



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 3 SEPTEMBER 1996 ÅRGANG 13



Over: Neste klubbkveld blir et garasjebesøk hos Roar Langen. Da skal vi ta denne bilen i nærmere øyesyn nå demontert, sandblåst og i klar for restaurering
Under : Les om Morten Ølorns visning av Porsche prosjekt.



Redaktørens hjørne

Sommeren er over allerede, og jeg som hadde tenkt til å bruke gammelbilen så mye mer. Det er ikke lenge siden jeg tok vår sjekken, gnikka og polerte etter alle kunstens regler. Jeg lengta etter å høre motordur, kjenne vinden rive i håret og vise frem familiens stolthet. Nei sommeren går altfor fort! Vel det er forhåpentligvis fortsatt mange fine høstdager før kong vinter viser seg.

Morten Øiom og undertegnede sitter nå her å tråkler i sammen en ny utgave av MOTORISTEN, klubbens bindeledd mellom alle medlemmene. Det tar ikke så lang tid p.r avis og det dreier seg om 4 til 6 aviser (klubborgan) i året. Vi prøver å få et interessant innhold på ca 20-30 sider. Hvis det skulle være et klubbmedlem som har lyst til å være med å lage en avis innimellom så ring oss. Får vi med en person til i redaksjonen så kan vi kanskje klare å utvide sidetallet noe. Denne personen kan godt være et familiemedlem og trenger nødvendigvis ikke å være far i huset. (Kanskje mor er interessert?)

Kvinnene i "gammelkjøretøy" residensen kan kanskje fortelle oss hva klubben bør arrangere? Disse kvinnene er egentlig flinke til å organisere å lage til et koselig miljø! Eller som min kone sier, hva med en piknik et eller annet trivelig sted. Et uformelt arrangement hvor vi bare sier tid og sted og alle ekvipasjer sørger for seg selv med mat og drikke. De som har lyst og tid kommer?

Jeg som redaktør av avisen ville bli glad hvis en større del av de bedre halvdelene også leser MOTORISTEN, og

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Pb. 1019 Flattum
3500 HØNEFOSS

Postgrnrn :
0803 3608326

Bankgrnrn :
2335 0805311

Redaktører :
Morten Øiom &
Roar Langen

Vårt styre :

Leder :
Kristian Øiom
Tlf. 61 31 13 74

Nettleder :
Jonny RØST
Tlf. 32 16 02 06

Kasserer :
Bjørn Hagen
Tlf. 61 31 18 33

Sekretær :
Helge Dybdal
Tlf. 95 25 61 37

Arr. komitee :
Dag Snekvik
Tlf. 32 16 02 68

Forelkring :
Torbjørn Grønvold
Tlf. 32 16 73 21

Matr. forvalter
Knut og Håkon
Lindstad
Tlf. 32 16 36 37

kanskje etterhvert blir mer aktive i klubbmiljøet. Gi bladet til din kjære når du har lest den. Kanskje synes de den er interessant.

Bør vi dedikere et klubbtreff til våre bedre halvdeler å la de si hva de mener og ønsker i forbindelse med historiske kjøretøyer? Jeg spiller ballen videre til styret, imens snakker dere med deres kjære og får vite hva de synes.

Roar

Formannens hjørne

Ja nå er endelig sommeren her med vær og føre for kabriolet kjøring, selv om det ble august før den lenge etterlengtede varmen slo ned over oss. Jeg kjører VW cab og sveiser rust på Bentley hver dag og bygger leikestue i god gammel "sveiser stil" på kvelden, så jeg har ikke hatt tid til og stille i et eneste løp i sommer,

Jeg har også hatt service på en T-Ford med nødvendig prøvekjøring. Det er godt og kjenne at venstre beinet fremdeles veit hvor gearpedalen sitter.

Håper dere har vært mere aktive på løp og aktiviteter en meg. Det er alltid spennende når man arrangerer noe og se om det kommer noen. Løpet vi hadde sammen med Roots klubben hørte jeg var vellykket. Håper vi får reportasje i bladet fra dette. Jeg var selv på ferie den uka, men det ble jo bil og flymuseums besøk på meg, så nostalgi følelsen ble stimulert.

Kanskje vi sees på Ekebergmarkedet lørdag 21. sept eller Strømmens løpet 22. sept. Flere av dere skal vel også kjøre KNA Viking Challenge, fedag 20. sept. Da skal vi alge en føreprøve for dem på Hadeland Glassverk. Er det noen som har fri og kan hjelpe til litt der på formiddagen, ta i så fall kontakt med meg!!!

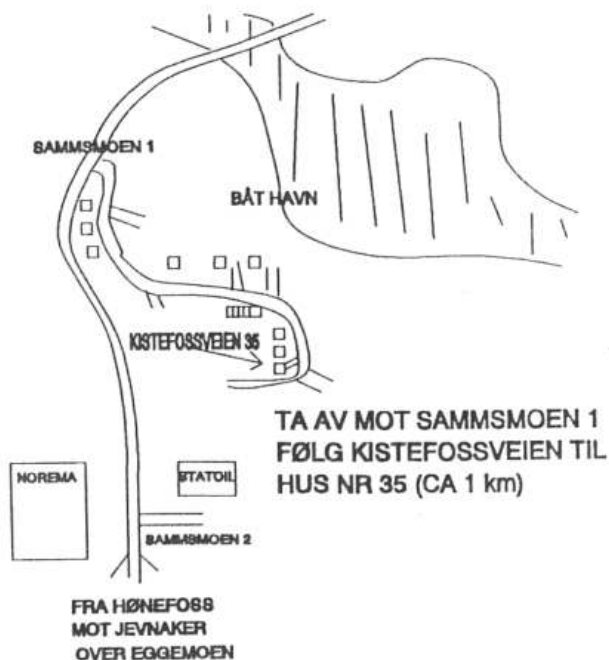
Kasserer Bjørn Hagen sier at de aller fleste har vert flinke og betalt kontingenten, men noen mangler enda. 5-6 stykker har betalt, men ikke skrevet navn og adresse på giroen og da kan han ikke vite hvem det er. Vi prøver og vedlegge en purring i dette Nr. til de som ikke er registrert innbetalt., så for de som har betalt men allikevel får purring, bør sjekke giroen om de har glemt og skrive navnet sitt på denne. Ta i såfall kontakt med oss, og de som ikke har betalt bør løpe til banken

med en gang og ordne dette. På høsten må vi stryke de som ikke har betalt, og dette vil føre til at forsikringen ikke lenger er gyldig.

Jeg regner med at de fleste av dere har deltatt i div. løp eller kanskje en søndagstur har vært spesielt vellykket. Kanskje har dere tatt bilder og kan fortelle oss andre hva vi har gått glipp av. Ta pennen fatt og skriv noen linjer for avisa. Morten og Roar er ganske gode til og tyde kråketær så bare skriv stykket for hånd.

Kristian.

Tegningen under er kart til Roar Langen hvor det første garasjebesøket for denne sesongen skal avholdes **Tirsdag 1. oktober kl 1900.**



MØTEPLAN FOR HØSTEN 96

Tirsdag 1. oktober kl 1900

Garasje besøk hos ROAR LANGEN i Kistefossveien på Jevnaker. Vi ser på hans Austin Healey'er. 1 hel en som er til salgs etter sommerens løp og tilstillinger er over og en ny importert fra USA. Denne er helt ned plukket og sandblåst. Nå har Roar også fått hele delehaugen som han har bestilt fra England og vi ser på rust sveising og etterbehandling mm. Kristian vil også vise frem «verdens minste» sportsbil?? En 2 seter i aluminium og med 6 hk motor. Denne er også under restaurering. samt Roars DKW 350 SP 1938 mod og Medhus sin Chevrolet.

For og finne veien til Roar se på kartet på foregående side.

Tirsdag 5. november kl 1900

Nå møtes vi på Yrkesskolen på Risesletta. Tema er elektriske biler fra «1900 Porsche til 1996 City Bee». De av dere som var med til Strømmen museet i vår, hørte Olav Helge tilbød lysbilde kåseri over dette emnet. Når dette skrives er Olav Helge på tur tvers over USA med GMC i en «Coast to Coast» i en kolonne av flere GMC'er. Dette er sikkert en tur vi får høre litt om.

PS. Olav skal ha et kåseri om denne turen på Strømmen museet Torsdag 31. oktober kl 1900. Dette er så interessant at Kristian skal reise inn så de som er interessert kan ta kontakt med han og avtale slik at vi kan stable opp bilene.

Tirsdag 3. Desember

Da er det årsmøte som vi kommer tilbake til i neste nummer.

PORSCHE SPEEDSTER VISNING

Kristian Øiom

Mortens ombyggings prosjekt fra 1973 VW 1303S til 1955 Porsche Speedster, som flere av Dere har sett hos oss på verkstedet, har gått smått og pent fremover, men hadde stoppet opp litt på forsommeren, mye småtteri på slutten som må fikses. Datoen for visning av sluttproduktet nærmet seg og Morten måtte ta noen dager fri for å bli ferdig.

Trekk ble sydd, glass til ryggelys måtte lages, bensinpåfylling type racebil måtte tettes mm. Innvendig speile ble søkt etter hos alle moped og sykkelforhandlere i distriktet, men Roar ble redningen. Healey speile som ble ombygget passet perfekt. Det er utrolig hvor fort tiden går den siste kvelden, du har på følelsen at et er mye mere som skulle bli gjort.

Morgenen kom med strålende, men kaldt vær, og det ble min jobb og reise til Gjøvik med hele boka med ombyggingspapirene for og overbevise biltilsynet at iflg. Norske kjøretøyforskriftene går dette an.

jeg skal love deg at hele konstruksjonen blir gjennomgått i hodet på en slik times tur over Lygna. Hva har vi gjort feil? Hva kunne blitt gjort annerledes? Er 3 års bygge tid forgyves?

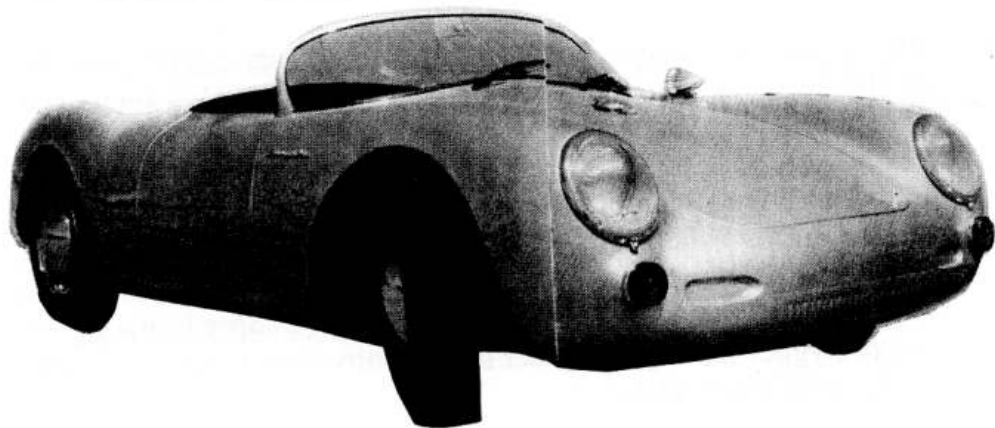
Når så bilen med 3 uniformerte rundt seg er helt total strøm løs er det jo ikke en løs batterisiko som er det første man tenker på, men så enkelt var det. Når du da står der med nytt vognkort uten anmerkninger og med skriften «ombygget til 55 Speedster» og de «store stygge» står og ler og sier det er moro at noen har lyst og ork, får du en jublende følelse.

På hjemturen ble Lygna for kjedelig. Jeg måtte finne igjen en smal og svingete veg over åsen fra Raufoss, som jeg hadde kjørt en gang med T-Ford. Med en strålende sol for en høy himmel og klar frisk luft i panneluggen kan du leke sportsvogn på slike veger og enda kjøre nesten lovlig. På gamle fine veger langs en blikk stille Randsfjord gjør det heller ikke noe om du tar igjen en sinke eller en turist. Du kjører allikevel fra hverdagens stress og mas. Kanskje går tankene til Porsche motoren som står i garasjen, det er synd at vi ikke rakk og overhale den også.

Man trenger et kikk en gang i blant. Noen hopper i fallskjerm i Trollveggen, andre klarer seg med og bygge bil.

PS Morten stilte på Volksfest på Valle Hovin i August og fikk en 2. plass i Kit car klassen. Nå drømmer vi forøvrig om neste prosjekt. Dette blir kanskje en Porsche 550 Spyder. En slik bil som ironisk nok ble udødelig gjort da James Dean kjørte seg i hjel i en slik en.

Porsche 550
replika
Spyder



ANDRE AUSTIN HEALEY IMPORT

Skrevet av Roar Langen

Nå står det en ny Austin Healey i garasjen, og den andre er til salgs.

For de som leste mai utgaven 1995 av MOTORISTEN husker at jeg skrev om import av en 1964 Austin Healey MK III



Denne fikk jeg hjelp til å importere av en normann som bor i USA. Bilen er i god stand, og så absolutt ikke noe restaureringsobjekt. Jeg har hele tiden hatt lyst til å totalrestaurere en Healey. Da jeg i slutten av januar fikk muligheten til å reise over til USA, og være der i litt over en måned, bestemte jeg meg for å importere en bil selv.

Stedet jeg skulle til heter Norfolk og ligger i staten Virginia, 3,5 timers kjøring sør for Washington DC. Før jeg reiste hjemmefra sjekket jeg opp navn på aktuelle shipping firmaer. Det nærmeste jeg fant heter Eastern Export. Firmaet hadde avgang fra Portsmouth hver uke, en halvtimes kjøring fra Norfolk.

Avmarsj til USA

Etter å ha kommet vel fremme til bestemmelses stedet, fått leid bil og ordnet alle de administrative saker vedrørende jobben, begynte jeg å søke etter gammelbil (med prioritet på Healey)

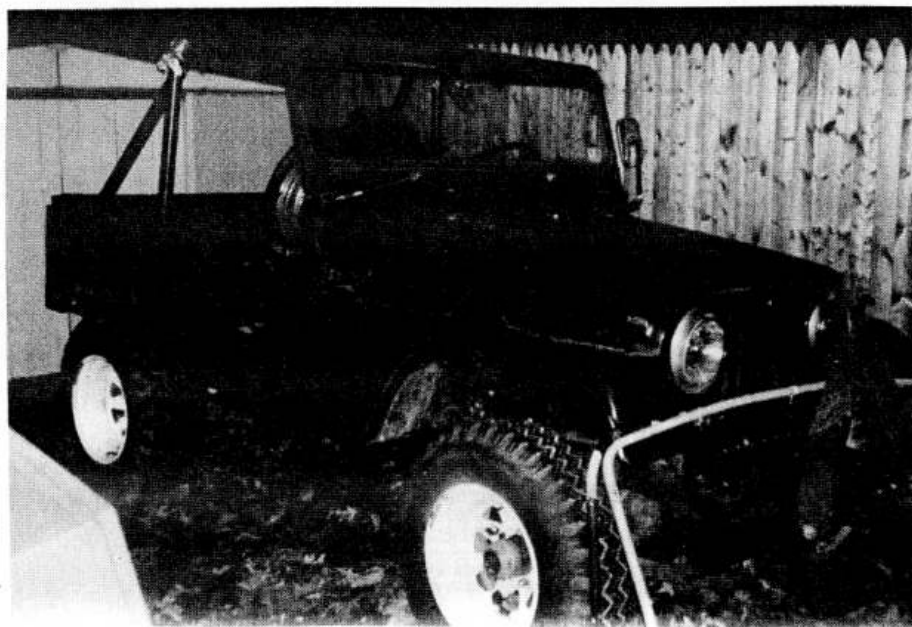


Denne Jaguaren, antageligvis fra før 1968 dukket opp på parkeringsplassen utenfor der jeg bodde. Jeg la en lapp på ruten å sa meg interessert i bilen, men den var ikke til salgs.

Å reise rundt å lete å se etter bil var ikke rette måten og få tak i bil på. Jeg kjøpte istedenfor stedets avis og leste i antics and classics annonser. Her var det avertert mye gammelt amerikansk spesielt fra

50 og 60 tallet, men lite europeisk. Siden det var ganske konkret det jeg var ute etter satte jeg inn en annonse og uttrykte interesse for å kjøpe Austin Healey 1965 eller 1966, samt en Jeep CJ5 eldre enn 1966. I tillegg kjøpte jeg blader med biler til salgs. Disse het old car trader, truck trader og en «bok» ved navn Hemmings. Alle disse bladene hadde biler til salgs fra hele USA. Noe av grunnen til at jeg ville importere bilen selv var jo at jeg skulle få sett nøye på bilen med egne øyne. Det var ingen aktuelle biler til salgs i disse bladene fra det området jeg var, slik at jeg måtte sette min lit til annonsen i avisen (avisen kan sammenlignes med vår Aftenposten)

Annonsen begynte å gi resultater, men det var et veldig spesifikt ønske jeg hadde, og foreløpig dukket ikke de rette modellene opp. Noen hadde 62 modeller og en hadde en 67 modell. disse bilene var for dyre så jeg reiste ikke for å se på dem en gang.



Så fikk jeg tilbud om denne Jeepen (det eneste Jeep tilbudet jeg fikk). Dette er en 1959 Jeep CJ5 som var til salgs for \$ 500 (ca 3.300 kr). Pluss transport og toll ville bilen kommet på kr 16.000. Dette var absolutt akseptabelt for etter to uker begynte jeg å gi opp håpet på å få tak i en Austin Healey.

Endelig, rett før jeg skulle bestemme meg angående Jeepen, lå det beskjed på telefonsvareren. Doktor Randall Blanchard (kirurg på et lokalt sykehus) sa han hadde noe som lignet på en Austin Healey i garasjen. Vi avtalte å møtes, så jeg reiste hjem til han for å se på bilen.



Dette er hva som møtte meg i en forferdelig rotete garasje. Som et objekt så bilen meget bra ut. Han hadde begynt å demontere bilen og med litt flaks kunne jeg finne igjen mesteparten av delene.

Healeyens historie.

Bilen ble kjøpt ny i januar 1965 av en dame ved navn Linda G. Sheppe. Etter å ha kjørt bilen om sommeren i 10 år. røyk en frostplugg da hun hadde glemt å sjekke frostvesken. Bilen stod i hennes garasje inntil en mann ved navn Robert Bowie kjøpte den i 1989. Han hadde bilen stående i sin garasje frem til 1992 da doktor Randall Blanshard kjøpte den. Blanshard begynte å plukke bilen fra hverandre, fikset forgassere og tenningsanlegg. Planen hans var å lakkere bilen og skifte interiør. Det skulle ikke en stor fagmann til for å skjønne at her skulle det mere til.

Det skulle ikke være så lett.

Jeg ringte Eastern Export for å avtale frakt av bilen. Så lenge jeg ikke skulle leie en hel container måtte bilen være kjørbær og uten løse deler!!!! Nå begynte jeg virkelig å få dårlig tid.

Clutchen satt fast, og da jeg ikke klarte og løsne den for hånd, valgte jeg å sete den på et verksted. Etter to dager på verksted var bilen kjørbær og lettstartet. Nå gjenstod resten av monteringen. Dette gjorde doktoren og jeg i sammen og etter et par dager så bilen slik ut. (se bilde neste side)

Organisering av transporten hjem til Norge.

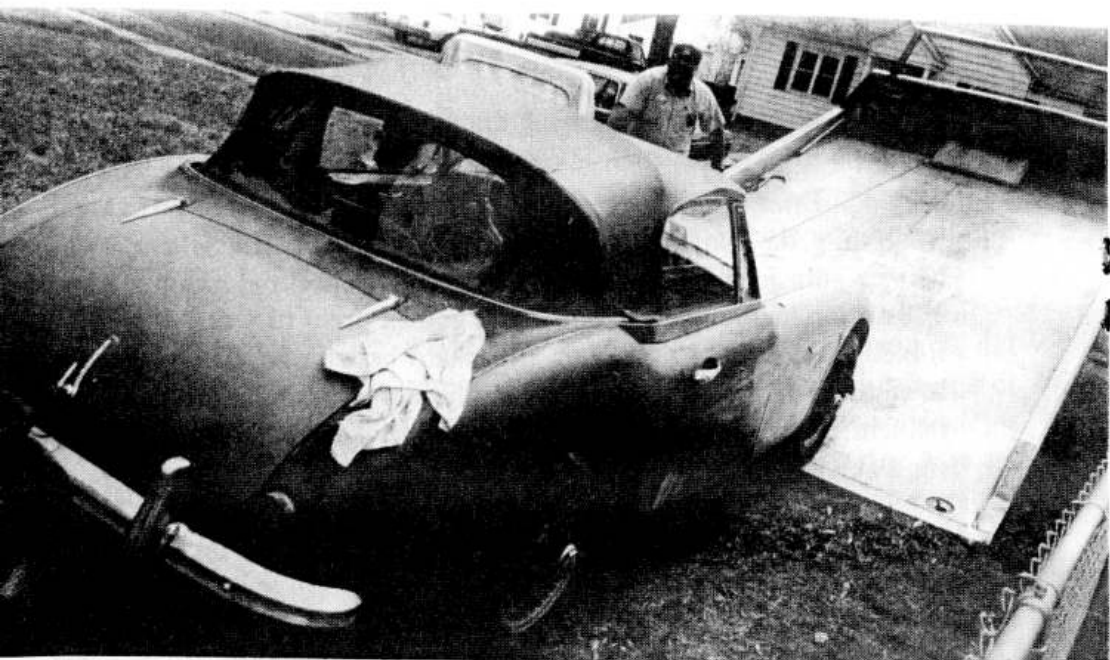
Nå gjenstod klargjøring av papirer hos shipping selskapet. Dette tok en rask time. Deretter bestilte jeg flakbil for å transportere bilen ned til Portsmouth havn.

PACKARD: 1946 2-door slopeback sedan, original, solid car, needs restoration, \$3,995. Limerick Classic Cars, 610-495-7755, Pottstown, PA. (MAR)

KARMANN GHIA: 1965 convertible, original southern car, just rebuilt to show condition, triple black, one of finest, \$12,900. PH: 904-562-3144, FL. (AUG)

TRIUMPH: 1960 TR3A, ground-up restoration 1991, red with black interior, sacrifice, \$7,000. PH: 910-326-1930, NC. (MAR)

TRIUMPH: 1961 TR3, red, tan, disc wheels, good recent renovation, asking \$7,500; also MG 1979 Midget, 12,000 miles, excellent, \$7,500, offers invited. 410-833-2329, MD.



På havnen måtte jeg kjøre til tre forskjellige kontorer for å få stempler og underskrifter på papirer. Det var amerikansk toll, for å få lov til å ta med bilen ut av landet, og det var to nye kontorer for shippingselskapet. Bilen måtte leveres på havnen 3 dager før skipet gikk (tollbestemmelser). Nå var bilen klar til transport sammen mange andre biler.



Disse to bilene skulle til Tyskland og de hadde stått over to skipninger p.g.a, startvansker.

Dagen før mitt fly forlot Norfolk 2 mars, reiste båten Atlantic Companien med familiens nye Austin Healey ombord.

Mottak på havnen i Gøteborg.

På grunn av at jeg skulle reise til USA igjen den 24 mars, valgte jeg å ta imot bilen i Gøteborg. Den 20 mars Leide jeg tilhengeren til

Lindstad og hentet bilen på havnen i Gøteborg. Her var det tre nye kontorer å gå innom, før jeg fikk lastet ombord bilen på hengeren. Dagen etter tollet jeg den inn på Gjøvik tollsted og den står nå i garasjen og venter på at restaureringen skal starte. Det er mulig vi legger en av høstens klubbkvelder som et garasjebesøk hos meg. Da kan dere få tatt en nærmere titt på objektet, og jeg kan svare på de spørsmål dere måtte ha vedrørende import av veteranbil.

Tilgjengelighet på andre merker

I avisen stod det hver dag avertert kjøretøy eldre enn tretti år. Mest var det av biler fra 60 tallet. Merker som gikk igjen var Chevrolet Corvette, Mustanger og ellers generelt mye av alle amerikanske biler.

PORSCHE: 1965 Carrera 2 coupe, 2 litre 4 cam engine, orig 43K mile car, only for the few who want the best, \$110,000. PH: 219-627-5474, IN. (FEB)

PORSCHE: 1965 SC sunroof coupe, red/black, documented engine, underbody and bare metal paint restoration, very original, \$23,500. PH: 513-561-2020, Cincinnati, OH.

PORSCHE: 1966 911, rebuilt engine, trans, clutch, very solid body, needs paint, interior and weather-stripping, \$4,500. PH: 303-934-8808, CO. (MAR)

PORSCHE: 1967 911 soft window Targa, mechanically restored, fresh paint, nice, rare, excellent driver, \$9,900, b/o. Julian, 305-941-8833, FL. (APR)

PORSCHE: 1967 911S Targa, soft rear window, limited production classic, some rust, good mechanicals, ready for restoration, \$7,500. PH: 703-463-2106 days, 703-463-3907 evenings, VA. (MAR)

ALLARD: 1947 K1 roadster, ground-up restoration on nice car, lay-down windscreen, flat Ford, Offy heads, two 2-barrels, \$33,500. Rick Mayo, 703-922-6936, VA.

ALLARD: 1951 K2 roadster, one owner, fully restored to original cond, gorgeous, \$39,500, a steal. 215-968-5510, PA. (MAR)

ALLARD: 1953 K3, Cadillac V8 Allison, automatic transmission, original condition, 53,000 miles, body dry striped & clear coated, \$24,000. PH: 860-627-8335 mornings & eves EST, CT.

ALLARD: 1953 K3, 331 Cadillac Hydra-Matic, ready to assemble, will assist in assembly, \$10,000. 5370 Cuba Rd, Wilmington, OH 45177, PH: 513-382-3026.

ALLARD: 1954 21Z, Palm Beach racer, Laguna Seca Vintage history, restored to as new condition, \$19,500 obo; financing, shipping worldwide. Route 66, 1933 Del Monte, Seaside, CA 93955, PH: 408-393-9329, FAX: 408-393-9391.

Priseksempler ser dere på annonsene som er hentet fra Hemmings og old car trader. Lønnsomheten ved å handle i USA varierer med type, men totalt sett kommer mann rimeligere ut ved å handle i USA enn i Europa. Dette gjelder enten mann gjør handelen selv eller får hjelp.

Er det noen som ønsker hjelp med å skaffe kjøretøy fra USA, eller kjøpe vår 1964 Austin Healey MK III ring 61 31 00 74 ■

Buick 8-57 1931

av Olav Rypdal

De fleste vil naturlig nok fortelle om et kjøretøy de har restaurert eller eier, det er heller uvanlig at en delebil viser seg så interessant at den er verdt en historie.

Jeg har i mange år holdt på med og lagret på (mest det siste) en Buick 50 serie bil fra 1931. Denne bilen var i utgangspunktet så dårlig og ukomplett at det utviklet seg til å bli et puslespill i kjempeformat. Jeg



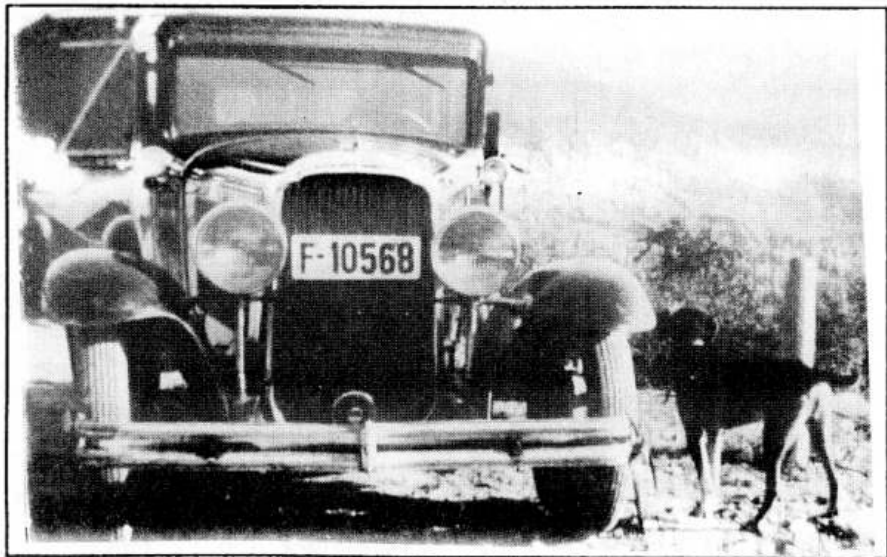
På vei fra Lier til Hønefoss med fullastet henger

har jaktet på deler nesten overalt, men så kom jeg over bilen jeg vil fortelle om her. Gjennom klubben i Hønefoss ble jeg kjent med Gunnar Kjemperud fra Geithus, han hadde en bil maken til min, pluss at han hadde restene av en til som han hadde hugget opp for mange år siden. Jeg kjøpte en del deler fra den huggede bilen, bl.a. en skjerm. Den andre bilen hadde han tenkt å restaurere, den var nesten komplett og var et kjørbart chassis. Imidlertid trakk dette prosjektet ut

for ham, og han solgte det hele til sin nevø i Lier.

Jeg hadde fått en feil skjerm, jeg måtte bytte med en som nevøen hadde. Ved dette besøket ville han selge hele prosjektet til meg. Dette var en god tanke, her fikk jeg en nesten komplett bil, og en "mal" å se etter ved montasjen av min egen bil. Vi ble enige om prisen, og snart var en fullastet henger på vei mot Hønefoss.

Etter det Gunnar fortalte, hadde han byttet til seg bilen fra en unggutt mot en flaske sprit !, men han visste ikke mer om bilens historie. Jeg kontaktet Kjell Thon på Vikersund, og han fant ut at bilen hadde tilhørt en Sundsåsen på Vikersund. Et brev til hans sønn ga et langt, hyggelig svar, og svaret gjengies her. I tillegg fikk jeg noen bilder av ham.



Åmotsdal, Telemark 1955

Kjære Olav Rypdal

Takk for brevet ! Hyggelig å få vite at Buicken ikke er blitt stålspiker. Jeg kan opplyse at bilen var reg. v/ Ringerike pkm under F-10568 på min far, Elias Sundsåsen, Granstad Vikersund. Sto på ham sannsynligvis 1938-58.

Min far var 1916-56 elektriker v/ Modum komm. el. verk, og hadde i sin levetid bare 2 biler. Kjøpte 1932-33 en brukt pedal-Ford, som han sannsynligvis solgte 1938, og brukte pengene til kjøp av Buicken. Fordens reg.nr. er glemt, i motsetning til Buickens kj.tegn, som er fastbrent, antagelig for alltid.

1937-38 var jeg elev v/ 2. Divisjons skole, Oslo (underoffisersskolen), og var da sjelden hjemme på Vikersund på besøk. Jeg var ikke hjemme da far kjøpte og overtok Buicken, og hørte aldri hvem selgeren eller den tidligere eieren var. Han betalte kr 1000.- for bilen. Det ble sagt at få ble importert av denne typen, som angivelig var jubileumsmodellen eller lik denne modellen. Dette blir mye om far, som var hendig, og bilen var aldri på verksted eller til kontroll. Han var en dyktig bilfører, og kjørte skadefritt alle år. Kjørte først tung m/c med sidevogn, og deretter mange biltyper under vedlikehold og nyanlegg m. v. over hele Modum. Hadde kjente og venner overalt, og kan ha kjøpt Buicken av en privatmann her i bygda, men det er vel av underordnet betydning. Da klenodiet kom til mitt barndomshjem 1938, hadde jeg ikke førerkort som 22-åring. Etter sammenhengende skolegang hadde jeg da hverken behov for eller råd til å kjøre bil. Er ikke i stand til å huske om bilen var avskiltet 1940-45 eller hvor den var forsikret. Også dette er vel av mindre betydning.

Husker spesielt Buick-tur med mor og meg til Kongsberg en lørdag 1939 om høsten. Var der i min fetters bryllup, og far kjørte oss sent om kvelden tilbake til Vikersund. Hitler var i gang med utvidelse av Lebensraum, og vi hadde bare noen timer igjen før bensin rasjoneringen og kjøreforbudet trådte i kraft. Bilen ble aldri vinterkjørt, bl.a. fordi gårdsveien ikke ble brøytet. Huset vårt, ca. 200 m fra riksvei, er omgitt av småbruk.

Bilen sto alle år i tørr, luftig tre-garasje med bølgeblikk tak. Ved krigsutbruddet ble hjulene gjemt på fars arbeidssted. Tyskerne hadde jo bruk for alt. Til bilen var det bare 4 hjul + reserve, men høsten -45 kjøpte jeg i et knøttlite hoggeri i Drammen en 20 toms felg, 5.50 x 18 var ikke å oppdrive. Den ble kuttet og benyttet, da de morsomme felgene begynte å vise tegn til sprekkdannelse. Felgene var det eneste far følte litt usikkerhet for. Husker ikke anbefalt lufttrykk, men måleren lå alltid i bilen i likhet med lappesaker og pumpe.

Sommeren -45 sto bilen igjen kjøpreklar og startvillig som alltid. Etter nærmere 6 år på bukker i garasjen, var vi imponert over hvor godt skjermner og karosseri m. v. hadde holdt seg. Det måtte være topp

kvalitet. Bilen ble aldri understellsbehandlet. Veisalt var vel nærmest ukjent begrep, selv om støvføyke var sjenerende.

Sept. -46 kjørte jeg Buicken til Drammen for førerkort prøve. Som politimann lommekjent i gatene, ble det ikke problem.

Min første bil ble kjøpt i 1954. Commer vare -50 mod, strengt rasjonert mangelvare, bl. a. med mye rust. Men alt ordnet seg, da min kone var ansatt i Drammens eldste bilforretning, Centralgaragen a/s (fra 1919, Ford). Jeg lånte Buicken til noen shopping-turer m. v., til Drammen hvor vi bodde, men 50 - 60 ganger årlig i mange år reiste vi hjem til



E. Sundsåsen på harejakt

Vikersund. Vi brukte mye sykkel (40 km) og toget. Kom vi ikke hjem, kom ofte far og mor til Drammen i Buicken. Den ble hovedsaklig benyttet til korte søndagsturer og harejakt turer, som en årlig Telemarks tur e. l. Med 6-dagers arbeidsuke og mye natt arbeid under torden m. v., ble han særlig i senere år sliten og lite glad i bilkjøring. Kjøre lengden som vel aldri ble avlest, kan tippes til 500 - 1000 mil tilsammen i de 14 - 15 årene far brukte bilen. Han brukte i mange år sykkel til arbeidsstedet (2 km), men aldri Buicken. Den sto ofte støvet, men ble jevnlig vasket på gårdsplassen, og blankpusset med amerikansk voks.

Bensinforbruket aldri kontrollert, men måleren defekt fra 1938 og peilepinne benyttet, lenge mellom hver bensinfylling, fordi bilen ble lite brukt. Radiatoren bare påfylt rent vann, og tappet før frostfare.

I følge svitsch-avtale og antagelig 1958 begrenset tildeling av Volvo, kjøpte min søster da Volvo p.v. og manglet garasje plass. Bl. a. fordi jeg hadde bil, og den nye Volvoen måtte i hus, solgte far Buicken antagelig 1958 for kr 1000.-, og som alltid i forsvarlig stand. Husker ikke kjøperens navn, men ble ikke solgt til Åge Lund, født 1947-48. Far ble 1946-47 bydd 7.000.-, men jeg overtalte ham til ikke å selge, bl. a. fordi ingen i nærmeste familie hadde bil.



Mor og søster poserer

Bilen ble aldri påført synlig skade, og ikke påkostet nevneverdig i tiden 1938-58, nærmest bare eksospotte og bakre rør. Ca. 5 år før salget var jeg behjelpelig med skifte takduk. Sort kalesjestoff med mange sorte lakk lag ble erstattet med stålgrå seilduk. Innvendig var bl. a. tak og setetrekk i full orden, setetrekket av plysj, var beige eller lys brunt. Karosseriet pen mørk blå farge, sannsynligvis original lakk. Panserett litt mørkere, og sluttet godt om motorrommet. Blikkfangeren for meg de typiske tre-eikene, oljet ikke beiset. Bilen i det hele herskkelig å kjøre og sitte i. Ikke problem at den ikke var synkronisert fra 2. til 1. Ulik bremseeffekt kunne forekomme, men lett utbedret ved justering på

hjulets innerside med skrutrekker, så vidt jeg minnes bare høyre side. De siste årene litt oljelukt bak i bilen. Det var med visst vemod far solgte bilen, og så vidt vites så han ikke bilen igjen, og likedan med meg. I årenes løp har min kone og jeg hatt mange biler, mest japanske. Hun har 45 år i samme bilforretning som kontor- og økonomisjef m. v. trapper hun nå ned. Jeg pensjonist 1976 (60 år), 36 år ved Drammen pkm. Vi kjører begge bil. Helsa upåklagelig, hørsel litt nedsatt, synet bra.

Ingen innsikt i restaurering, men antar det er problemfylt og tidkrevende presisjonsarbeid, og at veteran interesse som pådriver er nødvendig. Går ut fra at registrene er intakt etter overføring til Biltilsynet antagelig 1960-65, og at alt ordner seg. Mye uten interesse i min avhandling, uskadelig og nødvendig med skjerpning av hukommelsen før lyset går.

Vennlig hilsen Birger Sundsåsen

Så langt Sundsåsen. Jeg har fra Biltilsynet i Hønefoss fått vite at bilen som har chassisnr. XB5B245, ble registrert første gang i Norge 18.04.31, eier og reg nr. ukjent, fra 15.01.38 til 04.05.39 er eier også ukjent, men den hadde reg. nr. A-22833. Fra 27.07.39 E. Sundsåsen, reg. nr. F-10568, han hadde bilen til 27.07.58. Den hadde to senere eiere i Vikersund og den hadde samme reg. nr. før Åge Lund og Gunnar Kjemperud tok over. Skiltene ble innlevert i 1961. Bilen er en vanlig 4 dørs 5-seter, den har standard tre-eike hjul der dekket sitter på en løs ring. Den har et reservehjul montert bak. Det er flere av de tidligere eiere som har snakket om at dette er en jubileumsmodell, men hvordan dette henger sammen har jeg ikke oppfattet. Kanskje noen av leserne kan gi meg et tips ? Bilen ble kjøpt som delebil, men er for god til å slaktes. Noe rust finnes, men verst er treverk og interiør. Jeg har som sagt noen ekstra deler, så den får kanskje tilbake sin fordums glans som da den var i Sundsåsens eie !

Vedr. historisk riktige skilte på våre biler !

Jeg er svært opptatt av at våre biler ved registrering får et tidsriktig og korrekt registreringsnummer. Jeg setter stor pris på ACCNs og LMKs arbeid ved skiltsaken og mulighetene som ligger i her til å oppnå dette. Et originalt (bilens første reg. nr. f. eks) er etter mitt syn prikken over i-en på en ellers flott restaurering.

Ordningen gjelder biler som er eldre enn 30 år, og er flott for alle som fyller alders-kravet.

30 - års grensen er rullerende, og det betyr at det ikke er lenge igjen til 1.april 1971, da de "moderne" skilte ble innført i Norge.

Jeg har forstått det slik at bare biler som er eldre enn denne dato, kan få den gamle typen skilte, noe annet ville også være historisk feil.

Men det måtte være riktig å gi en bil, f. eks. en 1972 modell som blir importert til landet i året 2002 et "moderne" skilt med bokstavkombinasjon f. eks. DA 45678 dersom dette er ledig ?

Jeg går med tanker om å ta inn en bil fra dette år, og ville sette pris på å ha et historisk riktig skilt, i stedet for et skilt med bokstaver midt blant computerstyrte japser eller koreanere.

PS: også dagens klassikere nyere enn 30 år blir utstyrt med moderne selvlysende skilt dersom de blir avskiltet og registrert på nytt. Dette skurrer i mine øyne, selv om bokstav og siffer er bilens originale.

Er det med dagens ordning mulig å få skilt uten selvlysende maling ?

Jeg vil gjerne høre andre medlemmers mening om dette.

Med vennlig hilsen

Olav Rypdal



Ford Taunus, 1967.

Registreringsnummer - Fakta og fri fantasi.

Av Jostein Kvithaug.

Olav Rypdal hadde i SAKposten for november 1995 eit innlegg angående valg av av registreringsnummer til veterankjøretøyer. La det med ein gong vere klart, eg er heilt enig med Rypdal.

Er det mulig så bør kjøretøyet få tilbake sitt første registreringsnummer, dette er med på å gi kjøretøyet sjel. Det å vite historia til kjøretøyet høyrer etter mitt syn med til restaureringa. Personleg synes eg at det virker litt flaut at ein A-Ford får skilt med A - 1930, eller ein T - Ford med T- 1926. Det finnes etter mitt syn bedre måter å markere årsmodell og merke på.

Det at bilen får sitt originale skilt fører også ofte til at du får kontakt med folk som har hatt et forhold til bilen tidligere.

Då eg registrerte min Rover -52 modell, tilbaud Biltilsynet i Aalesund meg "gamle" skilter. Eg bad då om å få behalde BL - 72001 til eg hadde fått undersøkt om det var mulig å finne tilbake til det første registreringsnummeret.

Samtidig som eg restaurerte bilen vart dette detektivarbeidet utført. Eg starta i Bærum, og enda til slutt i Steinkjer.

Eg møtte berre hyggelege folk hos Biltilsynet alle plasser, dei gjekk med glede "i kjelleren" og leita i arkivet for å hjelpe meg, og eg fekk tilsendt kopier av alle papir.

Såleis har Roveren idag V - 1112, det skiltet han fekk ved første gangs registrering. Eigar var då Sigv. Fr. Wennevold, som var direktør ved Meråker Smelteverk i Kopperå. Eg har ofte lurt på om det fanst igjen nokon av familien Wennevold. (Sigv. Fr. Wennevold døde i 1961).

Laurdag 2.12.95. var der ein artikkel i Sunnmørsposten med bilde av meg og Roveren. Samme kvelden fekk eg telefon fra Halfdan Wennevold, han fortalde at han var son til Sigv. Fr. Wennevold, at

Stor Jordens Automobil Klubb

Registreringsnummer - Fakta og fri fantasi.

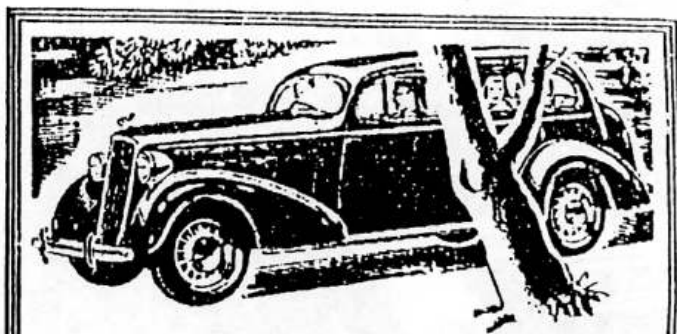
fortsettelse.

han var bosat i Oslo, men at han denne helga var på besøk i Aalesund, og då han såg gjennom Sunnmørsposten fekk sjå noko som han nesten ikkje trudde - familiens gamle Rover V - 1112, som han trudde var tilintetgjort for mange mange år sidan.

Det blei ei lang og hyggeleg samtale, han har no fått tilsendt både stamtavle og bilder, og vi skal fortsatt halde kontakten.

Dette var ein spesiell opplevelse der tilfeldigheita klaffa, - at han var i Aalesund akkurat den dagen bildet sto i Sunnmørsposten. Men det hadde neppe hendt hviss eg hadde gitt Roveren eit registreringsnummer med R - 1952.

Helsing fra Jostein Kvithaug.



Ufremkommelig bygdevel

blir fremkommelig med den nye Chevrolet. Kraftfull fjæringen „glatter ut“ de værste veier, og lette bakker er ingen hindring for den kraftige Chevrolet toppentilmotor.

De sitter behagelig bak rattet og manøvrerer Dem frem til teltplassen, kempene i fred og ro i vakre omgivelser, langt fra allfarvei.

Blir ushengig med den nye Chevrolet. De kommer til å bli glad i dens rummelige Fisher-karosseri med panoratak, det smarte utacende og den sikre, økonomiske moter. Komfort og kvalitet fra først til sist.



CHEVROLET

Master de Luxe

Få den demonstrert hos en av Chevrolet forhandlere:

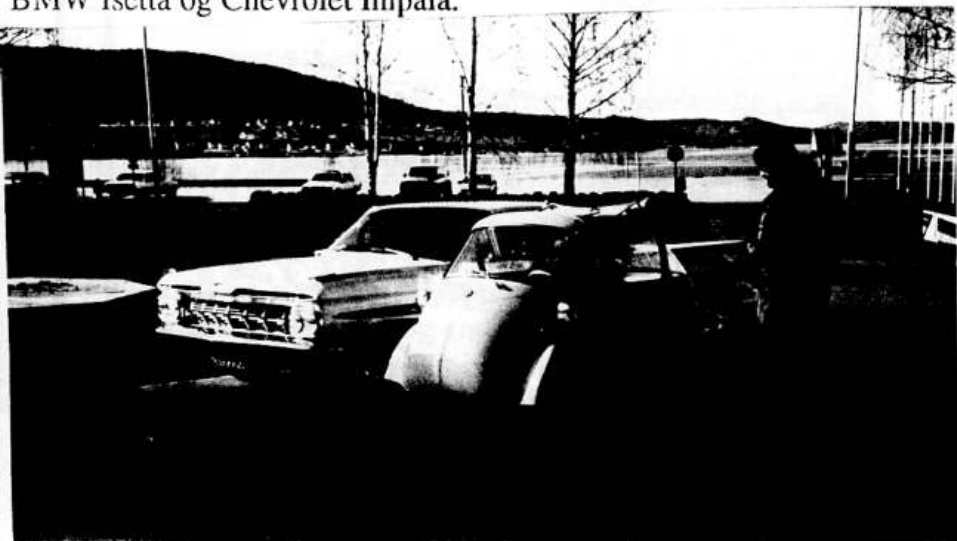
OUSTADS MEK. VERKSTED A-S

Engestrøms Gt. Skaner - Telefon 11302 - 1175

Referat fra møte 7 mai 1996 på Hadeland Glassverk m/ tur til Kistefoss nye museum.

9 biler, en motorsykkel og totalt 19 personer stilte på vårens siste klubbmøte. Dette var 8 kjøretøyer mindre enn i fjor, men nesten like mange personer. Et forholdsvis bra oppmøte sett opp i mot at den siste avisen kom ut samme dag som møtet. Dette skyldes at Hadeland Glassverk skulle sende ut avisen sammen med sin reklame. Avisen ble liggende litt for lenge på Glassverket før den ble sendt ut. Vi beklager det inntrufne!!

Vi møtte opp og parkerte rundt glassverket kl 1800. Her var det kjøretøyer i alle størrelser. Spesielt artig var det å sammenligne Denne BMW Isetta og Chevrolet Impala.



Jeg tror Isettaen hadde fått plass i bagasjerommet på Impalaen. Deretter tok vi en kopp kaffe på kokkestua og Kristian informerte litt om et sommerløp som vi skulle arrangere sammen med Roots car club of Norway. Etterpå startet et PO løp, som ledet oss til Kistefoss

tresliperi, et fremtidig museum, med masse unikt materiell og bygninger. Tresliperiet er nesten helt intakt slik det så ut i 1899. Dette var interessant!



RETURADRESSE:

**MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1018 FLATTUM
3501 HØNEFOSS**

B

Greeley Colorado USA



Morten har vært på Årnes og sett på deler av lasset på 15 stk 40 ft. containere stappfulle av sykler. To karer har vært i Colorado USA. Her kjøpte de hele samlingen og delelageret til en person. Samlingen består av ca 1000 sykler + deler. Hovedtyngden er 1960 til 1980 mod Japanske merker. Er noen interesert så ta kontakt med Morten Helbø eller Bjørn Støkker tlf 63 90 11 19