



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 2

APRIL 98

**OBS!! HUSK MØTE KL 1900 DEN 14.
APRIL**



BILDE VISER PORSCHE 912 1967 MOD TIL JON C.
SANDVOLD SOM HAN SELV HAR SKREVET OM INNE I
BLADET

FORMANNENSHJØRNE

Ja nå er mekkesesongen snart over! Har du fått gjort alt du planla i høst ? Den ulyden du hørte på den siste turen, eller slitte foringer som du skulle skiftet de to siste vintrene, sitter kanskje der enda? Den holder sikkert en sesong til. Jeg har ikke fått begynt enda. Er det flere som kjenner seg igjen? Det er som Dag sier. «Jobben tar for mye tid av hobbyen.» Disse vintrene går jo så forbasket fort.

Fra spøk til alvor. Vi har fått tilsagn fra Kistefossmuseet at vi kan lage garasje til brannbilen i «Steinhuset». Vi kan også få møtelokale i Deres museumskafe, som blir der de nå har kontorer. Vi er også blitt spurt om vi kan lage en utstilling i sommer. Vi kan disponere den hallen på andre siden av brua, som nå er tom. Kanskje vi kan profilere klubben utad med hele spekteret av kjøretøyer og gjenstander som vi har gjemt i kjellere og låver, biler, MC, traktorer, stasjonærmotorer, motorsager, båtmotorer, alt kan brukes. Kanskje vi kan lage emner eller temaer. Eks. alt som har med skogsdrift og tømmer og gjøre. Kom med forslag og ideer. Vi er avhengige av å låne gjenstander og arbeidskraft. Museet åpner 13 . juni. Da blir det guidede omvisninger hver dag. Ellers er det avlåst. Så det er trykt og stille ut.

Skal vi benytte denne sjansen til å lage vårt eget lille «museum», må vi trå til og jobbe i «flokk». Dette bør vi klare og få ferdig til åpningen.

Kontakt meg! Så jeg får høre om gjenstander, bilder eller ting du har eller vet om som vi kan låne for utstillingen. Vi må sette opp lister over alle gjenstander, og ta bilder m.m. Jeg kan tenke meg at vi forsikrer dette spesielt. **LA OSS FÅ HØRE FRA DERE ALLE!!**
DETTE KLARER IKKE STYRET ALENE

Forøvrig vil jeg rette oppmerksomheten på de to neste møtene i vår. Disse har emner som bør interessere oss alle. Nemlig forsikrings og visning for EU-Kontroll. Se også møteplan i forbindelse med kulturuka. Vi har også vedlagt Norsk Løpskalender. I sommer blir der ikke noen sofasitter.

REDAKTØREN

Ja denne avisen er det undertegnede som har stått for. Roar har vært en mnd. På rep. Øvelse, så denne skulle jeg t meg av. Dessverre ble det litt hastverk på meg om vanlig, men jeg håper jeg kanskje lærer av det etter vert. På bilfronten har jeg i år begynt og modernisere Porschen min med mer moderne deler, men de er av mer moderlig opphav. Nå sitter det ventilerte skiver rundt om som er hentet fra 924 mod. Og på hjulsiden er det montert 993 Cup felger fra 1994 årgangen i 17" dimensjon. Dekkene blir 205/40-17 så noen gammel bil dimensjon er det ikke. Så jeg må vel prøve og skaffe meg en annen litt eldre bil etter hvert, men det kan ta tid. I dette nummeret har vi fulgt opp stafetten som vi startet på ny med Finn Sveen sitt bidrag sist. Denne gangen er det Jon C Sandvold som har skrevet om sin Porsche 912 og neste gang håper vi og få igang en motorsyklist til og skrive om sin øyesten. Ellers bærer dette nummeret preg av at vi har fått god hjelp av flere andre til og skrive stykker for oss. Dette er noe vi setter stor pris på og som forhåpentlig kan gjøre avisen vår både bedre og mer variert i stoffutvalget. Eller lest jeg i det nyeste (april nummeret) av det engelske CLASSIC & SPORTS CAR OM PILOTEN TIL Bergsund som vi skrev om i fjord. Her er det en av eierne som har henvendt seg for og skaffe seg flere opplysninger og det har resultert i et stykke inne i bladet. Dette har jeg sakset og du finner det på neste side.

CLASSIC & SPORTS CAR

APRIL 1998, VOL 17 No 1
ON SALE MARCH 5

LOST & FOUND



Pilot sees first
daylight
since 1926

Pilot emerges in Norway

A rare 1919 Pilot has been unearthed after an incredible 75 years undisturbed in a Norwegian barn. Gudbrand Bergsund of Oslo is the new owner of this American tourer. "When the daughter of the original owner offered me this wreck, I didn't know what it was," he reports. "When we pulled back the barn door I was terribly excited. The engine turns and the body has no serious rust. It has covered just 13,000kms from new and was brought to

Norway by Mr Anders Hval who parked up the car in 1926. We don't think it has moved since."

Bergsund's problem is he can find little information about Pilots, which were made in Richmond, Indiana from 1911. Early models used six-cylinder engines of 55hp and 75hp.



Amazing condition for 75 years

Bergsund would like to hear from other Pilot owners. His address is Fredrik Stangsgt. 46e, 0264 Oslo, Norway; tel: 0047 22 98,09 55; fax: 0047 22 56 18 63.

MØTEPLAN VÅREN 1998

Tirsdag 14. April kl. 1900 OBS!! Første tirsdag etter påske. Hos Roar Langen i Kistefossveien. Kjør inn til «Samsmoen II» i bunnen av Bergergrinna og følg Kistefossveien helt frem til Roar

Vi gjennomgår nye forsikringsøknader som følger vedlagt. Vi tar en besiktigelse av en bil og en MC, og orienterer om forsikringstyper, priser og skade utvikling. Forsikringskomiteen vil være til stede og orientere om hvordan du skal få vist kjøretøyet m.m. Nyvalgt formann, Sven Erik Bjørnerud, LMK, kommer for å bistå oss og orientere om den nye internasjonale org. Etter at vi har meldt oss ut av FIVA. Vi tar også en orientering om museumsplanene.

Tirsdag 5. Mai OBS kl. 1800 Hos Biltilsynet på Hensmoen.

Nå er det på tide og riste vinterstøvet av jernet. Vi kan få vist kjøretøyet og sjekket om den er trygg å kjøre med i sommer og heldigvis slipper vi mangellapp. Vi foretar også en EU-Kontroll. Husk at alle 1960 mod. Og nyere må inn til EU-Kontroll hvert 2. År. Buss og lastebil hvert år. Vi kan også få en orientering om gamle arkiver og nyregistreringer.

Lørdag 6. Juni kl. 1000 foran Fengselet i Hønefoss.

Vi møtes slik vi pleier i Kulturuka. Men nå har vi laget noe mer!!
Ca kl. 1300 starter et løp sammen med Roots, klubben fra samme
sted. Vi kjører Røyse rundt og til Åsa tangen de vi tar samling og
grilling med mer. Jeg regner med at det kommer mer orientering om
dette, men meld dere å til Arrangement komiteen så vi ser interessen.

KLUBBREKVISITA

Vi har for salg

Røde vindjakker med klubblogo kr. 175,-

T-Skjorter grå m/logo kr. 50,-

Broderte tøymerker kr. 25,-

Klistremerke kr. 15,-

innteresserte kan kontakte formann eller
nestformann.

Medlemsmøte den 3/3-98



Av Per Olav Rolund

Tretten stykker møtte til medlemsmøte den første tirsdagen i mars. Møte "startet" på Risesletta i den nylakkerte bussen til Helge Dybdahl.

Vi fant ut på siste styremøte at en tur ut av distriktet vårt og inn til hovedstaden å besøke klubbkvelden til NVK på Frysja kanskje ville være interessant, og det var det.

Bussturen innover informerte Kristian litt om Fiva og den nye organisasjonen som er under oppbygging, og jeg har vært på et møte som NAF Ringerike inviterte til. De følte de hadde kjørt seg fast i et spor når det gjaldt å komme med informasjon ut til ungdommen med tanke på bilparken og sikkerhet, derfor hadde de invitert skoler, forsvaret og enkelte klubber som de mente kunne hjelpe dem med å komme seg ut av det fast kjørte sporet. Vi skal prøve å få til en dag oppe på teste stasjonen til høsten, der ungdommen kan få en gratis kontroll på bilen sin, og i samarbeid med Røde kors få arrangert en "ulykke" og diverse utstillinger av biler og motorsykkeler. Mer detaljer kommer jeg med senere, da det skal være et nytt møte rett etter påske.

Bussen til Helge var så varm å behagelig, at jeg kunne brife med den nye T-skjorta vår. Den er grå med logoen på venstre bryst og på ryggen. Skjorta er av bra kvalitet og til den fantastiske prisen av Kr 50

Vi har også røde regnjakker til salgs med logoen vår på, prisen for disse er Kr 150 dette er produkter som vi selger på alle møtene våres fremover.

På Frysja ble vi godt mottatt, og Kristian presenterte klubben vår. Bjørn Ausjen Johansen spurte om vi hadde noe kjennskap til om det var noe igjen av "Ormen lange"? og det fikk han svar på for Kristian satt på en god del opplysninger der. Vi overrakte en T-skjorte som takk for at vi fikk komme. Den skulle de pryde en del av veggen sin med.

Etter dette var det et kåseri ved Fred Ljone. Dette var temaet for kvelden, og han pratet om en del rally som han hadde deltatt på med forskjellige biler. Han hadde en Morgan+8 som bruksbil, ja han brukte den hele året i salt lake å snø. Bilen var fra begynnelsen av 80 tallet og hadde passert 200000 km og trengte en restaurering nå. Rallyene han hadde deltatt i var med denne bilen og Morgan+4, samt en Jaguar XK 140.

Et interessant foredrag.

Neste klubbmøte holdes hos Roar Langen på Samsmoen den 14/4 kl 1900 der temaet er forsikring. Møt opp så vi kan se om vi for fylt opp garasjen til Roar med folk, der er det god plass. Vi ses.

Cuba libre



Av Per Olav Rolund

Når du sitter å ser dagsrevyen om kvelden, og dem har et innslag fra Cuba er det ikke til å unngå at du har sett en gammel amerikaner. Hvorfor er det bare slike eventyrlige biler der?

For å få svar på dette møte jeg opp på Strømmen Motormuseum den 26/2, der skulle

Bjørn G. Johannesen holde et lysbildekåseri om Cubas biler. Bjørn Johannesen hadde vert der tre ganger i forbindelse med jobben sin, å selvfølgelig tatt med seg fotoapparat da han også er interessert i gammel bil.

Cuba har hatt handelsblokade siden 1962 og Fidel Castro innførte kommunismen i 1959 et land som er helt nedkjørt. Dette syntes på bygninger og på bilparken. Cuba har ca 10 millioner innbyggere å ligger ikke lengre en ca 90 miles fra USA. De har prøvd å investere i litt turisme, men det er ikke den helt store satsingen der, det har jo

selvfølgelig litt med økonomien å gjøre. Men enkelte fine hoteller er det.

Det er synd jeg ikke har noen bilder å vise frem, men jeg skal prøve å forklare med tekst i beste detalj.

Bjørn sitt første bilde skaper latter i forsamlingen, en Lada 1200 limo. Selvfølgelig hjemmelaget med hele fire dører på siden. Altså en åttedørs Lada. Dette var en taxi å det å få med seg flere om gangen er slett ikke dumt. De fleste amerikanere fra 59- 60 hadde diesel motor dette var noe dem satte i når de gamle var utslitt. For det var verksted på alle fortaus kanter i hele byen. Jeg har ikke fortalt det men dette er i byen Havanna. Dem brukte det dem hadde, til og med platene fra kjøleskap kom til nytte når det skulle repareres ei dør eller en skjerm.

De gjorde som best de kunne, enkelte biler var virkelig fin å se på fra avstand vel å merke.

Bjørn hadde tatt bilde fra et "lakeringsverksted" dette var jo ikke noe lakkboks med god avtrekk å lys o.l. men å stå under åpen himmel var vel kanskje god nok avtrekk. Til og med en gris tøffet rundt bilen å rotet i jorda, ingen nevnte noe om støv i lakken. Manglet du grill til bilen å skulle skaffe deg det, var ikke det like lett. Om det var en grill til et annet bilmerke de fikk tak i så ikke ut til å gjøre så mye. Han hadde tatt bilde av en 52 mod. Ford med Packard panser Buick Eight grill å Lada blinklys. En Loid Alexander med Chrysler bak lys var også og se.

Når frontrutene gikk i stykker så var det lettest å få tak i Lada ruter, med det problemet var jo at det passet ikke til alle bilmerkene, så da var til å skjære å sette inn midtstolpe å kitte en masse rundt for å få den til å sitte på plass. Garantert tette i oppholdsvær.

Bildene fra buss terminalen skulle man tro var fra et sted der lastebilsjåførene møttes.

Lastebilene var bussene, det var noen benker men det var jo mest ståplasser på dem.

En arvtaker etter Ormen lange var det også der. En stor semihenger med International som trekkvogn stappet med folk.

Men man må jo også si det etter alt det negative å dårlig at det begynner å komme litt nyere biler til landet nå de siste årene.

Kåseriet var meget interessant å høre på.

Takk til Bjørn. G for et interessant foredrag.

Etterpå tok jeg turen rundt i museet

kunne vi ha fått til noe slikt i litt mindre målestokk i Kistefoss?

Low-cost Transportation

Star  *Cars*

NAGASAKI OLD CAR CLUB + 7 SYLINDRET REKKEMOTOR PÅ 34 000 HK

AV ULF GUSGÅRD

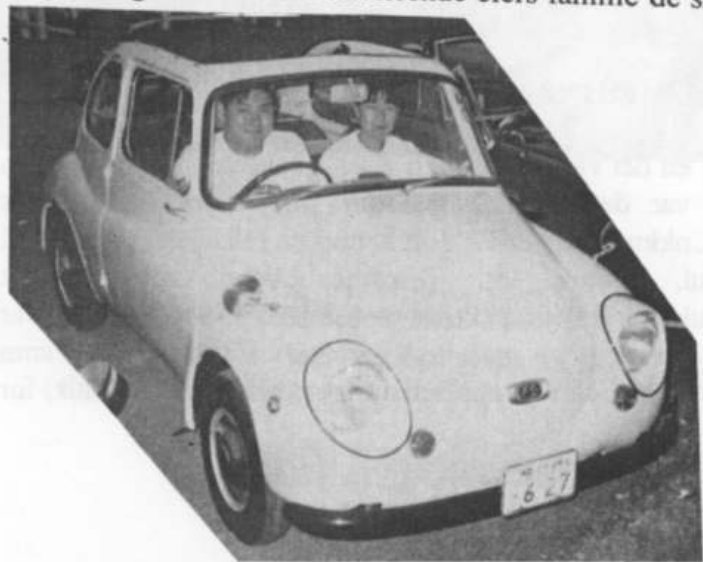
Under et besøk til Nagasaki, Japan fikk jeg (Ulf Gusgård) anledning til å besøke en liten veteranbil utstilling, utstilt av en lokal bilforhandler. Denne bilforhandleren hadde invitert "Nagasaki Old Car Club" til å presentere sine gammel biler som et trekkplaster for å få flere besøkende, og det var også derfor jeg besøkte bilforhandleren. Nagasaki Old Car Club har ca: 30 medlemmer og interessen er stort sett Japanske biler De 8 utstilte bilene på denne messen var i aldersklasse 1959 til midten på 70 tallet. Den eldste bilen var en 1959 modell Datsun 1000 (motor på 1000 ccm) bilen var i perfekt "original" stand, kun hel lakkert for ca ett år siden, av nåværende eier, da den gamle original lakken var så matt.

Den nyeste utstilte bilen var en Honda Z GSS Hardtop, 360 ccm 1973 modell. Motoren var en 2 sylindrer 4 takter med 36 Hk og det var 5 trinns gearkasse. Og jeg forsto på eieren Mr. Yoshiaki Uvakawa, at bilen var en liten, men potent racer i trafikken.

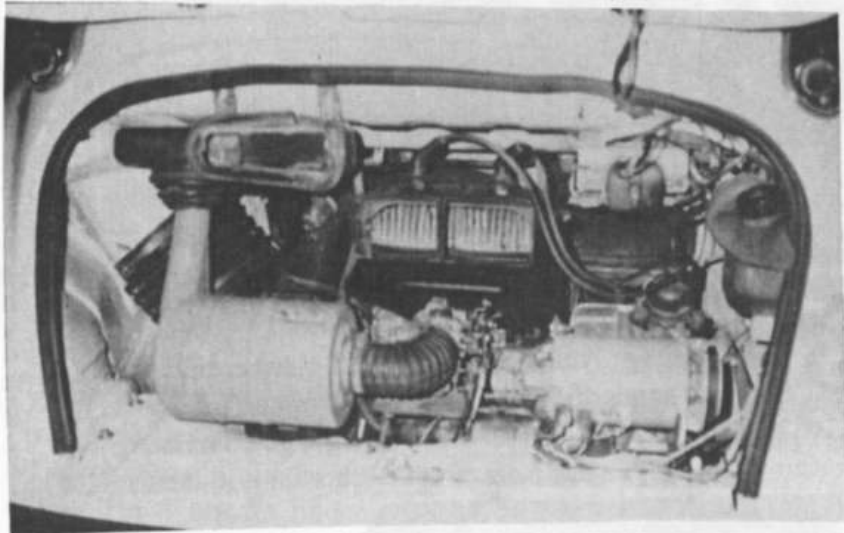


Blanding av japansk og amerikansk MC av ukjent opprinnelse

Bilen som jeg syntes var den mest sjarmerende var en Subaru Standard Convertible, med motor på 360 ccm, 25 Hk 2 takt luftkjølt hekk motor og 4 gears kasse. Bilen var original og hadde vært i nåværende eiers familie de siste 24 år.



Da jeg spurte etter års modell, så var ikke eieren helt sikker. Men han trodde den var en 1968 modell. Bil typen ble levert både som coupe og cabriolet . Modellen typen ble produsert uendret fra 1958 til 1970 med samme karosseri og hadde mekaniske bremses til midten på 60 tallet. Bilen var to dørs (selvmords dører) og 4 seters.



Motor på SUBARU 1968 mod

Men det var veldig liten plass i baksetet. Foran på bilen var det et "Bagasje rom" men der var all plass okkupert av et 12 Volt batteri en saksejekk og plass til reservehjul. Eieren Mr. Tsutomi Ozaki hadde fjernet reservehjulet for å spare vekt, da motorens trekkraft nok ikke var så mye å skryte av og max hastighet var ca:80 km. Men som han fortalte meg, så var toppfarten tilstrekkelig til hans bruk, for

i de Japanske byene og på alle større veier rundt Nagasaki (Veistandard som tilsvarer Norske Fylkes og Riksveier) var Max hastighet 50 km. Det er kun på motorvei det er lov å kjøre fortere. På motorveiene er Max hastighet 80 km og da må det betales en ganske høy bomavgift for å kjøre der og Tsutomi fortalte at han unngikk kjøring på motorveier og heller foretrakk de "gamle" veiene.



SUBARU 1968

Følgende andre biler var utstilt:

Datsun Fairlady, 2000 ccm, 1968-69 mod

Nissan Prince Gloria Super 6, 6 sylindret 2000 ccm, årsmodell ?
(slutten av 60 tallet)

- Honda N 360, 2 sylindere 360 ccm, 1969 mod.
- Honda Sport, 800 ccm 4 syl. Twincam motor 1967-68.
- Toyota Publica, 800 ccm Twincam motor 1968 mod.

Når det gjaldt de Nyeste bilene utstilt for salg av bilforhandleren, var det kun en bil som fanget min interesse: Nemlig en helt ny 1997 modell, Daiatsu Midget 2, en 1-seter pickup med et meget lite lasteplan. (Kun plass til et par bruskasser. Motoren satt framme og det var forhjulsdrift. På grunn av plass mangel så var reservehjulet montert foran på motorpanseret mellom frontlyktene. Bilen , ja for det er en bil med 4 hjul, et i hvert "Hjørne" er vel nesten å beregne som en avansert Tempo 3 hjuls veteranmotorsykkel med varekasse bak. Faktisk så tror jeg Varekassa bak på en gammel Tempo motorsykkel er større en denne Daiatsu Midget (Hvis jeg ikke husker feil så betyr vel Midget en Dverg på engelsk og dette kjøretøyet bærer sitt navn med rette.)

Mens vi Veteran entusiaster her i Norge får lavere avgifter når bilen blir eldre, er det det motsatt i Japan. En bil eller motor sykkel, som passerer 6 års "aldersgrense", må vises hvert 2.år til en omfattende teknisk



kontroll av kjøretøy og avgasser. Og prisen på denne testen er ca 5000 Norske kroner. I Japan blir du "straffet" av myndighetene ved å kjøre eldre kjøretøyer og derfor er det også sjelden å se eldre biler på veiene i Japan. Unntaket er Austin / Morris MINI, da disse Engelske bilene er meget populære og var ofte å se i trafikken. De er jo original produsert med rattet på rett side. (i Japan er det Venstre kjøring) og så er de jo små og lett å parkere og passer fint for en liten Japaner.



TOYOTA PUBLICA TWIN CAM 800 ccm 1968 mod

A finne en parkeringsplass kan ofte være et stort problem og derfor er det ganske normalt å se en bil uten fører eller passasjerer stå utenfor en butikk etc. med ulåst dør, tenningsnøkkelen i tennings låsen og blinklyset på, og da er det bare sjåføren som er inne for å handle litt. Selv om slike

parkeringer som oftest er til ulempe og hinder for annen trafikk, så ser det ut til at dette tolereres. Som oftest ved slike parkeringer, så er også motoren i gang og baksetet fullt av "pakkenelliker". Her i Norge hadde vel ikke en bil blitt stående lenge, før noen hadde tatt både bil og pakker. Men slike kriminelle tanker er visstnok uhørt å tenke i Japan.

Ja, det var flere ting jeg fant merkelig i forhold til Norsk "standard". Det fantes mye automater av forskjellige slag, utendørs, foran butikker og kiosker. Slike som brus, film, tobakk, øl og brennevins automater og de siste tre nevnte hadde vel kanskje vært attraktive her også??

Når det gjaldt sikkerhet i bil så var sikring av barn lavt prioritert. Jeg så sjelden (så godt som aldri) barn sitte i barneseter eller sikkerhets belter. På det område, ligger Japan langt etter norsk forskrifter gjeldende barnesikring.

Som tidligere nevnt så er det forholdsvis lave fartsgrenser i Japan og bilene er utstyrt med en akustisk hastighetsvarsler som gir alarm ved hastighet over 80 km (Ved passering av 80 km/t, så begynner en sakte "pling pling" lyd å ringe. Og jo fortere en bil kjører jo kortere intervall ble det mellom hvert "pling". Så hvis ikke musikk anlegget i bilen virker, så er det bare å kjøre for fort og en får "full musikk") Men selv om bilene har fartsalarm og Japanere er kjent for å respektere lov og orden må det være noen uskrevne regler som gjaldt (??) på di Japanske motorveier, for der var det MYE grisekjøring. Og vi Nordmenn er nok bare smågutter i forhold.

Da jeg var i Japan tippet jeg også litt på prisene på brukte motorsykler. Og en pent brukt 750 ccm som var et par år

gammel, lå prismessig på 25-30 tusen Norske kroner. Men så var det med Frakt +Norske toll og avgifter da. Prisen på en



DATSUN 1000 1959

brukt 400 ccm motorsykkel var faktisk dyrere enn en 750 ccm, da det i Japan er forholdsvis enkelt å ta lappen for sykler opp til 400 ccm. Mens myndighetene har laget det vanskelig å ta lappen på de tyngste syklene, slik at det er få personer med sertifikat for sykler over 400 ccm. Og dette gjør det da også problematisk å

selge tyngre motorsykler som brukte, da det er forholdsvis få kjøpere med sertifikat for motorsykkel over 400 ccm.



HONDA 360 CA 1965 MOD?

Hvis leserene nå lurer på hva jeg gjorde i Japan, så er den enkle grunnen at 10 Nordmenn + meg reiste ned til et Japansk verksted i Nagasaki og "hentet" et nybygget skips for et Norsk rederi. Dette skipet var forresten utstyrt med en Mitsubishi Hoved motor (for framdrift av skipet) Denne motoren hadde 7 (syv) sylindrer i rekke og effekten er på ca:34

000 hk (trettifire tusen hestekrefter) Diameteren på stempelene var på 87 cm og slaglengden ca 290 cm. Max omdreinings hastig het er 95 RPM / minutt og Minimum omdreining ca: 30 RPM. Drivstoff forbruk er på ca 90 000 liter pr. døgn ved full fart (full fart er 21 knop) Drivstoffet som brukes er H.F.O. "Heavy Fuel Oil" som må varmes opp til ca. 110-130 Celsius grader før den kan brukes som drivstoff. Når oljen er kald ser den nesten ut som Tjære. Og grunnen til at slik olje brukes er jo så klart at den er billigere enn Diesel olje som slike skipsmotorer ble kjørt på i tidligere tider. Denne motor motoren blir også av og til kjørt på Diesel olje. For hvis motoren skal stoppes i lengere tid må den stoppes med diesel i brennstoff rørene. Ellers vil den ikke starte da H.F.O. jo vil stivne når den blir kald. Motoren har ikke noe gear, men er koblet direkte til en aksel med lager bukker og en stor propell i enden. Når skipet skal "rygge" så startes motoren med omvendt dreieretning slik at propellens dreieretning går motsatt vei. Motoren har ingen start motor, men det blåses komprimert luft (25 Kilos trykk) på toppen av stempelene og ved en viss omdreining starter motoren. Og skipet hvor den er montert er 264 meter lang og 32.3 meter bred og skipstypen går under betegnelsen RO- RO skip (Roll on/ Roll off) da det akter på skipet finnes en rampe hvor rullende "goods" kan kjøres av seg selv eller med truck. Denne aktre rampen tåler en belastning på 350 tonn, så det kan av og til være snakk om store "gjenstander" som kommer ombord.

Vel siste del av mine skrivelier, ble vel en liten avsporing, men jeg vet jo enkelte medlemmer i klubben også er interessert i stasjonær motorer og båtmotorer, om enn i noe mindre format.

PORSCHE



911/912

HVORDAN KJØPE, UTEN (FORHÅPENTLIGVIS)!! Å BLI RUINERT, ELLER HISTORIEN OM ANSKAFFELSE AV PORSCHE 912

AV JON C. SANDVOLD

Inspirert (litt skremt også!) av og utfordret av Finn O. Sveen måtte jeg legge hodet i bløt for å grave frem og systematisere gamle og nye tanker om 912'en som for øyeblikket står lagret i moderne garasje.



Far og sønn foran 912'en, linjene er like moderne som for 30 år siden. Helt siden 911'en(eller rettere 901) ble presentert på IAA i Frankfurt i sept. 1963, har undertegnede drømt om en gang å bli eier av en slik «køyregreie». Det som alltid har fascinert meg ved 911'en er

karioseriet, harmonien mellom taket som går på den helt spesielle måten over i hekken, og de relativt lange markante skjermene på hver side av det flate panseret. For meg er 911/912 - karosseriet selve inkarnasjonen av hvordan en sportsbil skal se ut! 911/912'en for meg SPORTSBILEN med store bokstaver.

Etter 30 års drømming og ikke minst etter også å ha hatt diverse bobler, begynte jeg «å lete» etter en Porsche. Som den realist jeg også er, forsto jeg at det mest realistiske Porsche alternativet for meg måtte bli en 912!

Dette p.g.a pris og eventuelle billigere reparasjoner. Dessuten var det «bilen» (les karosseriet) som for meg var det vesentlige og ikke motoren!

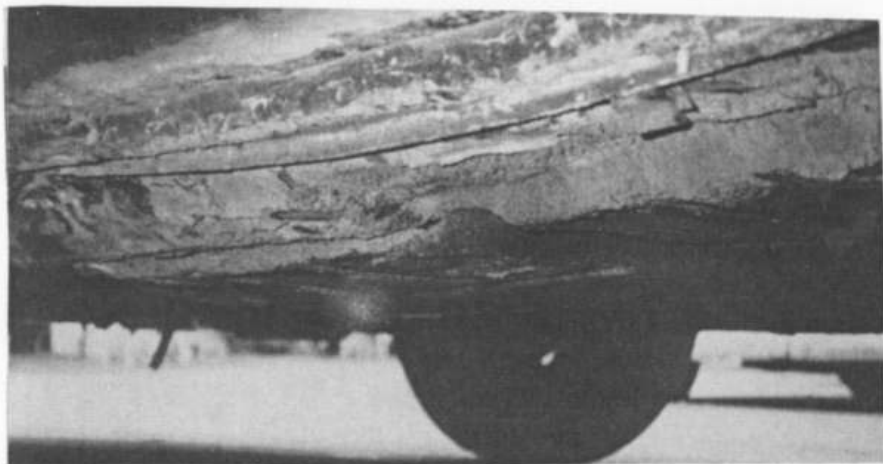


Bilde tilbud fra California

Som ikke noe særlig «dyp skruer» måtte jeg basere meg på hjelp
S eller verkstedbesøk ved eventuelle reparasjoner.

Endelig kom året 1995 og 30 årsregelen «slo inn» for 912'en! Mange andre var selvfølgelig også klar over dette, og mange entusiaster «lokked to U.S». California - Porschene begynte å strømme til Norge og jeg satset på å huke en av det slaget!

Jeg begynte virkelig å lete seriøst høsten 1995 og fikk en del tilbud (bilder, brev etc.), men mye så stygt ut. Etter å ha kjøpt en mengde Motorbørser både norske og svenske og enda ikke funnet bilen, holdt jeg på å miste motet!



Mye så bra ut på avstand, men mange var rustene som dette bilde viser

Men så i mai 1997 leste jeg en annonse i Aftenposten. Slik kom jeg i kontakt med Erik Slettum på Gjøvik som i mars samme år hadde importert 4 Porsche, derav 3 stk 912 fra California. Erik sa han hadde bilen jeg søkte etter, en strøken rød 912 1967 mod. Raskere har ikke jeg kjørt til Gjøvik, fikk se bilen og ble frelst! Den så fin ut, men sikker på bilens tilstand var jeg ikke, så jeg fikk Erik til å ta en NAF- test av bilen og den gikk gjennom med

noen få mangler, som ble utbedret før salg. I tillegg ble JONNY RØST med opp for en siste sjekk før jeg kjøpte bilen 10. juni.



Bilen jeg kjøpte er nesten original, med spoiler fra S mod fra 1970 + at blanke lister er ettermontert, Jeg har selv polert den 5 ! ganger så nå er den blitt blank.

Prisen var kr 80 000,-. Vel hjemme i Hønefoss begynte «shiningen». Som før sagt er jeg ikke noen «dyp skruer» men dette tar jeg igjen i glede over å pusse, rense, flikke etc! I ca. 100 timer i sommer har bilen blitt endevendt og det er få steder jeg ikke har vært med VD 40, polish, 00 stålull, fintektyl, rensmiddel av enhver sort, tannpirkere, kutips, skokrem, rustkiler, RLS etc!!

Bilen ble for øvrig sprøytet med tynntectyl i kanaler og dører hos Hønefoss billakking. Førersetet ble også «fylt» av salmaker Per Olavsén. Sommeren 1997 ble «pusse- og kosekjøre - sommeren» og jeg ble godt kjent med Porschen i disse sommermånedene. Det jeg ikke erfart, leste og lærte jeg meg selv,

bidro Tor - Ulrik Torgersbråten med. Denne «Mr. Porsche of Hønefoss» kjenner virkelig 912'en og utallige gode råd har jeg fått av ham!

Ca. 350 mil tilbakela Porschen sist sommer. Bilen er morsom å kjøre, selv med den «lille motoren». Etter å ha skiftet alt av filter, plugger etc. + «light oil» + «clean system bensin» fra Hydro, går motoren bra, selv om CO'en er noe høy og det tikker litt i forgasserne (det er original Solex som sitter der fortsatt)!

Som før sagt står Porschen i opplag for vinteren i kaldgarasje. Den ble satt inn ca. 1. november. Min filosofi er derimot ikke å la den sove»kjøresøvn», men vekke den av og til, så hittil i vinter er den startet opp tre ganger og varmkjørt når været var pent og tørt. Dette tror jeg er bra særlig med tanke på uttøking etc.



Ungene elsker og kjøre Porschen så den kan fint fungere som familie bil

Så langt er min Porschetilværelse lys, og det ser ut til (bank i bordet)! at de store problemene med bilen ikke er der. Småting er det selvfølgelig, men det er jo bare en positiv utfordring. Planen med bilen til våren er å få overhalt forgasserne + eventuelle andre motorinngrep som er nødvendige. I tillegg mulig skifte av støtdempere.

Porsche 912 er en bil som er spesiell og med utseende en ikke bør skamme seg over.

Til deg som ønsker en slik bil vil jeg si God jakt! Erik Slettum på Gjøvik har forresten fått inn et nytt parti på 6 Porscher og flere kommer!



PORSCHE

HISTORIEN OM PORSCHE 912

Jon C. Sandvold

Da Porsche begynte å erstatte 356 med 911 i 1964, var det en helt ny bil på mange måter som kom. 911'en var raskere, mer komfortabel, mer seriøs og ikke minst romsligere! Den eneste haken med dette var prisen, da den kom, var 911'en ca. 30 % dyrere en 356'en!

Amerikanske motormagasiner kommenterte dette slik: 911'en (prisen var da ca 1500 dollar) er dyrere enn en Corvette, dog noe billigere enn Ferrari, men uansett ikke mange dollar fra å være en virkelig dyr sportsbil!!



Som dere ser er den grom med Fuchs felger også

Disse motorbladene hadde ikke vert de første til å observere dette og Porsche var bekymret for å miste en del trofaste kunder som ville begynne nederst på Porsche - stigen. Porsche hadde ikke råd til å miste disse kundene.

Selv om de nå (1964 -65) produserte 356 parallelt med 911 bla for og bruke opp 356 deler de hadde på lager, kunne de ikke fortsette å selge 911 ved siden av 356. Så de trengte et kompromiss, og dette kompromisset var 912! Den så ut som en 911, noe som ikke fikk kjøperne med noe trangere budsjett til å føle seg «too seconde class». Den hadde alle 911'ens fordeler med henhold til romslighet og kjøreegenskaper, og den var så mekanisk lik 911 at det lønte seg for Porsche å produsere den med tanke på produksjonsvolum. Med minimal investering for Porsche fikk man her en «ny» og billigere bil.

Som alle de beste Porscheideene, det var enkelt, man tager en 911, bytter ut de mest kostbare delene med noe mer beskjedent, og bruker «gamle» deler man har på lager!

Slik ble altså 912'en født. En enklere utgave av 911 med 4 sylindrer på 1,6 liter, en ekte Porsche som var og er oppnåelig for et mye større publikum en 911'en var. P.g.a lettere vekt og bedre vektfordeling var 912 bedre å kjøre på svingete veier en 911. Den brukte mindre drivstoff og var billigere og vedlikeholde. Formelen virket og i 1966 var 2/3 av produksjonen av 911/912 fire sylindrede 912'er.

P.g.a motor forbedringene (innsprøyting fra 1968, 2,2 liter fra 1970) hos 911, ble gapet mellom 911 og 912 for stort og i 1970 ble modellen droppet. En forsøkte re introduksjon i

1976 som 912E, men den ble ingen suksess, og 924 tok over.

Mange Porscheeiere har et nostalgisk forhold til sine biler og dette gjelder vel særlig til 912'en!

P.g.a statussøken er mange 912'ere ombygd til 911'ere (skifte av motorer etc). Det sies at det er vanskeligere å få tak i en strøken original 912 enn en tilsvarende 911. Kjært barn har mange navn og USA snakker man om 912'en som «the little Porsche», «the forgotten Porsche». Selv er jeg fristet til å lage enda en karakteristikk, «the linking Porsche», med det mener jeg at 912'en på en måte forbinder 356 med 911, den har noe i seg fra begge.



MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Pb. 1019 FLATTUM

3501 HØNEFOSS

Postgirnr: 0803 3506326

Bankgironr: 2335 0805311

VÅRT STYRE

Formann:

Kristian Øiom 61 31 15 33

Nestformann

Per Olav Rolund 32 13 25 52

Kasserer:

Bjørn Hagen 61 31 16 33

Sekretær:

Helge Dybdahl 94 25 61 37

Arrangementskomite:

Dag Snekkevik 32 16 02 68

Nils Flattum 32 15 94 64

Tom Grøtåsen 32 16 02 51

John Bisgaard 61 31 16 88

Redaktører av Motoristen:

Morten Øiom 61 31 16 74

Roar Langen 61 31 00 74

Forsikringskomite:

Terje Kviteberg 32 15 97 84

Knut Haugen 61 31 16 42

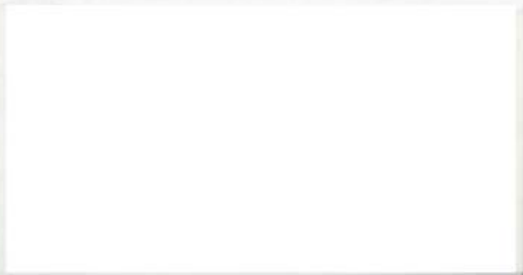
Harald Ødelien 32 13 27 17

Materiellforvaltere:

Knut Lindstad 32 15 35 37

Håkon Lindstad 32 15 35 37

RETURADRESSE
MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS



BILDET VISER ULF GUSSGÅRD VED SIDEN AV EN 1968 SUBARU OG DENS EIERE UNDER ET VETRANBIL TREFF I NAGASAKI SOM HAN BESØKTE PÅ SIN FORIGE TUR I JAPAN. LES MER OM DETTE INNE I BLADET.