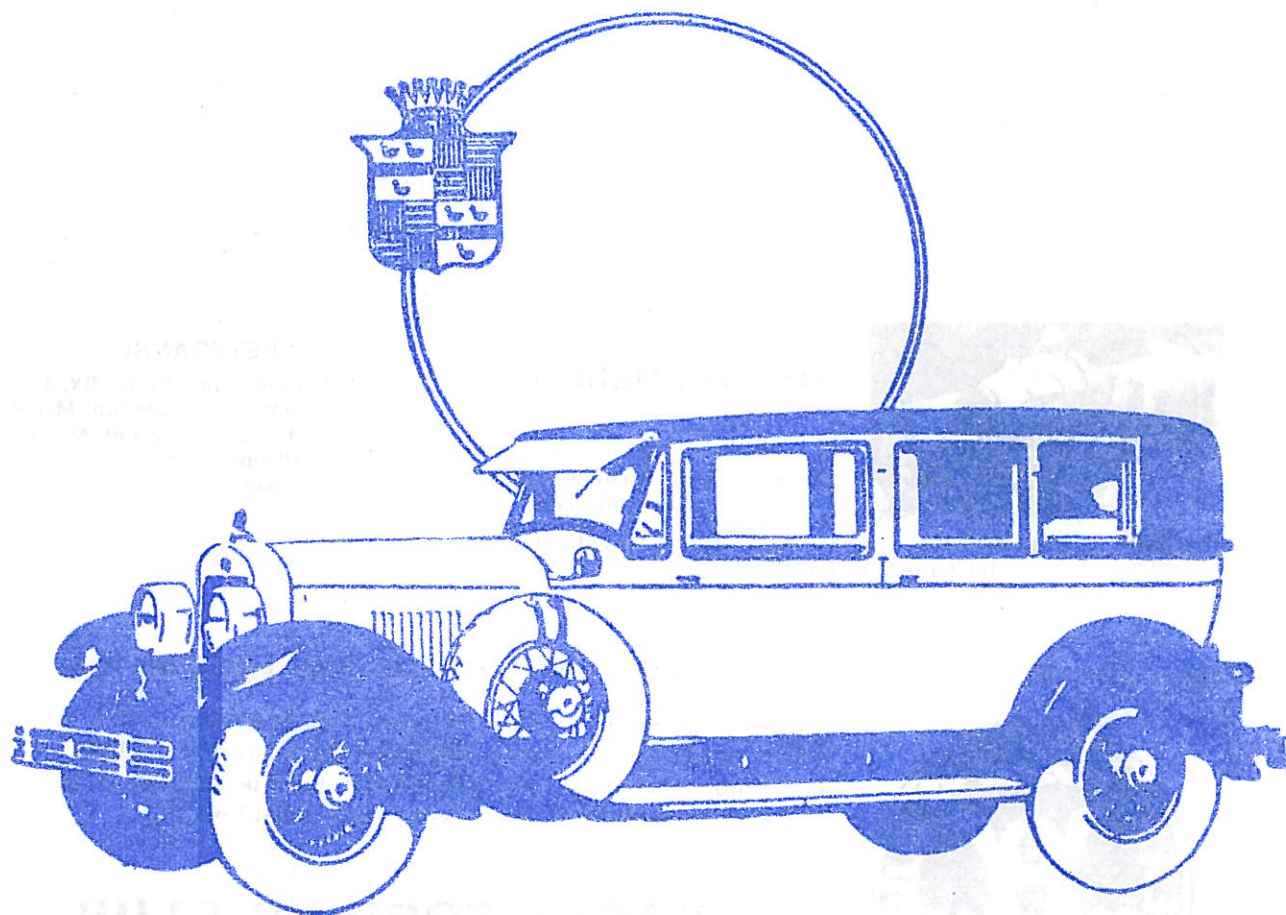
ETT kvart sekels erfarenhet inom tillverkningen av högförnäma kvalitetsvagnar — de sista 12 åren uteslutande 8-cylindriga — ligger bakom CADILLAC av idag.

CADILLAC har varit i ständig utveckling och i en riktning.

CADILLAC har aldrig slösat sina resurser på främmande områden och aldrig lanserat en princip, som varit osund.

CADILLAC's ideal har varit att framställa en automobil — över vilken ägaren kan vara stolt, och alla CADILLAC's och General Motors oerhörda möjligheter — ingenjörteknik, ekonomisk styrka och moderna fabriktionsmetoder — hava satt sin stämpel på CADILLAC.

»STANDARD OF THE WORLD«



GENERAL MOTORS
INTERNATIONAL A/S.