

MOTORHISTORIKEREN

NR. 3 - SEPT 2009 - 38. ÄRGANG



Medlemsblad for
Motorhistorisk klubb - Drammen

Burud-markedet 2009



Her er bilder som viser den store aktiviteten som var på Burud i forbindelse med markedet. Det gikk i kjøp og salg av deler, sosialt samvær, og beundring av nydelige biler. Markedet som ble holdt for andre år på rad, ble en enda større suksess enn i fjor. Det gikk noen liter med kaffe og vaffelrøre, men neste år må å få i gang et pølsesalg i tillegg.



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865
mhkd@lmk.no Hjemmeside: <http://mhkd.lmk.no>

I STYRET:

Formann:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofvn. 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76 – 905 19 083
jarsan@online.no

Nestformann:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 DRAMMEN
Tlf. 32 83 98 65 – 934 18 559
arllund@online.no

Sekretær:

Svein Hansen
Bergliveien 15, 3023 DRAMMEN
Tlf. 32 82 05 90 – 908 41 240
sv-han3@online.no

Kasserer:

Stian Olsen
Møllenhofv. 21B, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 952 37 272
stolsen@broadpark.no

Styremedlem I:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 995 86 493
steinarludvigsen@msn.com

Styremedlem II:

Jonny Hornbøll Olsen
Amtm. Blomsgt. 20, 3015 DRAMMEN
Tlf. 907 23 902
jhornbol@online.no

Varamann:

Helge Andersen
Sandskroken 4, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 951 04 532
helge@steinulvene.no

Forsidebildet: Alpine Harrington



Redaktør for dette nummer har vært: Tom Laugerud

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 15. november

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 15 80 – 901 92 797
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpskomitè:

Arnt Ivar Lund 934 18 559
Kjell Ødegård 32 75 35 83
Christian Christensen 971 80 082
Odd Runar Holm 992 51 011

Arrangementkomitè:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 32 75 35 83

Materialforvalter:

Tom Persson 915 26 778

Valgkomite:

Nils Petter Danielsen 480 38 405
Vidar Andersen 32 78 00 04

MOTORHISTORIKEREN:

E-mail: motorhistorikeren@lmk.no

Redaksjonsmedarbeider:

Svein Hansen 32 82 05 90 – 908 41 240

Redaktører i 2009 er:

- Mars:	Erling Dagslet	31 28 49 84
- Juni:	Per Langøy	900 63 681
"	Kjell Ødegård	982 88 715
- September:	Tom Laugerud	32 75 95 07
- Desember:	Kjell Thon	901 66 954
"	Svein Erik Finnerud	32 78 39 83

Formannen har ordet:



Da er jammen sommeren over. Været i juli ble ikke det aller beste, men det er dessverre ikke noe vi kan gjøre med det.

Vi hadde noen flotte uker i juni, og for de av oss som dro til Ålesund for å kjøre Norgesløpet ble det en minneverdig opplevelse. Sol hele veien, kalesjen nede og et suverent arrangert løp. Hva mer kan vi ønske oss? Vestlandet i sol er spesielt. Da finnes det ikke et bedre sted å være. For meg har i alle fall dette oppveid mye for et bedrøvelig ferievær uten en eneste tur på holmer og skjær. Dere som ikke tok sjansen i år. Sett av første helg i juni neste år. Da er det Voss som skal arrangere

igjen. Vi kjørte Norgesløpet der i 2006. Samme flotte natur, samme fine vær og samme flotte løp. Tør dere virkelig å ta sjansen på ikke å være med der? Vi skal love å se på et felles arrangement dit i regi av klubben vår. Jeg håper bare at Bjørn Lund er klar til å være med og kan bidra til et turopplegg. Du er herved spurt Bjørn.

I sommer har det vært stor aktivitet på Burud. Det viktigste var delemarkedet som Kåre og gjengen arrangerte 20/6. Her er det bare en ting å si: **Jeg er imponert.** 100% vellykket. Fullt av finbiler og deleselgere inne på plassen og fullt av privatbiler nede på parkeringen. Alt fungerte uten et eneste problem. En enorm dugnadsinnsats både før og under markedet. Jeg har rett og slett ikke ord for hvor stolt jeg er for å ha denne gjengen som medlemmer. Jeg husker ikke hvor mange liter vaffelrøre som gikk med, men det var mange. En stor takk til jentene også.

Det begynner ellers å "dra seg til" med andre ting som skal gjøres på Burud. Toalettene i bygningen der merkeklubbene holder til er i funksjon og nærmer seg å være ferdige. Opplevelsessenteret er i god gjenge og mangler snart bare fasaden. Øvingsbanen til NAF blir åpnet 19/8. Veldig positivt.

Jeg håper dere alle ser hvor positivt dette er for klubben og at dere velvillig stiller opp på de dugnadene vi er nødt til å ha der for at vi alle skal nyte dette anlegget.

Jeg håper vi får en høst med bedre vær, og at vi alle får en del flere mil på telleren før det nærmer seg tid for vinterlagring.

Jan Roger



Nedenfor finner dere en oversikt over kjøretøy som skal re-besiktiges i 2009.

Bil	MHKD	Ford 1966	F-1366	Andersen, Helge Andreas	05.05.1999	H
Bil	MHKD	MG 1959	F-1364	Andersen, Helge Andreas	03.05.1994	H
Bil	MHKD	Simca 1959	F-339	Eastwood, Bertil Stefan	05.05.1999	H
Bil	MHKD	Honda 1972	HS-18513	Finnerud, Gudrun Aasetve (Svein Erik)	03.05.1994	H
Bil	MHKD	PMC Prince 1967	21-16-18	Finnerud, Svein Erik	06.05.1997	H
MC	MHKD	Royal Enfield 1963	B-9699	Gran-Henriksen, Per	05.05.1999	H
Bil	MHKD	Renault 1966	F-98842	Gutterud, Sigurd Johan	04.11.1999	H
Bil	MHKD	Heinkel 1957	Z-3700	Husmo, Ivar	17.06.1993	H
MC	MHKD	Tempo 1956	F-103	Husmo, Ivar	10.08.1994	H
Bil	MHKD	Studebakker 1955	C-4263	Kolberg, Rune	09.05.1996	H
MC	MHKD	Honda 1972	DB-7762	Lund, Arnt Ivar	31.07.1998	H
Bil	MHKD	Mercedes-Benz 1964	HJ-13586	Lund, Torbjørn	06.08.1995	H
Bil	MHKD	Willys Overland 1929	D-4656	Mælum, Bjørn Åge	09.05.1996	H
Bil	MHKD	Wartburg 1963	F-37485	Paulsen, Jan	06.05.1997	H
Bil	MHKD	Ford 20M 1968	F-50	Themte, Bjørn	05.05.1999	H
Bil	MHKD	MG 1946	A-410	Torgersen, Finn	05.05.1999	H
Bil	MHKD	Buick 1937	Z-9065	Ødegård, Kjell	07.05.1998	H

Tyngre kjøretøy på Burud.

Det har dessverre blitt en missforståelse angående tyngre kjøretøy og Burud. Eiere av disse har tolket det slik at de ikke er velkomne dit opp pga. størrelsen.

Det som er saken er at vi i utgangspunktet ikke hadde plass til å lagre disse utover den ene hallen, hall1, hvor det står busser. Vi har tydeligvis ikke vært klare nok på at dette kun gjaldt lagring.

Vi beklager missforståelsen og ønsker alle eiere av slike kjøretøy hjertelig velkommen dit opp.

For styret
Jan Roger.

INNKALLING TIL GENERALFORSAMLING

Møtedato er MANDAG 5. OKTOBER 2009 kl 19.00

Saker som skal behandles må være styret i hende innen MANDAG 14. SEPTEMBER 2009

Drammen 17. august 2009
MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN
Styret:



ET EVENTYR AV EN TUR

Leder'n og frua på Vestlandet

Norgesløpet 2009



Det var en gang, en tidlig torsdags morgen, at leder'n og frua satte seg inn i sin nyoppussede MG-B 1965. De skulle på langtur, må vite, og målet var å komme fram til Ålesund for å kjøre Norgesløpet. Det første stedet de stoppet var ved Esso-stasjonen hjemme i Krokstadelva. Her var de så heldige å støte på noen andre som skulle samme vei, nemlig en Triumph og enda en MG-B. "Skal vi slå følge over fjellet?" spurte leder'n. "Ja, gjerne," svarte Nils og Kjetil, og så gjorde de det. Dermed var det 3 biler som kjørte sammen fra Krokstadelva denne fine sommermorgenen; 3 kjekke herremenn med sine like kjekke fruer.



Første stopp var ved Hadeland Glassverk, og ikke før hadde motoren stoppet så sto leder'n i kjent positur oppi et motorrom. Det er bestandig et eller annet som må sjekkes, og alle liker vel å ha kontroll på ting, ikke sant?

Etter denne stoppen la de i vei videre, men så begynte magene å gi lyd fra seg, og da var det bare å stoppe igjen!

Lunsjen ble inntatt på Lyngnaseter, og her møtte de en klubbkamerat: Gunnar Kristiansen fra Mjøndalen. Han og fruen hadde kommet til Gjøvik, men bilen var veldig lekk, så de snudde og dro hjem for å bytte bil...

Ferden til leder'n og frua gikk videre oppover Gudbrandsdalen og på Dombås var det mange likesinnede som syntes det var passe å raste litt. Men som så mange andre veteranbilister dro leder'n og frua til Bjorli og hadde første overnatting der. På Bjorli var det til og med egen parkering for MG'er...



Dagen etter gikk turen ned Romsdalen med stopp ved Trollveggen. Her var det en busslast med turister fra "Kolea" som likte sportsbilene veldig godt!



Vel framme i Ålesund fikk leder'n og frua sammen med følget sitt parkert bilene innendørs, og de tok beina fatt for å få litt å spise. For uten mat blir nemlig leder-frua ganske mannevond, og det er det best å unngå...

Så kom den store løpsdagen: Lørdag 27. juni. 205 biler var med, og alle sto oppstilt nede ved havna i god tid før løpet startet. Leder'n hadde start nummer 84, og kom seg av gårde med hatten på snei etter å ha delt ut masse reklame for Spiralløpet i august. Det var 4 poster hvor det skulle svares på spørsmål eller gjøres oppgaver, men hvordan det gikk, snakkes det ikke så høyt om... Alle bilene ble fotografert med gamle Skodje bru i bakgrunnen, og dette bildet kom på hvert enkelt diplom etter at løpet var gjennomført.



Deilig lunsj fikk løpsdeltakerne også, ved Muritunet nær Valldal. Derfra gikk turen tilbake til Linge fergekai, og her ble det en kort fergetur over fjorden til Eidsdal.

Etterpå var det bare å kjøre videre opp på fjellet til fjerde og siste post. Der måtte leder'n og frua svare på spørsmål om Geiranger, og det kan røpes at de svarte 50 % riktig... og fikk lov til å kjøre videre med en formaning om å kjøre forsiktig ned bakkene til Geiranger og målområdet. Det var bare å snirkle seg nedover og håpe at man ikke møtte en buss eller flere i svingene.

Vel framme i Geiranger installerte leder'n og frua seg på Villa Utsikten, sammen med gode venner. Her fikk de servert et fantastisk måltid og solnedgangen ble nytt ute på terrassen. Utrolig at det går an å være så heldige med været; nesten ikke en sky på himmelen noen av dagene.

Søndag morgen startet hjemturen, og i samme rekkefølge som resten av turen dro de av gårde på sin ferd over fjellet: MG-B'en, MG-B'en og Triumph'en. Alle var fortsatt gode venner, selv om Triumph'en sleit litt med clutchen. Men leder'n sto gladelig med hodet i motoren og svoger'n hadde T-skjorta klar:

Konklusjon: Nydelig vær, flott tur og lite mekking, i hvert fall på de tre musketeere: MG-B 1965, MG-B 1972 og Triumph'en.

Snipp, snapp, snute, så var det Norgesløpet ute!

Tekst og foto: Merete Lange



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i

Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:

Jonny Hornbøll Olsen

Telefon 907 23 902

Priser for hele året 2009

Helside	kr 2700,-
Halvside	kr 1800,-
Kvartside	kr 900,-
Åttendelsside	kr 450,-
Annonseintrykk pr. utgivelse etter avtale.	

Trykt i svart/hvitt.

Rekvisitapriser

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



Prisene gjelder så langt lageret rekker.

Styret

Rabattavtaler



Brems & Clutchservice 20% på alle lagervarer.

Bilextra Åssiden etter avtale.

Rammeverksted Buskersud Storsenter 30%.

Bergerud Eft. 10% på alle varer.

Haraldsens Farvehandel 15% på lakk,
10% på andre varer.

Mekonomen 20%.

Torshov rekvisita 10%.

Listen oppdateres fortløpende.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- Ett års medlemskap i klubben koster kr 275,- pr. år.
- Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilopp 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 automasik årabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, 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



**ØVRE EIKER KOMMUNE**

Rådmannen

Saksbeh.: Jostein Barstad
Tlf: 32 25 10 01
Deres ref:
Vår ref: 2008/1092 - 22102/2009
Ark: SAØEK : 614
Dato: 21.08.2009

Motorhistorisk klubb – Drammen
Att. leder Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15
3055 KROKSTADELVA

**Åpning av NAF's minibane og presentasjon av Norsk motorhistorisk senter –
19. august 2009**

Arrangementet i Norsk motorhistorisk senter på Burud 19.08.09 ble meget vellykket. I denne sammenheng vil Øvre Eiker kommune spesielt takke Motorhistorisk klubb – Drammen for den entusiastiske bistand dere bidro med på dagen. Et eksemplarisk serviseinnstilt frivillig mannskap og tidsriktige kjøretøyer knyttet til presentasjonen av "De små gleders vei".

Vi vil også benytte anledningen til å takke for innsatsen for utvikling av senteret så langt og ser frem til et videre godt samarbeid.

Med vennlig hilsen



Anders B. Werp
ordfører



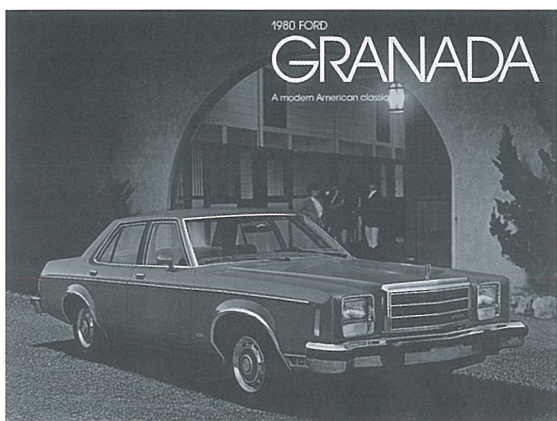
Jostein Barstad
rådmann



Disse blir veteraner i år

Fra er 1979 og bakover er det som kvalifiserer til en rimeligere årsavgift og forsikring. Sjekk hvilke biler som blir veteraner i år.

Ved hjelp fra Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), har man klart å funnet ut hvilke bilmodeller som ble registrert for 30 år siden. Listen som dere finner videre i artikkelen inneholder bare personbiler.



Ford Granada

Det finnes mange herlige og klassiske veteranbiler. Blant annet Ford Granada, som mange har et kjært forhold til. Bilen er stor og romslig, og kom både som 2- og 4- dørs sedan, 5-dørs stasjonsvogn og 2-dørs kupé.

Bilen rullet ut fra fabrikkene i Tyskland og England og ble på den tiden kjent som en god og sikker bil. Ford besluttet å legge ned produksjonen av Ford Granada i 1985.

Den amerikanske versjonen av Granada er slettes ikke stygg å se på. Foto: Wikicars

Simca 1308

Chryslers europeiske avdeling stod bak denne familie bilen, som ble produsert mellom 1975 og 1986. Simca var en av de første virkelige sikre bilene og ble i 1976 kåret til Årets Bil i Europa. Talbot var et av dens flere navn.



Simca 1308 Foto: Garage de l'Est website



Commodore

Opel Commodore A kom i 1967, hvor Commodore C ble produsert fra 1978 til 1982. Den kom med en 2,5 liters motor, og skulle være mer luksuriøs enn de tidligere versjonene. Commodore ble nedlagt fra 1983, og Rekord og Senator overtok dens plass.



Opel Commodore C Foto: Stahlkocher



Første generasjon av Mazda Luce, har absolutt pene linjer. Denne kom i 1966. Foto: Taisyo

Mazda Luce

Mazda Luce gikk under mange ulike navn, blant annet RX-4, 929 og Cosmo.

Navnet Luce er italiensk for lys, men navnet ble erstattet med Sentia i 1991.

Dette var en stor sedan, produsert fra 1969–1990. Bilen er uten tvil vakker, med den solgte ikke spesielt bra etter introduksjonen.

Den fjerde generasjonen kom i 1979, Mazda 929, som skulle være en stor og luksuriøs sedanmodell.



Her er listen over personbiler som ble førstegangsregistrert i 1979:

Merke	Antall	Prosent
Volvo 242/244/245	6624	7,5
Ford Granada	5359	6,0
Opel Rekord	4538	5,1
Mazda 626	4138	4,7
Ford Taunus	3636	4,1
Opel Ascona	3014	3,4
VW Golf	2976	3,3
Datsun Cherry	2888	3,2
Lada Vaz	2802	3,2
Opel Kadett	2732	3,1
Mazda 323	2392	2,7
Ford Fiesta	2283	2,6
Renault 18	2088	2,3
Audi 80	2032	2,3
Toyota Carina/Celica	2022	2,3
VW Passat	1994	2,2
Toyota Corolla	1843	2,1
Saab 99	1789	2,0
Volvo 343	7691	1,9
Mazda 929	1602	1,8
VW Polo/Derby	1525	1,7
Ford Escort	1469	1,7

Audi 100	1448	1,6
Simca 1308/1510	1164	1,3
Peugeot 504	1082	1,2
Citroën GS	973	1,1
Datsun 180 B	973	1,1
Fiat 131	904	1,0
Opel Commodore	806	0,9
Colt Galante/Sigma	758	0,9
Talbot/Simca Horizon	750	0,8
Saab 900	746	0,8
Datsun Sunny	746	0,8
Renault 20/30	728	0,8
Fiat 127	712	0,8
Toyota Starlet	702	0,8
Fiat 128	695	0,8
Honda Accord	655	0,7
BMW 316/318/320	648	0,7
Fiat 132/2000	635	0,7
Mercedes-Benz 200 D/300 D	630	0,7
Datsun 200 L/240 L	599	0,7
Honda Civic	591	0,7
BMW 518/525/3,0	583	0,7
Fiat Ritmo	554	0,6
Peugeot 305	541	0,6
Renault 5	454	0,5
Opel Manta	414	0,5
Andre merker	7938	8,9



NORMANN BILVERKSTAD AS

Ing. Rybergs gate 99, 3027 Drammen

REP. AV ALLE TYPER LETTE KJØRETØY



TLF./ FAX: 32 82 18 01
post@normannbilverksted.no
JAN-ROGER: 901 36 907



SJEKK  **PUNKT**
Bilverksted



Norges Bilbransjeforbund

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

Bremse- og Clutchservice



Forstillingsdeler, kløtsjer, bremsewire,
skiver, klosser, pumper, callipere og tromler
til eldre biler, ca. 1970 – 85.

Hotvetallèen 3 A – 3018 DRAMMEN
Tlf. 32 83 87 65

DEKK – FELGER

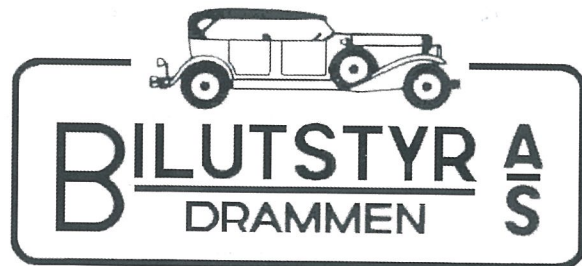
Kontakt oss
- det lønner seg

Små annonser –
Små priser



bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 25 44 30



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



The Sunbeam Harrington Alpine

Alle kjenner den populære roadsteren Sunbeam Alpine. men det er et fåtall som har sett en Harrington Alpine. Forleden sto det en slik en til salgs på Ebay.uk, det var denne annonsen som fikk meg til å undersøke litt om historien bak denne spesielle sunbeammodellen, som ble bygget i et svært lite antall.

Fritt oversatt av Bjørn Gudem

Derfor er Sunbeam Harrington Alpine annerledes

Det ble faktisk bygget færre enn 400 Harrington Alpine totalt. Det var karosserifabrikanten Thomas Harrington Ltd som sto for produksjonen av bilene, som var basert på Sunbeam Alpine Series II-, Series III- og Series IV-chassis, levert av Rootes Ltd.

I tillegg til å bygge en permanent GT-topp i glassfiber, leverte Harrington hele tre ulike trimmingsalternativer på Rootes' 1,6 liter standardmotor fra Alpine II. Når de på bestilling kunne levere flere alternative utstyrsnivåer, ble den vanlige Alpinen forvandlet til en vakkert stilet fastback coupe,

som nærmest oste av krefter og hastighet. Harrington Alpine var skreddersydd for de mest seriøse sportsbilentusiastene!

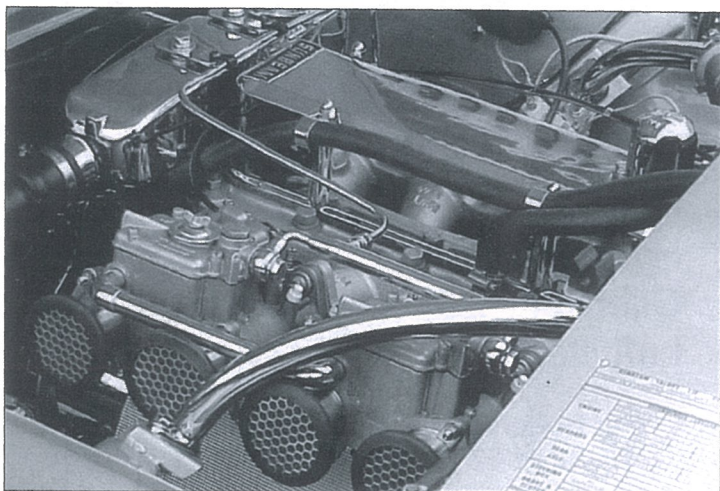
Harrington, en påbygger med godt renommé

Thomas Harrington Ltd. (1897 - 1966), som bygde vogner og senere bilkarosserier, holdt til i Brighton, England. De gjorde det godt på buss- og lastebilpåbygg for Commer og Bedford, og under krigen leverte de pansrede kjøretøyer til det britiske forsvaret.

Med årene endret produksjonen seg, og de gikk over til å bygge karosserier til Rolls Royce og Talbot. Etterspørselen etter disse karosseriene ble stadig større,



ASSOSIASJONER: Sunbeam Harrington Alpine kan på mange måter gi assosiasjoner til Aston Martin.



POWER: Blank krom og bra med «power» fra to doble webere i motorromet på denne Harrington Alpine med 1592cc.



FØRSTEUFGAVEN: Hekkpaketet på den første Harrington Alpine hadde baklykter og koffertlokk som en original Alpine.

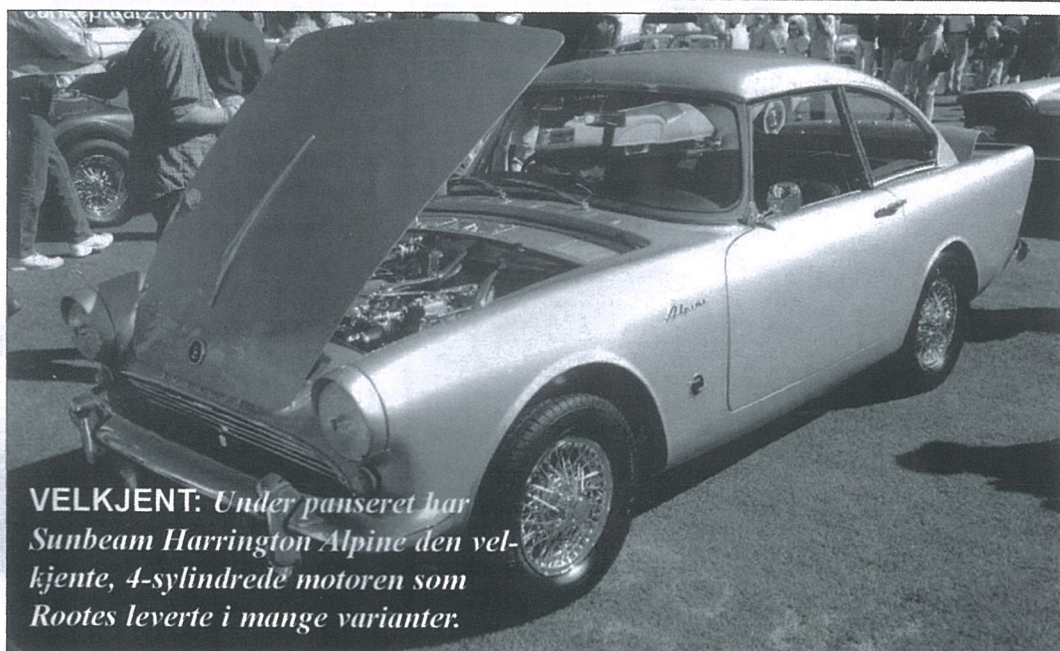


men siden Harrington var en liten fabrikk, klarte de ikke å levere sine kostbare kvalitetskarosserier hurtig nok.

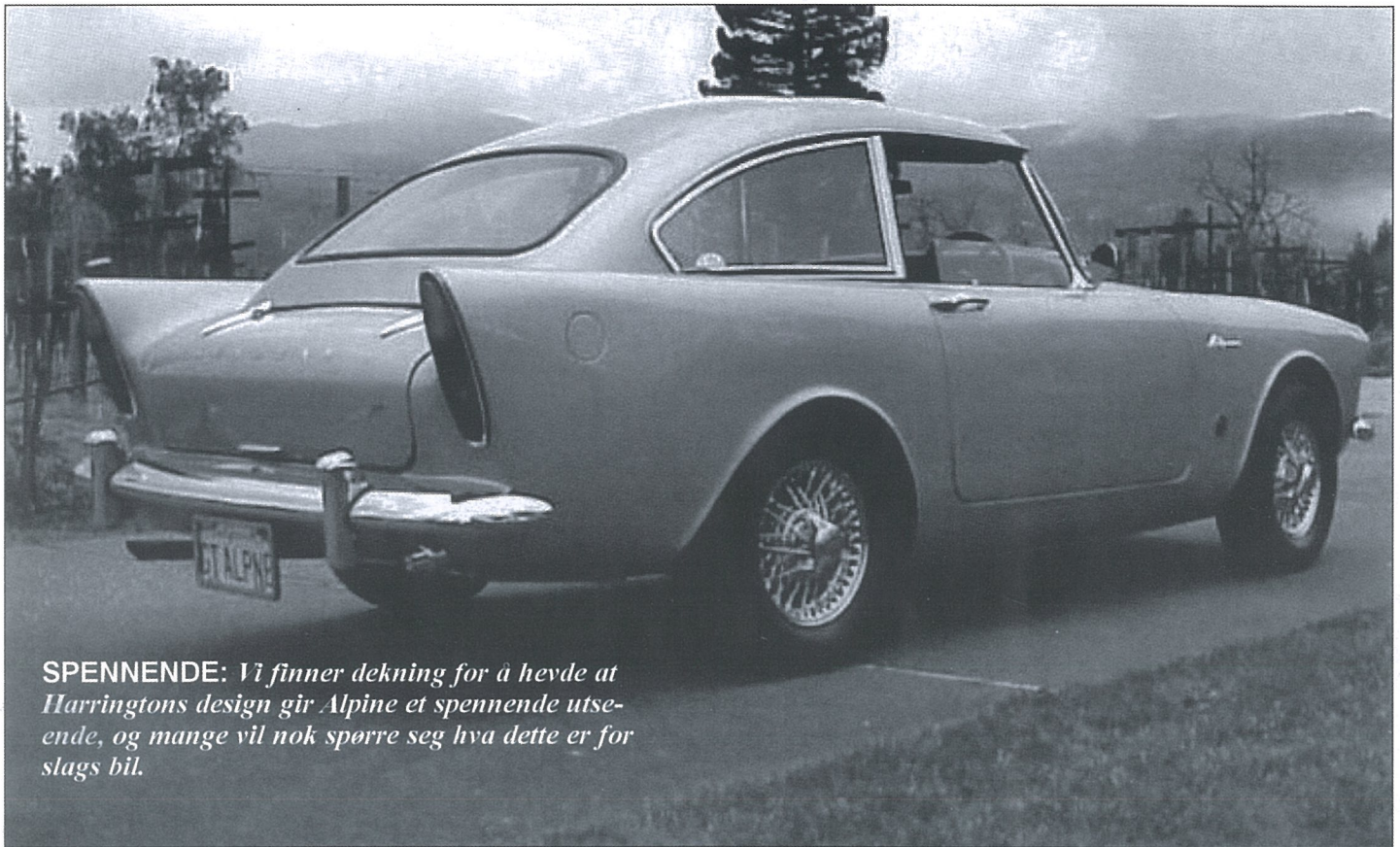
Men de fant andre nisjer i markedet og etter hvert utviklet de seg til å bli den ledende innen glassfiberkarosserier i England.

Ingen overraskelse

Det var nærmest forventet at Rootes skulle henvende seg til Harrington Ltd for å få hjelp til Alpine coupeprosjektet. Helt siden for krigen hadde Harrington vært agent for Rootes' person- og nytte-



VELKJENT: Under panseret har Sunbeam Harrington Alpine den velkjente, 4-sylindrede motoren som Rootes leverte i mange varianter.



SPENNENDE: Vi finner dekning for å hevde at Harringtons design gir Alpine et spennende utseende, og mange vil nok spørre seg hva dette er for slags bil.

kjøretøyer. Familiene Rootes og Harrington var derfor godt kjente og faktisk drev Harrington Ltd som bilforhandler med Rootes-biler i et eget firma.

Det var i mars 1961 at den første Harrington Alpine ble lansert. Ron Humphries som var ansvarlig designer, fikk positiv kritikk og bilen ble godt mottatt av så vel motorjournalister som publikum.

Bare på bestilling

Bilene ble kun solgt på bestilling. Det medførte at kjøperen kunne få spesialutstyrt sin bil

etter eget ønske. Den opprinnelige planen var at bilen også skulle selges i standard utførelse, noe som imidlertid kun skjedde i et svært begrenset antall. Dette fordi etterspørselen etter spesialutførelsene var desidert størst. Dette var ikke bare et fenomen ved lanseringstidspunktet. Faktisk vedvarte etterspørselen etter spesialmodeller i alle de årene bilen ble produsert. Bare Harrington Le Mans beregnet på eksport til USA, ble levert i standard utførelse og bare det.

Etter at Harrington Alpine vant La Mans i 1961, kjøpte

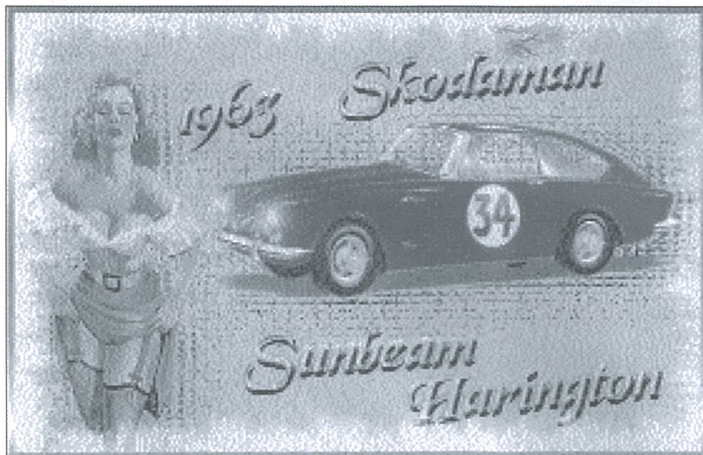
Rootes seg inn i Harrington Ltd. Opptatt av det amerikanske markedet som de alltid hadde vært, sendte de nærmere halvparten av de til sammen 250 produserte bilene, til USA. Alle som nevnt produsert etter standard spesifikasjoner.

Den originale Harrington Alpine (1961)

Det ble produsert ca 110 Harrington Alpine i 1961. Bilene måtte som nevnt bestilles hos en autorisert rootesforhandler og den kunne leveres

med tre ulike Hartwelltunede motorer og flere interiorvarianter.

En «original» Harrington Alpine kjennetegnes ved det smale bagasjelokket og den fast monterte bakruten. Med utgangspunkt i Series II Alpinen, lagde Harrington en elegant topp av glassfiber som sto svært godt til alpinekarosseriet. En ny skillevegg ble montert som feste for glassfibertoppen og det korte koffertlokket. Dette førte til at Harrington Alpinen ikke kunne



SKODA?: Vi stusser litt over denne «Skod-reklamen», som ellers er absolutt en Sunbeam Harrington verdig!



LE MANS: Sunbeam Harrington Le Mans skilte seg fra Harrington Alpine blant annet ved at halefennene ble fjernet.



HEARTBEAT: Interiøret i Harrington Alpine burde være egnet til å gi enhver sportsbilentusiast hjertebank, smakfullt designet som bare en engelsk sportsbil kan være det.

konverteres tilbake til en åpen Alpine igjen.

Harrington Le Mans (1961 - 1962)

Denne modellen ble lansert på The Earls Court Motor Show i oktober 1961. Det ble produsert 250 Harrington Le Mans.

Le Mans navnet skriver seg fra seieren til en Harrington Alpine i The Index og Thermal Efficiency på Le Mans banen i april det samme året. Le Mans modellen introduserte noen radikale endringer på karosseriet, deriblant halefennene som regelrett ble kappet

av! Le Mans versjonen bar ikke alpinenavnet, men var meget identifiserbar ved sin spesielle design uten halefennene! Samtlige Harrington Le Mans ble bygd på Alpine Series II plattform.

Harrington Alpine series «C» (1962 - 1963)

Series C ble introdusert i oktober 1962, mens Le Mans modellen fortsatt var i produksjon. Series C var meget lik Le Mans modellen. Den mest markante forskjellen var at den hadde halefennene intakt.

Også Series C ble produsert på Alpine Series II chassis.

Lansert som en forbedret utgave av den originale Harrington Alpenen, utstyrt med bakluke (tredors ville vi benevnt denne bilen i dag), imitert treverk i dashbordet og et helt nytt optionprogram, ble modellen litt mer elegant enn sin forgjenger.

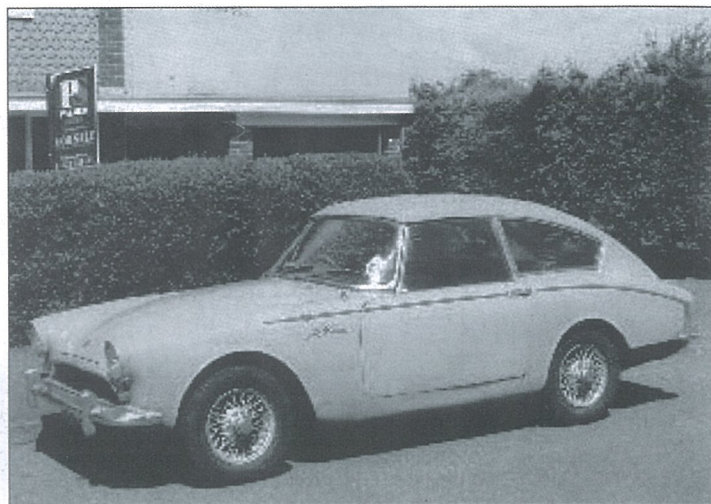
Det ble faktisk ikke produsert mer enn 20 Harrington Series C. Da Alpine III avløste Alpine II i januar 1963, måtte harringtonkarosseriet forandres for å passe til den nye Alpenen.

Harrington Alpine Series "D" (1963 - 1964)

Som nevnt var det nødvendig for Harrington å endre karosseriet for å få det til å passe Alpine III, som hadde overtatt for Alpine II i januar 1963. Blant annet måtte Harrington tilpasse sin glassfibertopp til den nye frontruten som hadde fått en annen fasong og vinkel. Man beholdt halefennene og bakluken fra Series C. Det ble bare produsert 12 biler av Series D og da både på Alpine III og -IV plattform. Det antas at Harrington bygde Alpine III-bilene og en annen fabrikk, Robbins and Day sto for Alpine IV baserte Series D biler.

Eventyret tar slutt

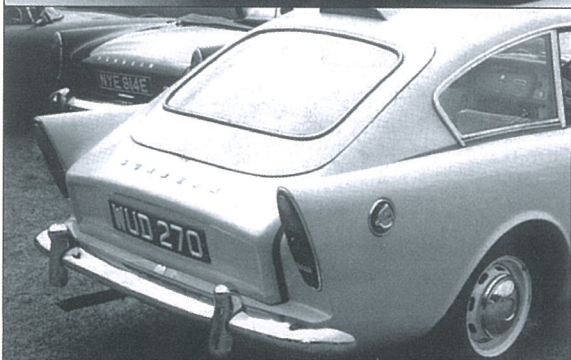
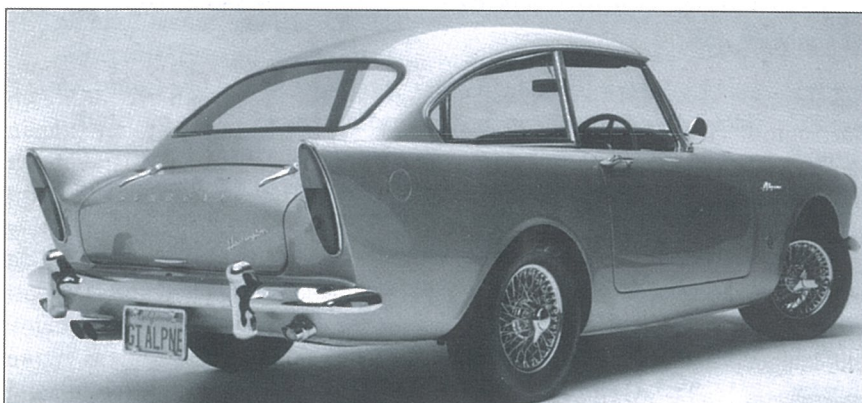
Rootes nøyde seg ikke med å kjøpe opp noen aksjer i Harrington etter Le Mans seieren i 1961. De øynet suksess og ville fokusere sterkt på eget



FARGEUTVALG: Harrington Le Mans ble levert i flere ulike fargekombinasjoner, som her vist. I blå utførelse med «white-side» overst til venstre, rød «jauguar-look-a-like» til venstre og en nokså beskjeden, lys grønn variant til høyre.



DE TO SISTE: Til venstre Sunbeam Harrington Series D, basert på Alpine Series IV uten halefinner. Til høyre Harrington Series C, basert på Alpine Series II med halefinner. Denne modellen fikk bakluke («hatch back»), i motsetning den første Harrington Alpine som ble levert med nokså identisk bagasjeromlokk som Sunbeam Alpine (bildet under).



ENDRINGENE:

Sunbeam Harrington Alpine gjennomgikk flere endringer, men kanskje mest i hekken. **Øverst:** «Originalen» med Alpine koffertlokk **Midten:** C og D varianten med «hatchback» bakluke og halefinner. **Nederst:** Siste D-modell med avskjærte halefinner som på Alpine series IV og V.

navn i USA. Derfor forlangte de at harringtonnavnet på Le Mans-bilene skulle fjernes. I stedet for å kjøpe flere aksjer, lot Rootes The Robinson and Day Group kjøpe opp Harrington Ltd.

Rootesfamilien eide Robinson and Gray, men det var et privat eierskap som ikke hadde noe med The Rootes Group å gjøre. Dette er den delen av historien som er uklar for de fleste. Man antar at handelen ble gjort på denne måten for ikke å odelegge forholdet mellom familiene.

Imidlertid varte det ikke lenge for Robinson and Gray startet med omorganiseringer og utskiftninger i ledelsen hos Harrington. I november 1962 forlot Clifford Harrington firmaet og Desmond Rootes kom inn i en led-

ende stilling.

På slutten av 1962 var som kjent planen å konstruere en helt ny fibertopp på Harrington Alpinen som skulle matche Alpine III. Men siden Robinson and Day hadde kjøpt fabrikken, ble produksjonen av bilen overtatt av deres fabrikk. Dette til tross for at Robinson and Day ikke på langt nær hadde så dyktige medarbeidere som Harrington.

Spesielt gjaldt dette konstruksjoner i glassfiber. På denne tiden hadde Clifford Harrington åpnet en ny produksjonsbedrift der han hadde fått med seg de absolutt dyktigste medarbeiderne fra sin tidligere fabrikk.

Robinson and Day forsto at det nå kunne bli vanskelig å holde liv i Harringtonfabrikken og det endte med at de valgte å legge ned. Dette ble også slutten på Sunbeam Harrington Alpine.

Noen vitale data, unntatt for siste utgave av D-modellen:

	Førsteutg.	C I	C II	D I	Le Mans
Komp	9.1:1	9.5:1	9.5:1	10.2:1	9.5:1
Bhp	80	88	93	100	93
Toppfart km/t	159,3	161	165	177	170,2
Forbruk l/mil	1- 1,14	1,15	1,2	1,28	1,1

Dette sto skrevet i Roadmaster 2/97(Blad for Buick klubben)

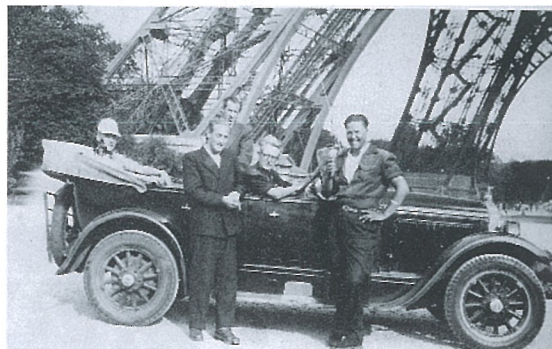
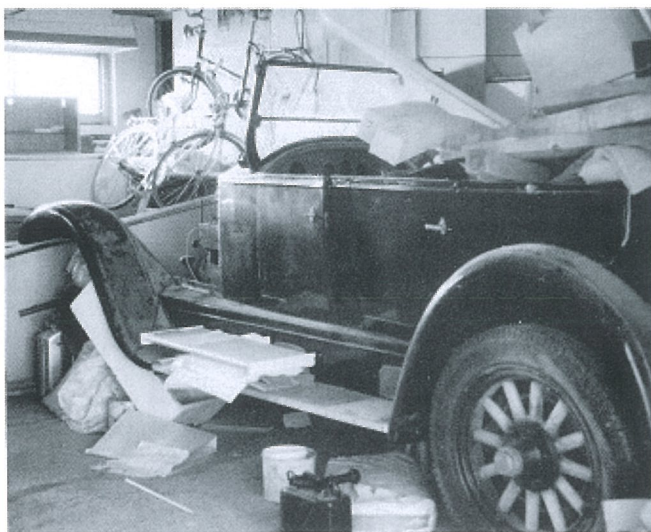
Spennende Buick funn Drammen

Denne gangen har vi fått en henvendelse fra Drammensdistriktet, hvor det i en garasje står en Buick 1924 modell. Bilen er en Canadisk bygget Master, sannsynligvis en serie 45 eller 55. Bilen er delvis nedplukket, men karosseriet er i god stand.

Første eiere var søstrene Myhre som drev pølsebod i Kirkeveien i Oslo. Krigen kom og søstrene var redd for sin kjære Buick og bilen ble gjemt bort under krigen. Etter krigen bestemte imidlertid søstrene seg for å selge Buicken til Ivar Andresen.

50 år etter oppsøker RM's redaktør Ivar Andresen og han fortalte at han solgte Buicken i 1951 til Einar Elton på Dokka. I 1963 ble det igjen tid for salg. Kjøperen denne gang var Arthur Knutsen i Oslo, og da har vi kommet tilbake til Drammen. For arvingene etter Arthur Knutsen var familien Kleven i Drammen, dermed var bilen i 1997 å finne i en garasje i Drammen.

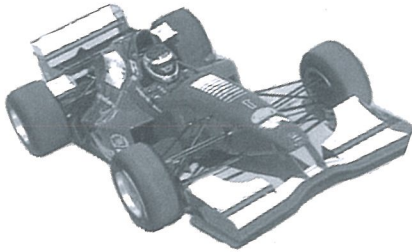
Dersom noen av Motorhistorikerens lesere kjenner den videre skjebne til denne fine Buicken, kunne det være spennende for redaktøren å få vite dette.



Søstrene Kleven fra
Drammen



PROBLEMLØSER'N



Auto-Materiell

BILDELER • MASKINER- OG VERKSTEDUTSTYR

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

www.automateriell.no



Redaktørens hjørne:

Nå begynner det å nærme seg garasjetid, og de forberedelser dette medfører. Mange har sikkert hatt noen fine turer i løpet av sommeren. Undertegnede har akkurat kommet hjem fra en uke i Danmark (Englendertreff ved grensen til Tyskland), sammen med 2 andre Rootes-biler.

Kjørte med caben nede i en uke, bortsett fra 3 timer 1 formiddag. Vi kjørte ca. 120 mil. Det ble en tur over til Tyskland, både for at Alpinen skulle ha vært der, samt at vi måtte "bunkre" litt. Nå er det begrenset hva vi får med i en så liten bil, men noe ble det.

Jeg har lyst til å kommentere Burud, og da spesielt det alltid store frammøtet som har vært der helt fra starten. Det som jeg synes er gledelig, er at det virker som at alle prater og omgås alle på en helt annen måte enn det som er vanlig på klubbmøtene. Det tror jeg har en positiv effekt på hele klubben, og virker motiverende.

Så vidt jeg har fått info om, så var det en veldig vellykket offisiell åpning av det Motorhistoriske Senteret, med NAF - banen og det hele. Brevet fra kommunen viser også dette.

Det er mange besøkende som har hatt store øyne når de har kommet på onsdags-kveldene, og sett alle de forskjellige veteranbilene, både på parkeringen og i garasjen.

Det virker også som det er mange brukere av "grava" ifm oljeskift, reparasjoner osv. Det er flott at lokalene blir brukt etter intensjonene.

Når det gjelder bruken av lokalene, så må jeg få lov å si at det er en del av dere som kunne vært vesentlig flinkere til å rydde opp, sette bort kaffekopper osv. Ikke forvent at andre skal rydde opp etter dere. Vi må alle ta vårt ansvar for å holde Burud i hyggelig stand.

Tom Laugerud

Redaktør septemhernummeret.



KJØP og SALG

Dodge 1916 modell vurderes solgt.

Nærmere opplysninger

Henvendelse:

Bjørge Evensen tlf. 32 83 49 23 / 917 78 620 eller e-post bj-evensen@drammen.online.no



EA Metallock®

Metallock Norge reparerer sprekker i støpejern ved hjelp av Metallocking, syng av støpejern. Over 50 års erfaring! Kom til oss når du trenger hjelp til følgende:

- Syng av motorblokk/topplock.
- Plansliping/maskinering.
- Termisk sprøyting av aksler.
- Sveising av aluminium/bronse.

www.metallock.no – din reparasjonspartner!

Metallock Norge AS, Lierstranda 107, N-3400 LIER. Tlf. 32 84 02 33



GEITHUS TEXACOSTASJON

3360 GEITHUS

TELEFON 32 78 03 30

TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

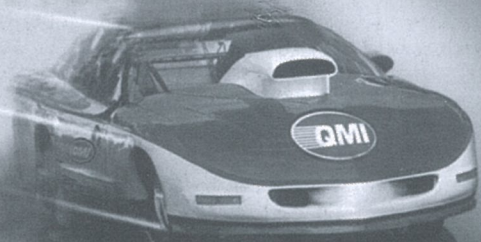
Gratis oljeskift – betal kun for oljen. Gode tilbud på dekk.

Nordens mest solgte motorbehandling.



MOTOR BEHANDLING

MED PTFE



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.

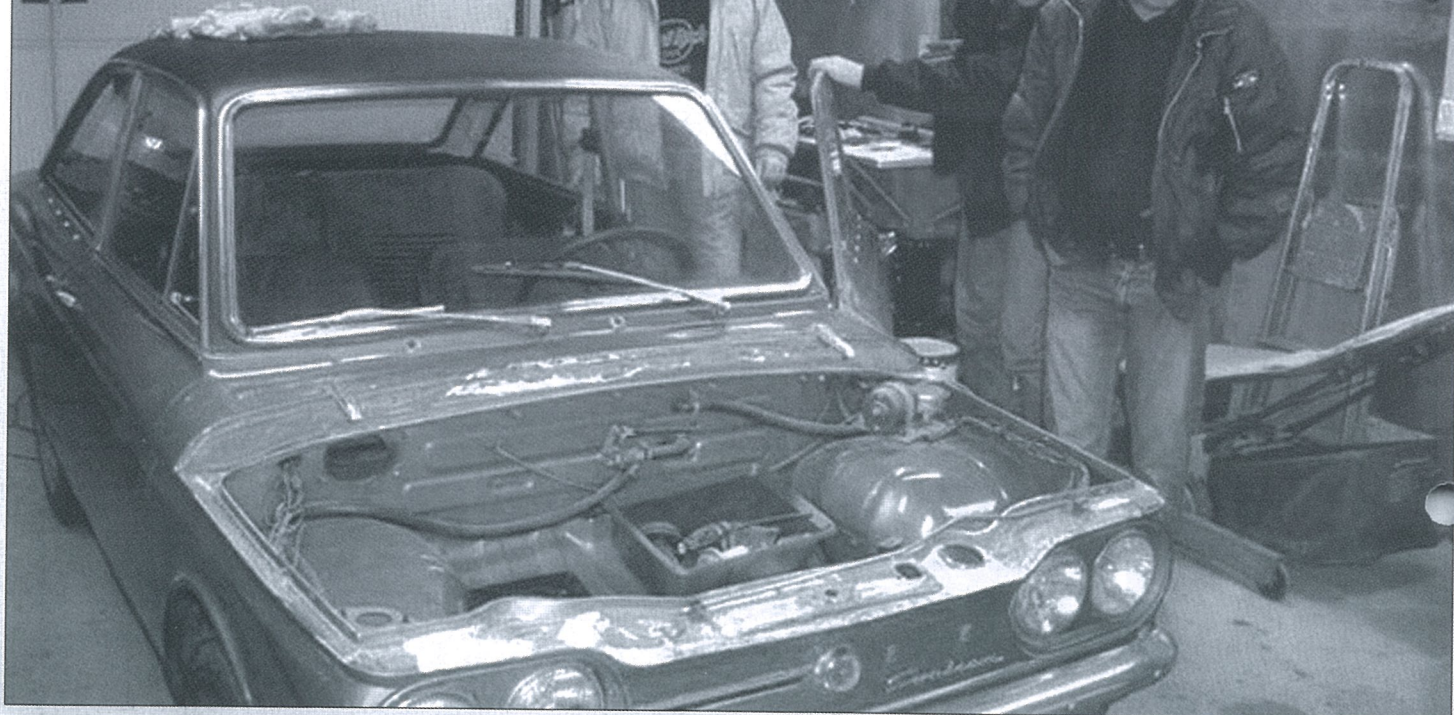
Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93



Stilettofeber!



FORELSKELSE: Per Jan Omholt har overtatt Laugeruds Sunbeam Stiletto, og det var kjærlighet ved første blick.

Dette er historien om Per Jan Omholt og hans nyinnkjøpte Sunbeam Stiletto 1969.

Tekst og foto: Freddy Christiansen

Undertegnene og Per Jan har jobbet sammen i mange år nå, så han har nok blitt litt påvirket av all Rootes-praten min. Jeg tar alltid med Sir Williams's på jobb, så han kan nyte innholdet. Fra før har Per Jan hatt mange flotte amcars, i dag har han en premiært 66 Mustang Cab og en 920cc Norton cafe racer.

En dag sier plutselig Per Jan: - Jeg kunne tenkt meg en IMP jeg!!! Jeg hoppa i stolen så kaffien skvatt - ja gjør det, sa jeg.

Tiden gikk, og så en dag sa han at Edgar fra Froland hadde prata med Tom Langerud på treff. Tom hadde sagt at han ville selge sin Silletto til noen som kunne ta vare på den,

for han ville heller satse på sin Rapiet.

Per Jan tok kontakt med Tom, og de ble enige på en betingelse: AT FREDDY MÅTTE FÅ FINGEREN UT OG FÅ FERDIG HILL-MAN'N SIN. (*Jeg lover - vi ses til sommeren!*)

Per Jan, kammerat Arild og jeg drog av gårde en lørdag morgen inn for og hente hjem

enda en Rootes til Arendal.

I Drammen møtte Tom oss, og vi stormet inn i garasje for å skue den lille Sunbeam. Det glittret i øyene til Per Jan, og det ble kjærlighet ved første blick. Tom fant fram masse flotte nye og brukte deler.

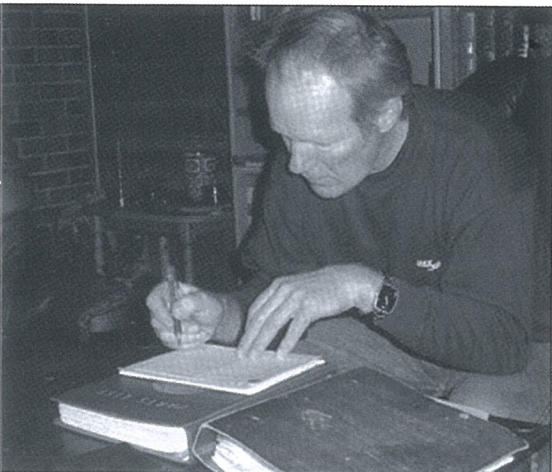
Så trillet vi bilen ut og opp på hengeren og stropet den fast. Så ble



MASSE DELER: Tom fant fram masse flotte nye og brukte deler.



TRILLET UT: Etter besiktigelsen ble bilen trillet ut av Toms garasje og videre opp på den ventende bilhengeren.



APIRARBEID: Inne hos Tom ble det kaffi, og Per Jan fikk med seg salgsmelding og litt ekstra litteratur på kjøpet.



HÅNDTRYKK: Handelen ble avsluttet med et salt håndtrykk, Per Jan til venstre, Tom til høyre, Stilettoen på hengeren i bakgrunn.



FASTSTROPPET: På hengeren ble Stilettoen forvarlig stroppet fast for turen tilbake til Arendal.

edt inn på kaffi, og Tom gav en del litteratur med på handlen. Men så måtte vi tenke på hjemmveien. De takket for handlen, og vi tok avravel med Tom. På E18 stupt Per Jan og tittet mer i

speilet en fremmover og nynet på sangen til Øystein Sunde «JEG KJØPTE ENGELSK BIL, EN GELSK BIL... TRALLLLALLLLA - JEG HAR BLITT ANGLOFIL»



FULL INNSATS: Med full innsats fra tre voksne karer gikk det helt greit å få den snertne lille Stilettoen opp på den ventende hengeren.



LYKKELAND: Per Jan var i «Lykkeland» etter at han endelig hadde fått seg en Imp, og ikke en hvilken som helst Imp, men en ekte Sunbeam Stiletto.

Sunbeam Stiletto

Sunbeam Stiletto ble produsert fra 1967 til 1973 i et opplag på rundt 10 000 eksemplarer. Den var den siste varianten i Imp-familien som kom på markedet, og den var helt klart også den flotteste modellen.

Karosseriet delte Stiletto med Hillman Imp Californian og Singer Chamois Coupé, mens drivverket kom fra Imp Sport. I tillegg fikk den også doble frontlykter og vinyltak.

Blant Imp-modellene var det kun Sunbeam Stiletto og Singer Chamois som hadde doble frontlykter.

Interiøret var også betydelig oppgradert i forhold til de andre Imp-søknene, og dashbordet var helt unikt for Stiletto.

Stiletto fremsto som en attraktiv liten bil med svært gode kjøreegenskaper, men den solgte likevel aldri så godt som den burde ha gjort.

Konsekvensen ble at Stiletto var en av de første modellene som ble valgt bort, da Chrysler UK startet rasjonaliseringen av modellutvalget tidlig på 70-tallet. Dette gjør selvsagt Sunbeam Stiletto til en svært attraktiv bil å eie i dag.



1



2



3



4



5



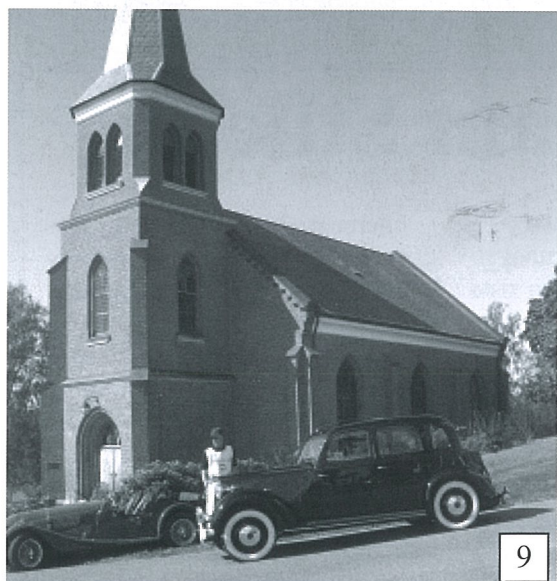
6



7



8



9



10





11



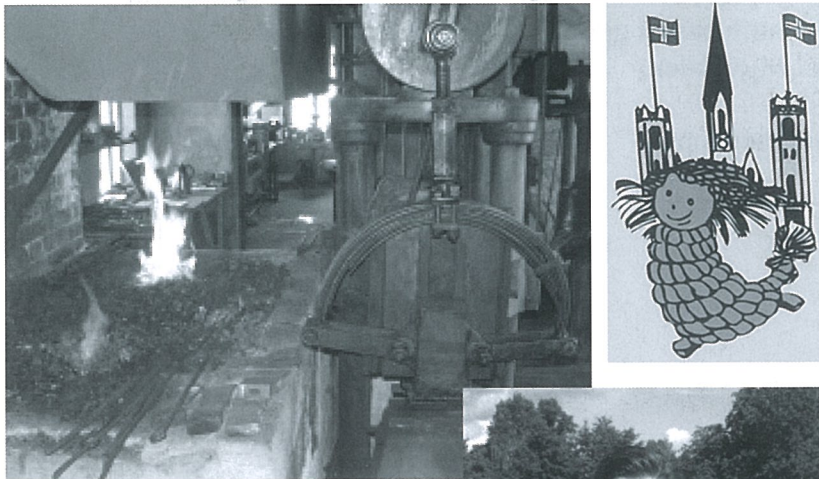
12



13



14



15

Tilslutt et bilde av
årets Spiralløpsvinner
Reiulf Helgedal som
Kjørte en MG J2



Spiral-løpet 2009

Til tross for ustabil vær den siste tiden og ikke helt gode værmeldinger, opprant lørdag 22. august med kjempefint vær som holdt hele dagen.

Parken i Drammen fyltes etter hvert med løpsdeltagere, tilskuere med egne veteranbiler og Amcar-entusiaster.

Det var 83 biler som startet i årets Spiralløp, og kun en som brøt.

Tekst til bilder:

1. Før start fortalte Jan Roger om transportbilen klubben har fått
2. og som vises på bilde 2
3. og bilde 3.
4. Så er Spiralløpet 2009 i gang med første bil, en Austin Mini 1968.
5. Her ser vi en Buick 68C 1935.
6. En Ford Anglia type 1 1967.
7. Volvo P1800
8. Her, ved Skoger kirke, får de et ark med spørsmål som skal besvares med en gang.
9. Spørsmålene er besvart og her leveres de.
10. Så går turen videre til neste post
11. som er parkeringsplassen ved Hagatjern.
12. En praktisk oppgave ved Hagatjern.
13. Dette har ikke noe med Svineinfluensa å gjøre.
14. Så er vi ved Knudsen-smia i Mjøndalen.
15. Inne i smia er det fyrt opp,
16. og utenfor på posten besvares spørsmål.

Resultatliste fra Spiralløpet 2009.

Plass nr	Start nr	Navn	Bil	Årsmod	Poeng	Cm
1	49	Reiulf Helgedal	MG J2	1933	9	280,00
2	61	Tom Gulbrandsen	MGB	1966	19	600,00
3	28	Roar Marthinsen	Land Rover Serie I	1956	24	450,00
4	70	Maiken Lund	Morris Minor 1000	1958	25	530,00
5	44	Espen Glesne	VW 1300	1968	25	550,00
6	33	Sæbjørn Nærø	VW Cab 1303 LS	1973	25	420,00
7	64	Vidar Ingebretsen	VW 151	1955	25	600,00
8	19	John og Christine Tønnesen	IFA Trabant	1960	25	275,00
9	1	Thomas Djupvk	Austin Mini 1000 MKII,	1968	26	398,00
10	79	Bård Henriksen	Austin A55	1960	29	525,00
11	80	Frode R Henriksen	Fiat 1400 A	1954	29	454,00
12	26	Tove Torgersen	MG TC Roadster	1946	29	450,00
13	78	Fam. Livrud	Triumph MKII 2500 PI	1974	29	600,00
14	34	Oddmund Thomas Lien	Opel Kadett A	1965	29	630,00
15	27	Trond Anderson	Triumph TR6	1972	30	520,00
16	67	Ronald Andreassen	Plymouth Spesial DL Conv.	1950	30	555,00
17	73	Knut Glesne	Citroen 2CV Club	1976	30	342,00
18	40	Bjørn Treholt	Rover P60	1948	30	685,00
19	14	Geir Blom	Triumph Herald 1200	1967	34	520,00
20	57	Thore Dahlen	Opel Kapitane	1956	34	520,00
21	82	Ola Grinde	Ford Taunus Transit	1965	34	470,00
22	35	Laila Thingvall Færiestad	VW 1500 Cab	1967	34	420,00
23	11	Geir Einar Enersen	Austin Healy CS 3000	1957	35	430,00
24	20	Carl Kristian Telle	VW Type 1	1965	35	560,00
25	66	Hans Glesne	Citroen AMI 6	1968	35	400,00
26	65	Kjell Lindberg	Triumph Herald 1200	1961	35	380,00
27	37	Emil W. Cappelen	Lotus Super Seven	1965	35	300,00
28	23	Vigdis Bryhn	Ford Anglia type 1	1967	35	250,00
29	72	Frode Schiøtz	Alfa Romeo 1750 GT	1968	39	470,00
30	56	Runar Lund	Opel Kapitane	1952	39	350,00
31	3	Hilde Sandnes Olsen	MGB	1965	39	315,00
32	32	Glenn Sogn	Ford 20M TS Hardtop	1966	40	500,00
33	71	Arne Kristian Røren/ Jorunn Løken	Citroen D Spesial	1972	40	500,00
34	2	Jan Erik Sønju	MGB	1966	40	450,00
35	15	Geir Grønhovd	Volvo PV 544	1964	40	403,00
36	25	Erik Ivar Moldbakken	Chevrolet Corvette	1977	40	390,00
37	17	Sigmund Granli	Ford A Pickup	1929	40	380,00
38	36	Arne Kristian Kroken	Ford XLT Ranger Pickup	1978	41	188,00
39	83	Ole Selnes	Volvo P210	1968	42	205,00
40	63	Bård Skalstad	Ford Tunderbird	1955	45	500,00
41	50	Petter Ellefsen	Morgan Pluss4 DHC	1962	45	450,00
42	52	Rune Mejlgaard	Ford Cortina 1500 DL	1966	45	540,00
43	54	Sølve og Thor Wang	Chevrolet	1936	45	550,00
44	29	Stein Kværnvik	Datsun 1200 DL	1973	45	560,00
45	38	Odne Andersen	Chevrolet BelAir	1957	45	415,00



100 års jubileumet for Hillman i Coventry – juli 2007



Eksemplarer fra Fyrst Rainers bilmuseum i Monaco



Unic 1916



Simca 1939



Siata 1969



Facel Vega 1963



Austin Taxi 1952



Maserati 1968



B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

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

Veteranbil- og MC-bladet for folk flest



**NORSK MOTOR
VETERAN**

10 nummer for
kun kr. 495,-

Telefonbestilling: 22 58 54 48
Nettbestilling: abo-nmv@hm-media.no



Redaktør for neste
er: Kjell Thon og **MOTORHISTORIKEREN**
Svein Erik Finnerud
Tlf.: 901 66 954, 32 78 85 03 og 32 78 39 83
E-post: sefinner@online.no

SEND INN STOFF FØR 15. november

