



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 1

JANUAR 1997 ÅRGANG 14



HUSK! MØTE 4 FEBRUAR
SE MØTEPLAN INNE I BLADET

Redaktørens hjørne

Godt nyttår ønskes alle lesere av denne avis. Tiden flyr, det skal være sikkert og vist. Årene stormer avsted og den verden vi lever i blir bare mer og mer stresset. Vi har snart ikke tid til noen ting lengre. Da er det godt og viktig å ha en hobby som vi kan glede oss over. Vi må ikke la det verdagslige stresset ta fra oss denne hobbyen. Vi trenger noe annet enn jobben å prate om, og noen andre enn de på jobben prate med.

Det har dessverre godt litt for lang tid siden siste avis kom ut. Dette skyldes at både Morten og jeg har hatt for mye å gjøre. Både på jobben og etter. Jeg har en totalrestaurering av en Austin Healey 3000 på gang, og Morten er opptatt med klatring og tilleggsjobb som støttekontakt.

Takket være blant annet Tom Grøtåsen og Formann Kristian Øiom har vi fått nok stoff til en ny avis.

Forsidebilde

Forsidens bilde er denne gangen av traktoren til Tom Grøtåsen. Det ble tatt under Kulturuka i Hønefoss 1996

Baksidebilde

Baksidebilde er hentet fra KNA Challenge 1996 under lunsjen på Dvergsten gård på Hadeland. Bildet viser litt av utvalget i deltagende biler.

Formannshjørne

Ja så sitter jeg ved roret et år til. Jeg får take for tilliten enda en gang. Jeg glemte at klubben fylte 15 år i 1996, men det var ingen som kom med mistillitsforslag av den grunn. Man sitter nok tryggere her en i stortinget. Men så er ikke pressen så pågående heller. Fra spøk til alvor. Vi begynner på et nytt år og det betyr ny kontigent. Vi vedlegger giroblankett pålydende kr 150,-. Vennligst betal denne omgående så det ikke blir avglemt. Og husk å føre på ditt eget navn på delen som postverket sender til oss. Dette vil spare kassereren for mye detektiv arbeidet og hodebry. Vi har fremdeles 5 innbetalinger fra i fjor som vi ikke vet hvem er. Derfor har vi ikke turt og stryke noen av medlemmene som står ubetalt for 96 enda. Men dette må gjøres snart.

Gratulerer alle sammen !!! Vi er i fellesskap blitt bileiere. I dag har jeg og Dag vært i møte med brannvesenet og fått tilsagn på brannbilen, dette er en 69 mod. Magerius med 30 meter lang stige. Den er i orginalstand og kjørt bare 705 mil!! Vi trenger en komite til å ta seg av denne for å vedlikeholde og bruke den litt. Er det noen som er interessert i storbil, ta kontakt. Til slutt håper jeg at vi treffes mange ganger i året som kommer.

Husk at selv om jeg sitter ved roret, så er ikke kursen fastlagt. Jeg vil gjerne høre om alternative reiserute og evt. skjær og grunner, som kan gjøre ferden kjedelig og trist. Vi er jo tross alt 130 passasjerer så vi trenger hjelp ved årene en gang i blant skal vi komme fremover.

KRISTIAN

MØTEPLAN VÅREN 1997

Tirsdag 4. februar kl 1900

ØIOMs KAROSSERI Bergermoen.

Vi får besøk av A/S VERKTØYGROSSISTEN. De har en stor salgsutstilling av verktøy i en buss. Der kan vi gå inn og se og prøve, og eventuelt kjøpe hvis vi vil. Vi kan også se på en del karosseriarbeid og prøve å tinn-fylle en karosserisjøl.

Tirsdag 4. mars kl 1900

YRKESKOLEN på Risesletta

Vi får besøk fra LMK. De vil orientere om LMKs betydning, forsikringsordningen og samarbeidet med FIVA, samt FIVA pass på gammelkjøretøyene våre. Slikt FIVA pass trenger vi for å få kjøre i enkelte løp bla. Vi kan også se på importreglene for kjøretøyer som er 30 år eller nyere. Vi har også en liten video fra Sandvigen Sundvolden 1996, som John Bisgaard har spilt inn.

Tirsdag 8. april kl 1900

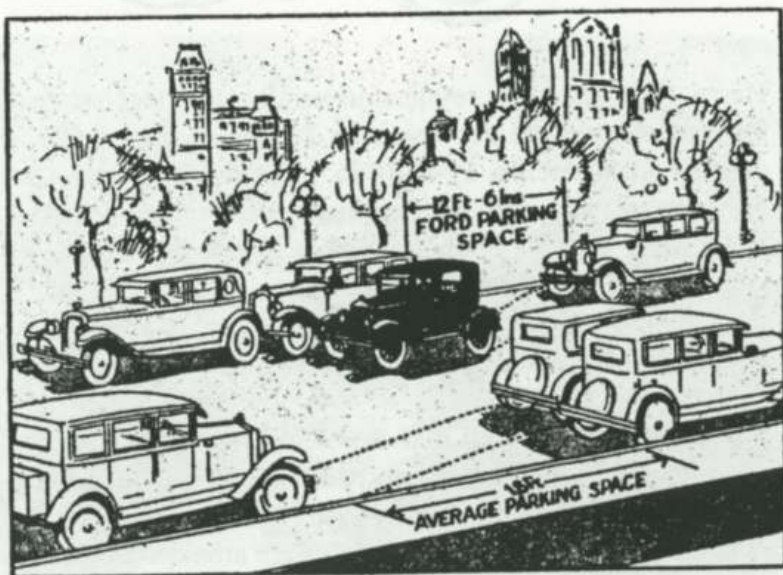
Garasje møte hos ROLF KARLSEN Krokenvn.15b (se kart) Han har både biler og MC. Rolf har også et helt mekanisk verksted med fres og dreiemaskin i sin egen kjeller som han kan lage egne deler på.

Tirsdag 6. mai

Utemøte. Mere informasjon kommer senere.

Vi planlegger også en busstur til et av innendørsmarkedene nå på ettervinteren, kanskje i Sverige. Vi kommer med nærmere informasjon om dette. Men vi vil gjerne at dere som er interessert melder i fra slik at vi får oversikt over interessen. og får loddet stemningen.

Vi planlegger også et lite løp på forsommeren, som et forsinket jubileumsløp.





GRÅTASSEN

Skrevet av
Morten Øiom

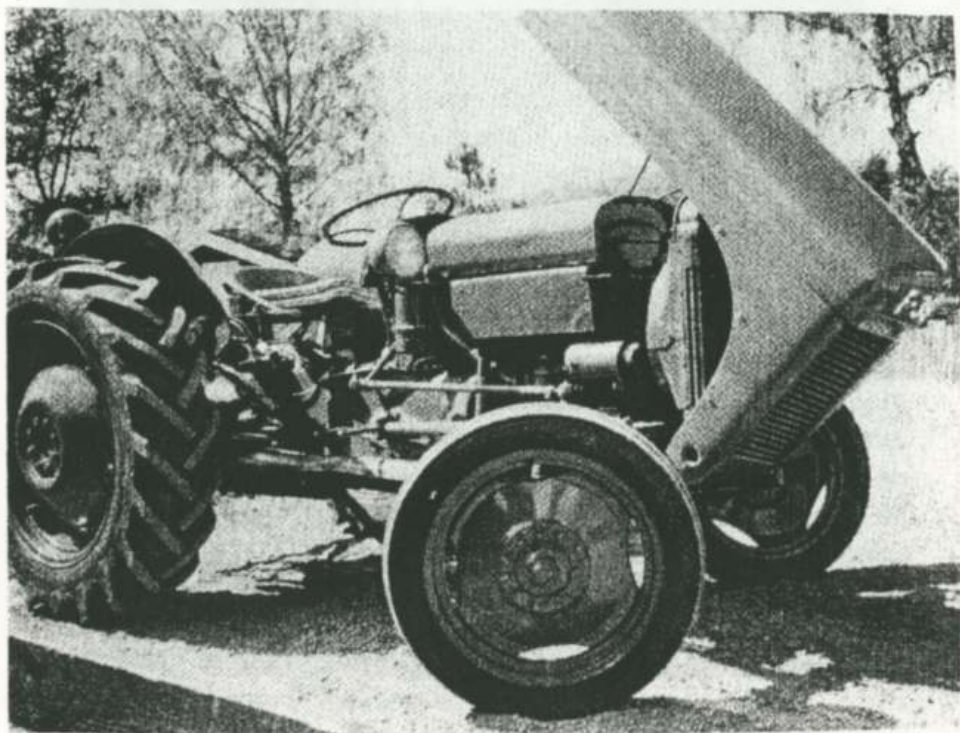
Harry Ferguson's revolusjonerende traktorkonstruksjon. Denne traktoren ble det levert ca 18 000 stk av i de 10 årene den ble produsert fra 1946-1956. Det var ikke selve traktor utformingen som var så revolusjonerende men kanskje det hydrauliske 3-punkt opphenget som gjorde den så høyt elsket i det norske landbruket..

HISTORIEN OM HARRY FERGUSON.

Harry Ferguson ble født den 4. nov. 1884 i County Down. Et lite tettsted i Nord Irland. Harry Ferguson ble tidlig tatt u fra skolen og måtte jobbe hardt tidlig i barndommen hjemme på småbruket til sine foreldre. Dette harde arbeidet hjemme Nord Irland, ga ham en enorm respekt for jordbruket og primærnæringen som produserte mat. Men det fikk ham også til og hate det harde kroppslige arbeidet dette medførte.

I 1901 når Harry Ferguson var 17 år så startet hans bror, Joe Ferguson et lit verksted i Belfast for og reparere motorsykler og biler. Han hadde før dette gått i lære som mekaniker på et linspinneri og hadde det for seg at dette med biler og motorsykler var fremtiden.

Året etter når Harry var 18 år kom tilfeldig joe hjem til familien, og da sto Harry klar til og kjøpe Amerika bilett og emigrere over dammen. Broren tenkte han skulle være snill og tilbød Harry en læringleplass i firmaet sitt. Harry tok i mot tilbudet og leste på Belfast Technical College på kvelds tid og det tekniske geniet satte fort Joe i skyggen. Forretningen blomstret imidlertid og kunde kretsen økte.



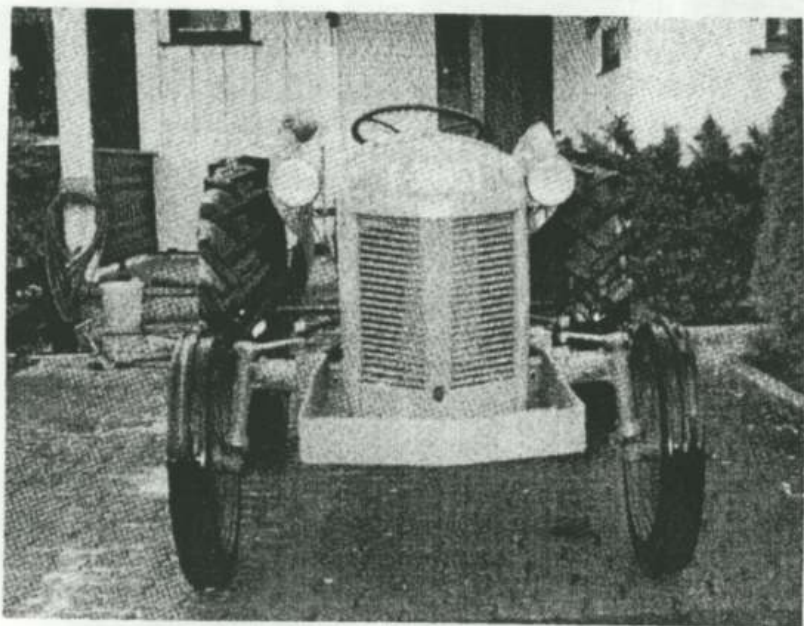
Han var ivrig til og konkurrere med egen bygde motorsykler og etterhvert også biler. Denne virksomheten var forholdsvis brukbar og det skaffet stadig nye kunder.

I 1908 fikk Harry helt flydilla og han reiste rundt på alle show hvor det var fly tilstede og målte opp og tegnet sitt eget fly som han etter mye diskusjon med sin bror hadde ferdig for testing i 1909. Den 8. august fløy han 3 mile med denne maskinen og vant 100 pund som den første flyger som fløy i Irland.

Men i 1911 slutta han helt med dette både som følge av at han skulle gifte seg, men også fordi han skulle begynne med et eget firma fordi han hadde blitt uvenn med sin bror.

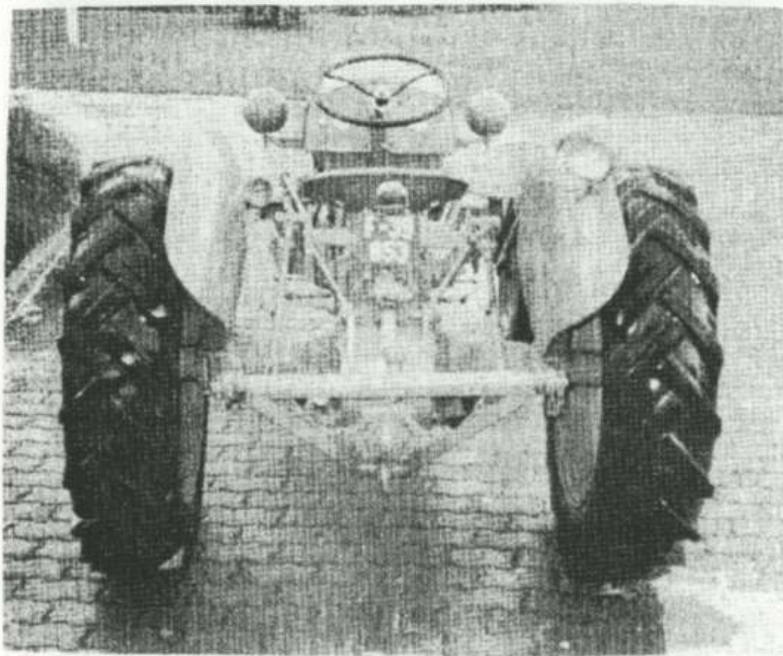
Under den 1. verdenskrigen var Harry en slags overinspektør for Landbruksdepartement i Irland og han oppdaget da hvor utrolig tungvinne og tunge de traktorene som da fantes var. Blant annet oppdaget han at mange brukere ble hardt skadet eller til og med drept som følg av at traktorene steilet med en gang redskapen satte seg fast i noe i bakken. Redskapen var jo tross alt bare hesteredskap som hang etter i en kjetting festet bak på traktorene. Alle disse problemene fikk Harry til og sette seg ned og tenke på problemløsning av jordbruksredskaper. Ved hjelp av en kompis konstruerte han en to skjærs plog som han hekta i en braket midt under ramma på en ombygd T-Ford personbil med større bakhjul og kjøle anlegg. Denne «traktoren» ble produsert som byggesett i Minnesota. Grunnen til at han ikke brukte Fordson traktor var at han syntes den var for tung og at den pakket sammen jorda for mye og ble derfor tung og bearbeide.

Ingen hadde trua på denne konstruksjonen men en demonstrasjon viste at det fungerte perfekt og ved og sette på fjærbelastninger for og justere høyden fra førerplass og med sikkerhets splinter som røyk ved fare for rundvelt så ble dette en suksess.



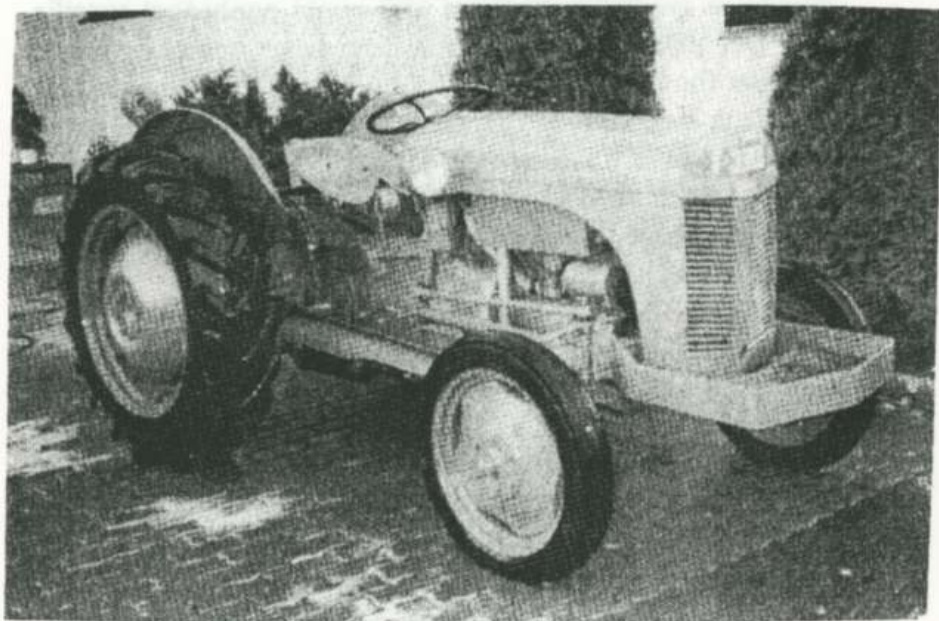
Det sies at Henry Ford ville ansette Harry Ferguson som konstruktør for redskaper til Fordson traktoren etter og ha sett hvordan dette fungerte på en Fordson traktor. Harry var i imidlertid ikke interessert i og være ansatt for noen og han satte i stede bort produksjonen på lisens og det ble produsert 1000vis av ploger før Fordson produksjonen ble stoppet. Dette satte Ferguson på bar bakke og han reist rett hjem til Irland og begynte konstruksjonen av sitt revolusjonerende 3. punkts feste som vi kjenner i dag..

Etter 6 års utvikling var den første prototypen klar, og 2 år etter i 1936 var det klart til og begynne produksjon. Den første som turte og starte produksjon var David Brown jr. Sr Brown ville nemlig ikke ha noe med den sære og sta Ferguson og gjøre. Harry Ferguson selv dannet et firma som skulle stå for salget og distribusjonen. Han reiste også over og gjorde en muntlig Gentlemans avtale med Henry Ford og lisensproduksjon av Traktorer og redskaper etter «Ferguson System».



Når Henry Ford døde i 1947 hadde Ford produsert over 300 000 Ferguson traktorer. To måneder senere besluttet Henry Ford II, som overtok bilimperiet av sin farfar, og kutte ut Ferguson Systemet og i stede produsere sine egne traktorer.

Den muntlige avtalen som Henry og Harry hadde var jo tross alt ikke nedskrevet og den kostet bare lisenspenger. Så en Ford-utviklet traktor etter samme prinsippet var jo mye bedre og ha.



Dette førte til to ting hos Ferguson. For det første besluttet han og starte sin egen traktor fabrikk og til og saksøke Ford for kontraktsbrudd og patentmisbruk. Å bygge fabrikken tok bare 116 dager og bygge mens rettstvisten tok det derimot ca 5 år og få ut av verden. Enden på den visa var at Ferguson i 1952 ble tilkjent 9 mill. dollar og at Ford måtte stoppe sin produksjon av traktorer etter Ferguson Systemet.

I 1946 inngikk dessuten Ferguson et samarbeid med Standard Motor Company i Coventry og produksjonen av den berømte TE 20 (Gråtassen) var kommet ordentlig i gang. Det var ikke alle land som var like begeistret for traktoren. I flere land ble den slaktet av pressen og mange forståelsepåere mente at den var for liten og lett og dessuten skjønte ikke alle hvilke revolusjon hydraulikk systemet på 3-punkt opphenget egentlig var. Det gikk faktisk så langt at flere aviser nektet og ta inn annonser for denne redskapen for og hindre spredning av den. Men dette hjalp ikke og Gråtassen ble raskt en suksè. De som mente at denne traktoren var for liten og at de trengte en større til de store land områdene, fikk beskjed om at de da heller skulle kjøpe to. Ferguson tok ikke her hensyn til at dette trengte dobbel bemanning.

I august 1953 slo Fergusuon seg sammen med Massy-Harris. Dette var en lang prosess og ryktene sier at en uoverensstemmelse om ca 1 mill dollar, ble avgjort med «krone og mynt»metoden. Etter ett år hadde derimot Harry Ferguson fra sin heders plass i styret blandet seg så mye inn i driften at det ble for mye kranling. Derfor overlot (solgte) Ferguson seg ut av firmaet etter et år.

I Norge ble det solgt til sammen 18 000 eksemplarer av Gråtassen og det var den som virkelig brakte mekanisering til det Norske jordbruket. I 1952 importerte Eikmaskin 750 traktorer(noet optimistisk mente mengde) og innen våronna var ferdig var alle traktorene borte og etter hvert måtte folk betale traktoren ved bestilling. Dette utgjorde på den tiden ca 6000-7000,- kr. I 1956 ble den siste Gråtassen levert og en epoke var over.

FORSIKRINGSKOMITEN MEDDELER

Vi kan prøve å få til en spalte i avisen som tar seg av forsikrings spørsmål og meddelelser. Vi kan holde dere orientert om endringer og nyheter i markedet. Er det konkrete spørsmål eller ting du lurer på. Send oss en liten lapp og vi tar dette opp i denne spalten. Det kan jo hende andre har de samme spørsmålene som deg.

Husk at vi har en helt unik forsikrings ordning på de gamle kjøretøyene våre p.g.a LMK. Vi kan nevne:

Helforsikring (Kasko) før 1954 og fra 54 til 76 mod

Rest.forsikring Denne dekker alt under jobben.

Lagerforsikring Er for objekter og dele hauger på låven eller i kjelleren eks.

Ansvar Dette er den forsikringen du må ha for og få skilte på bilen eller MC.

Brann\tyveri Denne kan du ha på kjøretøy eldre en 67

Førerulykke Denne dekker fører som ikke er dekket av ansvar.

Det første du gjør er å få et søknadsskjema av klubben, fyller ut dette og sender eller leverer dette til en av forsikringskomite medlemmene i klubben.

Send også med en del bilder samtidig. Hvis det er en helforsikring du skal ha trengs det minst 8 tydelige farve bilder, og da skal forsikringskomiten besiktige kjøretøyet.

Se ikke på denne ordningen som en kritikk av kjøretøyet. Det er en vurdering av tilstand på bilen \ MC og er et verdi papir for deg den dagen bilen blir skadet eller brenner opp eller kanskje blir stjålet. Husk også at ved helforsikring så må det monteres hovedstrømsbryter og et brannslukningsapparat i kjøretøyet før du viser det frem for vurdering.

Avtal tid for vising hos forsikringskomiten. Vi vil prøve å samle opp noen kjøretøyer og gjøre dette i forkant av et møte eller lignende.

De andre forsikringsordningene trenger ikke besiktigelse og kan derfor ordnes pappirmessig direkte. Men ha med noen bilder også her.

Kom gjerne med spørsmål. vi svarer så langt evnen rekker.

Forsikringskomiten

Referat fra årsmøte 3/12-96

Som formann ønsket Kristian velkommen til årsmøtet hvor 23 av medlemmene møtte frem. Årsmøtet ble denne gangen holdt på Cafe Royal på Jevnaker og det var duket for julemiddag etter at møtet var ferdig.

Referat fra møtet:

1. Innkalling godkjent.

2. Formannen leste opp og utdypet punktene i årsberetningen for 1996.

Vår deltagelse i kulturuken sammen med amcar-klubben var uteglemt i beretningen. Som før stilte vi opp utenfor fengselet med meget bra oppslutning fra medlemmene.

Det ble besluttet å bruke første tirsdag i måneden som møtedag også i 1997.

3. Regnskapet ble opplest og godkjent.

Det ble diskutert om det skulle søkes om kulturmidler. Men i og med at vår økonomi er god ble det bestemt at vi skulle avstå fra dette. Det kom spørsmål fra salen om våre eiendeler skulle regnskapsføres. Tidligere årsmøte har bestemt at materiellet skal, og er innført i egen protokoll (materielliste). Materiellet er forøvrig avskrevet.

4. Valg resultat:

Formann	Kristian Øiom	<u>gjenvallgt</u>
Nestformann	Johnny Røst	

Kasserer	Bjørn Hagen	
Sekretær	Helge Dybdal	<u>gjenvalgt</u>
Arrangements-		
komite:	Dag Snekkevik	
	Nils Flattum	
	Per Olav Rolund	<u>nyvalgt</u>
	John Bisgaard	
Redaktører:	Roar Langen	
	Morten Øiom	
Forsikrings-		
komite:	Torbjørn Grønvold	
	Knut Haugan	<u>gjenvalgt</u>
	Harald Ødelien	<u>gjenvalgt</u>
Materiell-		
forvaltere:	Knut Lindstad	<u>gjenvalgt</u>
	Håkon Lindstad	
Revisor:	May Haugen	<u>gjenvalgt</u>
Valg komite:	Helge Bihli	<u>gjenvalgt</u>
	Finn Løland	

Valgkomiteen skal etter valg sitte ett år. Forøvrig konstituerer komiteene seg selv. Etter valget tok formannen ordet og takket for tilliten. Vi håper han vil fortsette lenge. (referents anm.)

5. Eventuelt:

Det var ikke kommet inn noen saker.

Formannen tok ordet og orienterte om status ifm med evt overtagelse av kommunens brannbil. Det ble avgjort at det skulle settes ned en egen gruppe blant medlemmene som skulle vedlikeholde/ta seg av brannbilen når vi evt overtar

denne. Interesserte må melde seg. Vi må finne ut hvordan vi skal benytte den og uansett må en eller flere av oss få opplæring på stigen. Denne bør brannvesenet kunne gi oss opplæring på. Vi har fått tilsagn om leie av lagerplass i en betonghall på Hauger gård. Leie ca kr 2000,-.

Neste medlemsmøte blir første tirsdag i februar.

Årsmøtet ble avsluttet med deilig julemiddag og hyggelig bilprat.



ARBEIDSTILSYNET

02.07.96

HAR DU SATT FØRERVERN PÅ GAMMELTRAKTOR'N ?

Fra 4. oktober 1996 skal det være førervern på gamle traktorer som er i bruk eller ventelig vil bli brukt på gårdsbruk eller annen næringsvirksomhet. Det går fram av «Forskrift om førervern på gamle traktorer» (*), som ble fastsatt 16. september 1994. Bakgrunnen er det store antallet dødsulykker med gamle traktorer uten førervern.



Hva er en «gammel traktor»?

Med «gamle traktorer» menes traktorer (over 500 kg) som ble importert før det kom krav om at nye traktorer skulle ha førervern. «Gamle traktorer» er med andre ord traktorer som ble levert før 1. september 1964 eller importert utenom forhandler før 1. januar 1967.

Godkjenning av førervernet

Førervernet skal være typegodkjent av Direktoratet for arbeidstilsynet for den aktuelle traktormodellen. Forut for typegodkjenningen skal førervernet være styrkeprøvet / -beregnet ved godtatt institusjon, f.eks. Institutt for tekniske fag ved Norges landbrukshøgskole.

Hvilke førervern er godkjent, og hvor kan de kjøpes?

På neste side finner du en oversikt over hvilke førervern som er godkjent pr. i dag, og hvem som produserer og leverer disse.

Hva gjør du hvis det ikke finnes godkjent vern for din traktor?

Hvis det ikke finnes noe godkjent vern til din traktor, så ta likevel kontakt med en førervern-leverandør eller med produsenten direkte. Ofte vil førervernprodusenten kunne lage en festebrakett som er tilpasset din traktor. Men OBS! OBS! pass på at den tilpassede braketten blir vurdert av Institutt for tekniske fag - NLH og godkjent av Arbeidstilsynet før den tas i bruk.

Delbare og nedfellbare førervern er tillatt

Forskriften tillater at øvre del av førervernet kan avmonteres eller felles ned

Dette er aktuelt f.eks. ved kjøring i gamle driftsbygninger med lav takhøyde. Kjøring med avmontert eller nedfelt førervern er bare tillatt der traktoren av plasshensyn ikke kan nyttes med vernet i normal stilling.

Veterantraktorer behøver ikke førervern

Traktor som er tatt vare på av historiske årsaker og som kun brukes til demonstrasjonskjøring ved historiske rekonstruksjoner, prosesjoner o.l., og til enkel testkjøring i forbindelse med dette, kommer ikke inn under forskriften.

(*) Forskrift om førervern på gamle traktorer (bestillingsnr. 525) kan bestilles på Tiden norsk forlag. Tlf. 22 00 71 01

**Godkjente vern
- se neste side!**

OVERSIKT OVER

EFN-nr	Førervern
430	KALA 46-01
784	JØLA 200-1
837	KALA 10.01
943	Karmøy Stå 00104-01
945	Dalen/Lid 1
946	Flatford F9

TYPEGODKJENTE FØRERVERN FOR GAMLE TRAKTORER

	Produsent	Leverandør i Norge	Godkjent for
01	KALA førerhuse Aps, Bygmestervej 3-5, DK-9560 HADSUND	Torp Maskin Hauan, 3178 VÅLE Tlf. 33 06 00 37	Fordson Major, Power Major og Super Major
5	JØLA maskinfabrik Aps, DK-8740 BRÆDSTRUP	Rønning Maskin A/S 3760 NESLANDSVATN Tlf. 35 99 43 11	Ferguson 26 og 31, Massey Ferguson 35, Fordson Dexta og Super Dexta
01	KALA førerhuse Aps, Bygmestervej 3-5, DK-9560 HADSUND	Økonomideler A/S Ringtunveien 3, 1712 GRÅLUM Tlf. 69 14 04 44	International 250 og 275, Fordson Dexta og Super Dexta, Ferguson 26 og 31, Massey Ferguson 35, BM Volvo 425 og 320
HDK-	Karmøy Stål A/S, Boks 100, 4281 SKUDENES- HAVN	Karmøy Stål A/S Tlf. 52 82 82 00	Massey Ferguson 35
518	Lid Jarnindustri A/S, 5600 NORHEIMSUND	Lid Jarnindustri Tlf. 56 55 11 77	Ferguson TE20, Massey Ferguson 35, Fordson Dexta og Super Dexta, BM Volvo 425 Krabat/Terrier og 320 Buster
	Flatford Ltd, Strensall, York, Y03 TP, ENGLAND	Havnås handel A/S 1860 TRØGSTAD 69 82 76 30	Massey Ferguson TE-A20, TE-D20, TE-H20, TE-F20, 35, FE-35, FE-35X, Fordson Dexta og Super Dexta

KNA VIKING CHALLENGE 1996

Skrevet av:
Roar Langen

KNA viking challenge ble arrangert for andre gang, 20. og 21. september 1996. Klubben vår stilte med tre ekvipasjer, Einar T. Lie med kartleser Peter E. Lie i en 1957 MGA, Trine Nicolaisen med kartleser Inger Bergsund i en 1962 Alfa Romeo og meg selv med kone Lisbeth Langen som kartleser i vår Austin Healey 3000. Gunnar Rohr Torp måtte melde seg av grunnet problemer med gearkassen på sin MG TC. Men han ble med å hjalp til med arrangementet.



Kort fortalt består slike løp i pålitelighetsprøve, ferdighetsprøver og transportetapper, samt hyggelig sosialt samvær.

Pålitelighetsprøve er kjøring i gitt hastighet. Her er det skjulte tidskontroller og man får 1 poeng for vært sekund i avvik fra korrekt tid.

Ferdighetsprøver er kjøring på et lukket område, hvor man kjører en løype. Denne løypa skal kjøres like raskt som en satt idealtid. her får man ett poeng i for vært sekund i avvik fra idealtiden. kjører man raskere enn idealtiden får man ikke poeng.

Transportetapper er kjøring mellom ferdighetsprøver og pålitelighetsprøve.

Som leserene helt sikkert har forstått er det om å gjøre å få så lite poeng som mulig.

Løypa gikk denne gangen med etappe 1 fra Oslo til Fagernes og etappe 2 fra Fagernes rundt på fjellet og til Fagernes igjen. en mer detaljert beskrivelse av løypa følger senere i stykket.

Løpet startet denne gangen som i 1995, på universitetsplassen i Oslo. Transport etappen fra Oslo sentrum gikk til Lyngås Hvor vi hadde første førerprøve. Banen var ny-slåddet og fin. Det er ikke fritt for at det begynner å bruse i blodet når starteren teller ned til villig motorstøy i bakgrunnen. Kjempeartig!

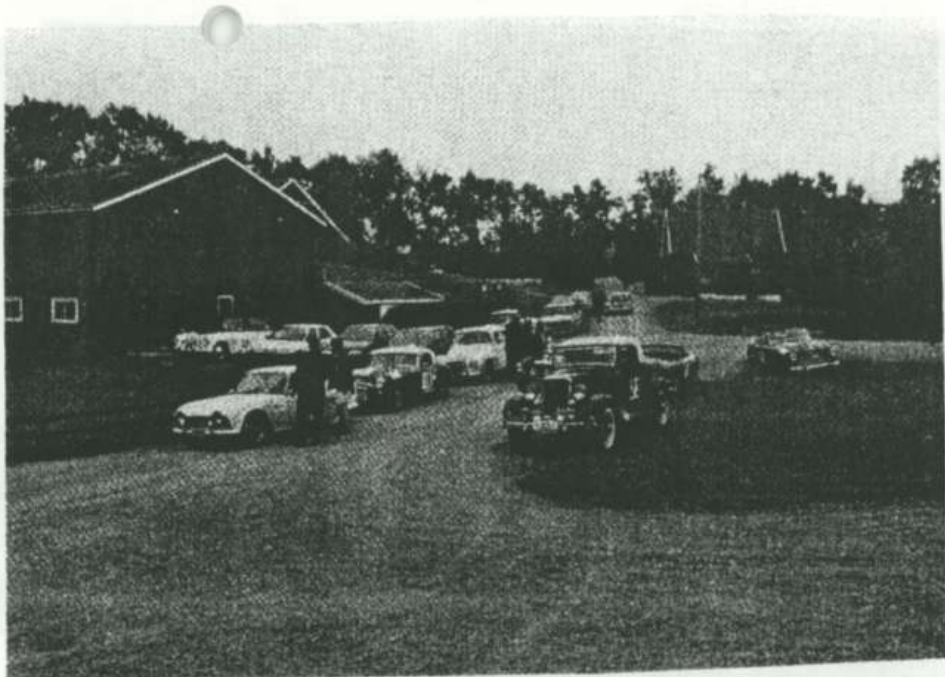
Fra Lyngås gikk løpet mot Hadeland Glassverk, hvor en ny førerprøve ventet oss. Men først var det muligheter for å få sjekket opp triptelleren. Da begynte frykten å bre seg. Enten var

trippen fullstendig gal eller så var trippe til de som hadde kjørt opp løypa gal. Det siste viste seg å være riktig. Dette skapte skikkelig kaos og frustrasjon hos oss. Jeg tror faktisk vi fant opp noen nye uttrykk som ikke gjør seg på trykk. Men det var jo likt for alle, så vi kunne ikke gi opp av den grunn. Etter førerprøven ved Hadeland Glassverk kjørte vi til kanadaveien. Her startet første pålitelighets prøve. Pålitelighetsprøven endte på Dvergsten gård. Etter mye usikkerhet og 20 kilometers kjøring i 38, 50 og 45 km/t kom vi til gården med kun 2 sekunder feil.



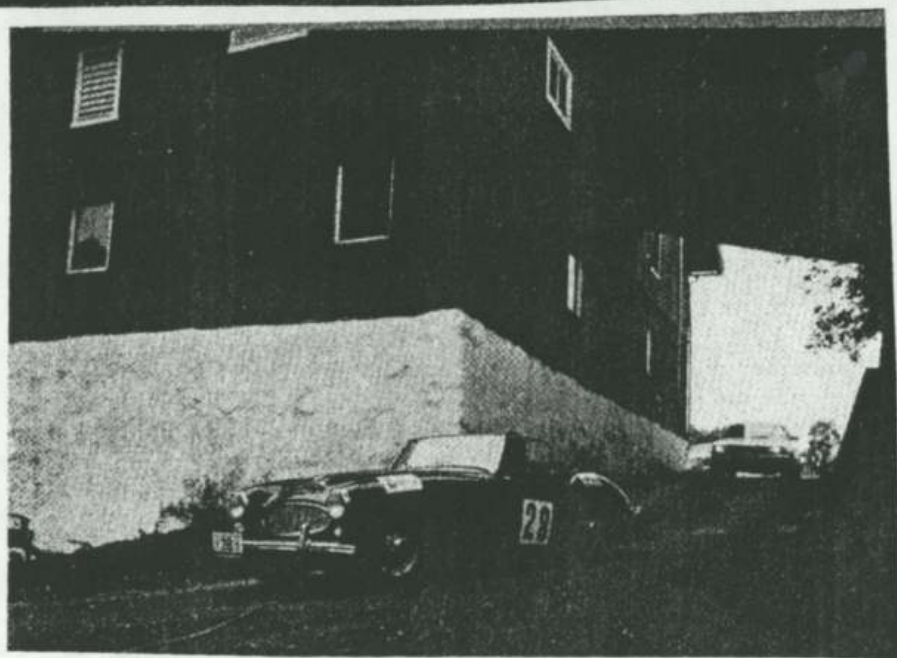
Her er Einar T. og Peter E. Lie klare til avmarsj etter lunsj på Dvergsten gård

Så var det mulighet til å innta lunch på Dvergsten gård. Her hadde de dekket opp til langbord på gårdstunet, med et koldtbord som kunne måle seg med et bra hotell. Her skulle vi bare hatt litt bedre tid.



Her følger noen bilder av utkjøring fra Dvergsten gård





Frode Lund Og Aksel Bråthen i 1960 Austin Healey 3000



Christian K. Hallan og Christine Stang i sin 1964 Austin Mini Cooper

Videre gikk løpet oppover mot Bang, Vestringsbygda før vi kom frem til Fagernes hotell og en bedre middag. Dagen hadde vært full av pålitelighetsprøver og ferdighetsprøver. Slitsomt, men veldig morsomt.

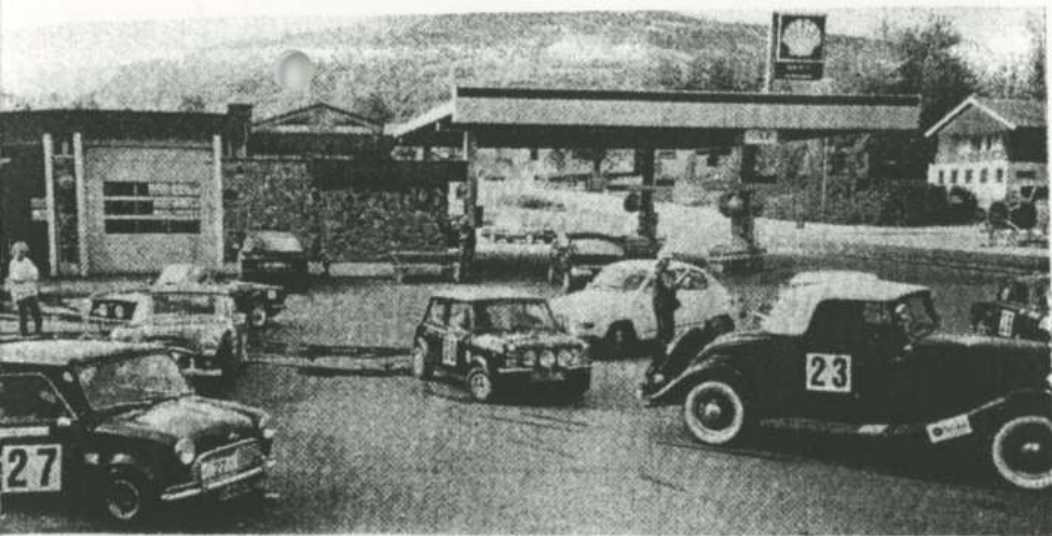
Etter middag og en kort hvil, skulle vi ut på dagens siste pålitelighetsprøve. Dette ble en prøve i mørke, på dels offentlige

og dels private veier. På alle tidligere pålitelighetsprøve hadde den skjulte tidskontrollen vært på slutten av prøven. Mange valgte da å kjøre raskt inntil man nærmet seg slutten. Da la de seg på den hastigheten de skulle ha, og klarte seg relativt bra. Denne Nattetappen viste seg ikke bare å være vanskelig å kjøre, men de hadde også lagt inn flere skjulte tidskontroller underveis.

Etter en tøff nattetappe var det godt å komme tilbake til hotellet å få seg en velfortjent dusj.

Neste dag forløp roligere. Fra start på Fagnres hotell gikk turen over Golsfjellet. Mye vakker natur, og fine hyttegrender å skue. Ny førerprøve på Fuglehaugen motorbane. Førerprøvene er det ikke bare jeg som er sjåfør som setter pris på, men også min kone synes dette er artig. Etter førerprøven bar det av sted til Hemsedal med start pålitelighetsprøve i bunn av slalåmbakkene. Prøven gikk oppover veien ved siden av bakkene, og hadde mål like etter at vi hadde kommet til toppen. Dette var vanskelig da jeg måtte prøve å unngå å spinne i de brå svingene, for da ville tripp telleren som er koblet til bakhjulene vise feil. Vel oppe på fjellet og igjennom tåkelaget åpenbarte Norges vakreste natur seg. Fjellet kledd i høstens farger kombinert med skyfri blå himmel og strålende solskinn.

Exotic Land og skogstrømmen i 1994. Avsnitt 11. 1994



Etter at vi hadde kommet ned igjen fra fjellet inntok vi lunch på Torpo, med etterfølgende tanking på Gol.

Etter flere pålitelighetsprøver og ferdighetsprøver endte vi opp igjen på Fagernes. Her hadde ordføreren gått med på å stenge av sentrum for å arrangere den siste førerprøven: Fagernes Grand Prix.





Her er det flere biler som er klare til start på Fagernes Grand Prix

Lokale resultater var som følger:

Trine Nicolaisen og Inger Bergsund vant dame klassen og fikk fjerde plass i klassen for biler fra 1960 til 1966.

Einar T. og Peter E. Lie fikk tredje plass i klassen for biler fra 1950 til 1959.

For vår del gikk løpet bedre enn vi hadde våget å håpe på. med andre plass totalt og i bilens klasse samt seier i mixet klasse (dame og herre).



Stolte løpsdeltagere med premiene vi fikk. flott tinn fra Askvoll.

Dette er løp vi gjerne vil anbefale medlemmene fra klubben. Ring meg om du vil vite mer om løpet.



Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegn overtar den gamle stige bilen til Ringerike brannvesen. (Foto: Espen Braata)

Overtar den gamle stige bilen

Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegn overtar brannvesenets gamle stige bil vederlagsfritt. Bilen vil bli lagret på Jevnaker.

TORHAMMERSTAD



- Vi har fått en avtale om å overta den og kommer til å lagre bilen på Hauger gård i Jevnaker. Rundt 1. februar vil vi hente den på Kilemoen og kjøre den til vår lagringsplass, sier Kristian Øiom, formann i den motorhistoriske klubben.

Den gamle stige bilen er en 1969-modell av merket Magirus Deutz og har bare kjørt 7050 kilometer.

- Riktig å bevare

- Den er ikke så gammel at den har noen stor motorhistorisk interesse ennå, men vi tror den blir interessant med tiden. Bi-

len kommer til å bli en stor utgiftspost for klubben, men vi synes det er riktig å ta vare på den og vedlikeholde den for ettertiden, sier Øiom.

Brannvesenet har sikret seg mulighet til å ha bilen i reserve hvis det skulle bli prekärt behov for den. Under redningsoppdrag vil imidlertid brannvesenet få raskere hjelp fra nabokommunen Bærum enn ved å hente den gamle stige bilen.

- Vi regner med at det først og fremst er i tilfelle det oppstår feil med den nye stige bilen at brannvesenet er interessert i å ha den gamle i beredskap, sier Øiom.

ÅRSBERETNING 1996

Tillitsvalgte i år har vert.

Formann	Kristian Øiom
Nestformann	Jonny Røst
Kasserer	Bjørn Hagen
Sekretær	Helge Dybdal

Arrangement komiteen	Dag Snekkvik
	Nils Flattum
	Roar Magnussen
	John Bisgaard

Redaktører	Roar Langen
	Morten Øiom

Forsikringskomite	Torbjørn Grønvold
	Knut Haugan
	Harald Ødelien

Materialforvalter	Knut Lindstad
	Håkon Lindstad

Revisor	May Haugan
---------	------------

Valgkomite	Helge Bihli
	Finn Løland

Aktivitetesnivået har i år vært rimelig bra.

Som tidligere år har vi hatt 4 medlemsmøter før ferien, og 3 etter. I år har vi brukt 1. Tirsdag istede for 1. Mandag i hver mnd. Dette ser ut som en bedre dag for de fleste.

Februar møte var hos Øioms Karosseri og Anne som ble omhandlet var: Rustsveising, tinnfylling, grunning og lakk. Restaurering av innvendig treverk. Dessuten så vi på 1950 Bentley MK VI, 1961 Jaguar E og 1953 Lancia Aurelia og studerte teknisk oppbygging av disse.

Mars møte var på Yrkeskolen på Risesletta. Der så vi på gamle tekniske undervisningsfilmer fra Bilteknisk fag i militæret. Samt fikk innføring om handel og import av Austin Healey fra Amerika.

April hadde vi busstur til Strømmen Museet og beså dette, samt masse lysbilder tatt av Olav Helge fra Ringerike og Hadeland i 60 og 70 åra. Hvor har det blitt av disse objektene??

Mai møte samlet vi oss på Hadelands Glassverk. Vi kjørte et kort PO løp og havnet på Kistefoss tresliperi hvor vi fikk ommvisning i det som skal bli et industrimuseum. Dette var imponerende både å se og høre.

Sommer sessongen hadde vi et samarbeid med Roots klubben om et lørdagsløp fra Hadelands Glassverk og rundt på Ringerike.

Vi hadde ansvaret for post og parkering ved mål på Eggemoen ved årets Sandvigen- Sundvolden.

Vi hadde også opplegget for en føreprøve ved årets «KNA Viking Challenges». Dette ble også gjennomført ved Hadelands Glassverk.

Oktober møte hadde vi i garagen til Roar Langen. Der så vi på restaurering av Austin Healey og «Kleinsnitger»

Vi arrangerte en ekstra tur med Helges buss til Strømmen museet for å se på et lysbildekåsseri av Olav Helge om ferietur med bil fra Alaska til New York, og deretter tvers over Amerika med 5 norske GMC militærbiler. Dette var en godbit som desverre alt for mange gikk glipp av.

Novembermøte var på Yrkeskolen og emnet var El-bil og Mc 150 år. Også dette var av Olav Helge, og som vanlig var det veldig innnteressant.

Desember møte er årsmøte og Julebord.

Det har også vært avholdt 3 styre/ komitemøter, samt telefonisk kontakt om diverse saker inneværende år.

Av konkrete saker av betydning er «brannbil» saken. Denne er i korthet: Vi har meldt vår interesse til Ringerike kommune om å overta og bevare den utrangerte 69 mod. Magerius stigebil som er kjørt bare 700 mil. Et knapt flertall i kommunestyret (23-22) gikk inn for at vi skulle gis mulighet for dette, hvis vi kunne bevare denne på en forsvarlig måte. Vi har skaffet tilveie lagringsplass, forsikring mulighet og gratis omregistrering mm. Og i et møte med brannvesenet sa vi oss villig til å overta den for en symbolst sum, da lagring, forsikring og vedlikehold mm ville koste oss 3000 - 5000 kr pr. år. Brannvesenet og teknisk rådmann har forløpig ikke godtatt dette, så nå prøver de markedet med annonsering. Men siste kap. er ikke skrevet i denne saken.

Motoristen er kommet ut med 4 nummer i år. 2 av disse har vært i farger. Det er også planlagt et Jule nummer i år. Tilgangen på stoff fra klubbens medlemmer har vært akkurat som før, altså for lite.

Vi har et jevnt tilsig av nye medlemmer, pr i dag 143 medl. men en del av disse har ikke betalt kontigenten i år tiltross for purring. Etter neste nr av Motoristen stryker vi disse. Over 90 av våre medlemmer har en eller annen LMK forsikring. Disse må passe på å oppretholde sitt medlemskap.

Styret v/formann har har oppdaget for sent at iflg. navn emblemet fyller vi ½ rundt år i år. Vi burde hatt et jubileumsarrangement. 15 år er jo ikke så værst selv om det er midt i tenårene. Gratulerer med dagen. Stå på og slutt opp om klubben så får vi ta det igjen om 5 år.

Styret

ANNONSER

Selges:

Mercedes Benz 220 1953, komplett. Becker radio.

Gått bare 80.000km. Bud over kr 25.000

Litteratur selges:

Instruksjonsbøker til VW 1968, Puch Scooter, Ariel

Millitærmotorsykkel, Willys millitærjeep. Alle på

norsk. Delekatalog til Jawa 250/350 1954 på tysk.

kr 100 pr bok.

Kjøpes:

Deler til Tempo motorsykler, 125 - 150 - 175ccm,

eldre enn 1967 modeller. Komplette sykler, objekter,

rester, enkeltdeler, alt av interesse

Kontakt Olav Rypdal, tlf 94 41 53 10



RØD 1964 AUSTIN HEALEY MKIII BJ8 2+2

Bilen er original og urestaurert i meget god stand. Den har lagt bak seg 500 problemfrie mil på Norske veier. Bilen har ny cab og nye eikefelger. Den selges fordi vi har en maken bil under restaurering. Prisen er høystbydende over kr160.000. En rimeligere veteran med hard top kan tas i bytte. Ta kontakt med Roar Langen på Tlf 61310074.

SELGES: Opel Rekord 1700 1965 modell, delebil, komplett. Starter og går, men en del rust. Gått 90 000 km. Billig. Henv Valdemar Westerlund, 2616 Lismarka, tlf 623 60 912 eller 944 09533.

LYST PÅ BIL ? Jeg har stående en Austin kriger, tidligere ambulanse, brukt som feriebil i mange år (danskolelærer Kåre Berg). Et medlem i LVK kan få overta denne bilen. Henv Arne Kråbøl 2621 Østre Gausdal.

KJØPES: Frontlykt til Tempo Villiers 125 ccm 1952 modell kjøpes eller byttes i andre Tempodeler. Henv Tor Arne Sletvold, 2616 Lismarka tlf 623 60 821.

KJØPES: Deler til DKW 1935 kjøpes: El.boks og baklys til type 350 SB. Henv Lars Ole Stumlien, 2823 Birstrand tlf 611 84 859.

SELGES: Ferguson gråtass 1953 modell, bensin, i bra stand. Selges for kr. 6000 ferdig prutet. Henv tlf 623 60 912 eller 944 09533.

& KJØP SALG

Til salgs

Volvo PV B16, 1957
Restaureringsobjekt
(påbegynt restaurering).
Henv. Morten Stensrud
Tlf.: 62 58 03 05

Div. deler til **Standard 1946**. Kr. 600.-
Henv. Jonny Enger
Tlf.: 62 57 19 25

Plymouth 1938 til salgs. Bilen har ikke vært kjørt siden midt på 60-tallet. Den må besiktiges, da vi ikke tør å si noe om dens tekniske stand.
Hvis bilen er av interesse, kontakt:

Anne Lise Kind
Damtråkka 18
1300 SANDVIKA
Tlf.: 67 54 17 04 p/66 98 51 74 a

39-mod. Chevrolet Master DeLuxe
4-dørs. Chassis delvis restaurert.
Tlf.: 62 52 67 74/92 29 21 29

Kjøpes

Jon Ingar Myhre er fortsatt interessert i å komme i kontakt med personer som har, eller som vet om, deler til sin **1921 mod. HD 1000**. Sykkelen, som bestefaren hans kjøpte på 20-tallet og som senere er oppløst i sine enkelte faktorer og spredd for alle vinder.
Jon Ingar er også fortsatt interessert i å selge eller bytte bort sin **Packard 1940** med restaurert sekser under panseret.
Jon Ingar Myhre
Tlf. 62 57 79 35
(e. kl. 18.00)

Til salgs

1937 Ford last V8 bensin i deler, felger med nye dekk og andre nye deler.
Russisk MC 350, 1956.
Albin 2-cyl. båtmotor, frostsprengt.
Sleipner båtmotor 1-cyl. ikke magnet, ikke forgasser.
Gammel Jobu motorsag.
Div. gamle radiatorer.
Rester av gammel påhengsmotor.
Pen kasse fra Elverum Bryggeri.
Komplett etasjeovn.
4 stk. 185 sr 14ms på merk felger.
2 stk. 185 sr 14 m + s på Mazda picku felger.
2 stk. 195 sr 14 c radial på Transit-felger, vinterdekk uten pigg.
1 stk. Tiger Paw xtm p235/75 r 15.
Noen gamle vindusviskermotorer og fordelere.
Pluss mye annet.
Henv. Frank Anderson
Tlf.: 90 60 44 76/62 34 02 46 kveld.

Modelbiler til salgs

Modeller i skala 1:43
FORD CORTINA MK I
kr. 150.-
FORD POPULÆR 36-52
kr. 130.-
FORD ESCORT MK I
kr. 180.-
FORD ANGLIA
ca. kr. 150.-
TRIUMPH HERALD
ca. kr. 160.-
LAIKA (russ.prod.)
kr. 160.-

Modeller i skala 1:18
BMW ISETTA 250ccm
kr. 270.-
MGB/MGF
kr. 380.-
CHEVROLET STEPSIDE/CAMEO
55 mod. kr. 330.-

Kjell Åge Emilsen
Emil Nordbysveg 11
2312 OTTESTAD
Tlf.: 62 57 68 13

Til salgs

MGB GT 1966 2+2
(lukket sportsvogn)
Original norsk bil med historie.
Tidligere eier er blant andre
Geir Bolset i klubben.
Påkostet:
Nye bremses rundt om. Alt nytt i forstilling. Nye dekk. Div. nye deler, som skulle vært byttet. Trenger litt rep.
Selges for kr. 45.000.-
helst til motorveteranentusiast.
Tlf. 62 52 48 93 kveld - Aridun.

MB 220 (W111) 1960-mod.
soltak, servo, automat.
Meget bra objekt. Selges billig.
Tore Bjølverud.
62 59 58 68 kveld.

Tempo sport 1962 mod. 125 ccm.
Restaurert til kanskje Norges fineste.
Påkostet 28.000.-
Selges kr. 30.000.-
Tlf.: 62 52 28 81 - 94 35 34 32

Radiatorcappe til Mercedes 170 - 1951
selges kr. 600.-
Tlf.: 62 52 28 81 - 94 35 34 32.

Dodge WC-51 3/4-tonn (kvarting)
modell 1944 i meget bra stand.
Ny kalesje og historisk riktig merket.
Alt utstyr følger med.
Selges for kr. 25.000.-
Kontakt Frode på
tlf.: 62 53 40 86 - 92 66 67 56

Motorveteranene Hedmark:

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Pb. 1019 FLATTUM

3501 Hønefoss

Postgironr: 0803 3506326

Bankgironr: 2335 0805311

Vårt Styre

Formann:

Kristian Øiom 61311533

Nestformann:

Jonny Røst 32160206

Kasserer:

Bjørn Hagen 61311633

Sekretær:

Helge Dybdal 95256137

Arrangementskomite:

Dag Snekkevik 32160268

Nils Flattum 32159464

Per Olav Rolund 32132552

John Bisgaard 61311688

Redaktører av Motoristen:

Morten Øiom 61311674

Roar Langen 61310074

Forsikringskomite:

Torbjørn Grønvold 32157321

Knut Haugan 61311642

Harald Ødelien 32132717

Materiellforvaltere:

Knut Lindstad 32153537

Håkon Lindstad 32153537

RETURADRESSE:

MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1010 FLATTUM
0601 HÅNEFORS



B

