

# MOTORISTEN

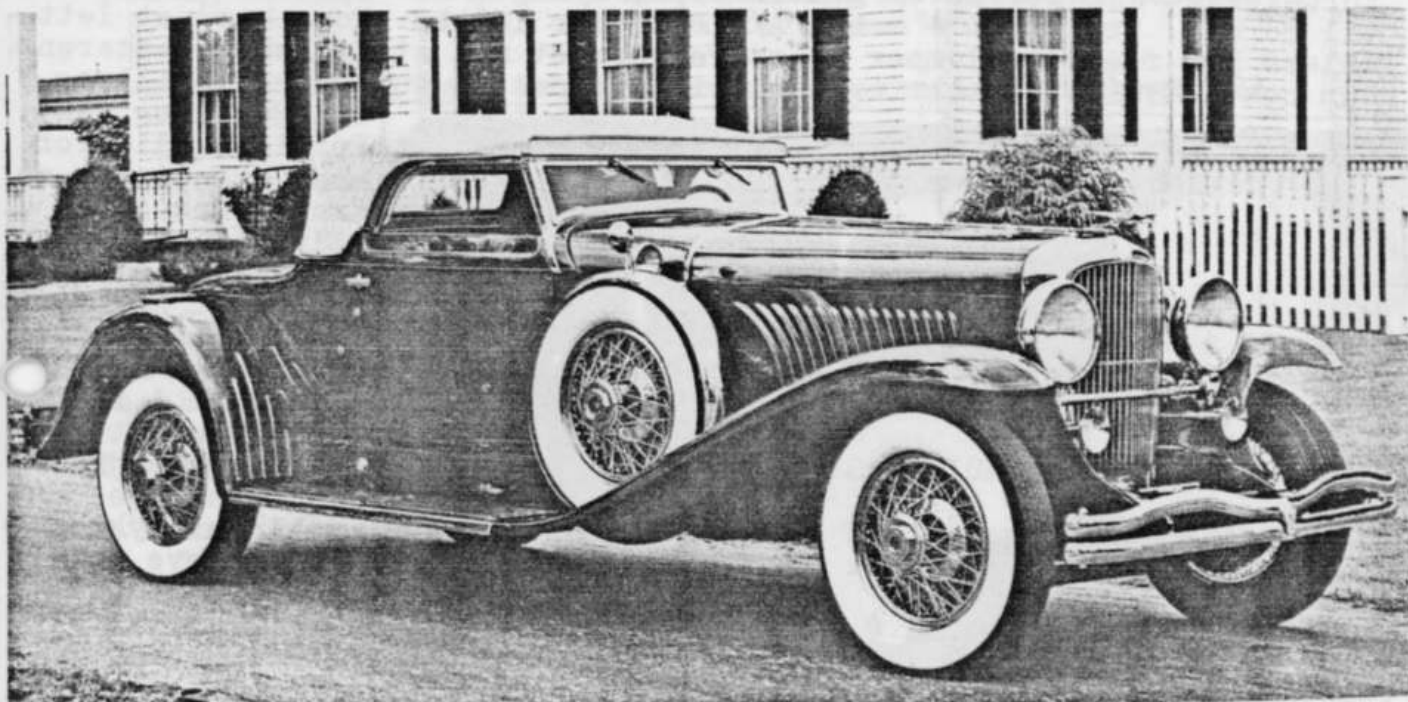
ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 2 5. nov. 1984

## DUESENBERG

*The Original Straight Eight*

DET VAR I 1920 AT BRØDRENE FRED OG AUGUST DUESENBERG BEGYNTE Å BYGGE BILER MED FAMILIENAVNET PÅ RADIATORKAPPEN. MEN FØRST I 1926 DA FABRIKKEN BLE KJØPT OPP AV BUSINESSMANNEN ERRET LOBAN CORD, BLE DET FART I SAKENE. DET VAR HANS IDEER KOMBINERT MED BRØDRENES MEKANISKE TALENTER SOM FREMBRAKTE DUESENBERG MODEL J I 1928. I PERIODEN FRA 1928 OG TIL CORD-KONSERNETS KONK I 1937, BLE DET PRODUSERT CA. 470 J-MODELLER. NÆRMERE 400 AV DISSE LEVER VIDERE IDAG SOM BRUKTBILMARKEDETS MEST ETTERTRAKTEDE OBJEKTER.



I dette nr. skriver Kristian Lindstad (13) om sin drømmebil:., DUESENBERG. Den 1929 Convertible Coupe på forsiden er tatt fra Amcar nr. 1 1978. Den som finner en slik bil i Norge må vel kunne sies å få alle sine drømmer oppfylt.

# MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEI  
POSTBOKS 1019 FLATTUM  
3501 HONEFOSS

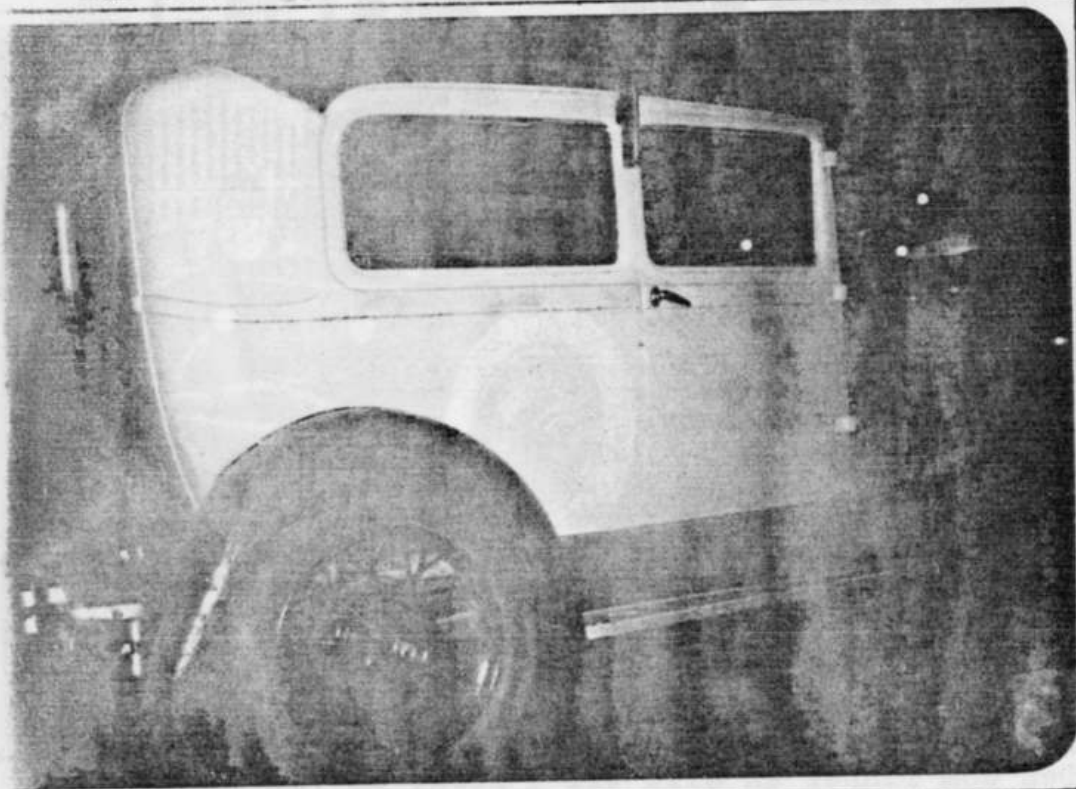
REDAKTØR: Olav Rypdal  
Grefsenkollveien 12 D  
0490 Oslo 4  
Tlf.kontor 02 429760, privat. 02 226801

## REDAKSJONELT:

Sommersesongen er over, og en ny mekkesesong starter, dvs. for de som har kjørbar bil. De som ikke har fått doningen på hjul enda har vel også skrudd hele sommeren.

Red. har fått inn et bilde av et nytt medlems bil, Tom Grøtåsens Ford A 1928 (sukk). Redaktøren har tidligere uttalt at han helst skulle sett andre biler enn "bare" Forder i klubben, men må samtidig innrømme at hans egen Buick ikke er presentabel enda.

Ford-folket får herved et gratis tips, nylaget eksospotte, Lydex til Ford A, kr. 490,- + m.hos A/S Bildeler i Oslo. Noen har det lett. Ellers har flere medlemmer + styret kommet med stoff, så redaktøren har nok å gjøre. Han har også blitt Mercedes og Audi eier i tillegg



til Buick og Fiat. Fritiden blir for snau, men ingen må tro at det ikke blir tid til å lage flere utgaver av "MOTORISTEN", send stoff redaktøren har planer om å få gjort noe nyttig både i garasjen og bak skrive-maskinen. Lykke til med nye og gamle objekter!

RED.

Enda en Ford!

# MØTEPLAN 84 / 85

Alle møter begynner kl. 19.00 presis. NB! Det stod 19.00  
Styret møter en time før på alle møter.

- Mandag 5. nov. Møte i Låven med lysbilder og diskusjon om eventuell  
hyggetur vi kan ha samlet.
- Mandag 19. nov. Møte på Melkebaren med Øistein Berthau, lysbilder  
og kåseri. Berthau er kjent for flere bøker om  
gamle biler, og han var også konferansier på Stadion  
ved starten på Sandvigen/Sundvolden i sommer.  
OBS! Dette møtet begynner kl. 18.30 (også presis)
- Mandag 3. des. Årsmøte, Låven. Valg, årsberetning og regnskap.
- Mandag 7. jan. Forsikringsmøte med Ola Hegseth, UNI kontoret DS-  
bygget i Storgt. De som var på forsikringsmøtet i  
vinter vil huske Hegseth. Ikke la denne anledningen  
til å få vite om den svært gode forsikringsordningen  
gå fra dere.
- Mandag 4. feb. Møte på Skog og Hage. Film/Video fra siste års  
arrangementer.
- Mandag 4. mars Møte hos Øioms Karosseri, Eggemoen. Karosseri-  
arbeid og bløtkake (Øioms bursdag)
- Mandag 1. april Møte hos Hønefoss Billakkering, Bekkegt. 22.  
Grunnarbeid og lakk.
- Mandag 6. mai Møte på Låven, avslutning av vintersesongen.

## LØPSRESULTATER

Klubbens medlemmer har hevdet seg ved flere anledninger i sommer.  
Ved siden av arrangementet på Jevnakerdagene, har vi fått følgende  
resultater:

### T - FORD LØP

2. Knut Lindstad
  5. Sigurd Øiom
  6. Torbjørn Grønvold
  8. Kristian Øiom
- Ekstrapremie til den mest sports-  
lige deltaker: Kristian Øiom.

### SANDVIGEN/SUNDVOLDEN

Medlemmenes plassering i sine  
respektive klasser.

9. Tom Grøtåsen
35. Knut Lindstad
31. Einar T. Lie
40. Peter E. Lie
38. Mai Haugan
2. Ole Martinsen
3. Harald Ødelien
3. Arne Øiom
13. Torbjørn Grønvold

### SANDVIGEN/SUNDVOLDEN:

Endel av klubbens medlemmer stilte sommannskap her, og NVK takker  
for innsatsen. Takkebrev er gjengitt annet sted i "MOTORISTEN".  
Mannskapene mottok også deltagerplakett.

# THE WORLD'S FINEST CAR

I slutten av 1920 årene kom Duesenbergs model A til. Den hadde en rekke åtter på 4,2 liter som gjorde omtrent 100 hk. Hydrauliske framhjulsbremses hadde den også. Produksjonen sluttet i 1926. I 1926-27 bygde de noen få modeller X. I 1928 kom model J ut på markedet. Det var den mest gjennomtenkte og overlegende bil i hele Amerika. Den hadde en rekke åtter på 6,9 liter med kjededrivende doble overliggende kamaksler som styrte fire ventiler pr. cylinder. Ved 4250 o/min ga den 265 hk. Tross at den veide 2260 kg gjorde den 190 km/t på høyeste gir og 145 km/t på nest høyeste. Fra 1929 hadde den hydrauliske bremses med vakumservo på alle fire hjul. Instrumentbordet bestod av: Speedometer oppstilt i 240 km/t, høydemåler, barometer, bremsetrykk måler, turteller, amperemeter, oljetrykk måler, kombinert klokke og stoppeklokke og et sett med fire fargede lys som var koblet til en justeringsboks. Hver 120 km ble bilen smurt automatisk av en sentralsmøringspumpe. Et rødt lys på instrumentbordet, lyste for å vise at pumpe virket. Når pumpe var tom lyste et grønt lys. Hver 1120 km lyste et tredje lys for å fortelle føreren at han måtte skifte olje på motoren. Når han hadde kjørt 2240 km, lyste det fjerde lyset som fortalte føreren at batterivannet måtte sjekkes på neste service stasjon. Chassiet var stort og kraftig. Siden på ramma var 21,25 cm på det tjukkeste. Duesenberg var langt forut for sin tid. Hydrauliske bremses var en ting, men hydrauliske støtdempere var noe nytt. Man skulle ikke tro at en så stor og tung bil kunne kjøre så fort, men Duesenberg overbeviste der også. Den akselererte fra 16 km/t (10 miles) til 128 km/t (80 miles) på 22 sekunder. Merkelig nok var det bare tre giret girkasse. Det ble bare bygd ca. 480 model J Duesenberg, tross at den ble bygd i 10 år (1928-37). Duesenberg var en bil i luksusklassen som bare rikfolk hadde råd til. En komplett Duesenberg kunne koste opptil \$ 20000. I 1932 kom en finere utgave av model J, model SJ. Den hadde omtrent samme motor som model J, men med kompressor. For å klare effekten, på 320 hk, forsterkte man lager, ventilfjærer o.l. SJ hadde en toppfart på 210 km/t, og en akselasjon <sup>fra</sup> 0 km/t til 160 km/t på 17 sekunder. Dessverre krevde SJ et liv, nemlig livet til sin konstruktør, Fred Duesenberg, som ble drept da han kjørte en 1932 model SJ. På Bonneville Salt Flats kjørte en model SJ med dobbele forgassere og kompressor, i 320 km/t. Det ble bygd omtrent 36 model SJ Duesenberg. Rundt 1935-36, da Gary Cooper og Clark Gable

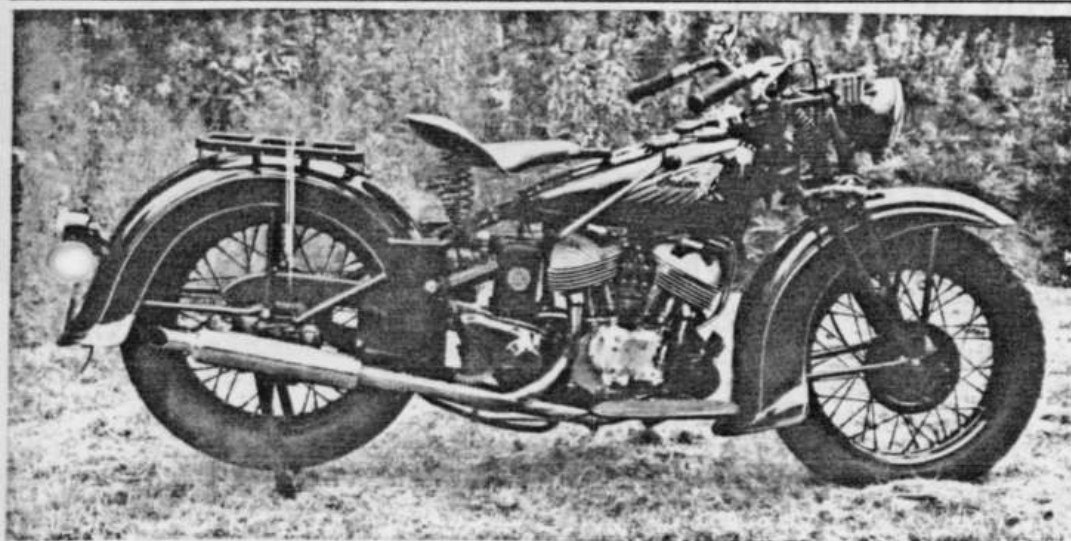
Fra klubbens sekretær, Nils K. Nicolaysen, har red. fått en overveldende mengde stoff om INDIAN. Det fører for langt å referere alle historiske facts her, så vi tar med det grøvste (entusiastene får ha oss unskyldt).

Den første Indian ble produsert i Springfield, Massachusetts, USA

i 1901 av den svenskettede racerkjøreren Carl O. Hedstrøm og finansmannen G. Hendee. De første syklene var ensylindrete og var på 1 3/4 HK. Den første V Twin kom i 1905. Det er disse motorene Indian er mest kjent for (som sin erke-rival HD), 4 sylindrete ble også produsert.

# Indian MOTORCYCLE

Den første kom i -28. Et annet "varemerke" for Indian er blad-fjæren foran. Kom i -10 Indian er også kjent for å ha "gassen" i venstre holke. Noen offisiell grunn for dette vites ikke. Indian ble produsert til i 1953 -54, men de siste årene var det ikke "ekte" Indians, de kom fra England og var ensylindrete og sideventilerte. "Alle" mener at en Indian



herjet som verst på filmduken, kom Duesenberg SSJ ( Short Super-charged J model) til. Det hele begynte med at Clark Gable og Gary Cooper konkurrerte om hvem som hadde den raskeste bilen i Hollywood. Clark Gable fikk Duesenberg til å lage en spesialbil bare til han. Da Gary Cooper fikk se bilen, gikk han rett til Duesenberg fabrikk. Men Clark Gable hadde sagt at bilen bare skulle bygges i et eneste eksemplar. Til slutt fikk Gary Cooper overtalt Duesenberg til å lage akkurat lik bil som det Clark Gable hadde, bare med litt større ventiler, doble ventilfjærer og polerte innsugsporter. Alt dette for at det skulle bli flere hestekrefter, og for at den skulle gå fortere. Model SSJ hadde en 7,3 liters rekke åtter som gjorde 400 hk ved 5000 o/min. SSJ ble bygd kortere enn J og SJ. Både model J, SJ og SSJ hadde en bryter på instrumentbordet som man kunne velge bremsestyrke etter veiforhold. Man kunne velge mellom: Tørt, vått og isete veiforhold. I 1937 gikk Duesenberg konkurs. De prøvde å gjenoppta produksjonen i 1947, men det mislykkes. Det lykkes i 1966, selv om det bare ble bygd et eksemplar. Denne bilen hadde en 7 liters Chrysler V-8 som gjorde 431 hk ved 5000 o/min. Den hadde også skivebremses og automatisk kraftoverføring. Dette var den siste Duesenberg fra Indianapolis. En slektning av brødrene Duesenberg driver nå en mindre bedrift i Mundelein.

INDIAN forts.

skal være rød, men mange forskjellige farger ble levert. Nils forteller om sin sykkel: INDIAN 741 - 1941 - 30,50 cu.in. 2 cyl. V motor, sideventiler. Originalfarge grønn. Produsert hos Indian Motorcycle Company, Springfield Massachusetts. Laget for krigsbruk. Sivile sykler av denne typen er ikke laget, men da flere tusen av dem aldri ble brukt i krigen ble de lakkert røde og solgt på det sivile marked etter krigen, pris ca. \$ 500.00

Sykkelen er registrert hos Politimesteren i Oslo fra 23.6-48 til 8.11-48 med kjennemerke A-32286. Dette er antagelig første gang den er registrert i Norge. Registrert hos Ringerike Politi-kammer, bilavdelingen den 18.6-49 med kjennemerke F-14889 eier Karl Lafton, Hen i Ådal. Andre gang registrert på Ringerike 14.6-51, eier Olaf K. Lafton, k.merke F-51704. Avskiltet 24.11-58 og registrert igjen 28.7-59, samme eier og skilt. Papirer etter 1959 finnes ikke hos Biltilsynet.

Jeg kjøpte sykkel i 1973 og registrerte den den 10.5-74 i urestaurert stand, reg.nr JU 5176. Avskiltet og demontert høsten -75. Restaurert vinteren 82-83 og registrert igjen 15.4-83. Første veteranløp: Follo rundt i mai -83, og den er kjørt ca. 25000 km etter restaurering. Sykkelen er lakkert i original Indian rød med gull randering.

Red. takker Nils for historien, og oppfordrer flere av medlemmene til å skrive om sitt veterankjøretøy.

Innlagt i dette nr. av "MOTORISTEN" finner dere et skjema: Matrikke. Meningen er at ALLE medlemmene skal fylle ut dette og levere til styret. Vi kan derved lettere holde oversikten over klubbens kjøretøyer. Medlemmene vil få utdelt matrikkelen når den er ferdig trykket. Før du bladet tilsendt, send skjemaet tilbake snarest.

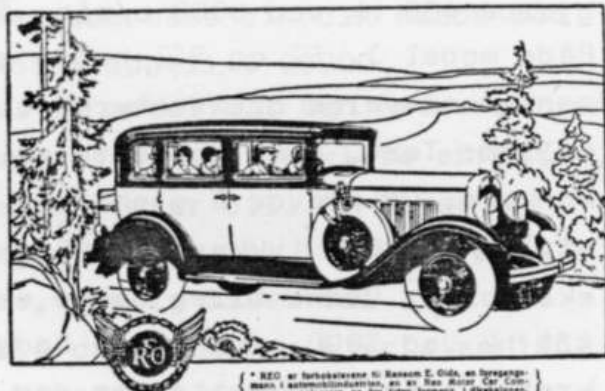
# REO

All den fart De kan ha bruk for  
— med en uhørt stille,  
trygg gang og billig drift.

Hvilken av Reo's vakre typer De enn velger gjør den fart, er smidig, gjør kjøringen sikker og komfortabel, og fungerer pålidelig dag ut og dag inn — hvad der alt er like viktig for en jevn rolig gang, billig drift og stor varighet.

Reo personvagner presterer alt og har alt som De venter av en moderne automobil. Mange erfarne bilfolk, har etter å ha prøvkjørt Reo for første gang, uttrykkelig sagt oss at deres forventninger er blitt langt overtruffet.

Overdreven hastighet er ikke Reo's sak. Men all den fart De nogensinde vil bruke og trenge til yder Reo — alltid raskt og sikkert når De ønsker den.



\* REO er forhandlerne til: Kaseem E. Oida, en forhandler i Oslo og i Bergen, og en Reo Motor Car Company forhandler i Stavanger og i Bergen.

Generalagent OLE A. IGLEBÆK

Tollbodgaten 23. Telef. 20010, 23377. OSLO

SRIEN - KRISTIANSAND S - STAVANGER - BERGEN

REO MOTOR CAR COMPANY - LANSING



# NORSK VETERANVOGN KLUBB

TILSLUTTET FEDERATION INTERNATIONALE DES VOITURES ANCIENNES (FIVA)

Motorhistorisk Klubb  
Hønefoss og omegn  
v/Torbjørn Grønvold  
3506 Røyse

OSLO 3.16.10.84  
POSTBOKS 5379

## Vedr. Automobilløpet Sandvigen - Sundvolden 1984

Norsk Veteranvoغن Klubb vil med dette takke Motorhistorisk Klubb Hønefoss og Omegn for den innsats klubben gjorde under årets og tidenes største løp.

Det er innkommet mange kommentarer etter løpet, hittil har det bare vært positive. Det snakkes om det mest gjennomførte, løpet uten venting på postene osv. Og dette kan vi for stor del takke Deres klubb for. Helt fra starten ble løpet styrt med bestemt hånd, og det var visstnok kun 4 biler på det meste som ventet på tur. Nok en honnør for bestemt og grei gjennomføring. Vi håper bare at det også ble et pent overskudd ved starten slik at klubben får noe å drive for i kommende sesong.

Om ikke lenge må man begynne å planlegge neste års arrangement. Det er da 30 års jubileum for S-S, og vi tenker oss dette arrangert som Norges-løpet 1985. Som tidspunkt er tenkt siste week-end i august. Vi håper at dere vil være med på dette. I så fall kommer vi tilbake til dette straks NVK har holdt sin generalforsamling og valgt neste års løpskomité.

Nok en gang takk for innsatsen til dere alle.

Med vennlig hilsen

*Trygve Krogsæter*  
Trygve Krogsæter  
Formann i løpskomiteen

