

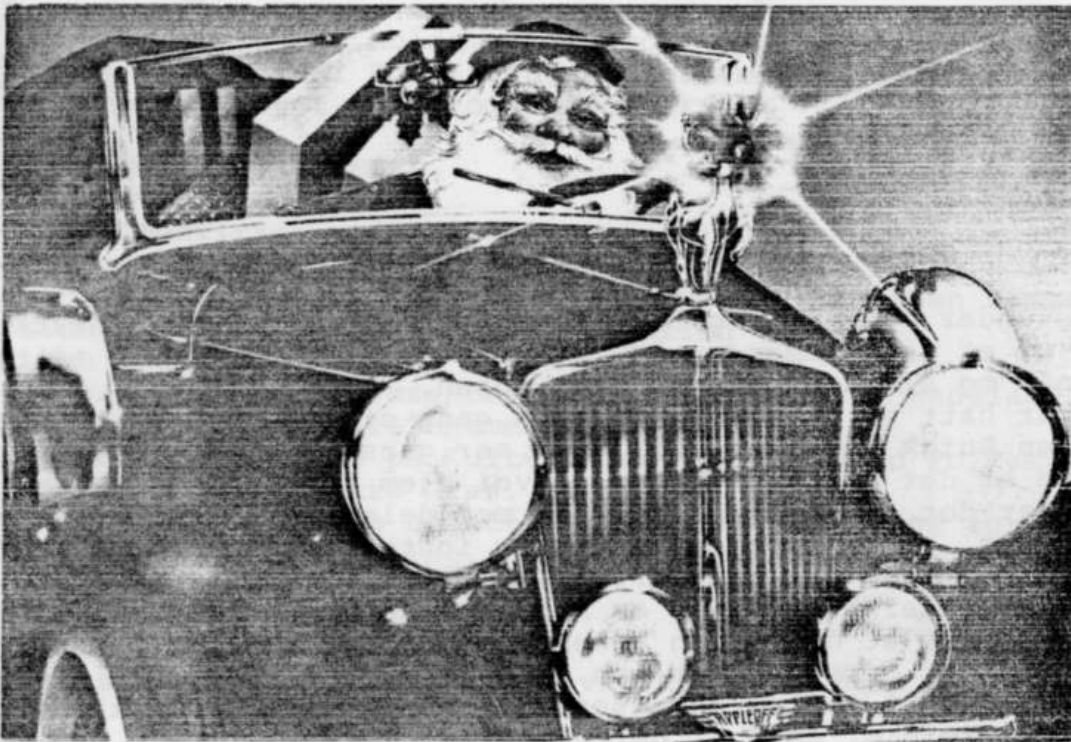
HJUL
'85

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 4 16. Desember 1985

3. årgang



JULEKORT MED VETERANMOTIV

Forsidebildet er et julekort Red fikk fra USA i fjor.

Det finnes slike kort å få kjøpt i Norge også. Man kan også lage dem selv ved hjelp av fotoforretningenes

"gjør det selv" julekort.

Så hvorfor ikke sende slekt og venner en julehilsen med "grombilen", i stedet for nisser og dompapper?

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEG.
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HONEFOSS

REDAKTØR: Olav Rypdal
Grefsenkollveien 12 D
0490 Oslo 4
Tlf.kontor 02 429760, privat. 02 226801



REDAKSJONELT:

Det stunder mot jul, og dermed er det lagt press på Redaktøren for å få ut et julenummer av "MOTORISTEN". Det er dette du sitter med nå, og altså har det lykket igjen.

Red har hatt en del prosjekter på gang siden sist, vi har kjøpt enda en Buick (også en -31), den ser ganske komplett ut.

Videre er det en Buick motor på vei hjem fra Danmark, så nå begynner det å bli tilstrekkelig med deler til å sette sammen tre biler. Likevel søkes det etter instrumenter, har du noe/ vet du om noe, ikke nøl med å fortelle det til Red!

Hvis du kikker på utsiden av konvoluttene dette "MOTORISTEN" kom i, vil du se at det er en adresselapp skrevet på en dataprinter, det betyr at dere er lagt inn på data. Vi har gått fra veteran-systemet med å skrive adressene for hånd, særlig for kasserer/ sekretær Reid m. kone er dette en stor lettelse.

Vi har ettevert blitt ca. 70 medlemmer, det er en dobling fra starten i 1982. Matrikkeljemaene er også lagt inn på data, og med så mange medlemmer med opptil flere kjøretøyer hver, har vi fått klart bedre oversikt.

Dette betyr også at det er svært lettvent å slette de navn som står til rest med medlemsavgiften. Fristen for å betale inn kr 100.- (det koster det samme som i 1982) er satt til 1. mars, men betal nå før de tunge regninger kommer i januar. Nytt vedlagte giro.

I denne utgaven skulle også den nye formannen, Torbjørn Grønvold, ha hatt et innlegg for å takke for at han ble valgt, men p.g.a. kort tid skal han få sjansen til å ønske godt nyttår i neste nr. Av valgresultatene sees også at Redaktøren fortsatt er redaktør, vi tar det som en anerkjennelse for vårt arbeid og takker for tillitten.

Før vi avslutter, meldes det fra materialforvalteren, Knut Lindstad at det er to ledige plasser på låven.

Så med dette ønskes alle medlemmer med familie god Jul og godt Nyttår!

ÅRSMØTE

ARSBERETNING 1985

Styret har i perioden bestått av:

Formann	Knut Lindstad
Nestformann	Torbjørn Grønvold
Sekretær	Nils K. Nicolaysen
Kasserer	Reid Frølich
Styremedlem	Dag Snekvik
"	Olav Rypdal
Arrangementskomite	Tom Grøtåsen, Dag Snekvik, Kari Grønvold og Mona Evjen

STYREMØTER

7 styremøter er avholdt i perioden, 6 av dem umiddelbart før medlemsmøter.

MEDLEMSMØTER

Også dette året ble det holdt møter med faglig innhold. Januarmøtet var hos UNI Forsikring, februar møtet hos Hønefoss Bil-lakkering og marsmøtet hos Øioms Karosseri.

ARRANGEMENTER / AKTIVITETER

Klubben har medvirket ved følgende anledninger:

- På torvet i Hønefoss
- Medlemstreff sammen med T-Ford klubben ved Tyrifjorden samme helg
- Amcarklubbens utstilling i Ringerikshallen
- Sandvigen - Sundvolden

Dessuten var klubben representert ved T -Fordløp på Hadeland, A - Fordløp i Kongsberg og Lillehammerløpet.

Forøvrig var vi tilstede på Kulturdagene på Hadeland Folkemuseum, Bjoneroadagene og i Vestre Gran.

Det ble også arrangert en busstur til Arvika i Sverige for å se på Lennart Johanssons bilsamling. Det var mange fine biler å se og det var en vellykket tur.

LMK

Klubbens utsendte til LMKs årsmøte var Kristian Øiom og Tom Grøtåsen

MEDLEMSTALL

I 1985 er det ca. 70 medlemmer, det er en økning på ca 20 siste år.

VALG

Etter valget har styret denne sammensetningen:

Formann	Torbjørn Grønvold	(ny)
Nestformann	Odd Harald Evjen	(ny)
Sekretær	Reid Frølich	(ny)
Kasserer	Reid Frølich	(gjenvolgt)
Styremedlem	Dag Snekvik	(ikke på valg)
Styremedlem	Olav Rypdal	(ikke på valg)
Arrangementskomite	Tom Grøtåsen, formann	
	Dag Snekvik	
	Kari Grønvold	(ingen på valg)
	Mona Evjen	

Arsberetning, fortsatt

Redaksjonskomite	Olav Rypdal	(ikke på valg)
Forsikringskomite	Kristian Øiom, formann	
	Torbjørn Grønvold	(ingen på valg)
	Ola Martinsen	
Materialforvalter	Knut Lindstad	(ikke på valg)
	Kristian Lindstad	(ikke på valg)
Valgkomite	Rolf Arild Karlsen	(ny)
	Magne Medhus	(ny)
Revisjon	Helge Dybdahl	(gjenvolgt)

REGNSKAP

INN:

Kontingent	6900.-
Lions Club	1000.-
UNI Forsikring	1000.-
Busstur til Arvika (overskudd)	1370.-
Salg av blader	180.-
Kaffesalg	360.22
Underskudd	1234.-

UT:

Kjøp av symaskin	2500.-	
Bergraf forlag (blader)	450.-	
LMK Forsikring	300.-	
Kjøp av dreiebenk	6000.-	
Frimerker	1018.-	
Kontormatriell	520.80	
Annonser	557.72	
Diverse	697.70	
	<u>12044.22</u>	<u>12044.22</u>

BALANSE:

Konto 3.12.-84	7877.-
Underskudd -85	<u>1234.-</u>
Konto 2.12.-85	<u><u>6643.-</u></u>

MÖTEPROGRAM VÅR 1986

6.januar	Salmakerarbeid	Hønefoss Billakkering
3.februar	Bilelektrisk	Ringerike Diesel elektriske
3.mars	Motor/drivverk	Ringerike Yrkeskole
7.april	Temamøte	Låven
5.mai	Temamøte	Låven

Alle møtene begynner kl. 19.00 Vær presis!

HARLEI DAVIDSON



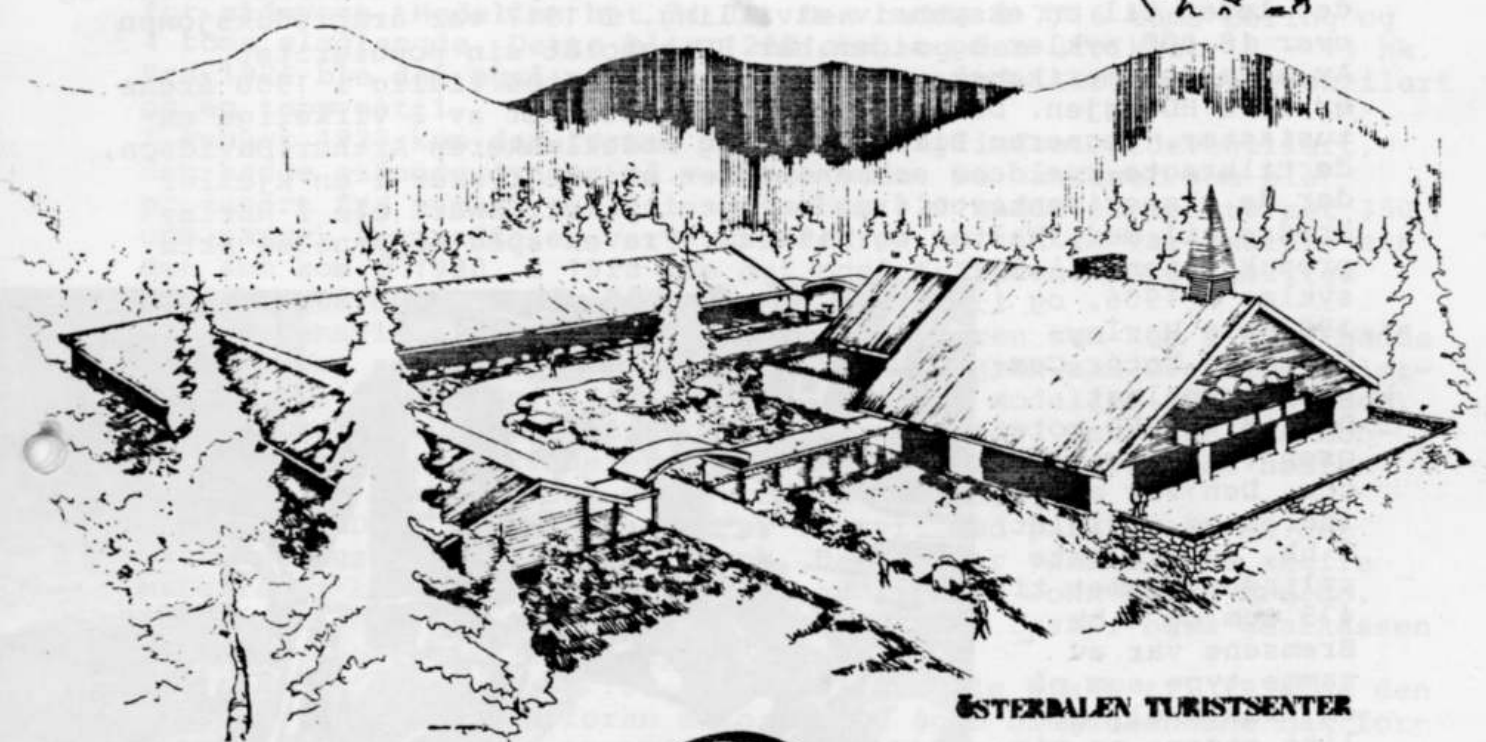
SKANDINAVISK FORD V8 TREFF 20.-22. juni 1986.



ØSTERDALEN TURISTSENTER

RENA

- ÅRETS V8 BEGIVENHET
- INTERNASJONAL DELTAKELSE
- 170 SENGEPLASSER
- 180 KM FRA OSLO
- 315 KM FRA TRONDHEIM



ØSTERDALEN TURISTSENTER

ALLE FORDER 1932 - 1953
UANSETT PRODUKSJONSLAND ER
VELKOMNE - OGSÅ DE MED 4-,
6- OG 12-SYLINDRE (EKS: JEEP)



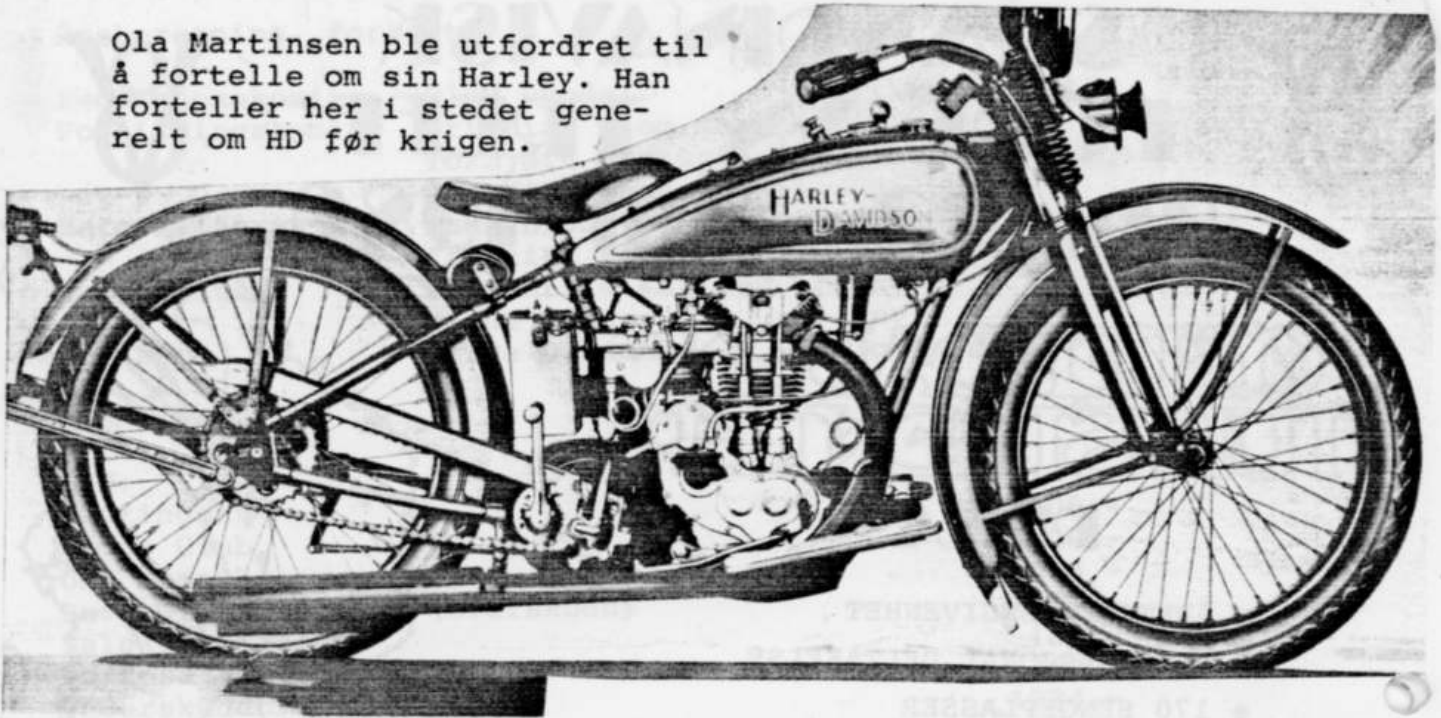
ER DU INTERESSERT I DETTE -
SEND OSS ET KORT OM DETTE SNAREST -
DET HASTER.....
NB! Navn, Adr. og Telefon.

EARLY FORD V8 CLUB-NORWAY

POSTBOKS 3253 SAGENE, 0405 OSLO 4

HARLEY DAVIDSON

Ola Martinsen ble utfordret til å fortelle om sin Harley. Han forteller her i stedet generelt om HD før krigen.



Harley-Davidson 350 cc med toppventiler 1926.

HARLEY DAVIDSON, et av verdens mest kjente MC merker ble startet i 1903 i staten

Milwaukee i USA.

Tre motorsykler ble bygget første året. Populariteten økte raskt og det ledet til en ekspansiv utvikling. I 1917 var årsproduksjonen over 18 000 sykler og siden har HD beholdt sin popularitet.

Av alle de amerikanske MC merkene som fantes tidlig i 1900 årene er bare HD igjen. Dette MC merke ble startet av 2 virkelige entusiaster, tegneren Bill Harley og modellmakeren Arthur Davidson, de tilbragte kveldene sammen med en ukjent tysker i en kjeller der de eksperimenterte fram en motorsykkel. Snart ble 2 Harley brødre til med, Walter og William. Fra en sped begynnelse økte

produksjonen til 50 sykler i 1906, og i 1907 ble Harley-Davidson Motor Company grunnlagt.

Den første HD motoren var på ca 400 ccm. Den var ensylindret og utviklet 3 hk. Senere økte sylindervolumet til 475 ccm og 4 hk. Bremsene var av samme type som på en tråsykkel, men litt større og virket på bakhjulet. Modellen hadde ingen gear og hadde ikke clutch. Kraften ble overført direkte til til bakhjulet med reim fra motoren.



Som illustrasjon til denne artikkelen bruker vi Harald Ødeliens 1927 modell

I 1909 hadde man den første V-Twin klar i en eksperimentmaskin, men den første serieproduserte kom først i 1911. Patent på å stramme drivremmen med en rulle på undersiden hadde man fått i 1910.

Rullen var manøvrert med en spak på venstre side av tanken. På den ensylindrete halvtopp som kom i 1913 hadde man montert 2 giret baknav og kjededrift, men i 1915 hadde giret i navet forsvunnet, nå var det en 3 giret kasse montert bak motoren. Den hadde fortsatt pedaler, men de gikk gjennom gearkassen og virket som kickstart.

Halvtopp modellene på 989 ccm modellen begynte nå å ligne de senere modellene på -20 tallet, det var handclutchspak på venstre side, kombinert med fotclutch. Det var nå også sidevogn å få kjøpt.

Bensintanken var enda kantete, men maskinen hadde nå bakhjulet for seg selv på høyre side i bakhjulet.

I 1916 ble tanken noe rundere i formen og gearkassen fikk en vanlig kickpedal. Dette år ble en del maskiner levert med elektrisk lys og horn til US Army, på sivile sykler var det ikke lysanlegg, men gassbelysning kunne fås som ekstrautstyr. I 1918 kunne elektrisk lys leveres, men det var mye problemer med dynamo og batteri, så det mest pålitelige og brukte var gasslys.

Omkring 1920 kom HD med 2 bremsesystem, et utvendig og et innvendig i bakhjulet som ble manøvrert med 2 pedaler på høyre side, den ene med helen og den andre med tuppen.

I 1925 kom en kraftigere ramme samt endret sylindervinkel, kraftigere hjul og en verktøykasse på framgaffelen. Den første halvtopp sykkel på 1200 ccm hadde kommet i 1922, den var mest beregnet for sidevogn. Modellen het 74 JD. Den hadde 3 7/16 toms boring og 4 toms slaglengde. Dette blir 1208 ccm, og den utviklet 18 - 19 hk. Fra 1926 ble det også produsert 2 350 ccm modeller, en sideventilert og en toppventil.

I august 1928 kom den første 750 ccm, 2 sylindret sideventilert, den hadde stående dynamo på venstre side. De maskiner som ble produsert fra august -28 til september -29 hadde en forstørret 350 ccm ramme, framgaffelen var av runde rør og tanken var smalere enn den som kom i 1930. I 1928 kom det også frambremseser på samtlige typer, også den dobbelte coilen kom dette år.

Den nye ensylindrete 500 ccm sideventilmotoren som kom i 1929 hadde samme ramme som 750 ccm. I slutten av 1929 gikk man over fra vulstfelger til felger for tråddekk 4.00 x 18 på modeller over 500 ccm. Halvtoppmodellene gikk ut av produksjon i 1929, men noen ble montert sammen av reservedeler i 1930. Parklyktene foran kom høsten 1928 på 750 ccm modellen og senere på de andre.

Ikke alle HD av disse årganger er utstyrt med parklykter da det måtte produseres spesielle fester. Da det var vanskelig å skaffe materialer kjøpte man enkeltlykter av firmaet John Brown MFG Co. 1200 modellen fikk i 1930 runde verktøykasse foran, også gearkassen fikk den overta fra halvtoppmodellen.

Den stående dynamoen på 750 ccm modellene ble brukt til 1934 da den i stedet ble liggende foran motoren. De åpne bremsebåndene bak forsvant 1931 da det ble innvendige bremsebånd.

I 1930 kom den første toppventilerte V-Twin. Det var en eksperiment motor med magneten foran sylindrene og eksosrørene på venstre side. De første serieproduserte 1000 ccm toppventilmaskin kom i 1936.

I 1932 kom en 3 hjuls servi-car på 750 ccm. I 1942 forsøkte man seg på en 1000 ccm sideventil boksermotor, men det ble bare noen eksperimentmaskiner, men i stedet kom 1000 talls olivengrønne militær maskiner.

Herved utfordres Knut Haugan til å skrive om HD etter krigen.

DKW	350ccm	1939	, komplett bra.
DKW	350 "	1939	" "
DKW	350 "	1940	" "
DKW	350 "	1943	, krigsmodell, mangelfull.
DKW	350 "	1943	, " bra komplett delesykkel.
DKW	250 "	1937	, komplett bra.
DKW	98 "	1939	, original registrert bra.
DKW	250 "	og 350ccm	, 3-5 delesykkler en nyoverhelt 350ccm motor ikke startet ettrp, en ny veiv, bra tanker m.m.
IJ 49	350 "	1954.	Dette er en russer som er meget lik en krigsmodell DKW. Noen mangler, men pen/bra. Best som delesykkel, mangler underskrift på salgsmelding, forrige eier død.
BSA	600 "	1931	, type S 31-7 Sloop sideventil. Mangler lys
BSA	150 "	1956	, pen
BSA	150 "	1954	, original
Phønix	175 "	1941	, uoriginale hjul, mangler lys.
Douglas	600 "	1931	, Komplet, original ekstra motor i deler.
Maico	250 "	1958	, scooter, motor demontert.
Tempo		1943	, ELEKTRO restaurert transporter. Uten batteri
Tempo CZ	150 "	1956	, Grønn meget pen original.
Tempo Villers	125 "	1951	, komplett
Tempo "	125 "	1951	, original komplett.
Tempo "	125 "	1957	, uoriginalt sete, småmangler. Forrige eier død underskrift salgsmelding mangler.
Tempo Sachs	150 "	1954 - 1956.	TISTYKKER " 10 stykker", en er registrert, øvrige bra komplette, noen pene andre ikke så bra. + to delesykkler.
Tempo Swing	150 "	1958	, komplett
Tempo Swing	175 "	1958	, bra komplett.
Trygg Taifun	175 "	1964	, komplett
Tempo Taifun	125 "	1965	, komplett
Trygg SPORT	125 "	1963	, komplett ikke pen.
Yamaha	50 "	1983	, pen lite brukt minisykkel med automat/kardas
Tempo Mopeder			, 4 stk. En 1958 m/pedaler den nyeste 1971

Med stort og smått i alt 39stk. + delesykkler.

Eksemplar som Douglas og 1931 BSA bør kunne omsettes for kr.5-10.000, de store DKW'ene bør en kunne få mer enn kr.3000,- for, mens Tempoene lett bør kunne omsettes for kr.1000 - 3000 pr. stk.

DKW 98ccm og Tempo Elektro står fortiden på Horten Bilmuseum.

Alt står i hus, jeg orker ikke begynne med enkeltsalg, søker derfor seriøs kjøper, kan også være inntressert i å bytte mot dyr ny motorsykkel, event. (ny) bil eller veteranbil.

Jeg betaler event. kontant mellomlegg.

Ole Birger Gjevre, 2900 Fagernes. Telf. 061/30999, privat 30870.

Biltilsynet har ikke klart å finne igjen papirene på Tempo Elektro.

NYTTIGE ADRESSER

I restaureringsprosessen er det ofte man får bruk for deler og matriell som man ikke kan kjøpe over disk. Vi bringer derfor her adresser til en del firmaer som kan hjelpe:

TOPPAKNINGER:

Kvernvik Bruk pakkingsfabrikk 4990 Sønderled

DØRLISTER, DØRPAPP etc:

Karosserimatriell Bøgt. 9 Oslo tlf. 02 675259

FORD og CHEVROLET DELER:

Eiker Motorshop 3300 Hokksund Tlf. 03 751696

FORNIKLING/FORKROMMING:

Velo A/S Sluppenvn. 1 7000 Trondheim

Star Fornikling Lørenvangvn. 14 Oslo Tlf. 02 215756

Peco 2300 Hamar Tlf. 065 22301

STIGBRETT/KALESJEDUK:

Brd. Heffermehl A/S Wdm Thranesgt. 84 Oslo Tlf. 02 377659

FJÆRER:

Oslo Bilfjærfabrikk A/S Ryensvingen 13 oslo 6 Tlf. 02 291340

Spiralfabrikken A/S Ryensvingen 13 Oslo 6 Tlf. 02 285015

SIMRINGER/TETNINGER

Per Kr askim A/S Ole Deviks vei 18 Oslo 6 02 646080

KULELAGER:

Kulelager og Maskinimport A/S Trondheimsvn. 47 Oslo Tlf 02 674885

ABRA A/S Kulelagersenteret Mellomvn. 12 7000 Trondheim Tlf 07 520240

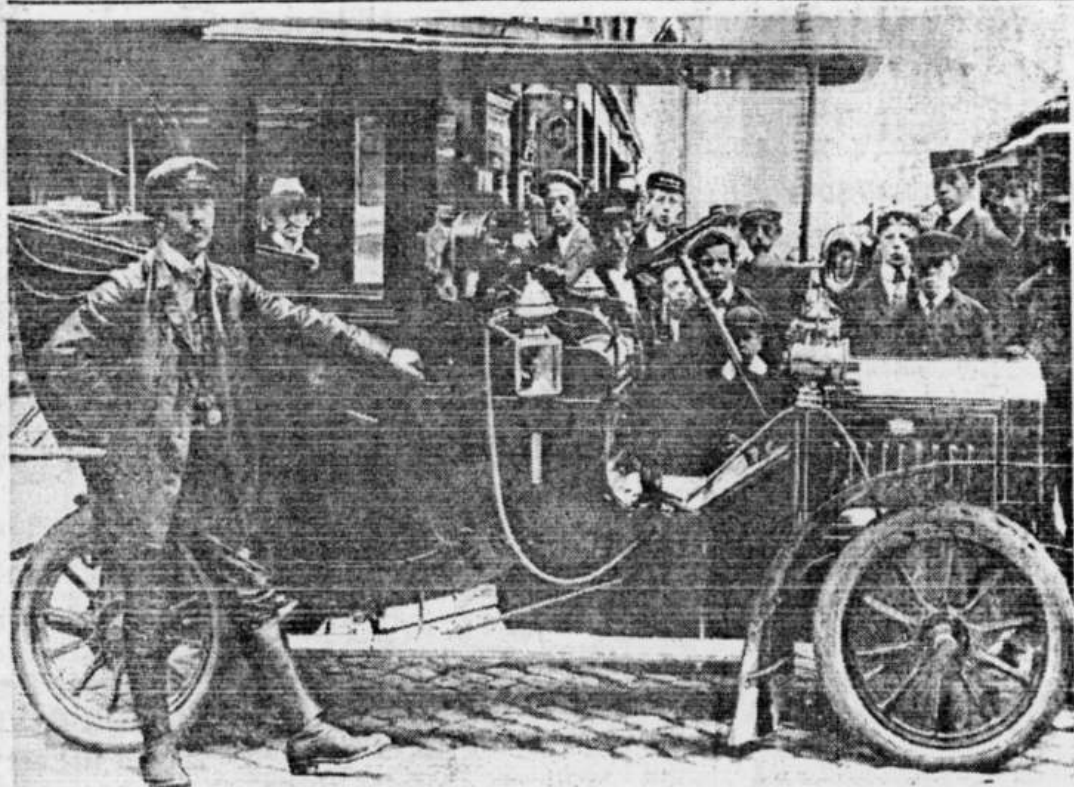


**RENHOLDSVERKETS
LASTEBILER**

Trondheim Renholdsverks Opel Blitz lastebiler, levert av 1/8 Maskinagentur. Et litt nyere kort, men vi synes det var så morsomt at vi tok det med. Lastebilene er parkert i en flott rekke, og med Nidarosdomen i bakgrunnen. På kortets bakside går det frem at mottageren av kortet får et tilbud på Opel Blitz lastebil. Prisen er 5225,- kroner. Det er poststemplet i 1931.

Trondheim Renholdsverks OPEL/BLITZ lastebiler, levert av A/S Maskinagentur

Byens første taxi med sus av Europa



— Vi blir stadig mer europeiske her i byen, skrev hovedstadspressen da Kristiania i 1905 fikk sin aller første automobildrosje. Rødlakkert og elegant, forsynt med taksameter, tok den oppstilling på Stortings plass. Journalisten beskriver den storslagne opplevelse slik:

«Man setter seg opp, kjører en liten omvei, suser i byens første automobildrosje nedover Karl Johan, stanser ved Grand og går elegant og flott inn gjennom byens første dreieder. Og så innbilder man seg et sekund at man er midt i Europa.»

Fornøyelsen kostet 80 øre.

Hvis man altså la bånd på seg. Og innskrenket kjøreturen til de ovenfor beskrevne 800 meter.

Men det er ikke å overdrive å nevne at bilen fikk en svært blandet mottagelse. I Aftenposten skrev Amund Helland: «En dannet mann med aktselse for sine medborgere, vil ikke fare av sted med en slik alvorlig hastighet at han bringer sine medmennesker til å løpe for sitt liv — med en hastighet som er generende.» Den første automobilutstillingen her i landet fant sted på Festningsplassen året etter. Ved åpningen var de fleste «herværende diplomater tilstede, en mengde embeds-

menn, ingeniører, kunstnere, forretningsfolk og pressefolk.»

Det var defilering av de utstilte biler, med H.M. kong Haakon som interessert tilskuer. «Sam Eydes berømte røde Mercedes svingte først ut av raden, og så kom hele toget av automobiler. Den første bilen i byen, Schous sivogn, ruslet langsomt ved siden av kortesjen.»

«Motstanden mot automobilerne gir seg mer og mer nå, sier herr Bennett. Man tar den snart mer som et nødvendig onde. Så snart bondehestene blir mer vant til den, tror jeg det verste er over.»

Brønn