



Restaurering av Buick Century – del 2

Innspill til "STASJONSPOSTEN":

Har du innspill til vårt medlemsblad, kontakt redaksjonen:
Morten Næs og Knut Bugaarden. E-post: post@hovk.no

Styret og redaksjonen informerer

Så skriver vi august og sommerværet har vel ikke helt vært slik vi kjøretøy entusiaster ønsker oss. Likevel har mange benyttet kjøretøyene og deltatt på ulike arrangementer. Vi har siden forrige nummer arrangert vår årlig utstilling og Museumsløpet. Begge arrangementene var svært vellykket og spesielt utstillingen var en folkefest. I tillegg har vi vært på besøk hos Larvik- og Sandefjord Veteranvognklubb, vi har hatt grillfest og besøkt Stokke Bygdetun. Noe av dette vil bli omtalt i dette nummeret, resten vil bli presentert i neste nummer.

I denne utgaven presenterer vi utførlig 2. del av restaureringen av Buick Century 1938. De fleste drar vel kjensel på Per «Buick» på førstesiden og han er jo en nestor i miljøet. Det er ikke få biler han har vært involvert i, og denne Buick'en er intet unntak. Det er vel få som kan justere forgassere som han. Vi synes også det er hyggelig at det nå foregår aktivitet i garasjen i klubbhuset. Gunnar Rostad er nå i gang med en totalrestaurering av sin MG A og vi oppfordrer medlemmene til å ta en titt – her er det fremskritt hver uke.

Kalender

Kalenderen er en kopi av den du finner på nettsidene våre. I forkant vil det bli sendt ut e-post om aktivitetene, men følg med på hjemmesidene.

onsdag, 10. august	søndag, 21. august	tirsdag, 13. september
Bilsport Classic Grensetreff	10:00 Hobbykjøretøyenes høsttreff Sandefjord	18:30 Medlemsmøte
torsdag, 11. august	11:00 Re Løpet	lørdag, 17. september
Bilsport Classic Grensetreff	tirsdag, 23. august	Ekebergmarkedet
fredag, 12. august	18:00 Grillkveld med besøk fra LSVK	søndag, 18. september
Bilsport Classic Grensetreff	lørdag, 27. august	Oslo Grombil & Mc på Ekeberg Camping
lørdag, 13. august	12:00 Utstilling på Bygdetunet Brår	tirsdag, 20. september
Bilsport Classic Grensetreff	10:00 Phoenix-get-together	18:00 Bilprat og kaffe
10:00 Kongsbergknekk	søndag, 28. august	søndag, 25. september
10:00 Bilshow i Tønsberg	» 15:00 Utstilling på Bygdetunet Brår	Late Summer Car Meet Moss
søndag, 14. august	tirsdag, 30. august	tirsdag, 27. september
Bilsport Classic Grensetreff	18:00 Bilprat og kaffe	18:00 Bilprat og kaffe
11:00 Grevlingløpet	søndag, 4. september	tirsdag, 4. oktober
tirsdag, 16. august	11:00 Slottsfjell-løpet i regi av Tønsberg Automobilklubb	18:00 Bilprat og kaffe
18:00 Eldrekjøring fra Åsgårdstrand	12:00 Markedsdag Hedrum Bygdetun	18:30 Styremøte
lørdag, 20. august	tirsdag, 6. september	tirsdag, 11. oktober
10:00 Spiralløpet Drammen	18:00 Bilprat og kaffe	18:30 Medlemsmøte
	18:30 Styremøte	tirsdag, 18. oktober

Vi ønsker følgende nye medlemmer velkommen i klubben:

- Morten Silden, Horten
- Thore Loe, Horten
- Jon Troberg, Borre
- Ulf Amundsen, Horten
- Ole Jørgen Nachjem, Tolvsrød

ARRANGEMENTER

Nedenfor kan du lese om arrangementer som enten er i regi av klubben eller andre interessante arrangementer som medlemmer ønsker å informere om. Vi oppfordrer alle til å bidra her.

Stokke Bygdetun

Som sedvanlig inviterte Stokke Bygdetun til sin årlige veterankjøretøy utstilling. Søndag 20. juni stilte kun et fåtall biler fra klubben. Det elendige været har jo skylden for dette, men likevel ble det en del biler å se på. Mange kommer jo også for den berømte rømmegrøten. Det er nå også et initiativ for å få til en veteranbilklubb i Stokke og det blir interessant å se om dette blir noe av. Vi satser på bedre vær til neste år.



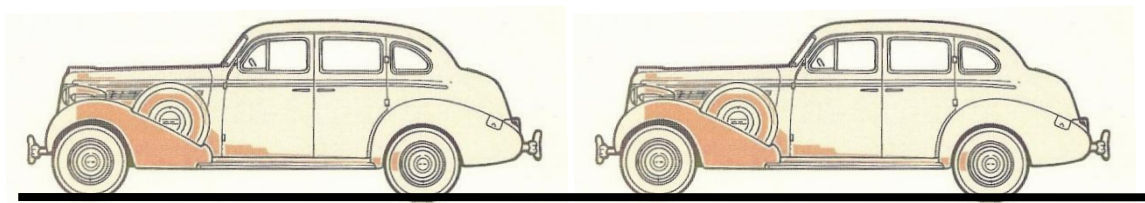
Presentasjon av en klubb-bil

Sverre Christophersen har vært villig til å dele sin beretning om restaureringen av sin 1938 Buick Century. Mange har vel lagt merke til denne flotte bilen og her følger del 2 av 2.

BUICK ETTER BUICK

PÅ MITT S_A_M_L_E_B_Å_N_D

Del 2 av 2



BUICK 1 (1997-2002)

BUICK 2 (2003-2009)

Resymé fra del 1:

Restaurering av "Buick 1" ble utført i perioden 1997-2002. Bilen ble solgt i 2003, og restaurering av en helt lik Buick, "Buick 2", ble utført i perioden 2003-2009. Restaureringen av Buick 2 er beskrevet i forrige nummer, og fortsetter her.

Oppbygging av "ny bil" er utført på 8 ulike steder. En kan derfor se for seg et "samlebånd" med 8 monteringsstasjoner: Stasjon 1: Min garasje, Stasjon 2: Firma Metalock, Drammen; Stasjon 3: Pelganders Motorrenovering, Ørebro; Stasjon 4: Firma Auto Trans, Slagen; Stasjon 5: Firma Unneberg Bil, Slagen; Stasjon 6: Buick-spesialist Per "Buick", Horten; Stasjon 7: Firma Tønsberg Billakking; Stasjon 8: Firma HTI, Horten
Arbeidet på stasjonene 1- 5 beskrevet i del 1, her følger resten:

Stasjon 6: Buick-spesialist Per "Buick" Johansen

Her ble den største jobben utført. Per er mekaniker, elektriker og nærmest altmuligmann innen restaurering av veteranbiler. Han har nå trappet ned, men tar enkelte jobber for gamle kunder. Per gjorde det meste av gjenoppbyggingen av hele bilen, og jeg assisterte der det var mulig. Vi hadde ukentlige "prosjektmøter", med kaffe og Napoleonskake fra Nøtterøy Bakeri. Først ble det mekaniske tatt, deretter fulgte oppbygging av bilen. Nytt elektrisk anlegg ble deretter montert.

Mekanisk :

Alle ytre tilkoblinger til motorblokken ble overhelt og montert, f. eks starter, generator, vannpumpe, fordeler, forgasser. Clutchen ble overhelt på spesialverksted i Oslo, og fikk nye lameller. Radiatoren ble overhelt av en radiatorreparatør i Horten. En tidligere synlig reparasjon på radiatoren var utført akkurat slik han gjorde det på sitt verksted, og mente at han

selv hadde reparert den en gang på 60-tallet. Han hadde mange kunder fra Tønsberg, og da var bilen i bruk. Vannpumpa ble sendt til USA og erstattet med overhalt pumpe. Forstillingen ble sjekket, og noen deler skiftet ut, for eksempel kingboltene. Støtdemperne var bare nesten ok, så Per måtte trikse litt. Gearkassen ble demontert og overhalt, og deretter ble styresnekka åpnet. Det var noe gravrust på de koniske lagrene og dette gjorde styringen tydelig hakkete. Det skal ikke mye til før dette merkes, og de koniske rullelagerflatene måtte slipes. Dette fikk jeg gjort på et spesialverksted i Kongsberg. Den ytre lagerringen kunne heldigvis skaffes ny. Differensialen ble demontert og rengjort. Det var minimal slitasje og riktig klaring mellom kronhjul og pinjong. Bilen var i det hele tatt lite slitt. Nye hjullagre og tetninger ble montert, foran og bak. Hele bremsesystemet ble overhalt: Nye bremsesør, bremsesko, bremsesyndere, stempler og pakninger. Håndbremsen måtte ha ny wire, og wire -føringen ble smurt opp. Med eksosystem og bensintank på plass var nå hele understellet komplett og klar for montering av karosseriet.

Sammenstilling:

Hytta ble løftet på plass og festet via 7 stk. 10 mm. tykke gummiputer . Festeboltene gikk gjennom gummiputene uten metallkontakt med karosseri eller ramme. Dette var nytt i 1938 for å dempe støy og vibrasjon, og ble poengtert i salgsbrosjyren.

Så fulgte montering av motorkasse, "snute", skjermer, dører og dashbord. Tilpassing av alle karosseridelene mot hverandre var viktig, og all "leamikken" i dørene ble overhalt og justert før vinduer ble satt inn igjen.

Dashbordet og vindusrammene til bilen fikk woodgraining (trestruktur – maleteknikk, såkalt "Ådring") hos Firma Woodman i Sverige. Eieren hadde tidligere gjort en nydelig jobb for meg på Buick 1, og denne gang fikk jeg ham til å etterligne mahogni trestruktur, slik Buick 2 hadde originalt.

Renovering av stigbrett var jobb for meg. Jobben var omfattende og plundrete. Plane stigbrett med original form og med strøken sideliste er et krav. Hele stigbrettet hadde formpresset vulkanisert gummi, så først måtte dette fjernes fullstendig før de kunne sandblåses. Hammer og meisel og huggjern i flere timer var nødvendig. Så ble brettene blåst, rustsveiset og grunnet. All gummikledning måtte bygges opp på nytt, område for område: Egen gummiprofil for selve brettet, egen gummiprofil for avrundning i forkant og bakkant, og egen plategummi for 6 cm vertikal avstivning inn mot ramme. Sidelisten, som har nesten J-profil, måtte lages på nytt i rustfritt, og for å få til krumningen i hver ende måtte den bokkede profilen splittes opp i flere kutt, så bøyes, sveises, slipes og poleres.

Bilens rattkrans var sprukket opp og måtte fornyes. Rattkjernen ble sendt til USA for påstøping av ny rattkrans som original. Rattet kom ikke tilbake, for firmaet gikk på dunken. Etter ca. 1 år dukket muligheten til nytt ratt opp på EBAY. Det var like før jul. Glade jul!

Nå begynte det å bli bil igjen, etter flere år i "eksplovert" tilstand. Men automobil var det ennå ikke. Nå skulle bilen vekkes til live igjen, etter ca. 30 års dvale. For å livne til, måtte først alt det elektriske på plass.

Elektrisk

Det elektriske anlegget er erstattet med nytt, og hele "skjærreret" av en kabelmatte ble kjøpt fra USA, klar for montering. Bilen hadde fått montert relé for hovedlyktene. Med god tykkelse på tilførselsledningene og med ny forsølving av reflektorene skulle det bli best mulig lys fra 6-volt batteriet. Alle instrumenter ble sjekket og rengjort. Ampéremeteret er spesielt viktig, idet dårlig kontakt her stjeler spenning. Dette kan være en skummel feilkilde til dårlig lys, og uten godt lys er det ikke tilrådelig å kjøre i de sotsvarte tunnelene på Vestlandet!

I tillegg til standard -utstyr ble separate blinklykter montert. Disse måtte ha tidsriktig form, og jeg fant dem på Ekeberg-markedet. Riktige tåkelykter og spotlight ble også montert. Bilen hadde hatt spotlight som ekstrautstyr, men bare monteringshullet sto igjen. En repro -spotlight ble kjøpt fra USA, og det var gledelig å se at festbraketten passet pent inn der den gamle hadde stått.

Begge horn (lav tone og høy tone) ble rensset innvendig. Spenningsregulatoren var i orden, så vel som bensinmåleren. Den elektriske klokken virket ikke, men Per er god nok urmaker til at den nå tikker og går igjen. En hyggelig lyd.

Motoroppstart

Hvordan går motoren, hvordan er lyden og hvordan er oljetrykket? Blodtrykket var i hvert fall rimelig høyt når motoren harket seg i gang for første gang på ca. 35 år.

Etter noen justeringer gikk den ganske jevnt. Mye blåøyk, men dette er normalt en god stund etter boring av motor. Den siste finhoning av sylinderveggene gjøres jo av stempelringene de første 500-1000 kilometre. Jeg håper inderlig at blåøyken forsvinner helt etter hvert. I begynnelsen fyller jeg litt olje i bensinen for å smøre litt ekstra, så dette gir også bidrag til blåøyk.

Det var en stor lettelse å se at oljetrykket var normalt. Det krøp oppover til 45 psi ved driftstall. Renovering av oljepumpa var jo ikke nødvendigvis nok til å gi riktig trykk, så hvis oljetrykket vært dårlig nå, ville det vært triste greier.

Nå var bilen klar for grunnarbeid og lakkering.



Stasjon 7: Tønsberg Billakking

Unneberg bil (stasjon 5) anbefalte Tønsberg Billakking. Jeg tok kontakt, og spurte om de kunne ta både grunnarbeidet og lakkeringen, slik at jeg kunne forholde meg til ett firma. Etter besiktigelse av bilen var de positive til å ta hele jobben. Det

var heldigvis ikke slik at de til nød kunne gjøre det, men de hadde en viss egeninteresse av å ta en slik veteranbiljobb av og til. De likte noen utfordringer utenom det vanlige, fordi det skjerpet kompetansen deres.

Dette var en svært gledelig situasjon, for jeg hadde tidligere (før jeg kontaktet Tønsberg Billakkerings), gjort noen negative erfaringer. Lakkeringsjobben var omfattende. Et 1930-talls karosseri er preget av adskilte "byggeklosser" som skjermer, store frontlykter, stigbrett, reservehjulsdeksler, motorkasse, kupé og bagasjerom. Til sammen blir dette en meget stor overflate, som gir en stor jobb med grunnarbeide og lakking.

Det ble lagt vekt på minst mulig sparkling i grunnarbeidet, noe som medførte en god del retting av småbulker.

Sluttresultatet ble som forventet meget bra, og flere har spurt hvor bilen er lakkert.

Uten at jeg ba om det, ble panseret, bagasjelokket og reservehjulsdekslene pent lakkert også innvendig. Jeg fikk også god hjelp til å bestemme fargen. Den skulle være dyp mørk blå, ikke metallic, og uten snev av fiolett eller grønt.

Jeg tok en sjekk på lakkeringsjobben i underkant av karosseri, dører og skjermfalser. Alt i orden!

Dokumentasjon på materialer til grunnarbeid og lakking fulgte med.

Stasjon 8: HTI

Firmaet Horten Transport Interiør har røtter fra gamle VBK (Vestfold Bil og Karosseri) i Horten, og forretningsområdet er utforming, tilvirkning og montering av interiører til bl.a. tog, båter og biler. I salmakerverkstedet tar de av og til interiørjobber på veteranbiler.

Jeg forklarte at jeg skulle kjøpe hele interiøret (fra USA) i form av ferdige elementer, som for eksempel taktrekk, ferdige dørpaneler med trekk, setetrekk osv. Dette gjorde interiør- jobben oversiktlig.

Fjærene i forsetet var blitt så slakke at de var ubrukelige, så jeg måtte ha helt ny fjærbunn. Kunne de hjelpe meg med det også? Jo da, også her ble jeg møtt med interesse for jobben. En bekjent av meg som kjente de ansatte i HTI, og han sa de var kreative og fant løsninger hvis ingen oppskrift fantes. Dette var betryggende. HTI forberedte meg på at jobben måtte deles i 2 -3 omganger. I første omgang kom taktrekket på plass, stramt og pent, og setene ble ferdige; faste og fine.

Forsetet med ny fjærbunn ga en helt ny og behagelig kjørestilling. Å sitte for lavt og i tillegg vagle opp og ned og sideveis under kjøring er rene sorgen. Det gir ikke mersmak.

Heldigvis var baksetet lite brukt, så fjæringen her var god nok. Polstringen ble forbedret i forhold til det som fulgte med i interiørsettet fra USA, både i sete og rygg, foran og bak.

Før siste omgang hos HTI ble ventetiden brukte jeg til selv å renovere armlene-sidestykkene til baksetet. Sidestykkene var falt fra hverandre og var blitt ødelagt. De bestod av formpresset papp i kombinasjon med treverk og metall. Formen måtte gjenskapes nøyaktig, fordi sidestykket skulle passe mot karosseri, baksete, dørk og bakvegg. Det var mange operasjoner å få lappet og limt og formet dette. En myk og formbar sinkplate (i stedet for formpresset papp) og et par tuber TEC-7 var viktige i denne resepten. Dette var grunnkurset mitt i møbelrestaurering.



Stasjon 1: Viktige jobber underveis

Mens bilen var rundt på stasjonene jobbet jeg med oppgaver som måtte gjøres i tide.

De to viktigste jobbene var:

- Støydemping av "hele bilen"
- Montering av 3-punkts rullebelter i forsetet

Støydemping

Jeg har dilla på støydemping. Støy er slitsomt over tid, og støy fra vei og motor må stoppes i tide. Vindstøy må tåles. Demping ble gjort fra bunnen av på Buicken. Selv i nye biler er det ofte dårlig støydemping; ikke så mye fra motor, men fra veibane via harde dekk. Målet mitt er å høre bil- klokken tikke i 90 km/t på god vei! Ikke akkurat et realistisk mål, men jeg tenkte på valgspåket til grunnleggeren av IBM: "Bedre å sikte på perfektjonisme, og bomme, enn å sikte på middelmådighet og treffe."

Støydempingen gjelder platevibrasjon og lydgjennomtrengning. Karosseriet er nå støydempet med 4 mm dempeplater (å 40x50) cm og med 10 mm filt, omtrent som originalt, men jeg har lagt på litt ekstra. Det også viktig å tette selv små åpninger. F. eks gliper rundt pedaler og gearspak og døråpninger.

Motorblokken er festet med gummiklosser. Motorrommet var visstnok ikke støydempet fra fabrikk, men jeg har tenkt å legge på "noe" oppunder panseret og litt på skjermflater og torpedovegg. Når "ondet" tas ved roten vil det sikkert merkes, men jeg har ikke funnet aktuelle materialer ennå.

Et godt eksempel på effekten av støydemping er følgende:

Når taket i bilen var rengjort og originale dempematter skrapet vekk, tok jeg knytteneven og slo i taket. Det var rene jungeltrommen. Etter at bare to plater var limt i taket gjentok jeg testen. Et kort "dunk" var alt. Dekking av 20-25 prosent av flaten gir stor effekt. Ca. 1,5 plate innvendig i hver dør gjorde også underverker.

"Knytteneve -testen" husket jeg fra en gang jeg skulle kjøpe bil. Jeg slo i dashbordet og på taket, uten at selger var tilstede. Det var store forskjeller. Støydemping er dyrt, og dyre biler bråker minst!

Ved de første prøvekjøringene av Buicken var det en del støy, men bilen hadde ikke hele interiøret på plass. Dessuten manglet tetting av gjennomføringer i karosseriet, og det var gliper mellom kupé og bagasjerom. Når interiøret er ferdig, og jeg kjører i 90, kan klokken høres? Kan alle i bilen samtale uanstrengt?

- Montering av 3-punkts rullebelter i forsetet

Dette ble en utfordring. Det var ikke plass til snellene inni bilen.

Snellene måtte monteres under dørken, og mange braketter måtte lages i rustfritt. Jeg hadde dobbelt flaks: Det var bare så vidt plass til snellene mellom karosseri og ramme, og det viste seg også at lengden på setebeltene var akkurat lange nok til at de kunne monteres med snellen på undersiden av bilen.

Snellene måtte skjermes med tette deksler, så det var virkelig snakk om millimeter. Belteføringen måtte kunne gli lett over en krummet profil i en spalte i dørken, og deretter ledes via nok en profil for å kunne føres videre oppover langs sidestolpen. Hele belteløsningen krevde hodebry, men deretter fikk jeg bokket og sveiset brakettene på jobben.

Prøvekjøring

De første småturene

Nå ville jeg endelig få vite realitetene om styring, bremses, motorbalanse, clutch, kaldstart og varmstart, tomgang ved kald og varm motor, lekkasjer, motortemperatur, kjøling, ulyder, osv.

Realitetene var gode. Alt det viktigste var i orden så langt, og jeg kunne sette meg ned og la gleden få virke. Indre spenninger fra flere år forsvant, men ikke helt: Det kan dukke opp spøkelses.

En hyggelig erfaring var "draget" i motoren. Det blir nesten som å kjøre med automatgir, siden du kan kjøre i 3.gir ned til veldig lav fart.

Jeg ville forvisse meg om at hjulstillingen var helt riktig. Dette gjorde spesialisten Tore Hem, som husket samme jobben for meg på Buick 1. Han begynte med å sjekke bakhjulsstillingen, i tilfelle denne skulle være skjev. Han ble overrasket, fordi venstre bakhjul lå faktisk 2-3 millimeter lenger bak enn det høyre. Jeg fortalte at dette måtte ha skjedd som følge av karosseri-skaden. Hem så at bakakselen hadde justeringsmulighet på støttestagene, og nikket anerkjennende. Forstillingen ble deretter justert noe, og jeg merket forbedring.

Blårøyk

Det var ganske mye blårøyk, og mest ved motorbrems. Etter ca.75 mil var det fortsatt tydelig utslipp, og noe nervøs ringte jeg motorverkstedet (ref. "Stasjon 3, Pelganders Motorverksted). De sa "lugne ner deg, lugna aner deg!". Innkjøring av motoren gjøres over ca. 2000 km, og at det er normalt med røykutslipp i denne perioden. Jeg må kjøre normalt uten stor motorbelastning, og skifte olje (20/50 mineral- olje!) halvveis. Ventilstyringene er nye (messing), så oljeforbruket kommer nok ikke fra styringene. Etter innkjøring skal det ikke ryke mer. Hittil har jeg også fylt på litt toppolje (2-takt) i bensinen, og dette bidrar også en del. Jeg fortalte til verkstedet at motoren går pent og at det er fin motorbalanse. Dette var de glad for å høre, og jeg måtte ta kontakt hvis det røyk etter 200 mil.

En fæl opplevelse

Etter de første korte prøveturene begynte jeg å få tillit til bilens oppførsel. En dag dro jeg til Unneberg Bil (Stasjon 5) for å vise bilen. Litt før jeg kom fram begynte det å lukte brent olje, og det gode humøret skiftet til skrekk og uhygge. Det kom oljerøyk fra motorrommet. Oljetrykket viste ok, så jeg ville prøve å kjøre fram til Unneberg Bil før jeg stoppet. Når jeg åpnet panseret veltet røyken ut, og jeg så mye nystekt olje på eksosmanifolden. Hvor i **H.** kom den fra? Riktig svar er luftfilteret! Det viste seg at på kanten like over oljenivået i luftfilteret var det mange små rusthull som jeg ikke hadde oppdaget. Når jeg for første gang kjørte over fartsdumpene på veien til Unneberg bil, så skvalpet olja ut av rusthullene og ned på eksosmanifolden.

Den kvelden skjenket jeg opp en væske med en helt annen røyklukt enn oljerøyk.

Resultater etter 120 mil (pr. okt. 2010):

- Blårøyk: Etter ca. 110 mil ble det overraskende nok "plutselig" vesentlig bedre, med andre ord en stor lettelse.
- Motoren ble stadig noe for varm, og kokte av og til. Radiatoren var for dårlig, og måtte ha nytt register. Dette ble utført hos Andersen Radiatorservice i Oslo. De viste meg det gamle registeret, til skrekk og advarsel. Mens radiatoren var til reparasjon, benyttet jeg anledningen til å spyle gjennom kjølesystemet i begge retninger; først med radiatorrens, og deretter med oppvaskmaskin-blanding. Jeg fikk da bekreftet at kjølekammeret var rent. Etter denne operasjonen er alt ok.
- Kilometer- telleren streiket. Ble reparert raskt av Per "Buick".
- Styringen er god, og det er god retningsstabilitet.
- Bremsene er gode. De har blitt bedre etter hvert, siden det er nye bremsesko.
- Motorbalansen er fin, uten ubehagelige vibrasjonsturtall.
- Motoren starter ikke lett ved kald motor, fordi det tar tid (og batteristrøm) før bensinen kommer til forgasseren .Jeg vurderer elektrisk bensinpumpe for bruk ved kaldstart. Varmstart er ikke momentan, fordi forgasseren fylles med for mye bensin når motoren stopper. En vanlig Buick-svakhet, og dette tar på batteriet.
- Motoren går pent . Etter ca. 100 mil ble toppen trukket til på nytt, og ventiler justert. Tomgangen er fin ved varm og kald motor. Motortemperaturmåler sviaket. Den ble reparert i Oslo hos firma Speedometerservice. Clutchen tar jevnt
- Differensialen er tett og fin. Dette sjekkes når motoren veksler mellom bremsing og trekking.
- Kjørestillingen er komfortabel etter at forsetet bygd opp med nye fjærer og ny stopping.



- Det er lite støy i kupéen. Dette er svært gledelig, siden ekstra mye jobb er lagt i støydemping. Mer enn originalt. Fremdeles gjenstår noe demping i motorrommet. Under kjøring kan det prates uanstrengt mellom forsete og baksete. Det lave støynivået ble kommentert av 4 stk. BCN-medlemmer som var med på en liten demonstrasjonstur. (Okt. 2010). Et meget kvalifisert dommerpanel!
- Bensinforbruk: 1,6-1,8 l/mil. (NB: Med endel gassing og bremsing!). Per "Buick" skal hjelpe meg med å justere forgasseren til optimalt forbruk.
- Motorolje: Ganske svart etter 100 mil. Da ble den skiftet til ny.
- Girspaken faller enkelte ganger ut av andre og tredje gir, (3-giret kasse). Dette skjedde ved motorbrems i lange utforbakker. Buick-kjennere sier dette er uvanlig for disse girkassene, og det kan være 2-3 årsaker til dette som kan rettes opp med justeringer. Dette er nok ikke noe som "går seg til". Girkassen må åpnes, og det blir spesialistjobb. Jeg håper på det beste, og vet ikke mer foreløpig.
- Støtdemperne måtte skiftes
- Det var lekkasje i frontrutepakninger. Dette ble ikke oppdaget før bilen hadde stått stille ute i regnvær. Ved kjøring i regnvær merket jeg ikke noe. Dette ble raskt tettet med litt spesialstoff hos et bilglassfirma.



Summa summarum

Prosjektet er i mål. Det har vært mange steiner i sekken, og jeg kjenner at de faller ut etter hvert nå. Tiden og økonomien kan planlegges helt annerledes, og det er mer enn ønskelig. Nå begynner en ny fase, blant annet å bruke bilen. Litt luksus på de historiske hotellene i Vest-Norge skal for eksempel smake godt. Et nytt kulturminne er klart, og det er viktig å legge seg på hjertet at bruk er den beste bevaring.

Kort om bilens historie

Min første henvendelse gikk til vegdirektoratet i Oslo. De kunne i 2002 oppgi at bilens rammenr. 13321159 peker til Z-8547 som er et Tønsbergnummer. Tønsberg hadde nummerserien fra Z-8000 til Z-11999.

Jeg har snakket om bilen for mange av mine kontakter, og dette har gitt resultater. Den første "nøkkelpersonen" var Odd Øiseth. Jeg skulle ha nye bremsesko til bilen. Han spurte om den hadde en stor karosseriskade på venstre side. Jeg bekreftet dette. Han husket å ha sett bilen på Foymland på 60-tallet, og den hadde visstnok kommet fra Aker Gård. Så stoppet det opp, inntil Fredrik Dybdal (Autotrans) fikk vite av en kamerat (Jan Tore Gjerpe) at en Buick på Aker Gård var blitt brukt til illegal virksomhet under krigen. Jan Tore jobbet noe på Aker Gård, (for 10-20 år siden?) og Carsten Bruun jr. (sønn til Svend Foynd Bruun) fortalte da selv til Jan Tore om bruken av Buicken for hjemmefronten, da Carsten samarbeidet med Torstein Gjermundrød.

Spørsmålet var nå om min Buick var identisk med Buicken på Aker gård?

Jeg hadde tidligere sporet opp en av de senere eierne av bilen, Bedford Johansen, og jeg har snakket med sønnen Arne Viggo Johansen (Stokke). Han kunne huske at faren hadde fått kjøpt bilen billig på Foymland, muligens av Elias Stange. Nå stoppet det opp igjen, inntil jeg tilfeldigvis kom i prat med Ingolf Laksekjønn på et møte i TAK, høsten 2008. Jeg fortalte at sporing av Buickens første eiere stoppet opp ved Elias Stange. Hadde han vært eier? Laksekjønn kunne fortelle at Elias Stange hadde en stesønn, Knut R. Knudsen, som i dag bor på Foymland. Jeg ringte straks og ble invitert til en prat. Knut viste fram et bilde av stefarens bil fra slutten av 30-tallet, men dette var "dessverre" en Dodge.

Det ble en nedtur, men det varte ikke lenge før det ble opptur. Knut kom til å tenke på sin bror, Odd Knudsen, (nå død), som han mente kunne ha eid bilen jeg søkte etter. Da falt brikkene på plass, fordi jeg har en salgsmelding fra 1966 der nettopp Odd Knudsen er selger. Odd Knudsens enke, Inger Marie Knudsen, bor på Nøtterøy. Jeg ringte henne, og fikk den avklaringen jeg trengte: Hun husket tydelig at mannen hadde kjøpt Buicken fra Aker Gård i 1961. Den var svært velholdt. Odd solgte den i 1966 etter den hadde fått den store karosseri-skaden. Denne skaden ble delvis reparert av neste eier, som var Bedford Johansen, og bilen var kjørbart fram til ca.1970. Siden havnet den i garasjen til Grøstad.

Første eier var altså Svend Foynd Bruun, (1883-1956), på Aker Gård.

I november 2008 tok jeg kontakt med Torstein Gjermundrød for å høre om han kjente til Buicken. Da begynte eventyrstunden for meg.

Med klar hukommelse og fortellertalent fikk jeg vite mye om bruken av bilen under krigen.

Offisielt var bilen såkalt "gårdsbil", men den brukt til transportoppdrag for motstandsbevegelsen, særlig i 1943-1944. Gjermundrød og Bruun jr. var aktive her, og det var Gjermundrød som kjørte bilen. Baksetet ble tatt ut, og erstattet av et lite "lasteplan" der potetsekker ga inntrykk av gårdsbil. Bilen gikk med knottgenerator, men av og til ble bensin brukt. Litt av hvert ble gjemt i potetsekkene og i knott-sekkene på taket. Det ble fraktet våpen, ammunisjon m.m som ble hentet fra fallskjermslipp i nærheten. Gjermundrød var radiomann i en hytte ved Taranrød. Bilen ble fylt med radio og våpen (som var skjult i brønnen ved hytta) i 1944 da de måtte flykte på grunn av Gestapo. Utenom disse transportene sto bilen visstnok for det meste lagret på låven.

Vi støtter Horten og Omegn Veteranvognklubb:

INGENIØRFIRMA MULTILUFT AS

Ingeniør- og blikkenslagerfirma lokalisert i Horten. Vi utfører en rekke tjenester innen ventilasjon, kjøling og blikkenslagarbeider. Vi tar oppdrag innen nybygg, prosjektering og gjennomføring, til oppgradering eller service av eksisterende anlegg.
Vi tar deg hele veien mot et bedre innklima!

Tomtegata 6, 3183 HORTEN – telefon: 33 02 00 80



TK-Trading AS, Knatten, 3180 NYKIRKE
Tlf. 33 07 82 66, Fax. 33 07 80 84
Kvalitetsfyrverkeri til alle anledninger hele året.



C Kristoffersen & Sønn AS
Trimveien 41, 3188 Horten

Tlf: 33 08 31 00
E-post: firmapost@c-kristoffersen.no



Industrivarer AS KCL
Vi holder industrien i gang www.kcl.no

Visste du at du kan kjøpe bildeler hos oss, vi har slidedeler, filter, pusserblader, støtdempere osv + et meget godt utvalg i det meste av verktøy i høy kvalitet og kjente merkevarer.

I tillegg har vi ALT av kjemi fra polish til verkstedsgolv vask !

Som medlem i Veteranbilklubben får du 20% på alt av kjemi og 10% på polish

Tlf. 33 04 18 89 Fax. 33 04 41 72 mail. post@industrivarer.as www.Industrivarer.as

LÆRUM'S Hengersalg DA

Lærumsvei 1 - 3185 Skoppum - Tlf./Fax: 33 07 00 67



Mobil: 917 46 369 - 951 97 157

www.tilhengere.no



Bromsveien 7, 3183 Horten
33 04 93 04



Vestfoldgata 20, 3080 HOLMESTRAND
Tel: 938 01 430 (Tommy) - www.racingservice.no



Grøteig AS - Sletterødveien 11 b - 3180 Nykirke / Horten - Telefon: 33 07 80 35 - Fax: 33 07 80 56

Ledig annonseplass

Ledig annonseplass

Reklame i STASJONSPOSTEN

Siste side i **STASJONSPOSTEN** er delt inn ti annonsefelt. Disse selges til firmaer for kroner 1.000,- per stykk per år for å finansiere utsendelsen av **STASJONSPOSTEN**. Vi er på jakt etter flere annonsører og ber medlemmene om å hjelpe oss med å finne disse. Kontakt redaksjonen på 905 32032 eller e-post: post@hovk.no