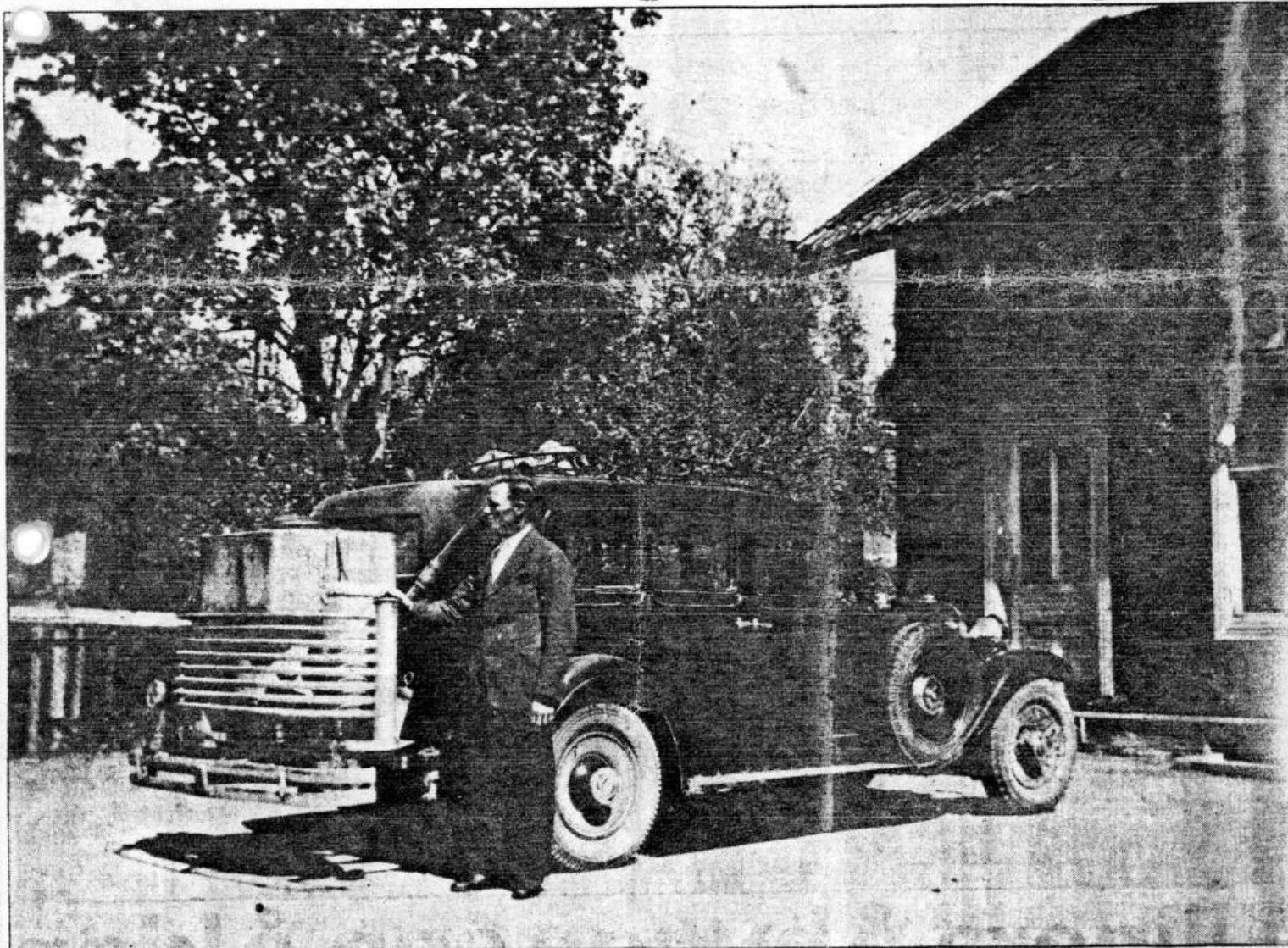


MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 1 31. mai 1983

Glimtet fra gamle dager



**Da drosjene
gikk på knott..**

Dette bildet av drosje-eier Arne Harby ble tatt utenfor Grand Kafé i Moelv under

krigen. I følge vår kilde skal året være 1942.

På bildet ser vi Harby «beundre» knott-generato-

ren. Drivstoffet ble brukt til noe helt annet enn drosjekjøring i krigsårene, men mange reddet seg ved å kjøre på knott.

Forsidebildet er tatt fra Ringsaker Blad 3.3.83.
Bilen er etter det vi kan se en Nash ca. 1930.

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS

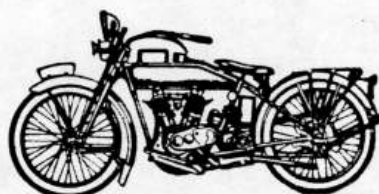
REDAKTØR: Olav Rypdal

Grefsenkollveien 12 D

Oslo 4

Tlf. arb. 02 231580, priv. 02 226801

067 32294



REDAKSJONELT:

Dette er første nummer av Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegns nye blad "MOTORISTEN"

Denne utgaven er vel nærmest en prøveutgave og bærer også preg av det. Med enkle midler, redaktørens arbeidsgivers skrivemaskin og kopimaskin vil vi vise hva som er mulig.

Ideen til dette bladet er luftet på flere medlemsmøter, og vi har etterlyst stoff. Noen har vist interesse, men det har ikke resultert i noen merkbar aktivitet fra medlemmene. Alt stoff i denne utgaven er samlet og skrevet av redaktøren, og det er et spørsmål om dette er den rette arbeidsformen. Det er tross alt en del tid som går med.

Av stoff som ønskes kan f. eks. nevnes: Tips om hvor medlemmene kan finne restaureringsobjekter, Tekniske tips, Historien om en restaurering, Hvordan man kom over sin drømmebil, Artikler om et spesielt merke, osv. Det finnes tusenog en ting å skrive om. Ta pennen eller skrivemaskinen fatt og skriv.

Ikke vær redd for å plage redaktøren med telefoner. Kom også med annonser kjøp/salg. VI TRYKKER ALT!

RED

FORMANNENS "ORD FOR DAGEN"

Etter forslag på et av møtene om at vi burde prøve å lage til en klubbavis, falt det meg ikke inn at det var formannens plikt, i følge andre medlemsaviser, at undertegnede måtte bytte skiftenøkkelen med blyant.

Imidlertid er det en kombinasjon av evnen til å forskyve det man helst ikke vil og dårlig samvittighet som gjengis her. Redaktøren skulle hatt dette for fire dager siden.

Over til det som er aktuelt: Vi har hatt en hel vinter til disposisjon og konklusjonen er for de fleste den samme, vi rakk ikke det vi hadde satt oss som mål. Her er det jo en trøst å finne, for disse greiene taper seg ikke, tvert om.

Poenget er imidlertid, flest mulig på veien og i bruk.

Uten tvil, det går framover, og flere medlemmer med bil har vi fått. De strir etter beste evne, og vi har med den innsatsen som er vist i vinter fått minst 10 "nye" gammeldoner på veien neste år.

Interessen er viktig, men det har noe med økonomi å gjøre også. Det passer ikke for alle "å ete graut støtt", det kan være andre ting av interesse også.

Alt i alt er vi etter den første vinteren fornøyd med det som er skjedd, og vet hva vi må prøve å gjøre bedre neste år.

Jeg minner om "verkstedet" vårt, ute hos Lindstad som står til disposisjon ved restaurering (evt lagring) for kr. 100,- pr mnd.

Det ser også ut til at kontaktarbeidet når det gjelder sandblåsing, karosseriarbeide, lakkering og mekanisk fungerer bra. Er det noen som ikke er informert, så skrik!

Sommersesongen er i gang, og med den en mengde aktiviteter, fra dele-markeder til løp og utstillinger. Jeg ber om at alle holder seg orientert og får med seg mest mulig for å ha noe å tære på til vinteren.

T-FORD LØP



DAG

Fra T - Ford klubbens avis "Pedal Forden" gjengir vi denne annonsen. Torbjørn trenger noen postmannskaper. Det vil kunne bli en fin dag på Krokskogen. De som er interessert, ta kontakt med Torbjørn.

Datoen for vår Pick-nick på Ringesrike er nå bestemt. Den starter fra Sundvollen Hotell kl. 1100 den 18. juni. Torbjørn Grønnvold leder turen inn på lukkede skogsveier. Vi må betale en liten avgift for å benytte veien. Ellers tar alle med seg mat og drikke. Det er bare å stille med "kjerringa, Evensen..."

LOPPEMARKED

Som hvert år, arrangerte NVK (Norsk Veteranvogn Klubb) loppemarked i mai. I år hadde man flyttet arrangementet fra de trange forholdene på Frysja til parkeringsplassen ved Dyreparken Ved Vinterbro.

NVK har fått en tomt der ute, og formannen i klubben, Størmer, hadde sightseeing for interesserte på tomten.

Det var mange som hadde ryddet i garasjene sine og tatt med deler for salg. Det var ikke bare deler, også grammofoner, brønnpumper, parafinlykter og klær kunne man få kjøpt.

Det var mye å velge i hvis en var ute etter deler til Ford eller Chevrolet. Mye billig, men de fine delene var dyre.

Bl.a. hadde Bratland noen messing karbidlykter for UNIC. Bilen finnes i Molde, men eieren vil ikke kjøpe lyktene. Prisen var kr. 4000,- dyrt, men til denne bilen et kupp. Se bildet fra Moderne Transport 24. 9. 83.

Overhørt kommentar: "All driten ingen vil ha er nesten gratis, mens de fine delene alle er ute etter koster flekk".

Flere ringerikinger hadde også funnet veien til Vinterbro, formannen, Torbjørn og Lorang kom i lastebil og hadde med seg mer deler hjem enn da de kom. Lorang fikk ikke solgt en skjerm til en australsk Chev. 34, så den er sikkert fortsatt til salgs. Kristian Øiom og Ola Martinsen var der uten å kjøpe noe, mens Jan Braathen kjøpte motor sykkelhansker. Redaktøren fikk ikke solgt en haug Mercedes deler.

OR



Bra salgsstand: Chevrolet lastebil

Moldes første buss

Dette var bussen som startet det hele. Molde Bilruters grunnlag ble altså lagt i 1908, den 12. mai da denne Unic med norsk karosseri kjørte sin første tur mellom Molde og Batnfjordsøra. Distansen er 40 kilometer og tok fem kvarter.

Bussen ble kjøpt som chassis hos Kolberg & Caspari & Co, og i løpet av vinteren 1907-08 bygget Kløvstad & Sønns Vognfabrik i Oslo et syvseters karosseri. Mo-

toren var på 18 hestekrefter og toppfarten hele 60 km/t. Datidens dom var klar: «Det er særdeles elegant og synes at så fullt på Høide med det, som præsteres i Udlandet», ifølge Morgenbladet.

Bussen ble først og fremst beregnet til trafikk for å binde Molde nærmere til Kristiansund og Trondheim. Den kjørte i kveldsrute og returnerte til Molde med passasjerer som hadde kommet med dampskipet fra Trondheim.



DEN FØRSTE BILTURISTEN PÅ RINGERIKE

Fra boken "Ringerike", utgitt i 1981. (Den fåes kjøpt bl.a. på Riddergården).

Peter Lyse døde dessverre i 1982.

La oss til slutt ta med en historie som forteller litt om utviklingen fra århundreskiftet. En augustdag i 1901 satt en ung journalist på sitt kontor i Ringerikes Blad, som den gang hadde kontorer i Storgaten. Det var en lyd fra gaten som vekket hans journalistiske sans. Det han så og opplevde fikk følgende overskrift i avisen: «Et uventet syn! Motorvogn paa Hønefoss». I artikkelen skriver han blant: «Plutselig høres sterk surrende lyd, akkurat som naar man i Kristiania hører en Trikk nærme sig. Lyden forsterker sig, vi ser ut av vinduet. Sanderlig kommer der ikke et uhyre av en Vogn opover gaden. Ikke en Sporvogn, nei noget mere storartet: en Automobil eller Motorvogn. Vi styrtet op. Men jomen var den forbi allerede inden vi naaende at rive op Døren og styrtet ud. Folk stod i tætte rækker langs Gadelinjen og maabede. Det var ligesom man ikke rigtig kunde tro sine egne Øyne.»

Etter en beskrivelse av det fantastiske kjøretøyet legger journalisten til oss: «Vi tror, vi kan være fornøide, saalenge ikke saadanne Vogne bliver almindelige på vore Veie.»

Mon tro hva journalisten ville ha sagt eller skrevet om han hadde sett dagens trafikk i Hønefoss?

Det hører også med til denne historien at det journalisten så, var den første bilturisten i Norge. Det var også en annen som så bilen, og som lever i dag - nemlig Peter Lyse i Hole. Han ar-

beidet i mange år for å finne fram til hvem denne mannen var, og han fant fram. Det var hollenderen Petrus Scheltemer Beduin. Sammen med direktør Torleif Lindtveit i Norsk Teknisk Museum har også Lyse funnet Beduins beskrivelser fra turen, samt de bildene hollenderen tok i 1901, som altså var den første bilturisten i Norge.

Hva mente så Beduin om Ringerike og Norge? Slik avslutter han sin beretning: «Norge med sin majestetiske natur er et ideelt land for turister. De smale veiene og selvfølgelig de bratte bakkene gjør at landet ikke passer så bra for biler.»

I dag ruller tusenvis av turister gjennom Ringerike og på veier som er langt bedre enn det Beduin opplevde - men naturen er den samme.



Hollenderen P.S. Beduin var den første bilturist i Norge.
(Mannen ved rattet).

The Dutchman P. S. Beduin was the first motor tourist in Norway.

MARKEDET :

Einar Trygve Lie Fjøsvika

SELGER: MG Magnette 1960

Ford Zephyr Six

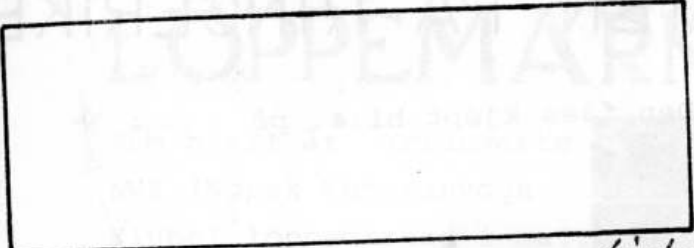
Gunnar Kjemperud Geithus

SELGER: Motor til Morris 1915-20 m. toppventiler. Magneten mangler.
Framparten av ramma medfølger.

Olav Rypdal Grefsenkollveien 12 D Oslo 4

SELGER: Karosserideler til Mercedes Benz 1925 -30 og Ford Prefect "10"
Komplett chassis til Overland Whippet 21" hjul.

KJØPER: Deler til Buick 8-50 1931, Ø. Bertheaus bok "Biler i Norge".



Vår Picnick "Sommen avslutning" ^{Löndag 1500} 2-7-83
Liv barnen.



Nineteen-nineteen

THE BUICK BULLETIN

Page thirteen

A PACIFIC COAST PIONEER



This 1905 Model was the first Buick car sold on the Pacific Coast

THE first Buick car to be sold on the Pacific Coast was purchased by Dr. A. J. Villain from C. S. Howard, who is still the Buick distributor in California. This was in 1905, and the car is still in running condition.

These are the bare facts in connection with this Buick pioneer. It has been displayed at various motor car exhibits on the coast during the past few years, and its quaint design never fails to attract a throng of people who can still remember the time when it was in the height of style and was remarked for its appearance as well as for its performance.

But a critical inspection of the old car gradually develops a new thought in connection with it. It is like looking at an old portrait, where the first feeling of amusement at the old-fashioned dress of the sitter is soon superseded by admiration of the lines of strength and character in the face.

The frame of this old Buick car is without a drop and the body sets up high in the air. But there is no sign of sagging and apparently the frame is as rigid as ever. The upholstery is gone in the old tufted style, but it is in remarkably fine condition. Springs, transmission, axles, wheels, steering gear and all other mechanical units are still serviceable, and there is no question but that if the car were to be overhauled somewhat, it is still good for many thousands of miles of service.

When you lift the hood, you see one of the early Buick Valve-in-Head motors. Compared with the refined Buick motor of today, it looks as odd as does the design of the car contrasted with that of a big Model 49. But the point is that through all these years, and for many years previous, the Buick Motor Company has not departed from the Valve-in-Head principle of motor design. And it is the development of the possibilities of this principle of design that has earned for Buick cars their enviable reputation for power, economy and long life.

In discussing internal combustion motors, it is first necessary to get one fact firmly fixed in mind, namely—that they are all heat engines. In other words, they derive their power by converting the fuel used in operating them into heat, and it is the expansion of the heated gases resulting from each explosion in the cylinders that supplies the impulses necessary to run the motors.

So, as far as the motor is concerned, a gallon of gasoline represents so many heat units, and the greater the percentage of these heat units that can be converted into actual working power, the greater the efficiency—or economy—of the motor will be. In engineering terms, this principle is known as thermal efficiency.

Unfortunately, it is impracticable to use all of the heat generated in such a motor for power, because unless some means of cooling the motor is used the heat soon becomes destructive.

So, in making the cylinder castings, water passages are cast around the cylinders in such a manner as to allow the excess heat to escape through the cylinder walls into the water, which in turn is cooled by the radiator on the front of the car.

It is quite evident, therefore, that the less water-jacketed space there is in a motor, the greater the thermal (heat) efficiency will be, because a smaller area of the cylinder walls and combustion chamber will be exposed to the cooling influence of the water.

This brings us to the biggest reason for the Valve-in-Head design, because the arrangement of the valves permits of a smaller, more compact combustion chamber than is possible in either the L-head or T-head type.

To make this statement still clearer, it should be understood that in all cases both inlet and exhaust valves form a part of the combustion chamber, where the heat is greatest, and in consequence it is necessary to water-jacket the valve chambers as well as the tops and sides of the cylinders.

In the L-head motor there is a large pocket on the side of each cylinder in which the valves are located. This pocket is water-jacketed. In the T-head motor, there is a pocket on each side of the cylinder, one containing the inlet valve and the other the exhaust valve. These pockets also are water-jacketed.

In the Valve-in-Head motor there is just a plain, unbroken cylinder, with the valves located in the head of the cylinder. And as this space is already water-jacketed, it follows that the Valve-in-Head type affords the minimum of water-jacketed space that is possible to be secured for any given size of cylinder.

Now, if we regard our gasoline as so many heat units, it is quite apparent that the less of these heat units that are wasted through the water-jacketed surfaces, the more of them will be left in the form of actual, usable power directed against the pistons.

Then, because the big valves in the Buick Valve-in-Head motor are located in a straight line above the pistons, the dead exhaust gases are quickly and easily expelled through them at the conclusion of the working stroke, instead of being forced around corners and downward through a much larger chamber, as in the L-head and T-head types. And the combustion during each working stroke is more perfect in the Buick motor because the mixture is purer.

The net results of these main characteristics of design are to give the Buick Valve-in-Head motor more perfect combustion than other type of motor, a quicker ignition of the charge and a smaller loss of heat through the water jackets. The sum of these advantages in design is more power with less gasoline consumption.

To these characteristics of design is added in the Buick motor the fruit of nearly twenty years' experience in building Valve-in-Head motors exclusively, and in improving the design consistently every season throughout that period.

★ ★ ★ ★ WHEN BETTER AUTOMOBILES ARE BUILT, BUICK WILL BUILD THEM ★ ★ ★ ★