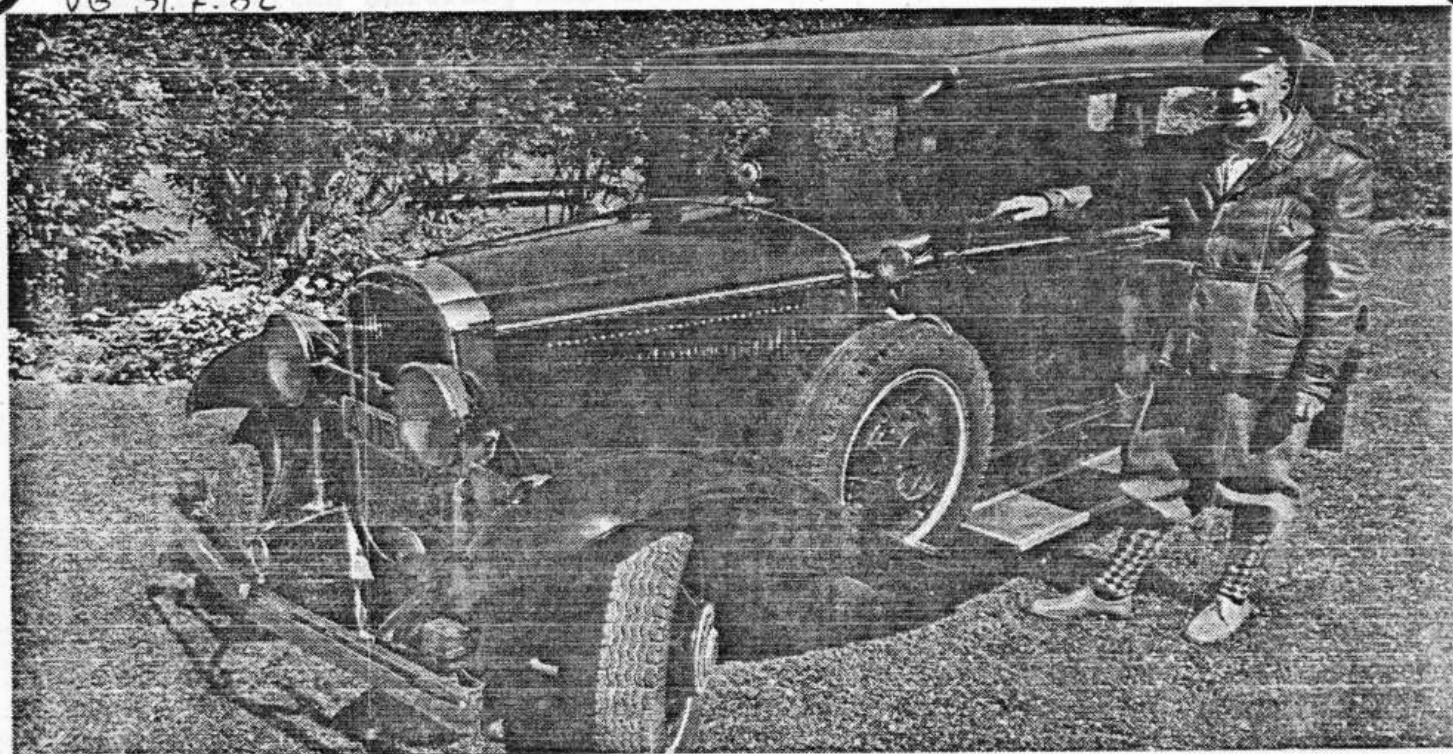


HJUL¹⁵

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

VG 31.7.82



— Buicken har ikke en rustflekk og er like fin som noen gang, sier Trøgstad-kjøpmannen Trygve Lier om sin stolthet.

BIL-DILLA

Av SVEIN THORSEN og ROLF B. GUNDERSEN (foto)

TRØGSTAD (VG) — Kjøpmann Trygve Lier (53) i Trøgstad «gir opp» forretningen sin hver sommer for å kjøre veteranbil. Kone og unger overtar driften, mens Lier skrur og «mekker» på sin blankpolerte Buick fra 1931.

— Jeg har fullstendig bildilla. Når jeg kommer opp i Buicken, er det som å komme i en annen verden. Det er herlig avstressende, sier Lier til VG. Han roser kona, som har full forståelse for ekte-mannens hobby.

Den lytefrie Buicken i Trøgstad er en av tre slike biler i Norge. Buick står høyt i kurs hos samlere av veteranbiler, og forklarings-

gen er enkel: Den ble laget i et relativt lite antall og var en skikkelig statsvogn.

— Da veteranbilklubben i Østfold ville ha meg til å være med på åpningen av årets Momarked i Mysen, måtte jeg i første omgang si nei, fordi jeg ikke hadde gamle nok klær. Men så prøvde jeg en annonse i lokalavisen, og fikk en rekke svar fra folk som hadde slike klær liggende, forteller Lier.

Resultatet ble at Lier nå kjører rundt i Buicken iført en ordentlig epleknickers,

en skikkelig kjørejakke av skinn og en skyggelue som også har riktig tidskoloritt.

— Jeg synes denne hobbyen er kjempeartig. Tenk bare så morsomt det er på veteranbiltreff når hele familiefamilie samles. Det gir oss en fin fellesskapsfølelse, men jeg innrømmer at det blir mye bilprat, sier Lier.

Han er en fingernem kar, som på egenhånd har fikset og ordnet bilen slik at den starter uten et feilslag, selv om speedometeret viser 82 000 kjørte miles.

— Når veteranbiler er ute i

vanlig landeveistraffikk, er det bare smil å se hos andre trafikanter. Ingen blir irritert av å ligge i køtter en veteranbil, og unge som eldre liker at vi kler oss i klær som står i stil til bilens alder, mener han.

Nå må det i anstendighetens navn legges til at han selvfølgelig hjelper til i butikken når det trengs, og også driver som rustbehandlingsspesialist. Men det er ingen tvil om at den gamle, svarte Buicken kommer først i sommervarmen.

MOTORISTEN

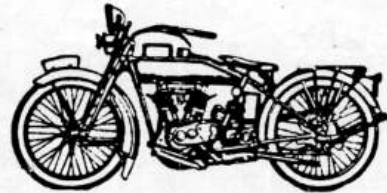
ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS

REDAKTØR: Olav Rypdal

Grefsenkollveien 12 D

Oslo 4

Tlf. arb. 02 231580, priv. 02 226801



REDAKSJONELT:

Når nettene blir lange og kulda setter inn, da går det mot jul.

"MOTORISTEN" kommer denne gang som jolenummer, ekstra tykt.

I dette nr. har styret bidratt med stoff, årsberetning bl.a.

Ellers ser det ut som om resten av medlemmene er godt i gang med julestria, av stofftilgangen å dømme.

Nå er det også tiden for å skaffe de delene som mangler til kle-
nodiet. Går innkjøpene ut over andre budsjett, er det et smutthull
å kalle det julegaver. Trenger "Madammen" et radiatorlokk, eller
bror og lillesøster nye dekk? Messingdeler er også flotte som jule-
pynt. Det gjelder å få med familien!

Vinteren er også fin til å "mimre" om sommeren som gikk, se på bil-
der fra løp osv, og av bildene kan du lage julekort eller med en
forstørrelse og ramme har du en super julepresang. Slike "drypp" til
venner og kjente om hva som er din store hobby, vil snart gi resul-
tater, som tips om nye objekter eller deler.

Tilbake til "MOTORISTEN". De to siste utgavene har kommet ganske
tett, og det var ikke meningen. Vi vil satse på fire nr. i året, to
før og to etter sommerferien.

Et vinternummer vil derfor komme i februar/mars. Det betyr at det er
god tid til å skrive et inlegg, eller tenke ut hva som skal stå i
en salg/kjøp annonse.

Vi håper på respons! Imens får dere ha God Jul!

RED

FORMANNENS "ORD FOR DAGEN"

Det har vært avviklet årsmøte og valg, og jeg må i den forbindelse takke for tilliten. Det har ellers blitt små forandringer i styret, som dere ser referert annet sted i bladet. Alle har imidlertid fått "jobber", og det er lagt vekt på at vi skal bli flinkere med ut-sendinger og orienteringer.

Det nye styret har hatt et møte og diskutert løsninger. Vi har imidlertid et problem, da varmeovnen i verkstedet hos Lindstad er hentet (vi hadde den bare på lån), og vi må skaffe en ny. Styret skal ha en liten dugnad tirsdag 22.11, hvor vi skal prøve å få igang en annen ovn, og vi skal sette bedre til i dører og vinduer. Dere ser av møteplanen for 83/84 at vi går inn for å skaffe oss litt praktisk viten samtidig med møtevirksomheten. Møteplanen blir trykket på nytt med tid for frammøte på de bestemte plasser, og jeg håper dere henger den på et slikt sted at dere husker møtene.

Så inntil videre: Stå på!

DAG

ÅRSMØTE:

Årsmøtet 7.11.83 ble gjennomført stort sett etter møteplanen på innkallelsen. Det var 17 frammøtte. Formannen var forhindret, så møtet ble ledet av nestformann Torbjørn Grønvold. Styret har manglet sekretær det siste halvåret, så årsberetningen ble lest opp etter nestformannens hukommelse. De viktigste sakene på møtet var valg og framleggelse av regnskap. Det ble ellers bestemt at kaffe på medlemsmøter skal koste kr. 5,-

Årsberetning:

Vi har ikke ajourført protokoll da vi har mistet vår sekretær, så vi har notert det vi husker.

Vi har hatt ca. 8 medlemsmøter og tre styremøter. Det har vært to representanter fra oss på møtet til Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyer (LMK), Dag Snekvik og Kristian Øiom.

Torbjørn Grønvold var med på Styrkeprøven Kristiania-Lillehammer med sin 1919 T-Ford (3.6-5.6)

Det ble stilt ut noen kjøretøyer i forbindelse med Kulturuka søndag 5.6.

Vi har vært med å arrangere T-Ford løp på Krokskogen 18.6. Det gikk bra.

2.7. var dagen vi skulle ha vår pick-nick. Det var regn og dårlig vær, men vi dro til Jevnaker med våre gamle biler og motorsykler. Den planlagte grillingen fikk i stedet foregå på verkstedet til Kristian Øiom, og det ble tross alt ganske vellykket. (Takk for det Kristian)

Vi var med og arrangerte Automobilløpet Sandvigen-Sundvolden lørdag 3.9. Norsk Veteranvogn klubb er etter det vi har hørt godt fornøyd med vår innsats. Tusen takk for innsatsen til postmannskapene!

Veteranverkstedet på Hverven har fungert en sesong, og vi håper det blir så vi får fylt opp i år også.

TORBJØRN

Valg:

Etter valget har styret denne sammensetningen:

Formann	Dag Snekvik	(gjenvolgt)
Nestformann	Torbjørn Grønvold	(gjenvolgt)
Kasserer	Reid Frølich	(gjenvolgt)
Sekretær	Nils K. Nicolaysen	(ny)
Styremedlem	Olav Rypdal	(gjenvolgt)
Styremedlem	Knut Lindstad	(gjenvolgt)
Arrangementskomite	Hans R. Hurum	(gjenvolgt)
	Kristian Øiom	(gjenvolgt)

I tillegg ble det valgt folk til Valgkomite og

Revisjon	Helge Dybdal	(ny)
	Odd H. Evjen	(ny)

Regnskap:

INN:

Kulturuka 1983	400,-
Kontingent	3550,-

UT:

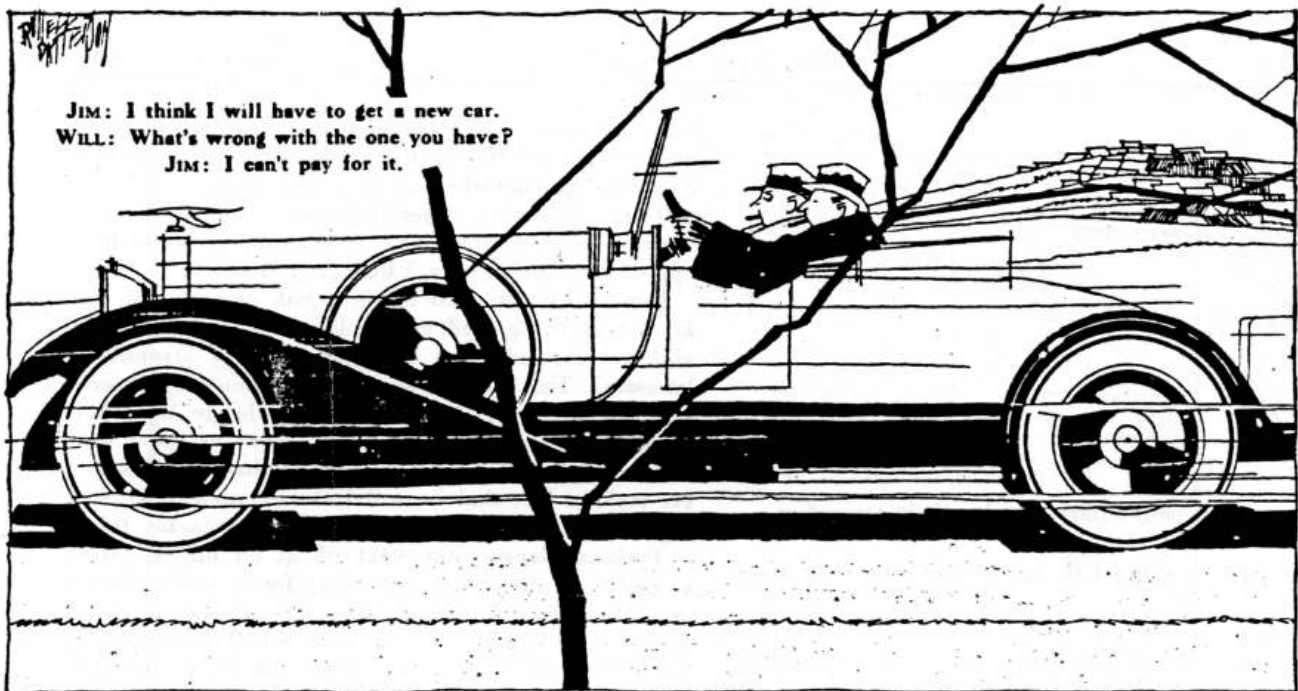
Annonser og frimerker	735,-	
Kontingent LMK	135,-	
Rep. av fyr	500,-	
Overskudd	2580,-	
	<hr/>	
	3950,-	3950,-

BALANSE:

Konto 1.1.83	1668,-
Overskudd	2580,-
	<hr/>
Konto 7.11.83	4248,-

MØTEPLAN 83/84

- 7/11-83 Arsmøte Hverven (K. Lindstad) Film, valg.
- 5/12-83 Møte hos Øiom's karosseri. Tema: Rust, sveis, retting, osv.
- 9/1 -84 Møte hos Reid, Hønefoss billakkering.
Tema: Grunning, sparkling, lakkering, osv.
- 6/2 -84 Møte Hverven (K. Lindstad). Tema: Forsikring. Film.
- 5/3 -84 Møte. Tema: Garasjebesøk, vi tar en runde og ser på aktivitetene.
- 2/4 -84 Møte. Hverven.
- Frammøte på alle møtene er kl. 19.00 presis!
Arbeidsdager på Hverven:
Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag til kl. 13.00.



JIM: I think I will have to get a new car.
 WILL: What's wrong with the one you have?
 JIM: I can't pay for it.

Artikkelen om Folkevognen er tatt fra Motorliv nr. 10, 1939. Redaktøren har fått en dårlig kopi av J.O. Nøkleby, og den er skrevet av hans far, Ragnar Nøkleby. Han studerte i Tyskland på denne tiden, og han livnærte seg delvis med å skrive for norske motorblader.

DEN TYSKE FOLKEVOGN

Blandt det interessanteste på årets bilutstilling i Berlin var KdF-vognen, den tyske folkevognen, som for første gang blev utstillet i sin endelige form.

For fem år siden bebudet Hitler at han vilde la bygge en bil som skulde være så billig at den store masse av folket skulde ha råd til å kjøpe den. Prisen blev satt til maksimum et tusen mark; men det blev forlangt at det for den prisen skulde leveres en ordentlig bil, med god plass for fire å fem personer med bagasje. Den skulde ha en aksellerasjon som satte den i stand til å holde tritt i moderne storbytrafikk, samtidig skulde topphastigheten være så stor at eieren av den nye vognen kunde ha full nytte av autobanene.

Det var ikke nok at bilen skulde være billig i innkjøp, den måtte også være billig i drift, så de mindre bemidlede kunde ha råd til å bruke den. Bensinforbruket måtte være rimelig, selv ved kjøring med høie hastigheter på autobanene. Konstruksjonen enkel og lett å holde ved like, slik at eieren kunde utføre det meste vedlikeholdsarbeide selv, dessuten robust, så behovet for reparasjoner blev minst mulig.

I fem år har Tysklands genialste automobilkonstruktør, dr. Porsche, han som blandt annet konstruerte Auto-Union racervognen, og hans medarbeidere arbeidet med denne tilsynelatende uløselige oppgaven.

Høsten 1935 var man kommet så langt at de første forsøksvogner blev bygget. Etter hvert blev vognene forbedret, og høsten 1937 var man kommet til en

modell som tilfredsstilte de krav føreren stilte. En serie på 30 vogner blev bygget og prøvet under alle slags forhold. De blev kjørt på alpeveier med stigninger på 1 : 4, de blev jaget i timevis i 100 km.s tempo på autobanene. De blev kjørt på sommer- og vinterføre, på de fineste veier og i terrenget. Flere av vognene fra de første serier har nu 150 000 km. bak seg.

Nye serier blev bygget med de forandringer som erfaringene fra de første vogner nødvendiggjorde.

I mai ifjor blev vognene for første gang vist frem offentlig, da Hitler la grunnstenen for de veldige fabrikkene i Fallersleben, hvor folkevognen skal bygges.

Fabrikkene regnes å bli ferdige i høst og produksjonen kan begynne og de første vogner bli levert våren 1940.

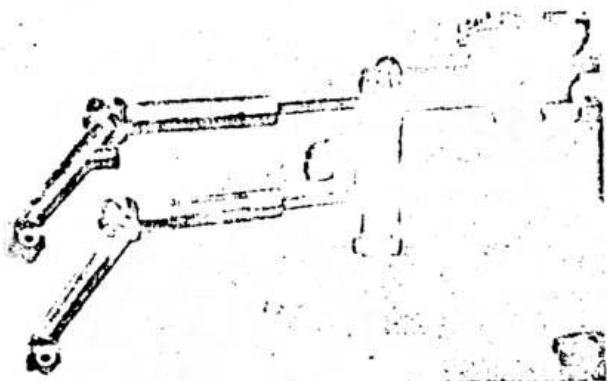
Siden ifjor høst er efter hvert konstruksjonen av KdF-vognen blitt kjent og vi vet nu hvad Tyskland kan levere for et tusen mark.

Det er en vogn med luftkjølet motor på 23,5 hestekrefter. Ved genial konstruksjon er det lykkes å få vekten for den 4—5 seters limousinen ned i 650 kg. Den lave vekten gjør at vognen tross sin lille motor er forbausende kvikk, den bruker 14 sekunder på å aksellerere fra stillstand til 60 km/time. Karosseriets strømingsteknisk gunstige linjer og en glatt underside har redusert luftmotstanden så den lille motoren gir vognen en topphastighet på over 100 km/time.

Rammen er en centralprofilramme av sveiset stål-

Gjør en god vogn enda bedre
 Sett inn O.K. stempler

Oslo Karusell O.K.!



Folkevognens forhjulssjering med trebladet tosporsfjær.

blikk. Den er gaffet bak for å oppta motor og transmisjon.

Fjæringen er uavhengig for alle hjul, forhjulene er parallellført med kurbelophenging. En forhjulso-phenging som dr. Porsche opfant og brukte på Auto-Union racervognen. Fjæren er en torsjonsfjær lagt inn i tverrøret forrest på rammen. For å opnå tilstrekkelig fjærvei med en så kort torsjonsfjær anvendes ikke en vanlig stavfjær, men en kapslet trebladad bladfjær som torderes. Dette er en av de mange oppfinnelser som er gjort og patentert i forbindelse med folkevognen. Bak er anvendt en pendelakse som avfjæres med en torsjonsstav.

Bremsene er mekaniske firehjulsbremses med wiretrekk. Såvel hånd- som fotbremsen virker på alle fire hjul.

Motoren er en fire-cylindret luftavkjølet boksermotor med 1 liter cylindervolum. Det er en horisontal-motor med to cylindre på hver side, derved er opnådd at motoren blir kort og lett.

Alt er gjort for å gjøre motoren *autobahnfest*. Cylindrene er enkeltstående og man har valgt den dyrere konstruksjon med toppventiler for å få jevn kjøling og hindre varmestuvninger. Kjøleluften tilføres ved hjelp av en stor ventilator som står oppe på motoren. Luften ledes ved kanaler og ledeblikk rundt i cylindrene så kjølingen blir jevn. For å hindre overkjøling er lufttilførselen termostatregulert.

For at ikke oljen skal bli for varm og således miste sin smøre-evne ved lengere tids kjøring på autobanen, er KdF-vognen utstyrt med oljekjøler som står i kanalen fra ventilatoren. Oljestrommen gjennom kjøleren er regulert med termostat slik at oljen alltid har den gunstigste arbeidstemperatur.

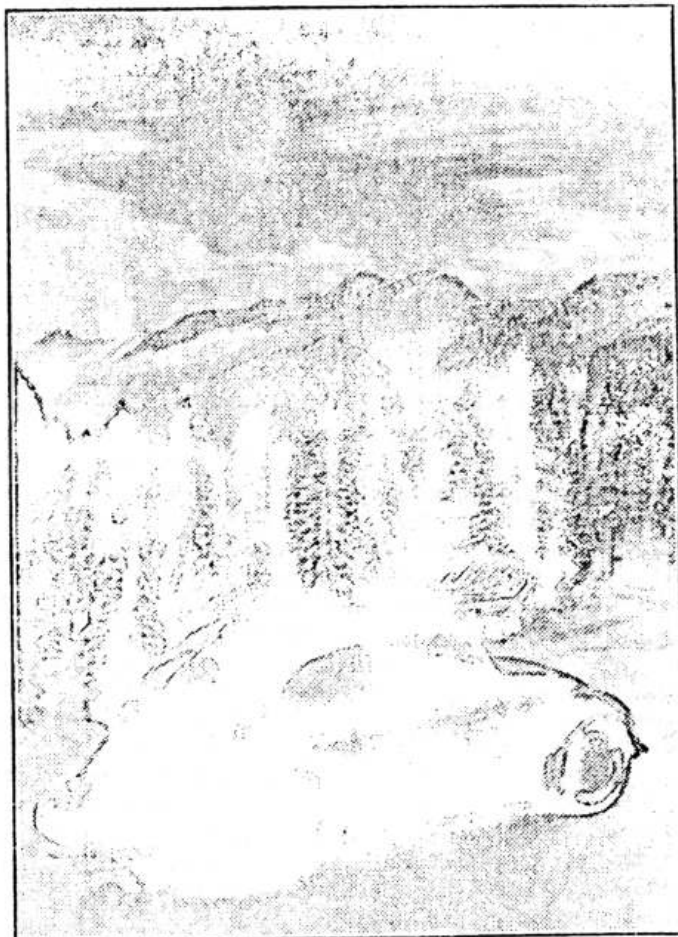
Bemerkelsesverdige er at motorens boring og slaglengde er henholdsvis 70 og 64 mm. Vognen har altså en meget kort slaglengde i forhold til boringen, derved er stempelhastigheten liten, noe som bidrar til å gjøre motoren *autobahnfest*.

Motoren har et kompresjonsforhold på 1 : 5,6, den vil således uten kluss kunde kjøres med bensin med

lavt oktantal. Ved 3000 omdr./min., svarende til en vei-hastighet av 100 km/time i høigear, yder motoren 23,5 hk. Bensinforbruket er oppgitt til 6—7 liter på 100 km., forbruket stiger forholdsvis lite ved høi be-lasting, med gjennomsnitt 90 km/time på autobanen oppgis forbruket til bare 7 liter pr. 100 km.

Konstruksjonen med motoren bak gjør at man har kunnet greie sig med en akselavstand på 240 cm. og allikevel få god plass i vognen med et strømlinjet karosseri. Folkevognen skal til å begynne med leveres som limousine og cabrio-limousine, begge med hel-veiseide stålkarosserier. Jeg kan nevne at taket med innramming av frontglass og bakvinduer er presset i ett stykke. Det skal være det største presstykket som lages ved noen automobilmfabrikk i Europa for tiden.

Tyskerne legger stor vekt på at en bils veiføring er god. Av avgjørende betydning for en god veiføring er at vektfordelingen mellom for- og bakaksen er korrekt, særlig ved en lett vogn som folkevognen er det nødvendig at setene er plassert slik at vektfordel-ingen blir henimot den samme enten det sitter en eller fem personer i den. Takket være heckmotorkonstruk-





**Ladestasjon
Batterier**
Utstyr for ladestasjoner

DAHL & DAHL ^{A/S}
Tollbodgt. 8, Oslo Telefon 11166

RIV

KULE OG RULLELAGER
Centralbord 29326
Øvre Vollgt. 6

WITT & BORGES A.S.





sjonen har dr. Porsche kunnet legge baksetet omtrent over vognens tyngdepunkt og derved har han oppnådd at ca. 55 % av vekten faller på bakhjulene og 45 % på forhjulene ved enhver belastning, en vektfordeling som erfaringene fra de tyske racervognene har vist er den beste. Samtidig oppnår han gunstigere fjæring og altså mere komfortabel kjøring for passasjerene i baksetet.

Under bilutstillingen i Berlin hadde jeg anledning til å prøve KdF-vognen. Plassutnyttelsen er meget god, fire velvoksne karer med bagasje har god plass, setene er gode.

Vognen har et overraskende godt utstyr til den lave prisen. Den har forkrommet støtfanger foran og bak, elektrisk dobbelt vinduspusser og retningsvisere. På instrumentbordet er et stort speedometer, rundt om er gruppert kontrollamper for ladestrom, oljetrykk, retningsvisere og fjernlys. En detalj som man vil sette pris på under vinterkjøring i Norge er at vognen seriøst er utstyrt med varmluftopvarming. Varmeluften fra motoren føres gjennom midtprofilen frem i vognen. Det er videre sørget for kanaler som leder varmluften til frontglasset slik at til-ising forhindres. Det kan kanskje være fare for at varmluften fra motoren skal føre med sig oljedamper og eksos inn i vognen; men i den vognen jeg prøvde merket jeg ingenting til det.

Til å være en luftkjølet motor arbeidet den forbausende rolig, den er godt isolert ophengt så svingninger fra motoren ikke blir overført til karosseriet. Ved høie motorhastigheter er imidlertid lyden fra ventila-

toren temmelig sterk. Selv om den på grunn av motorens plassering er mindre merkbar under kjøring enn ved stillstand, er jeg redd at ventilatorlyden vil være generende ved lengere kjøring i høi hastighet.

Vognen aksellererer forbausende godt i de tre lavere gearene, den er således meget rask i bytrafikk. Den direkte gangen er så høit gearat at den neppe vil bli brukt for bykjøring. Ved eksport for Norge vil det sannsynligvis bli nødvendig å senke bilens topphastighet til 85—90 km/time for å få større trekraft i høigear.

Vognen har en god styring, betjeningen er lett. Veføringen er strålende, fullt på høide med de beste tyske vogners. Takket være pendelaksen kan den kjøres i høi hastighet i kurver uten antydning til krenning. Fjæringen er kanskje noe hård for kjøring på dårlig brolegning i lav hastighet, men til gjengjeld er vognen helt fri for den duvende bevegelsen som mange vogner har på dumpet vei og som kan være farlig i høi hastighet. Denne duvende bevegelsen er dessuten ofte en av hovedårsakene til bilsyke og jeg tror at mange vil foretrekke litt hårdere fjæring.

Takket være den avrundede forenden er oversikten

Prima stållegg. Vel avbalansert skaft. — Eggbeskytter av lær.

PÅ TUR
trenges alltid en øks:

MUSTADS SPORTSØKS

SVEISNING

av motordeler utføres under full garanti. Sveisningen blir ikke synlig.

CALEFAX

A S **NORSK CALEFAX**
EKEBERGVN. 3 TLF. 82565

DETTE MERKE PÅ-
STEMPLES ALLE
VÅRE SVEISNINGER.



De nye modeller for 1939 leveres fra lager
NASH-KELVINATOR

C. Paaske A.S

Bygdø Allé 23 (Automobilhuset) Oslo. Tlf. centralbord 41930



fra førerstedet usedvanlig god, et punkt man vil sette pris på ved kjøring på våre til dels smale og dårlige veier; da vognen dessuten bare er 155 cm. bred, skulde den egne sig godt for norske forhold.

Proveturen gikk over Avus med litt kjøring på dårlig brolagte veier ved Potsdam. På Avus kjørte vi hele tiden med hastighet over 100 km/time, maksimalhastigheten lå ved ca. 110 km/time. Motoren holdt ut de 20 km. i det tempoet uten antydning til anstrengelse, og på autobanen har man kjørt den i flere hundre kilometer i samme tempo. Det er ikke mange vogner, selv til den mangedobbelte prisen, som kan holde følge med Kdf-vognen på autobanen.

Det er således lyktes dr. Porsche og hans medarbeidere å konstruere en bil som i mange henseender er langt forut for sin tid, og som kan selges til en pris som gjør det mulig for store deler av folket, som for ikke hadde råd til å ha bil, å kjøpe den. Men samtidig har han skaffet tysk eksport et mektig våben i hendene. For selvfølgelig skal folkevognen eksporteres. Tyskland trenger valuta. Det er grunn til å anta at den på grunn av sine mange gode egenskaper og sin pris, vil bli like populær i Norge som dens store forhillede Ford T-modellen var for 15—20 år tilbake.

Ragnar Nøkleby.

ALBUMET



Alumbildet viser redaktørens far med hans nyinnkjøpte Mercedes Benz 170 S. Bilen ble kjøpt i Tyskland i 1953

