

NBBF



Årbok
80/81

- Norsk Britisk Bilhistorisk Forening -
En forening for eiere av gamle biler av
britisk fabrikat

Foreningens interesseområde: Modeller lansert og i salg
før 1. Januar 1948.

Sekretær: Bård Nielsen, Strindveien 22, 7000 Trondheim.
075-38477
Kasserer: Bjørn Lie, Bekkelagsveien 16, Oslo 11.
02-284637
Redaktør: Trond Nielsen, Brekktrøa 13b, 7084 Melhus.
Styremedlem: Njål Oftedal, Raaveien 5, 2600 Lillehammer.
063-53759

Oppmenn for enkelte merker:

Austin: Trygve Sandberg, Box 78, 7620 Skogn.
076-85137
Ford: Harald Ytterborg, Nordseter Terrasse 6, Oslo 11.
Daimler, Lanchester & BSA: Baard Nilsen, adr. ovenfor.
Singer: Ole Bjørn Stør, Plogveien 65, Oslo 6.
02-263889
Morris: Trond Nielsen, adr. ovenfor.
Riley: Bjørn Lie, adr. ovenfor.

Innmeldingsavgift 1981: kr. 40,-

Kontingenter 1981: Medlemsavgift kr. 25,- pr. pers.

Bilskatt: kr. 1,- pr HP for registrerte
personbiler.

3-hjulinger kr. 5,-

Yrkeskjøretøy: ingen avgift.

Postgirokonto 2 34 65 67, NBBF v/Bjørn Lie, Bekkelagsveien 16,
Oslo 11.

RED.,



Kjære Leser.

Tiden er inne til å presentere Norsk Britisk Bilhistorisk Forenings første trykksak. Det er, må jeg innrømme, med en viss stolthet dette skjer. Naturligvis er jeg fullt klar over at denne trykksak lider av en del mangler, men den må bedømmes som vårt første «forsøk», så bær over med det du ikke måtte like.

Hensikten med i det hele å gi ut en årbok som denne skulle vel være ganske klar. Vi ønsker å binde foreningen sterkere sammen, og etter som dere alle er plassert rundt om på mange ulike steder i vårt langstrakte land, så byr jo den daglige kontakten på en del praktiske problemer.

Praktiske problemer har det naturligvis også vært med å fremskaffe stoff til dette bladet. Det kan vel med rette hevdes at bladet er blitt geografisk «sentrums-orientert» i og med at det meste av stoffet har sin opprinnelse i Trøndelag.

Dette forhold er det naturligvis all grunn til å rette på, og det fører meg over i en inderlig bønn om at neste års årbok må bli bedre geografisk balansert. Send derfor inn stoff!! - og fordi produksjonen av kostnadmessige årsaker tar lang tid, ber jeg pent om at stoff blir sendt så tidlig som mulig. Om du ikke synes du vil skrive noe selv, så er jeg også mottakelig for stoff-ideer.

Så står det bare tilbake å håpe at du får en hyggelig stund når du leser dette bladet, og la meg få ønske alle et riktig godt «gammelbil-81».

TROND.

EN ORIENTERING OM
**Britisk
 Bilbeskattning**
 1921 - 1948

I perioden 1921 til 1948 var britisk personbilbeskatning basert på «nominelle hestekrefter» (Rated HP), og disse nominelle hk ble beregnet etter en formel som var fastlagt av den Kongelige Automobilkubb (RAC) like etter århundreskiftet. Bruken av RAC systemet fikk to viktige følger for bilmiljøet i Storbritannia i mellomkrigsårene.

Selve formelen lyder slik: $Nominelle\ hk, HP = D^2 \times n / 2.5$ D er her sylinderdiameteren målt i tommer, og n er antall sylindre. Formelen er dermed et uttrykk for motorens totale stempelareal, men ikke slagvolumet, siden slaglengden er utelatt av formelen.

Nå er det slik at den effekt en motor kan utvikle er avhengig av slagvolumet. For å få lav årsavgift og stor effekt måtte britiske biler i mellomkrigstiden altså bygges som langslagsmotorer, og dette forhold preger britisk bilkonstruksjon i hele perioden.

Bl.a. på den måten at hele bilparken ble gruppert etter nominelle hester: 8 hp, 10 hp, 12 hp, osv. Dette førte til at bilene har standardiserte sylinderdiametre: 57 mm, 63,5 mm osv.

Den andre virkningen av at RAC-formelen ble lagt til grunn for årsavgiften var at den store importen av amerikanske biler stanset opp. Sylinderdimensjonene på disse var slik at årsavgiften på disse ble for stor, i forhold til det motoren kunne yte.

I 1920 var 41% av alle biler i Storbritannia en T-Ford, 9 år senere var over 40% av alle nye biler en Morris.

Etterhvert øket imidlertid motstanden fra bilindustrien mot denne formen for beskatning, fordi den la så store bånd på konstruktørene i deres bestrebelser på å lage stadig lettere, kraftigere og mere effektive motorer. Spesielt etter 2. verdenskrig da britene måtte eksportere alt de kunne greie for å få betalt sin enorme krigsgjeld, kom det fart i arbeidet med å få forandret denne anakronistiske beskatningen.

I januar 1947 ble systemet derfor endret til å bli skatt på syldindervolumet (som i Frankrike), og 6 mnd. senere, den 1. juli 1947 ble også dette endret til lik beskatning for alle personbiler, uansett størrelse, slik vi har i Norge.

Dette innebar slutten på et halvt århundre der britiske biler på grunn av en spesiell beskatningsregel har et sterkt nasjonalt preg, og på mange måter var forskjellig fra andre lands produkter.



MG 2 litre serie SA. 1936 - 40.

Vi ringer 03/834923 med tanke på et telefonintervju med Bjørg Evensen, vårt eneste kvinnlige medlem. Som sådan syntes vi hun passet godt til å bli portrettert i denne vår første årbok.

Ring

«Evensen» svarer en mannstemme, som viser seg å tilhøre ektemannen, Ingar. Bjørg er bortreist for tiden, så vi blir nødt til å intervju Ingar istedet. Og så får vi håpe at Bjørg kjenner seg igjen når hun leser dette.

Joda, familien Evensen driver med gamle biler, men vi får et visst inntrykk av at kanskje er vi kommet til en litt omvendt verden. I huset hos Evensens er det nemlig fruen som er drivkraften bak gammelbilene, like mye som ektemannen. Kanskje det likevel passer bra å snakke med Ingar om Bjørgs gammelbilinteresser.

«-Min far hadde i sin tid en Stutz, han og Bjørg ble gode venner i en felles interesse for den bilen. Det endte med at jeg ble gift med jenta, jeg!»

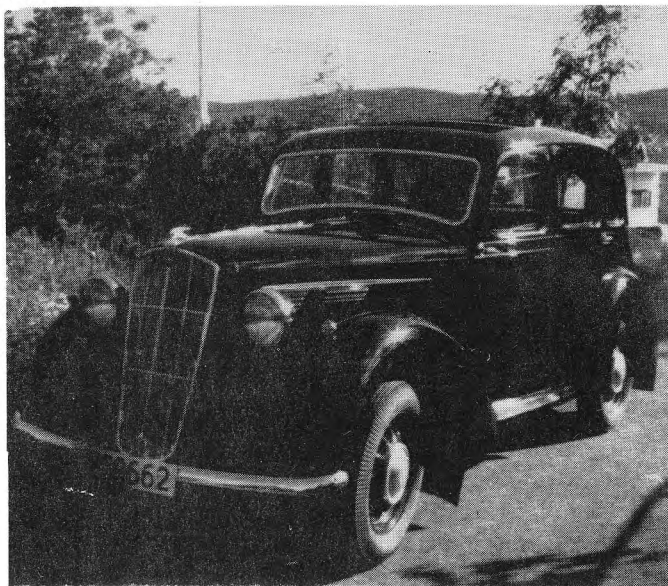
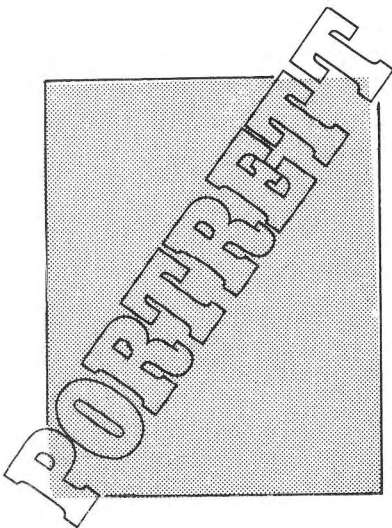
Ekteparets første fellesprosjekt var en

1916 Dodge, som Bjørg fikk i julepresent av daværende forlovede Ingar, og siden restaurert ved felles innsats i løpet av følgende åtte år. Denne bilen kan du lese mer om i Rød-sletts bok «Veteranbiler i Norge».

«-Så langt har dette dreid seg bare om amerikanere. Hvordan kommer en Morris Ten inn i bildet?»

«-Jo, Bjørg tok sertifikat som 18-åring i 1954. Den gang hadde hennes far en Austin Ten, og Bjørg lærte å kjøre bil i den»

Slik er familien Evensen altså lik alle oss andre: De bilene en husker fra sin barndom og ungdom, de har apell. Morris'en ble kjøpt gjennom en annonse i 1974. Selgere



var «noen gutter i Sigdal». Bjørg kjøpte bilen uten at Ingar ante noe om det på forhånd.

«-Hun kom hjem fra syforening en kveld og fortalte at hun hadde kjøpt seg en gammel Morris.....»

Ingar forteller at bilen var pen utvendig, men godt utslitt under lakken. Blant annet måtte alle kanaler over bakakselen fornyes. Etter fire år var arbeidet ferdig, og den 13. juni 1978 ble den registrert på KE-59662. Sammen med Bjørn Nilsens Lagonda og Haakon Røines Morris Cowley danner den nå et engelsk trekløver i Drammens gammelbilmiljø.

Så litt om bilens historie. Det er en 1946-modell, og var opprinnelig legebil i Prestfoss i Sigdal, siden endte den som gårdsbil, før de nevnte gutter overtok den. Det var mens de eide den at Morris'en gjorde engangsopptreden ved filmen. Bjørg og Ingar fant resten av noe som syntes å være en dreiebok (på tysk) i hanskehyllen da de overtok bilen. Det viste seg å være fra filmen «Istid», som ble laget av et tysk selskap ved Krøderen i 1974. Filmen bygger på boken «På gjengrodde stier», og handler om Knut Hamsun.

Høsten '74 gikk Bjørg og Ingar på kino for å se sitt nyinnkjøpte restaureringsobjekt gå for egen maskin. Med deres øyne var sekvensen med bilen selvsagt uforskammet kort, men de fikk ihvertfall se den gå.....Bare det må jo være litt av en inspirasjon når en nettopp har startet på en ny restaurering. Filmen forøvrig har hverken Bjørg eller Ingar uttalt seg om.....

Hvis du har lyst til å slå av en prat med Bjørg og Ingar, og ta en titt på vårt eneste gjenværende eksemplar av en Morris Ten Series M (eneste gjenværende såvidt vi vet, i det minste), så er adressen underhaugsveien 4, Drammen. De tar gjerne imot besøk, sier de.

Til slutt noen få ord om Morris 10/4 Series M, som er bilens fulle navn. Modellen ble introdusert høsten 1938 til erstatning for den tidligere Ten Series III, og var en helt ny konstruksjon fra ende til annen. Den var Morris' første modell med selvbærende karrosseri, og en av dem som var med og konstruerte den var Alec Issignois, senere verdensberømt som Mini'ens far. Motoren, med typebetegnelse

XPJM, var toppventilt, 1140 cc, 37 hk ved 4600 omdr. For sin tid hadde den kort slaglengde, og trivdes godt ved høye turtall. Den er forløperen for alle M.G. -motorer bygget fra 1939 til '55, XPAG-motoren. Motorlyden fra Ten Seies M er uoddelig gjort ved at den ble tatt opp på plate for bruk i BBC's radioteater som «bilmotorlyd». Series M var basis for Indias første bil, Hindustani Ten, og den ble avløst, sammen med Eight Series E, av den nye Minor og Oxford høsten 1948.

Baard

GLEDELIG MELDING

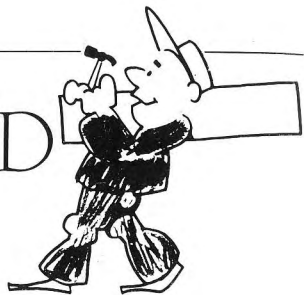
Stortinget har vedtatt at Registreringsavgift (og omregistreringsavgift) skal falle bort for biler av modellår **1945 og eldre.**

Det samme gjelder årsavgiften, som også faller bort for samme biler.

- Endelig et lyspunkt i denne avgiftstid!

KAROSSERIARBEID

— Ikke så vanskelig som du tror?



Enhver fagmann har naturligvis sin fagkunnskap som i de fleste tilfeller er ervervet gjennom en lang læretid og år etter år med prøving og feiling. Derfor må jeg få understreke i disse innledende linjer at jeg ikke er fagmann på området karosseriarbeider, — langt derifra. Det som her skal skrives dreier seg om karosseriarbeider på «garasjeplan», og har antagelig lite (Hva vet jeg?) med profesjonelt karosseriarbeid å gjøre.

Etter disse nølende linjene, la oss komme til saken:

Det skulle vel være nokså unødvendig å fortelle hvorfor det er ønskelig å kunne gjøre karosseriarbeider selv. En hver som har tatt et nyankommet vrak i øyesyn i garasjen vet vel hvorfor. Nødvendig karosseriarbeid er liksom det første som springer deg i øyene. Bulker, skjevheter og manglende deler. Du husker vel din egen bil? Dessuten prisen: Karosseriarbeid er håndarbeid, uansett hvor mange avanserte maskiner man har, og prisen er deretter.

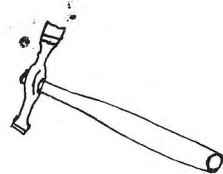
MATERIALENE

For vår type arbeid trenger vi en platekvalitet som er lett å forme. Det er alltid nødvendig å forme en karosseridel. Uansett hvor firkantet og rettvisklet en bil kan se ut, vil det være fasong i de aller fleste platene, det er ytterst sjelden at du finner en platebit av noen størrelse som er komplett flat. Det er to grunner til at en plate kan være lett formbar: Den kan være gjort av et tøyelig (mykt) materiale, eller den kan være svært tynn. Når det gjelder stålplater har jeg brukt vanlig kaldvalset plate i tykkelser rundt 0.8 mm. Den kan virke tynn så lenge den er i plateform, men vil stives godt opp så snart den får fasong. Aluminium er lettere å forme, og kan derfor være tykkere enn en tilsvarende stålplate. Men aluminium har en del andre ulemper som jeg skal komme tilbake til.

VERKTØYET

Som med alt annet bilarbeid, er verktøyet viktig. Snekkerhammer og huggstabbe egner seg bare for det innledende arbeidet, og er ikke tilstrekkelig for å få et ønsket resultat.

Hammer og mothold er det viktigste utstyret. En skikkelig stor hammer for grovretting, og en liten (helst en ekte karosserihammer) til avsluttende rettinger. Mothold burde man vel egentlig ha flere av, men en «universalmodell» med



flere ulike kuvninger kan også gjøre nytten. Vær forberedt på å måtte betale godt over 100 kroner for et mothold, selv om det bare er en støpejernsklump. Både mothold og hammer må holdes i orden. Overflaten jevn og uten merker, — puss med smergelpapir.

Platesakser og filer må en naturligvis ha, og noen form for varmekilde. Gassveiseapparatet er vanskelig å komme utenom, men en god propanbrenner kan også hjelpe deg et godt stykke på vei.



PRINSIPPENE

Egentlig bruker man bare to fremgangsmåter for å forme en plate: Enten gjør du platen større på et gitt sted, eller så gjør du platen mindre, — så enkelt. Tenk deg at du har en plate med fasong omtrent som en hjulkapsel: hvis du vil ha sentrum i kapselen til å komme lenger ut, må du strekke metallet slik at det blir «for mye» gods i sentrum av kapselen. Dermed vil metallet bule ut i den retningen det er minst motstand, som p.g.a. den fasongen platen har fra før, blir utover.

Hvis du derimot ønsker mindre kuv i sentrum av kapselen, må du sørge for at det blir «for lite» gods her. Dette kalles krymping, og vi kommer til det nå.

KRYMPING

Selv om man kan krympe en plate både «kaldt» og «varmt», er varmkrymping den metoden som gir resultater på litt større problemer. Prinsippet er at man stoker det metallet som er for mye inn i et varmt punkt på platen. La oss igjen se på hjulkapsel-platen. Start med å varme opp et lite punkt midt i den delen av platen som skal sammen. ½ til 1 tomme i diameter. Mens punktet enda er skikkelig rødt, legges et lett mothold bak platen og du slår en serie slag rundt det varme punktet. Dette vil presse en del av materialet inn i det glødende punktet. Når du til slutt gir selve punktet en dask, legger du dette ned til det nivået som «ringen» rundt har fått, og du har i praksis gjort platen mindre. En serie med slike varme punkter kan fjerne utrolig mye fasong fra en plate. Bli ikke så alt for bekymret om platen ser krøllet ut etter denne prosessen, småkrøller retter du senere. Det er bedre å krympe for mye enn for lite fordi etterbankingen vil gi platen en viss strekk, og hvis den strekker seg for mye, må du begynne forfra igjen.

STREKKING

Strekking er naturligvis det motsatte av krymping, og har til oppgave å gjøre platen større. Det foregår enten ved at du hamrer platen mot et tungt mothold på baksiden av platen, eller mot et tykt mothold som gir etter når du slår, og dermed får platen til å strekke seg. Metallet blir tynnere, og platen blir større.

Ved kombinerer av strekking og krymping har du nå oppnådd i hovedsak den

fasongen du vil ha på platebiten, og den er klar til å settes sammen med de andre bitene du har laget. Her trengs det:

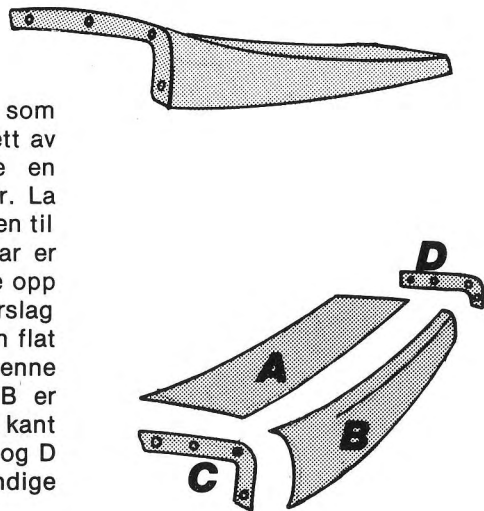
SAMMENFØYNING

Med øvelse kan alle lære tynnplatesveising, men om du ikke ser deg noen råd for det, så finnes det vel en eller annen vennlig sjel som vil hjelpe. Sørg bare for at du gjør arbeidet så klart som mulig før hjelpen kommer. Platene skal passe **godt** sammen, og de fleste foretrekker en spalte mellom platebitene som tilsvarer tykkelsen på sveistråden (ca. 1 mm). Det finnes også de som foretrekker at platene passer helt sammen slik at man slipper å bruke sveistråd, men dette er avhengig av arbeidets art og det er vel en god ide å snakke med sveiseren på forhånd. Det vil ellers føre for langt å gå noe nærmere inn på sveiseteknikk her.

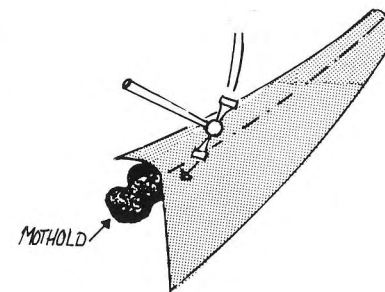
Det finnes også alternativer til sveising. Slaglodding f.eks. Slaglodding har den fordel at det skal mye mindre varme til for å oppnå binding enn tilfellet er med sveising. Men tråden som skal brukes er dyr, og slik lodding setter store krav til renheten i materialene. Slaglodding kan, på de fleste platetyper, utføres med propanvarme. For å få en god slaglodd trenger du perfekt passning mellom platedelene og et flussmiddel som brukes sammen med loddetråden for å rense platene. Det er også mulig å sveise aluminium med gassveising. Da trenger du en flamme med overskudd av acetylen, alu.tråd og et flussmiddel. Men vær oppmerksom på at aluminium nesten ikke skifter farge før det flyter, så du trenger en forsiktig hånd og adskillig øvelse for å mestre det.

EKSEMPEL

Som eksempel på de teknikkene som er nevnt kan vi ta for oss et stigbrett av tradisjonell type, som kan være en aktuell platejobb for en nybegynner. La oss tenke oss at det ser ut som figuren til høyre. Den første avgjørelsen du tar er hvor mange enkeltdeler du vil bygge opp fasongen av. Tegningen viser et forslag som har fungert for meg. Del A er en flat plate som er håndbøyd i ett plan. Denne bøyer du lett med hendene. Del B er ytterkanten som er hamret opp i en kant for den sveises fast til del A. Del C og D er endeplatene med de nødvendige festeskrue-hull.



Del B er den som trenger hamring, og med et godt mothold og en hammer vil du bli overrasket over hvor lett det er å forme denne kanten. Det er viktig at motholdet har omtrent den riktige kuven, og at du ikke blir for mye metall på øversiden av buen. Det vil gjøre hamringen adskillig vanskeligere. Sett en kraftig strek på platen der kuven skal begynne, så slipper du å lage kuven på gal plass på platen.



Når alle platene er ferdig er det tid for sammensveising, og det er så godt som sikkert at noen av delen vil slå seg og bli krøllet. Da får du bruk for både krymping og strekking.... God fornøyelse.

Når hovedfasongen er klar, er det tid for finhamringen, og dess mere arbeid du legger ned her, desto mindre sparkel får du bruk for, men bruk av sparkel er jo en helt annen historie.

God hamring. — Øvelse gjør mester....

Trond

PAINT YOUR CAR WITH WYPE for **3.95**
Amazing NEW AUTO ENAMEL
You WIPE ON Instead of Brushing & Spraying

Get Beautiful Mirror-Like Finish That Looks Like Spray Job!

At last! Practically anyone can now paint his car with WYPE and get a beautiful high-gloss job that gives you an expensive finish such as is sprayed on by Professional Auto Painters—at a fraction of regular cost! With WYPE you need **NO BRUSH!**, **NO SPRAY!**, **NO MASKING!** Just **WIPE ON** with Powder Puff—which we furnish at no extra charge. You get a brilliant, glossy finish that is truly "factory-like". No streaks. No lap-marks. Guaranteed for TWO years not to crack, peel, chip or fade. If simple directions are followed. Takes about an hour to apply. Dries just free in an hour. WYPE comes in eight most popular shades including those on newest model cars. Goes over any other job, lacquer or enamel.

NEW MONEY-MAKING BUSINESS!

WYPE 2 CARS DAILY for \$25.00 each—

Gross Up to \$260.00 Weekly Profit!

Start making BIG MONEY Now! Sell WYPE in cans or 1/2 pint business, painting cars yourself or hire others to do work! Send for FREE details of powerful money-making job. Why wait! Start now by ordering one quart or more of WYPE!

SEND NO MONEY! ORDER WYPE TODAY!

Color	Price Per Quart
BLACK	\$2.95
GREEN (Grewster-Dark or Jewel-Light)	3.95
BLUE (Washington-Dark or Monticello-Light)	3.95
GRAY	3.95
RED or MAROON	3.95

Order one quart or more today! **SEND NO MONEY!** Mail money order. Then pay your mailman for WYPE plus postal charges. Or, if you send money with order, WE pay postage. See your dealer or order direct.

WYPE CORP.

Dept. 61-M, 2214 Dolman St.

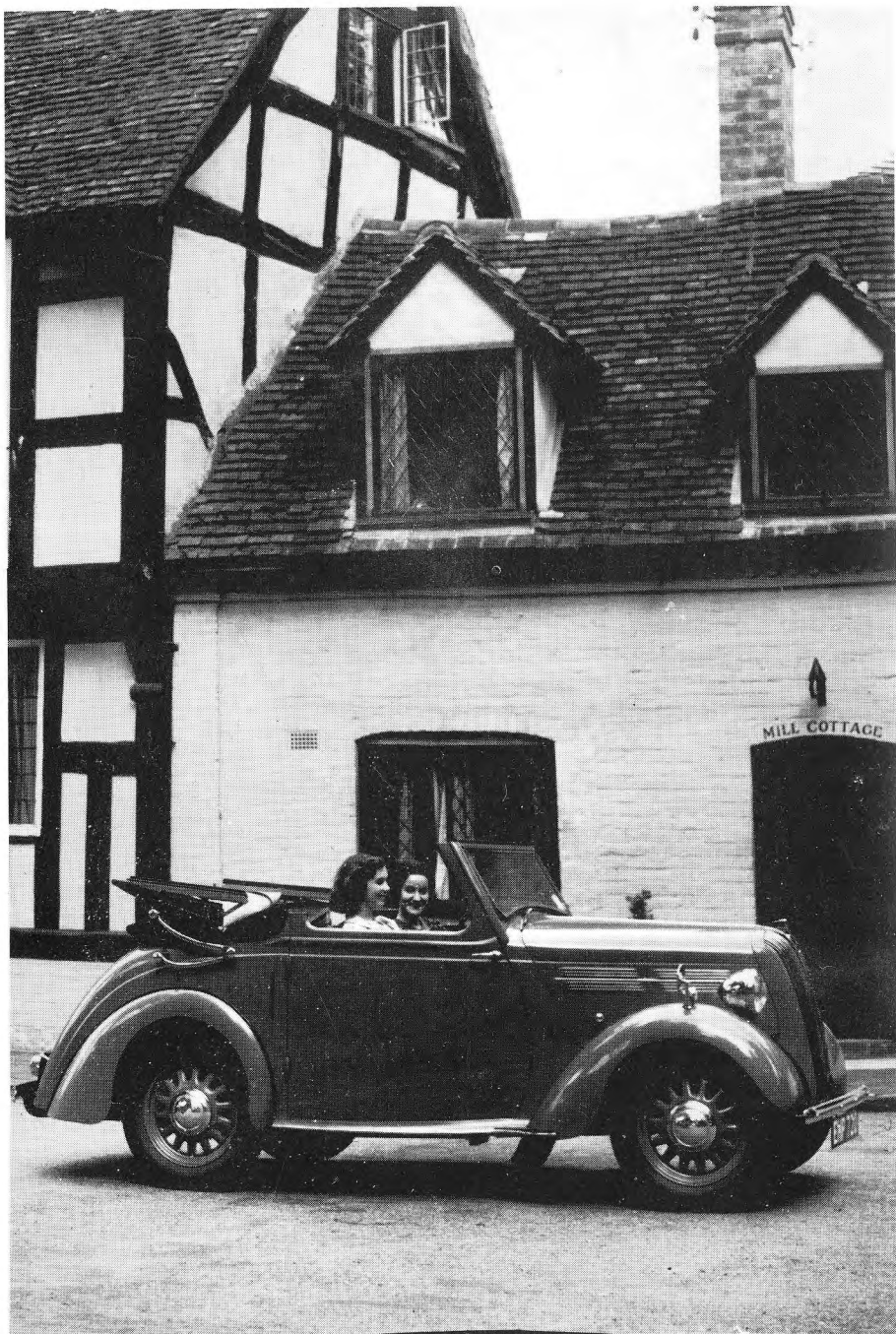
ST. LOUIS, MO.

2-YR Guarantee
NO MASKING NEEDED
NO STREAKS
NO LAP-MARKS
Looks like SPRAY JOB

ONE QUART DOES ENTIRE JOB! DRIES TO GLISTENING PROFESSIONAL FINISH!

WYPE is a new Miracle Enamel for Autos. It is NOT a wax or polish but a hard high luster ENAMEL finish! With WYPE, ANYONE can do a beautiful job! Order a quart to paint your car or to get started in this BIG-MONEY Business!

ANYONE CAN DO BEAUTIFUL JOB



«Flying» standard "8", 1939.

AUSTIN

-Britain's dependable car.

Når dette skrives er følgende Austiner å finne i våre rekker:

Austin Seven Special 1927
Austin Seven Saloon 1928
Austin Seven Saloon 1932

Austin Eight Saloon 1946
Austin Ten Saloon 1932
Austin Ten Lichfield Saloon 1936
Austin Ten Cambridge 1937
Austin Ten 1937
Austin Ten Saloon 1946

Av disse er 3 registrert, 6 under resturering og 1 lagret. Tilstanden varierer meget, men de aller fleste har mye arbeid før bilene er på veien igjen. Bilene har vært i nåværende eiers hender fra 14 år til ca. 2 måneder. Jeg kan dessuten fortelle at Cambridgen i Ålesund er blitt reddet og er for tiden på vei til å bli plukket ned for resturering. Han som har kjøpt denne mangler en del deler så som merket på radatorgrill, glidetaket, en vidussveiv, innvendig dørhåndtak og dynamo med vifteblad. Er det noen som har noe av dette så formidler jeg gjerne adressen.

Gummien på stigbrettene er det flere som ønsker, da vil jeg anbefale dere å skrive til følgende adresse:

Peter Schofield
20, Beaufort Ave
Bispham, Blackpool,
Lancs.

Han tar 30 innklusive porto for et par. Han kan også levere gummideksel over girboksen for £14,75 innklusive porto.

En annen nyttig adresse er:
The Seven Workshop
Denvers Yard,
Barwick, Near Ware,
Herts.

Vær vennlig å send med en internasjonal svarkupong når dere skriver til The Seven

Workshop. Dette firmaet har de fleste slitedeler for Austin.

For de av dere som holder på med restaurering av bilene vil jeg anbefale et medlemskap i klubber i England. Disse har egne månedlige klubbmagasiner, og kan dessuten hjelpe med både nye og brukte deler til bilene. Medlemskapet koster bare 50-60 kroner i året så det er vel anvendte penger.

For de av dere som har Austin Seven er det en mengde klubber. Vår utmerkede sekretær Bård Nielsen har adresse til noen av klubbene, så han kan hjelpe med disse.

For eiere av Austin Eight så har jeg følgende adresse:

Ian Weather,
82, Northfield Lane,
Wickersley, Rotherham S 66 OHW.

Andre Austin eiere kan skrive til følgende adresse:

Austin Ten Drivers Club
Peter Woodend
3 Estcourt Drive
Widmer end, High Wycombe,
Bucks HP 15 6AH.

Den siste klubben utgir et meget nyttig medlemsblad med en mengde nyttige tips og adresser til firmaer som kan hjelpe med deler osv.

Jeg håper noe av det jeg har skrevet ovenfor er av hjelp, slik at det blir litt lettere å få bilene på veien igjen, da det er der de hører hjemme.

Trygve Sandberg

You buy a car - but you INVEST in an

AUSTIN

SANNHETEN OM

RUST

Anm; Denne artikkelen er et kort sammendrag av boken «Rust and Rot» av R.M.E. Diamant. Selv om den er omarbeidet og oversatt av redaksjonen i denne årbok, får innholdet i artikkelen stå for bokforfatterens regning, og om du skulle finne på å følge de anvisninger som er gitt her, vil ikke redaksjonen stå ansvarlig om du sitter igjen med en stor haug rust om et halvt år....

Uansett hva bilfabrikantene måtte mene, så rustet biler forttere i dag enn de gjorde for noen år siden. Biler fra trettitallet for eksempel er ofte i bemerkelsesverdig bedre stand hva angår rust, enn f.eks. biler produsert tidlig på sekstitallet. Selv om utviklingen nå går den riktige veien også på nye biler, er dette ofte et beklagelig faktum.

Moderne biler er laget av det som kalles «mild steel», eller mykt stål om man vil. Det finnes faktisk ikke noe annet godt alternativ. Aluminium har ikke den nødvendige styrken, dessuten har den lett for å utvikle tretthetsbrudd. Faktisk vil den ikke kunne motstå rustangrep en gang. Faktisk vil den virke rustfremmende på de ståldeler som nødvendigvis må være til stede i en bil.

Imidlertid viser det seg jo at 95% av en moderne bil ikke rustet i det hele tatt. Taket, midten av dørene og panseret er eksempler på deler som skjelden eller aldri rustet.

Rusten vil vanligvis finnes der hvor to eller flere plater er sjøtt sammen. Videre i lommer hvor det legger seg sand og skitt. Vanlige steder er rundt frontlyshusene i skjermene og i dørstokkene der fremmedlegemer som fukt og skitt kan trenge inn. Bunnen av dørene er også utsatt for rust

fordi regnvann som kommer inn ofte blir liggende uten å ha muligheter til å komme ut igjen.

som hovedregel kan vi si at rusten aldri begynner på utsiden av bilen og trenger seg inn. Men fra innsiden og trenger ut. Dette betyr at under normale omstendigheter vil tilstanden til den utvendige lakken være mindre viktig. Selv om du har fått sår i lakken og stålet begynner å ruste vil denne rusten skjelden være noe særlig dyp, og i grunnen forholdsvis ufarlig.

ELEKTRO-KJEMISK RUST

Et godt eksempel på rust er et vanlig lommelyktbatteri. Batteriet har en anode av zink som rustet eller rettere korroderer langsomt til et hvitt pulver. Videre har det en katode som blir kvitt de elektronene som produseres. Under slike forhold er det alltid den delen som er mest elektropositiv som korroderer, og i tilfellet med batteriet er det zinken som er mest elektropositiv. Videre må det finnes en elektrolytt for å få prosessen i gang. Vann er for eksempel en meget god elektrolytt.

Når stålet kommer i kontakt med andre metaller vil den samme effekten oppstå. Stålet blir en anode og det andre metallet

en katode. Unntaket fra denne regelen er altså zink, som selv blir anode, slik at stålet blir katode. På grunn av dette vil zink alltid ha en hemmende virkning på rust, mens andre metaller vil ha en «positiv» virkning for rusten på stålet.

Hva så med stål mot annet stål? I praksis viser det seg desverre at det er umulig å produsere to stålplater som har det samme elektrokjemiske potensial. Selv en forskjell på 0,001 volt eller mindre kan få katastrofale følger så fremt det er elektrisk kontakt mellom de to platene.

Før i tiden var oftest de enkelte platebitene elektrisk isolert fra hverandre med skjermbånd og gummistriper. Dette hemmet rusten betydelig, slik at det ofte er bare skruen og skruehullet som er rustent, mens størdelen av stålplaten faktisk kan være forholdsvis uskadd etter 30-40 år.

I dag sveises skjermene fast på bilen. Sveisesømmen danner naturligvis en utmerket elektrisk kontakt, og resultatet kjenner vi så alt for godt.

HVORDAN MOTVIRKE RUST?

Vårt utmerkede eksempel med lommelyktbatteriet har faktisk også gitt en god oppskrift på hvordan en ungår rust. Svaret er å tilføre zink og la denne ruste. Zinken kan festes på et utall av ulike måter, hovedsaken er bare at det blir god elektrisk kontakt mellom zinken og stålet. Det brukes som underlagsskiver under skruer, som mellomlegg mellom plater, eller til og med loddet fast til stålplaten. Ved at zinken rustet selv, vil den beskytte de omliggende stålplatene mot å bli angrepet.

En nærliggende tanke er jo naturligvis å bruke zinkholdig maling. Desverre er ikke dette 100% effektivt. Zinken i malingen vil ikke komme i noen god elektrisk kontakt med stålet, fordi basen i malingen er en elektrisk isolator. Virkningen vil i alle fall være svært kortvarig.

Enkelte bilfarbrikker skryter også av zinkbelagte understellsdeler. Dette er naturligvis utmerket så lenge zinklaget er tykt nok. Men desverre er jo nettopp meningen at zinken skal ruste, og når det tynne zinklaget er oppbrukt vil rusten sette inn

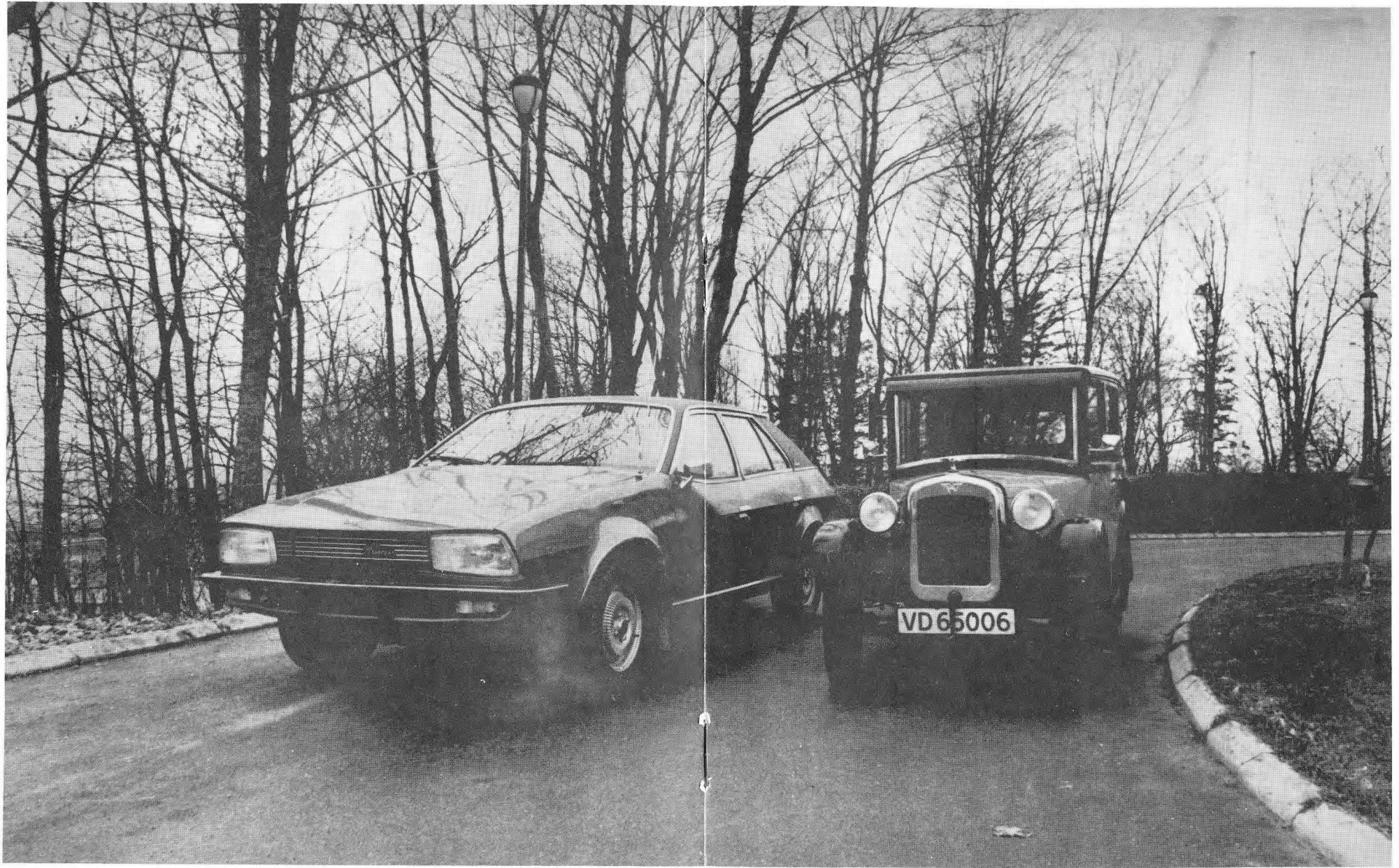
med enorm kraft mot det ubeskyttede stålet.

Som nevnt i batterieksemplet trenges også en elektrolytt, for eksempel vann for å få fart på rusten. Er vannet blandet med veisalt er effekten enda sterkere. Derfor understellsbehandles biler for at veisaltet og fuktigheten skal holdes ute. En utmerket fremgangsmåte så lenge laget av understellsmasse er helt. Blir det imidlertid sprekker og sår i belegget kan det danne seg lommer som holder på fuktighet og salt, og dermed gjør det vondt verre. Derfor må understellsbehandlingen fornyes med jevne mellomrom.

En oppvarmet garasje for å tørke ut fukten burde jo også være en god ide. Desverre er det slik at varm oppbevaring over natten ikke er nok til å tørke ut fukten fra alle krinker og kroker. Som alle kjemiske prosesser øker også intensiteten av rustingen med økende temperatur, og derfor vil kortvarig varmelagring også bare gjøre vondt værre.

Ingenting er håpløst. Ikke heller å motvirke rust, selv om det til tider kan virke ganske håpløst. Zinkmetoden er en effektiv hjelp mot dette snikende uvesenet, og vi kan bare ønske lykke til i kampen.





Hvis du, som de fleste andre, til stadighet undrer deg over uttrykk som du møter på i bilteknisk litteratur på engelsk, så fortvil ikke. Her kommer nemlig den endelige løsning på dine innerste ønsker: En illustrert ordliste. Riktignok for anledningen stjålet fra et fremstående britisk tidsskrift, men omarbeidet «for norske forhold» av redaksjonsstaben i denne årbok.

Vi håper tegninger og forklaringer kan komme til nytte.

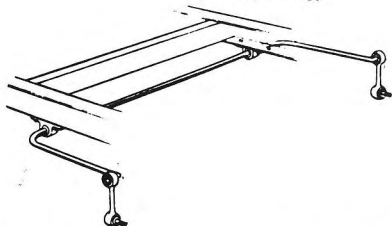
ORD-LISTEN

ADJUSTER Se under bremses

ALLEN SCREW Se skruer og bolter

ANCHORAGE Se under fjærer

ANTI-ROLL BAR Kreningsstabilisator (i forstilling)

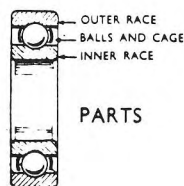
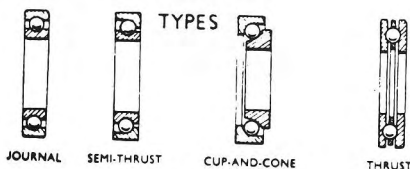


AXLE BEAM (for-) aksel. Brukes om den delen av en hel foraksel som ligger mellom fjærene

BACKLASH Slakke mellom koblinger eller gear-sett.

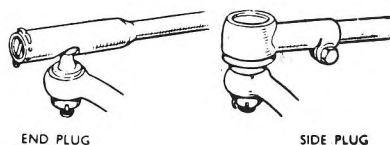
BACKPLATE Om bremses: Bremsbakplate, skrudd til akselen

BALL BEARINGS



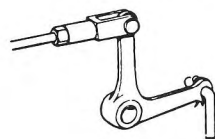
PARTS

BALL JOINTS Styreledd/endeledd to typer er vist



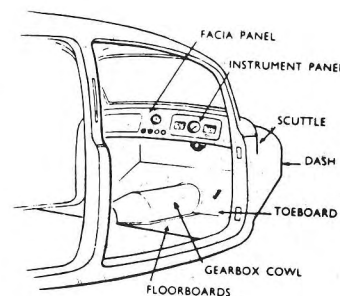
BANJO CASING Banjoen i en bakaksel (den midterste delen)

BELL-CRANK Overføringsarm

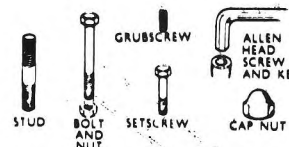


BELL-HOUSING Clutch-hus

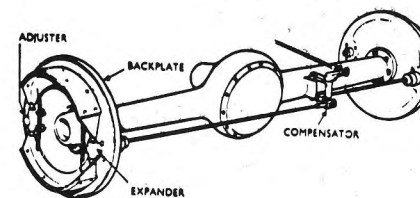
BODY COMPONENTS



BOLTS (and Screws)



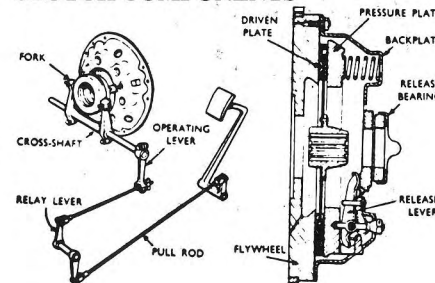
BRAKE GEAR COMPONENTS Deler av bremsesystemet



BYPASS Omstrømsventil (i oljefilter)

CHIP SEAL plate eller skive over et lager (oftest i gearboks) for å holde fremmedlegemer vekk

CLUTCH COMPONENTS



DETENT

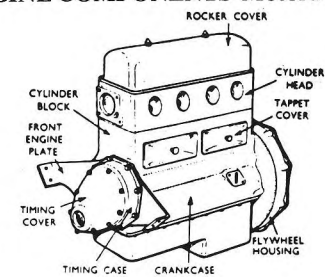
Fjerbelastet lås for å holde aksler og armer i posisjon (feks. velgerarmer i gearboks)

DISTANCE PIEGE Avstandsstykke

DRAWHOLE Hull for feste av avtrekkerverktøy

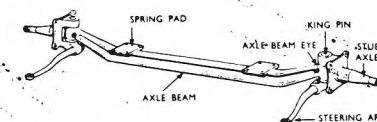
ENGINE COMPONENTS

Motordeler



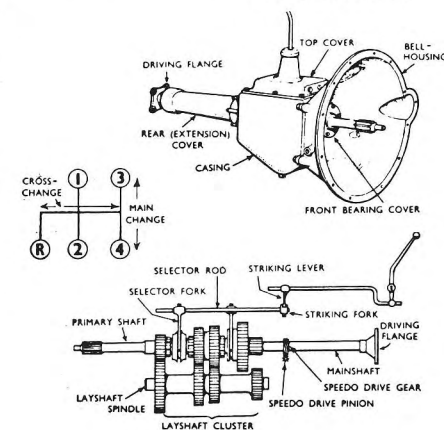
FRONT AXLE COMPONENTS

Forakseldeler



GEARBOX COMPONENTS

Gearkassedeler.

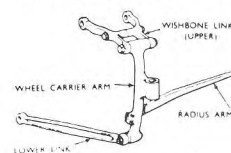




Austin 10, Singer 11, MG-YA. Glimt fra vårt første møte på Lillehammer i august 1980.

INDEPENDENT SUSPENSION

Uavhengig forfjæring. Eksempel med delenavn er vist

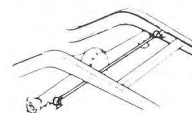


INTERLOCKING DEVICES

Låsemekanismer, ofte i gearkasser som låser en bevegelse samtidig som den åpner for en annen

LATERAL LINK

Støttetag

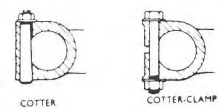
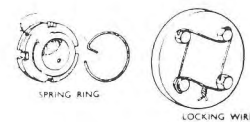


LOCATE

Holde på plass en del uten å skru eller låse den fast

LOCKING DEVICES

Låsesystemer. Ulike typer vist



NEAR-SIDE

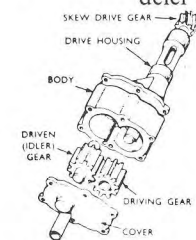
Venstre side av bilen når du sitter inne i den

OFF-SIDE

Høyre side av bilen når du sitter inne i den

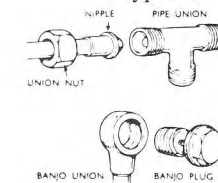
OIL PUMP

Oljepumpe. Diverse deler vist



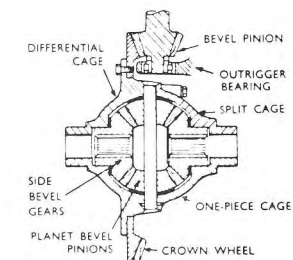
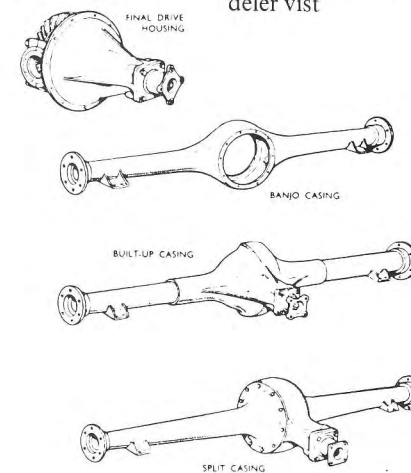
PIPE-JOINT

Rørkobling. typer er vist



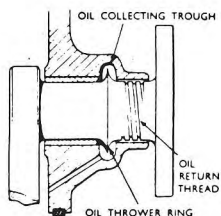
REAR AXLE

Bakaksel. Diverse deler vist



RELIEF VALVE Overtrykks-ventil

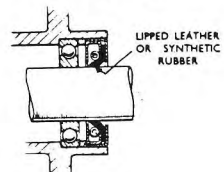
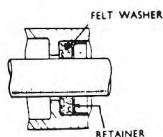
RETURN THREAD Olje-gjenge for å motvirke lekkasjer



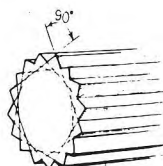
RUBBER MOUNTINGS Gummioppheng, f.eks. motorfester

SEAL (oil)

Oljetetingsring



SERRATIONS



SHAFT

Aksling (roterende)

SHIM

Tynne metallpakninger for å justere aksial avstand

SNAIL ADJUSTER

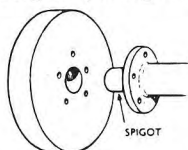
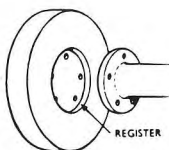


REGISTER

En fordypning til å plassere en annen del i som styring

SPIGOT

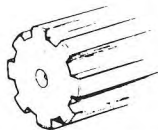
Det motsatte av Register, se tegning



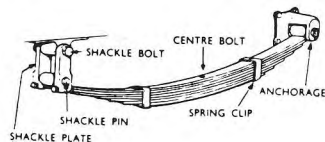
SPINDLE

aksling (som står stille mens noe roterer rundt)

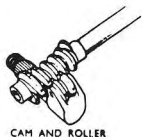
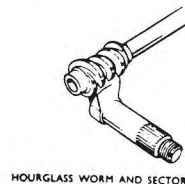
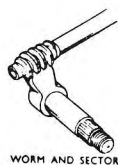
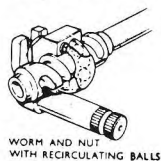
SPLINES



SPRING COMPONENTS Fjærer og deler



STEERING LINKAGE

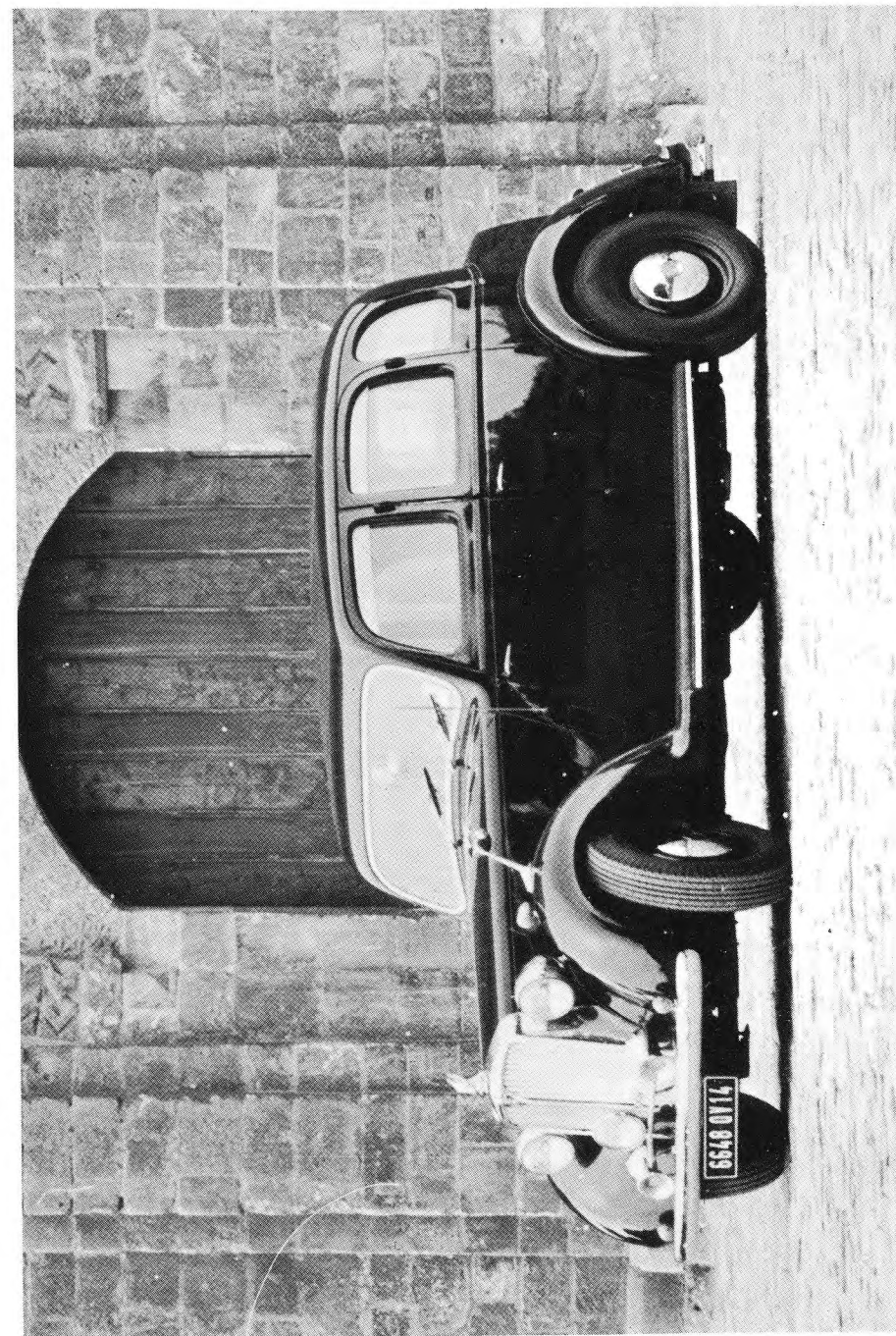


TAPPET

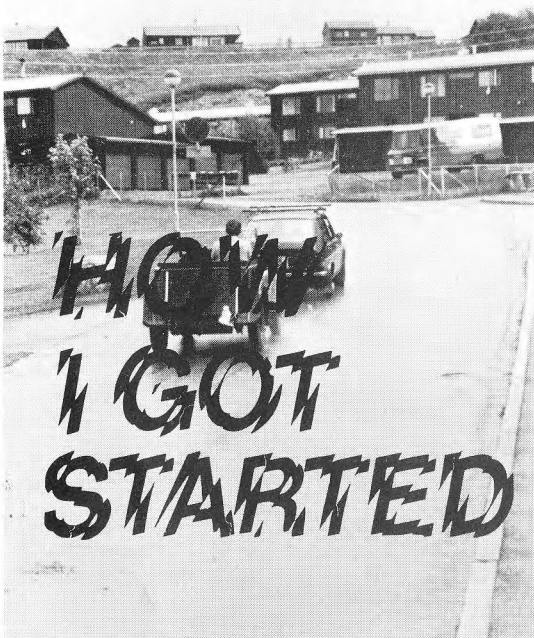
Ventilløfter

VALVE COMPONENTS Ventiler og utstyr

WOODRUFF KEY Halvrundet lås



Rovers «oters»-karosseri som var så populært hos kundene 1937 - 49.



Det var en så usedvanlig vakker sommerdag i Trøndelag dette. Hadde jeg vært typen til å skrive dikt, ville jeg nok straks ha satt meg ned i min dikterstue og tatt pennen fatt for å hylle sommeren, det spirende kornet i Trøndelags brede bygder, og min egen sommerferie.....

Men det ble ikke noe av noen av delene. Tvert imot, det ble en bil-dag av de helt uvanlige. En dag som startet med sol, pågangsmot og optimisme, og som holdt på å ende i total forferdelse, les videre.....

Min vennligsinne nabo, som i sin uvitenhet hadde lant ut garasjen sin til Morris-prosjektet mitt, hadde etter hvert fått en usedvanlig rotete garasje. Det var mens jeg prøvde å rette på dette at det demret for meg: Her mangler faktisk bare olje og bensin, så kan vidunderet startes!

Det gikk plutselig opp for meg der jeg gikk omkring og sullet at - Du verden, det nærmer seg!

Alarmen gikk over duvende korn-åkrer, og søndagen som fulgte møtte det som var igjen av vennekretsen etter 3 års garasjearbeid opp for å hjelpe til. Den omtalte veinnekrets viste seg riktignok å være redusert til bare en mann, man hva gjorde vel det. Nå hadde jeg tenkt på alt, fra bensintank til olje i bakakselen. Det kunne simpelthen ikke være noe som manglet.

Å starte på batteriet viste seg å være umulig. Ikke så rart heller, folkevogna som batteriet stammet fra var jo absolutt ferdig, og det var vel ingen grunn til å tro at batteriet befant seg i noen annen forfatning heller.

OK, - vi dytter! Prøv 2. gir, og husk å slå på tenninga. PANG sa det i eksospotta. Hurra, den er etter. Og så helt stille en lang stund. Det knirker og knaker rundt omkring. Kanskje vi skulle prøve å ta det litt mer med ro og gå systematisk til verks?

Vennekretsen var i ferd med å miste sitt aller siste medlem der jeg satt i setet og vennekretsen dyttet bak. Kjerringer og unger var i veien, og humøret mitt var på vei mot et nytt bunnivå. Så skjedde det. Brom sa det - i 4 sekunder. Den gikk! Det varte svært kort, og gikk svært fort rundt. Men den gikk da.

Vi henter den andre bilen og et reip!

Vi dro frem og tilbake. Koblingsplatene fra den statseide italienske bilfabrikken gav fra seg en lukt som rev i neseborene, og Morrisen startet gang på gang - gikk i fra 2 til 4 sekunder og stoppet. Under en av de lengste periodene oppdaget jeg noe snerdig: Dess mere gass jeg gav den, dess langsommere gikk den! Her var det ugler i mosen

og hvorfor gikk den bare noen få sekunder om gangen?

Vi ruller inn mot garasjeporten igjen for nærmere undersøkelser.

Ganske riktig. Gassoverføringen er koblet slik at den gir full gass når pedalen ikke røres, og tomgang når pedalen er helt nede. Ikke rart at motoren hadde det travelt!

Og så får den ikke bensin i noe særlig kvantum, flotterkammeret er tomt. Og så lekker det olje fra filteret, - i strie strømmer. Og så har det naturligvis begynt å regne; Virkelig øse ned.

Vennekretsen gjør den siste innsatsen og dytter bilen inn i garasjen igjen. Vi er ferdige for i dag....

Men det vil helst gå godt heter det. Mandagen etter var jeg i garasjen igjen, alene. Med klargjorte tanker og beslutsomhet gikk jeg systematisk til verks med hver enkelt feil.

Å snu gassoverføringen var en enkel sak. Oljelekkasjen kom fra en bolt som bare var trukket til med fingrene, og bensinpumpen hadde en stor mutter avglemt inne i pumpehuset (som nå var skikkelig vasket).

Og denne mandagskvelden var det det skjedde. Jeg trakk i startknappen, motoren gikk en halv omdreining på starteren, og STARTET!

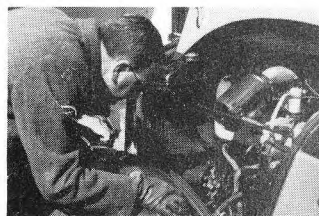
En vakker, rolig tomgang som bar bud om at alt var som det skulle, 70 pund oljetrykk, god kjøling og ingen lekkasjer ble dagens fasit. 3 års arbeid og adskillige timer hadde båret de første frukter.

Uten tvil den peneste tomgangen jeg noensinne har hørt!

Trond



(Anm: Denne artikkelen er fra det engelske bladet «The Autocar», og gjengis med tillatelse. Artikkelen finnes i utgaven for 26. april 1940. Legg merke til de hvitmalte støtfangerne og masken på frontlykten - England var i krig, og blending var påbudt. Bilen det gjelder her er en Wolseley 12/48 serie II, ca 1937-modell. Den som ønsker å kle seg tidsriktig kan jo også studere herremotene fra 1940. Kjøperen, med pipe, er «The Autocar»s mangeårige redaktør, H.S. Linfield. B.N.)



Se nøye etter oljelekkasjer og generell utvendig tilstand på motoren. Sjekk pluggledningene, fordeler og alle andre synlige ledninger. Lytt etter unormale lyder med motoren på tomgang. Husk at for stor ventilklaring kan gi kraftig klapping, spesielt ved kald motor, uten at noe alvorlig er galt. En erfaren eier vil kunne høre kjørebanks, selv om motoren i så henseende kun røper seg når den er kald, og ikke har unormalt oljeforbruk av den grunn.

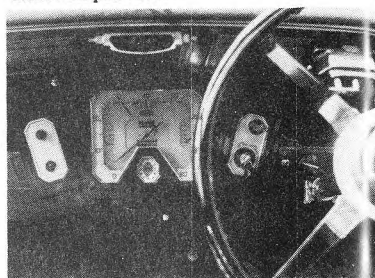


Tilstand på...
tasje under pedalene forteller ofte sin historie, selv om, som i dette tilfelle, den forrige eier har brukt ekstramatte og slik bevart det originale teppe.

«Titt og se» innvendig - hvordan ser stoppen ut? Brente hull i læret eller et fillet og opprevet interiør tyder på flittig bruk eller en uvanlig skjodesløs eier - eller begge deler.

TING Å PASSE

Tid og omtanke brukt på å undersøke en bruktbil før en treffer et valg vil oftest betale seg. Hvis deres kunnskaper om biler er forholdsvis begrenset bør dere ta med en mere erfaren venn. Hans råd kan være av verd, spesielt under en prøvetur.



Hvor mange miles på speedometeret? Fungerer de forskjellige instrumentene? Speedometerstanden er ikke er ikke en ufeilbarlig veiledning, men riktigheten eller omvendt av tallene kan ofte vurderes bilens tilstand generelt.



Se etter vannlekkasjer, og enda viktigere, radiatorskader. Lekkasje kan enkelt ordnes hvis feilen ligger i slangene, radiatoren kan bli en ganske dyr sak.

PÅ NÅR MAN KJØPER BRUKT



Sjekk at retningsviserne fungerer. Er de blendet av ifølge gjeldende regler?



Batteri-undersøkelse. Det er ikke mye en får vite om batteriets tilstand av en ytre undersøkelse, men et rent og etterfylt batteri er et godt tegn, og det har sannsynligvis fått ordentlig stell hele livet.

Det er verdt å kontrollere at soltaket glir lett, og at låsen er effektiv.

Undersøk slåene på dørlåsene. Fungerer selve låsingen på hver dør ordentlig?



Fjullagrene kan sjekkes ved å dra sidelengs i hjulene, dette er enklere hvis bilen jekkes opp. Permanente jekker hjalp i dette tilfellet. Den vanlige sjekken bør også gjøres på slitasje i styringssystemet ved å se hvor mye dødgang det er på rattet.

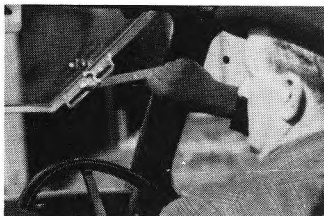


Forts. neste side



Prøv håndbrekket i en bakke under prøveturen.

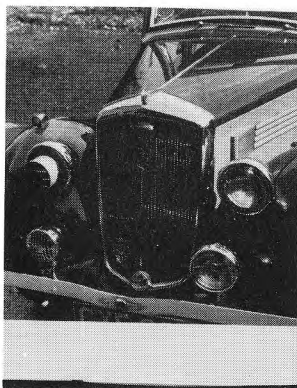
Hvis frontruten er av de typen som kan åpnes, sjekk glideren eller sveivmekanismen.



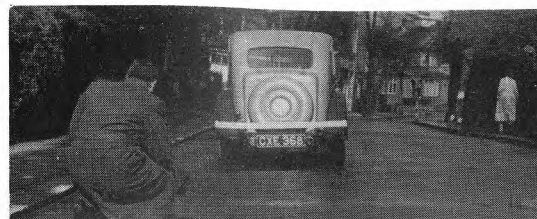
Hvis lysanlegget allerede er ombygget for A.R.P. desto bedre. Hvis ikke må den nye eier få ordnet dette raskere enn svint.



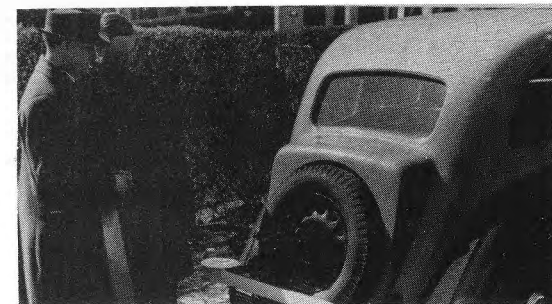
Prøv vinduspusserne. Detaljer som fungerer dårlig betyr ergrelser og utgifter.



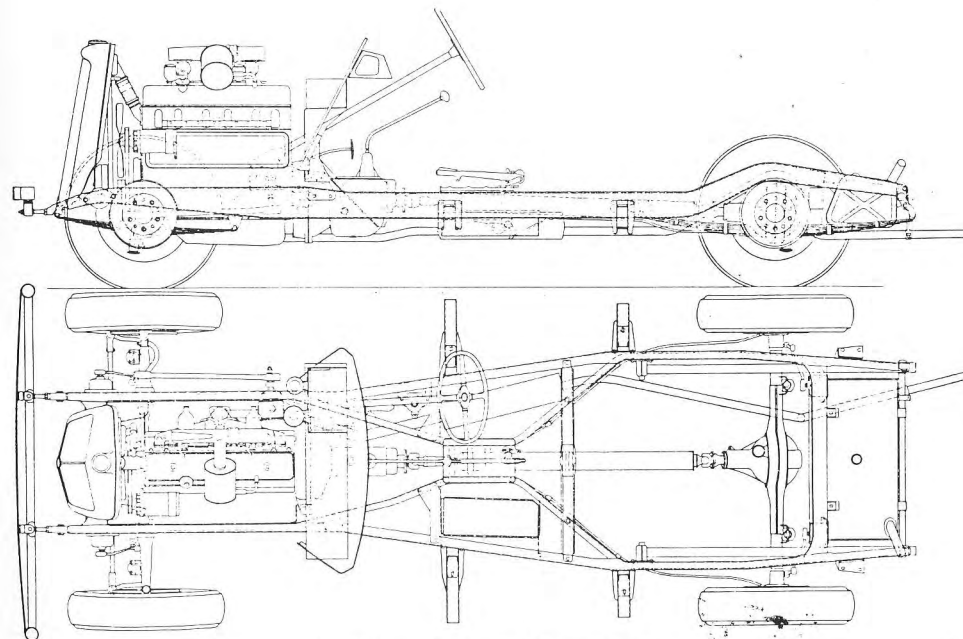
En metode som ofte benyttes for å undersøke slitasje i fjærbolter og sjakler - dra kraftig sideveis frem og tilbake i støtfangerbraketten. Slakke fjærtester fører ofte til øket krenkning i svinger, og er opphav til skrangling og upresis styring.



La bilen bli kjørt forbi deg i 20 mph, i begge retninger, og se at alle hjul løper rett.



Glem ikke reservehjulet når dekkene inspiseres. Ofte er det femte hjulet ubrukt.



General arrangement of Wolseley 25 h.p. Super-Six chassis.

INNMELDINGS-SKJEMA
BRITISK-NORSK GAMMELBILKLUBB

Jeg synes dette er en god idé, og ønsker å bli medlem:

Navn:

Adresse:

Tlf. hjemme: Arbeid:

Bil(er):

Merke				
Type				
Årsmodell				
Chassis nr.				
Karosseritype				

Ventes ferdig år:				
For tiden lagret:				

Kryss av det eller de arbeidsfelt du synes er viktigst i en slik klubb:

- ☐ Å skape kontakt med andre som også er interessert i gamle britiske biler
- ☐ At det arrangeres stevner, løp og møter kun for britiske biler
- ☐ Teknisk informasjon
- ☐ Reservedeler
- ☐ Britisk bilhistorie

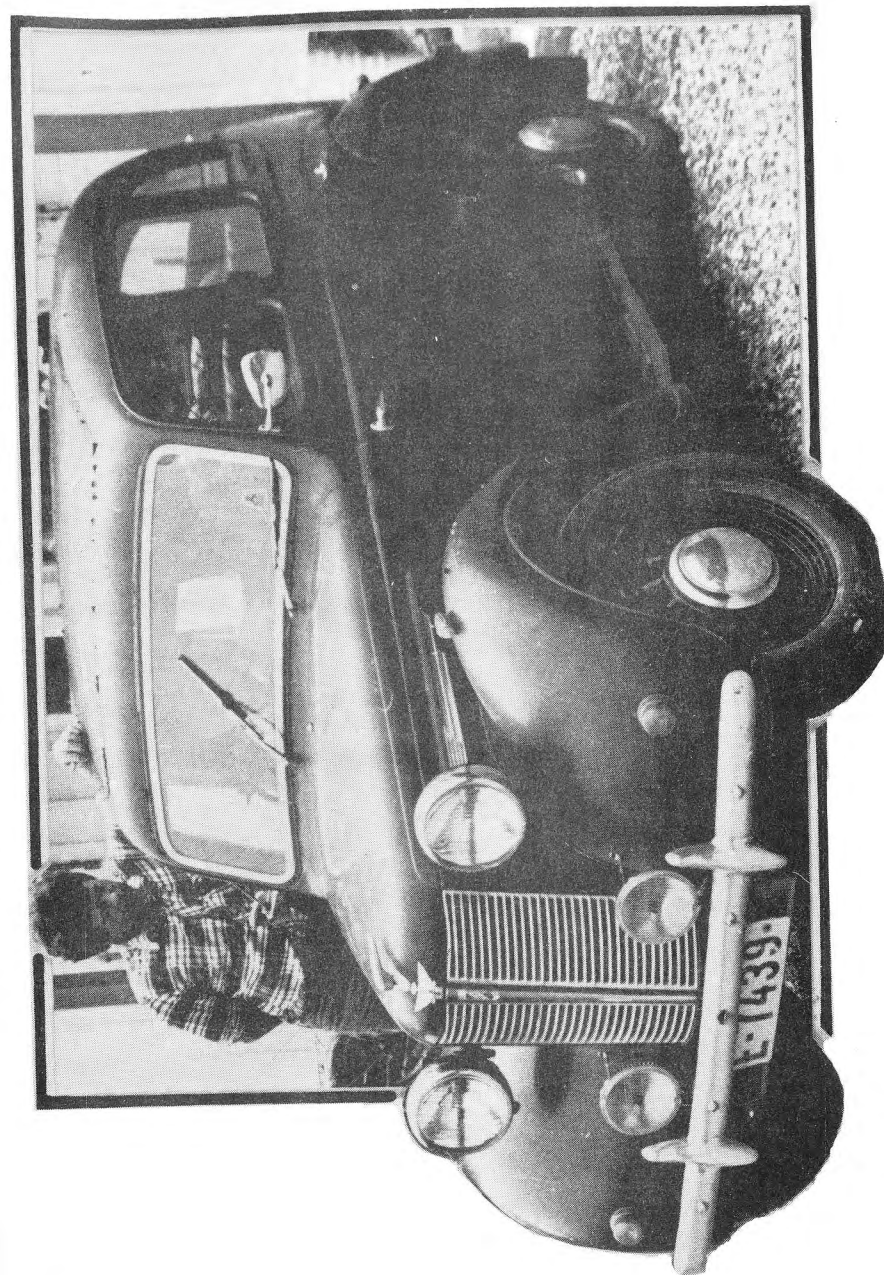
Interesser:

- ☐ Hovedsakelig britiske biler
- ☐ Like interessert i biler fra andre land

Kryss av:

- ☐ Jeg vil ikke at mine biler skal stå i medlemslisten
- ☐ Jeg har ikke noe imot at mine biler står i medlemslisten
- ☐ Bare mine registrerte biler kan føres opp i medlemslisten

Returner til: Britisk-norsk Gammelbilklubb v/ Baard Nielsen,
Strindveien 22, 7000 Trondheim
VELKOMMEN SOM MEDLEM



Austin "10" 1946, eier: Knut Nielsen.