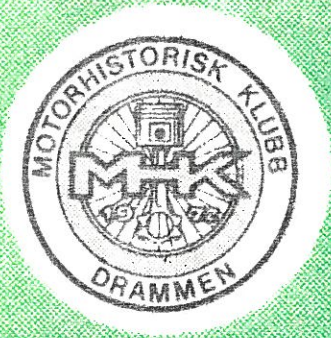


6 • 1977



# motor

## HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

Den 20.de!

Redaksjonen ser seg nødt til nok en gang å gjøre oppmerksom på siste frist for annonser og annet stoff som skal inn i første avis: - Det må være oss ihende innen den 20.de i måneden for å komme med. Senere innkommet stoff må dessverre " stå over " til neste avis....

## prøv deg som REPORTER



Det skjer meget på veteran-fronten i sommer, både her hjemme og -ikke minst- i utlandet. Alt dette kan være ting av interesse for MOTORHISTORIKEREN's lesere, men red's rekkevidde spenner dog ikke over den ganske verden. Derfor er vi meget interessert i å motta stoff, fra fylldige reportasjer til enkle fotos med en forklarende tekst, omkring løp, loppemarkeder o.l. som har foregått i løpet av sommeren. Vi oppfordrer herved alle som eier en blyant eller et kamera til å fungere som MOTORHISTORIKEREN's medarbeider i sommer, og sende oss fotos, rapporter eller avisutklipp av og om aktuelle begivenheter. Bildene må være i sort/hvitt, og manuskriptene h e l s t maskinskrevne, selv om det selvsagt også godtas håndskrevne manus, om de er tydelig skrevet. Kan vi regne med d i t t bidrag til septemberavisen.....?

## neste møte

Vi tar sommerferie fra møtevirksomheten innendørs i månedene juli og august, slik at vi ikke samles til nytt møte på Heimevernshuset før til høsten, nærmere bestemt TIRSDAG 6. SEPTEMBER. Til sålenge: - ha en hyggelig sommer, kanskje treffes vi på de mange utendørsarrangementene. På gjensyn i september!

## forsiden

Det ble altså Tore Ödegaard, Drammen som med sin 1930-modell Ford A Town Sedan dro avsted med 1. plassen i årets "Drammenløp". En velfortjent seier viste det seg å være, han vant med hele 13 poeng i forhold til annenmann. Vi gratulerer Tore med seieren, og viser til ytterligere referat fra løpet på sidene 18, 19 og 20.  
(Foto: Öiv. Langeland)

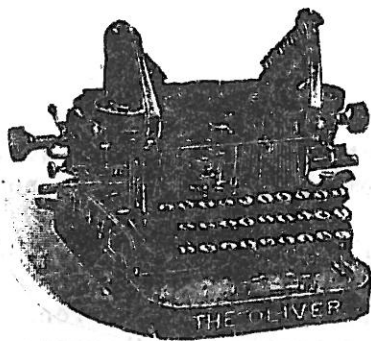
# motor HISTORIKEREN

Organ for  
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

REDAKTØR OG UTGIVER: . . . . . Øivind Langeland.

AVISENS ADRESSE :  
"MOTORHISTORIKEREN", box 1081, 3001 DRAMMEN

-ABONNEMENT KOSTER KR. 65,- PR. ÅR. BENYTT POSTGIROKONTO 3 92 44 46.-



Våren er ingen god tid å være redaktør på. Når sant skal sies, så er det hvert eneste år like besværlig å få utgitt avis på denne tiden av året. Grunnen til det er såre enkel: - redaktørens konsentrasjonsevne er ikke på noen måte hva den burde være, og skylden for det tillegger vi våren.

Man setter seg til sitt skrivebord med de aller beste hensikter, men får liksom ikke til noen ting. For det er mai måned, og den gryende sommerens mangehånde dufter, lyder og synsinntrykk strømmer inn gjennom det åpne vinduet og virker i høyeste grad distraherende på skriveriene.

Ens gode venn og hjelper, den trofaste skrivemaskinen, fortoner seg som det rene torturapparat. Og skrivebordsstolen, som egentlig er et godt og anatomisk riktig konstruert sitteredskap, er den rene pinebenk å sitte på i disse dager. I vår enfoldighet tenker vi at tidspunktet på døgnet kanskje er galt. Så forsøker vi klokken 22 om kvelden, men uten synderlig hell. Selv ikke klokken 4 på natten er det mulig å få satt bokstaver på papiret; -"ånden" glimrer med sitt fravær. Og hele tiden føler man seg presset: -Tiden tikker ubarmhjertig mot "deadline", og tidsnødspøkelset lurar et eller annet sted i bakgrunnen og liksom hånler lydløst av den arme redaktørs sjelekval.

Omsider får man allikevel mobilisert den nødvendige porsjon selvdisciplin, og det lykkes for en kort stund å glemme hvor deilig det er ute. Man avfinner seg med den grusomme skjebne det medfører å være avisprodusent i mai måned; tar sin "straff" og får møysommelig og motstrebende til et slags produkt. Det går, fordi man hele tiden vet at når jobben er gjort venter belønningen: -nemlig det å kunne snu ryggen til skrivebordet og gå ut, -ut til den ventende våren.....

Ö.L.



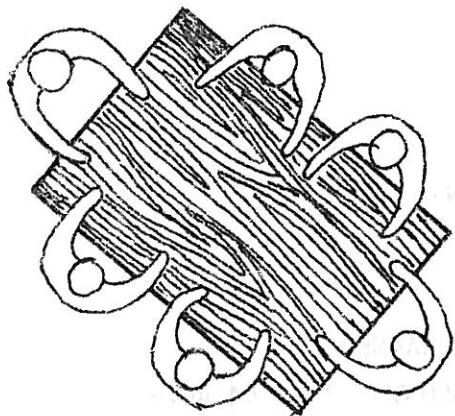
## MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

POSTBOKS 2193 (Strömsö), 3001 DRAMMEN  
- Postgirokonto 3 75 09 24 -  
STIFTET 18. OKT. 1972

### STYRET:

FORMANN:	Per Löken,	Leirduevn. 29,	1349	RYKKINN	tlf.13 08 04
NESTFORMANN:	Mads H. Jostad,	Tømmeråsvn. 24,	3060	SVELVIK	tlf.84 20 65
SEKRETÆR:	Svein Burvald,	Konvallvn. 28,	3430	SPIKKESTAD	tlf.79 44 46
KASSERER:	Peder Danielsen,	Kringlavn. 6,	3050	MJÖNDALEN	tlf.82 66 51
STYREMEDLEM 1:	Per Bergheim,	Vårveien 37 B,	3000	DRAMMEN	tlf.81 83 80
STYREMEDLEM 2:	Erling Thorbeck,	Östhellinga 14,	3000	DRAMMEN	tlf.83 68 21

- MEDLEMSKONTINGENT 1977: KR. 25,-



# møter

## MEDLEMSMØTET TIRSDAG 5. MAI

Klokken 19.15 kunne formann Per Løken erklære maimøtet åpnet; et møte som ble avviklet med uvanlig god oppslutning. Et par av medlemmene var ankommet pr. gammelbil, noe det må være grunn til å se på som et sikkert vårtegn.

Etter noen innledende velkomstord, fikk Alf Bryhn ordet for et muntlig og humoristisk referat fra den nylig arrangerte turen til Karlstad. Så overtok atter formannen med å ta for seg klubbsakene. Han opplyste at de nye vognmerkene er tilsalgs hos kassereren, og hadde videre med en prøve på de automatiske brannslukningsapparatene som medlemmene nå kan kjøpe til sterkt redusert pris.

Ellers ble naturlig nok den foreliggende terminlisten viet stor oppmerksomhet, og de planlagte klubbarrangementer ble oppsummert og delvis kommentert med utfyllende opplysninger fra de respektive komiterepresentanter.

En Danmarkstur i forbindelse med Flauenskjold-løpet 11. september er planlagt, men detaljer om turen foreligger ikke før senere på sommeren.

Formannen hadde også denne gang med en 16 mm lydfilm, -en fortsettelse av den forrige vi så i serien om bilsportens historie. Og Hans Øye bragte med seg prøver på cabrioletduk av det riktige slaget, som produseres i England til meget rimelig pris, og som kan leveres gjennom en salmaker som bl.a. utfører arbeide for Montague's Museum. Hans er villig til å formidle bestillinger, eller overlate adressen til interesserte.

Så var kaffen klar, og den hadde heller ikke denne gang noen "usmak"... Loddselgerene var som vanlig flittige, og det var få som slapp unna kjøp. Umiddelbart etter pausen fikk vi det sedvanlige Medlemmenes 10-minutter, og til slutt på maimøtet ga Reidar Jensen og Per Gran-Henriksen oss en halvtimes instruksjon omkring selvstartere; hvordan de er bygget opp, hvordan de fungerer, samt tips om vedlikehold og overhaling. Foredraget var ledsaget av en rekke instruktive skisser vist på lerretet.

Dermed var maimøtet bragt til ende, og ved 22.30-tiden var de fleste gått hjem.

ref.

+++++  
STYREMØTET I MAI.

Tirsdag 24. mai avholdt MHK-Drammen styremøte på Central Hotell i Drammen. Foruten et fulltallig styre, var disse tilstede: -Løpskomiteens formann Kai Martinsen; arrangementskomiteens formann Frode Holm, samt MOTORHISTORIKEREN's redaktør Öivind Lange-land. Hovedpunktet på møtet var opplegget for de gjenstående arrangementer i inneværende sesong, og dette ble klarlagt i detalj.

ref.

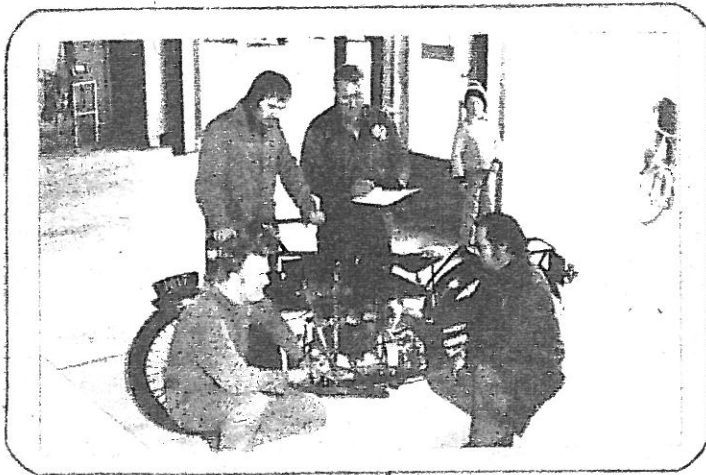
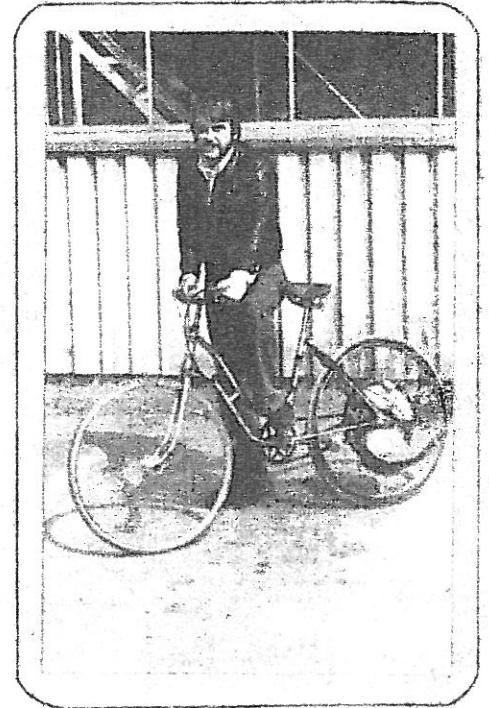
XX

## «VÅRSJEKKEN»

MHK-Drammen åpnet årets utendørs sesong med det tradisjonelle tekniske møtet - eller "vårsjekken" - lørdag den 8. mai. Også i år hadde vi fått anledning til å benytte de tekniske remedier i kontrollhallen hos Biltilsynet i Drammen, hvor vår tekniske komite stilte sin ekspertise til rådighet. Så er da disse herrer bilfolk av profesjon, - 3 bilmekanikere og 1 bilsakkyndig representert henholdsvis av Ragnvald Ödegård, Fridgeir Normann, Jan Sandholt og Per Bergheim.

Årets "vårsjekk" er den tredje i rekken, og må kunne sies å være et ganske enestående tilbud til medlemmene. Her gis man mulighet til å få sitt kjøretøy grundig kontrollert for tekniske mangler foran sesongstart, fullstendig risiko- og kostnadsfritt. Derfor synes det oss noe nedslående at ikke flere benytter dette tilbudet; årets kontroll viste ved optellingen at bare 12 biler og 1 motorsykel hadde vært innom, mens det nok hadde vært rimelig å vente det dobbelte antallet. Noe av frafallet kan muligens skyldes at "vårsjekken" kolliderte med konfirmasjonssøndagen, men allikevel....

Vi merket oss forøvrig et par nye vogner denne gang,



Bjarne Traet's 1934 Chevrolet Standard Coach, og Egil Gunnarsrud's 1929 Chevrolet Touring. Og Oddleif Kvålseth, med sin utpregede sans for kuriositeter, ga til beste en oppvisningsforestilling med sin høyst bemerkelsesverdige motoriserte tråsykkel; -drivanordningen nyimportert fra Karlstad. Inn til kontroll våget han seg dog ikke....

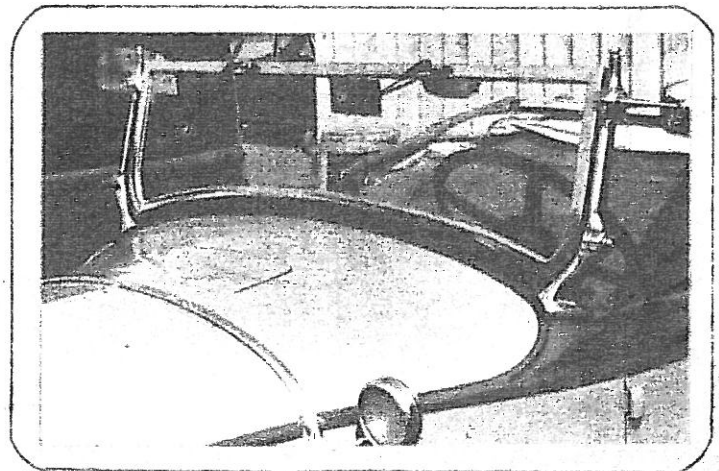
Standarden på kjøretøyene er meget god, var konklusjonen Ragnvald Ödegaard trakk etter at "vårsjekken" var avsluttet ved 14-tiden.

### BILDENE

Överst til høyre: Oddleif Kvålseth med sin høyst spesielle tøhjuling...

Over: Teknisk komite vurderer et av de fremmøtte "objekter".

Til høyre: Erling Thorbeck's 1929 ESSEX hadde fått ny frontruteramme. Ingen var istand til å se at den er "himegjort", men Erling har selv laget den....



## FAMILIEPICNIC

På Kristi Himmelfartsdag, som i år falt på torsdag 19. mai, hadde MKK-DRAMMEN i tråd med tradisjonene lagt opp til familiepicnic. Stedet som var utpekt var badeplassen ved Hagatjern, på veien fra Mjøndalen til Konnerud, - men den sene våren hadde lagt visse hindringer i veien. En inspeksjon som Frode Holm foretok en times tid før fellesavreisen fra "parkeringsstaket" i Drammen, viste at det var rått, sølete og delvis snø i området, og man valgte isteden å kjøre til friområdet ved Herströmbukta på N.Eiker. Og mens kortesjen begav seg dit, sørget Frode for å sette opp plakat ved Hagatjern for å varsle dem som kom dit om endringen.



Stedet ved Herström viste seg å være en virkelig idyll, - beliggende like ved E-76 en snau mil utenfor Drammen. Det var rikelig tumleplass for alle, og snart var deltagerne etablert med kjøretøyer og picnic-remedier på plassen, som var omkranset av vårgrønne bjørker her ved bredden av Drammenselva. Opp-

slutningen var upåklagelig, - omlag 15 gammelbiler hadde møtt opp, samt et halvt dusin "köyregreier" av nyere årsmodell.

Værgudene lot også til å være på vårt parti, om man ser bort fra et noe kjølig drag i luften til å være godt og vel midten av mai, og noen ytterst få regndråper.

Noen fine formiddagstimer opplevde vi, i deilige omgivelser i selskap med hyggelige motorhistorikere; for mange årets første utfukt "i det grønne".



## St. Hans-utflukt

MHK-DRAMMEN feirer i år Sankt Hans i week-end'en 25.-26. juni.

Med velvillig tillatelse fra Røyken friluftsråd, får vi disponere et område ved Oslofjorden, nemlig HÖVIKVOLLEN FRIAREALE ved Nærnes (se kartet); -forøvrig på samme sted vi var for tre år siden.

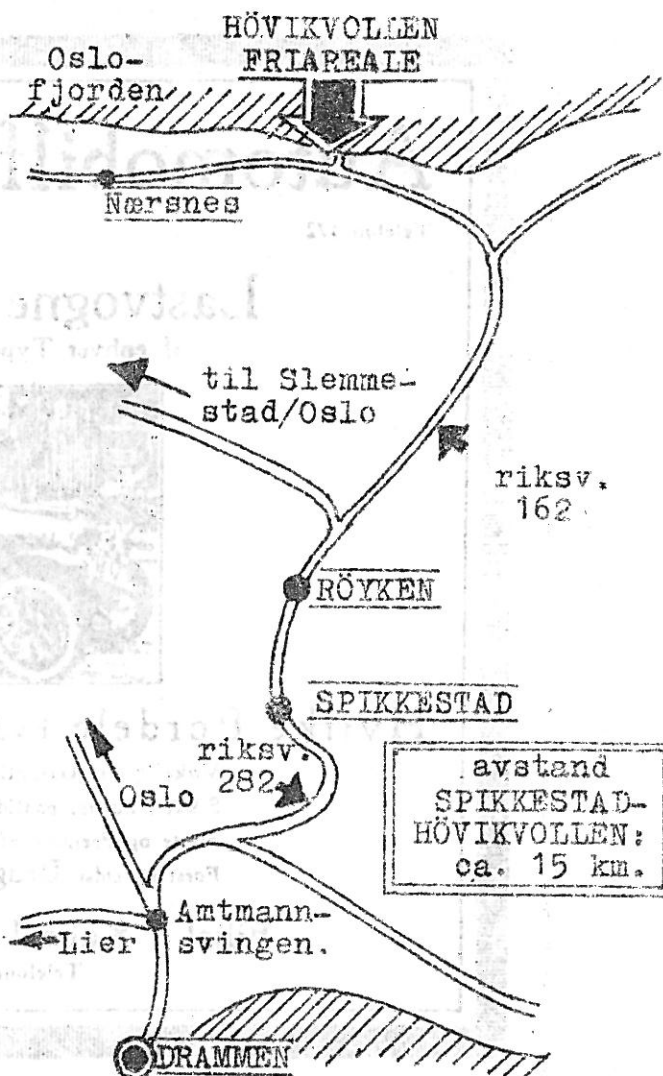
Her har vi fått anledning til å overnatte (på "campingvis"), og hvis vær og temperatur er gunstig, er det fine bademuligheter på stedet.

Det er kiosk på området, men ta allikevel med det du mener å behøve "for å overleve"; -vi vet ikke hvilket vareutvalg kiosken fører.

Vel møtt på HÖVIKVOLLEN på ettermiddagen LÖRDAG 25. JUNI !

arr.kom./MHK

OBS! Veien blir merket med røde piler, slik at alle burde finne frem til stedet.



## Bli med på CAMPINGTUR

I helgen 8.- 10. juli legger vi ut på campingtur til Numedal/Hallingdal/Eggedal, fortrinnsvis med gamle kjoretøyer.

AVREISE fredag 8. juli klokken 18.00 fra ESSO-STASJONEN på Lerbergkrysset, Hokksund. Herfra kjøres første etappe til Kongsberg, og videre riksvei 8 opp Numedal frem til Gvammen Bro i Nore, hvor vi tar av tilvestre over på vestsiden av dalen til "Fjordgløtt Camping" for overnatting. Stedet har 45 sengeplasser, men det blir ikke forhåndsbestilt plass, så ta med telt/campingvogn.

Neste dag fortsetter vi til Rødberg, og deretter opp åsen der hvor kraftstasjonens rørgate kommer ned og kjører til Tunhovd, hvor vi fortsetter via Buvassbrenna og Rukkedalen ned til Nesbyen. Her samles vi på gårdstunet hjemme hos Hans Øye mellom klokken 12.00 og 12.30, for å kjøre samlet til markedsplassen til en kort medvirkning under den tradisjonelle "Hallingmarken".

Samme dags ettermiddag fortsetter turen fra Nesbyen sydover riksvei 7 til Bromma (Börtnes) -en strekning på 9 km.- hvor vi svinger av til høyre opp lia og innover fjellet til "Haglebuhytta". Her blir det ny overnatting (de som måtte ønske rom, må selv sørge for bestilling!)

Siste dag (søndag) kjører vi så ned Eggedal-Sigdal til Åmot, og skiller lag underveis etter som hver enkelt finner det mest praktisk å velge kjøreruten hjem.

BLI MED PÅ EN FIN RUNDTUR I BUSKERØDS DALFØRE!

MHK.

# Automobilfabriken Thrige

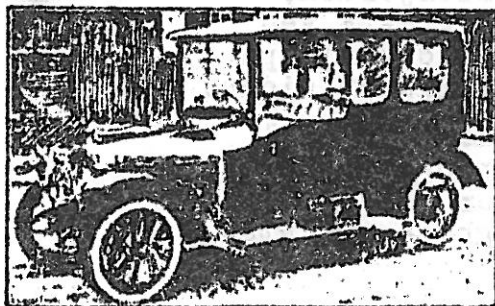
Telefon 172

Odense

Telefon 172

## Lastvogne :: Luksusvogne

af enhver Type i første Klasses Udførelse.



### Hvilke Fordele byder indenlandsk Fabrikat Køberen?

Virkelig reel Garanti direkte fra Fabrikken.

Sikker, hurtig, paalidelig og billig Vedligeholdelse.

Støtte og Fremme af Landets Industri og Økonomi.

Forst og sidst Brugerens og Køberens Fordel og Interesse.

Filial i København, Jernbanegade No. 4

Telefoner Central 6987 og 6347

## Bilkontroll i de gode gamle dager

(Norsk Vegtidskrift, nr. 3/1952)

Bilsakkyndig Albert Fleingsrud

DK 351 811.121.3 (091) (481)

Det er naturlig at vi ved et jubileum som det vi feirer i år, ser tilbake på de siste 25 år. Men det vilke muligens også interessere, kanskje særlig den yngre garde, om vi gikk enda litt lengre tilbake i tiden. Det er med dette håp at jeg etter anmodning forsøker å fortelle litt om hvordan bilkontrollen foregikk i tiden før 1. januar 1927.

Enten utviklingen går i den ene eller i den annen retning vil den komme tydeligst fram når en ser tilbake. Ikke minst når det gjelder biltrafikken og alt det som er knyttet til den.

Denne artikkel må ikke betraktes som noen fullstendig og utførlig beskrivelse, men kun som spredte trekk og bilder for en stor del gjengitt slik som de enda står i erindringen. Motivene, som kanskje blir noe ensidige, er for det vesentligste hentet fra Kristiania hvor undertegnede kjenner forholdene best og for øvrig virket som sakkyndig den siste del av perioden 1913--1927.

Bilen var dengang på langt nær så fullkommen som den siden er blitt, og det var fremfor alt ikke så mange biler i trafikken.

Veger og gater var på mange måter dårligere, selv om det nok kan sies at de i forhold til trafikken var vel så tomme som i dag. Ja, selv vi mennesker var annerledes, i hvert fall i vår innstilling til bilen og i vår oppfatning av dens nytte og berettigelse.

Slik som bilens utvikling har artet seg med stadige konstruksjonsmessige forandringer og forbedringer, med raskt økende driftssikkerhet, dens stadige fremstøt mot og erobring av nye felter og sist men ikke minst den raske tallmessige stigning, har selvsagt gitt bilkontrollen en noe vekslende karakter også i perioden etter 1. januar 1927. I tiden før denne var jo dessuten selve ordningen på mange måter forskjellig fra den vi har i dag.



Vår første lov på dette område var «Lov om bruk av motorvogn» av 21. juni 1912 som trådte i kraft 1. april 1913

I kongelig resolusjon av 18. mars 1913, utstedt i henhold til denne lov, heter det i punkt 13 vedkommende lovens kapittel II:

«Naar en motorvogn er anmeldt til registrering, skal politiet i henhold til lovens § 9, andet led, la vognen underkaste sakkyndig undersøgelse.

1. Som sakkyndig forutsættes kun benyttet personer med saavel teoretisk som praktisk kjendskap til de forskjellige motorvogntypers maskineri m. v. og som gjennem lengere tids øvelse er fuldt hjemme i disse kjøretøiers behandling og bruk.

Vedkommende maa gi erklæring om at han ikke er økonomisk interessert i motorvognindustri eller handel med motorvogn.

De sakkyndige maa selv ha førercertifikat saa at de personlig kan foreta prøvekjøring med de forskjellige slags vogner.

Inntil og under første verdenskrig var ikke bruken av bil så utbredt at den hadde noen synderlig samfunnsmessig betydning her i landet. Antall registrerte motorkjøretøyer var i 1914 1553 og i 1918 4806.

At vi også den gang i hvert fall for en tid manglet så vel brennstoff som gummi til bilene, var ikke noe særlig stort problem.

Stillingene som bilsakkyndige var da også i aller høyeste grad bistillinger. Selv i Kristiania hvor det etter hvert ble flere sakkyndige — i 1926 var vi 4 — var det likevel i hvert fall helt fram til 1919 god tid til å ofre seg for andre gjøremål.

Autorisasjon eller oppnevning innebar selvsagt visse forpliktelser. Det var bl. a. nødvendig at den sakkyndige holdt kontor, hvor han var å treffe en tid som sto i rimelig forhold til de oppdrag som forekom, og for øvrig ytet politiet den bistand som ble forlangt.

Stillingene var ellers ganske frie. Det forekom riktignok ytterst sjelden, men det var intet forbud mot å gi sakkyndig assistanse og uttalelser vedrørende bilsaker, skadeoppgjør, verdiansettelser o. l., selv om oppdraget kom fra en part.

Det var langt mellom bilforretningene, og kundekretsen ble av den grunn svært spredt. Bilforretningene i Kristiania leverte biler utover hele landet, og det var vel nærmest en form for kundeservice, men også praktisk for forretningene at bilene skulle leveres i sertifisert stand, som det het. Det ble av den grunn nødvendig at de sakkyndige var utstyrt med autorisasjon, helst fra samtlige politikammer. Det var for øvrig som

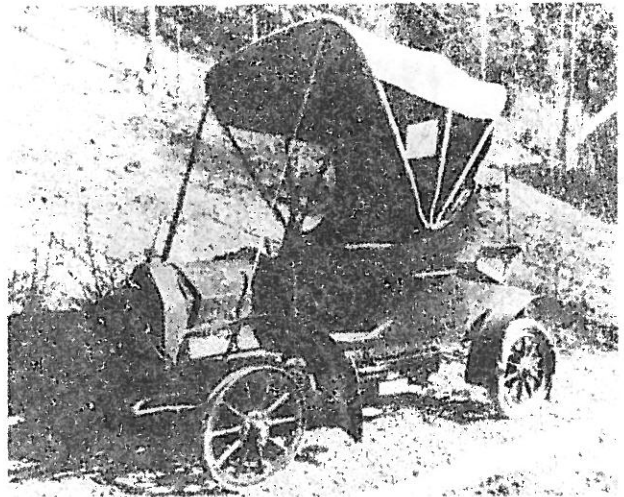


Fig. 1. En skjermskade var ikke så komplisert den gangen.

det senere vil fremgå, også nødvendig av hensyn til førerprøvene.

Det var kun bilforretningene som i hite bilens barndomsår befattet seg med bilreparasjoner. Det var også disse som satte i gang de første sjåførskolene, begge deler var for øvrig — slik forholdene lå an, nødvendige ledd i driften.

Når en kunde, eventuelt den som skulle kjøre for ham, fikk gratis opplæring i å kjøre og stelle bilen, så var dette neppe blott og bar kundeservice, men like meget en form for gardering for bilens renommé.

Fremgangsmåten ved selve registreringen var ikke synderlig forskjellig fra den som anvendes i dag. Eieren eller bilforretningen henvendte seg til politikammeret med utfylt anmeldelsesblankett — ja skjemaet var visst ikke oppfunnet enda — og fikk der anvist sakkyndig, en anvisning som for Kristianias vedkommende samtidig tjente som fordeling mellom de respektive sakkyndige.

Slik som ordningen med autorisasjon og oppnevning av sakkyndige var anlagt, sier det seg selv at det kun var politiet som kunne forlange eller innkalle en bil til sakkyndig undersøkelse. En ordning som den vi nå har, ville heller ikke kunne forenes med systemet for de sakkyndiges godtgjørelse, som ifølge kgl. resolusjon skulle erlegges av bileieren eller den sertifikatsøkende etter fastsatte takster.

Men tilbake til registreringen. Anmeldelsesblanketten inneholdt forskjellige opplysninger som nå er sløffet, bl. a. om «Maksimal kjørehastighet på flat vei» og «hvor sterk stigning vognen kunde ta fuldt lastet på lengre strekning». Det mest bemerkelsesverdige ved den blankett som ligger foran meg som er datert 10. april 1913 er at

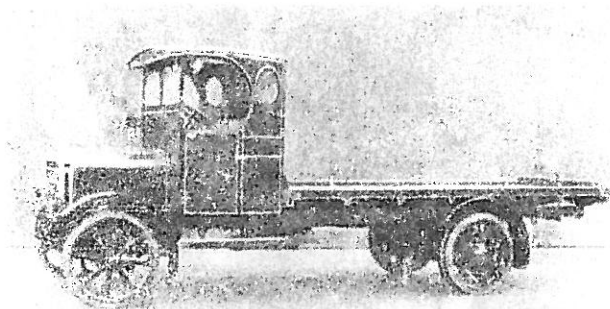


Fig. 2. Engelsk Daimler, 2-3 tons chassis, type CT 22, modell 1920.

prisen på den 1½ tons lastebil anmeldelsen gjelder er oppført med kr. 14 000,—.

Etter at bilen var godkjent av den sakkyndige som ga sin attest på en annen og dertil bestemt blankett, gikk så turen tilbake til politikammeret hvor registreringsnummeret ble meddelt. Når så skiltene var påsatt og plasseringen kontrollert av politiet, kom til slutt plomberingen.

Besiktigelsen og prøven av bilen foregikk som nå, men arbeidet for øvrig var noe forskjellig.

Vi hadde dengang hverken bensin eller vektavgift, men en årlig avgift tilpasset etter motorens dimensjoner og beregnet etter følgende regler i Motorvagnlovens § 28:

«For en motorvogn med indtil 6 hestekrefter kr. 5,00 pr. hestekraft, indtil 12 hestekrefter kr. 6,00 pr. hestekraft og over 12 hestekrefter kr. 7,00 pr. hestekraft.»

Det var den sakkyndige som ved hjelp av en dertil bestemt formel skulle finne ut hvor mange av disse skattbare hestekrefter der fantes i hver enkelt motor og hva disse kunne frembringe i kroner og øre. Systemet var det samme som på den tid ble brukt i Tyskland.

Vi hadde den gang som i dag bestemmelser som ikke var særlig populære og som det av den grunn ikke alltid gikk like glatt å få gjennomført. Først og fremst denne:

«Den lykt som belyser kjendingstegnet maa ikke kunde slukkes hverken fra førerens plass eller indefra vognen.»

Etter hvert som bilen ble utstyrt med elektrisk lys, var de jo ikke fra fabrikkens hånd utstyrt overensstemmende med dette krav. Det hendte nok ikke så sjelden heller at man støtte på en bileier som ikke var særlig lyst på å betale en reparatør for å få sin bil så upraktisk innrettet at han måtte stanse og gå ut hver gang baklykten skulle tennes eller slukkes.

Kravet om at frontlyset skulle kunne «blendes» var heller ikke populært blant eiere og førere, hvis biler var utstyrt med A.G.A.-lys, og det gikk ofte tregt med å få slike kjøretøyer utstyrt med den for dette øyemed anvendte blendingskran. En mann som i forbindelse med en besiktigelse ble innført om at denne blendingsanordning var påbudt, svarte noe oppgitt: «Det er ikke lett å få det til å klaffe bestandig når en har 24 kjøretøyer og en kran.»

Det var nok ikke bare eieren av disse 24 kjøretøyer som mente at det var unødvendig med blendingsanordning for A.G.A.-lyset.

Plomberingen av skiltene har også ergret mangen en bileier når han måtte til politikammeret for å få på nye plomber etter at disse var ristet av eller vasket vekk, noe som hendte svært ofte.

Bilens lys var som kjent til å begynne med acetylen i lyskasterne, parafin i sidelykter — da tidens parkeringslys — og baklykt. Ja, det forekom også baklykt med talglys.

Det var ikke nettopp førerens letteste oppgave å få denne baklykten til å oppføre seg skikkelig, der den hang bak på bilen og måtte tåle allehånde hopp og rystelser, utsatt som den kunne være av regn, sludd og solesprut. Mangen bra sjåfør er nok blitt innkalt til politikammeret for dens skyld.

Om sider kom så A.G.A.-flasken og byttet plass med karbidgeneratoren på stigbrettei, og snart ble det også gass i baklykten, et relativt stort fremskritt som bod både bedre og stabilere lys.

Alle lastebiler var utstyrt med kompakte ringer, deretter kom de halv-pneumatiske eller med luftkjerne, og så omkring 1919 fikk vi den første føling med luftringer i dimensjoner for større lastebiler.

Det var ellers spørsmål om myndighetens tilfølelse for salg av disse ringer som var foranledningen til mitt første møte i Vegdirektoratet. I dette møte deltok hele Vegdirektoratet som dengang besto av vegdirektor Baalsrud og fullmektig Sundberg.

Gummiforhandlernes representant som var til stede, greide ikke helt å overbevise (jallfall ikke meg) om disse ringers store fordeler.

Bilgummien var jo på langt nær så stabil den gang som nå, og jeg var i sterk tvil om disse luftringer ville tåle påkjenningen med tung belastning, særlig under kjøring ved veganlegg, byggeplasser, tyllinger o. l., og jeg overvurderte muligens faren ved eksplosjon på disse kolossale og for oss ukjente dimensjoner, men det gikk ikke så lang tid før jeg forsto at om jeg den gang hadde satt noe inn på å få disse ringer forbudt,

ville det vært et lite forsøk på å stanse en utvikling som ikke lot seg stanse.

Heilt fram til tyveårene var så å si alle våre biler åpne. Der fantes bare noen ganske få, nærmest herskapsvogner, som var innelukkede, foruten drosjene da, som varierte etter årstiden. Av disse var noen få importert med et karosseri som nærmest var en limousine-type med en lærkalesje til å slå ned.

De fleste drosjekarosserier ble imidlertid bygd hos våre hjemlige vognfabrikanter, og var bygd i to deler, det vil si med avtagbar topp. Når toppen satt på, var bilen innelukket, iallfall bak føreriset, mens føreriset bare kom under tak, men ellers ikke ble så innelukket at det gjorde noe. Det hadde jo også sine vanskeligheter der hvor det var utabords sjalting.

Bensin kjøpte man på kanner som ble fylt over på tanken gjennom en trakt og med en gammel filthatt som sil.

Denne form for bensinfylling ga store muligheter for at forgasseren fikk inn vann eller rusk, noe den ellers meget ømfintlige innretning absolutt ikke kunne fordøye. Dette å gjøre ren forgasseren var i mange tilfelle bort i mot like alminnelig som å vaske bilen.

Det var i og med loven av 1912 at vi fikk ordningen med førerkort, eller førersertifikat som det het. Før den tiden hadde vi noe som nærmest må kalles for kjøretillatelse. Etter — bestått — prøve

for den sakkyndige, fikk man en kjøretillatelse, som gjaldt for den bil prøven var avlagt på.

Den som var avhengig av å kjøre flere biler, måtte i tilfelle avlegge en prøve for hver av disse.

Det er vel neppe noen av de sakkyndige som ønsker denne ordning tilbake igjen.

Angående førersertifikat heter det i kgl. resolusjon av 18. mars 1913, avsnitt c, punkt a:

«Den som søker tillatelse til at føre motorvogn eller motorcykel maa indsende skriftlig ansøknin g herom til norsk politimyndighet.

Andragendet skal indeholde opplysning om søkerens fulde navn og bopæl, samt for hvad slags vogn kjøretilladelsen ønskes.

Med andragendet skal følge:

- 1) Fødselsattest.
- 2) Vidnesbyrd fra to kjendte og troværdige mænd om paalidelighet og ædruelighet.
- 3) Lægeattest.
- 4) Attest for at søkeren hos en av politiet godkjendt lærer har tat undervisning i bruk av motorvogn (motorcykel). Attesten må indeholde opplysning om hvor længe undervisningen har varet.»

Videre heter det i samme avsnitt punkt c:

«Prøve avlægges særskilt for de forskjellige klasser av motorvogn er følgende inndeling:

- 1) Motoreykeel.
  - 2) Motorvogn for personbefordring.
  - 3) Motorlastevogner.
- og videre etter drivkraften:
- a) Forbrændingsmotor.
  - b) Elektromotor.
  - c) Dampmaskiner og
  - d) Mulige andre motorer.»

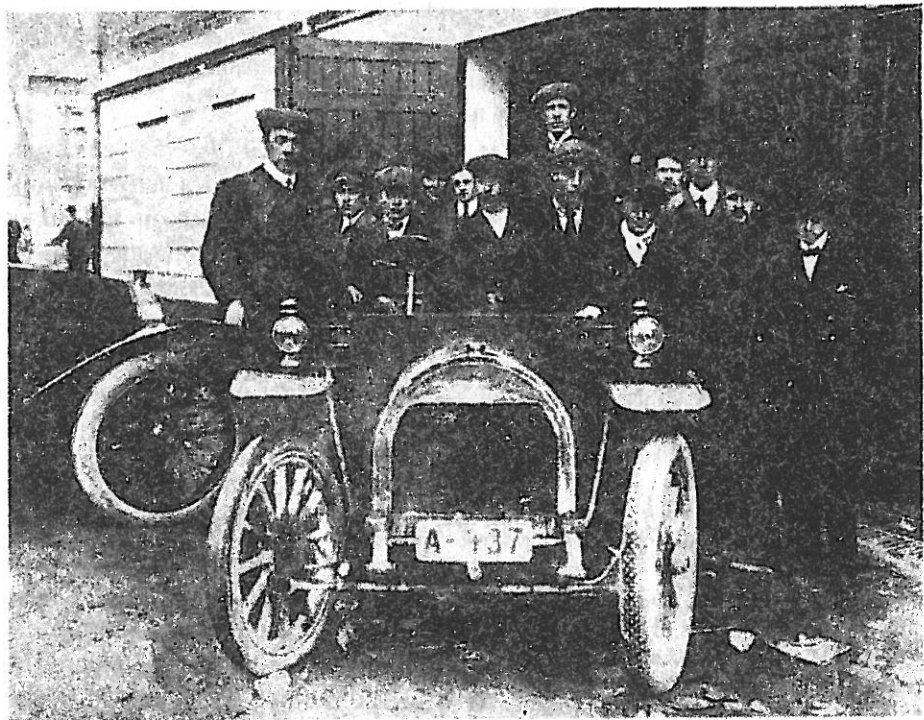


Fig. 3. Auto Chaufførskole. En av lærebilene omgitt av et elevkull.

Førerkort for offentlig personbefordring eksisterte således ikke, men til gjengjeld var det egen klasse for lastebil.

Til lastebilene ble i denne forbindelse henført de som lastet over 1 tonn, mens 1 tonnere og under gikk inn under begrepet varebil og var hva fører-kort angår i klasse med personbiler.

Fremmøte til førerprøven var som nå basert på timeavtale. Det var mer alminnelig med flere fra samme skole i følge. Den teoretiske del ble i alminnelighet avvirket først. Felles eksaminasjon ble benyttet når dette passet.

Under kjøreprøven var det ofte flere elever med på samme tur, og læreren var alltid med. De aller fleste prøver ble kjørt med lærebiler, som alle unntatt Ford var utstyrt med dobbelte pedaler, ja en hadde til og med dobbelt ratt. Lærebilene var som alle andre åpne, og det kunne nok hende at prøven fikk en noe kjølig karakter.

Alle ting tatt i betraktning mener jeg at prøvene ikke var lettere å gjennomføre enn de er nå.

Trafikken var naturligvis betydelig mindre, og regulerende organer, trafikkbetjent, lyssignaler var sjelden å se. Vi ble heller ikke distraheret av alle disse rare skiltene, som plutselig dukker opp foran bilen. Til gjengjeld må det innrømmes at den trafikken som var, oppførte seg mer broket og uberegnelig, det var flere hester enn biler. Bilene var ikke så lette å manøvrere. Det var lettere å finne trange, bratte og kronglete gater og veger med skarpe kurver og kryss.

Opplæring av motorvognførere foregikk til å begynne med så å si kun gjennom sjåførskolene, og at disse i motsetning til i dag virkelig var anlagt som skoler, får en et inntrykk av gjennom den her gjengitte skoleplan:

«Aktieselskabet Auto's chaufførskole er Norges ældste og største skole for utdanning av chauffører.

Hitindtil utdannet ca. 2000 chauffører.

H. M. Kong Flaakon VII er utdannet ved vor chaufførskole.

Hvert kursus varer 1 måned og begynner hver 1ste og 15de i måneden.

Skolepenger er kr. 150,00 der erlægges forskudsvis.

Vort automobilreparationsverksted er det største og mest moderne i landet, likesom vi har garagerum for 100 automobiler.

Chaufførskolens elever har adgang til saavel verksted som garage, hvorved der opnaaes praktisk kjendskap til automobilens reparation og behandling.

Undervisningen gives saavel teoretisk som praktisk av øvede dygtige lærere. Til den teoretiske undervisning faas kjøpt en praktisk og god haandbok, der specielt er beregnet paa chaufføreløver.

Skoletiden er fra kl. 9—1 fm. og fra kl. 3—6 em.

Lørdage er skoletiden fra kl. 9—2.

Enhver elev er pligtig til at assistere læreren ved forekommende reparationer etc. ved skolevognerne.

Under kurset gennemgaaes alt vedrørende automobiler saasom:

1. Automobilens og motorens virkemaate og konstruktion, bruk og behandling, pas og vedlikehold.
2. Bakakselen, differentialen, klutchen, universalledet, bremsearrangementet, styringen, exhausten samt alle forskjellige motordeler.
3. Reparationer under driftsforstyrrelser etc. Fremgangsmaaften ved igangsætning av motorer, som pludselig stopper og ikke igjen vil starte; finde og rette feil etc., etc.
4. Tændingssystemerne, magneten etc.
5. Forgasere av forskjellige typer.
6. Oljesystemet og smøring.
7. Kraftoverføringer og koblinger.
8. Puds og rengjøring.
9. Gummiringernes behandling, paalægning, avtagning og reparation.
10. Gjennemgaaelse av forskjellige automobiltyper.

Til øvelseskjøring har A/S Auto skolevogne med saavel ventilmotor som ventillos motor, begge praktisk indrettet for elevkjøring, saaledes at eleverne faar anledning til at lære begge systemer.

Skoleautomobilerne er utstyrt med dobbelt sæt reguleringsanordninger, saaledes at læreren har fuldt herredømme over vognen til enhver tid, mens eleverne kjører.

Undervisningen og øvelserne i kjøring og manøvrering av automobilen drives systematisk under hele kurset, og i samme forhold som det kræves under almindelig praksis. Kjøringen foregaar med øvelse i bakker og kurver paa landeveie og i trafik i byen.

Specielle kurser kan arrangeres efter konference.

Efter bestaat kursus erholdes testimonium med karakter.

Førcertifikat kan erholdes av Kristiania politi efter aflagt prøvekjøring mot erlæggelse av kr. 10.

Chaufførskolen er de utdannede elever behjælpelig med pladser.»

Til disse skolene kom der elever fra alle landets kanter, fra Kristiansand i sør til Finnmark i nord.

Timeplanen var slik oppsatt at den ene halvpart av kullet hadde kjøreundervisning formiddag og teori ettermiddag, og den annen halvpart omvendt. Lærebilen, eller skoleskipet som den ble kalt, gikk gjerne ut med full last, og da på en flere timers tur, på den måten lærte elevene ikke bare av sine egne, men også av de andres feil.

Undervisningen i maskineriets konstruksjon, virkemåte og behandling inntok en ganske dominerende plass i pensumet.

Det fremgår ikke av den her gjengitte skoleplan, men de to første og største skolene disponerte begge som undervisningsmaterieell et chassis, som elevene måtte plukke fra hverandre og sette sammen igjen, og vel å merke på en slik måte at det kunne startes og kjøres.

I min besittelse finnes enda et hefte utgitt av en skole i den hensikt at det skulle brukes som undervisningslektyre for egne og andres elever. Heftet som er utgitt så sent som i 1924, er på 16 sider. Av disse 16 sider er 1½ viet kjøringen og de regler og bestemmelser som er knyttet til den, mens resten omhandler maskineriet.

Nå må det naturligvis innrømmes at det, slik som forholdene lå an, var et langt sterkere behov for et mer inngående kjennskap til maskineriet.

Bilene var ikke på langt nær så driftssikre, og sjansen for at man fant et bilverksted rundt nærmeste hjørne var ikke stor. Det var simpelthen nødvendig at føreren hadde så pass kjennskap til maskineriet at han kunne finne og — om bare midlertidig — rette de enkleste feil, om han i det hele tatt skulle kunne regne med å komme fram.

Når det gjennom et slikt kursus var mulig å til egne seg så pass innsikt i maskineriet, så skyldtes dette at bilen var så uendelig meget enklere enn nå. Det å regulere bremsen for eksempel, besto jo i svært mange tilfelle i å skru fram eller tilbake på en vingemutter.

Før den første verdenskrig brøt ut i 1914, besto vår bilpark av så å si bare europeiske merker, bortsett fra Ford som allerede da var ganske sterkt representert.

Det bilinteresserte publikum var av den mening at de europeiske var de amerikanske langt overlegne hva stabilitet og levetid angikk.

Drosjeeierne betraktet amerikanske biler nærmest som leketøy, som iallfall ikke var brukbare i drosjetrafikken.

Men krigen kom og satte foreløpig bremsen for import av europeiske merker, og det ble de amerikanske som etter hvert overtok ledelsen på vårt hjemlige marked.

I tiden etter fredsslutningen i 1918 gikk det en slags bilfeber over store deler av vårt land.

Bilhungeren var i hvert fall stor i forhold til importen.

Bilforretningene fikk tømt sine lagere, kurant og ukurant, alt som kunne trille på hjul, var salgbart og til bra priser. Der ble opprettet kjøpekontrakter basert på senere levering, kontrakter som delvis gikk mann og mann i mellom som alminnelig handelsvare. Det gikk ikke mange år før forholdstallet mellom europeiske og amerikanske merker var snudd opp ned. Selv på drosjeholdeplassen snek amerikanerne seg inn.

Med mulighetene for økt import vokste nye bilforretninger opp, og i disses kjølvann fulgte nye sjåførskoler, nye bilverksteder, delvis kanskje med noe ujevne kvalifikasjoner, noe som gjerne forekommer der hvor det ser ut til å ligge ekstra muligheter.

Det så ut som det var i denne tiden bilfolket fikk det så travelt, enten de nå kjøpte seg bil eller de skulle lære å kjøre.

Kullene ved sjåførkursene skrumpet inn etter hvert, og opplæringen gled mer og mer over i timekjøring. Det ble også mer alminnelig å skaffe seg opplæring gjennom slekt og venner. Attest fra godkjent lærer måtte nok skaffes, og det er vel spørsmål om det ikke fantes lærere som i blant slapp fra seg slike attester noe lettvis.

\*

Ja dette var spredte trekk fra den gang da vi i Kristiania dro på langtur til Sollihøgda, den gang en helst skulle bråke mest mulig med hornet, den gang vi ikke kjente ordet parkeringsproblem.

Det er både interessant og morsomt å se tilbake på disse bilens og biltrafikkens første barneår, som på grunn av utviklingen synes gemyttlig primitive.

Tiden vil vise om den som om ca 30—40 år ser tilbake til forholdene i dag, vil si det samme.

**Københavns**  
**Automobil-**  
**Central**  
Gl. Kongevej 66.  
Telefon 5337.

**Rex-Simplex-Drosker**  
Luxus & Lastvogne.

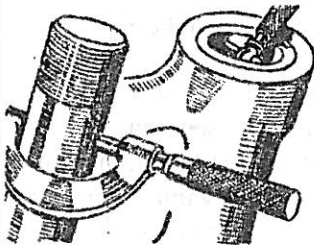
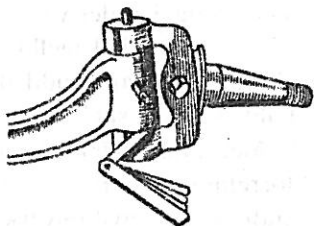
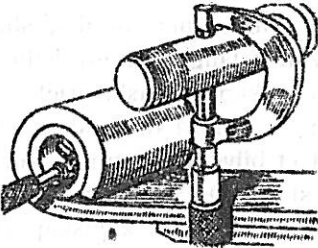
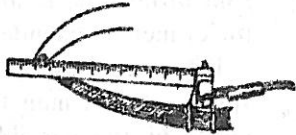
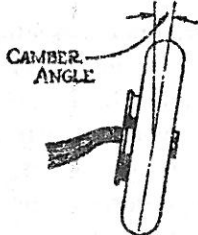
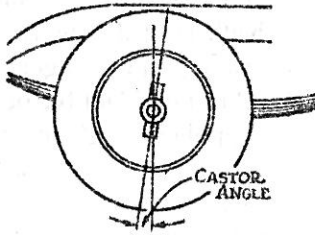
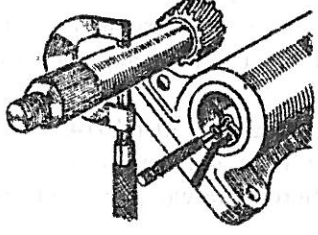

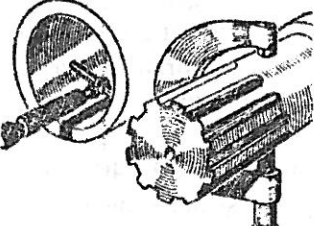
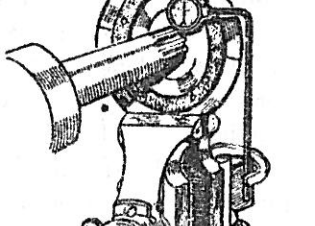
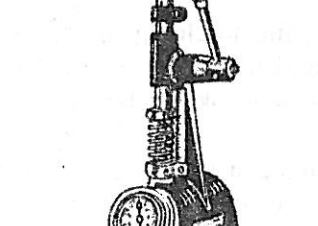
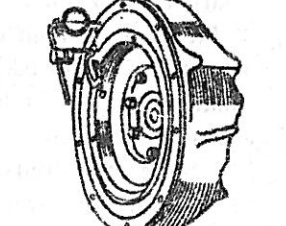
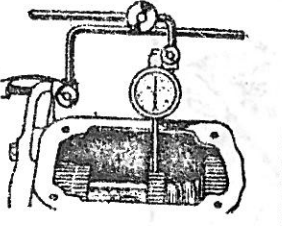
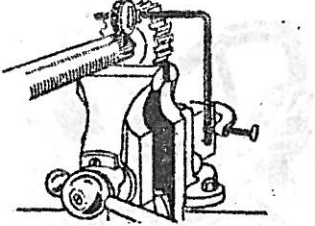
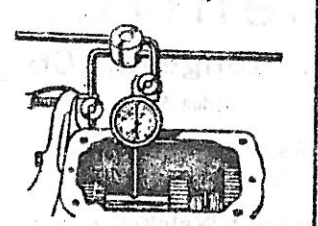
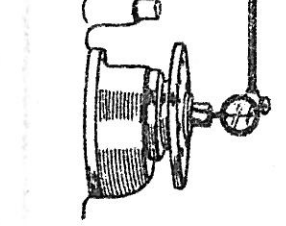
**Chenard & Walcker, Gennevilliers** fineste franske Fabrikat.

**Turicum**  
bedste & mest solide Lægevogn.



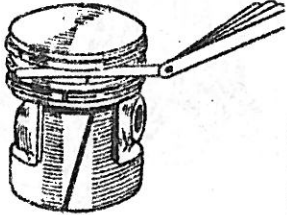
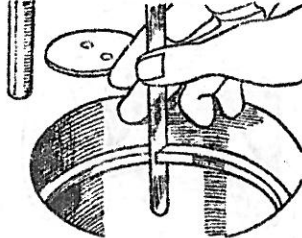
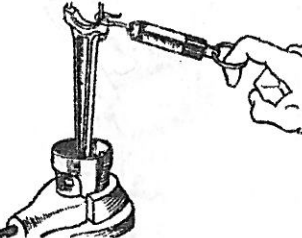
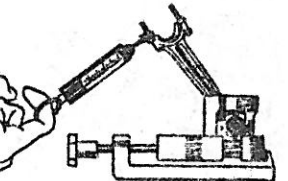
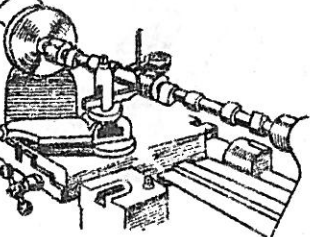
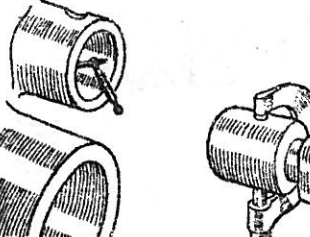
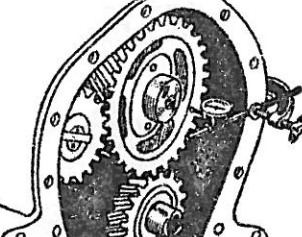
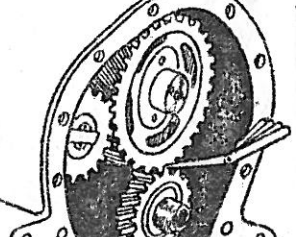
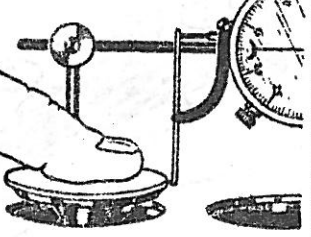
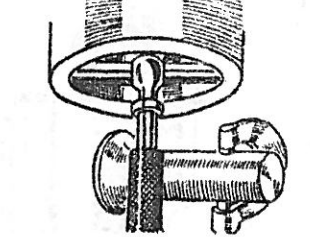
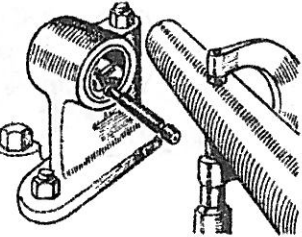
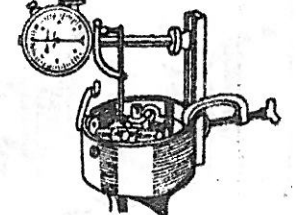
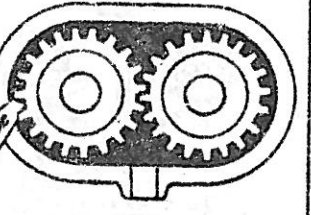
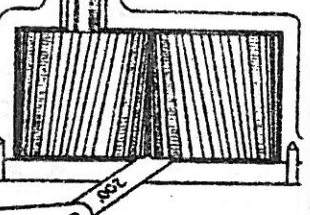
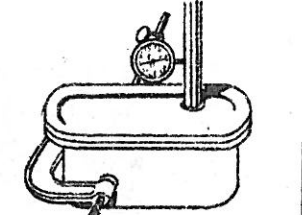
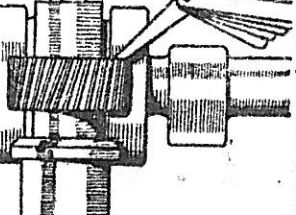
# CLEARANCE STANDARDS

These tolerances are for general use *only* when the specific instructions of the manufacturer are not available. Measurements in inches unless otherwise specified.

 <p>Measure king pin clearance in bushing with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .007</p>	 <p>Measure end clearance of spindle thrust bearings with feeler gage. Desirable ..... .010 Serviceable ..... .015-.025 Repair or replace ..... .030</p>	 <p>Measure clearance between spring eye bolt and bushing with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .010 Repair or replace ..... .015</p>	 <p>Measure variation in distance between spring eye bolt and axle on each side with steel scale. Desirable ..... 1/64 Serviceable ..... 1/32 Repair ..... 1/16</p>																				
 <p>Measure variation in camber of front wheels on each side with camber gage.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DEGREES</th> <th>INCHES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Desirable</td> <td>0</td> <td>1/32</td> </tr> <tr> <td>Serviceable</td> <td>1/4</td> <td>1/16</td> </tr> <tr> <td>Repair</td> <td>1/2</td> <td>1/8</td> </tr> </tbody> </table>		DEGREES	INCHES	Desirable	0	1/32	Serviceable	1/4	1/16	Repair	1/2	1/8	 <p>Measure caster of front axle with caster gage, (variation from specifications).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DEGREES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Desirable</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Serviceable</td> <td>1/4</td> </tr> <tr> <td>Repair</td> <td>1/2</td> </tr> </tbody> </table>		DEGREES	Desirable	0	Serviceable	1/4	Repair	1/2	 <p>Measure clearance between pitman arm shaft and bushing with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>	 <p>Measure looseness of steering gear at rim of wheel with pointer and steel scale. Desirable ..... 1/2 in. Serviceable ..... 2 in. Repair ..... 3 in.</p>
	DEGREES	INCHES																					
Desirable	0	1/32																					
Serviceable	1/4	1/16																					
Repair	1/2	1/8																					
	DEGREES																						
Desirable	0																						
Serviceable	1/4																						
Repair	1/2																						
 <p>Measure clearance between sliding sleeve and clutch shaft with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .007</p>	 <p>Measure clearance between clutch hub and clutch shaft splines with dial gage. Desirable ..... .002-.003 Serviceable ..... .006 Repair or replace ..... .010</p>	 <p>Measure difference in pressure between clutch springs with spring pressure testing gage. Desirable ..... 1-2 lb. Serviceable ..... 3 lb. Replace ..... 5 lb.</p>	 <p>Measure alignment of clutch bell housing with flywheel face, using dial gage. Desirable ..... .002-.003 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .010</p>																				
 <p>Measure clearance between transmission gear teeth with dial gage. Desirable ..... .003-.005 Serviceable ..... .012 Repair or replace ..... .015</p>	 <p>Measure clearance between gear hub and splines of shaft with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .005</p>	 <p>Measure diametral clearance of transmission bearings with dial gage. Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .005</p>	 <p>Measure end clearance of transmission bearings with dial gage. Desirable ..... .001-.003 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .010</p>																				

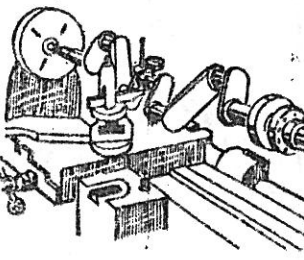
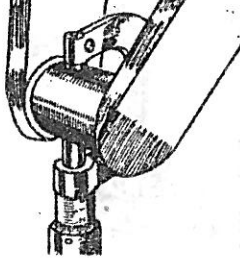
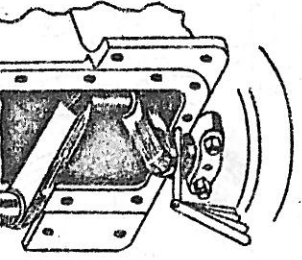
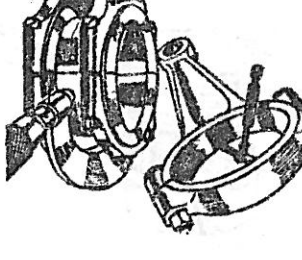
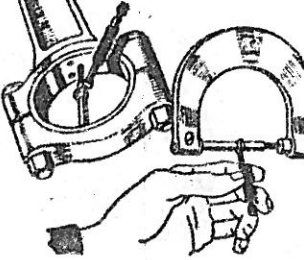
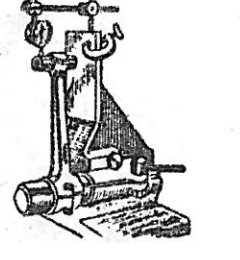
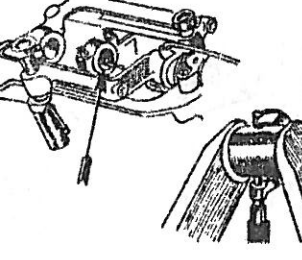

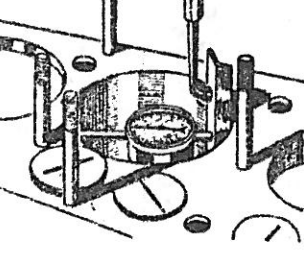

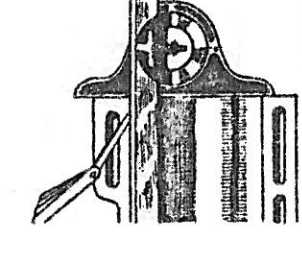
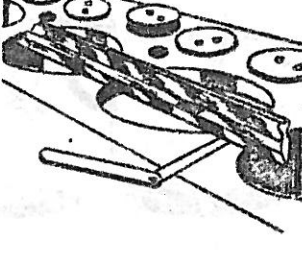
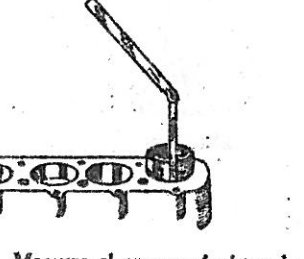
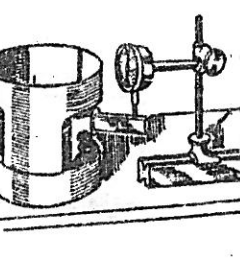
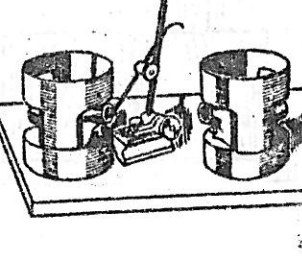
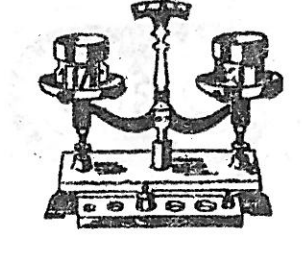
# FOR CHECKING PARTS

These tolerances are for general use *only* when the specific instructions of the manufacturer are not available.

 <p>Measure clearance of piston rings in grooves with feeler gage. Desirable ..... .001-.0015 Serviceable ..... .0025 Repair or replace ..... .004</p>	 <p>Measure clearance between ends of rings in cylinders (clearance per inch of piston diameter). Desirable ..... .003 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>	 <p>Measure fit of floating pin in alloy piston with spring scale. Desirable .5-7 lb. pull when cold Serviceable when worn .... .001 Repair or replace when worn .002</p>	 <p>Measure fit of pin using bronze bushings with spring scale. Desirable .3-5 lb. pull when cold Serviceable when worn .... .001 Repair or replace when worn .002</p>
 <p>Measure straightness of camshaft with dial gage. Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .002 Repair or replace ..... .004</p>	 <p>Measure camshaft bearing to journal clearance with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .003 Repair or replace ..... .005</p>	 <p>Measure lateral trueness of camshaft timing gear with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .003 Repair or replace ..... .005</p>	 <p>Measure clearance between teeth on camshaft and crankshaft timing gears with feeler gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>
 <p>Measure clearance between valve stem and valve guide with dial gage. Desirable ..... .002-.004 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .006</p>	 <p>Measure clearance between valve lifter and lifter guide with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .003 Repair or replace ..... .005</p>	 <p>Measure clearance between rocker arm shaft and bushings with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .003 Repair or replace ..... .005</p>	 <p>Measure sidewise movement of ignition distributor cam with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>
 <p>Measure clearance between oil pump gear teeth and housing with feeler gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>	 <p>Measure clearance between oil pump housing cover and face of gears with feeler gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>	 <p>Measure clearance between oil pump shaft and bushings with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace ..... .006</p>	 <p>Measure clearance between oil pump drive gear and camshaft gear teeth with feeler gage. Desirable ..... .003-.005 Serviceable ..... .007 Repair or replace ..... .010</p>

# CLEARANCE STANDARDS

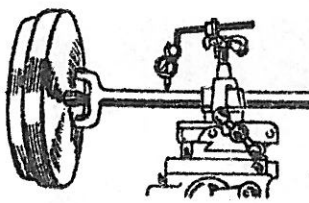
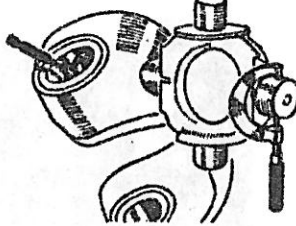
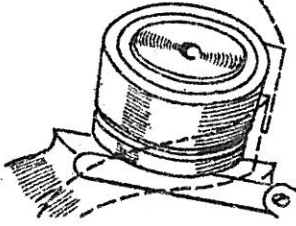
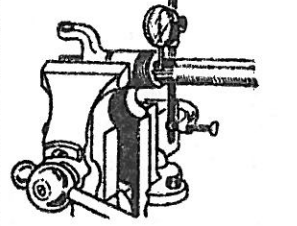
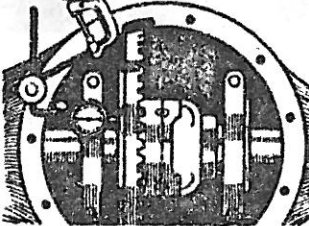
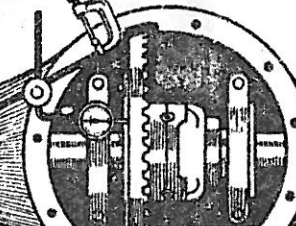
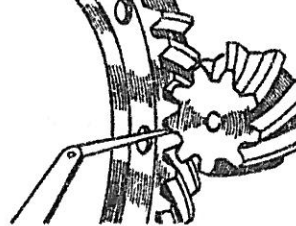
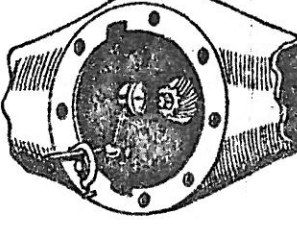
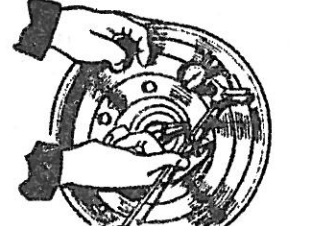
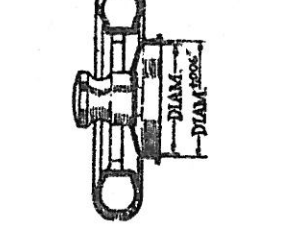
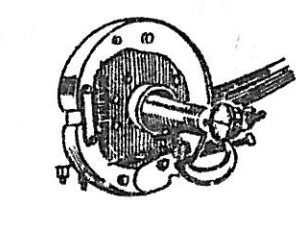
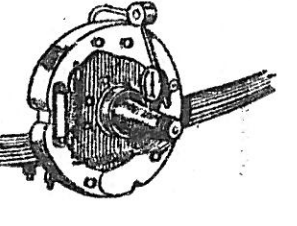
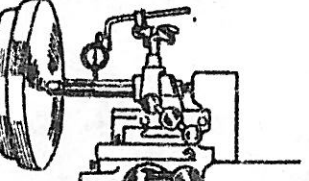
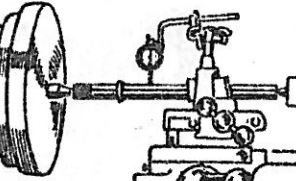
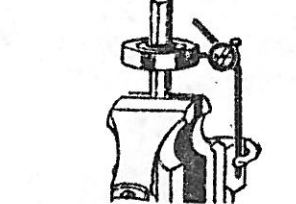
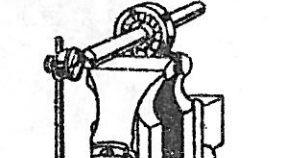
These tolerances are for general use *only* when the specific instructions of the manufacturer are not available. Measurements in inches unless otherwise specified.

 <p>Measure straightness of crankshaft with dial gage. Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .002 Repair or replace .... .004</p>	 <p>Measure crankpin for taper and roundness with micrometer calipers. Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .002 Repair or replace .... .003</p>	 <p>Measure end clearance of crankshaft with feeler gage. Desirable ..... .006-.008 Serviceable ..... .012 Repair or replace .... .018</p>	 <p>Measure clearance of forked-type outside bearing with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .004-.005 Serviceable ..... .006 Replaces under... .004 or over .007</p>												
 <p>Measure roundness of bearings with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .002 Repair or replace .... .003</p>	 <p>Measure connecting rod bearing for parallelism with piston pin, using aligning fixture and dial gage. Desirable ..... .0005 Serviceable ..... .001 Repair or replace ..... .002</p>	 <p>Measure bearing to shaft clearance with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .0015-.0025 Serviceable ..... .003-.004 Repair or replace ... .005</p>	 <p>Measure end clearance of connecting rod bearing with feeler gage. Desirable ..... .005-.007 Serviceable ..... .010 Repair or replace .... .015</p>												
 <p>Measure roundness of cylinder bore with dial gage. Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .002-.003 Repair or replace .... .004</p>	 <p>Measure cylinder bore for taper with inside micrometer. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .003 Repair or replace .... .005</p>	 <p>Measure squareness of bore with top of block, using Vee edge protractor and feeler gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair or replace .... .006</p>	 <p>Measure flatness of top of block with steel straightedge and feeler gage. Desirable ..... .003-.005 Serviceable ..... .007 Repair or replace .... .010</p>												
 <p>Measure clearance of piston in cylinder with feeler gage (clearance per inch of piston diameter).</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>IRON</td> <td>ALUMINUM</td> </tr> <tr> <td>Desirable</td> <td>... .001</td> <td>... .001-.0015</td> </tr> <tr> <td>Serviceable</td> <td>... .0015</td> <td>... .0015-.002</td> </tr> <tr> <td>Replace</td> <td>... .0025</td> <td>... .003</td> </tr> </table>		IRON	ALUMINUM	Desirable	... .001	... .001-.0015	Serviceable	... .0015	... .0015-.002	Replace	... .0025	... .003	 <p>Measure piston pin boss bore for parallelism with head, using surface plate and dial gage. Desirable ..... .001 Serviceable ..... .002 Repair or replace ..... .003</p>	 <p>Measure variation in compression height with surface plate and dial gage. Desirable ..... .003-.005 Serviceable ..... .010 Repair or replace .... .020</p>	 <p>Measure difference in weight between pistons with balance scale. Desirable ..... 1/16 oz. Serviceable ..... 1/8 oz. Repair or replace ..... 1/4 oz.</p>
	IRON	ALUMINUM													
Desirable	... .001	... .001-.0015													
Serviceable	... .0015	... .0015-.002													
Replace	... .0025	... .003													



# FOR CHECKING PARTS

These tolerances are for general use *only* when the specific instructions of the manufacturer are not available.

 <p>Measure straightness of propeller shaft with dial gage. Desirable ..... .002-.004 Serviceable ..... .006 Repair ..... .010</p>	 <p>Measure clearance between universal joint pins and bushings with micrometer calipers and telescoping gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .005 if quiet Replace ..... .007 if noisy</p>	 <p>Measure end clearance of universal joint pins in bushings with feeler gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .010</p>	 <p>Measure fit of propeller shaft splines in universal joint yoke with dial gage. Desirable ..... .002-.004 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .010</p>
 <p>Measure lateral trueness of differential case flange with dial gage before installing ring gear. Desirable ... .001-.002 variation Serviceable ..... .003 variation Repair or replace .004 variation</p>	 <p>Measure lateral trueness of assembled ring gear with dial gage. Desirable ... .002-.003 variation Serviceable ..... .006 variation Replace ..... .010 variation</p>	 <p>Measure clearance between pinion and ring gear teeth with feeler gage. Desirable ..... .006-.008 Serviceable ..... .010 Repair or replace ..... .015</p>	 <p>Measure endwise clearance of pinion shaft with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .003 Repair or replace ..... .005</p>
 <p>Measure brake drum for roundness and concentricity with hub, using dial gage mounted in hub. Desirable ..... .002-.004 Serviceable ..... .008 Repair or replace ..... .010</p>	 <p>Measure brake drum for taper or bell-mouth with dial gage mounted in hub. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Replace ..... .006</p>	 <p>Measure endwise clearance of axle shaft with dial gage. Desirable ..... .002-.004 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .010</p>	 <p>Measure wheel bearing clearance with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .005 Repair or replace ..... .008</p>
 <p>Measure all splined shafts for straightness with dial gage. Desirable ..... .001-.0015 Serviceable ..... .002 Repair ..... .003</p>	 <p>Measure all axle shafts for straightness with dial gage. Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Repair ..... .005</p>	 <p>Measure all ball bearings for radial or diametral clearance with dial gage, (clearance per inch of diameter). Desirable ..... .0005-.001 Serviceable ..... .003 Replace ..... .005</p>	 <p>Measure all ball bearings for endwise clearance with dial gage, (clearance per inch of diameter). Desirable ..... .001-.002 Serviceable ..... .004 Replace ..... .006</p>

# Tore Ødegaard seiret i «Drammens-loppe '77»

Så kan da ytterligere et arrangement i MIF-Drammen's regi protokollføres som meget vellykket. Vi tenker på vårt hovedarrangement "Drammensløpet", som ble avviklet søndag 22. mai, for fjerde år på rad.

Deltagelsen i årets løp var større enn noensinne; på startlisten sto hele 35 representanter fra klubbens kjøretøypark; - 33 biler og 2 motorsykler. Det hersket en hektisk virksomhet på åstedet for løpets start og innkomst, -MIF-hytta i åsen mellom Konnerud og Mjøndalen-, etterhvert som tiden nærmet seg starttidspunktet. Vi merket oss et gledelig stort antall debuterende kjøretøyer i år; god oppslutning fra de mer fjerntboende medlemmene, og en gjennomgående meget høy standard på deltagerkjøretøyene.

Løpskomiteen, og da spesielt formannen Kai Martinsen, hadde lagt ned et enormt arbeid med forberedelsene til løpet; -og det skulle etterhvert vise seg at de klarte de mange oppgaver i forbindelse med avviklingen fullstendig knirkefritt, og kunne utpå ettermiddagen "levere fra seg" et eksemplarisk avviklet arrangement.

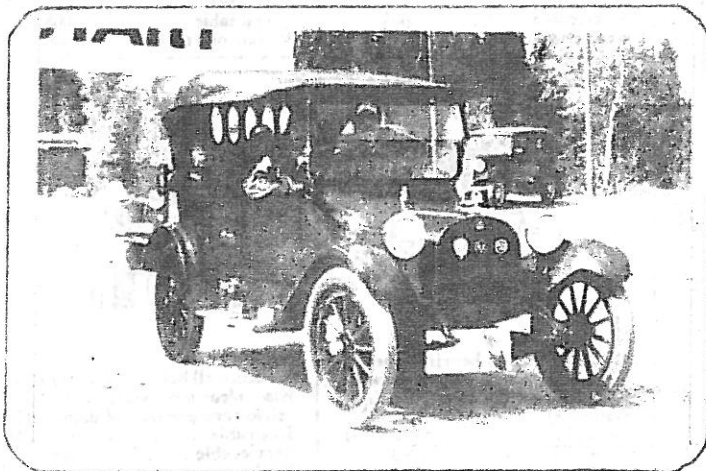
Plassen foran MIF-hytta var avsperrert slik at det bare var kjøretøyer som skulle delta i løpet som slapp innenfor. Hvert kjøretøy hadde dessuten sin egen parkeringsplass, behørig merket med startnummeret. Omkring plassen var det dekorert med forskjellige reklameskilter fra gamle dager, og mange hadde fulgt oppfordringen om å stille i tidsriktige klær; slik at vi fikk et fint "miljø" omkring løpet.

Vår faste speaker, William Kjoss, tok seg som vanlig av høyttalerservicen på en sikker og uklanderlig måte, og såvel på start/mål-området som ute i marken var vår filmfotograf Øystein Arnesen i ivrig aktivitet med kamerautstyret.

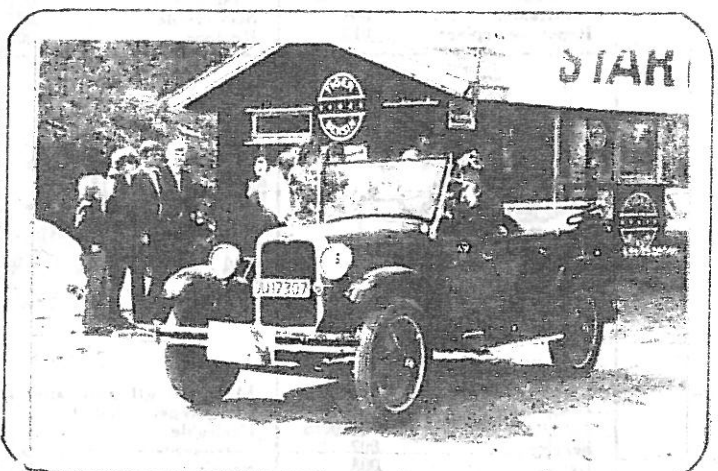
På slaget 11 trillet Øivind Vikar med sin 1933 Chevrolet avsted som første bil, og så fulgte de andre på løpende bånd, med en avstand på 2 minutter mellom hver. Fra MIF-hytta gikk ferden opp forbi Ormetjern og frem til Konnerud, hvor man stakk ut kurs mot Skoger kirke. Herfra valgte man Fjeldsveien mot Drammen, ned Austadveien og via Frydenhaug til Rundtom. Så fortsatte ruten til Strømsø sentrum, over bybroen til Bragernes og deretter fulgte man E-76 mot Kongsberg. Ved Herstrøm tok løypa av og inn på den gamle



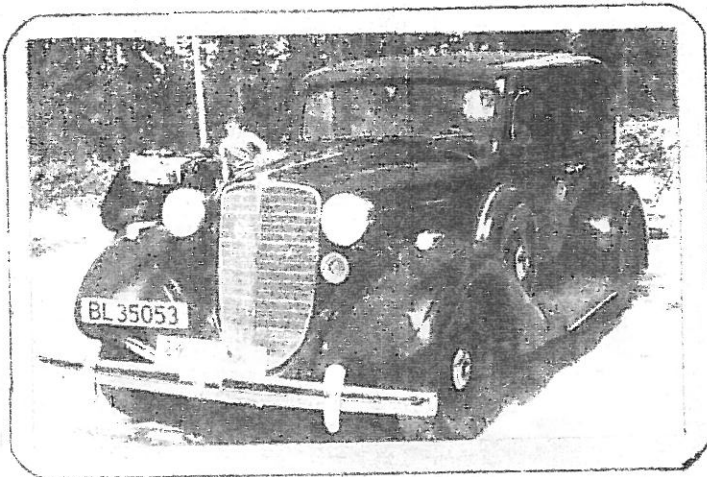
Honnør til vår høyeffektive løpskomite!



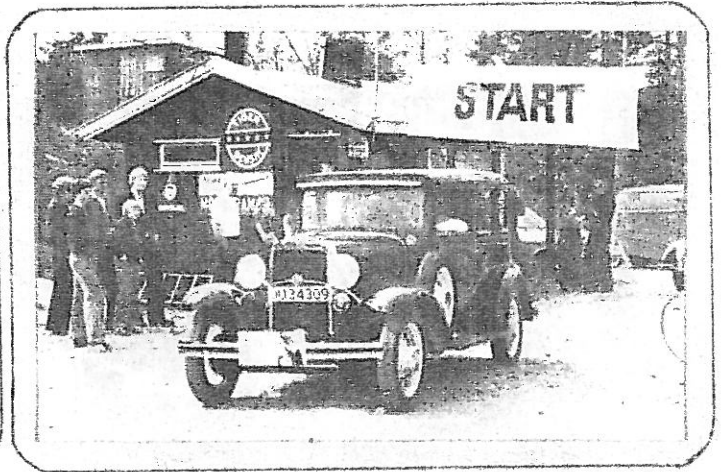
Frøde Holm fikk låne Dodge'n av Bjørg.



Fra Nesbyen kom Jan Erik Finnerud med sin vakre blå Chevrolet 1927



Eirik Bøle, Sandvika i Nash 1934



Thomas G. Öye, Nesbyen i Chevrolet 1931

riksvei 10 frem til Krokstadelva. Her tok man av og over broen til Mjøndalen, og fortsatte så opp Hagatjernveien tilbake til MIF-hytta og mål.

Totalt var løypa 50 kilometer lang; -etter de fleste mening akkurat passe. Underveis var det innlagt 6 poster med varierte og morsomme oppgaver. Og som en ekstra prøve helt på tampen en tippekonsurransse idet man hadde passert målstrøken. Anvendt tid lå på jevnt over drøyt 2 timer, slik at samtlige var ferdig med løpet innen klokken 15.30.

"Straffepoengsystemet" med lodbok fungerte også denne gangen meget godt, og forenklet i stor grad utregningen av resultatlisten. Denne var klar et drøyt kvarter etter at sistemann hadde kommet i mål, og dermed kunne formannen i løpskomiteen -godt sekundert av speakeren- foreta den høytidelige premieutdelingen.

Det skulle altså bli Tore Ödegaard, Drammen som med sin 1930 Ford A Town Sedan strøk avgårde med førsteplassen i årets "Drammensløp"; han vant en ganske suveren seier, hele 13 poeng foran nestemann, og sikret seg dermed et velfortjent "napp" i "Rundtom Kafeteria's Vandrepremie". Fullstendig resultatliste er gjengitt på side 21.

Hokksund Auto hadde velvilligst stilt servicebil til rådighet, noe man heldigvis ikke fikk bruk for.

Konklusjon: -Et meget vellykket arrangement, med god oppslutning og sporty innstilling fra deltagerne; og et vidunderlig fersommervær som "ramme" om det hele.

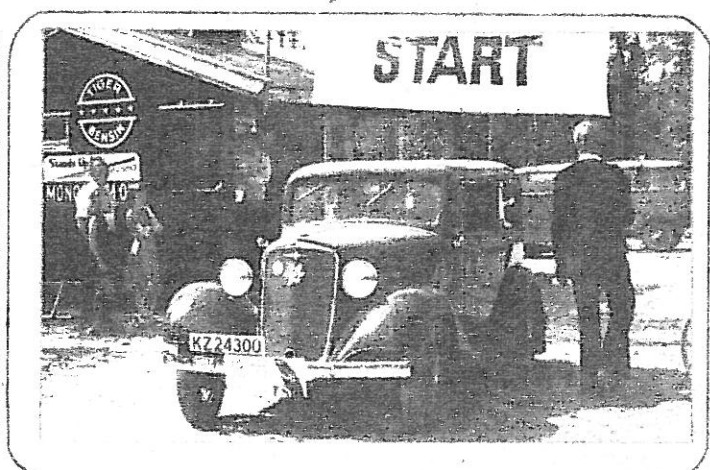
Ö.L.



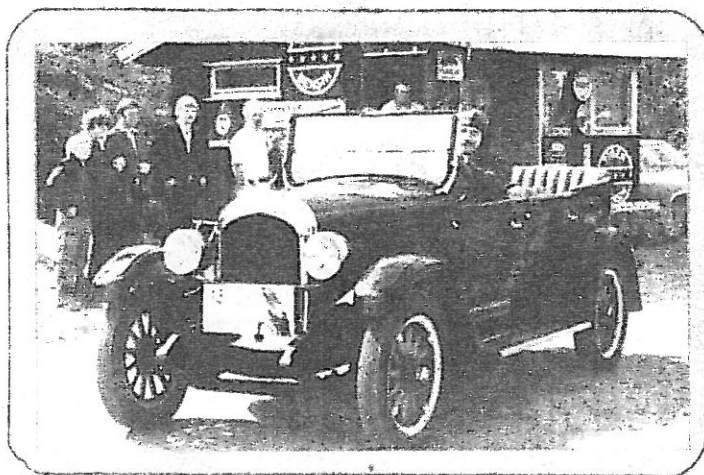
Rolf Viktor Hansen hadde vært på loftet og tatt gåhort-dressen ut av møll-osen....



Thorolf Andersen, Drammen i Mercedes 1939



Bjarne Traet, Sundbyfoss i Chevrolet '34



Klubbformann Per Løken debuterte i løpet med sin flotte Chrysler 1927.

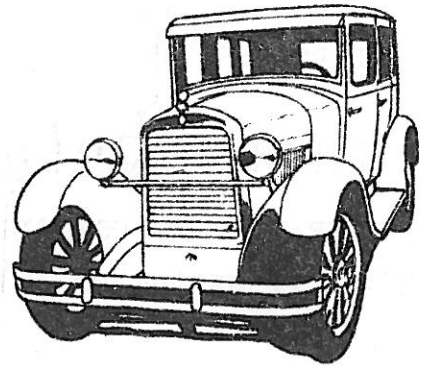


Gunnar Kristiansen med Buick Special '47

## Resultater:

1. (20)	Tore Ödegaard, Drammen	1930 Ford A Town Sedan	27 p.
2. (12)	Per Bakke, Kongsberg	1928 Lincoln V-8 Limousine	40 p.
3. (16)	Reidar Kristiansen, Asker	1930 Ford A Phaeton	41 p.
4. (32)	K. Wiktorin/B. E. Fjeldstad, Hillestad	1930 Nash "660" Sedan	42 p.
5. (19)	Gunnar Kristiansen, Mjøndalen	1947 Buick Special Sedan	43 p.
5. (11)	Erling Thorbeck, Drammen	1929 Essex Super Six Roadster	43 p.
7. (13)	Per Løken, Rykkinn	1927 Chrysler "50" Touring	44 p.
8. (31)	Björn Brandtzæg, Drammen	1936 Ford V-8 Tudor	45 p.
8. (10)	Bjarne Traet, Sundbyfoss	1934 Chevrolet Standard Coach	45 p.
8. (25)	Oddleif Kvålseth, Solbergelva	1917 Henderson motorsykkel	45 p.
11. (7)	Håkon W. Røine, Lier	1926 Morris Cowley Coupe	46 p.
12. (29)	Hans Öye, Nesbyen	1926 Harley Davidson motors.	47 p.
13. (34)	Öystein Bertheau, Oslo	1934 Willys "77" Sedan	48 p.
13. (9)	Alf Bryhn, Spikkestad	1934 Plymouth Sedan de Luxe	48 p.
15. (24)	Eirik Bøle, Sandvika	1934 Nash Big Six 1220 Sedan	49 p.
16. (30)	Egil Gunnarsrud, Drammen	1929 Chevrolet Touring	50 p.
17. (17)	Leif Hoel, Holmestrand	1927 Buick Special Sedan	52 p.
17. (22)	Jan Sandholt, Solbergelva	1927 Chevrolet Touring	52 p.
19. (8)	Thomas Gunnar Öye, Nesbyen	1931 Chevrolet Spesial Sedan	54 p.
19. (21)	Per Gran-Henriksen, Lierbyen	1935 Buick "57" Sedan	54 p.
21. (2)	Öyvind Gladhus, Gol	1924 Ford T Touring	55 p.
21. (33)	Frode Holm, Drammen	1916 Dodge Touring	55 p.
23. (36)	Odd Runar Holm, Hokksund	1930 Graham Paige Sedan	56 p.
24. (27)	Jan Tore Woldstad, Hokksund	1920 Hupmobile Touring	57 p.
24. (5)	Björn S. Nilsen, Drammen	1948 Jaguar 3½-ltr. Saloon	57 p.
26. (35)	Finn Bryhn, Spikkestad	1933 Essex Terraplane Sedan	58 p.
27. (26)	Gunnar Olsen, Dal	1926 Ford T Touring	59 p.
28. (28)	Gunnar Kjemperud, Hokksund	1933 Dodge Sedan de Luxe	61 p.
29. (15)	Jan Erik Finnerud, Nesbyen	1927 Chevrolet Touring Sport	63 p.
30. (4)	Rolf Viktor Hansen, Hillestad	1936 Buick Special Sedan	65 p.
31. (6)	Ragnvald Ödegaard, Drammen	1926 Chevrolet Touring	68 p.
31. (14)	Svein Burvald, Spikkestad	1930 Franklin Limousine	68 p.
33. (3)	Martin Giljamse, Vestfossen	1930 Ford A Tudor	70 p.
34. (16)	Thorolf B. Andersen, Drammen	1939 Mercedes-Benz Cabriolet	80 p.
35. (1)	Öivind Viker, Drammen	1933 Chevrolet Standard Coach	81 p.

Tallene i parantes er kjøretøyenes startnummer. (Start nr. 23 stilte ikke til start, og er strøket.) Premier ble utdelt til de 12 beste deltagere, og samtlige fikk minneplakett.



**innbyr til**

**VETERANBIL/MC-LÖPET**

# "LIERDALEN RUNDT"

söndag 21. august

MHK-DRAMMEN innbyr herved til veteranbil/mc-løpet LIERDALEN RUNDT, som går på gode veier i den idylliske Lierbygden, - en av Drammens nabokommuner. Løpet er åpent for pene og teknisk tilfredsstillende kjøretøyer som er minst 30 år gamle, uten hensyn til eierens klubbtilknytning.

## START

Start og innkomst for løpet er lagt til HÖVIK SKOLE v/Stoppen i Lier, (øverst i Jensvollveien og like utenfor bygrensen) Se kartskissen.

## FREMMØTE

Fremmøte på startstedet. Deltagere møter SENEST klokken 10.00; -postmannskaper og funksjonærer SENEST klokken 9.00

## STARTGEBYR

Startgebyr er fastsatt til kr. 30,- pr. deltagende kjøretøy, og betales ved start.

## PÅMELDING

Påmelding sendes skriftlig, og må være kommet løpskomiteen ihende innen 14. august. Påmelding sendes til:-

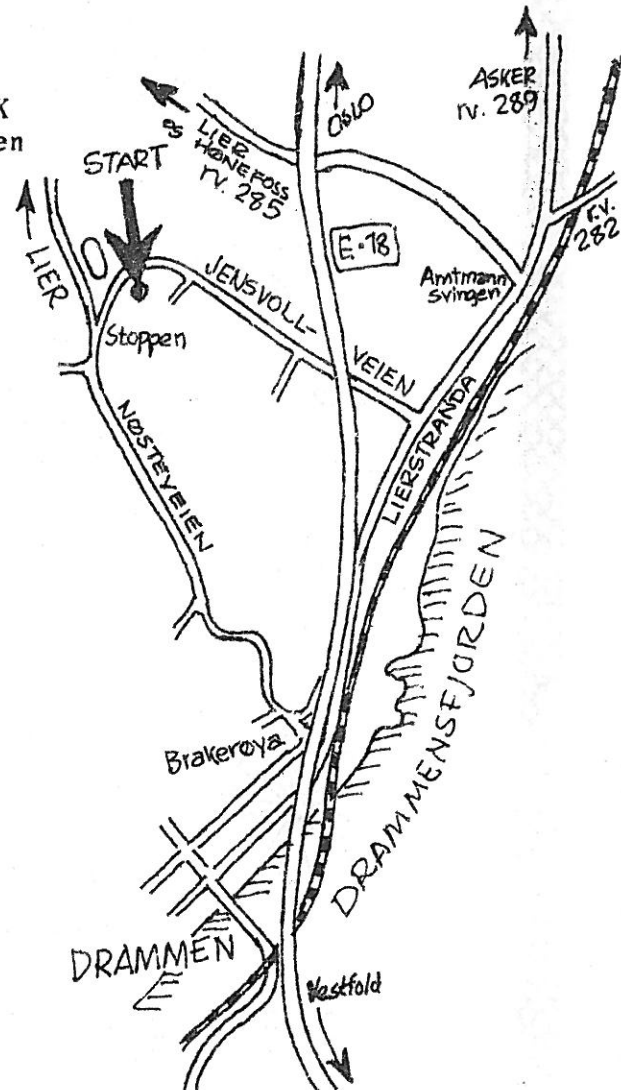
Kai Martinsen  
Batterivn. 18

3022 Solbergelva

(Benytt vedlagte kort.)

- Vel møtt til et hyggelig løp.

Løpskomiteen, MHK.

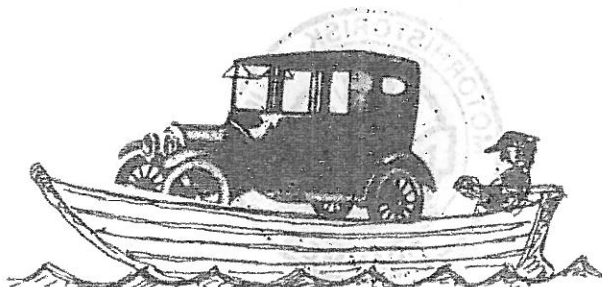


VI INNBYR TIL

# Danmarkstur

MED DELTAGELSE I "FLAUENSKJOLD-LÖPET"

søndag 11. september 1977.



MHK-DRAMMEN har tatt initiativ til en fellestur til Danmark, med sikte på deltagelse i "Flauenskjold-løpet" søndag 11/9.

Turopplegget blir i grove trekk slik:

AVREISE med M/F "Peter Wessel" (Larvik-Fredrikshavnferjen) fra Larvik fredag 9. september. Ferjen går kl. 21.15

FREMMÖTE på ferjekaien i Larvik klokken 20.00

ANKOMST Fredrikshavn lørdag 10. september kl. 08.00

For LÖRDAG 10. SEPTEMBER er det foreløpig ikke lagt opp til noe fast program, men vi går ut fra at mange ønsker å benytte dagen til bl.a. shopping og sight-seeing. Vi forutsetter imidlertid at det på ettermiddagen kjøres til Flauenskjold (ca. 30 km sydover fra Fredrikshavn), for å hilse på veteranbilkolleger og få detaljer om løpet.

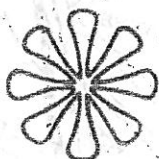
I brev fra vår kontaktmann heter det at overnatting fra lørdag til søndag kan ordnes "ganske gratis" ved privat innkvartering. De som ønsker hotellplass e.l. må selv sørge for å bestille dette.

## SÖNDAG 11. SEPTEMBER

deltar vi med våre gamle kjøretøyer i "FLAUENSKJOLDLÖPET", et veteranbillöp inndelt i to "seksjoner" (Mads Jostad kan gi ytterligere detaljer.)

Etter at løpet er over, returnerer vi til Fredrikshavn for å ta nattferjen tilbake til Larvik, -da med M/F "Viking III", som har avgang kl. 21.00 og er i Larvik mandag kl. 07.00.

PRISENE: Ferjeplass for personbil (en vei).... kr. 82,-  
Billettpris, voksne passasj. (en vei)... kr. 82,-  
-- " -- , barn 4-15 år, -- " -- .. kr. 41,-  
(ved å påberope oss gruppereise - (minim 10 deltagere) - kan billettprisen muligens "presses" ned til kr. 66,-)



Det foreligger også et spesialtilbud, der bil med inntil 5 pers. fraktes for kr. 320,-  
Lugarplasser varierer i pris fra kr. 15-35,- pr. person, avhengig av standarden.

BINDENDE PÅMELDING sendes på vedlagte kupong skriftlig og senest innen 21. august (under "LIERDALEN RUNDT")

► til

MADS JOSTAD,  
Tømmeråsveien 24, 3060 SVELVIK. ◀

## ANNONSER

### TILSALGS:

1934-modell PLYMOUTH (lukket), ferdig restaurert, selges.

Steen S. Sørensen,  
Nyhavn 41 (1),  
DK-10 51 København K., Danmark

### TILSALGS:

- 1 stk. 1973-mod. 2 CV 6, gått litt over 40.000 km. m/god bensinvarmer + vinterdekk på felg,
- 1 stk. Phillips platespiller "604" + 2 høyttalere (1 litt def.) ca. 250,00
- 4 stk. felger (B-Ford??), 1 litt def.

### ÖNSKES KJÖPT:

- 1 stk. panser til A-Ford 1930-mod. m/bra hengsling på toppen (snarest),
- 1 stk. bagasjebrett til samme (også snarest).

Martin Simon, 3560 HEMSEDAL  
tlf. 9135 kl. 9 - 17.

### SELGES/BYTTES:

A Ford Phaeton 1928 (åpen) selges eller byttes i bil fra før 1920.

Til A-Ford 1930-31:

Foraksel, bakaksel, dører, torpedo, panser, radiator, radiatorkappe.

Til Dodge 1914-22:

Radiatorkappe.

### KJÖPES:

Til A-Ford 2-seter 1930: -Høyre bakskjerm, felger, horn, lykter, cowllamps.

Eirik Böle,  
1300 SANDVIKA. tlf. priv. 13 32 28

### SELGES:

- 1 stk. Ronco-Vickers stensilduplikator, lite brukt og i god stand. Maskinen er av siste modell, og koster ny 9.600 kroner. Tilsalgs for kr. 2500,-

henv. MIK's styre, eller redaktøren av "MOTORHISTORIKEREN".

### TIL SALGS:

Mercedes-Benz 250 S 1967-modell, pen og i god stand.

Normann Bilverksted,  
Stjernev. 7, 3000 DRAMMEN  
tlf. 82 18 01

### KALESJEDUK.

Som nevnt på forrige møte, kan skaffes lys brun kalesjeduk (riktig gammelbilfarge), og sort fra England. Antatt pris kr. 70-80 pr. m. i 1,86 m bredde. Spikerlist 6 - 7 kr./m.

Hans Öye,  
3540 NESBYEN.

### KÖPES:

Delar till DKW Cabriolet 1938:

-Fästen för cab på vindrutestolparna, - 1 stålekerhjul 17", -Skydd för reservhjulet, -Framstolarnas ryggstöd med beslag, -Navkapslar i nyskick, -Frontlyktor, -Instrumentbräda, hjärtformad, -Även bra baklamper, -Bromswirar bak '37-38, -Stora förskjutbara drevet i vx-lådan (1:a + back).

Nya DKW-delar bortbytes:

-Fremre bromswire 1937-38 + '39, -Stötfångare, -Bussningar i vx-låda, -Fjäderhänkebult '37-38, -Styrspindlar '35-36, + diverse småprylar. Fråga.

Egil Karlsson,  
Birger Jarlsgatan 8,  
S-414 69 GÖTEBORG Sverige

### SELGES:

Garrard CC-10 stereo platespiller/skifter, 4-speed (16,33,45 og 78 o.), i palissander kasse m/stövdeksel. Meget lite brukt, og med ny pick-up. Kr. 200,-

AIWA portable spolebåndopptager (5" spoler) 2 båndhastigheter, for nett og batteri, (lunnebygget eliminator) med bæreveske og mikrofon. Kr. 350,-

Öivind Langeland,  
postboks 1081, 3001 DRAMMEN

### TIL SALGS:

Ford V8 1935-modell 2-dörs sedan, gått 140 000 km., stått i opplag siden 1959, men startet opp og ettersett av mekaniker, selges snarest til høystbydende.

Kontakt Bottolf E. Lund, 2314 ESPA.

# Austin

er Englands ledende automobil

Hver 4de bil solgt i England  
ifjor, var en Austin. ———

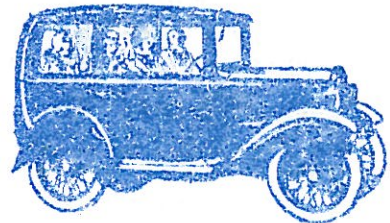
## Har De sett de nye modeller?

---

### Austin

#### Seven de luxe

med forlenget akselavstand. - - Større, vakrere, med solskinnstak, ekte skinn o. s. v.

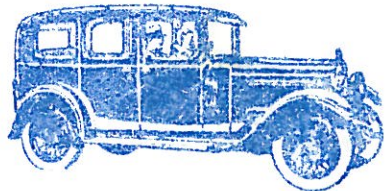


Prisen er kun kr. 3975.—  
(Standard Saloon „ 3725.—)

### Austin

#### Twelve-Six

En meget rummelig 4-seter. Helt igjennem solid, påtellig, stilig, lettkjørt og økonomisk.



Prisen fra kr. 5835 —.

Bestill itide for vårleveringen!

Repr. for Norge:

**ERIK B. WINTER**  
KRISTIAN AUGUSTS GT. 21 - OSLO