GAMMELBILENS VENNER

NR.1 -85
Januar

SPILEHJULET

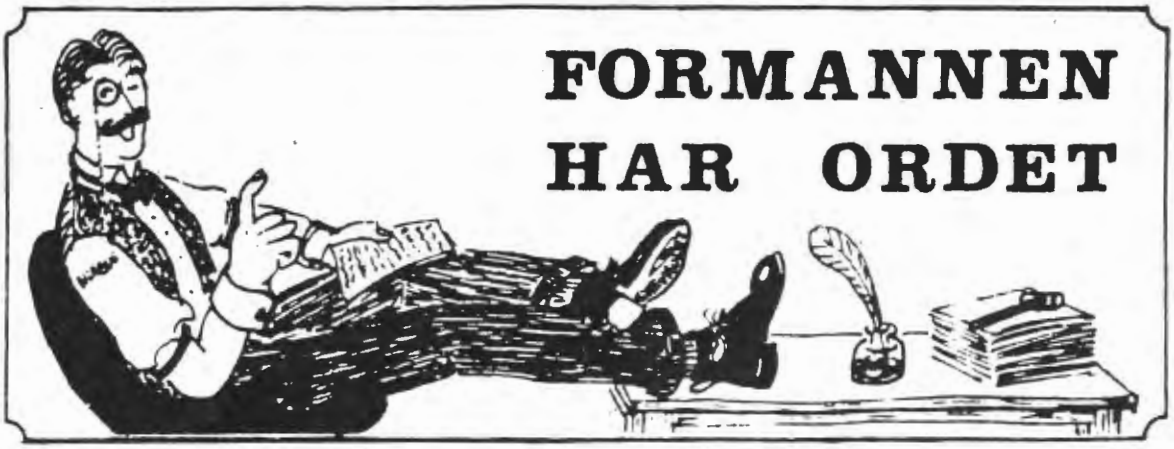
BUDSTIKKEN MED DE DEKK-ENDE REPORTAGER FRA STAVANGER OG OMLIGGENDE DISTRIKT

STAVANGER OG OMLAND CLUB FOR AUTOMOBIL & MOTORCYKKELINTERESSERTE

STAVANGER OG OMLAND CLUB FOR AUTOMOBIL & MOTORCYKKELINTERESSERTE
Postboks 3512 Tjensvoll — 4001 Stavanger

Styret -1984

FORMANN :	Per Nysted Austbövn.5A 4340 Bryne	Tlf.04/482333
NESTFORMANN :	Hans Kr.Holmen Jærgt.19 4000 Stavanger	Tlf.(jobb) 04/541099
SEKRETÆR :	Frode Garborg Nådlandsbråtet 31 4033 Forus	Tlf.04/575957
KASSERER :	Per Nygaard Ålgårdsveien 4300 Sandnes	Tlf.04/674450
STYREMEDLEM :	Per Svenning Knutsen Gamle Austråttvei 19 4300 Sandnes	Tlf.04/623445
LØMESTER :	Ted-Johnny Taraldsen Övreveien 17A 4300 Sandnes	Tlf.04/663324
LØPSKOMITÉ :	Jens P.Ianke Skadbergåsen 4050 Sola	Tlf.04/650494
	Sigurd Fröland Valkyriegt.43 4000 Stavanger	Tlf.04/533708
	Arne Eftestöl Juvelveien 12 4344 Kvernaland	Tlf.04/423119



FORMANNEN HAR ORDET

FØRST VIL JEG FÅ ØNSKE ALLE ET GODT "GAMMELBIL-SYKKEL" ÅR. JEG HÅPER AT VI FÅR SE MANGE NYRESTAURERTE ELDRE KJØRETØY PÅ VEIENE I ÅRET SOM KOMMER.

SPILEHJULET NR 1-85, VAR JEG SÅ HELDIG Å FÅ LOV TIL Å BESTEMME FORSIDEN PÅ. BILENE, SOM IANKE HAR FOREVIGET PÅ FESTNINGSPLASSEN I KRISTIANSAND, ER SELVFØLGELIG 3 STK. CHEVROLET CABRIOLET FRA ÅRENE -27, 28 OG 29. ANLEDNINGEN VAR "RALLY KNUDEN" I 1983.

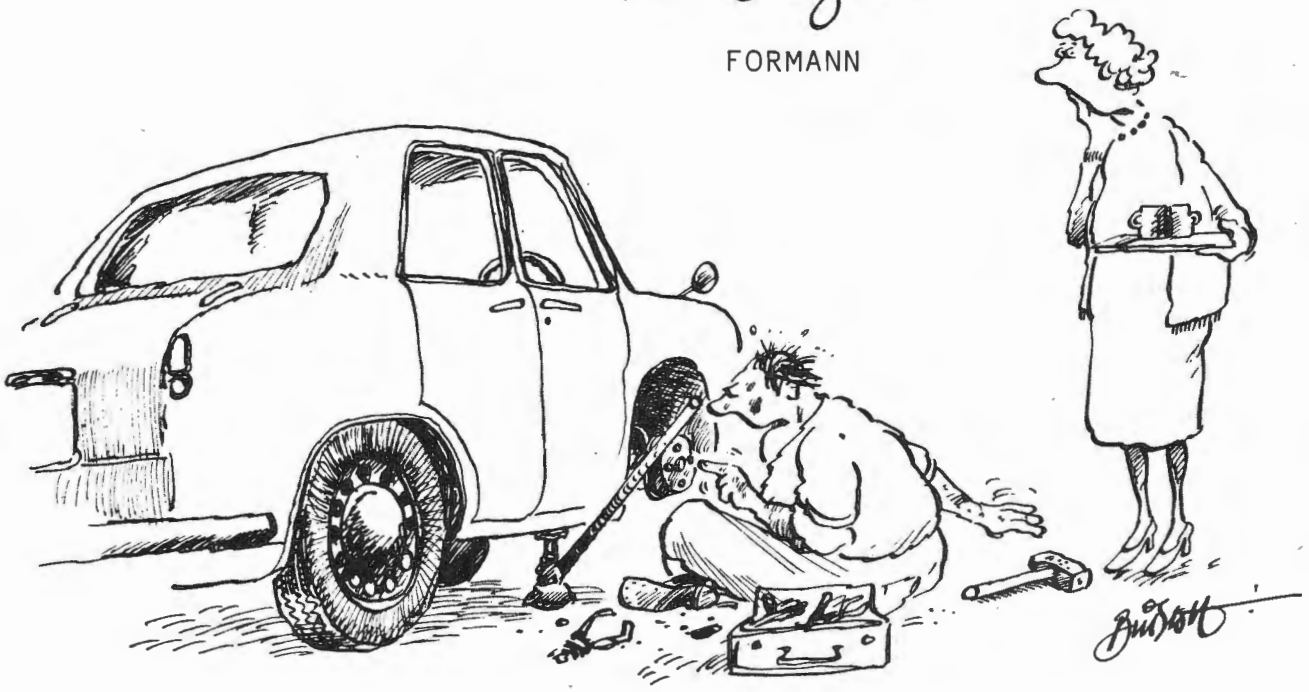
SÅ BER JEG ALLE HUSKE PÅ AT VI SKAL ARRANGERE VESTLANDSTREFFET— 85, DETTE BLIR I PINSEN, SÅ PLANLEGG I GOD TID.

VÅR MOTORSYKKEL-ELITE ARRANGERER "SKOGSLØPET" PÅ FORSOMMEREN, STØTT OPP OM DETTE ARTIGE ARRANGEMENTET, SOM SAMLER DELTAGERE FRA HELE LANDET.

MEN FØRST AV ALT GÅR VÅR EGEN, ÅRVISSE VINTERTRIPP "MADLANDSTUREN" AV STABELEN.

Per Nysted

FORMANN



Javel...ditt hjulløse, utslitte, pipende, lagerløse nav, kommer du selv, eller må jeg bruke hammer`n?!

"SEKRETÆRIATET'S RØST"

Kjære alle dere stolte eiere av gamle doninger,enten det er en motorcykkel eller en automobil,Indian eller Tempo,Caddilac eller Moskwitch.Nå er vi begynt på et nytt år,spekket(forhåpentligvis)med veteranaktiviteter,et år som gjør alle gamle kjøretøy enda eldre.Og den eldste automobilen,skal, ifølge forståsegpåere,feire hundre år i år.Dette jubileet skal vi komme tilbake tilsenere på året.

Gammelbilens Venner har også flere arrangement på tapetet i 1985. Vi har Madlandsturen,reprise fra fjorårets suksess-tur,men kanskje med flere deltagere?Det kjempefantastiske,fasjonable, årvisse Vestlandstreffet,med deltagere både fra nord og sør, vil i år gå av stabelen i Pinsen,i regi av G.V. Deretter vil vi,sannsynligvis,feire 100-års jub.for atomobilen,i Juni,på en eller annen måte.Løpskomiteen finner sikkert på noe til ettersommeren,høsten/vinteren også.

Medlemskontigenten for 1985 har steget fra kr.90.-,i 1984,opp til kr.150.- ,og innmeldingsgebyret på kr.50.- ,er sløyfet.Postgiroen som følger med dette nr.av Spilehjulet,ber vi om at blir betalt innen 1.Mars.Hvis ikke,vil du motta en purring med en ukes frist til betaling.Hører vi fremdeles ikke fra deg,vil du bli strøket som medlem av vår gilde klubb.

Spilehjulet vil,som nevnt i forrige nummer,komme ut seks ganger i 1985.De øvrige månedene,Febr.April,Juni,Sept,Nov.,vil møtested og dato bli opplyst gjennom den lokale presse.Er du i tvil om dato eller andre ting,ber vi deg ta kontakt med en eller annen i styret(side 2).På denne måten håper vi i sekretariatet å holde deg med et fyldig,interessant og faktisk unikt blad.Stoff til Spilehjulet mottas med takk!

Matrikkelskjemaet som følger med,gir deg en mulighet til å komme med i neste medlems/kjøretøy oversikt,med ajour førte data. Etter innbetalingsfristens utløp vil nemlig hele medl.listen med kjøretøy oversikt bli lagt på data.Dette forenkler adresseringen av post,det blir enklere å holde kontroll over medl. tall og navn,hele matrikkelen kan skrives ut,med system i rekkene!

Kalenderne for 1985 er kommet,og disse selges på møtet.Hvis du er forhindret fra å komme,kan du bestille,enten via klubbens postadr.,eller hos Per Svenning/Frode(side 2).Kr.35.-pr.stk.

Begynnelsen på 1985,innebærer også at nye krefter skal velges til verv,der forrige års slitere ønsker å gå av. Valget av disse nye kreftene,skjer på førstkommende møte.

NESTE MEDLEMSMØTE:

Dermed ønsker vi velkommen til årets første møte på Lura Turistheim,Tirsdag 29.Januar,klokken 19.30 .

Vår kjære løemester Ted Johnny,ønsker også velkommen til delelageret på Tirsdag kl.18.00.Han byr på kaffe og en kakebit, (hvis du er tidlig ute!)samt litt handel og veteranprat.

ANSVARLIG FOR DENNE UTGAVEN AV SPILEHJULET ER :
PER SVENNING KNUTSEN OG FRODE GARBORG

GAMMELBILENS VENNER

Regnskap for 1983

Inntekter

Kontingenter		5 445,-
Loddsalg		4 297,50
Utleie og salg av film		2 970,-
Annonser og salg "Spilehjulet"		2 740,-
Salg av kalendere		1 080,-
Renter		798,-
Innmeldingsgebyr Krossbergtreffet		700,-
Overskudd mat		171,-
		18 201,50

Utgifter

Brannbil: løeleie, batteri etc.	2 687,-	
Leie av filmapparat	504,-	
LMK - møte + avgift	4 357,-	
Overført NVK	2 776,-	
ACCN - listesak	668,-	
Loddbøker og premier	3 094,13	
Porto, tlf. etc. - kasserer	1 074,55	
Porto og utstyr iflg. bilag fra sekretær	5 000,90	
Overført til sekretær	2 107,-	
Overført til redaktør for trykking av "Spilehjulet"	5 000,-	
"Spilehjulet" v/Ianke	3 350,-	
Porto v/Ianke	350,-	
Fotoutstyr	92,-	
Kostnader ved styremøte	35,-	
Pokaler Krossbergtreffet	621,-	
Overført "løesjef"	9 000,-	40 716,58
Underskudd		22 515,08

Beholdninger 1.1.83:

Kontanter	569,39
Bankinnskudd	17 745,57
Postgiroinnskudd	5 140,10
	23 455,06
- underskudd	22 515,08
Beholdning 31.12.83	939,98

Kontanter	186,89	
Bankinnskudd	300,-	
Postgiroinnskudd	453,09	939,98

Bryne, 31. desember 1983
15. oktober 1984

kasserer

revisor

SLADRESPEILET

Organet med spark i øst og vest

* Finn Gudmestad er visstnok den første,på våre kanter,som har importert en komplett motorsykkel,etter de nye importreglene.Det dreier seg om en AJS 18S,1950 mod.,som er importert fra England.Grattis,Finn!

* Frode Garborg er,i tillegg til redaksjonsarbeid og oppussing av leilighet,i full gang med å "restaurere"sin Volvo 144,73mod. Hvis alt går som han håper,vil denne bilen oppstå som en blanding av Svensk EPA-traktor og Amerikansk 50-taller.

* Terje Gramstad alias Kübel-Terje,den lykkelige eier av en "Kübelwagen",er nå også eier av en Horch 901 EFm,1938 modell. Det kraftig "overdimensjonerte"karosseriet,ble hentet fra Kongsberg på en like kraftig "underdimensjonert"tilhenger.Terje, den luringen,ordnet denne transporten midt på natta,for da lå de aller fleste Onkel Politier og drømte søtt.Tenkte Terje.

Turen gikk bra den,og noen dager etter hjemkomst,fikk den gode Terje en viktig melding via jungeltelegrafen;en bonde i Bjerkreim hadde visstnok eid en slik doning,for noen år siden. Privatbilen ble koblet til hengeren(eller omvendt),en spade ble lagt i kofferten,og med nesa justert på Horch,satte Terje kursen for Bjerkreim.

Nesten fremme,gjorde forgasser'n(les;hjertet)til Terje,et hopp.Det var noe kjent med det autovernet!En bråbrems og et par håndgrep senere,og Horch'en var komplettert med et nesten uskadd panser.Lenger fremme,sto begge Horch støtfangerne i stram givakt,som portstolper inn til et jorde.Inne på gardstunet,lå et topplokk,ene og forlatt.Det ble brukt til å holde garasjedøra på plass,ved vind sterkere enn frisk bris.Radiatoren ble gravd opp ved låven,etter lang og tro tjeneste som lynavleder for samme låve!Noen kasser inne på låven,inneholdt mer intime deler,som veivlager,stempler,ventiler osv. En pen og dreibar gearkasse,dukket også frem fra et mørkt hjørne.

Bonden kunne påvise en komplett V-8-motor,type Horch,som lå 10-15 meter nedi en steinrøys.Eneste mangel var en forgasser,som var brukket av!Like i nærheten,stakk en bit av en skjerm,frem.Terje tok fatt med spade og hender,og frem kom hele skjermen....to skjermer....torpedovegg,instrumentbord, alt i skjønn,sammenskrudd forening.Dessverre var chassi og karosseri,borte for alltid,men man kan da ikke få i både pose og sekk,hva Terje?Du får virkelig ha lykke til med det videre arbeide på Horchen!

* Steffensen,farbror Johansen,Arne Eftestøl og Jarle Eide, er i fullt arbeide med organisering av Skogsløpet 1985.Dette går av stabelen Lørd.29 Juni.Løypa ser ut til å bli av typen; bratt opp,bratt ned og langt rundt.

* Steff har dessuten også klart å tuske til seg naboens garasje,og flytter dermed ut fra løa,med alt rusk og rask.Den garasjen må være stor!!

MADLANDSTUREN - 85.

16 – 17 MARS

NÅ ER DET PÅ TIDE Å GJENTA FJORÅRETS SUKSESSTUR TIL MADLAND. I FJOR BLE TUREN KALT "VINTERTUREN", MEN VI HAR VALGT Å KALLE DEN FOR "MADLANDSTUREN", OG HÅPER DET BLIR EN ÅRVISS STYRKE-PRØVE, FOR BÅDE KJØRETØY OG MANNSKAP. I ÅR, SOM I FJOR, BLIR DET EN TUR; VIET MEDLEMMENE. ALTSÅ IKKE EN FAMILIETUR. SOM I FJOR, BLIR VI INNLOSJERT I DEN STORE HYTTA TIL SVEIN MADLAND. MED 6 SOVE-ROM, 32 KØYER, DIGER STUE/SPISESTUE OSV., TROR VI DEN KAN ROMME DET MESTE AV INNTERESSERTE DELTAKERE.

STARTSKUDDET FYRER DEN ENKELTE AV SELV, MEN FOR DE SOM VIL KJØRE I KOLONNE, ER DET START VED HØYLANDS-KIRKEN LØRD. 16, KL. 1400, OG DERETTER OPPSAMLING PÅ ESSO STASJONEN I ÅLGÅRD, CA. KL. 1430.

MIDDAGEN BLIR FELLES; PØLSE (PYLSA) MED POTETSTAPPE, SÅ MEDBRING ØNSKET KVANTUM AV DETTE, SOM VIL BLI TILBEREDT UNDER ETT. TØRR-PROVIANT, VANN, ANNET FLUDIUM, GLASS, BESTIKK, ETC. MEDBRINGES OGSÅ.

HUSK::: VÆR BEREDT!!!

VELKOMMEN

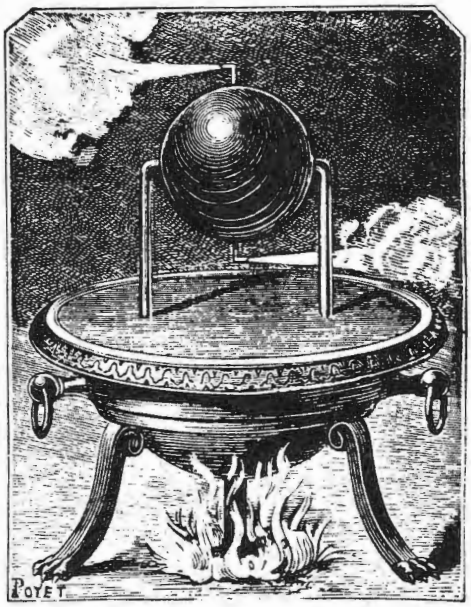
HYTTA MIOT PÅ BILDET

AUTOMOBILEN..
Fra tidenes morgen til bestefars barndom

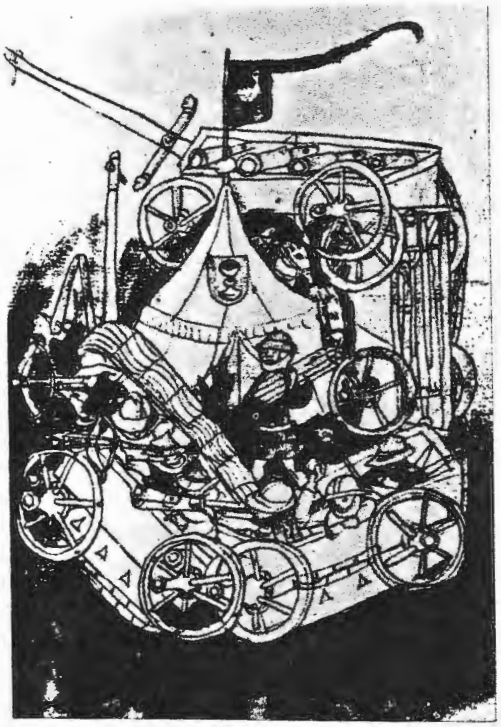
SKREVET AV FRODE GARBORG

Jeg vil ta for meg et eldgammelt tema,men ikke desto mindre interessant,nemlig automobilens historie.Og den historien er virkelig gammel.Eventyret begynner ikke på 1800-tallet og heller ikke på 1700-tallet.For å få med den absolutte begynnelse,må vi helt tilbake til det første århundre i vår tidsregning(e.Kr.).

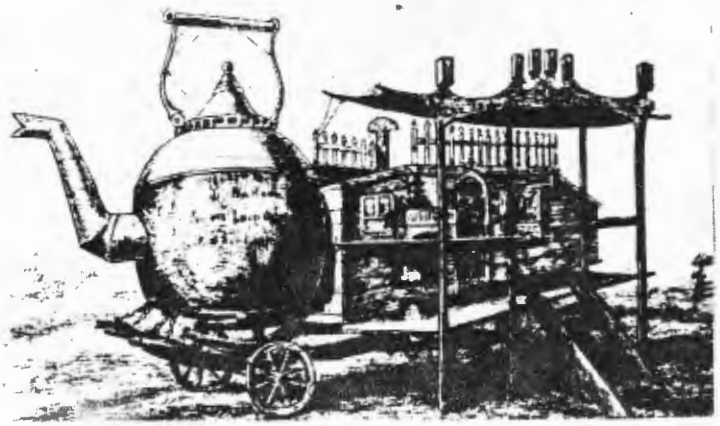
Det første kjente forsøk på å bruke damp som drivenergi,ble gjort av en Gresk vitenskapsmann,en gang i det første århundre e.Kr. Hans navn var Heron,og han lagde verdens første "dampturbin". Herons kule eller Eolipilen,som den også ble kalt,var en hul kule som ved hjelp av damptrykk,snurret rundt i stor hastighet.Jeg skal ikke komme inn på virkemåten nå,men alle med litt teknisk innsikt,vil se av tegningen nedenfor,hvordan Eolipilen fungerte.



DAMPMASKIN *Heron fikk en hul kule til å rotere ved hjelp av damp som strømmet ut gjennom de bøyde rørene, og kom dermed James Watt 1700 år i forkjøpet.*



DE FØRSTE PANSERVOGNER *Med pansrede vognfestninger hvor mannskap skjøt gjennom glugger, seiret husittene over store hæravdelinger på 1400-tallet.*



DAMP SOM DRIVMIDDEL
Denne "dampkjelemaskinen"dro omkring i England i 1790.

Men en automobil består jo ikke av bare drivkilde.Den må ha hjul,chassi,drivverk,osv.En banebrytende mann på dette området,var Leonardo da Vinci,det store universalgeniet fra 1500-tallet,som skrev alle sine tekster speilvendt,og dermed,flere århundrer senere,satte grå hår i hodet på de som gjenfant hans konstruksjonstegninger.Den gode Leonardo,blir fremdeles idag regnet som en av de største oppfinnere gjennom tidene.Blant hans oppfinnelser kan vi nevne sykkelkjede,maskingevær,flyvemaskin, helikopter,fallskjerm,dykkerklokke,sprenggranat,stinkbombe m.m. Leonardo konstruerte også noen kjøretøy som ble drevet av mennesker innvendig i vognene.Den ene vognen var utstyrt med håndsveiver som drev hjulene via tannhjulsoverføring.(firehjulsdrift!). Dette var en stridsvogn,og var dekket av en rund "hatt" med skrå sider og skyteskår rundtom.

Den beste "bil"-konstruksjonen til Leonardo,var et kjøretøy som ble drevet fremover av åtte mann inni et løpehjul,og et meget sinnrikt system av tannhjul.

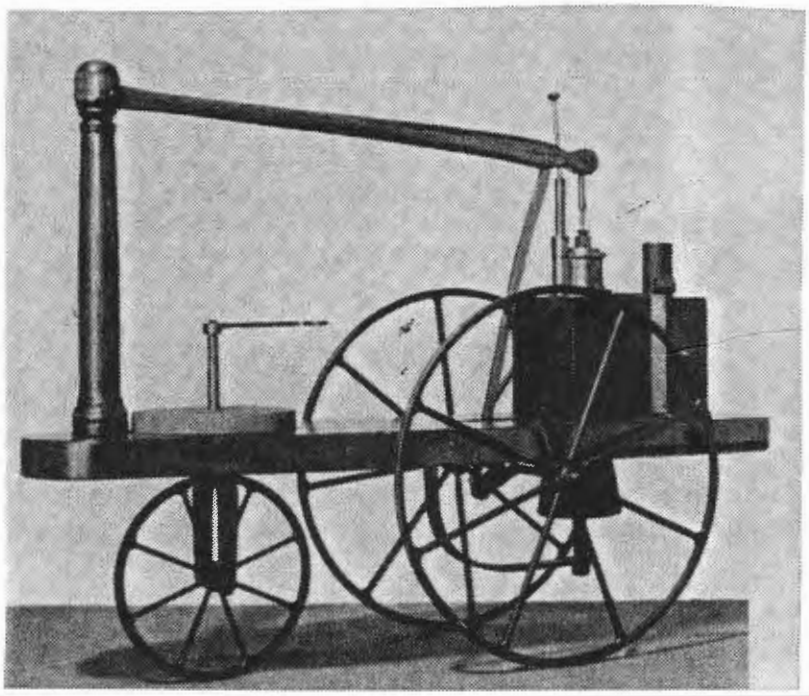
Da denne meget oppfinnsomme mann døde,ble hans tegninger gjemt og glemt.Det var derfor andre,ofte mange hundre år senere, som gjenoppdaget det som Leonardo da Vinci var kommet frem til.

Omtrent midt på 1700-tallet ,bygde den Engelske tekniker James Watt,den første brukbare dampmaskin,og dermed startet det store eventyrets utvikling for alvor.

I det herrens år 1769,ble den første kjøretur med en automobil foretatt.Vognen ble bygget av den Franske militæringeniøren Nicholas Cugnot,og var et trehjuls kjøretøy med en tosylindret dampmaskin,og forhjulsdrift.Han var den første som benyttet veivdrift og drift med overtrykksdamp.Til da var alle dampmask. drevet med damp under vakuum,og atmosfæretrykket var da det drivende trykk.

Bare få minnutter etter at denne verdens første biltur startet,inntreff verdens første biluhell.På grunn av den enorme kobberkjelen,som var montert over forhjulet,var vognen nesten umulig å styre,og den kjørte inn i et steingjerde.

Året etter var Cugnot den første mann i historien som ble domfelt for å ha opptrådt uaktsomt i traffikken.Men Cugnot ga ikke opp.Ett år senere bygde han en større utgave,på forespørsel fra det Franske krigsministerium.Det nye kjøretøyet som imponerte med lasteevnen,hele fem tonn,skulle gjøre tjeneste som kanonvogn.Men,akk.Igjen sviktet styringen,og Cugnot veltet med vogna rundt et gatehjørne.Han ble fengslet og vognen ble beslaglagt.Cugnot døde i 1804 uten å ha gjort flere forsøk på å lage en god automobil.



I 1784,eksperimenterte William Murdock med modellforsøk.Murdock var assistent til James Watt, og brukte Watts dampmaskin,som fremdriftsmaskin på ~~sin~~ 19 tommer lange modell.Forsøkene var vellykkede,men han fikk aldri bygget noe kj.tøy i full størrelse, da Watt syntes forsøkene hans distraherte ham i arbeidet.

På selveste julaften 1801,rullet den første selvdrevne vogn på Engelske veier.Denne vognen,bygget av Richard Trevithick,blir regnet for å være den første automobil med trimmet motor.

Trevithick kjørte nemlig med et kjeletrykk på hele 60 pund, til tross for advarsler fra James Watt,som var en motstander av høytrykksmaskiner.Watt kjørte sjelden sine maskiner over 7 pund, og sa at Trevithick burde bli hengt,for å ha laget en slik innretning.

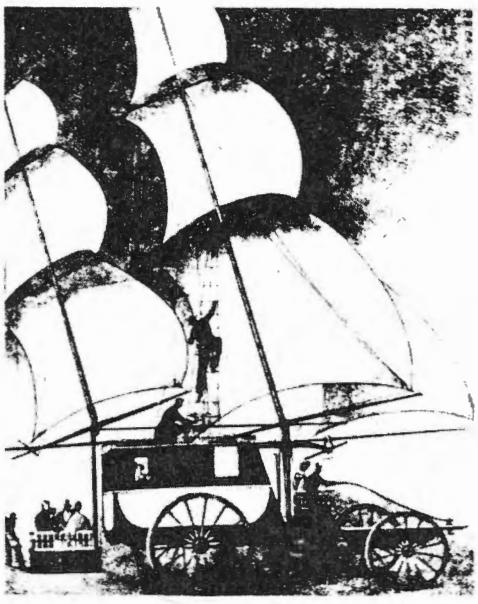
Denne første turen med Richard Trevithicks doning,var en ubetinget suksess,og tre dager senere inviterte han med noen venner,på en kjøretur.Turen fikk imidlertid en brå slutt,da vognen gikk istykker.Passasjerene søkte tilflukt på nærmeste pub, hvor de snart glemte alle sorger.Men under kjelen brant ilden lystig,og da folkene kom ut igjen,var vognen et ulmende vrak.

Men Trevithick ga seg ikke med det.Han og hans nevø,dro til London og tok ut patent på denne vellykkede dampmaskinen,med en liten spesiell notis på papiret:"...til å bevege hjulvogn på offentlig vei." Våren 1803,var Trevithick ferdig med en ny vogn. Denne ble skipet til London,for å få hjul og karrosseri.Deretter raste,han og Andrew vivian,rundt i Londons gater,i flere uker, ofte oppi en fart av 13-14 km/t.Råkjøring!! Men til slutt var lommebøkene deres skrapt for penger,og dermed ble vognen solgt. Den ble siden brukt til å drive en mølle.

Trevithick ble senere en av pionerene for damplokomotivet.

Utviklingen var nå i full gang,og det ble eksperimentert med et utall forskjellige fremdriftsmetoder.For det meste med mindre hell.For eksempel Bruntons 1813 "traveller",som tok seg frem ved hjelp av dampdrevne legger,og David Gordons dampvogn som ble drevet frem av et hjul på 2,7 meter i diameter,plassert midt i vogna,pluss mange andre rare fremtoninger på hjul.

FOR FULLE SEIL PÅ LANDEVEIEN

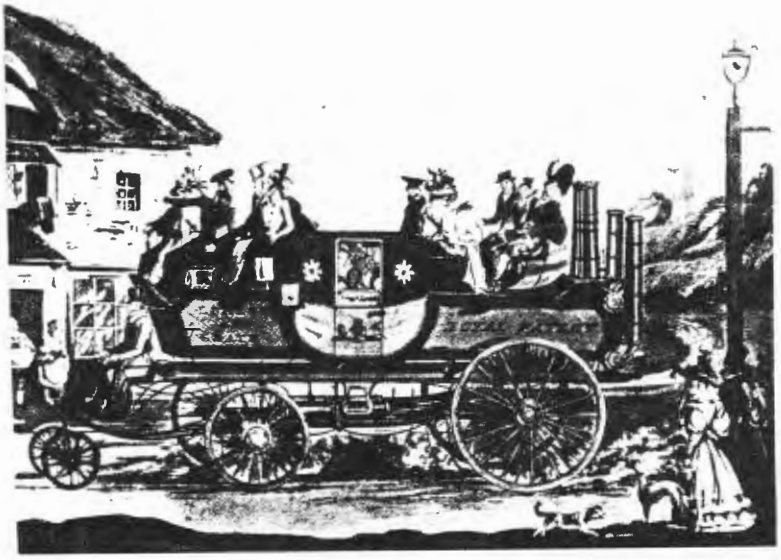


I oppfinnelsenes århundre var det én ting kløktige menn forsto seg på, og det var å utnytte vinden. Det ble konstruert en rekke kjøretøyer som skulle bruke denne energikilden, og et av dem som virket best, var denne seilvognen som ble prøvekjørt i Paris i 1834. Den trengte et fullbefarent mannskap i riggen i tillegg til den vanlige kusken og postiljongen.

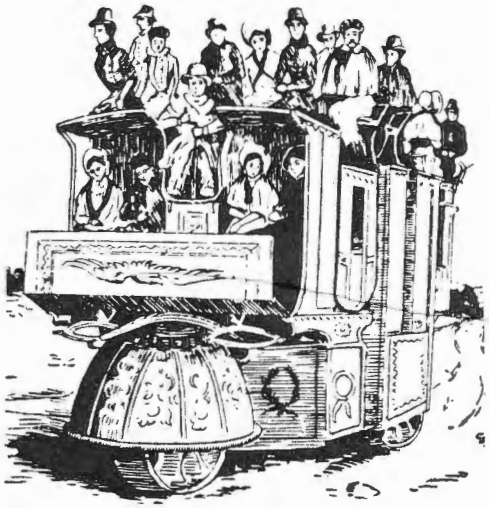
Doningen ble kalt *L'Éolienne* etter Aiolos, vindenes gud i gresk mytologi. På sin første tur nådde den opp i en imponerende hastighet, men det har nok vært en nervepirrende opplevelse å styre vognen, for «sjåføren» hadde ikke noe herredømme over farten. Og det ser ikke ut til at oppfinneren overhodet hadde tenkt på hvordan man skulle stanse kjøretøyet.

Slike innretninger fikk aldri noen praktisk anvendelse, og de måtte snart vike plassen for dampdrevne vogner og senere for bensindrevne biler.

I 1829 foretar Goldsworthy Gurney,den første langdistanse med et selvdrevet kjøretøy.Etter utallige uhell nådde han Bath, etter start i London.Gurney fortsatte sitt arbeide med dampdrevne vogner,og lagde mange gode vogner.Disse ble kalt "drags", siden de ble brukt til å trekke store passasjervogner med.Sir Gurney gikk også i spissen for Englands første personbefordringscompani;London,Holyhead & Liverpool Steam Coach & Road Co.,men det gikk falitt.



Gurneys damp-omnibuss fra 1828.



Dr. F.Church's produkt fra 1833.Legg merke til bladfjæren på front-hjulet!!

På grunn av de enorme avgiftene,som ble satt på bruk av dampdrift i England,i 1831,stagnerte utviklingen,og den beryktede "rødt flagg" loven,som kom noe senere,som sa at det alltid måtte gå en person med et rødt flagg,foran vognen,gjorde at automobil-ens utvikling i England,ble holdt i tøyler,i over tredve år.

Her på berget,var det også mye skepsis knyttet til dette nye;automobilen.I 1871 fikk vi vårt første kjøretøy for lande-veistraffikk.Det var et landeveislokomotiv med to vogner,som ble satt i rutetraffikk mellom Lillehammer og Trondheim.Dette gikk nedenom og hjem,pga.for dårlige veier og illsinte,skremte vognmenn.

Paul Henning Irgens konstruerte i 1880,en automobil med bensinmotor,som kunne blitt den første Norske bil,men økonomi og skepsis,gjorde at Irgens planer aldri ble satt ut i livet.

Og nå,når vi er kommet inn på emnet Bensinmotor,må vi se litt nærmere på denne revolusjonærende oppfinnelsen.

Allerede i 1807,lagde Sveitseren Isaak de Rivaz,en motor drevet av gass.Denne maskinen drev en liten modellbil over gulvet i Rivazs hus.Eksosventilen måtte åpnes og lukkes manuelt.

En gass og vakuum drevet motor,krøp i 1826 opp en bratt bakke i London,som drivkilde i Samuel Browns landeveislokomotiv. Det ble for dyrt i bruk,og skrinlagt.

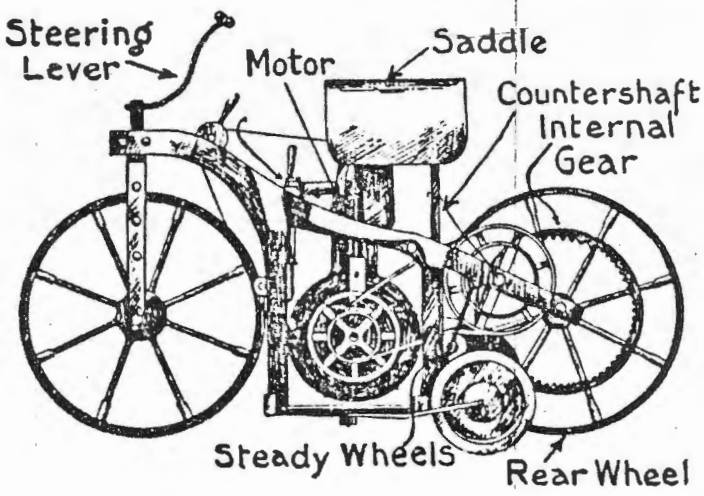
I 1853 tok to Italienere ut patent på en bensinmotor,som skal ha vært den første brukbare bensinmotor.Disse to var; Eugenio Barsanti og Felice Matteucci.Dessverre,planene deres ble aldri satt ut i livet,og tegningene ble glemt.

I Paris,1859,ble det stiftet et fond på 2 millioner franc, for å hjelpe landsmannen Etienne Lenoir,med hans eksperimenter på dette området.En motor som han bygde,og som antente driv-stoffet ved hjelp av en gnist,var på hele 18 liter(18000ccm),men ga kun 2(to!)hestekrefter.

Østerrikeren Siegfrid Marcus,bygde i 1865,den første bilen som ble drevet av en motor,som gikk på flytende drivstoff.

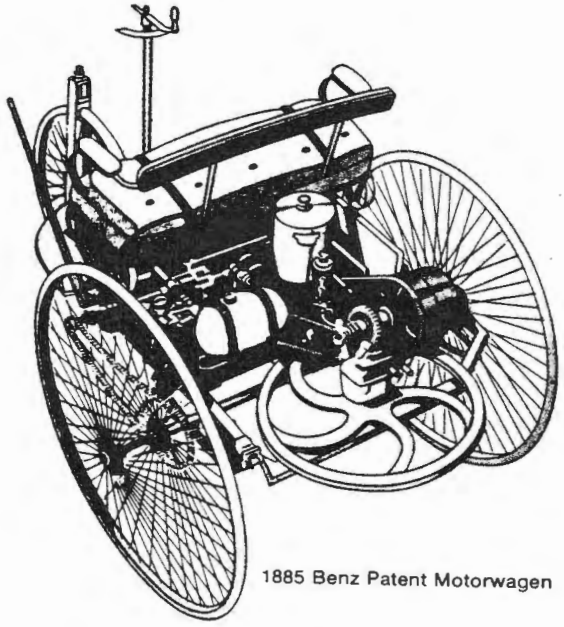
1872 startet Nikolas August Otto("Otto-motoren")og Eugene Langen,firmaet Deutz Gas Engine Factory .Produksjon av den Otto-konstruerte motoren,startet samme året.De samme to herremenn bygde i 1878,den første firetaktsmotor.

Det var ved denne fabrikken,at den berømte Gottlieb Daimler, med tiden ble direktør.Daimler satte,i 1883,igang produksjon av sin selvkonstruerte motor,som ble og er regnet som den første hurtig-gående motor,egnet for drift av landeveiskjøretøy.Etterfølgeren til denne motoren,bygd i 1885,ble brukt til å drive en motorsykkel.Så hvorfor ikke feire 100-årsdagen for motorsykkelen og for automobilen,samtidig?



OGSÅ EN 100-ÅRS JUBILANT!

Daimler's første kjøretøy.En motorsykkel med treramme og bensinmotor bygget i 1885 .



1885 Benz Patent Motorwagen

Samme år som Daimler bygde sin motorsykkel,dukket en annen kjent person opp på landeveien, nemlig Karl Benz.Til å begynne med,produserte Benz stasjonære forbr.motorer,men i 1885,bygde han sitt første kjøretøy,forsynt med hekkmotor,vannavkjøling og elektrisk tenning.Dette blir,av de fleste,regnet som verdens første gode,brukbare,flerseters automobil.En Tre-hjuler!!

Året etter,1886,kom Daimler med sin første automobil,en fire-hjulet doning,med ensylindret,1½ HK,luftavkjølt motor,og friksjons-klutch og to gear.

Samme kjøretøyet fremsto i 1889,i forbedret utgave,nå med hekk-motor og vannavkjøling.Nytt var også differensial og fire gear.Neste "Daimler",kom med to-sylindret V-motor og gearoverføring via belte.

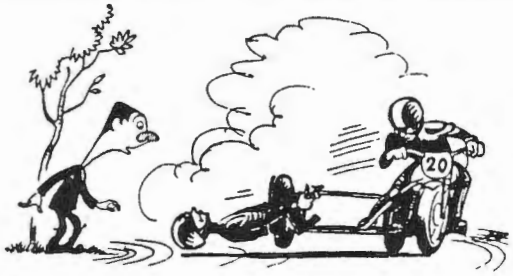
Først i 1891,kunne Karl Benz,kjøre tur med sin fire-hjulede doning;"Benz Viktoria".

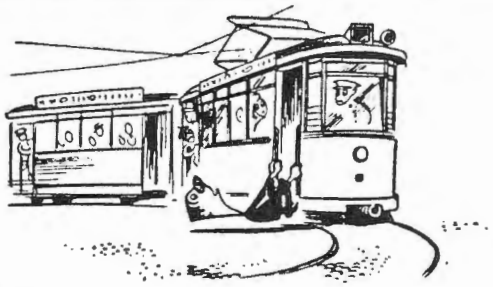
Dermed er vi kommet frem til slutten av begynnelsen,bokstavelig talt,men det var jo ikke bare i Tyskland,det foregikk noe på denne tiden.I Europa var også England og Frankrike,i høyeste grad med på kjøret,så å si.Frankrike med;Lèon Serpollet,Etienne Lenoir,Panhard & Levassor m.fl. I England nevnes;George Brayton, Hornsby & Son,James Sumner osv.

I USA foregikk det også mye,og mer skulle det bli,via navn som;Henry Ford,R E Olds,George Baldwin Selden,Charles Woods osv.

SNIPP SNAPP SNUTE,SÅ VAR EVENTYRET I RUTE!!!

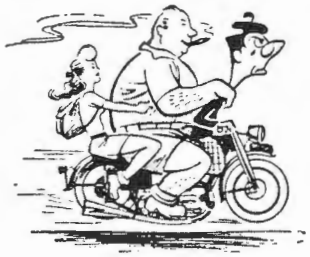
GV NYTT





HJELP TIL SELVHJELP.

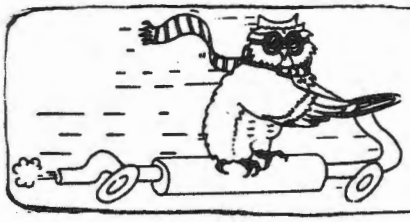
Dersom du har problemer,av teknisk eller økonomisk art, med din eller andres motorsykkel,eller mangel på sådan, kontakt; KNUTSEN'S PSYKISKE MOTORSYKKELSERVICE.
Jeg har hverken skiftnøkkel eller penger til rådighet, men lang erfaring med fattige MC-fan,dårlige sjåfører og elendige reparatører.



Gamle klenodier

Mini'en er 25 år

Tro det eller ei, men i høst er det 25 år siden British Motor Corporation (BMC) sendte den første Morris Mini'en ut av fabrikken i Longbridge. Siden den gang er det produsert nærmere fem millioner eksemplarer av den legendariske Minien, unnfanget og frembragt av Sir Alec Issigonis.



Ted Johnny har massevis av ubrukte,gode eksosanlegg, liggende på delelageret.
Forskjellige typer og størrelser.

SISTE:

JAN BAKKE ER INTERESSERT I Å KJØPE EN KOMPLETT BIL, ÅRGANG CA 1930-37.GJERNE EN KOMPLETT,AMERIKANSK CAB. ELLER COUPE,MEN ALT ER AV INTERESSE.
JAN BAKKE,GUNHILDSGT.21,4040 MADLA
TLF.04.557867

KJØP, SALG, BYTTE

SELGES : Til OPEL:
1 stk.kobling m/trykkplate til Super 6,2,5 ltr. Kaptein og Blitz
1 stk.Carter fallforgasser universal,passer til førkrigs Opel 1,5-2,0 ltr.
1 stk.mellomaksel,nr.450018,passer til Opel 6, Olympia 1,3 ltr. og Kadett 1937 .
1 stk.differensialhus m/kronhjul og pinjong,nr. 408003(43:10),til 1,8 og 2,0 ltr.
1 sett kronhjul og pinjong,nr.408008 A(36:7),til 1,2 ltr.
Diverse gearkassedeler og styrekuler til 1,2 og 1,8 ltr.
Diverse håndbremsewire,vindusviskere,speedometer-kabler,pluss,pluss.Vesentlig for førkrigs Opel.

DIVERSE:
Topp-pakninger og manifoldpakninger til:
Ford,engelsk og amerikansk 1933 -50
Chevrolet 1933 -54
Chrysler,Plymouth,Dodge 1934 -49
Studebaker 1934 -49
Fiat 1935 -55
Wauxhall 4,1938 -49
Diverse lykteglass,kontaktstifter og vifteremmer, til eur. og am. biler
SVERRE PETTERSEN,Liveien 2,4030 Hinna
Tlf.04.587221

SELGES : Instrumentbord til FORD 1951 Custom,komplett med brytere
Hovedlykter til FORD 1928-29 mod.
ODD MADLAND Tlf.04.616825

ØNSKES : Til CHEVROLET 1928 Cab.:1 stk.lyktering,1 stk.radiatorkappe,i god stand,1 stk.dim lysbryter,1 stk. eikeratt,komplett,1 stk.gasspedal.
ARNE HORPESTAD,Urheifeltet,4350 Nærbø
Tlf.04.433347

SELGES : 1947 BUICK 4-dørs,kr 12500.-
OLE CHR.SIMONSEN,Vigelandsgt.24,4300 Sandnes
Tlf.04.624892,etter 20.00

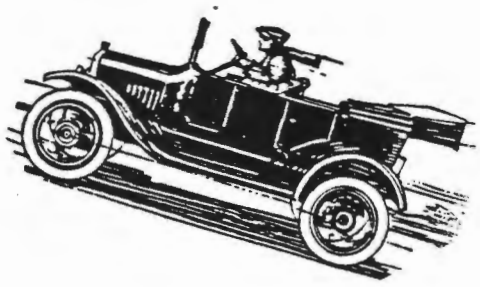
SELGES/
BYTTES : 1946 mod.MORRIS 8,2-dørs.Selges kr 15000.- eller byttes i motorsykkel,ikke eldre enn 1950 mod.
PER NYGAARD,Håbet,Ålgårdsveien,4300 Sandnes
Tlf.04.674450

ØNSKES : Deler til NSU type Wehrmacht,eventuelt hel sykkel med papirer.
TED JOHNNY TARALDSEN,Øvrevegen 17A,4300 Sandnes
Tlf.04.663324

SELGES : MAICO 250ccm scooter,1957 mod.,uten motor,men ellers svært bra.Meget billig!
TEMPO Progress 200ccm scooter,1957 mod.Meget rimelig!
O. STEFFENSEN,Libakken 18A,4000 Stavanger
Tlf.04.542569

Ford

Rustne "Pedaler" blir som nye



Undertegnede har fått en viss forkjærlighet for Fords T modell og hadde lyst til å skrive litt om den. Redaksjonen mener imidlertid at det er skrevet så mange bøker om nevnte Ford, at skal noe skrives, må det være noe som ikke er skrevet før. Derfor får jeg ta et lokalt utgangspunkt. Dette blir derfor stort sett en beskrivelse av mitt eget prosjekt og bare litt om andre.

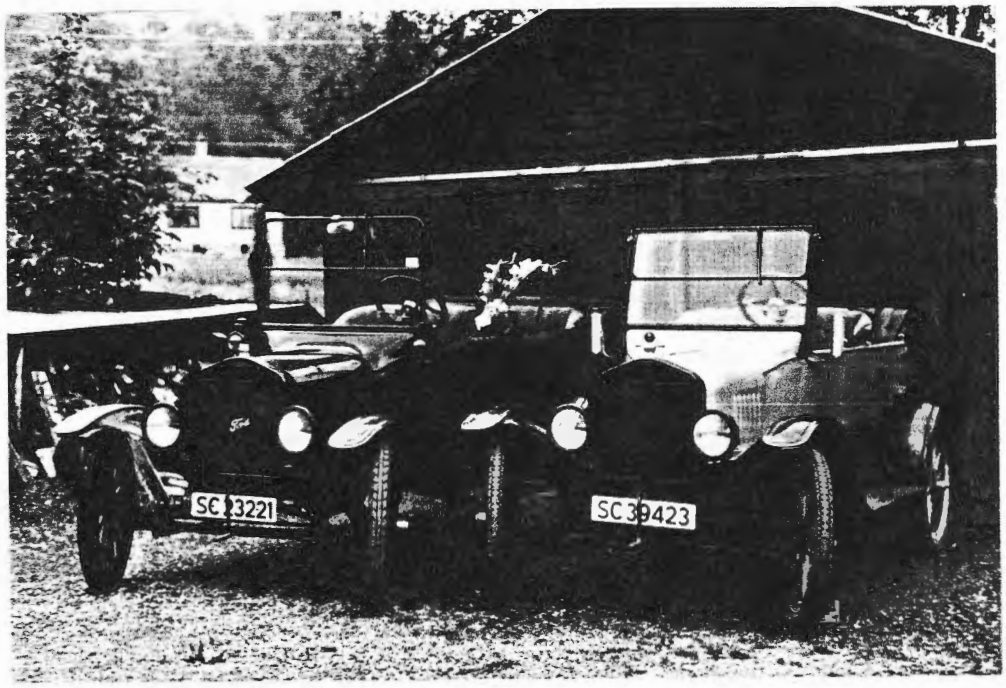
Så langt jeg kan se av forrige medlemsmatrikkel, er det tre lykkelige medlemmer som har T-Ford: Gudmund Skretting, Odd Østevik og undertegnede. Det står også en utstilt hos Harald Ludvigsen på Sandved. Det finnes kanskje andre også, som ikke er registrert hos klubben, for alt jeg vet. Det burde være flere, for nesten hver gang jeg er ute og lufter min og treffer litt eldre folk, så har enten de selv eller faren eller noen andre de kjenner, hatt T-Ford.

Gudmund Skretting sjekker motoren
(Fra turen til Tronåsen)

De fleste husker de tre pedalene og de fire coilene som spiller, og nikker gjenkjennende når tenningen skrus på. Olav Torvund hadde også en T-Ford (som han kjøpte på Jørpe-

land og solgte til Lyngdal). En kjenning av Olav som hadde kjørt mye T-Ford i ungdommen, hadde så lyst til å prøve bilen og fikk lov. Han satte seg til rattet og trådte inn venstre pedal for liksom å gjøre klar til kjøring. Dermed gikk bilen rett i kjellermuren. Sjåføren var rask til å komme seg av. Jeg må selv ta det forsiktig og tenke meg om når bilen har stått i ro noen måneder. Det er lett å trå galt.

Den største T-Ford entusiasten i fylket er vel Andreas Dybdahl på Førland i Tysvær som mange av oss kjenner fra utstillinger og løp. Han har en 1921 modell som var med på utstillingen i Orrehallen i 1979 og en 1923 modell. Han har også gjort mye for at Espevoll i Vikedal har fått sin 1925 modell på veien. Samme Dybdahl har også vært til stor inspirasjon for meg under restaureringsarbeidet.



To av Dybdahls T-Forder

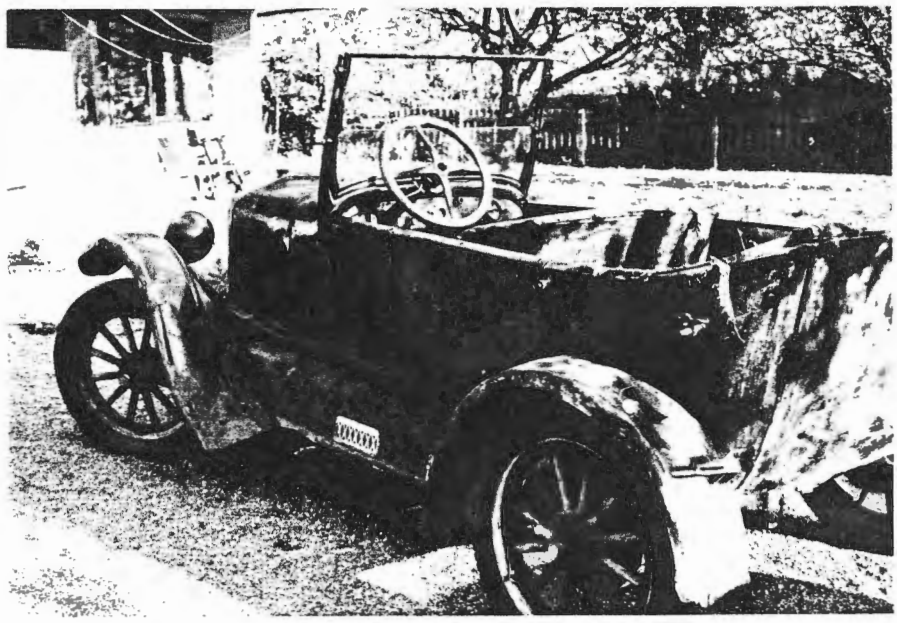
T-Forden er ikke den bilen som er best egnet til de lange, raske turene. De fleste av oss har derfor i tillegg satset på en A-Ford til slikt bruk.

Selv har jeg hatt interesse for sykler og biler så lenge jeg kan huske, men det var vel kanskje naboskap med Håkon Aasland og synet av hans Ford A Phaeton som tente gnisten for gamle biler. Sommeren 1976 reiste jeg innom kollega Danielsen i Lyngdal som jeg visste hadde en T-Ford stående for salg. Han frarådet meg sterkt å kjøpe en bil i så dårlig forfatning. Bilen var dessuten uten papirer. Men da lysten og motet kanskje var større enn forstanden, slo jeg likevel til og kjøpte denne delvis parterte og ukom-

plette rusthaug for kr 5 000,-. Skjermene måtte henges opp med tau for å følge med.

Jeg dro heim, lånte vogn og fikk hentet Forden.

Kommentarene som fulgte den nærmeste tiden var: "Du får aldri bil av det der". Jeg bestemte meg da for at om fem år skal det være blitt bil igjen. Dette holdt temmelig bra selv om registreringen ble utsatt til mars 1982.



Utgangspunktet

Jeg startet så med å kontakte NVK for om mulig å få adresser til T-Ford eiere som kunne ha deler. Selv om det ikke ble så mye deler av det, fikk jeg i alle fall adresser til deleforhandlere i USA, dit jeg skrev etter kataloger og litteratur. Siden har det blitt temmelig mange bestillingslister over dammen. (Dette var før dollarkursen fikk de skremmende høyder). Systemet virker omtrent slik: Først setter du opp alle deler du ønsker deg. Deretter summeres listen. Når du ser summen, stryker du minst halvparten før listen renskrives.

Noen deler fikk jeg også tak i fra boet etter storsamleren Kaasa i Gvarv i Telemark. Etterhvert fikk jeg også kontakt med T-Ford eiere i distriktet som kunne gi meg gode råd. Far til Gudmund Skretting, som hadde brukt T-Ford i drosjetrafikk, og som nå drev og restaurerte en bil som var maken til min, hadde mye interessant å fortelle. Det viste seg at deres bil hadde et motornummer som

bare lå 307 nr. fra min egen. I og med at Ford produserte langt over 6000 biler pr. dag i denne tiden, er sjansen stor for at disse bilene ble produsert samme dag i juli 1925. Ford pleide å lage de forskjellige modeller fra 1. oktober til 30. september, men 1926 "New Ford" ble imidlertid introdusert i juli 1925. Disse to bilene er derfor tidlige 1926 modeller. Gudmunds ble registrert i Norge i 1925, min først i 1926. Det er vel ikke urimelig å anta at de har hatt følge til Norge, og at et skjebnens spill ville at de ca. 60 år senere skulle være naboer på Jæren.

To forhold måtte nå ordnes: Bilen og papirene. Før jeg kunne gjøre noe med karosseriet, måtte jeg på sveisekurs. Men jeg fant fort ut at det ikke var så enkelt å føye sammen gammelt og nytt med bare enkelt gass-sveiseutstyr. Det ble lett hull og bulker. Derfor konsentrerte jeg meg etter smertelig erfaring først og fremst om rustpussing, renskjæring og tilpassing, for deretter å bringe det hele på tilhenger til min nye gammelbilvenn Olav Torvund. Ved felles anstrengelser fikk vi satt det hele sammen slik at det etterhvert begynte å se ut som et karosseri. Rammen snadblåste jeg med lånt utstyr. Det var et arbeid som tok mye lenger tid enn jeg hadde forestilt meg. Det gjør forresten det meste.

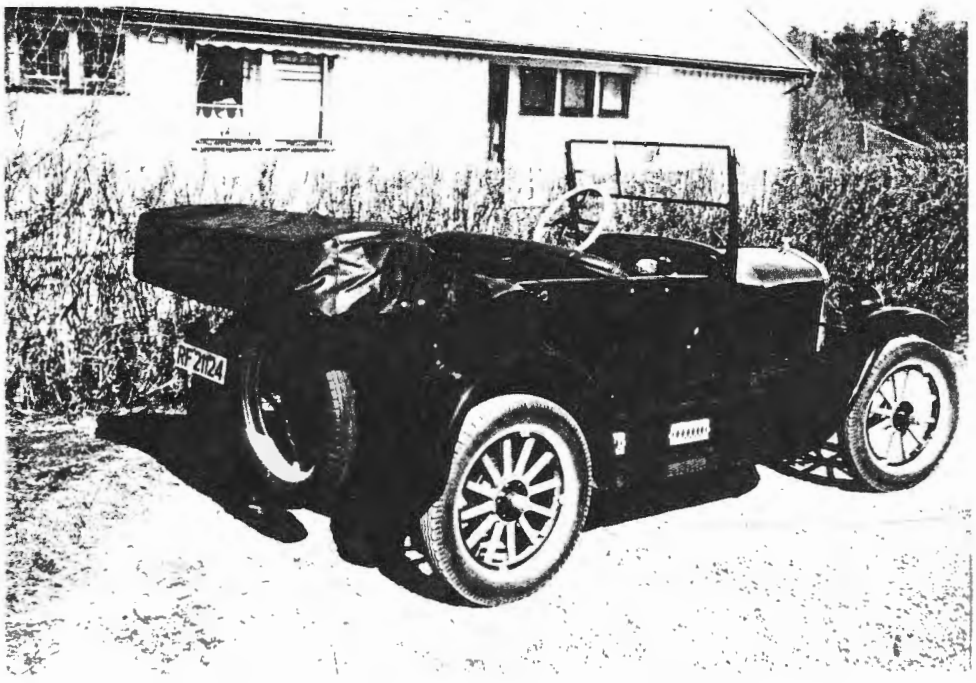
Motoren var et kapittel for seg. Den manglet topp. Etter å ha gravet meg gjennom løv og mold, fant jeg omsider stemplene, men de lot seg ikke rikke. Jeg fikk derfor tak i en annen blokk som var "forholdsvis nyboret", men denne var uten stempler. Stempler som passet perfekt til min "nye" blokk, fikk jeg siden tak i hos sønn til en som hadde vært verkstedformann hos Kverneland i T-Fordens dager. Han tok vare på utskiftede deler som fremdeles var gode og som derfor ikke burde kastes. En av elevene ved Landbruksmekanikerlinja ved Time vidaregåande skole, som selv var meget gammelbilinteressert, tok på seg å få motoren i orden. Den samme elev omkom dessverre i en bilulykke, men bilen han arbeidde med for egen regning, en

Fiat 1924 modell, deltok senere i Tronåsenløpet. Min motor ble ferdigmontert av en annen elev, og den har gått bra siden.

Ny mellomaksel fikk jeg en av lærerne ved før nevnte skole til å lage. Etter tips fra delesjef Ommundsen hos Sven Kvia A/S på Sandnes, fikk jeg en smed i smiefirmaet Haukland A/S, som selv hadde hatt gammelbil og som kunne den gamle kunst å smi bladfjærer, til å lage nye bakfjærer for meg. Det finnes ikke stort noe på bilen som ikke har vært demontert og enten overhalt eller skiftet ut. Nye Vikingdekk i riktig dimensjon skaffet Olav meg fra en herværende bensinstasjon.

Etter møbeltapetsererkurs og god hjelp fra den bedre halvdel og Nysteds symaskin er også setene blitt nye. Noe av det verste å få til, var kalesjestativ. Fra Norsk Teknisk Museum fikk jeg adresse til en som selv hadde restaurert samme årgang, Odd Lindtveit. Han tok seg bryet med å tegne hver enkelt bøyle i stativet med nøyaktige mål. Ut fra tegning og enkelte deler som jeg hadde, fikk jeg så laget det som trengtes hos nevenyttige kjenninger. Ved sammensetning av gammelt og "heimelaget nytt" kan ikke alt bli 100 %, men resultatet etter at jeg har montert kalesjen, er bedre enn en skulle vente.

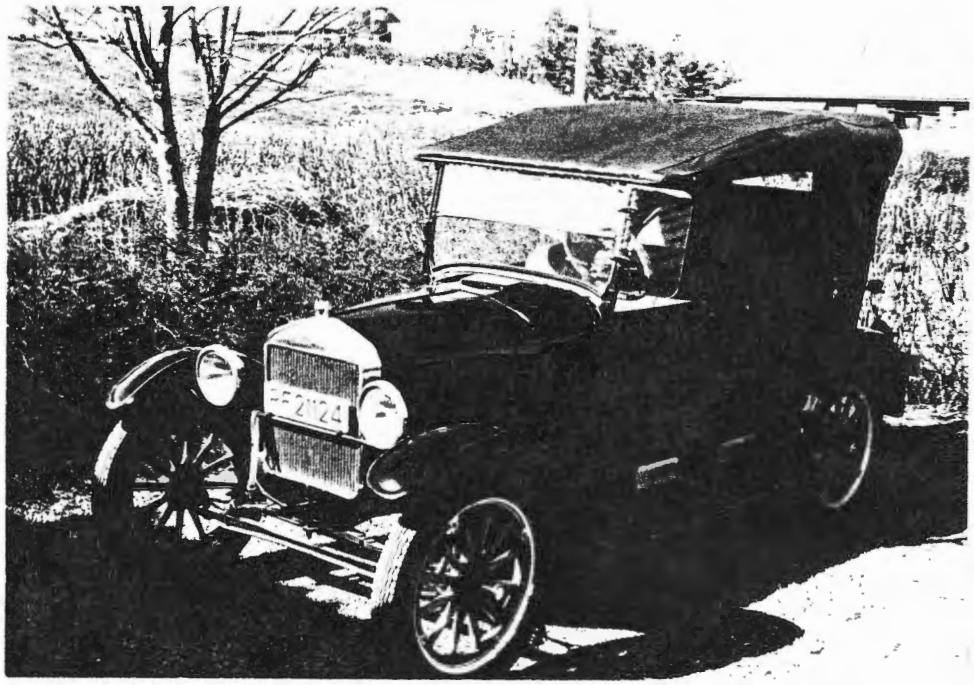
Den største feilen jeg gjorde, var å bruke Arcanol, Corroles og Bengalac. Alt dette måtte vekk før lakkeringsarbeidet kunne gjøres for å unngå at lakken skulle koke opp. Det førte til en del merarbeid, men av skade blir man klok og da så! Litt koking i lakken ble det nå likevel.



Endelig er bilen ferdig

Parallelt med "mekkingen" skulle papirene bringes i orden. Av påsatt skilt kunne jeg se at bilen i sin tid var solgt av Gjestvangs Automobilforretning, Oslo, men stort sett var det alt jeg visste om tidligere eiere.

Selgeren hadde hørt antydning om at bilen skulle ha tilhørt to brødre som var buss-sjåfører i Seljord i Telemark. Jeg tok kontakt med busselskapet og Biltilsynet i Skien. Biltilsynet gjorde forholdsvis store anstrengelser for å hjelpe meg uten at dette lyktes.



Kalesjen er ferdig, så nå kan regnet komme

Da jeg endelig ble gjort oppmerksom på at Vegdirektoratet førte et eget register over understellnumre, begynte trådene å nøstes opp. Derfra fikk jeg vite at bilen første gang ble registrert i Norge med kjennemerke A 257 og senere hadde vært omregistrert en rekke ganger, sist med kjennemerke H 902. Ved ny henvendelse til Biltilsynet i Skien fikk jeg så vite at siste eier var Bjørn Omtveit, Vinje i Telemark, som etter krigen hadde bilen registrert fra 23.8.45 til 24.10.57. Det var altså 20 år siden bilen var avskiltet, og sansynligheten for at tidligere eier ikke lenger var i live, kunne jeg ikke se bort fra. Derfor fant jeg at det var best å undersøke dette i folkeregisteret i Vinje. Herfra fikk jeg i 1978 et meget hyggelig brev med bl.a. en del av bilens historie etter at Omtveit solgte den.

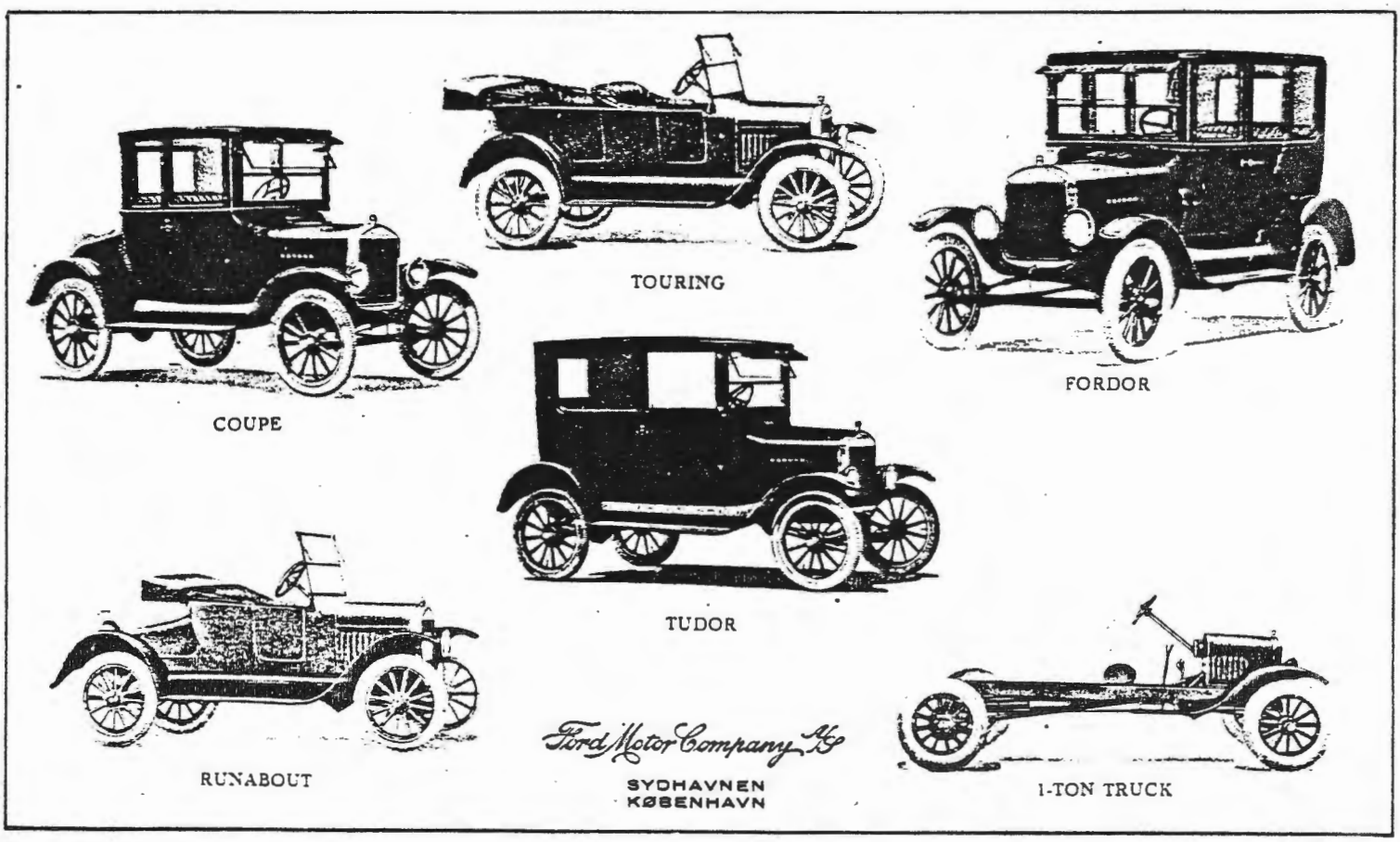
Det er hyggelig når offentlige etater kan utvise en slik velvilje som den jeg har møtt både her og hos Biltilsynet.

Så gjenstod det å skaffe seg inngangsbilletten - underskrevet salgsmelding - over 20 år etter salget. Det var en glad bileier som pustet lettet ut den dagen salgsmelding kom sammen med brev fra Omtveits svigersønn Sv. R. Svalastoga i Ytre Vinje. Han kunne også fortelle at Omtveit hadde kjøpt bilen i 1936 og hatt den i 21 år.

Våren 1982 ble bilen vist og registrert uten merknader.

Jeg har nå fått en kollega fra Vinje som godt kan huske bilen da den var i bruk av Omtveit som nå er på aldersheimen i Ytre Vinje.

Olaf Selle



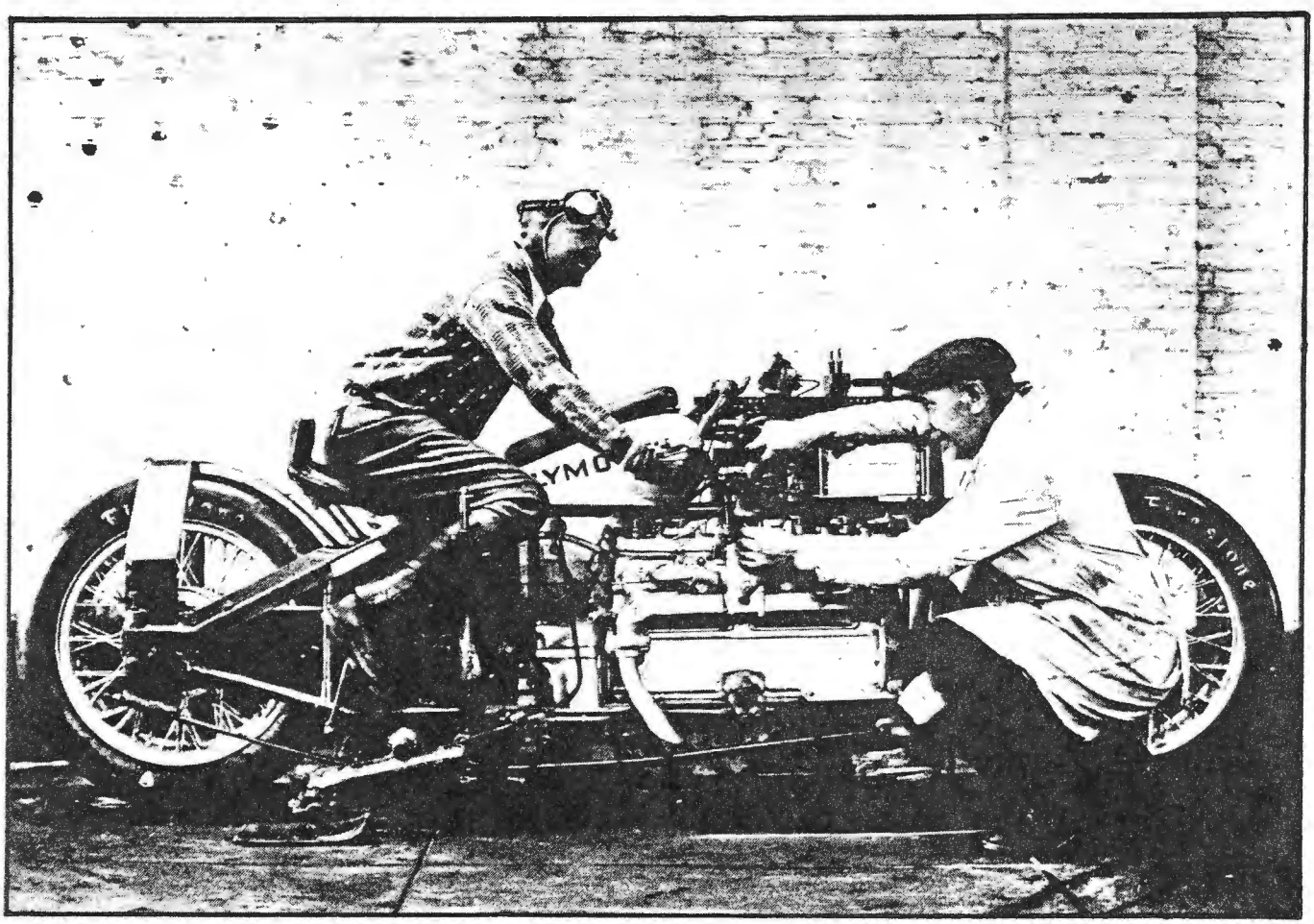
BEST I DET LANGE LØP
RANK XEROX

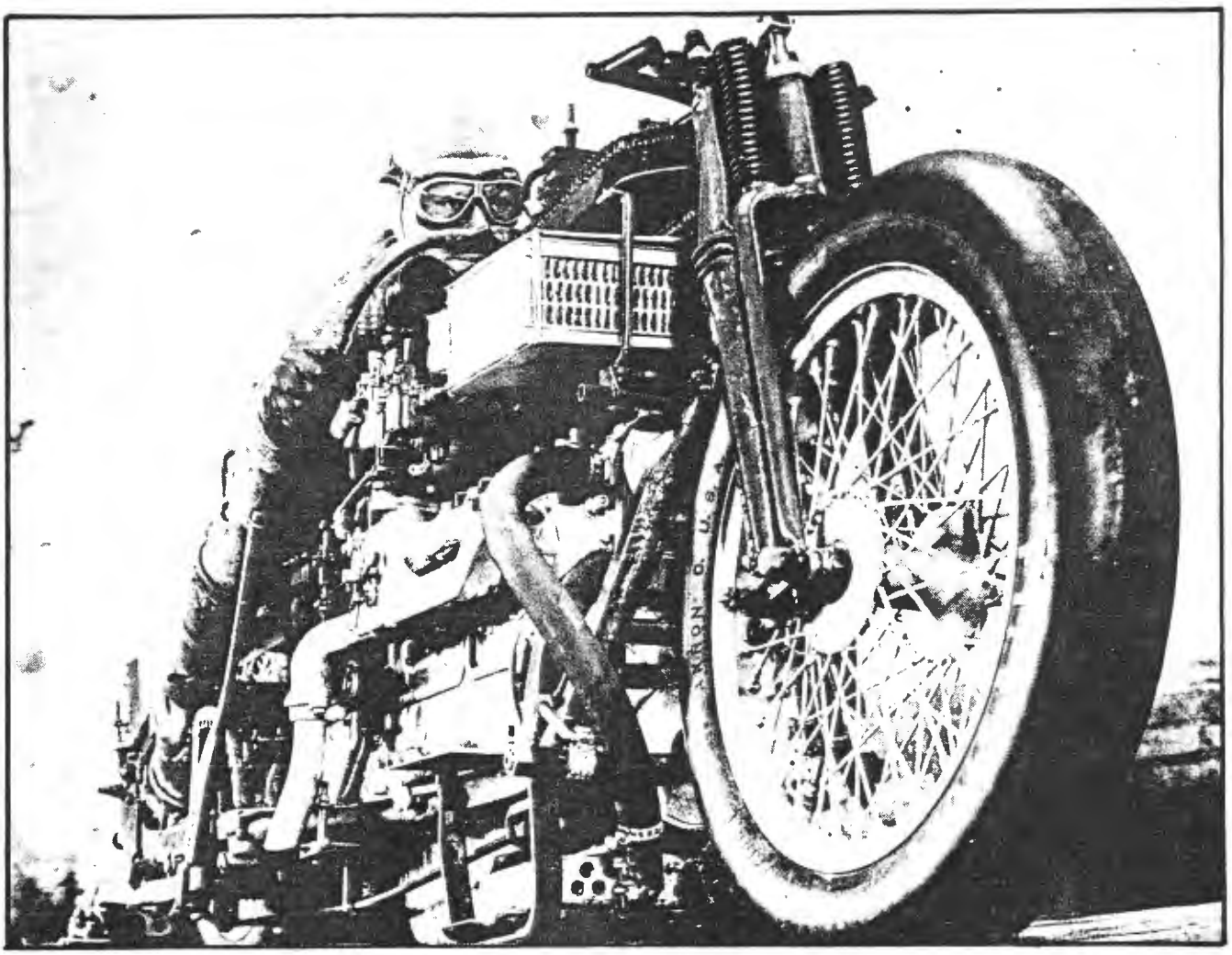
MC-GALSKAP

"Age of speed" eller på godt norsk "hastighetens år" er vel årene fra 1930 - 39 da det faktisk hver eneste uke i dette tiår ble satt en eller annen form for hastighetsrekord. Navn som Malcolm Campell, John Cobb og George Eyston har vel de fleste hørt om, men sier navnet Fred Luther deg noe? (Jeg må her med en gang skuffe alle dere som leste på religions-leksene på skolen. Fred var overhodet ikke i slekt med Martin.) Har du ikke hørt om han kan jeg bare fortelle at han var minst like tøff som de tre førstnevnte tilsammen. Saken var nemlig at det var utlovet en premie på $10.000 til den første som klarte 300 miles på en tohjuling. Fred Luther, som forøvrig var fra California, fant fort ut at han hadde god plass til 10.000 raske i den slunkne pengesekken sin, så han tok opp utfordringen.

Han fikk sneket til seg en helt ny motor fra Chryslerkonsernet, nemlig en Plymouth sideventilert sekser med standard 3-trinns kasse.

Dette drivverket ble montert i en Henderson X motorsykkelramme. Som bildet nr. 1 viser måtte rammen forlenges ganske saftig, og styringen ble overført til gaffelen via en kjede (ikke helt patent ved høye hastigheter skulle man tro).





Motoren ble trimmet av en ikke helt ukjent størrelse på den tiden, nemlig Henry Miller (Hot rod interesserte er her helt med) og effekten ble øket fra originale 77 til 125 HK.

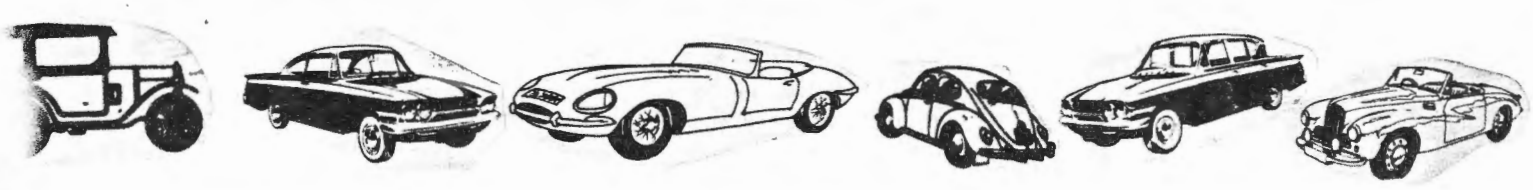
I 1935 troppet herr Luther opp på Bonneville Salt Flates med sitt monstrum og skulle sette ny rekord. Regelen for rekordsetting var dengang som nå i dag, distansen må kjøres fram og tilbake, og gjennomsnittshastigheten teller. På det ene strekket klarte Luther 140 mph, men på tilbaketuren hadde han lært sin Henderson bedre å kjenne, så nålen passerte faktisk 180 mph, men da møk en råde, og Fred hadde enda sykkelen i 2 gear!

Luther gav opp etter dette motorhavariet, til tross for at han mente at sykkelen var god for de 300, men skal det lykkes (som han selv sa), holder det ikke at du har Gud med deg, men han må faktisk konsentrere seg kun om deg!

Personlig tror jeg at 300 mph på en tohjuling var ganske uoppnåelig i 1935, for Malcolm Campell hadde ved utgangen at 1935 rekorden for bil, og den var på 276 mph satt med Blue Bird 7/3-35.

KILDE: GAMMEL AARGANG NO.1 - 1983

LANDSRÅDET FOR MOTORHISTORISKE KJØRETØYKLUBBER

NY KORRIGERT ADRESSELISTE FOR LMK-KLUBBER

AGDER MOTORHISTORISKE KLUBB	Boks 4551 Grim, 4601 Kristiansand
ALBION v/Bård Nielsen	Strindvn.22 7000 Trondheim
AMERICAN CAR CLUB of NORWAY	Boks 1177 7001 Trondheim
BERGEN VETERANVOGNKLUBB	Boks 43 5074 GODVIK
EARLY FORD V8 CLUB	Boks 3253 Sagene 0405 OSLO 4
GAMMELBILENS VENNER	Boks 3512 Tjensvoll 4001 Stavanger
GRENLAND VETERANVOGNKLUBB	Boks 92 3701 Skien
HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB	v/Thomas G. Øye 3540 Nesbyen
HAUGALAND VETERANVOGNKLUBB	Boks 12 5570 Grindafjord
HISTORISKE MILITÆRE KJØRETØYERS FORENING	Boks 51 Blinderen 0313 OSLO 3
HORTEN OG OMEGN VETERANVOGNKLUBB	Boks 1059 Bekkajordet 3191 HORTEN
HÅLOGALAND KJØRETØYHISTORISKE KLUBB	Boks 48 9438 Breivika
LILLEHAMMER VETERANVOGN KLUBB	Boks 1106 2601 Lillehammer
MERCEDES-BENZ KLUBBEN, NORGE avd.Oslo	Boks 540 1301 Sandvika
avd.Stavanger	Boks 1033 4001 Stavanger
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN	Boks 2193 Strømsø 3001 Drammen
MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE & OMEGN	Boks 1019 Flattum 3501 Hønefoss
MOTORVETERANENE	Boks 1090 2301 Hamar
NORDFJORD MOTORHISTORISKE KLUBB	v/Per Bergheim 6770 Nordfjordeid
NORD-TRØNDELAG MOTORHIST.FORENING	v/Bård Toldnes Idunsv.33 7700 Steinkjer
NORSK HUDSON-ESSEX-TERRAPLANE KLUBB	v/Bjørn Langås 3646 Svarstad
NORSK MG KLUBB	Boks 15 o319 Vindern Oslo 3
NORSK SPORTSVOGN KLUBB	Boks 13 Sentrum 0101 OSLO 1
NORSK VETERAN MOTORSYKKEL CLUB	Boks 594 Sentrum 0106 OSLO 1
NORSK VETERANVOGN KLUBB	Boks 5379 Majorstua 0304 OSLO 3
OFF ROADERS NORWAY	Boks 29 Bekkelaget 0137 OSLO 1
SUNNFJORD VETERANVOGN KLUBB	Boks 149 6801 FØRDE
TOTEN GAMMELBIL KLUBB	v/Jens A. Olerud, Sørlien,2830 Raufoss
TRACTION NORWEGW	Boks 72 Vinderen 0319 OSLO 3
TRØNDELAG VETERANVOGNKLUBB	Boks 2196 7001 Trondheim
VEST-TELEMARK MOTORHISTORISKE KLUBB	v/Vetle Skori 3840 Seljord
VETERAN V.W. KLUBBEN	Boks 75 Røa 0701 OSLO 7
VALDRES VETERANVOGNERS VENNER	v/Odd Ødeard Kreditkassen 2900 Fagernes
ØSTFOLD VETERANVOGN KLUBB	Boks 47 1740 Børgenhaugen