

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 2

27. april 1990

7. årgang

OTTO BOGE

KOMMANDIT-GESELLSCHAFT

BIELEFELD

MOTOREN- UND MOTORRAD-FABRIK

FERNRUF 221 / TELEGRAMM-ADRESSE WERKZEUGBOGE

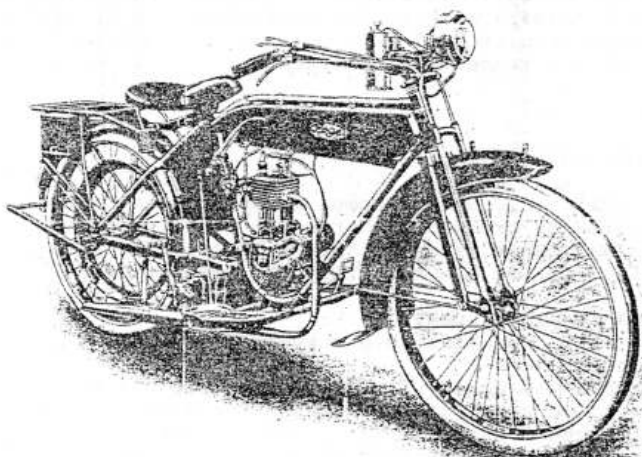


Abbildung 1. Boge-Motorrad M 2 mit 2 Ganggetriebe, Leerlaufkupplung und Kickstarter.

Algemeines.

Das Ende der in den letzten Jahren auf den Markt gekommenen Fahrradeinbaumotoren war voraussehen. Ebenso wird ein großer Teil der noch heute hergestellten Kleinmotorräder nach und nach verschwinden, bei denen auf Kosten der erforderlichen Leistungsfähigkeit und Stabilität bei der Dimensionierung sowohl des Motors als auch des eigentlichen Rades über die Grenze des praktischen Zulässigen gespart wird. Mit diesen Rädern ist dem lebhaften Wunsch der Käufer nach einer guten, dauerhaften Maschine, die mindestens einen guten 2 PS. Motor aufweisen muß, nicht entsprochen. Die schlechten Erfahrungen mit den vorerwähnten Rädern lassen daher den Ruf nach einem guten Kleinmotorrade nicht verstummen, was uns veranlaßt hat.

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN
Postboks 1019 Flattum
3501 HØNEFOSS

Redaktør: Olav Rypdal
Grefsenkollveien 12 D
0490 Oslo 4
Tlf 02 226801

REDAKSJONELT:

Tiden er kommet, og vi skal lage et nytt nummer av MOTORISTEN. Nå står løps og treffsesongen for døren, og de fleste har vel fått klenodiet ut på veien. Med den unormale vinteren vi har hatt, kunne man vel ha kjørt daglig fra i høst, men en pause trenger vel både kjøretøy, fører og passasjerer.

Red. har ikke fått melding om noe særlig nytt innen kjøretøyparken, så det blir vel de samme traverne vi får se i år også (Formannen og noen få andre er untatt).

Det er mange som sitter på kulturskatter i garasjer og uthus, som ikke er presentable enda. Våren er tiden for ettertanke og anger for hva tiden ivinter ikke ble brukt til. Kanskje neste vinter blir bedre? Red. vil iallefall gjøre et forsøk.

Vår klubb har som det vil fremgå av møtereferatene, mange ting på tapetet i sommer, slik at det oppfordres til de aktive, og de som kanskje skulle vært litt mer aktive, om å delta på mest mulig av "våre"arrangementer i sesongen.

God sommer! Red

MØTER/ARRANGEMENTER:

Fredag 4. mai kl. 17.30 har Domus i Hønefoss et arrangement med hornmusikk og greier. De har spurt om noen fra oss kunne stille opp med gamle kjøretøy. Domus har tidligere vært rause med "smøring" til de som har stilt opp, så møt fram!

Medlemsmøte mandag 7. mai:

Dette møtet blir som tidligere antydnet hos Romerike Gammelbilklubb på Jessheim.

En del av våre medlemmer vil starte fra Hønefoss Auto kl. 17.30, for så og kjøre til Jevnaker for å møte noen medlemmer der ved Hadelands Glassverk kl. 17.45. De som ikke har egen bil, får plass ved å møte fram på et av de to steder. For de som tar seg fram til Jessheim på annen måte, er møtet hos Volvo forhandleren, og begynner kl.19.00

Medlemsmøte 11. juni

Dette møtet hos Biltilsynet kolliderer med Kulturuka og vil bli utsatt til høsten. Vi kommer tilbake med nærmere beskjed vedr. Kulturuka.

KASSEREREN INFORMERER:

KONTINGENT 1990, FORFALL 1. APRIL

Kasserer minner om betalingsfristen for medlemskontingenten som er 1. april -90. (Dette er ikke aprilsnarr!) Etter denne frist får de som ikke har betalt, 1 -en purring. Hører vi da ingenting blir navnet strøket, med de konsekvenser det har for de som har LMK - Forsikring.

INNBETALING UTEN NAVN

Kasserer har fått et nytt problem. Det er den 17. februar -90 innbetalt kr 150 på Hønefoss hovedpostkontor. Desverre har vedkommende glemt å sette på navnet sitt, og vil derfor få purring. Hvis du tror dette kan være deg, så ring kasserer på tlf. 067 35140.

Hilsen Helge kasserer.

FRA MATERIALFORVALTEREN

meldes at en del bøker som klubben eier og har lånt ut til medlemmer, ikke er levert tilbake. Synderne bør sjekke bokhyllene og sørge for at andre interesserte også får anledning til å låne bøkene. Det samme gjelder videofilmer.

1

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN MEDLEMSMØTE 5. MARS 1990. - 15 MEDLEMMER TILSTEDE

Førmann ønsket alle velkommen i våre nye klubblokaler på Hensmoen, og startet møte med å servere julekake og drikkevarer. Det ble gått igjennom terminlisten for 1990, og den viser at det er mye å være med på for oss gammelbilentusiaster. For de som har lyst og tid kan vi opplyse at Early Ford V 8 Club Norway organiserer reise til delemarked i U.S.A, den 3. - 17. oktober. Dette er et kjempemarked med 8 - 10 000 selgere.

Klubben har nå fått nytt postgiro nr 0803 3506236. Vårt møte den 7. mai blir siste møte før sommerferien.

Vi prøver å få til noe arrangemang for oss i forbindelse med kulturuka, men foreløbig er ingen ting avklart. Torbjørn Grønnvold arbeider med å skaffe sponnsorer som kan hjelpe oss med startnummere til løp etc.

Vi har foreløbig ikke fått forespørsel til vår klubb om å være med og hjelpe til på løpet Sandvigen/Sundvollen i år. Først går løpet Hadeland rundt og dagen etter Sandvigen/Sundvollen.

Det er ikke bestemt enda, om vi på vårt maimøte viser fram våre gamle kjøretøyer her, eller reiser på besøk til Toten Gammel Bil Klubb. Hold "Klenodiene" klare!
Kanskje Toten folket møter oss på halvveien, slik at vi kan kose oss med nistepakke og termos oppe på "Åsen"?

Krøder treffet som vi står for i år, vil vi prøve å gjøre både rimelig og spennende. De øvrige klubbene som skal være med, gir besked til oss om hva de kan bidra med, innen utløpet av mars. Tom Grøtåsen fortalte at Krøder Kro har gitt oss hyggelige priser i år. Ved dårlig vær kan Kroa lage spekeparti innendørs for opptil 200 personer. Prisen pr. person er 150 kr, og leie av dobbelt rom også 150 kr pr. pers. med frokost. Til de som overnatter på campingplassen gis det et tilbud på kr 40 for frokosten.

Løypetrasen er enda ikke bestemt, det blir muligens en lengre løype i år. Løpsdagen: den første startende tar med, setter opp posten og eksaminerer neste mann/kvinne. For så å kjøre videre og sette opp neste post. Og siste bil tar med postene etter seg. På fredagen settes det opp piler til løpets trase eller muligen skal vi kjøre etter kart. Dette er ikke avklart enda. Søndag er det mulig at vi kan få til noe med Krøder banen eller en båttur med gammel båt. Vi skal ikke stå for noe av dette. Vi skal stå for løp, grilling og premier. De andre klubbene står for rigging og underholdning.

Kristian Øiom fortalte fra landsforbundet LMK, som hadde møte på Teknisk Museum den 10. februar. Regnskapet viser at LMK har 150 000 kr på konto. UNI betaler inn 10% av våre premier på gammelbil og 2% av andre forsikringer i forbindelse med gammelbil. Det er nå ca 2000 gammelbil forsikringer, men kun 85 lagerfors. Og det er vel for lite, da mange har deler og biler stående. Det er nå 60 klubber i LMK. Det er også blitt en forandring på avgiften til LMK, da alle medlemmer i klubbene nå regnes som tellende, og avgiften til LMK er 5 kr pr. medlem. 1200 medlemmer betaler, men det er noen som står tilsluttet flere klubber, så virkelig antall medlemmer er noe lavere. LMK utreder nå å få medlemsnavn i kartotek for hele landet for å få oversikt. (obs inneholder ikke biltype)

Den 29. mars til 1. april er det en utstilling på Inforama i Sandvika: Veterama 1900-1990 med spesielle biler og en bil fra hvert år. Det blir også klubbstands, show og konkurranser.

Skilt saken - gamle skilt: Det er ikke noe nytt, staten skylder på at datasystemet ikke er klart enda. LMK har nå jobbet i 4-5 år for at gamle biler skal få kjøre med tidsriktige skilt. Det er også søknad inne for at det i forbindelse med gamle varebiler gis lov til å ha folk i varerommet, når løp/stevner pågår med tidsriktig bil.
Kjørelys: Det blir muligens adgang til å søke disp. for biler eldre enn 30 år. (ikke avklart enda)

Saker tatt opp på møte:

1. Vi er blitt tilbudt å kjøpe "RESTENE" av Ornen Lange sin trekkvogn for kr 5000. Dette er trekkvogn nr 32 (Fagn med Høka hytte) som var buss fram til 50 tallet. Klubben vedtok at jobben med restaurering blir for stor for oss, og vi vil formidle saken til andre interesserte.

2. Museums tanken vår: Ikke noe nytt.

3. Tekniske spørsmål: Diskusjon om Teraplan/clutch og Wire.

Møtet ble avsluttet med omvisning i "våre" nye lokaler av kjent mann Helge ~~Frøilii~~ Dybdahl.

Sekretær

Ulf Gusgård

MØTEREFERAT FRA MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN,
DEN 2. APRIL 1990. 10 medlemmer tilstede.

Forman Dag Snekkevik åpnet møte med og ønske oss velkommen. Og det ble servert kake og drikkevarer. Der etter fikk Kristian Øiom ordet, og han fortalte om de fine og spesielle bilene som var utstilt på Veterama utstillingen. Dag leste igjennom posten som var kommet til oss: Drammen motorhistorisk klubb skrev at det ble løp lørdag 19 mai for biler opptil 60 mod. Det er start kl 11.00 fra N.S.B. verksted på Sundland. Løypa er på ca: 40 km og er åpent for alle. Den 15 april er det modelbilmarked på Fossekleiva i Vestfold. 13 mai er det bilens dag (spesielle og motorhistoriske kjøretøyers dag) på Hellerud sletta utenfor Oslo. Det er åpent for publikum fra kl. 09.00 - 16.00.

For de som skal på veteranloppemarkedet på Ekeberg vil vi opplyse om at det er flyttet til den 12 mai. For den som vil sikre seg noen "godbiter" lønner det seg å møte opp tidlig.

Det ble bestemt at vi på neste møte som er den 7 mai starter fra Hønefoss kl 17.30 (merk tiden), hvor vi da fyller opp noen privat biler og reiser på besøk til Romerike gammel bil klubb. Avreise sted: se i Motoristen. Merk tiden. For nye medlemmer vil vi opplyse om at "Romeriks klubben" er veldig aktiv (stor klubb). Så møt opp og bli med. Dette kan bli interessant.

Vi hadde jo som alternativ tenkt at det skulle vært oppmøte med våre gamle biler. Men det har vi planlagt å ha mandag den 11 juni. Og vi skal da kanskje møte opp hos Biltilsynet, så de som vil teste bremses, støtdempere etc. kan få testet dette. Kanskje kommer avisene og tar bilder av oss.

Vi har fortsatt ikke fått til noe på kulturuka. Men følg med, kanskje kommer det fram noe til neste møte. Så møt opp og bli med på turen.

Hilsen sekretær

Ulf Gusgård

LITT OM FIAT 125 P

av Olav Rypdal

Som innehaver av stadig flere Fiatbiler, hadde jeg lenge fundert på å utvide samlingen med en Fiat 125. En studentkollega hadde en slik, og jeg minnes den bilen som interessant, det var jo den første bil med tannremsdrevne kamaksler (iallefall i store serier).

Samtidig hadde jeg behov for en arbeidsbil til å hente og bringe deler til de mange prosjekter. Til dette har jeg en 128 stasjonsvogn som er en utmerket bil, men den er ikke det sprekkeste man kan tenke seg når den er forspent henger lastet med alskens interessant skrot. I tillegg er det alltid upraktisk å drasse på en henger.

Behovet for en pick up-bil syntes klart.

Det finnes mange biler å velge i her, men de fleste er japanske, av bakhjulsdrevne europeere er det kun Peugeot. Fiat hadde ingen, iallefall ikke importert til Norge.

Slik var det inntil jeg ble oppmerksom på polakkene. De hadde solgt sin versjon av 125 i Norge, ikke med den fine Twin-Cam motoren riktignok, men bilen ellers så ganske lik ut. 125 P fantes i tillegg både som pick up og stasjonsvogn.

Lageret av Fiat deler inneholdt også motoren fra en 132, opprinnelig tenkt som trimmet erstatning for motoren til min 124 Sport Coupe.

Et nytt prosjekt begynte å ta form, en 125 P pick up med 132 motor?

Det gikk noen år, jeg så av og til 125 ppu i trafikk, og jeg kunne ikke slippe tanken om 125/132.

En dag averterte et vaktmesterfirma en 125 ppu som delebil, med defekt motor. Bilen var i tillegg utsatt for hørverk, glass og lykter var knust. Den var av årgang 1983, og hadde minimalt med rust. Til gjengjeld var det mer bulker og småskader. I følge selger var bremsene overhølt før motoren ga opp. Bilen skiftet eier for kr. 1000, og dermed var jeg igang.

Etter diverse besøk hos opphuggere var glass og lykter skaffet tilveie, pluss masse smådeler som manglet.

Jeg startet overhaling av 132 motoren. Her hadde Fiat vært så vennlige å slippe veivakslingen til en dimensjon som det ikke fantes lagre til, veiva måtte derfor slipes. Ellers gikk overhalingen rutinemessig.

Motoren er en 1800 ccm med 105 hk, den vil vel sette mer fart i bilen enn de 69 hk som polakkene leverte.

Til å begynne med tenkte jeg at motoren passer rett på gearkassa, Fiat er Fiat. En rask kikk avslørte at dette var langt fra tilfelle. Bla.a. hadde 125 p starteren på feil side. En

gearkasse fra en 125 (italiensk) ble skaffet for dyre penger. Den hadde starteren på rett side, men passet ikke på motoren. Enden på visa ble at jeg måtte benytte clutchhuset fra min 124 Sp.C. (som 132) mellom motor og 125 gearkasse. Dette så riktig bra ut, inntil motor og gear var på plass i bilen. Da passet ikke mellomakslingen på gearkassa. Ved å bruke 125 p gearet var dette løst.

Oljefilteret kolliderte med krengningsstabilisatoren, men ellers så det ut som motoren hørte hjemme i bilen. 125 P har hydraulisk operert clutch, 125 og 132 har det ikke. Jeg måtte skaffe deler for ombygging fra en italiensk 125. En ringerunde til de fleste huggere innen rimelig avstand avslørte at 125 er en sjelden bil. Delene ble funnet i Moss (der er det fortsatt en del deler igjen, bl.a. fine forskjjermer som noen har skrudd på!).

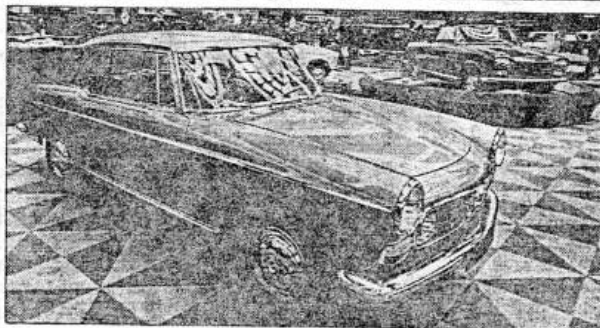
Denne ombyggingen er forholdsvis enkel å gjøre selv, men jeg synes den mest elegante løsningen er å benytte originale Fiat-deler, selv om de stammer fra forskjellige biler.

Med servo og clutchsystem på plass, gikk ikke luftfilteret på. Jeg lurer på hvordan dette ser ut på 125?

Eksosanlegg har jeg også fått på plass, det polske tok en tur ut i framskjermen før det fant riktig vei bakover. Et originalt 125 anlegg passet rett på.

I skrivende stund er det kun noe elektrisk pusleri som gjenstår, samt litt retting og lakk på hele bilen. Bremsene er enda ikke utluftet, det blir spennende å se om de er så overhelt som selger lovet.

Jeg har stort sett gjort alle operasjoner selv, men har fått mange gode tips og deler gjennom Fiat-registeret og deres kontakter.



Aften posten
18.4.90

En snerten liten sak: En to-dørs Peugeot 404 fra 1966. Om akkurat denne bil å se på Teknisk Museum, vites ikke, men mange andre snertene kan beskues fremover.

Peugeot på museum

Nå skal Teknisk Museum endelig ta igjen det forsmete når det gjelder den tekniske delen av våre liv som kanskje berører oss mest: bilen. Idag ble nemlig den første av hva man håper skal bli en lang rekke – og grundige – bilutstillinger åpnet. Og det er Peugeot som har fått den ære å være første bil ut. Årsaken er at Peugeot-

fabrikken, som regnes som den nest eldste, i år feirer 100-årsjubileum.

Til utstillingen har Teknisk Museum lånt inn biler fra blant annet Sverige, og til høsten kommer det ytterligere to modeller fra Frankrike. En av disse var HM Kronprins Haralds første bil, som ble gitt

i gave i anledning hans 18-årsdag. En modell 203 fra 1955.

Utstillingen, som skal stå i et års tid, forteller Peugeots historie ved hjelp av – foruten bilene – 60-70 bilder og kortetekster. Og Teknisk Museums stab har fått god assistanse av Peugeot-museet i Sochaux i Frankrike.

HAR DU HØRT ?

PAKNINGER:

Du kan få laget alle slags pakkninger, også toppakkninger etter gammel modell. Ta kontakt med:

Kværnevik Bruk A/S
Kranev. 58
4950 Risør
Tlf. 041 5250

---000---

Torbjørn har solgt sin Jaguar. Nå kjører han bare Ford (T selvfølgelig). Han har blitt skipsreder så båten tar all tid fra gammelbil.

---000---

Det har kommet en annen Jaguar i klubben, en 1973 XJ6 4.2 l. Dette er en stor og flott bil som Jan F. Andersen har kjøpt. Kristian skal pusse den opp innvendig og utvendig.

---000---

Det har også dukket opp en ny T-Ford, Olav Dalen, Bjonerøa, er nytt medlem og han har funnet frem en -19 modell som har vært avskiltet siden 1935! Kan noen skaffe ham frontrutestativ?

---000---

Lorang har kjøpt en nydelig -56 Chev Cab. Den var Sveriges mest premierte bil før den ble solgt til Norge i -86, og den er en virkelig perle.

---000---

Tomas Hatle har kjøpt -66 Mustang Fastback GT. Dette er en fin klassiker som blir i helt orig. stand.

---000---

Nils har solgt Isettan, den røde og sølvfarget. Han har en

ny under oppussing. Det er visst en større som heter Isetta 600 og er en 4 seter. Går den også inn i stua Nils?

---000---

Formannen har vårforne- melser. En klar dag i mai skulle vinen tappes på flas- ker het det i gamle dager. Neida, dette har ingenting med vin å gjøre, men Dags nyrestaurerte Chevrolet -26. Bilen har nå forlatt gar- asjen for egen motor, det er første gangen etter mange år i dvale. Det mangler selv- følgelig noen detaljer og litt finpuss før bilen er ferdig, men det går frem- over. Kanskje den kommer på veien i år, registrert?

---000---

Kasserers Fiat 503. Det kan meldes at delehaugen har blitt noe mer ryddig si- den sist. Forstilling, motor og drivverk er på det nærme- ste ferdig. En del spesielle ting er det på Fiat'en, mye aluminium ble brukt allerede tidlig på 20-tallet. Det kan nevnes at bremsesko, clutchhus, gear- kasse og selvfølgelig veiv- hus og bunnpanne er av alu- minium. Må forøvrig si jeg har hatt div. problemer med å få tak i lager til diffe- rensialen. Takket være litt bekjentskap og tålmodig for- handler er dette nå løst. De eldste gamle lager sto det made in Italy på, og var nok aldri byttet. Har også igjen å pynte noe på skinntrekket på på bladfjærene (Rolls Royce hadde også slike). Det er tilogmed monteret nippel i skinnen, slik at en kan smøre for at fjærene ikke skal knirke eller kanskje slites. Forøvrig har jeg gjort samme

feilen som mange andre. Under demontering ble det merket minimalt eller ingenting. Det skulle jo monteres igjen i løpet av kort tid, men da dager blir til år, kan det skorte på husken. Jeg hadde en stor eske med skruer og div. småterti, for å si det kort; merk alt. Det kan muligens ta lenger tid enn beregnet å få det sammen igjen.

Til neste MOTORIST håper jeg å ha et bilde som kan vise at det har blitt litt mer orden i rotet.

Hilsen Helge kasserer.

---000---

Redaktøren har en arbeidskollega som på 60-tallet reiste tur og retur til Jugoslavia med bil. Dette er vel ikke så spesielt, men når bilen var en A-Ford med oljelekkasje som ble samlet opp i et spann under kjøring for så og helles tilbake på motoren, tyder dette på at dette ikke er noen vanlig biltur. Vi vil komme tilbake med mer om dette, bl.a. noen bilder.

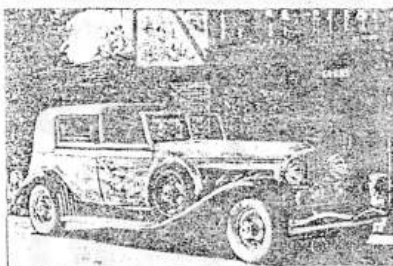
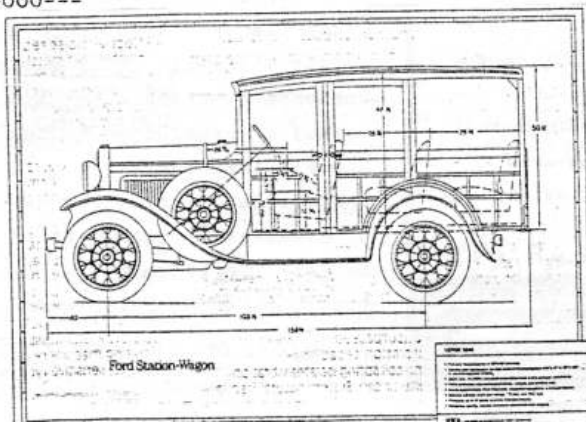
---000---

VELKOMMEN NYE MEDLEMMER

Dagfinn Sundby, Hønefoss
1963 Opel Rekord

Bjørn Hagen, Jevnaker
Volvo P 1800 E

---000---



YPPERSTE LUKSUS: Duesenberg er bilen som har solts. Håndbygget ned til minste detalj. Kvotlett og fløiser av kopplåse.

Duesenberg — bilenes konge

Auksjoner

Av TRYGVE LARSEN

Førstkommende lørdag arrangerer Sotheby's bilauksjon i Cleveland, Ohio, USA. Det er biler fra samlingen til Frederick C. Crawford, Auto-Aviation Museum of The Western Reserve Historical Society, samt biler i privat eie, som skal under hammeren. Auksjonen er dominert av en rekke virkelige perler i veteranklassen (før 1919), samt noen få i klassen antique (før 1905). Det er naturlig nok de amerikanske bilene som dominerer auksjonen; men en del godbiter av europeisk fabrikk finnes også.

Auksjonens virkelig store høydepunkt er en 1930 modell Duesenberg Model J Town Car. Da denne modellen ble lansert i 1928 vakte den stor oppsikt. Og ikke uten grunn. Ytelsen var formidabile. Atte-sylindret rekke-motor med to overliggende kamakser, volum på 420 kubikktommer, eller omkring 6,9 liter. Maks effekt ble oppgitt til 285 hestekrefter ved 4200 omdreining. Topparten ble ikke opp-

gitt, men speedometerkalibren går helt til 150 mph, og det er nok ikke uten grunn!

På slutten av 1920-tallet og utover på 1930-tallet var Duesenberg det absolutt ypperste amerikanske bilindustri kunne vise til. Produksjonen av disse bilene var svært beskjeden og prisene var utrolig høye. På auksjonsmarkedet har det vært få bilere å opprive de siste årene og prisutviklingen har vært utrolig. The Washington Post skrev den 2. oktober 1984 at John D. Nethercutt, sieren av Merle Norman Cosmetics, betalte \$60 000 dollar for 4 kjøpe tilbake en 1928 Duesenberg Convertible Coupe som HRTT 1981 hadde kjøpt for 8000 dollar til spillekongen William Fisk Harsahl Harsahl hadde før sin død i 1978 verdens største private bisamling, hele 1453 biler. I 1928 kostet en ny Duesenberg av denne typen 17 500 dollar. En eventyrlig prisstigning.

Den 26. september 1985 skrev Financial Times at den amerikanske tycoonen Thomas Monaghan betalte 1 000 000 dollar for en 1934 modell Duesenberg Touring Car. Intill da var det den høyeste pris som noen sinns var betalt for en klassisk bil. To år senere ble den rekorden grundig slått. Jerry Moore, millionær og bilsamler fra Texas, kjøpte i august 1987 Greta Garbo 1933 modell Duesenberg Convertible for hele 1 400 000 dollar. I følge The Times, som brakte meldingen 24. august, har Jerry Moore verdens største samling av Duesenberg.

Bilen som Sotheby's frembyr lørdag, fremstår i absolutt topp stand. Karosseriet er bygget av Messrs Bohman & Schwartz. De tekniske detaljer inkluderer automatisk smørefsystem og modifisert bensinsystem. Utløpsprisen er satt til 600 000 dollar.

Noe rimeligere er en Mercedes 500K Cabriolet A fra 1934. Bilen fremstår i rimelig god stand, men noen virkelig perle er den ikke. En del manglende emblemer og uoriginale frontlykter trekker innibehovet. Bilen har ikke vært kjørt de siste syv år, men skal visstnok være i kjørbar stand. Prisutrydning omkring 500 000 dollar.

Eldste bil som skal under hammeren er en Benz 3 1/2 hp Vis-A-Vis modell 1900. En-sylindret motor på 3,5 hestekrefter, 1050 kubik, to gir, elliptiske fjærer og massive dekk. «Karosseriet» består i hovedsak av en forvokt barnevognkalesje og en toseters skinnsofa. Karbidlykt er standard. Bilen er i topp stand, og en prisutrydning på omkring 80 000 dollar.

EXPERIENCE HAS SHOWN THAT

**"29,999
OUT OF
30,000"**

CARS PREFER

CARBONflo
CATALYST FUEL TREATMENT

WITH SALES ROCKETING DAILY
ALLOWING THE USE OF

UNLEADED PETROL

IN ALL ENGINES & LASTS FOR 250,000 MILES

Plus ALL THE ADVANTAGES YOU WOULD
EXPECT FROM AN AWARD WINNING PRODUCT

- ▶ Improved M.P.G.
- ▶ Greater road-wheel power.
- ▶ Cleaner burning of fuel.
- ▶ Ensures engine is free of carbon, wax and gum.
- ▶ Reduced piston friction.
- ▶ Cleaner oil.
- ▶ Can be used for petrol and diesel engines.
- ▶ Will last for 250,000 miles.

*Carbonflo's commitment
to the product and
continues the motorists needs*

GET INTO TOP GEAR WITH

CARBONflo

Caravato Sales (UK) Ltd.
54 Regent Street,
Rugby CV21 2PS.

Tel: (0788) 540068

Som de fleste sikkert registrerte i forrige nummer av vårt blad, hadde vi et innlegg om CARBONFLO - blyerstating til bensin. I det engelske bladet Practical Classics, har de gjort et forsøk med å kjøre en Austin 1800, 74 mod. på Carbonflo. Forsøket strakte seg over ca: 6600 km. Og før forsøket startet ble toppen tatt av og overhølt. Etter ca. 3200 km begynte bilen å fuske og det ble oppdaget null klaring på ventilåpningen på 3 eksosventiler og halvert åpning på den 4. Ventilåpningene ble justert og bilen gikk igjen som normalt. Men etter ca. 1800 km. ble det problemer med feil-tenning og det ble vanskelig å starte. Det ble igjen oppdaget at 3 eksosventiler (de samme) ikke hadde klaring, og at 4. eksos og to innsug ventiler hadde liten åpning. Ventilene ble igjen justert. Men denne gangen ble motoren's gange ikke like fin som sist. Og etter ca: 1600 km ble det igjen problemer med motoren. Spesielt ved lavt turtall, og det var en stygg lyd fra ventilene. Det ble da bestemt å avbryte testen, og toppen ble demontert. Ventilsetene for eksos var meget slitt, da ventilene hadde "gravd" seg inn i ventilsetene. Levråndøren av Carbonflo ble kontaktet. Og de ble overrasket, da dette er det første tilfelle som er registrert, hvor Carbonflo ikke har beskyttet motoren. Foreløpig konklusjon av testen er at Car.flo ikke beskyttet motoren på denne bilen, men det er vel for tidlig og avskrive Carbonflo etter kun en test. Da levråndøren oppgir at det er brukt/-brukes av 30000 kjøretøyer.

Hilsen fra sekretær Ulf Gusgård

MARKEDET:

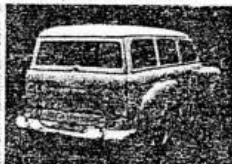
SELGES: 1930 AA-Ford lastebil. Restaureringsobjekt.
1926 Chevrolet Touring karosseri bakpart.
HENV: Kristian Øiom Tlf 063 11374 - 11533

SELGES: Gearkasse til Fiat 125. Billig
HENV: Olav Rypdal, Tlf 02 226801

SELGES

1952 Desoto Diplomat stasjonsvogn, skadet tak, noe rust i bakke del av karosseri. Starter lett, fungerer fint maskinelt. Selges høystbydende, eller byttes i 1939-40 4 dørs Ford V8 objekt, event. deier. Dodge lukket fra rundt 1930 også interessant.

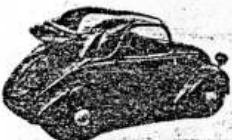
Henv.: Sæming Hornset, 2483
Lomnessveien, tlf. 064/67473



Citroën B 11 sport 1951. Sort, helrest. Kr. 70.000.- Bilen står i Tønsberg.
Henv. Tor-Odd Warth, Kirkeby 3, 5030 Storslett, tlf. 083.65011, linje 234
083 65974 (priv.)



Fiat 500 Topolino 1936, 75% rest., 95% kompl., selges høystbydende.
Henv. Njål Ofteidal,
Lillehammer. Tlf. 063/53759



Stempelringer, fl. diam. til fig. biler:
Nopar: alle mod. 1926-60. Nash: 1931-. Chev.: 1914 -. Div. typer GM, biler: 1920 -, VW 1945, Merc. 170-80, Opel 6, 1937+50, Citroën 11-15.
Ventiler+styringer+flører: Nopar-GM-Opel-Ford-Volvo. 1920-1960. Rimeelige priser.
Henv. Hans G. Hauge, Sagdalsv. 30B, 2010 Strømmen. Tlf. 06 81 56 73

Sjelden bil, Fiat 850 Sport Coupe 1972 mod., 2 eiere, selges høystbydende over kr. 5000.- i daglig drift til nylig. Endel deler medfølger, ekstra motor, gearkasse etc. Henv. Anders Saatvedt
Tlf. 03 769735

Selges:
T-Ford Touring 1926. Bilen går meget bra og er "langbeint". Mærk rød og sort.
Henv. Øivind Grimsmo - tlf. 02-525121.

1936 BSA Light Six modell 131 (Saloon de Luxe) med Daimler Fluid flyvehjul Transmissi- on og Wilson Preselector Gearbox, 4 dørs, 6 syl. - 1378 cc, chassis no. H-236, motor no. H-539.
Bilen er relativt komplett, (bakseter/trim mangler) og kjørbær. Den kvalifiserer til medlemskap i Daimler-Lanchester Owners Club. Den er det eneste eksemplar av denne modellen som klubben kjenner til. En lekerbiskjen for en erke-engelsk restauratør... (Korrespondansekr. m.m. fra de siste 17-18 års eterskap medfølger!) Prisidé kr. 50 000.-
Henv: Ole-J Halsten, Tlf: 02-334250, og 09-933501 (kveld)



Dieselmotor: MB-DM 615.940 som delmotor eller overhalingobjekt. Nesten komplett. Gi bud! Dekk: 1 stk - Firestone 6.50x16 8-lag ubrukt regummert, kr. 650.-
Henv. Lasse Klavensen, Liastua, Freberg, 3200 Sandefjord, tlf. 0344-65523

Sunbeam 500 cc 1953. 2 cyl. radmotor med kardandrift, samt originalmonterad Steib S 500 sidedøgn 1953. Alt renoveret og i fin stand.
Henv. Edgar Kjellberg, Kleiva Orust, S 44090, Hønd, Tlf. 0304-37070

Tempo 150 cm3 56 mod. kompl m/papier. Urestaurert.
Henv. Knut Storli, Oppdal, tlf. 074/23178

Selges/Byttes. Ca. 200 kg. med nye deler til Buick 1930, serie 40. Kingbolter, forg.repsett, foringer, fjærbolter, tannhjul, styredeler, bolter skruer osv. Selges helst samlet.
Henv. K.O.Granberg, 5582 Ølesvåg, tlf. 04-768476.



Studebaker 1914 - 7 seter.
En kjempbil - i dobbelt forstand. Registrert og restaurert, meget pen i lakk, interiør og kalesje. 6 syl motor - sterk som et tog - og meget lett-kjørt. Sort lakk, sort hudinteriør, sort kalesje, 34" hjul m/ nye white side dekk.



Morris Eight 1938.
En hjerteknuser av de sjeldne. Registrert og gjennomrestaurert, med et nøydig og riktig interiør. Soltak og front vippevindu. En stor liten bil, med 4 dører, praktisk bagasjerom, rullgardin i bakvindu, og en meget stari og mars-riktig motor.

Henv. Lasse Aas. Tlf. 02-28 45 57 kveld.

Roadster Square tilbyr:
Ny Morgan Plus 8, lev. juli 1990, grønn metallic, div. utsyr. "Ny" 1987 Morgan 4/4, 4 seter, eikehjul, racing green, kun kjørt 3000 km.
1987 Morgan Plus 8, blå metallic, strøken, 10 000 km.
1957 Morgan 4/4, rød, sort totalrestaurert, ikke kjørt siden.
1954 Morgan Plus 4, gul, restaurert, meget bra.
1937 Morgan 4/4, rød, pen og i god stand.
Ny Caterham Super 7 (ex. Lotus 7) Lev. nov. 1990. 1987 Caterham 7, 1600 Twin Cam, 25000 km, rød.
1986 Caterham 7, supersprint 1700, 10000 km, gul.
Velkommen til en entusiastisk bilprat!

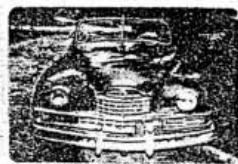
ROADSTER SQUARE

MORGAN & CATERHAM CARS

Mappe: 1. Oslo Oslo 0272 88 01 - Fax: 0272 88 01



1948 PACKARD Custom Eight Victoria covertible vurderes soigt. Bilen er i urørt, original forfaring og mål restaureres. Bilen er helt komplett. Motoren går nydelig. Dette er Packards toppmodell fra 40-tallet og den dyreste av de "vanlige" biler du kunne kjøpe i USA i 1948.
Rekkfølter med 160 hestekrefter. Skinnseter. Automatisk drevet kalesje, sidevinduer og setereguering. Høy prisklasse.
Henv. Stein Tranvik, Krokvegen 9, 7060 Klabu. Tlf. 07-832303



Selges: Rugby ca. 25-27 mod. Torpedo (dårlig) radiator med kapp, rattstamme m/snekke og rattspiler, starter, clutch og gearkasse.

Overland Whippet 1928: Torpedo (Dårlig), komplett ramme med akslinger og hjul. (Noe røte i tre-eiker) Rattstamme m/snekke og rattspiler, radiator(dårlig), motoranser - og muligens en 4 syl. motor. Darracq 1908-10: Liten 4 syl motor, 3 stk skjerm, frontruteramme. Diverse kompaktgumm ringer til lasebil, et tre-eikehjul til GMC + to navkapsler.
Henv: Kent Stranden, Fetveien 1, Årene, 2000 Lillestrøm, tlf. 06 880124

Ford Mercury 2 dørs HT 1955. Første gang reg. i Norge 14/6.55. Pris anbudning kr. 110.000.-
Henv. Bosse Holbøll, p.b.82 Alnabu 0614 Oslo 6
Tlf. 02/30 32 42

Mercedes 200 D automat, 1967
VW boble 1958 i org. stand
VW boble 1965 i org. stand
Motor og gearkasse til Ford Anglia 1959. Motor til Hansa Borgward 1100 1951. 1 forskjerm til gml. amerikaner m/ plass til res-hjul og m/trestigbrett, styreanger til samme. 1 liten firkantet dør til cabriolet. 1 karosseribakstykke til samme. Motor til Opel Olympia 1956.
Henv. Vidar Grønvald, 1963 Fosses i Høland. Tlf. 06/85 65 63 e. kl.18.

TLO motor, fabrikkny 125 cc, aldri startet, uten forgasser kr. 4.000.-
Henv. Nils Jonsson, Viilstultsvægen 59, 29300 Olofstrom, Sverige. Tlf. 0454-41576

Gearkasser. Et "hell" av gearkasser til et 50 tallis forskjellige bilmerker fra 40-50 og 60-årene.
Henv. Thomas Lundström, Norbergsvägen 12, 57093 Figeboholm, Sverige. Tlf. 0491-33344.

RETURADRESSE:

MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
Postboks 1019 Flattum
3501 Hønefoss

Aftenposten Mandag 2. april 1990

Reportasjer

Rullende smil og glede

En fantastisk mønstring av rullende smil og glede! «Veterama 90» er den største og beste bilhistoriske utstillingen noensinne i Norge. Det som ble vist, er dette århundrets mest betydningsfulle brukskunst.

ARE WORMNES
ROLF ØHMAN (foto)

Han gikk rundt med et ekte smil, riksantikvar Stephan

Tschudi Madsen, etterat han på behørig vis hadde klippet over snoren og åpnet dørene inn til en kjøretur 90 år bakover i tiden, en tur satt i scene av Norsk Veteranvogn Klubb (NVK) i Info-Ramas lokaler i Sandvika utenfor Oslo. Utstillingen ble avsluttet søndag.

Det er med fine, gamle biler som med velholdte, gamle hus – de bringer frem smilet hos selv de mest oppjagede og stressede blant oss moderne mennesker. Og selv om bilen i dette århundret har forårsaket mye elendighet, har den satt sitt meget sterke preg på hele vår kultur, på godt og vondt.

Mennesker med sans for biler, blir varm om hjertetene av å se hva noen veteranbilentusiaster har klart å trylle frem til denne utstillingen, slik

at ca. 15 000 av oss andre i løpet av fire dager kunne glede oss over resultatene av restaureringsinnsatsen.

Minnesmerker

Veidirektor Eskild Jensen kom til åpningen iført Vegvesenets varmedress i åpen bil av edel årgang, og innrømmet ekte glede til tross for at turen var tilbakelagt med bremsere bære på bakhjulene og uten retningssviser, bremselys eller sikkerhetsbelter. Man trengte ikke slikt dengang slike biler ble bygget.

Og det autentiske er målet for dem som med glød og iver bruker all sin fritid og det meste av lønnen til å la gamle, forfalne bilvrak vokse frem til edle, blankpuskede og kjørbare skulpturer, minnesmerker over sin egen tid.

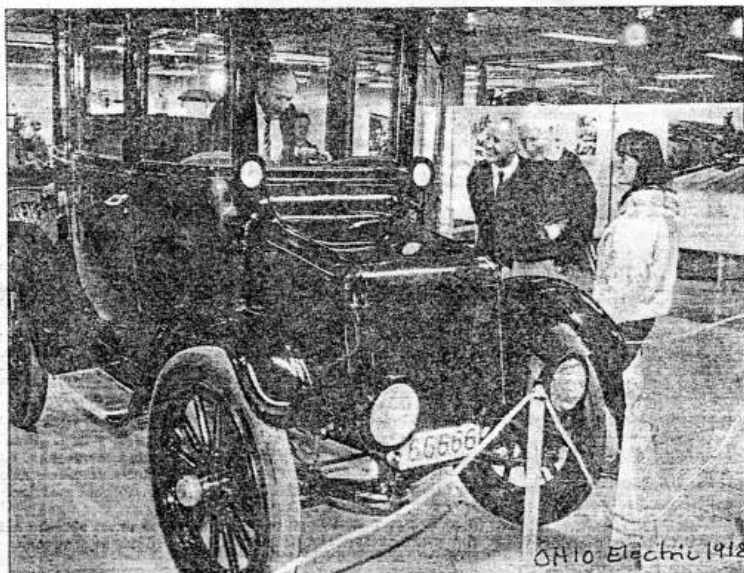
– Jeg skulle i denne sammenheng ønske, sa riksantikvaren, – at bilene også kunne få lov til å rulle med sine opprinnelige nummerskilt. For dagens skilt er så stygge og har ingenting på disse bilene å gjøre.

– Jeg gir tilslaget her og nå, repliserte veidirektoren, som dermed hastet dundrende applaus fra veteran-entusiastene.

Jensen innrømmet etterpå at saken ikke ble så spontant avgjort som det kunne virke. Direktoratet har vurdert spørsmålet, og har kommet til at veteranbilene skal kunne registreres med ett nummer for kjøretøyregisteret, og ett som bilene kan kjøre med – det originale.

Denne bilhistoriske mønstringen er en praktutstilling som dekker alle år siden bilen kom til Norge og frem til idag. Det begynner med en elektrisk (!) bil fra 1900, en Lohner Porsche. Og det ender med BMWs nyeste stolthet – roadsteren Z-1, produsert i uke tre, 1990.

– Det kan bli adskillig vanskelige å restaurere dagens nye biler når de blir gamle, enn de bilene som er 70 år gamle idag, mener Carl Henrik Størmer, generalsekretær i den internasjonale veteranbilorganisasjonen FIVA og tidligere formann i NVK. – Bare tenk på alle kunststoffene og bilens kompliserte konstruksjon idag i forhold til de bilene som er gamle idag, sier Størmer.



Kjell Aukrust (t.h. midt på bildet) og Martinuzzi Ermanno besker en Messerschmidt.