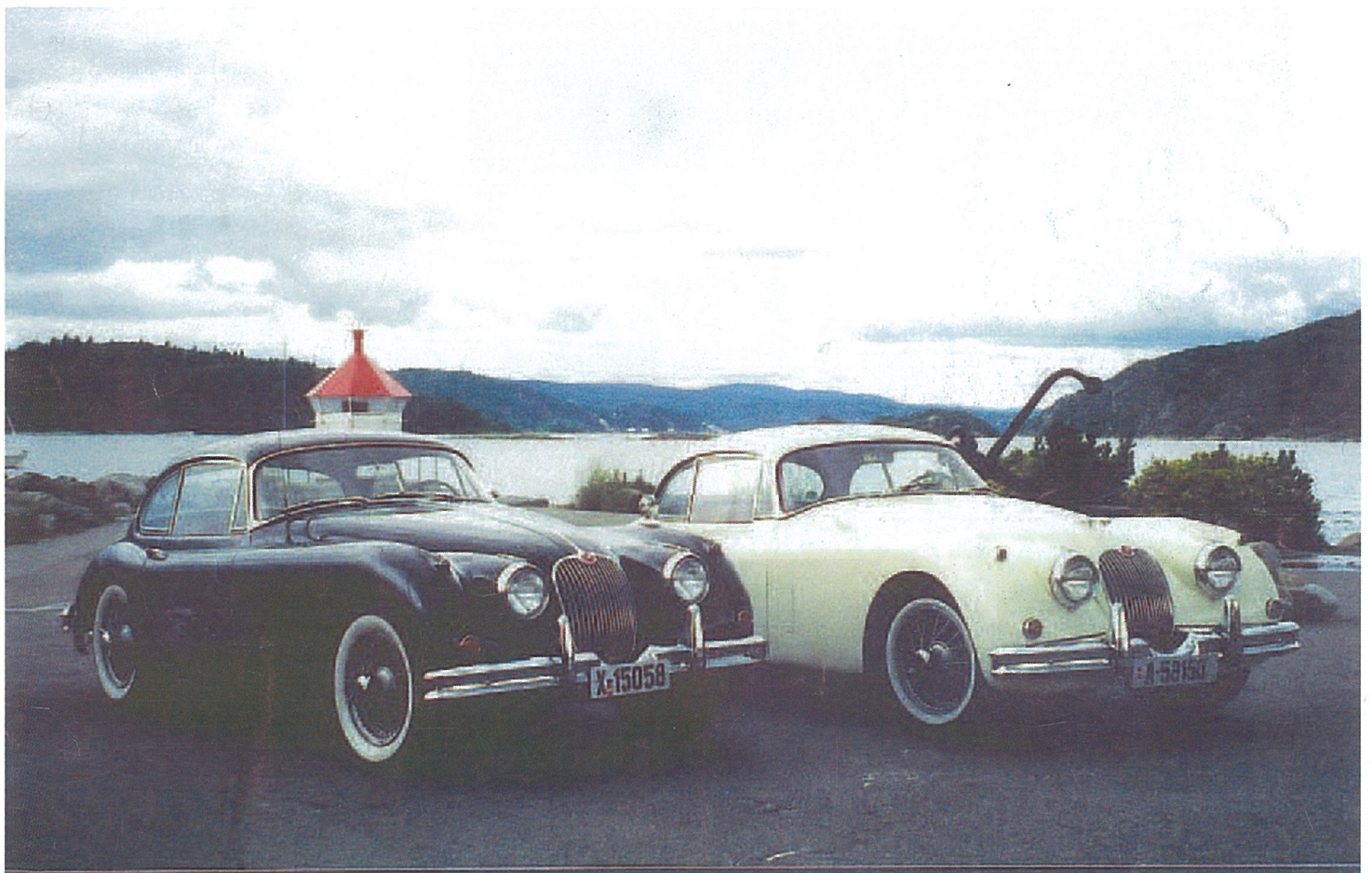


# MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2003 - 32. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

# Fra medlemmenes bilpark



Tore Gustavsens  
1953 Buick Roadmaster Cab.

Se forøvrig stafetten i dette nummer av Motorhistorikeren.



Bjørn Lunds

Chevy Pickup.

Bildet er tatt under Norgesløpet 2001



Kjell Ødegårds

Plymouth 1929

Roadster





# Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.

E-mail: [mhkd@lmk.no](mailto:mhkd@lmk.no)

Bankgiro 2200.07.28865

Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no/>

## I STYRET:

### Formann:

Kjell Ødegård  
Loesmoveien 50, 3300 HOKKSUND  
Tlf. 32 75 35 83

### Nestformann:

Kåre W Johnsen  
Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN  
Tlf. 32 88 51 45

### Sekretær:

Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 05 90

### Kasserer:

Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105, 3021 DRAMMEN  
Tlf. 32 83 98 65

### Styremedlem I:

Berit Thorbeck  
Østhellinga 14, 3400 LIER  
Tlf. 32 84 86 89

### Styremedlem II:

Hans Petter Wold  
Farmen 13 Nedre, 3024 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 43 65

### Varamann:

Nils Petter Danielsen  
Bedehusgata 10, 3055 KROKSTADELVA  
Tlf. 32 87 83 79



Forsidebildet:  
Black & White  
på havna.  
Jaguar  
XK 150 1958

Redaktør for dette nummer har vært:  
Per Langøy

## UTVALG:

### Teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80  
Tor-Stein Hella 66 79 01 34  
Erik Holde 32 88 31 15

### Løpskomitè:

Tore Gustavsen 31 28 90 95  
Vidar Andersen 32 78 00 04  
Jan-Ove Regstad 32 88 69 34

### Arrangementkomitè:

Tom Bryhn 32 89 05 98  
Tore Fridheim 32 82 32 65  
Finn Bryhn 31 28 50 05

### Materialforvalter:

Bjørn Lund 31 28 40 55

### Valgkomite:

Finn Torgersen 32 87 47 21  
Tore Gustavsen 31 28 90 95  
Bjørn Lund 31 28 40 55

## MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: [motorhistorikeren@apost.nu](mailto:motorhistorikeren@apost.nu)

### Redaksjonsmedarbeider:

Paul Weber Gellein  
Kastanjeveien 93 A, 3026 DRAMMEN  
Tlf. 32 82 54 98

### Redaktører i 2003 er:

- Mars: Per Langøy 32 87 14 63  
- Juni: Erling Dagslet 31 28 49 84  
- September: Christian Christensen 66 78 35 97  
- Desember: Svein Erik Finnerud 32 78 39 83

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne til redaksjonen, eller helst til redaktøren for neste blads hjemmeadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under *Kjøp og Salg* er gratis.

**Vi må ha stoff til neste blad innen 10. mai**



## Formannen har ordet:



Jeg vil denne gang få starte med å fortelle om turen til Jon Bråten på Minnesund. Ikke i detaljer fra turen, for det finner du et annet sted i avisen men derimot hvor langt man kan drive det med sin hobby. Jon startet med hobby restaurering for 30 år siden, og i dag er han kjent over hele landet for sine restaureinger. I løpet av disse årene har han tilegnet seg utrolig mye kunnskap om dette faget. Jeg tror turen var til stor inspirasjon for oss hobbyrestauratører i klubben, husk ha tolmogighet og bruk den tid du trenger for å gjennomføre din restaurering.

Når du leser dette, har vi kommet til mars måned. Dagene blir lengre og sola kommer høyere på himmelen. Tiden er igjen inne for å planlegge årets sesong. Som vanlig vil det foreligge en oppdatert arrangamangkaleder fra LMK i slutten av denne måneden. Og som vanlig vil vi ha problemer å være med på alt det vi har lyst til. Dessverre er utesesongen så kort her ilandet, alt skal skje mellom april og august. Alt fra fotballturneringer til speiderleiere og veteranbil treff skal foregå i denne perioden. Men vi får gjøre som vi har gjort før, trekke pusten og trå til.

Som vanlig kan man vel nesten si er det noen merker som fyller hundre år i år. Det største av dem alle er jo selvfølgelig Ford. I juni måned er det hundre år siden Henry Ford monterte sammen sine første biler. Et annet merke som fyller hundre år er faktisk Vauxhall. Et merke som var godt representert på norske veier frem til 1970, men som de siste årene har blitt borte. Vauxhall kan man vel si var et merke som ble produsert for velstående kunder i perioden 1910 til 1920. I dag forbinder vel de fleste unge mennesker Vauxhall med dårlig engelsk kvalitet og mye rust. I forbindelse med dette jubileet vil je nok en gang oppfordre et av våre medlemmer til å si noen ord. Gunnar Kofstad har restaurert en Vauxhall fra en "rust haug" til en utrolig flott bil. Gunnar ordet er ditt.

Harley –Davidson, Harley Riders, Big Twin, "Knucklhead styling", Electra Glide. Det er ikke bare bilprodusener som fyller hundre år, den legendariske motorsykkelen HD er hundre år i år. Jeg vil i denne sammenhengen nok engang oppfordre våre medlemmer som har motorsykkel å bruke sykkelen til våre møter og løp. I de siste åra er det vel kun Jan Ove Regstad som har kjørt sykkel.

Neste utgave av Motorhistorikeren kommer i juni. Vi har noe stoff som vi må sende ut til våre medlemmer før den tid, vi får diskutere dette i styret hvordan dette lar seg organisere.

Til slutt vil jeg tradisjonen tro, få ønske dere alle en fin og varm vår med mye rådebank og feilttenning. Husk gammelbilen har best av å bli brukt.

**Bernd Rosemeyer**  
**Auto-Union**

**Mein Mann Der Rennfahrer**  
**Elly Rosemeyer- Beinhorn**

### Fra bilens barndom

Fra et av våre medlemmer i Lier har vi mottatt en fornøylig historie fra virkeligheten, fra den gang bilen ikke var allemannseie, og som sikkert får mange til å mimre litt og trekke på smilebåndet. Vi takker for bidraget. Av plasshensyn må dessverre historien utstå.

Red.



## Nytt fra Styret:

Medlemsmøte MHK Drammen 03.02.2003

45 medlemmer hadde funnet veien til møtelokalet denne mandagen for å høre Ivar Engerud fortelle og vise lysbilder fra Mille Miglia, Concourse Elegance og ikke minst Le Mans Classic. Han har en stor oase å øse fra, og det gjorde slettes ingen ting om kaffepausen ble litt sen denne kvelden. En stor takk til Ivar for en engasjerende og interessant fremsyning.

Øvrig informasjon og saker denne kvelden:

- ca 30 personer reiser til Jon Bråten lørdag 8.februar.
- Ørebromarkedet arrangeres lørdag 15.februar
- Årsmøtet i LMK avholdes lørdag 8.mars
- Skrothaugen Maskinlag inviterer til vårmarked på Eiker Kjøpesenter lørdag 26.april
- Norgesløpet arrangeres på Romerike 22.-24.august

MHK's egne løp er ennå ikke datofestet, men det blir en tur og ett løp i år.

Avisa vår har nå utvidede muligheter for fargetrykk, og redaktøren etterlyser fargebilder av kjøretøyene våre.

Fridgeir etterlyser også bilder. Og da selvfølgelig nye bilder av kjøretøyene i samband med LMK-forsikringen, både for nyforsikring og reforsikringer.

Neste møte (3.mars) blir som tidligere nevnt, viet modellbiler og annet tilsvarende utstyr.

Svein Hansen, sekretær

## Regnskap for 2002

### MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

RESULTATREGNSKAP 01.09.01 - 30.09.02

Konti	Inntekt	Utgift	Differanse
Medlemskontigent 2002	kr 68 500,00		kr 68 500,00
Motorhistorikeren	kr 21 980,00	kr 91 660,90	kr (69 680,90)
Renter/gebyr	kr 6 989,00	kr 76,00	kr 6 913,00
Medlemsmøter	kr 14 770,00	kr 22 731,00	kr (7 961,00)
Representasjon		kr 1 090,00	kr (1 090,00)
Salg rekvisita	kr 610,00	kr 1 146,00	kr (536,00)
Kontorutgifter		kr 6 547,00	kr (6 547,00)
Styremøter		kr 2 400,00	kr (2 400,00)
Lagerlokale		kr 6 000,00	kr (6 000,00)
LMK	kr 6 627,00	kr 1 350,00	kr 5 277,00
Jubileumsløp	kr 26 480,00	kr 30 407,90	kr (3 927,90)
Vårlop, Horten/Hurum		kr 3 795,00	kr (3 795,00)
Sum	kr 145 956,00	kr 167 203,80	kr (21 247,80)
Underskudd	kr 21 247,80		
<b>Sum</b>	<b>kr 167 203,80</b>	<b>kr 167 203,80</b>	

### BALANSE PR.30.09.02

Kasse	kr 9 246,10		
Høyrentekonto	kr 186 287,80		
Brukskonto	kr 10 135,70		
<b>Sum</b>	<b>kr 205 669,60</b>		
Sum pr.30.09.02		kr 226 917,40	
Underskudd		kr 21 247,80	
<b>Sum</b>	<b>kr 205 669,60</b>	<b>kr 205 669,60</b>	
Utestående fordringer pr.30.09.02:			
Annonseinntekter:	kr 6 300,00		
Sponsorinntekter:	kr 5 000,00		
Til sammen	kr 11 300,00		

Arnt Ivar Lund  
Kasserer

Kåre Johnsen  
Revisor

# Husk vårløpet 24.mai.

Mer informasjon følger i neste nummer av Motorhistorikeren og på medlemsmøtene.



## KNA avd. Drammen. CHALLENGE LØP

På vårt siste møt i 2002 hadde vi fått besøk fra KNA avd. Drammen som gav oss en liten innføring i challenge løp. Vi fikk en innlevende fremstilling av hva disse løpene er og hva som skal til for å delta. Dette var tydeligvis noe som hadde stor interesse blant de fremmøtte og vi begynner nå å forstå hvorfor Steinar Ludvigsen til stadighet snakker så varmt om denne sporten.

Løpene kjøres stort sett hele året og nytt i år er at det er en klasse som ikke krever noe spesielt utstyr. Med andre ord; kjør med det du har av gammelbil. Sprtsbilklassen ble skøyeraktig begrenset til "Transit med tvillinghjul".

En rask forespørsel om det var interesse for et kartleserkurs, endte med full påtegnet liste og avtale om å avholde et kurs i løpet av januar.

Etter endt presentasjon blev de tildelt en liten "julegave" fra oss med ønske om lykke til med sine arrangement i det nye året.



### KNA LØP 2003

Telenor Cup

19/2

3/6

12/8

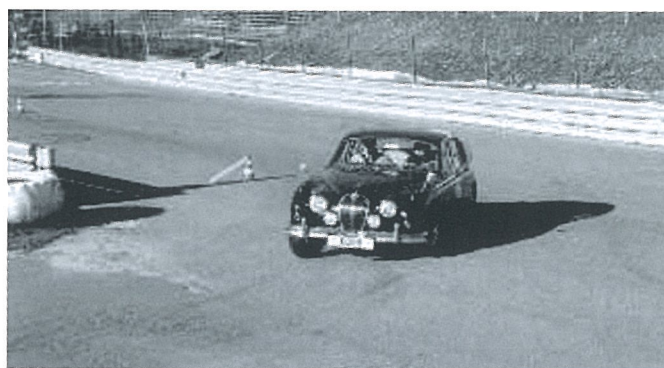
27/9

Spiral Challenge

22-23/8

Vår nestformann leverer over "julegaver" til: fv Lars Lie, Jarle Bye, Kjersti Ulvik og Erik Johanness

For de som ønsker mer informasjon finnes dette på: [WWW.KNA.no/Drammen](http://WWW.KNA.no/Drammen)  
Der vil du også finne oppdaterte løpslister og lignende.

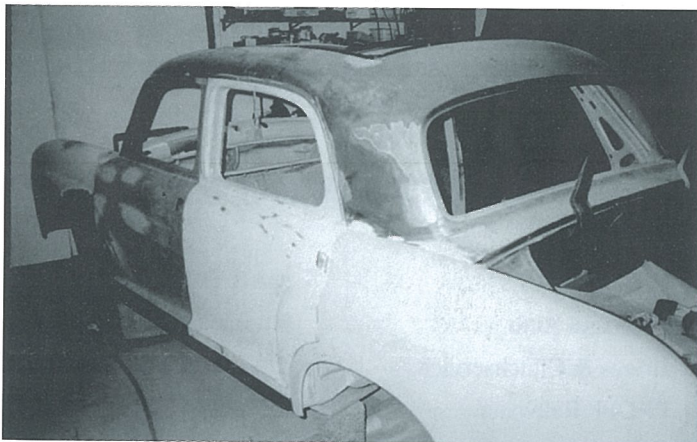


## Mercedes på Geithus

Bildene viser MHK-medlem Torbjørn Lunds '56-modell Mercedes 220 S Cabriolet, demontert og sandblåst rett før nyttår 2002. Torbjørn kjøpte bilen for 4 – 5 år siden, etter å ha ønsket seg en åpen bil gjennom flere år. Planen var først å gjøre bilen kjørbær og prøvekjøre bilen litt før han startet demonteringen. Men det viste seg snart at bilen var i behov av mer arbeid enn antatt, slik at disse planene ble skrinlagt. Etter at han kjøpte bilen, har han arbeidet med andre biler, først og fremst med en Opel Rekord C Coupè, som har vært i familiens eie i 30 år, og som stod ferdig oppusset i fjor.

Nå har i hvert fall arbeidet på Mercedes'en startet

opp igjen for fullt, og bilen ble strippet ned for sandblåsing. Torbjørn har allerede sveiset framskjermer, dører og baklokk. Det som gjenstår karosserimessig nå, er sveising av bunnen i bagasjerommet samt sveising av ytter- og innerskjermer. Sandblåsing avslørte selvsagt en del rust, men faktisk mindre enn forventet. Bilen er importert fra USA, og noen tidligere skader var reparert med mye sparkel og popnagler. Disse skadene hadde Torbjørn lokalisert på forhånd, så resultatet etter sandblåsing kom ikke som noe sjokk. Ellers krever det aller meste på bilen restaurering; så godt som all krom, treverket og interiøret i skinn. Motoren må også overhales, men denne er relativt kurant, da det sitter samme drivverk i cabriolet'en som i



en vanlig 220 S personbil. Underveis har Torbjørn kjøpt en del nye deler, blant annet kromdeler, noe som ofte faller gunstigere enn å bekoste dyr omkromming av eksisterende deler.

I garasjen har Torbjørn blant annet en tilsvarende Mercedes 220 S sedan, som har gjennomgått en grundig karosserimessig restaurering. Denne står ved siden av cabriolet'en som et 100 % rustfritt, tomt skall, og venter på montering. Så ingen ting tyder på at Torbjørn kommer til å ha problemer med å fylle fritiden noen år fremover. "Motorhistorikeren" vil komme tilbake til de to bilene ved en senere anledning.

KT

### Noen fakta om MB 220 S Cabriolet:

- Produsert fra mars '56 til aug. '59 i til sammen 3429 eks. ( Coupè og Cabriolet )
- 6-sylindret motor på 2195 ccm med to forgassere og overliggende kamaksel ( 100 hk din, 106 etter aug. '57 )
- Pris ny: DM 21 500 ( vanlig sedan kostet DM 12 500 )
- Basert på "Ponton"- modellene som ble introdusert i 1953 ( 180 )
- Egenvekt : 1350 kg
- Lengde/bredde/høyde : 4670 x 1765 x 1530 mm
- Levert som 220 Cabr. (sept. '55 – april '56, med èn forgasser) og som 220 SE Cabr. ('58 – '60, med innsprøyting)





## Panorama Musikk

**Drammen A/S**

Tollbugt. 29, Drammen - Tlf. 32 89 52 70

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

\* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

\* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

\* Service og rep., samt noter m.v.

**Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler**

**Drammen Salmakerverksted**

Thor Vikar

Svelvikvn. 270, 3037 Drammen

Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i **MOTORHISTORIKEREN?**

Ta kontakt med:

**Kåre W Johnsen**

**Røsslyngveien 23, 3030 DRAMMEN**

**Tlf.: 32 88 51 45**

Helårsannonser :2003

Helside kr. 2700,-

Halvside " 1800,-

Kvartside " 900,-

1/8 side " 450,-

Annonseinnrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

### REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	200 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerker 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumsbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.  
Styret.

### Motorhistorisk klubb - Drammen

- \* Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2003 kr. 250,-
- \* Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilløp i inn- og utland.
- \* Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- \* Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- \* Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på **MOTORHISTORIKEREN** som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- \* Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB  
- DRAMMEN  
Postboks 2193 Strømsø  
3003 Drammen

### RABATTAFTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf. 33 17 93 30	5% på engrospriser
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%
QMI-produkter	Etter avtale

Listen oppdateres fortløpende.





## Norefjelløpet 1967

NMK Drammen er en motorsportsklubb, som kanskje er mest kjent for å arrangere den norske EM-runden i rallycross, der Martin Schanche i nærmere en mannsalder var det store trekkplasteret. På 60- og 70-tallet arrangerte klubben bakkeløpet "Norefjelløpet", som ble kjørt i den øvre delen av veien opp til Norefjell i Krødsherad. Løpet hadde bred deltagelse og stor publikumsinteresse, såpass stor at det tider kunne gå på helsa løs, slik det fremkommer i denne artikkelen. Mange husker kanskje NRK-reportasjene fra disse løpene, og kanskje nettopp det refererte løpet, der vi for første gang fikk følge løpet via "inboard"-kameraet montert i Scheas Lotus Cortina Mk.2. Jeg husker ihvert fall at jeg mektig imponert over den intense rattingen og den hårdhendte bruken av gearstanga. På grunn av sitt engasjement med Ford Motor Norge, kunne Schea satse friskt, noe som ofte ga god uttelling ved premieutdelingen, og det var aldri snakk om å spare redskapen. Artikkelen er hentet fra Illustrerat Motor Sport nr 11/67.

KT

### "NEI, SLIKT GÅR IKKE AN

*Årets Norefjelløp bør stå som et grelt eksempel på hvor langt man i dag kan gå i Norge når det gjelder arrangement av hastighetsrace. Men et sted må grensen gå. Og hvem skal ta utspillet?*

*Etter høstens bakkeløp på Norefjell må man atter stille spørsmålet: Slikt går ikke an. For maken til slett arrangement. Tenke seg til 8000 tilskuere i en bakke – uten noen som helst form for vakthold. Ikke en tausperring – ja, folk gikk rett og slett og kopte i vegbanen. Underlig at det hele gikk uten uhell. Under hele løpet måtte vi "sitte" på hornet, kunne førere fortelle til IMS. – Vi var virkelig redde. At slikt går an? John Unnerud – en veteran i norsk bilsport gikk så langt at han etter løpet uttalte: Om jeg hadde kjørt først ville jeg rett og slett snudd bilen og kjørt tilbake og gjort alt i min makt for å stoppe løpet. Enhver som vet hva bilsport er, kunne med det blotte øye se faremomentet. Så langt Unnerud som for øvrig kjørte glimrende på Norefjell. Det er neppe tvil om at arrangementet var farlig. Men arrangørene – NMK Drammen hadde også sine problemer. Vi lar løpsleder Richard Støen fortelle: - Vi hadde regnet med at noen i underkant av 1000 mennesker. Og så kommer det 8000. Med forberedelser til 1000 personer og fremmøte på 8000, - ja, det er ikke rart at det gikk som det gikk. Prøv å snakke til publikum og fortelle dem at de må flytte seg. Det nytter ikke. Jeg har inntrykk av at de vil stå mer eller mindre helt nede i vegbanen: Så nærme bilene som mulig. Men det eneste rette hadde vært å stanse hele racet til man i best mulig grad hadde skapt større sikkerhet for publikum. Om dette skulle skje etter henstilling fra løpets*

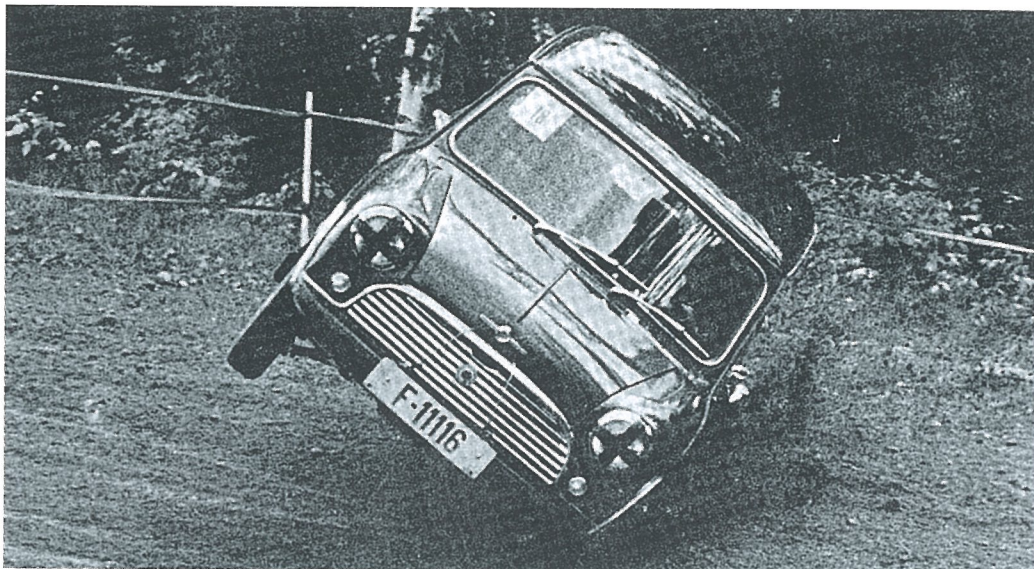


*dommere, deltagere eller etter initiativ fra arrangørene er det samme. Men racet burde vært utsatt til publikum var flyttet. Den saken er klar. Det behøver vel ikke nevnes hva som ville skjedd om en ulykke hadde skjedd.....*

*Ny "co-driver" til Schea: Det er ikke ofte at man har med ballast i hastighetsrace. Men*



det hadde Trond Schea i bakkeløpet. I baksetet "satt" nemlig et filmapparat fra norsk TV, og man filmet hvordan løpet artet seg fra denne posisjonen. Dessverre ble kameraet plassert noe for lavt, men alle TV-tittere kunne søndag kveld bedre enn noen gang tidligere få oppleve et hastighetsrace. Men neste gang bør TV forsøke å plassere kameraet noe annerledes. Tanken med å filme innenfra bilen er meget god – den saken er helt klar. Og Schea vant helt klart. I konkurranse med Porsche 911, Volvo gruppe 5 og sin egen Mustang vant han generelt og fikk dagens beste tid. Få hadde vel ventet dette da man trodde at Kjell Gudims Porsche med hekkmotor ville ha store fordeler i et slikt bakkeløp. Men veteranen Schea ville det annerledes. Han kjørte mesterlig og vant helt klart i sin Lotus – malt i de norske nasjonalfarger. Ford stilte forresten meget sterkt på Noreffjell. – Hele 5 biler startet – fra Taunus 17 M ( det var vel en 15 M, komm., KT) til Mustang. Er dette et tegn på at Ford vil utvide sin løpsvirksomhet ?



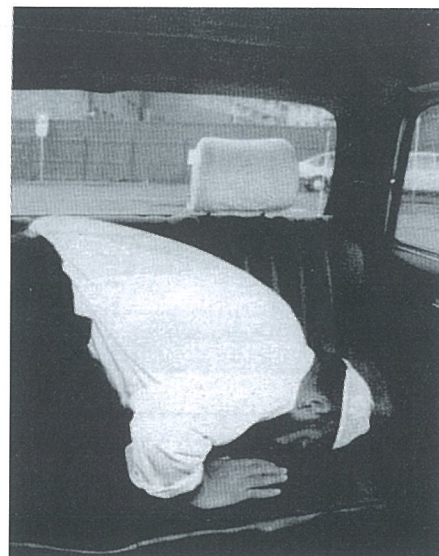
**Ujevn kjøring:** Kanskje bedre enn i noe annet hastighetsløp har man anledning til å studere kjørerne enn tilfellet er i bakkeløp. Og i dette henseende ble Noreffjelløpet en meget trist forestilling. For

maken til variert kjøring. Det er tydelig at en rekke av deltagerne ikke hadde de ringeste kunnskaper om hvordan man skal kjøre i et bakkeløp. Men dette er kanskje heller ikke å vente i det man bare har et eneste bakkeløp i Norge hvert år. Men naturligvis noen viste pen kjøring og generelt sett kan man si at gamle ringrever som Trond Schea, John Unnerud og Arne Ingier stod for oppvisningskjøringen. Særlig årets rallymester John Unnerud kjørte raskt med sin Renault Gordini, så det spørs om ikke den gode "Spydeberg-ekspressen" skulle starte litt oftere i baneløp ( skribenten mente vel bakkeløp her) ? "- sitat slutt.

## Et lite tips før du starter vårpussen

Vi vet alle at det er viktig å sjekke alle bilens bestandeler før sesngen. Et punkt som oftest blir forsømt av oss mekk'ere er interiøret og da spesielt setene. Vi som har erfaring med skinnseter vet at det ofte kan være lurt å sjekke ut sømmen i skinnseter. Disse har over tid en tendens til å bli slakke eller ryke.

Her er en av de som har tatt dette tipset alvorlig og godt i gang med det nitidige arbeidet. Lykke til!



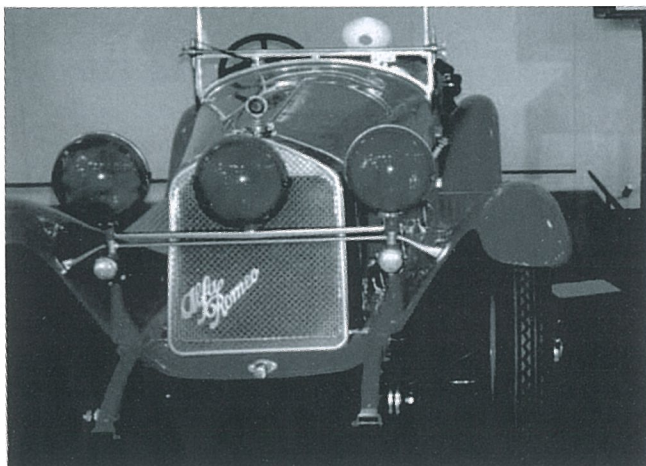
# FERIEBREV FRA ENGLAND I

## ALFA ROMEO

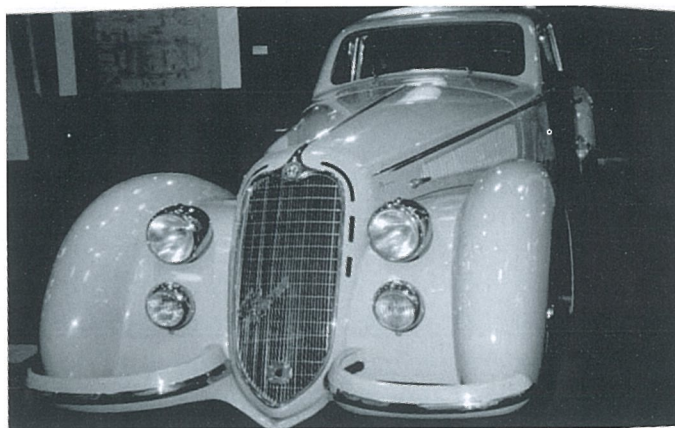
Under et London besøk kom jeg tilfeldig over en utstilling av gamle sportsbiler av det berømte italienske merket Alfa Romeo. Her er noen smakebiter fra utstillingen som talte ca. 30 italienske sportsbiler.

Akk og Akk, den som hadde en av disse I garasjen.

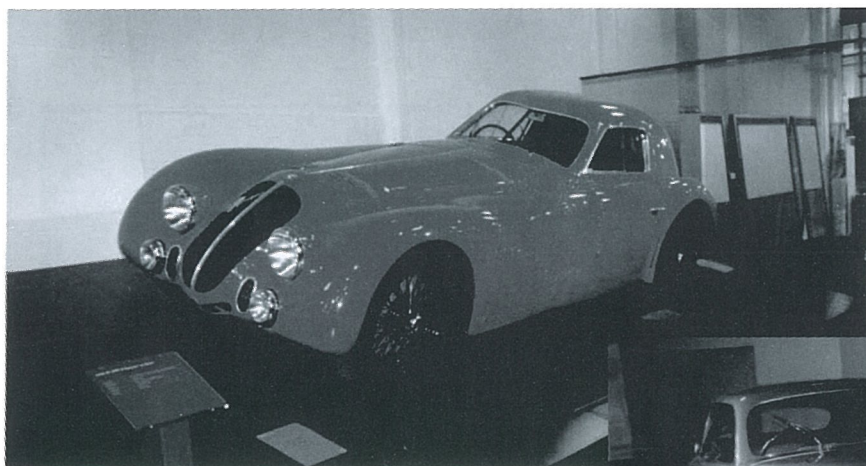
Hilsen  
KWJ



Alfa Romeo Gran Sport 1930 mod.  
1750 ccm Toppfart: 170 km/h



Alfa Romeo Ponceo 1938 mod.  
8 cyl. 2905 ccm. Toppfart 175 km/h



Alfa Romeo Le Mans speciale  
1938 mod.  
8 cyl. 2905ccm  
Toppfart: 240 km/h

Alfa Romeo Villa d'este  
1949 mod.  
6 cyl. 2500ccm  
Toppfart: 165 km/h



## Normann Bilverksted A/S

Fridgeir Normann og Jan Roger Gundersen

Rep. av alle typer kjøretøyer.  
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen  
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

## Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler  
og clutch til bil og industri

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen  
Tlf. 32 83 87 65

**Veteranbil-/MC-batterier  
i sort hardgummi.  
Gunstige priser!**



Har nå også  
mange fine  
dekaler til  
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

## Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva

Nå også avdeling i Lierbyen  
Tlf. 32 85 69 61

## Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt  
ved fremvisning av medlemskort



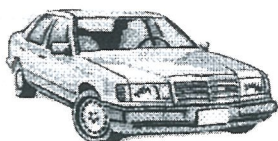
## GEITHUS TEXACOSTASJON

3360 GEITHUS  
TELEFON 32 78 03 30  
TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

## Sandblåsing & lakkering

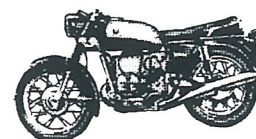


### Jon Andreassen

Biler, motorsykler

&

landbruksredskap etc.



Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820  
Vikeveien 47, 3090 Hof



## NORGESLØPET 2003

Norgesløpet arrangeres i år av Romerike Gammelbilklubb den 22.-24. august.

Løpet går på øvre Romerike og vil vise hva området har av kulturelle tilbud. Turen vi gå innom Eidsvoll Bygningen, Gamle Hvam, Maarud Gaard og Forsvarets Flysamling.

Løpet er åpent for alle kjøretøyer eldre enn 30 år, inndeling etter klasser.

Premie for beste tidsriktige antrekk.

Det vi bli mulighet for en times tur på Skibladner på søndagen.

For påmelding og mer info

Rita Fjeld Hovden 922 84 234

Geir Martinsen 911 15 958



Nordens mest solgte motorbehandling.



**MOTOR  
BEHANDLING**  
MED PTFE



[www.qmi.no](http://www.qmi.no)

QMI reduserer slitasjen med opptil 88%, noe som verifiseres av Det Norske Veritas, og ikke nok med det, du får også: Mindre varmegang, lettere start, stillere ventiler, økede hestekrefter, lettere giring og mindre drivstoff-forbruk.

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

**QMI Scandinavia**

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



## Stafetten

# THIS CAR IS NOT GOING TO NORWAY

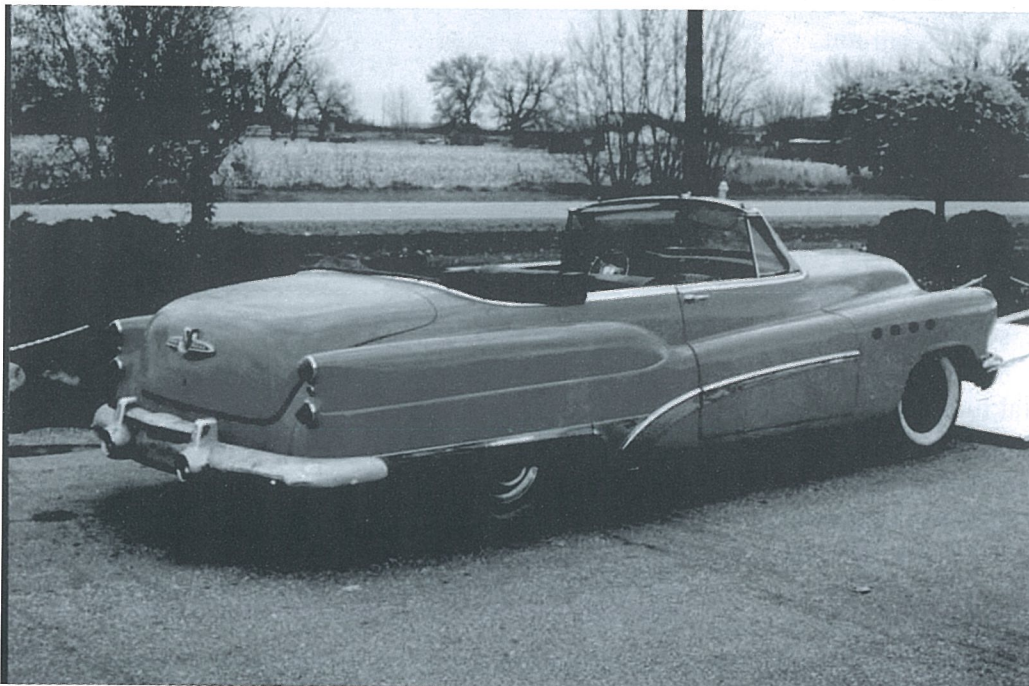
*Historien om å få hjem den bilen man har lyst på.*

Restaurering av -53 Buick Roadmaster cab. Etter at -53 Buick Super`n var "ferdig" - -94 begynte jeg å vurdere et nytt objekt. -53 Buick synes jeg har en herlig karosseri fasong, så det blir vel noe i samme leia. På et treff i Sverige traff jeg "woodmann" (Christofer Lee Wilhaus", som hadde en -53 Buick Roadmaster Woody. Men å selge var ikke aktuelt, han nesten lo av meg når jeg spurte. Han var livstidsmedlem i den amerikanske woodieklubben, så salg det var NEI! Men vi fortsatte å ha kontakt, da han også eier to andre Buicker, en -48 Roadmaster cab. og en 1938 Buick Special , som har vært i Norge siden den var nye med et flott norsk bygd karosseri.

Hemnings ble også kjøpt hver måned, for en cab var jo også av interesse. Til slutt fant jeg en Roadmaster cab i Montana, som hadde vært i samme familie siden 1960, avertert i Bugle, det amerikanske Buick medlemsbladet. Bilen var avertert for mange måneder siden, men var ikke solgt. Etter en telefonsamtale med eieren, ble vi enige om prisen, 12.000 \$, og måten den skulle sendes på. Men like før jeg skulle overføre penger, ombestemte han seg, for broren hans ville ha bilen. To år senere så jeg bilen avertert i Hemnings igjen for 9000\$ i deler.

Men nesten et år senere fant jeg en annonse i Hemnings på en -53 Roadmaster cab, for nå hadde jeg bestemt at det var det som var bilen.

RM Classic Car i Canada hadde en til 16.500 \$, som akkurat hadde kommet inn. Prisen var høy, men det kunne jo være Canadiske \$, og da passet det bedre. Men firmaet ville ha US \$, men sa at de kunne gå ned til 14.000 \$, så vi ble enige om at de kunne sende bilder av bilen. Bildene kom raskt, og bilen så komplett ut og hel og fin utvendig, innvendig og i motorrommet. Det var også en lang beskrivelse av bilen, hvor det ble



nevnt at det var "minor rust in left footwell" og noe rust bakerst kanalene og innerskjermer bak. Om motoren ble det ganske elegant sagt, at det så ut som om den kunne starte (it looks like it could run). Jeg hadde kjøpt i Hemnings i flere år før denne bilen dukket opp, så det ville kanskje gå flere år før neste bil dukket opp. Etter en telefonsamtale hvor jeg bød 10.000 \$ for bilen, fikk jeg et bryskt nei, med beskjed om at "this car is not

going to Norway". Etter dette bestemte jeg meg for å vente noen måneder og så prøve igjen.

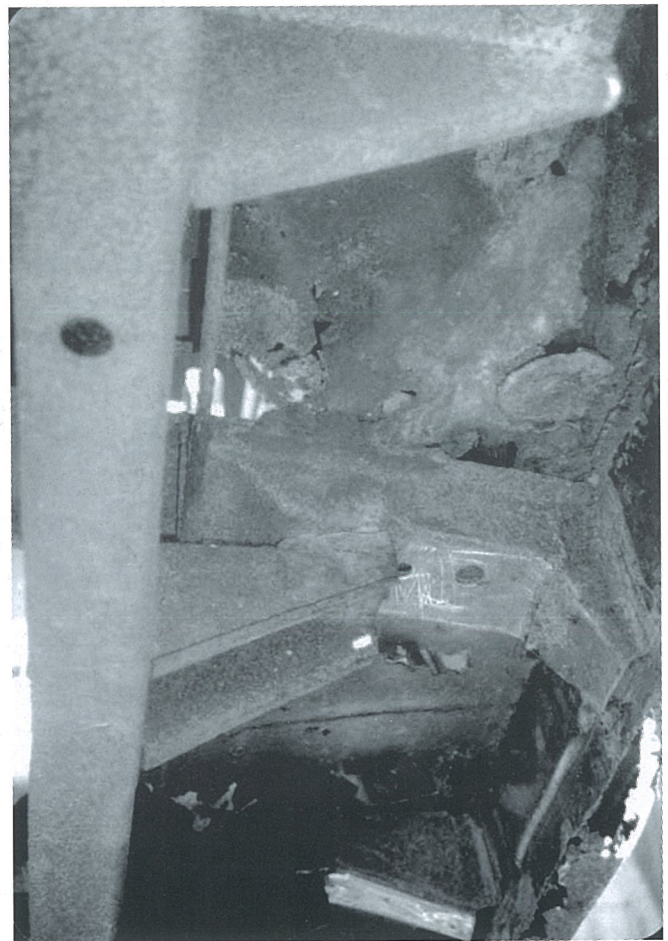


Da jeg ringte i slutten av november var selgeren mye mer positiv og bilen var ikke solgt, men 10.000 \$ var ikke aktuelt. Jeg hadde tenkt å avslutte samtalen, men det ville ikke selgeren og spurte meget høflig om 12.000 \$. Men denne gangen var det min tur, så jeg sa nei, og at jeg hadde en annen bil som også var aktuell. Etter litt fram og tilbake ble vi enige om 11.000 \$. Etter at telefonrøret var lagt på, kom det en del refleksjoner på hva jeg hadde gjort. – Send 11.000 \$ til U.S.A. uten å ha sett bilen, hva ville jeg få? Bilen ble betalt den 23. desember –96, og skulle sendes ca. 15 januar –97, da fikk jeg en telefaks fra Roadmaster cars at bilen IKKE var betalt. Jeg hadde jo kvittering fra banken, og var sikker på at det var riktig adresse i Canada, hva hadde skjedd?

Etter et besøk i banken og noen telefakser fikk jeg ordnet opp i det. Det som skjer er vel at når den norske banken fører over penger til sin bankkontakt i U.S.A., så fører ikke denne banken pengene videre før de blir etterlyst, men nå var det i orden.

Bilen kom til Oslo 30. januar –97. Min bror hjalp meg og hentet bilen med sin Chevy pickup og leid bilhenger. Bilen stod i en container på Sørenga, så det gikk raskt å finne bilen blant alle containerne, mot et lite beløp for flytting og avlasting av container. Når døren ble åpnet så jeg fort at bilen ikke var så fin i fornikling og lakk som bildene viste, men det var jo det samme, for jeg visste at bilen var et restaureringsobjekt og skulle lakkeres. Jeg gikk opp på siden av bilen, for jeg var veldig spent på gulvet åpnet døren og så at innsteglisten som holder teppet på plass ikke hadde vært av de siste 30 åra. Firmaet som hadde solgt bilen hadde skrevet en god beskrivelse av gulvet uten å løfte opp teppet, jeg begynte å få bange anelser... Noen sekunder senere, når jeg litt irritert rev opp teppet i gulvet, så jeg elendigheten, det var rust, rust og rust.

Etter at jeg åpnet døren på den andre siden og så på gulvet ved baksetet, fant jeg en 50x50 jernplate, og under der så jeg gulvet på containeren. Jeg ble oppgitt og innså at dette var jævlig dumt. Tenk å bli så tjukk i hue, kjøpe en bil usett fra U.S.A., dette var galskap. Hadde hørt om andre tilfeller, men hvorfor skulle jeg være like dum.-- men bilen hadde også positive sider. Den var helt komplett og hadde det utstyret som var beskrevet. Bilen har aut. servobremser, servostyring, aut. Vindusvisker, aut. sete, aut. Cab og selvsøkende radio, og dette var første året med V-8 motor og 12 Volt.



Bilen ble tatt med hjem, dette var en fredag, fortolling skulle gjøres på mandag. Det var et problem som jeg hadde vært klar over i flere uker, jeg manglet faktura, som er et viktig dokument ved fortolling. Men mandagen kom og jeg hadde ikke fått noen faktura fra Roadmaster cars, men jeg hadde en del fakser hvor prisen var bekreftet. Det var ikke noe problem å fortolle bilen uten faktura når jeg sa at jeg hadde betalt 11.000 \$ for dette ”vraket”. Nå var alt i orden og bilen ble fraktet hjem igjen. Men det var et dilemma, skulle jeg begynne å restaurere denne dårlige bilen, eller skulle jeg selge den med en gang. Etter mange år i frukt- og grønnsakbransjen har en lært at det første tapet er det minste tapet, så bilen burde vært solgt. Men dette var jo bilen jeg ville ha, og det kunne gå mange år, og være svært vanskelig og få tak i et bra objekt.

Bilen ble etter hvert demontert, og jeg skjønnte at med all rusten i gulvet var ikke dette noen jobb for en amatør. Tok derfor kontakt med Jon Bråten på Minnesund Autoservice, så han tok på seg jobben. Ramma med karosseriet ble levert opp til han, vi kunne ikke løfte av karosseriet før en del sveising var gjort. Mens Jon sveiset holdt jeg på hjemme med cab-stativet. Det ble demontert en side, og denne siden ble gjort helt ferdig (lakk, fornikling og zink ), og montert sammen før den andre siden fikk samme behandling, ca. 35-40 timer for hver side.

Når karosseriet var ferdig sveiset ble det satt oppå et gammel campingvognchassiet, og jeg kunne begynne og sparkle en del på karosseriet. Det var masse grov rust som måtte fylles igjen, og karosseriet ble også lakkert innvendig før det ble levert til lakking. Nå kunne endelig jobben på chassiet begynne. Ramma var så angrepet av grov rust, så ramme vangene som er mest synlig ble sparklet opp før ramma ble lakkert. Bakakselen ble skåret av med vinkelsliper, for alle skruehodene var så angrepet av rust at ingen ”nøkler” passet. Heldigvis har jeg en delebil som kom godt med, for det viste seg at det var blitt kjørt varmt i kardangen. 4x4 Supply i Drammen tok på seg og sette opp kronhjul/pinjong, og med nye differensial lager ble dette veldig bra. Disse bakakslene bør man ikke bruke vanlig hybrid olje, for de er for tynne, og da kan olje renne utover til hjullagrene gjennom simmeringen som er av filt/lær og ut på bremsebanda. Det ble brukt en olje som heter OMEGA, som ikke lar seg påvirke av sentrifugalkraften og holder seg til det som er i bevegelse, så dette har fungert bra.



Støtdemperne foran er det også en del jobb med. De kan sendes til U.S.A., men det koster veldig mye da de er veldig tunge. Støtdemperne er festet på ramma og armen ut til kingbolten er den øvre bærebua. Her måtte det lages nye foringer da en bolt går gjennom demperen og påvirker stemplene ved bevegelse. Det ble også montert moderne simmringer, de gamle er bare noen filtringer.

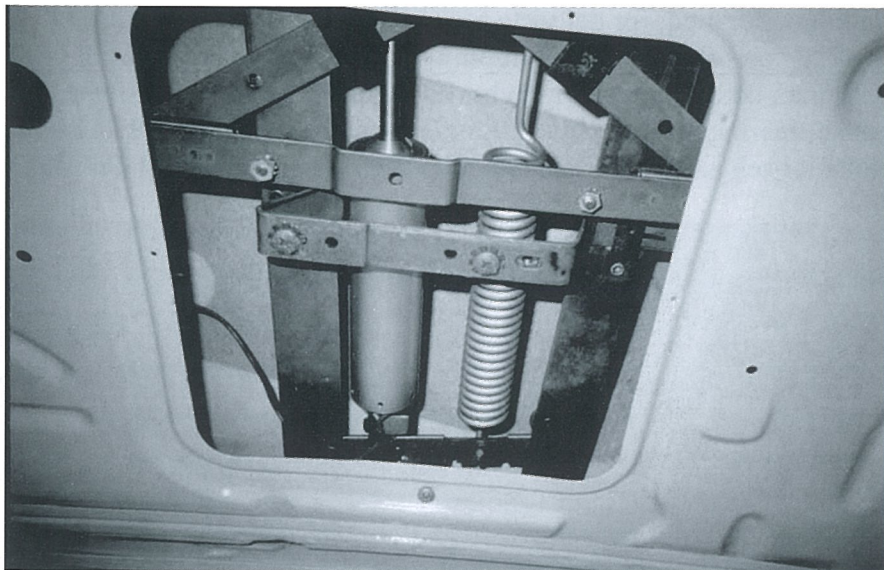
På en tur til Herseys fant jeg rep sett til servosnekka, så da ble det full jobb på den også. Gearkassa ble utført av Knut Bykkum i Oslo, som har lang erfaring med disse. Gearkassehuset ble lagt i syrebad hos meg og ble akkurat som nye.

Buicken har trinnløs Dynaflow kasse, som er veldig behagelig å kjøre med.



På en tur til U.S.A. besøkte vi Kantz Auto Products som har "alt" av motordeler til nesten alt av amerikanske biler. Det var bestilt et overhalingssett på forhånd, og her fantes alt jeg trengte. Motoren trengte en skikkelig jobb, og overhalingssettet kostet ca. 1000 \$ for alt jeg trengte til motoren. Samtidig holdt jeg på med dashboard som også ble demontert til molekyler. I 1953 var Buick 50 år og dette ble feiret bl. a. med at de produserte 53 Skylark i bare 1690 stk med en meget høy pris i dag til tross for at det er tatt vare på veldig mange. Men også i Roadmasteren ble det synlig at det var jubileum i år, ved at de la en spesiell film på dashboardet som gir en veldig sterk effekt.

Nå kom endelig karosseriet (bodyen) tilbake fra lakkering og fargen virket veldig sterk med en gang, men etter hvert venner man seg til det meste, og nå synes jeg fargen er veldig fin. Etter at bodyen ble satt opp på det ferdige chassiet, begynte det og bli moro. Nå kunne det ferdige dashboardet monteres inn og motor og gearkasse ble også montert inn.

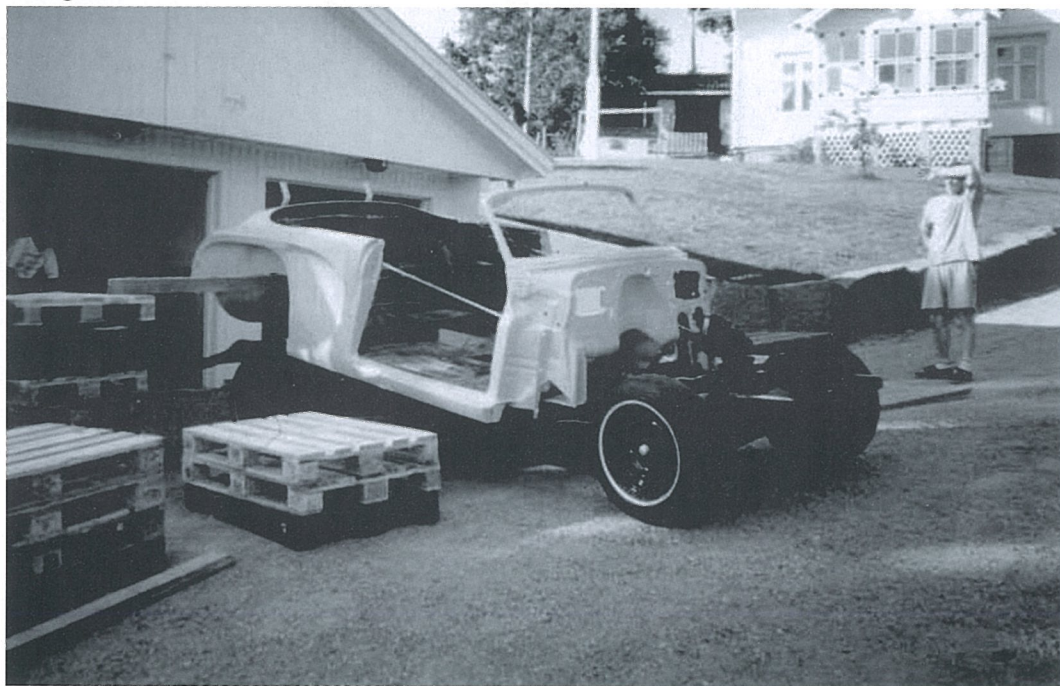


Nå begynte jobben med hydraulikksystemet til bilen. Disse bilene har en hydraulikkpumpe som leverer trykk til vinduer, sete og cab., så etter og ha lagt 17 m med rør + masse koblinger og slanger i gulvet og ut til dørene, var det bare og montere de nye sylindrene som sitter ved hvert vindu, sete og cab. Etter en del trøbbel begynte det å fungere.

Nå kunne også elanlegget komme på plass, og det var kjøpt nytt fra U.S.A. og er veldig bra laget, da alle fargene er lik det originale og koblinger passet. Dette er siste året

det var tøystoff rundt ledningene.

Eksosanlegget ble lagd av Svendsen Eksos i Drammen som hadde "kort for 53 Buick. Inn i mellom tok jeg noe av det rustfrie listverket og rettet bulker og polerte opp igjen. Har brukt nesten 250 timer bare på det rustfrie listverket.



**Fortsettelse side 24**



## SANDPRODUKTER

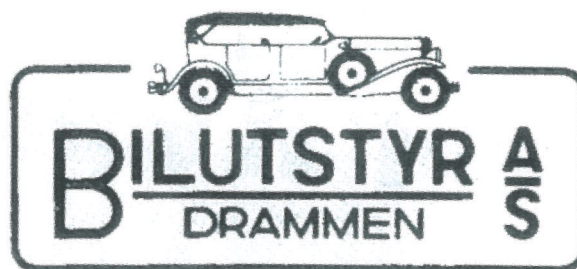
Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND  
STRØSAND - FORMSAND  
MØRTELSAND - PUSSESAND  
FILTERSAND - STØPERGRUS  
SINGEL - SUBBUS  
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet  
Vår kvalitet = En av landets beste

## K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER  
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

Motorolje	Batterier
Hydr. oljer	Starter
Hydr. filter	Dynamo
Oljefilter	Elektrisk
Luftfilter	Rekvisita

Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen  
Tlf. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



## Drammen Gummiservice as

Tordenskioldsgt. 74, Drammen - Tlf. 32 83 36 63

Spesialist

**BRIDGESTONE**

på

**Firestone**

ALT I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

## Auto Rep

Rolf Maurseth  
Vahlbakken, 3300 Hokksund  
Tlf. 32 75 20 20



## DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
- de originale regummerte

Små annonser - små priser  
**bilringen a/s**

Tollbugt. 35, Drammen  
Tlf. 32 83 18 00



# PROBLEMLOSER'N



IN HOUSE

 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42





## Kjøp og Salg



### Selges:

1969 Fiat 125                      Litt rust ellers god stand  
 1965 Ford Taunus Transit      Ch 1500 nesten rustfri men mangler lasteplan  
 Nye deler til Scoda 1000MB

Kjøpes: Seter og hjulkapsler til 1974 Toyota Hiace

Tlf. 92852822 Roy e. kl 17.00

### Scooter selges:

1959 NSU Prima m/dynastart      Delvis restaurert                      Pris: 6000,-

Tlf. 32 87 85 08    90 94 68 81

### Selges:

1988 Dodge Van 350 Ram      Meget pen og god bil. Sommer og vinter, aluminiumsfelger.  
 1938 Ford V8 STD.              Pen og god bil. Mye nytt. White side dekk.(se nest siste side)  
 1964 Fiat 1800 B                6 sylindret motor. I meget bra bruksstand. EU er OK.  
 1973 Fiat 850                      Rød sølv. Pen restaurert bil

Tlf. 99 58 64 93 (dagtid)

### Kjøpes:

Til Renault Dauphine (R1091) 1959.  
 Vannpumpe ev. rep-sats. Ventiler innsug/exhaust

Jan-Ove Rekstad Tlf. 32 88 69 34

### Selges:

1978 Simca 1307                      Til salgs for alt over vrakpant. Relativt god stand

Asle Wang Tlf. 32 83 01 12 / 98 22 02 66

### Kjøpes:

Klokke til engelsk bil fra 40-50 tallet. Skal sitte i speedometeret.

Finn Torgersen Tlf. 32 87 47 21

### Klassiker selges:

1960 MB 220                      I meget god stand, rustfri, pen. Selges grunnet "min" alder. Vist EU.  
 Bud ønskes.  
 Har også massevis av deler til samme serie(går fra 1959 til 1965)

Sølve Jorde  
 Homsjøen (ca 25Km nordøst for Kongsvinger)  
 Tlf. 90 68 02 44 e. kl 18.00

### Kjøpes:

Veivaksling til Triumph TR3.

Arnt Ivar Lund                      Tlf. 32 83 98 65



## FERIEBREV FRA ENGLAND II

I forbindelse med jobben har jeg atter en gang fått muligheten til å besøke noe av det de britiske øyer har å tilby i bilsammenheng. Ikke det at jeg bare ”detter” borti mye rart, mer at jeg benytter meg av muligheten når jeg er der borte. Denne gangen hadde jeg en hel dag til disposisjon og var i Birmingham området. I dette området er det utallige interessante steder å dra for en som er interessert i kjøretøyer både på to og fire hjul.

Det hele begynte egentlig for noen år siden da jeg var på en internasjonal bilutstilling i Birmingham. Der var jeg innom utstillingen til Morgan. Lurte på om det var mulighet for å få omvisning på fabrikken i Malvern Link. Vedkommende dro litt på det og svarte at det var nok litt vanskelig ”denne uken”, men etter det var det ikke noe problem. Hvor mange blir dere, spurte han. Det blir nok bare meg, svarte jeg. Så smilte han bredt og sa et det bare var å ta kontakt med sentralbordet på forhånd og møte opp. Dette hørtes fristende ut, men jeg fikk aldri tid, før våren 2002.

For å riktig ha god tid dro jeg til Malvern Link dagen før og overnattet på et hyggelig BB Hotell. Neste morgen til frokost (som var i kjøkkenet) kom jeg i prat med vertinnen og hun kunne fortelle at det var vanlig at folk som besøkte fabrikken bodde her. Hun kjente til en fra Norge som bodde der ofte, Knut Hallan het han. Ikke ukjent for en nordmann med bilinteresse. Et annet par ved frokostbordet skulle levere sin Morgan +4 til årlig service og brukte dagen til å dra rundt i det fine området nær fabrikken.



Det fine med hotellet var at det tok ca. 5 min. å gå til Morganfabrikken. Ikke noe problem med parkering, tenkte jeg. Jeg hadde lest en del om Morgan og fabrikken, men aldri sett noen bilder av bygningene. Det var derfor ikke lett å forstå hva som var fabrikken og hvor inngangen til resepsjonen var. Ja du leste riktig. Morgan er absolutt ikke noe prangende hverken hva angår bygninger eller inngangsparti. Bygningene er akkurat slik man ser på engelske filmer fra krigens dager med mange ”lagerlokaler” etter hverandre. Midt på den som lå øverst mot Pickersleigh Avenue som veien heter, var

det et meget enkelt inngangsparti, der gikk jeg inn. Dette må være den minste ”adkomsthall” i noen bilfabrikk. Ca. 20m<sup>3</sup> og i det ene hjørnet satt en dame bak en PC. Hun var tydeligvis både sentralbord-dame, sekretær og kundebehandler i ett. Rundt om på veggene var det gamle plakater, bilde, ja det var nesten som å være i et bilmuseum. Etter å ha skrevet meg inn i gjesteboken fikk jeg et kopiert ark med plan over fabrikken. Hun geleidet meg via deleavdelingen inn i fabrikken.

Så stod jeg der med et førtitalls Morgan foran meg og borte var dama. Ingen guide eller egne ruter for gjester. På arket jeg fikk stod det at ”de som arbeider på fabrikken gjerne svarer på spørsmål og at vi måtte være vennlig og å huske at de hadde en jobb å gjøre, så ikke prat for lenge av gangen”.



Altså, fritt frem i fabrikken. De hadde malt noen gule striper på gulvet som de henstilte oss til å være innenfor, men det er jo ikke så lett når det står halvferdige biler overalt.

Å fortelle om de inntrykkene som en får ved å gå så fritt rundt er ikke lett. Jeg har i stedet tatt med flere bilder. De taler for seg.



Biler klargjøres for avhenting av kunder.



Rammer bygges sammen til ferdige enheter med hjul og motor



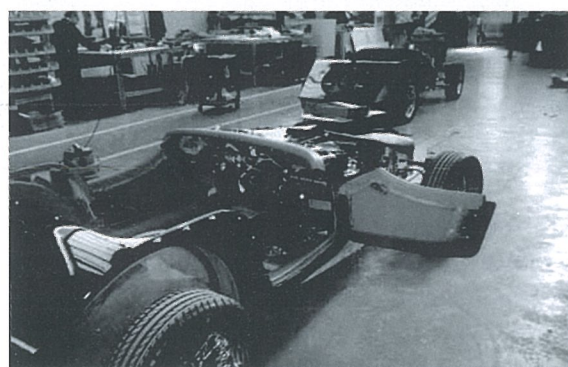
Her lages den berømte grillen fra bunnen.



Enda flere halvferdige biler og trerammer.



Karosseriet bygges av ask og kles med aluminium. Alt bankes på stedet.



Interiøret kuttes og sys i bakgrunnen før det monteres inn.



I forbindelse med den nye modellen Aero 8 hadde fabrikken investert i nye lokaler. Første nye modell og investering på ca. 50 år. Ikke akkurat som andre bilfabrikker, nei.

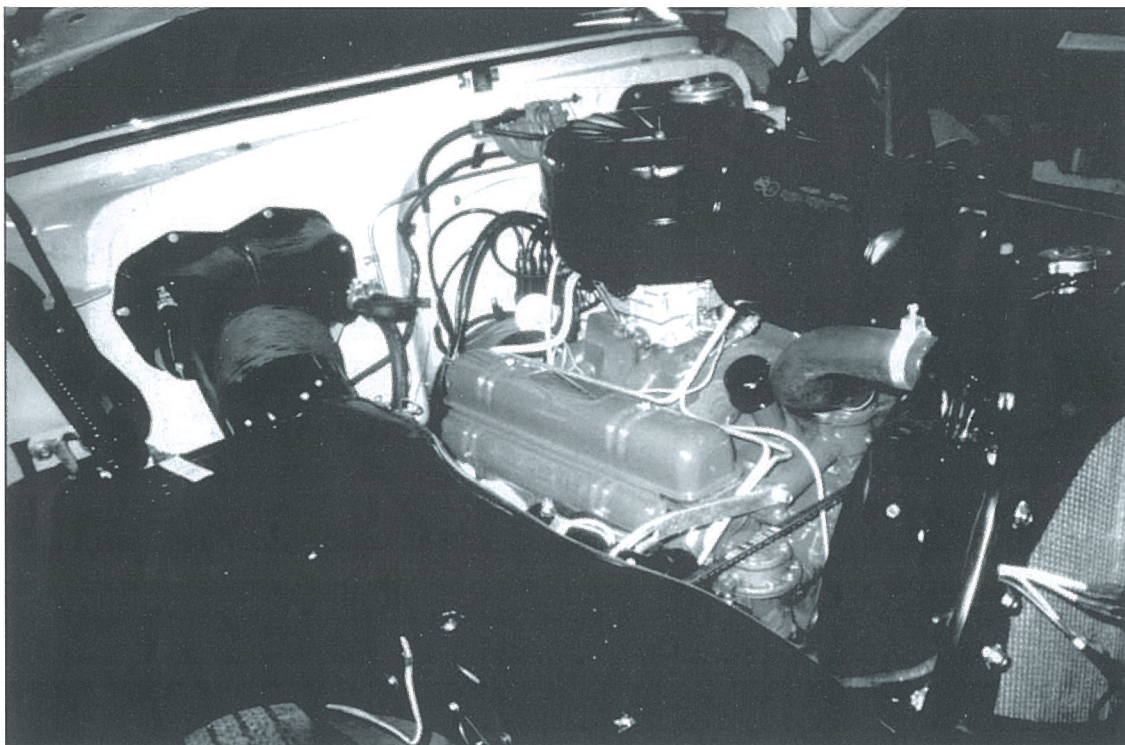
Per Langøy 2003



### STAFETTEN forts. fra side 18

Etter hvert som alt på motoren ble ferdig, som starter, forgasser, coil, fordeler osv., var tiden inne for oppstart, men det ble en nedtur. Det kom ikke bensin til forgasseren, så bensinpumpen ble tatt om igjen to ganger, bensintanken var av og alle rør fra tank til bensinpumpe ble sjekket. Når motoren ble "sjenket" med bensin startet den med en gang. Etter mye fundering fikk jeg en ide. Når motoren ble "sjenket" startet den, men samtidig kom det en tikkelyd fra bensinpumpen/register.

Så måtte jeg opp på loftet og se på det gamle registret, og der fant jeg årsaken. Etter en telefonsamtale med en annen Buickeier, og han som hadde overhelt motoren, var jeg sikker. På disse bilene sitter det en eksentrisk plate på registret som løfter armen på bensinpumpa. På de nye registrene er ikke denne delen med, og vi hadde ikke satt over den gamle. Jeg trodde at de hadde satt den over når de satt på nytt register, men det var ikke gjort. Derimot så burde jeg også sett det selv, for jeg satt selv på registerdekslet. Den tikkelyden jeg hørte var på armen på bensinpumpa, gikk på sekskant mutteren i stedet for eksenterskiva. Nå måtte radiator, reimhjul, vannpumpe, og en rekke andre deler demonteres,



bunnpanna måtte også løsnes, før eksenterskiva ble naglet fast på registerdrevet som sitter på kamakselen.

Etter hvert begynte det meste av karosseridelene og komme tilbake fra lakkering. Panser, forskjerner og dører. Men når jeg skulle prøve å montere

bakskjerner viste det seg at de passet meget dårlig. Etter en telefonsamtale med Bråten, ble vi enige om at det måtte en ganske omfattende jobb på bakskjermen for å få det til å passe. Samtidig ble de 24 rammefestene shimmet opp.

Når bilen kom tilbake kunne jeg endelig begynne å montere gummilister og masse detaljer, og ikke minst det flotte listverket på sidene. Det meste av forniklingen har vært i U.S.A., ikke for det at det er billigere, men for at særlig alle zink-delen blir mye finere. I U.S.A. legges det på masse kobber, slik at delene ikke blir tynnere eller at profiler og kanter blir ødelagt. Interiøret hadde også behov for en stor jobb, og det var ikke mye igjen av det gamle. Dette ble levert opp til Buland Autointeriør på Dal, som har god erfaring med 50-talls interiør. Disse bilene har skinn kun der hvor sitteflaten i setene er, resten er av skai.

Interiøret ble delvis montert hjemme etter hvert som sylindere til vinduene kom på plass og fungerte. Nå var det på tide og leie prøveskilter og å prøve en tur. Etter forstillingskontroll og lyskontroll ble bilen registrert og har fungert veldig bra siden.

Tore Gustavsen

**Stafettpinnen går videre til Tom Bryhn**

## Fasit på julenøtter 2002

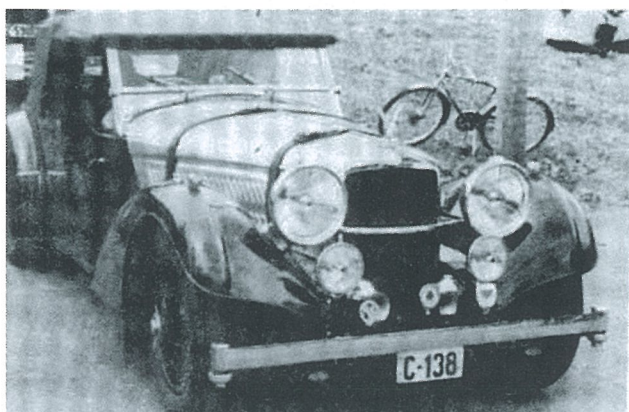
- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| 1) Nash 1940             | 9) Oldsmobile 1940         |
| 2) Volvo (PV36)          | 10) Lancia (Aurelia)       |
| 3) Opel (Admiral)        | 11) Mazda (R360)           |
| 4) Zim                   | 12) Neckar (Jagst Riviera) |
| 5) Dyna Panhard          | 13) Morgan (Plus 4 Plus)   |
| 6) Amazon (123 GT)       | 14) Fiat (2800)            |
| 7) Opel (Kadett)         |                            |
| 8) Austin (A90 Atlantic) |                            |

## HVOR BLE DE AV?

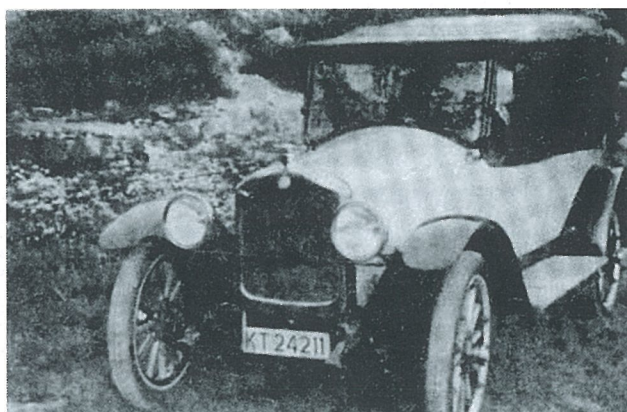
Jeg satt og bladde i det fine jubileumsheftet som Ivar Engerud laget i forbindelse med klubbens 15 års jubileum. Der er det mange fine bilder av noen av medlemmenes biler på dette tidspunkt. Mange er i samme eie i dag, som Fridgeir Normanns Buick, Kjell Ødegårds Plymouth Roadster osv. Andre derimot kan jeg ikke huske å ha sett mye til i mine år i klubben.

### *Hvor ble de av ???*

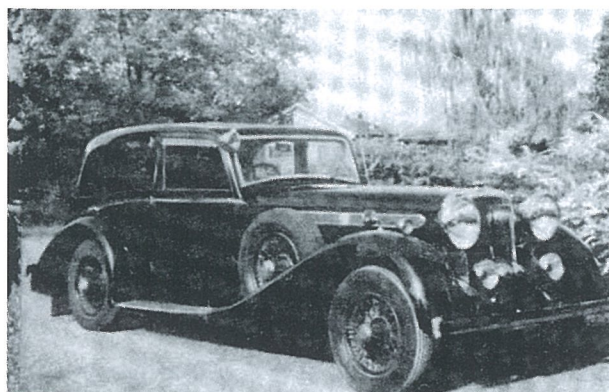
Her er noen bilder. Kanskje vi kan få en tilbakemelding i de neste bladene. Dette bør være før korttidsminne til de fleste og derfor lett å huske, eller!?



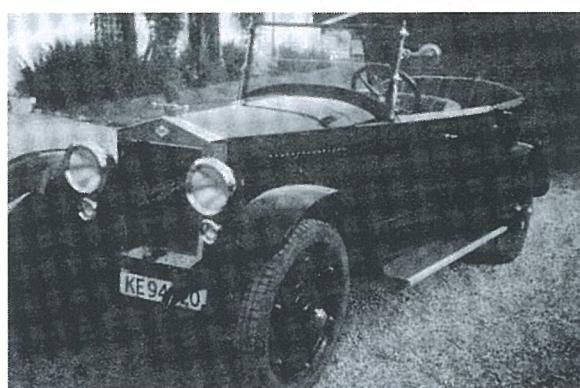
1938 Alvis Vanden Plas



1920 Hupmobile Modell R Touring



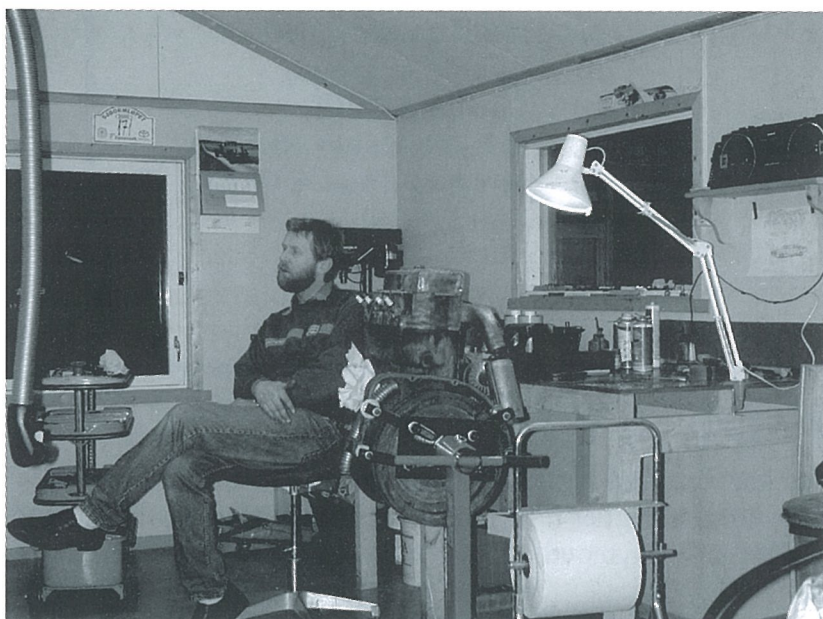
1939 Daimler



1920 Jackson



## Garasjebesøk hos Tor Stein Hella .



Tor Stein har bygget seg en veldig fin mekkegarasje som enhver annen kan være misunnelig på.

Lys og fin med løftebukk og plass til to biler. Rene drømmetilværelsen for en veteranentusiast.

Jeg stakk innom en tur for å ta en titt på hva som var av aktivitet på en lørdags ettermiddag. Jo da, her var det ingen som satt å så på tippekampen eller annet "tull". Her var det oljesøl på fingrene og velbrukte arbeidsklær.

Tor Stein har hatt mange prosjekter i garasjen, men nå er det kun en Chevrolet motor til en gammel lastebil som får kjærlig behandling.

I det siste har Tor Stein fått en samboer til å mekke sammen med. Jan Shetelig har trillet sin 1938 SS Jaguar inn og er i full gang med arbeider på karosseriet.

### Jan's SS-Jaguar

Bilen er en av de få førkrigs-utgaver som finnes i Norge idag. Den ble solgt ny til en kar fra Oslo, forøvrig faren til Greger Strøm (mekaniker og bilbygger). Det var Standard Motorkompani på Skøyen som hadde genturet for Standard og SS den gangen. Som mange sikkert er klar over er Jaguar bare en modellbetegnelse. Bilmerket er SS, et navn som ble erstattet med Jaguar i mai 1945 av forståelige



grunner. Modellen heter altså SS Jaguar 2 1/2 Litre Sports Saloon, 1938 modell. Bilen har høyrreratt på tross av at den er en eksportmodell, men luter på bensinmåleren og km på speedometeret. Jeg kjøpte bilen av en kar på Bygdø i 1984 og lagret bilen fram til 1989. Da demonterte jeg alt og startet på restaureringen. Den har siden gått i rykk og napp fram til idag hvor jeg har satt inn en langspurt. Bilen er nå gjest i Tor Steins fine og lyse lokaler, og det er tinnarbeider, en øvelse jeg nå behersker etter en del trening, og tilpassning av skjermer etc som pågår.

Planen er lakkering høsten 2003 og klar for første prøvetur våren 2004. Motoren er moderne med løse lagerskåler og yder 105 HK ved 4600 omdreininger. Bilen skal lakkreses grå(gunmetal) metallic.

Interiøret er sølvgrått skinn og grå tepper. Bilen er allerede registrert på A-20182.





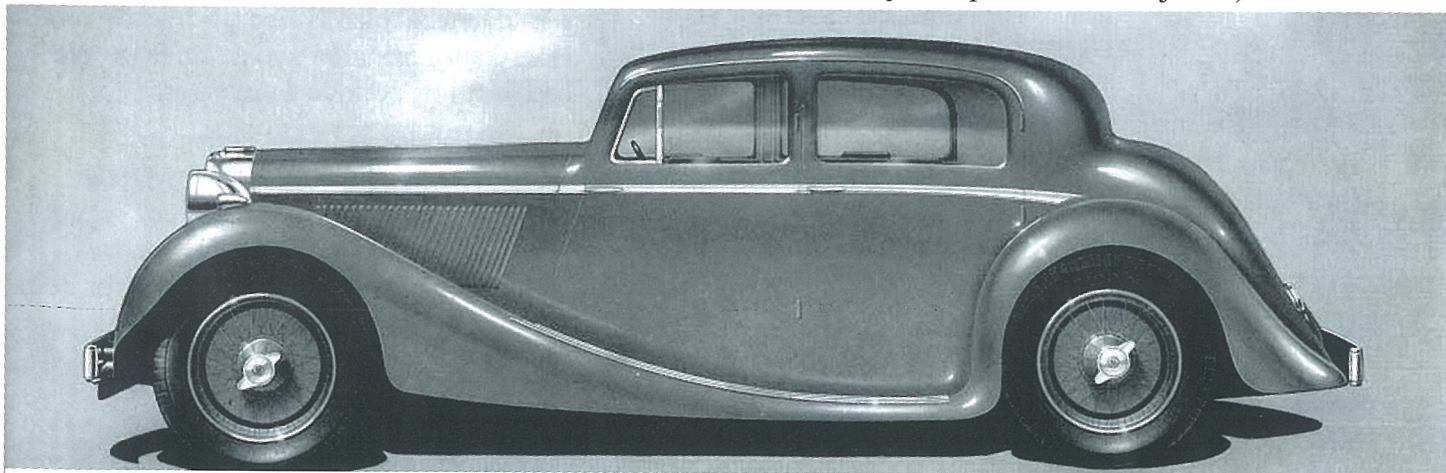
”Tinnsoldaten” Jan viser sitt mesterverk av en oppretting med tinn og blåselampe. Utrolig hvor mye en kan bygge opp med tinn for å få de riktige detaljene. Og de er det mange av på en gammel fin ”stabil”. Jan har derfor brukt mye tid på dette.

Dette er en typisk engelsk bil førkrigs bil som etter datidens standard var en meeeget eksklusiv vogn.



Titt tei, om ikke lenge skal vi ut på en kjøretur (tror jeg)

Jan har satt seg som mål å være ferdig nok til kjøretur engang i løpet av 2004. Det er mange av oss som ser frem til dette. Enda et av klubbens mange år omtalte objekter på veien kanskje?!?!).



### The 2½ Litre Jaguar Saloon

**ENGINE.** Six-cylinder engine, 73 m.m. bore x 106 m.m. stroke, 2893.7 c.c. (Treasury rating 19.84 h.p.), Tax £15. Overhead valves push rod operated, counterweighted crankshaft carried in seven bearings, aluminium pistons, chrome iron cylinder block, light alloy connecting rods, machined combustion chamber and ports, detachable head, cooling by pump circulation with by-pass thermostat control, submerged oil pump, forced lubrication throughout, complete circulation oil filter, special Lucas coil and distributor ignition, twin S.U. carburetors with thermo-electric starting carburetor.

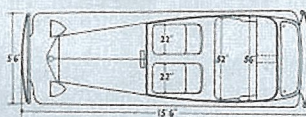
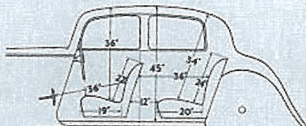
**FRAME.** Underbody frame of immense strength. Box sectioned throughout, 6" deep side members.

**TRANSMISSION.** Four-speed gearbox with synchro-mesh on second, third and top. Hardy Spicer all-metal propeller shaft in needle roller bearings, single plate light action clutch.

**SUSPENSION.** Long, flat, low periodicity road springs with lead coated leaves, controlled by special Lavax shock absorbers.

**BRAKES.** 14" x 11" Girling brakes rod operated through balanced linkage. Ferodo E.Z. linings, hand-brake operated on all four wheels, deeply ribbed Millelite brake drums.

**STEERING.** Burman Douglas worm and nut steering. Light yet positive at all speeds. Stuenkel adjustable steering wheel.



**FUEL SUPPLY.** By electric pump from 14-gallon rear tank with reserve tap.

**ELECTRICAL EQUIPMENT.** Lucas de Luxe throughout. 12-volt set with ventilated dynamo, P.100 headlamps. Two fog and pass lights. Built-in wing lamps. Stop and reverse lights. Two interior lights. Twin blended note horns. Twin blade independently operated screen wipers. Cigar lighter.

**INSTRUMENTS.** 6" 100 m.p.h. speedometer, 5" revolution counter, ammeter, oil pressure gauge, clock, water temperature gauge, self-cancelling trafficators with warning light. Petrol gauge.

**UPHOLSTERY AND CARPETING.** Upholstered throughout in finest quality Vaurol hide and Dunlopillo. Floor thickly carpeted over felt underlay and with sheepskin rugs in rear compartment.

**SEATING.** All seats upholstered in Vaurol hide and Dunlopillo. Front seats adjustable on levered slide rails. Heavily padded folding centre arm-rests in rear compartment, also side arm-rests of club chair type.

**SPARE WHEEL AND TOOLS.** Carried in rear locker. Tools are housed individually in specially shaped sound proof container.

**EASY JACKING.** Any wheel may be raised clear of the ground with the minimum of effort in 15 seconds by means of special easy-lift jack.

Price £395

**Bilmerket er SS, et navn som ble erstattet med Jaguar i mai 1945 av forståelige grunner.**



## MHK Drammen besøker Minnesund Auto Service

Lørdag 8. februar reiste ca. 30 medlemmer av klubben til Minnesund i sørenden av Mjøsa for å besøke Minnesund Auto Service. Det var satt opp buss med avgang fra Åssiden kirke kl. 9.00, og vi kom oss av gårde på minuttet. Sjåfør var Svein Thon fra Vikersund. Vel fremme på Minnesund ble vi tatt imot av Jon Sigurd Braaten, som driver et av Norges få restaureringsverksteder for veterankjøretøy. Tidligere har han, i tillegg til bilverksted, drevet bensinstasjon og redningstjeneste, men i noen år har han utelukkende drevet med restaurering. Braaten har kjøpt et fabrikklokale som tidligere har rommet både mølle og produksjon av rørmøbler, men nå er det romslige lokalet fylt til randen med eldre biler i ulike stadier av restaurering.



1928 Stutz Phaeton, 8 sylindret motor med overliggende kamaksel og dobbelt tenningsanlegg. Dette kommer til å bli en nydelig bil på veien.

Jon Braaten har etter hvert restaurert mange biler til eget bruk, og eide en periode også Fridtjof Nansens '23 Buick. I dag er det først og fremst femti- og sekstitallerne som dominerer i garasjen. For tiden arbeider han på en '54 Pontiac Star Chief Convertible. Denne sto i garasjen hjemme, men jeg håper det blir anledning til å se denne ved en senere anledning.

Denne Mercedesen var importert fra USA og hadde mye skjult elendighet. En omfattende og kostbar jobb.



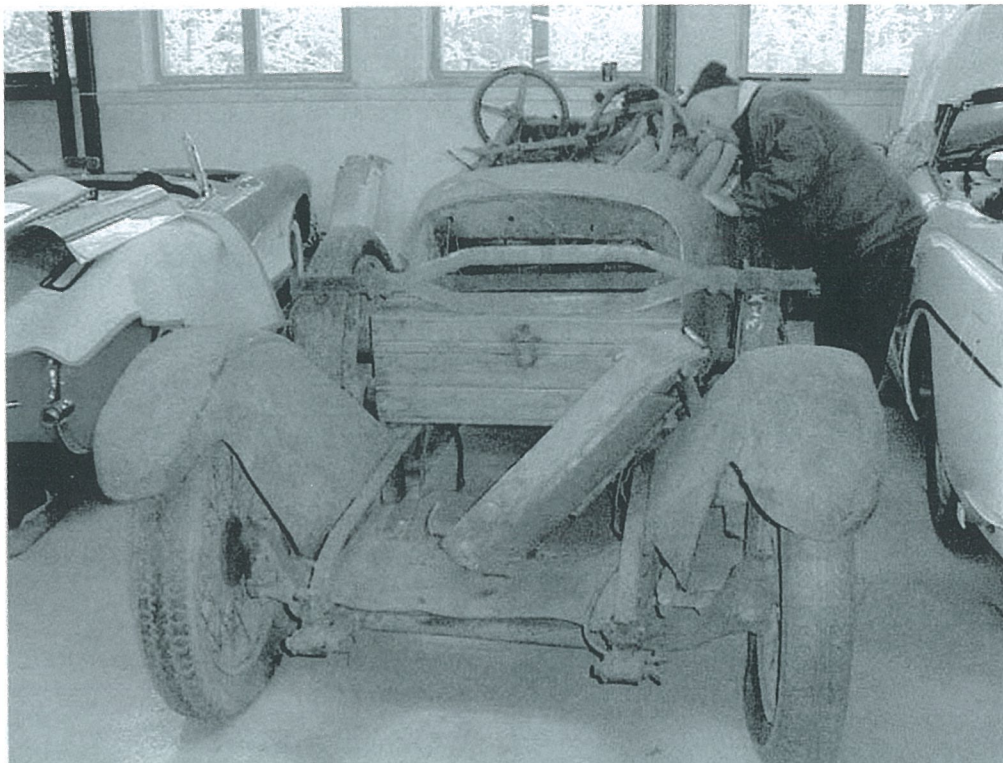
De som har litt kjennskap til amcarmiljøet i landet vårt, vet at Braaten i flere tiår har vært nærmest en "guru", spesielt når det gjelder GM-biler fra femtitallet. Han vokste opp med amerikanske biler, og fikk tidlig forkjærlighet for bl. a. Pontiac, som faren hadde i garasjen. I 1972 kjøpte han en svært rusten og medtatt '57 Chevrolet Bel Air Convertible for 800,- kr, og denne bilen er med på å danne grunnsteinen i en etter hvert betydelig bilsamling.

Restaureringen av denne bilen må vel sies å ha dannet skole i Norge for hvordan en amerikansk 50-taller kan se ut. Bilen ble innkjøpt i en periode da interessen for

femtitallsbiler var langt nede i en bølgedal, men i Jon Braatens øyne har nettopp disse bilene alltid vært de meget interessante, og i ettertid har en stor, entusiastisk skare fått øynene opp for dem.



Verkstedet består av to plan, med klubblokale for den lokale amcarklubben på et tredje. I 1. etg. er det en stor hall for demontering og montering. Her kan det jobbes på rundt 15 biler samtidig. I kjelleren er det sveiseverksted med plass for 3-4 biler samt et tettpakket lagringslokale som under besøket huset rundt 25 biler. Her stod mange av Braatens egne biler sammen med en del kundebiler i vinterlagring. I sveiseverkstedet ble det for tiden jobbet med skifte av gulv i en '53 Buick Skylark. En slik jobb kan fort kreve et par hundre timer dersom gulvet er dårlig. Snart skal gulvet i Tore Gustavsens '53 Woody få samme behandling. Det var forresten Tore som skaffet oss "audiens" i verkstedet. En takk til deg, Tore !



Leif Petersen betrakter en ca. 1920 modell HCS. Disse bostavene står for Harry C. Stutz og fabrikasjonen startet i 1920 etter at gründeren hadde solgt ut sine eierandeler i Stutz fabrikken. Merket eksisterte fra 1920 til 1925. Denne bilen hadde en interessant fortid på Hadeland, og skal etter fullstendig restaurering tilbake til eierfamilien.

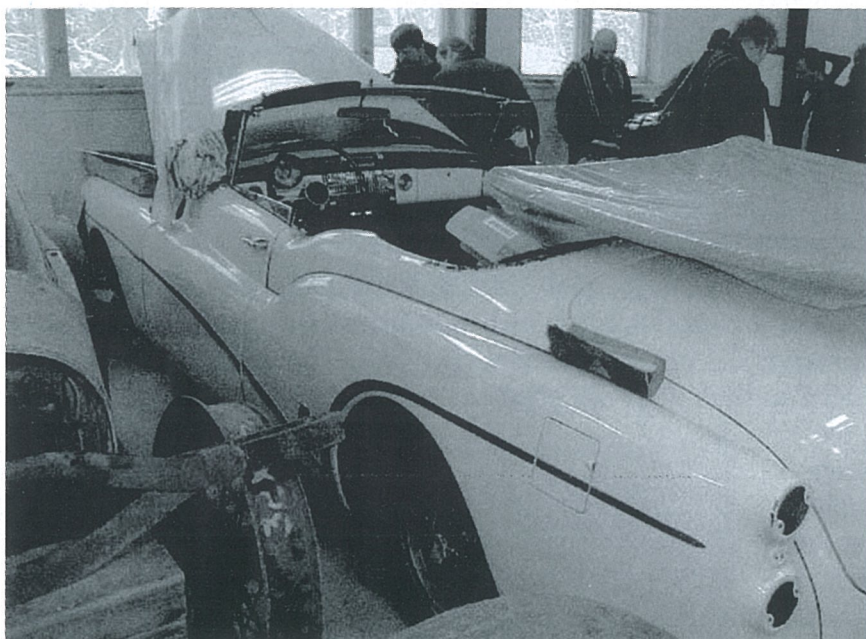
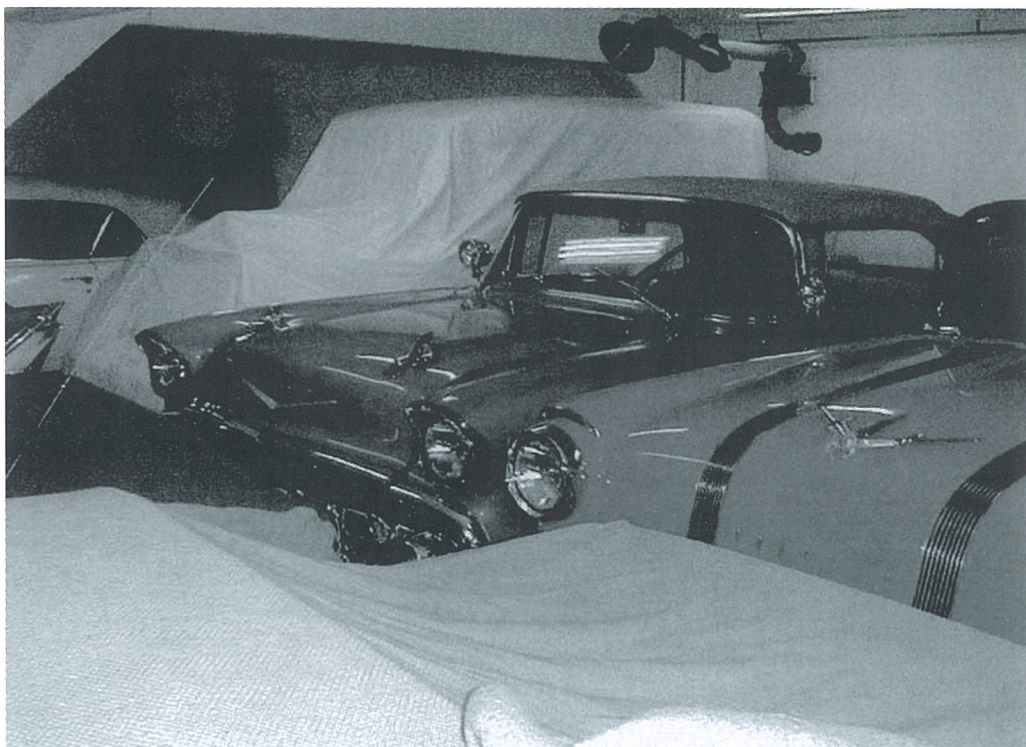
Vanligvis har Braaten med seg to medarbeidere i verkstedet, men for tiden har han kun én med seg. Det arbeides med rundt 10 biler samtidig, og det er imponerende å se hvor systematisk de går til verks. Det dreier seg om store jobber, og ofte kan det være en god del ventetid på deler eller jobber fra underleverandører, som for eksempel lakkering. Da gjelder det å ha flere ventende oppgaver for å unngå dødtid. Bilene er generelt plukket ned til minste skrue, og for meg er det en gåte hvordan de klarer å holde styr på alle smådelene, samt å skaffe til veie nye eller manglende deler. Braaten legger ikke skjul på at en fullrestaurering kan bli svært kostbar og tidkrevende, og at kostnadene ofte langt overstiger markedsprisen på kjøretøyet. Men ofte dreier det seg om biler med høy affeksjonsverdi for eieren, og da er mange villige til å strekke seg langt. Tidsperspektivet for en restaurering settes vanligvis til 3 år, men mange synes dette blir lenge å vente, og noen biler er blitt sendt til Tyskland eller England.



Undertegned viser klare symptomer på trivsel i dette miljøet hos Braaten's.



Braaten jobber som sagt helst med amerikanske femtitalere, men under vårt besøk kunne vi beskue både sportsbiler og klassiske biler. Den bilen som virkelig fikk sperret opp øynene hos de fleste av oss, var en '28 Stutz 8-sylindret phaeton, tilhørende Dag Oppegaard. Denne bilen ver rett og slett et smykke av en bil, og bl.a. kan det nevnes at chassiset var lakkert i samme mørke blå metallicfarge som en del av karosseriet. Tofarget blått karosseri,



Braatens 1957 Chevrolet til venstre og 1955 Pontiac Convertible til høyre

Braatens egen 1953 Skylark, et meget bra restaureringsobjekt. Mens du kunne få en vanlig Super Convertible for \$3000 i 1953, kostet en Skylark hele \$5000. Nettopp 53-modellen av Skylark har spesiell appell hos Buick-entusiaster. I kjelleren stod en maken bil i sveisejigg, denne tilhører Tom Pettersen på Gjøvik. Bilen kom oprinnerlig til Norge som delebil, men gjennomgår nå en omfattende restaurering

forniklede eikefelger og en nydelig motor med overliggende kamaksel – denne bilen ville glidd rett inn på Pebble Beach. De som ikke har sett bilen har noe å glede seg til !

Braaten kunne også fortelle noen mindre hyggelige historier. En '62 MB 220 SEb Cabriolet var kjøpt usett fra USA, og her var det bare å fjerne stålplast, popnagler mm. for å arbeide med å lage de korrekte bitene for innsveising. En slik jobb vil nødvendigvis komme til å koste flere hundre tusen kroner, men alternativet ville være å skrote bilen. Braaten kunne også fortelle at han ofte må være noe rundhåndet, slik at ikke alle arbeidstimene kommer med på sluttregningen. Et annet dilemma er også hvor nøye han skal være for at det ikke skal gå altfor mye tid på en deloppgave, men etter å ha vandret rundt i verkstedet, er det bare å bøye seg i støvet for arbeidet som blir utført av disse fagfolkene.

KT





Buick Master 1927 med Jan Roger Sand Olsen ved rattet.



"Ford brothers". To stykk Ford V8, begge 1938 mod.



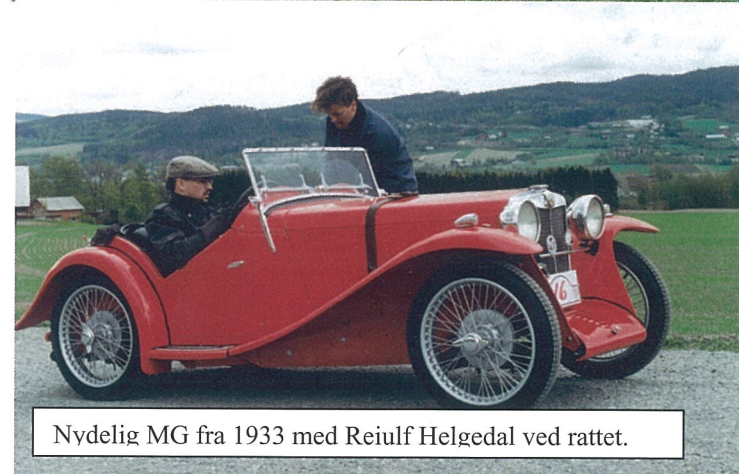
Oppsamling før start. Håper på fint vær uten problemer.



Mannen og Sykkelen. H Amundsen og Ariel Red Hunter 1936



Det er dette som kalles for manuell starter.



Nydelig MG fra 1933 med Reiulf Helgedal ved rattet.



Riktig utstyr må til for å få den rette følelsen.



Nå kommer'n snart, skal du se. Dette går nok så bra så.



B-blad

BLAD I ABONNEMENT  
Returadresse:  
Motorhistorisk klubb - Drammen  
Postboks 2193 Strømsø  
3003 DRAMMEN

## Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

Norsk Motorveteran er et frittstående og uavhengig tidsskrift, som henvender seg til alle som liker å lese om bil og MC fra 20- til 70-tallet. Vi utgir 10 nummer i året, spekket med masse interessant lesestoff.

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil, MC, traktorer, stasjonærmotorer etc., hvor du avretterer gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 17 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- Mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

Norsk Motorveteran koster kun kr. 380,- pr år!  
Vi følger kalenderåret.

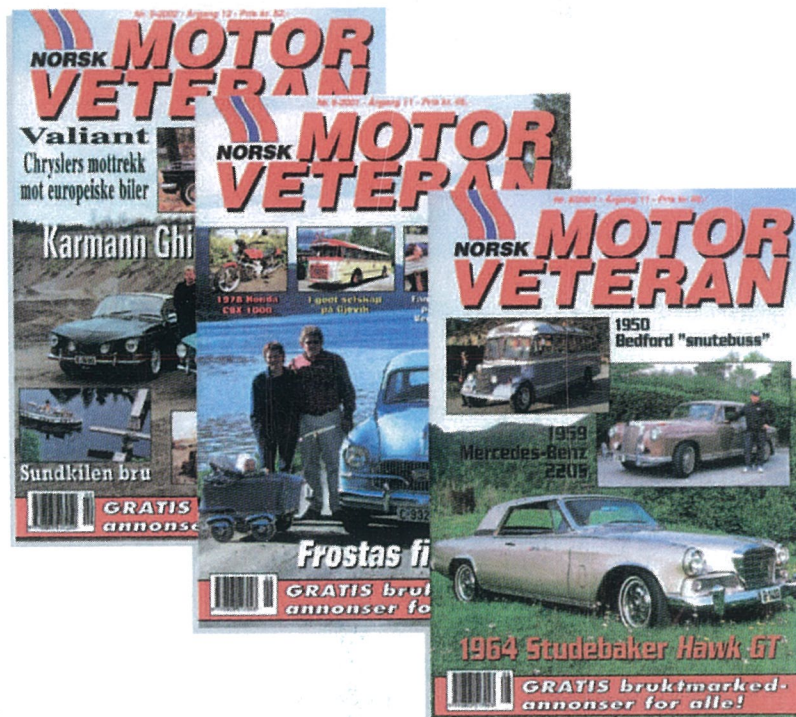
**NORSK MOTOR VETERAN**

Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå!

Eller send oss en mail: [norskmo@online.no](mailto:norskmo@online.no)

Telefon: 66 91 06 56 Fax: 66 91 06 57



Redaktør for neste  
er: Erling Dagslet  
Dagsletveien 6  
3430 SPIKKESTAD  
Tlf.: 31 28 49 84  
E.mail: @.no  
Send inn stoff før 10. mai 2003.

