



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 5

Oktober 1998

Årgang 15

EN LEGENDE FYLLER 50

*I strålende solskinn.
perfekt bakgrunn.*



HUSK

Møte tirsdag 3/11 -98 kl 19.00 Øiom`s Karosseri, Jevnaker

Redaktøren 10/1998

Sommeren 1998 er over! det må vi bare konstatere. Det har ikke vært den sommeren vi håpet på, men jeg håper dere har fått brukt veteransykkelen eller bilen også i år. Selv har jeg tilbakelagt over 350 mil, å hatt god anledning til å teste cabrioletten. Den holder nesten tett. Veteran kjøretøyene har ikke vondt av å bli brukt i regnvær, bare de får mulighet til å tørke etter bruk. Jeg har selv kun deltatt på Sandviken Sundvollen i år. Har litt dårlig samvittighet fordi jeg ikke har deltatt på flere veteranløp. Det skal det bli en forandring på neste år!! Det legges mye gratisarbeid i å arrangere løp og turer, men de fleste plages med liten deltagelse. Hvorfor det er slik vet ikke jeg, men det virker som at det er dørstokkmila som er den tyngste også her. Prisene varierer fra kr 100 i påmelding til mange tusen, så her bør det være noe for enhver lommebok. Jeg anbefaler dere å se på hvilke løp som gikk i sommer, finne et dere kan delta på sammen med familie og venner neste sommer, å planlegge det allerede nå. De samme løpene går som oftest år etter år. Motoristen har på grunn av travle tider blitt nedprioritert, håper dere har oss unnskyldt! Vi skal prøve å arbeide mer utover vinteren, slik at dere får høre mer fra klubben deres.

Roar

FORMA

Regnet sile tidligere i år gammel bil tur med ny kjørte vi «PRIX» san dre deltag

Etter ferier ging for ut skal nå ha e skal jobbe og annen bli ny og fi av dette er overs for k skruing i v

Utstillinge unna. Det syns vi bur ling, kansk kommer «NORSK NR 9. Der lingen kan ken og se lers takk ti naden og t hengige a støtte til sl

Ellers har Hvis du ha linger som inn i albur

FORMANNSHJØRNE

Regnet siler ned, nå som det har gjort tidligere i år. Jeg har nesten ikke kjørt gammel bil i år, men vi hadde en fin tur med nydelig vær i Pinsen. Da kjørte vi «FLÅKLYPA GRAND PRIX» sammen med nesten 300 andre deltagere.

Etter ferien har jeg drevet med bygging for utvidelse av verkstedet. Vi skal nå ha eget lakkverksted som Reid skal jobbe i. Det kan nok hende at en og annen bil eller MC kommer til og bli ny og fin der med tiden. På grunn av dette er det ikke mye tid jeg får til overs for klubbarbeid og gammelbil skruing i vinter.

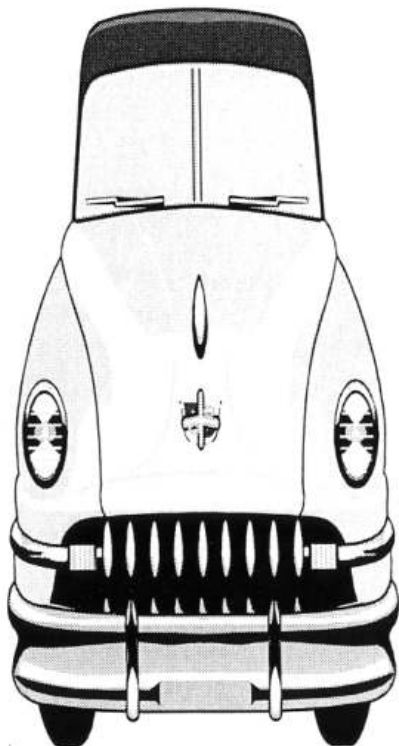
Utstillingen i Kistefoss er nå ryddet unna. Det var mange som så dette, og syns vi burde hatt en permanent utstilling, kanskje et lite eget museum. Det kommer reportasje derfra i neste «NORSK MOTORVETRAN» bladet NR 9. Dere som ikke rakk å se utstillingen kan jo kjøpe dette bladet i kiosken og se hva dere gikk glipp av. Ellers takk til alle som var med på dugnaden og til dere utstillere. Vi er avhengige av medlemmenes hjelp og støtte til slike tiltak.

Ellers har vi begynt på et fotoalbum. Hvis du har bilder fra løp eller utstillinger som du vil dele med andre, sett inn i albumet, det er moro og se igjen

disse siden. Snakk med Per Olav, dette bør gå på rundgang

Til slutt ønsker jeg alle en aktiv vintersesong i garasjer, kjeller, og møter fremover.

KRISTIAN



MØTEPLAN

**TIRSDAG 3/11-98 KL 19.00
ØIOMS KAROSSERI
JEVNAKER.**

Emne er karosseri arbeid og
lakkering. Ta gjerne med
deler som du vil snakke om
reparasjons måter på.

**TIRSDAG 1/12-98 KL 1900
ÅRSMØTE/JULEBORD
RINGERIKE GJESTEGÅRD**

Dette kommer det nærmere
opplysninger om. Sett av
kvelden til dette.

Healey fra a til å

Skrevet av Roar Langen

Restaureringen startet med en oppussing av garasjen, sommeren 1996. Første bud: ha et skikkelig sted å utføre arbeidet! (en garasje på 120 kvadratmeter under bakken hjemme). Flytsparkling av gulv og maling samt elektrisk arbeid gjorde mye. Verktøy måtte investeres, slikt som kompressor, sveiseapparat og mye mer måtte til.

Nå var det bare å gå i gang med den enkleste delen av restaureringen, nedplukkingen. I ettertid ser jeg at jeg kunne tatt mye flere bilder for å lette monteringen. Den mest selvsagte plassering kan virke usannsynlig etter et par år.

Nedplukking gikk meget raskt, og jeg merket delene så godt jeg mente trengtes, (fortsatt viste det seg å være for dårlig). Samtidig som jeg plukket den fra hverandre foretok jeg en vurdering av hva som burde kjøpes nytt, og hva som burde overhales. Vurderingen gikk opp imot en selvpålagt timepris på overhalingen, kontra kjøp av ny del. Jeg tror det er en viss fare for å gå lei, hvis restaureringen drøyer for lenge.

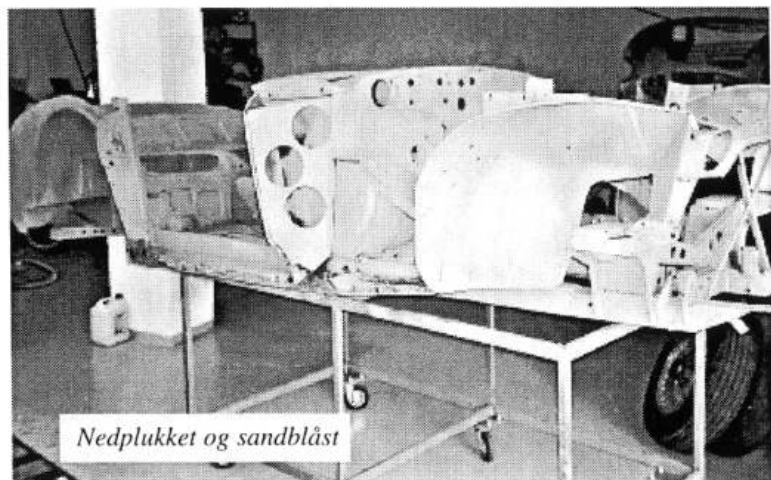
Deler ble rekvirert. første forsendelse på ca kr 50.000. Det er god butikk å få deler i store forsendelser fremfor mange små. I tillegg var kursen på pundet i 1996 under 10 kr. Det er meget god tilgjengelighet på deler, men tilpasningen er heller dårlig. I tillegg måtte alle delene slipes og lakeres på nytt. De var kun overlakkert med en

presserverende lakk uten grunning.

STRUKTUR OVER ARBEIDET

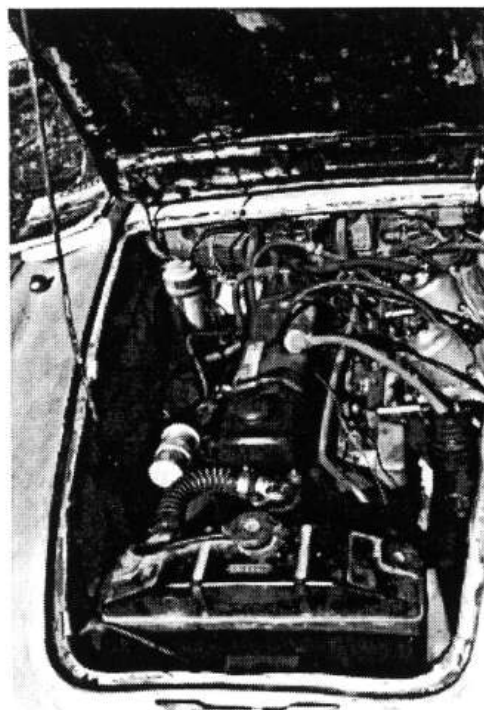
En slik jobb ser i utgangspunktet helt håpløs ut. Men som i alle andre jobber, vil en strukturert

måte å jobbe på hjelpe stort. Jeg satte



Nedplukket og sandblåst

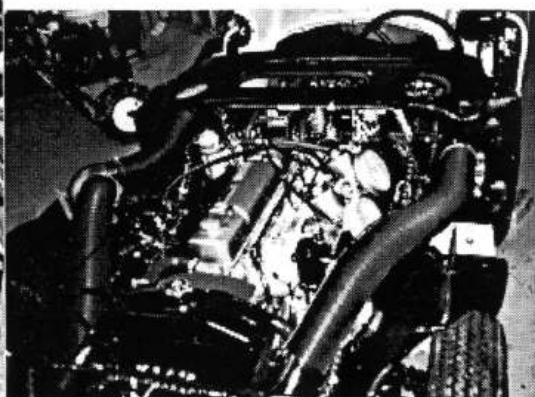
meg ned, med penn og papir og startet nedbrytingen av arbeidet. Hva var avhengig av at noe annet var ferdig osv. Alle reparasjoner som så store ut ble brutt ned på papir, deretter var det bare å gjøre ferdig en og en ting.



Etter nedplukkingen var det naturlig å starte oppbyggingen av chassiset. Det startet med sandblåsing, for å få full oversikt over godt og dårlig metall. Det metallet som ikke tåler sandblåsing har ikke livets rett og må erstattes. En etter en ble bagasjerom, kanaler, og gulv reparert.

Da chassiset var ferdig startet den møysommelige tilpasningen av aluminium, skjermer, dører og bagasjelokk. Etter en fintilpassning kunne chassiset sandblåses på nytt, og arbeid med rustbehandling å tetting av alle sveiser kunne begynne.

Oktober 1997 var chassiset klart for lakkering



Før og etter

Nå begynte monteringen. Nyoverhalt Forstilling , bakstilling og motor blir raskt på plass, etter at ledningsnett og bremsesør er montert. Nå er det klart for prøvekjøring, og datoen er 23 desember 1997.

Aluminium og skjermer monteres og oppsparkles. deretter må bilen stå i tre måneder slik at sparkelen får sunket ferdig.



Første prøvemontering

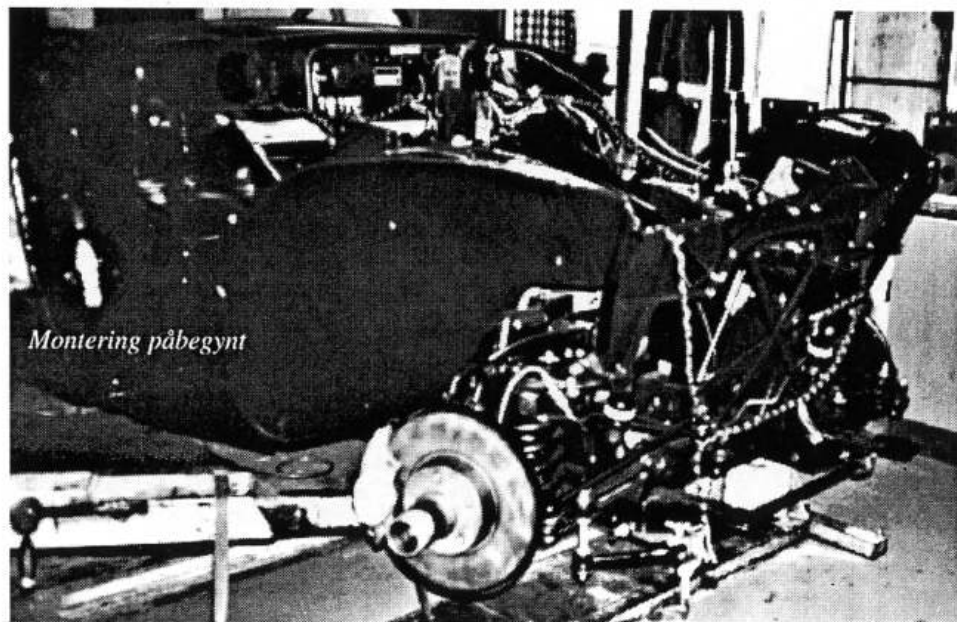
Alle deler har nå blitt overhalt, vifte, dashbord, elektriske artikler osv. inngenting er urørt.

Montering av interiør gikk greit, men jeg må innrømme at jeg gruet meg til å montere kalesjen. Før montering av

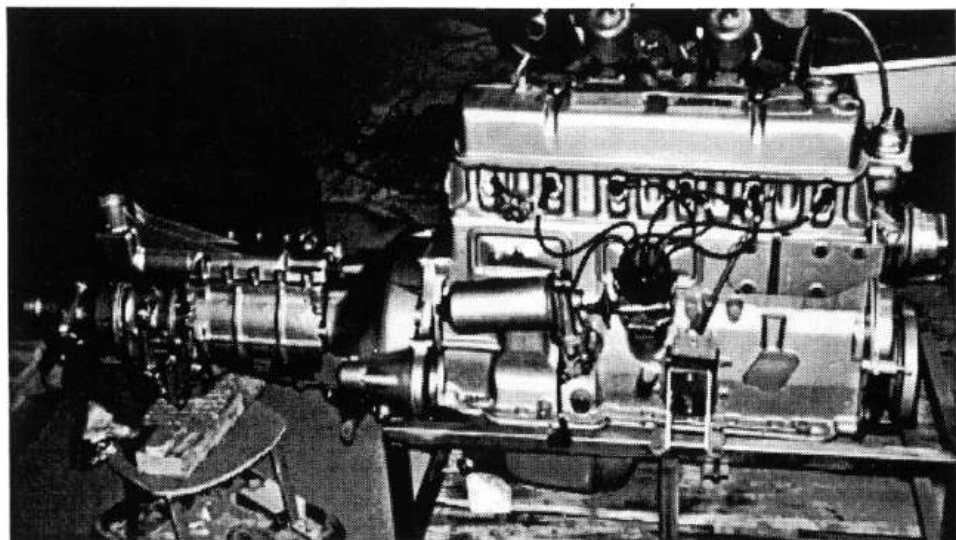
d e n n e
m å t t e j e g
f i n -
t i l p a s s e
s t a t i v e t
t i l k a l e -
s j e n . S i -
d e v i n d u -
e n e m å
p a s s e
m o t t r e -
v e r k e t o g
g u m m i -
l i s t f o r å

u n n g å t r e k k n å r m a n k j ø r e r . J e g t r o r
j e g b r u k t e 6 t i m e r p å å t i l p a s s e s t a t i -
v e t , n o e j e g t r o d d e b a r e v a r å s k r u p å .
K a l e s j e n t o k c a t r e t i m e r o g m o n t e r e .

E t p r o b l e m m e d d i s s e b i l e n e e r a t d e



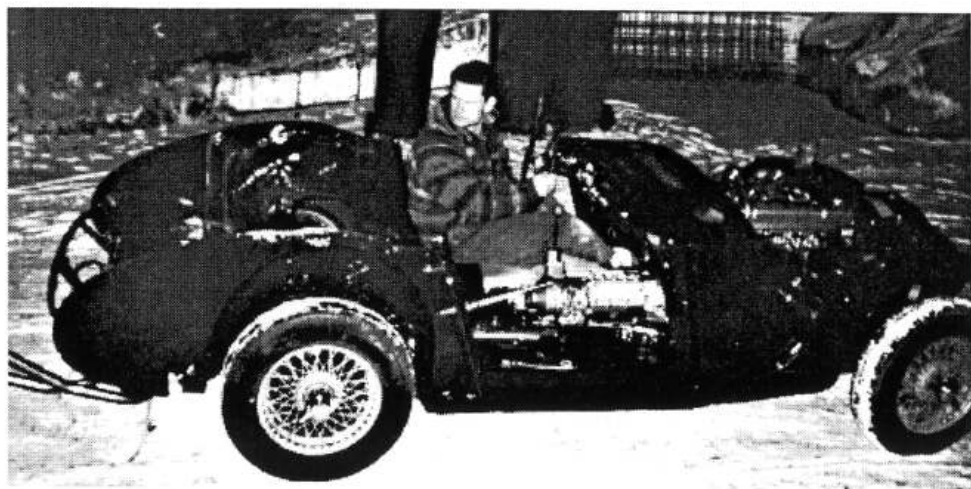
Montering påbegynt



Nyoverhølt og ferdig



Nytt og fint



Testtur lille julaften 1997

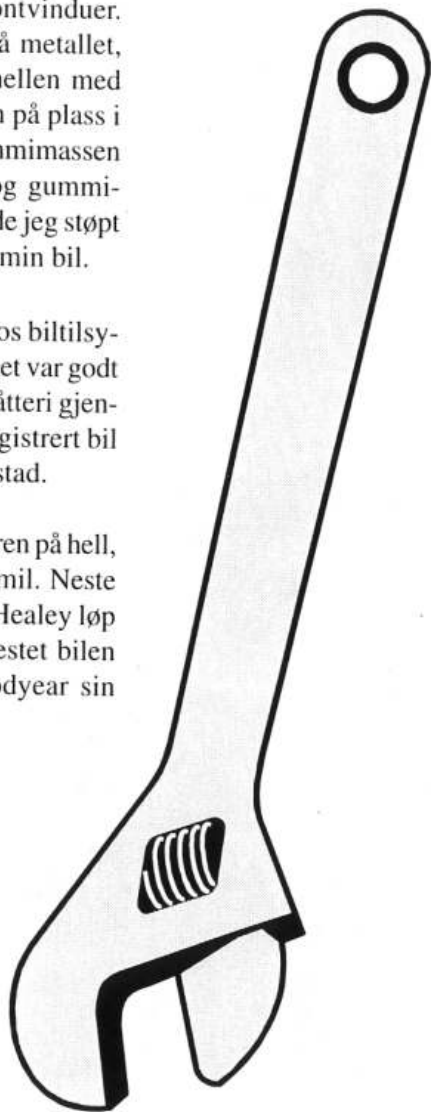


Slik ble Healeyen seende ut!

tar inn vann ved gearkassen. Noen bruker en gummilist til å tette mellom glassfibertunell og gulvet. Dette lykkes ikke alltid. Jeg valgte å støpe min egen list ved hjelp av gummilim som brukes for å lime fast frontvinduer. Først smøres grønnsåpe på metallet, deretter fylles sporet i tunellen med gummimasse, så settes den på plass i bilen. Etter et døgn har gummimassen størknet, tunellen tas av og gummikanten renskjæres. Nå hadde jeg støpt en list som passet eksakt i min bil.

Den 4 mai viste jeg bilen hos biltilsynet å fikk regnr 65-30-00. Det var godt å bli ferdig selv om noe småtteri gjenstår. Målet var å kjøre nyregistrert bil til vårmønstringen på Bogstad.

I skrivende stund er sommeren på hell, og bilen har rullet ca 400 mil. Neste år skal jeg være med på et Healey løp i Luxemburg. Da får jeg testet bilen på Nurnberg ring og Goodyear sin testbane. Vi sees på veggen.



Gammel og ung.

I juli var vår gamle nr 4 stigebil på Fornebu for å hilse på en av OSL sine nye flyplassbrannbiler, Panther nr 22. Som kjent åpnet den nye hovedflyplassen på Gardermoen den 8/10. der dem har gått til innkjøp av fire slike «Panthere,» for å ha nok slukke kapasitet tilgjengelig til to rullebaner samtidig.

Panther 22 var på Fornebu i sommer for at folkene i brann/redningstj. skulle bli kurset i de nye bilene. Som vi ser av bildene, er det stor størrelses forskjell på disse to, men Pantheren føles ikke så stor når du kjører etter veien, som du skulle tro. Du sitter i midten å

HK er det heller ikke noe sinke. Bilen akselererer fra 0 til 80 km/t på 25 sek. med full last.

Vanntanken er på 13000 liter, og den har en skum tank på 1000 liter.

Kanonen på taket gir 6000 l/min ved 10 bar. Pumpa gir 8100l/min ved 10 bar og blir drevet av en MAN motor på 311 hk. Så du tømmer bilen på 2 min. hvis du kjører for fullt.

I bakgrunnen på bildet ser vi et gammelt fly, det er en Douglas A-26B Invader.

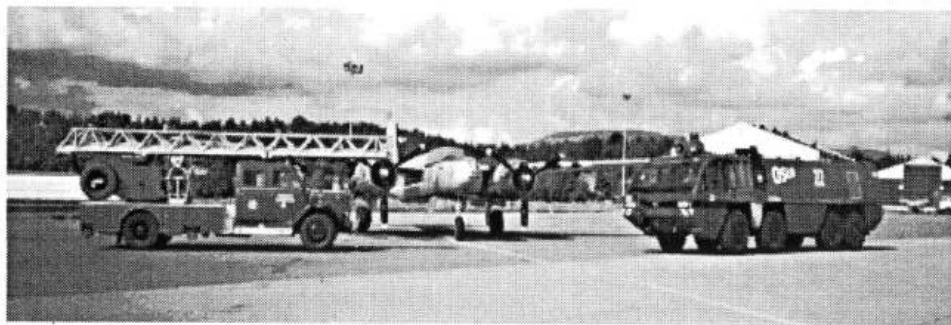
Invaderen er en skikkelig veteran 1943 mod. Med to Pratt & Withney på til sammen 2000 HP, har den en max speed på 375 kts.



kjører å du har bra oversikt selv om det er litt uvant. Kjøreegenskapene er nesten som i en person bil, selv i svinger tross av at den har en total vekt på 38 tonn. Med en V12 motor på 1000

Invader er en «medium bomber and attack aircraft,» og eies av Scandinavian Historic Flight.

Man kan jo stille seg det spørsmålet, hva om 30 år, hvem klubb er det som har overtatt Panther 22 for videre bevaring?



Tekniske data

Panther FLF 14000/250 98 mod

Type	MAN 36.1000
Motor	MAN D 2842
Effekt	1000 hk
Drift aksler	8X8
Lengde	11,7 m
Bredde	3 m
Høyde	4,3 m
Vekt tot	38 tonn
Girkasse (automat)	Renk WR 1,075
Vanntank	13000 l
Skumtank	1000 l
Pumpe	Rosenbauer R 1000
Pumpe motor	MAN T 2866 TE
-effekt	311 hk
-pumpekap.	8100l. ved 10 bar
Kanon (tak)	6000l. ved 10 bar
Kanon (nede)	200 l. ved 10 bar

Pris 6,3 millioner N. kr

EN LEGENDE BLIR 50

Hvert år møtes Porsche 356 entusiastene fra hele verden. I år var møtet lagt til Gmund i Østerrike under motto «En legende blir 50». Her konstruerte og bygget Ferry Porsche den første 356 for 50 år siden. Han var sønn av den legendariske ingeniør Ferdinand Porsche som bygget sin første bil allerede i 1898, Lohner Porschen som det også finnes et bevart eksemplar av i Norge. Porsche hadde tidligere konstruert VW bobla for Hitler før han trakk seg tilbake til Østerrike fra det krigsherjede Tyskland. I en gammel trevarebedrift

selvbærende aluminiumskarosseri En kraftigere motor basert på 2-delt VW blokk samt forsterkede bremses. Fra 55 fikk bilen en ekte Porschemotor basert på en 3-delt blokk.

Det ble bygget 53 stk biler i Gmund, Produktet ble en suksess, og etterspørselen var større en produksjonskapasiteten. I 1951 flyttet produksjonen til Stuttgart og tok i bruk stålplater i bilene. De første årene var bilene preget av en mengde variasjoner på detaljer. Det var vareknapphet i Europa, og man brukte det man hadde.

Vi var 3 stykker fra styret i Porsche 356 Klubb Norge som reiste nedover i Kristi Himmelfarts weekenden. En reiste med kona som full deltager på

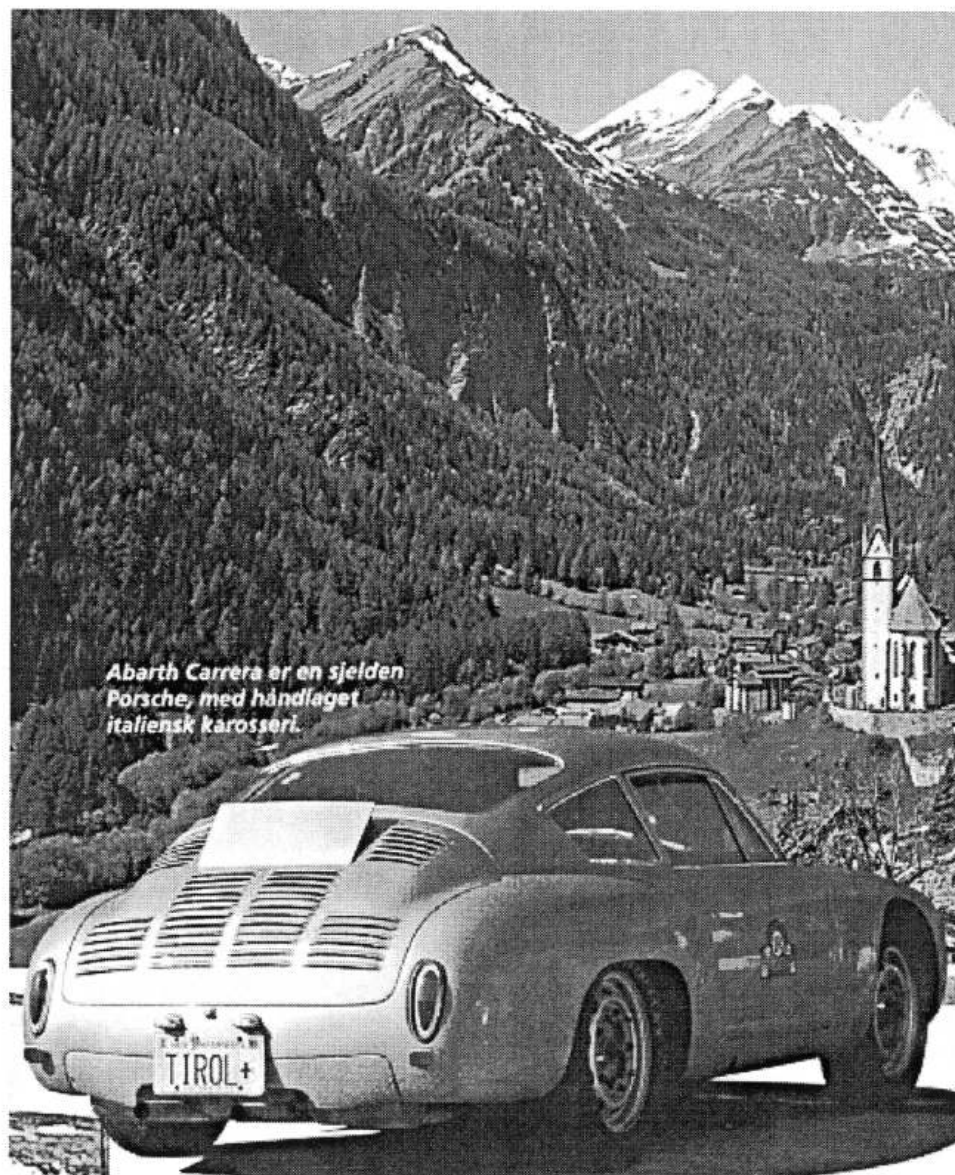


startet de produksjonen av en bil basert på grunnprinsippene fra bobla. De vesentligste endringene var å lage et

møtet, mens formann Sven Furuly og undertegnede skulle delta på

formannstreffet, å kjøre en motorveit-
test på en Honda og lage en reportasje
om møtet for bladet Drive. (aug-98).
Klubben i Østerrike hadde i samarbeid

med fabrikken samlet 500 entusiaster
representert med 250 biler av alle ty-
per, og i alle farver. Ca. 80% av alle
produserte biler er fortsatt i live, og nye



dukker stadig opp. Med så mange deltagere fordelt på flere hoteller ble møtet et kaos med hensyn til informasjon. Deltagere var delt i 4 grupper som i løpet av 2 dager skulle kjøre to historiske ritter med start i begge ender av ruten. Lengden var ca. 400km hver dag og gikk blant annet over et alpepass i 2500m høyde, med snø og sludd.



Et Nordj tre-ratt er ekstrautstyr alle 356-elere drømmer om.

Dette var jo 35-50 år gamle biler, noen åpne, ikke alle rakk tilbake til kveldens arrangementer. I tillegg hadde noen deltagere kjørt flere hundre mil for å delta. Det var heller ikke følgebiler eller teknisk assistanse.

Byen **Gmund** hadde tilrettelagt for møtet. Fredag ettermiddag var bykjernen stengt for annen trafikk. I Porsche parken står det en byste av Ferdinand, og her var det satt opp telter hvor festen foregikk. Tema for kvelden var nasjonaldrakt Fabrikken hadde også fraktet opp 4 museumsbiler som

sto utstilt. Dessverre var mange så utslitte at de forlot festen allerede for desserten ble servert. Baren var alkoholfri, og alt var basert på at deltagerne skulle kjøre sine egne biler hjem til hotellene! Utenkelig i Norge.

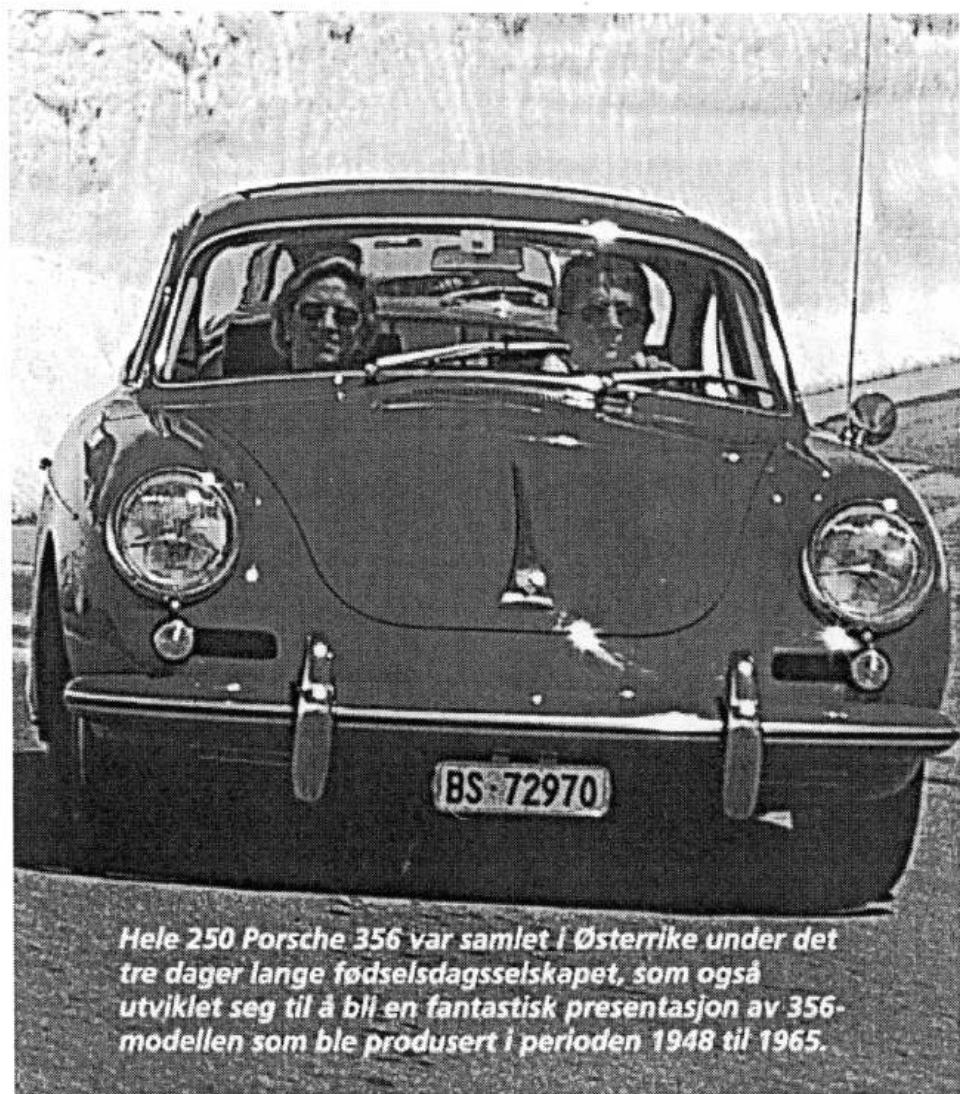
Lørdag var det start fra hotellene kl 0700. Sven og jeg hadde det rimelig travelt begge dager. Vi måtte ut på rutene, beregne hvor gruppene møttes på veien og finne egnede steder for fotografering. Det er ikke lite arbeid som ligger bak en liten reportasje. Samtidig skulle vi dekke severdigheter som Porsche museet, den bevarte bygningen hvor Ferry hadde kontorer, spesielle biler og aktiviteter etc. Det ble lagt **ned** en krans på graven til Ferry Porsche i Zell am See.

Han døde dessverre bare noen mnd. før møtet. Jeg hadde for øvrig gleden av og håndhilse på han første gang i -82. Lørdagens fest skulle arrangeres på et slott utenfor Gmund. Men med 2500km kjøring foran oss bestemte vi oss for å snu nesen hjemover. Vi trengte noen motorveibilder til den



siste reportasjen. Da de andre spiste frokost i Gmund passerte vi Kjøbenhavn, og da var vi jo nesten hjemme.

Anders I. Elnæs



Hele 250 Porsche 356 var samlet i Østerrike under det tre dager lange fødselsdagsselskapet, som også utviklet seg til å bli en fantastisk presentasjon av 356-modellen som ble produsert i perioden 1948 til 1965.

LMK-forsikring i Storebrand - best og rimeligst

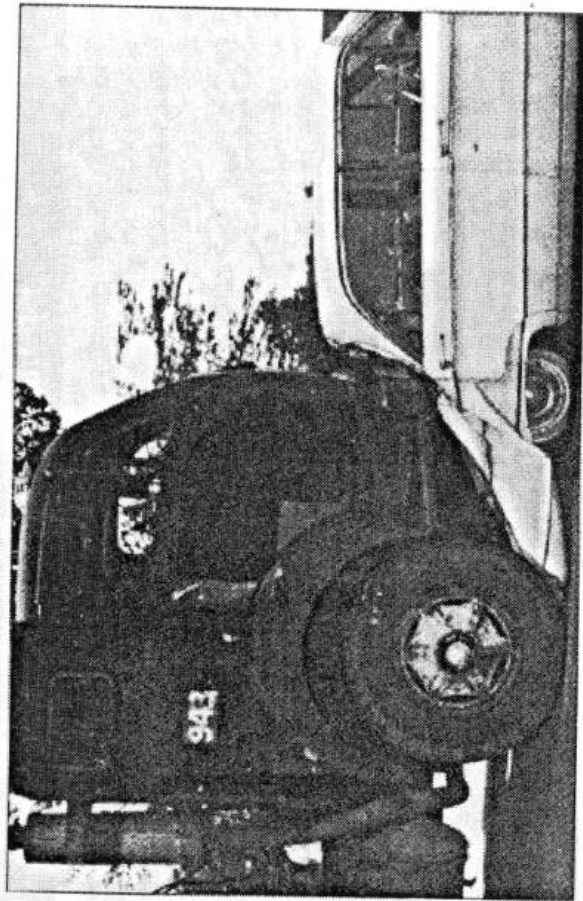
Skreddersydd veteranbil-forsikring for små og store uhell

LMK har utviklet forsikringsordninger som dekker alt fra deler og vrak til ferdigrestaurerte kjøretøy, med Storebrand som samarbeidende selskap. Sammenlign gjerne med andre tilbud - så ser du at ingen slår klubbens egen forsikring på pris og fordeler.

LMK forsikringen gir dessuten et verdifullt økonomisk bidrag til veteranhobbyen. Jo flere forsikringer som tegnes, desto gunstigere vilkår for oss alle.

Som veteranforsikringskunde får du i tillegg bonus på ALLE dine private skadeforsikringer.

Nøl ikke lenger - kontakt forsikringsrepresentanten i din klubb - idag! **Motorhistoriske Kjøretøyklubber**



**MOTORHISTORISK KLUB B
RINGERIKE OG OMEGN***Pb. 1019 FLATTUM**3501 Hønefoss**Postgironr: 0803 3506326**Bankgironr: 2335 0805311***Vårt Styre**

Formann:

Kristian Øiom 61311533

Nestformann:

Jonny Røst 32160206

Kasserer:

Bjørn Hagen 61311633

Sekretær:

Helge Dybdal 95256137

Arrangementskomite:

Dag Snekkevik 32160268

Nils Flattum 32159464

Per Olav Rolund 32132552

John Bisgaard 61311688

Redaktører av *Motoristen*:

Morten Øiom 61311674

Roar Langen 61310074

Forsikringskomite:

Torbjørn Grønvold 32157321

Knut Haugan 61311642

Harald Ødelien 32132717

Materiellforvaltere:

Knut Lindstad 32153537

Håkon Lindstad 32153537

RETURADRESSE:

MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLÅTUM
3501 HØNEFOSS

