



Motoroverhaling

– snart et ukjent ord?



Av Sven Erik Bjørnrud

E-post: svenerik@bjornrud.no

Før krigen var overhaling av motoren noe en bileier måtte medregne med jevne mellomrom. Jeg husker en Nash vi hadde, som ble borret to ganger på 100.000 km. Rust i karosseriet var imidlertid et sjeldent problem. Nå er det omvendt, det ruster hull på bilen lenge før motoren må røres. At motoren i dag varer lenger enn resten av bilen, skyldes bedre olje og luftfilter, og ikke minst støvfrie veier. At rusten har fått overtak, skyldes nok at platene er mye tynnere for å spare vekt, men kan det også ha noe med at stålet gjenbrukes gang på gang? La oss få tilbakespill fra leserne om dette med rustens herjinger, spesielt på bilene fra 60- og 70-årene som nå er restaureringsobjekter.

Denne utviklingen har ført til at markedet har forandret seg, og spesialverkstedene for motoroverhaling har nesten forsvunnet. Det er snart bare



Til venstre: Her bores en Fordson blokk fra 30-årene av verkstedeier Kjetil Solheim. Bare to sylindrer trenger boring på grunn av gravrust. En tynn foring presses ned slik at de originale stempeler brukes på nytt da slitasten var liten.



Til høyre:

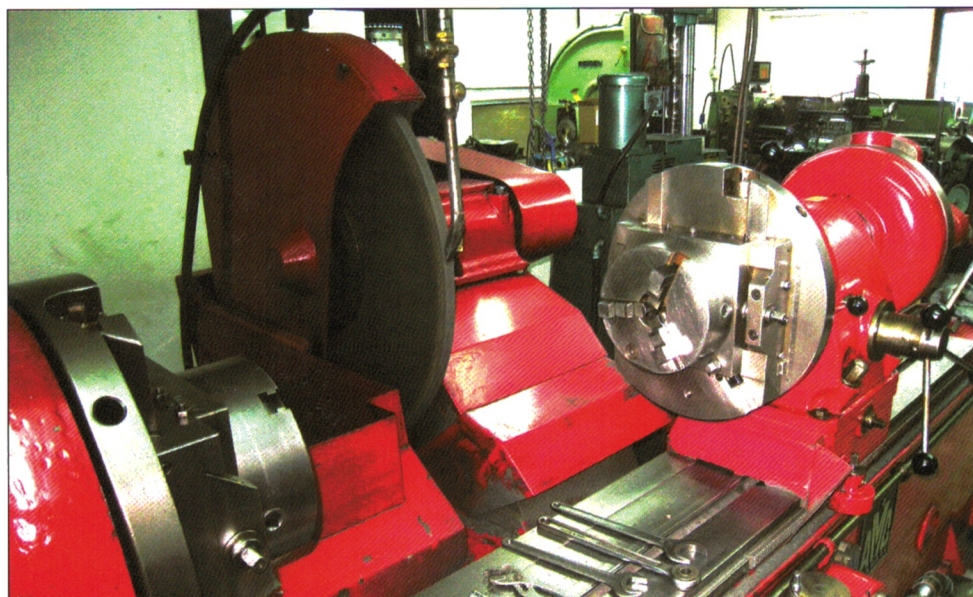
Det som ser ut som gullbarrer er Babbitt, en legering til støping av nye lager. Et tidkrevende arbeid, da det må lages en forskaling av stål for hver lagervariant. Har du en motor han har støpt lager til tidligere, så kan forskalingene brukes om igjen. Må han lage nye kan det fort bli mange timer.





Til venstre:
Her ser vi Solheim med 2 ferdige råder, støpt og bearbejdet. En er til Chandler 1925 og den andre til Chevrolet 1930.

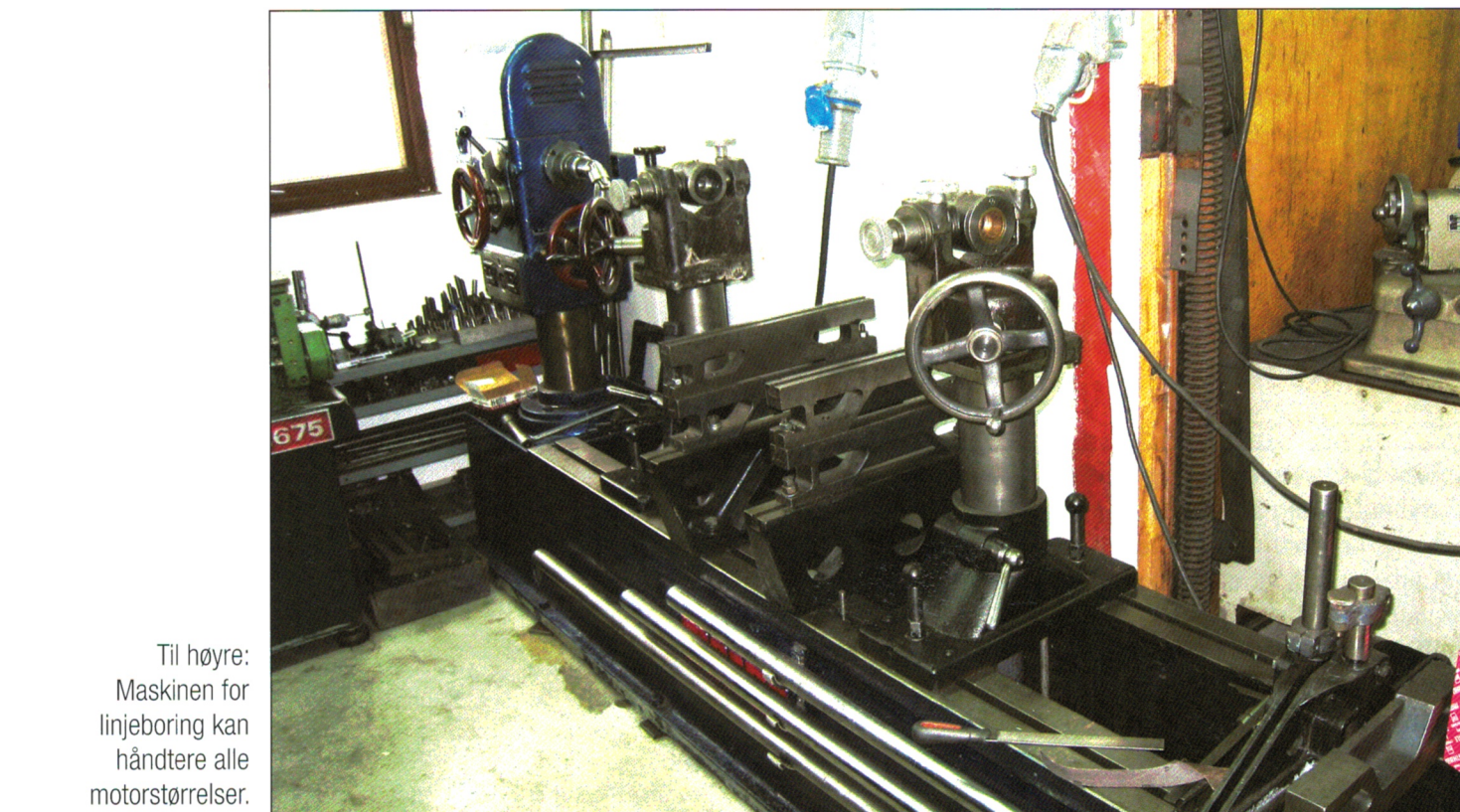
Under:
Dette er slipemaskinen for veivaksler. Den kan ta opp til 2 meters lengde og 300mm. slaglengde, så vi snakker ikke bare om småmotorer.



sære samlere som oss, som koster på en bilmotor 50 til 80 tusen kroner. I forbindelse med overhaling av min 1938 BMW motor, ble deler skaffet fra Tyskland, men heller ikke der er slike deler hylleware. Leverandøren hadde forenklet tilbudet og laget et sett hovedlager, som hadde mindre diameter enn det som en normal sliping skulle tilsi. Altså måtte blokken linjebøres. Han som var i gang med motoren hadde ikke utstyr for dette, og jeg måtte ut i markedet for å få hjelp til den øvelsen.

Linjeboring er obligatorisk ved tilpassing av gammeldagse, støpte lager, men hvem gjør dette nå etter at Lyder Buflod i Sarpsborg ble pensjonist? Ved hjelp av kontakter i Østfold fikk jeg lokalisert utstyret. Det var overtatt av Solheim Motor & Rep. Verksted, som eies av Kjetil Solheim. Han er annen generasjon som driver verkstedet. Det ligger i utkanten av Halden og er idag en tomanns bedrift, som utfører det meste på gamle motorer. Ved avhenting av min motorblokk tok jeg en del bilder som jeg her bringer videre. Er det noe du lurer på, så ring Solheim på tlf 908 67 170. 69 19 53 10

Han kan gi fast pris på en del standard leveranser, og tar ellers en timepris på linje med andre proffe verksteder.



Til høyre:
Maskinen for linjeboring kan håndtere alle motorstørrelser.