

MOTORISTEN



*Organ for Motorhistorisk klubb
Ringerike og omegn*

Nr 1 april 2023 40. årgang



Isberg servicestasjon i Osloveien

Esso Norge AS/Digitalarkivet

I dette nummer:

**Referat fra årsmøte
Simca
DKW**

**Ringerike MC-klubb 50 år
Øveråsen stasjonærmotor**

**Lørdag 29. april
Lørdag 3. juni
Søndag 18. juni
Lørdag 1. juli**

**Første hobbykjøretøytreff
Transporthistorisk treff
Prestegårdsløpet
Nils Flattums minneløp**

LEDEREN

Hei

Da er 2023 sesongen snart i gang, og om godværet kommer tidlig i år så er noen allerede ute med veterankjøretøyene i starten av april .

I mai starter klubbens arrangementer: Vårsjekk hos Johansons Auto, Prestegårdsløpet, Nils Flattums Minneløp, Transport Historisk treff for å nevne noen. Følg med på mail og i NSHS sin kallender på www.nshs.no.

Klubben er stadig i vekst. Vi hadde i 2022 mange innmeldinger, og det er veldig bra. Fint å se at flere enn oss som allerede er medlemmer har interessen for historiske kjøretøyer og ønsker å bli en del av oss.

En gledelig melding er at klubbens Simca har fått en del nødvendig service og vedlikehold og er nå klar til EU kontroll. Det blir fint å se denne fine bilen rulle på veien igjen etter å ha stått lagret noen år. Klubbens Høkabuss nærmer seg ferdig og er klar for noen turer rundt i nærområdet i sommer. Klubbens brannbil er i god form, den har vært godt passet på av Kjell E. Pettersen i 16 år, men nå sender han staffettpinnen videre til Thomas Hermansen som overtar hovedansvaret for den. Kjell blir med i tungebilgruppen videre og hjelper til.

Ny sesong gir nye muligheter, og stasjonen er i utvikling, så det blir spennende å se resultatene utover sommeren. Utstillingen blir også oppgradert, så det blir absolutt verdt å ta noen turer innom stasjonen i sommer.

Vi sees!

Stig Atle.



REDAKSJONEN

Denne vinteren har som kjent vært lang og snørrik, og det burde ha gitt gode muligheter til å komme videre med alle våre langtidsprosjekter?

Redaktøren har mange prosjekter, og alle sammen tar lang tid. Et av disse prosjektene er å publisere eldre utgaver av Motoristen på MKROs nettsider. De fleste utgavene ble digitalisert i forbindelse med 40 års jubileet i 2021, men det gjenstår en del redigering før utgavene kan publiseres. Foreløpig er nesten alle utgaver fra årene 1997-2022 tilgjengelige, resten kommer etter hvert. Dere finner dem på mkro.lmk.no/motoristen.



Et prosjekt som hadde stoppet helt opp er en Øveråsen stasjonærmotor som har stått i garasjen i flere år. Nå er prosjektet vekket til live igjen av Dag Rasmussen, og dere kan lese om det lenger ut i bladet.

MKROs Simca ligger også godt an. Her har Arild Såstad gjort en god jobb for å få bilen kjøreklar til sesongen etter noen års stillstand.

Ting tar tid, men det er ingen grunn til å gi opp. Det kan dere lese mer om i Ola Golbergs artikkel om motorsykkelen som nå er kjøreklar etter mer enn 40 år.

Men nå er det vår, og det er på tide å få gjort klar kjøretøyene til en ny sesong.

God sommer!

Per Chr. Bratheim

Har du byttet adresse, e-post eller telefonnummer i det siste, eller har du ikke mottatt Motoristen? Vær snill å kontakte oss på e-post: motorhistorisk.klubb.ringerike@gmail.com

EN NY START FOR SENTERET

Etter den lengste og kaldeste vinteren i manns minne, er det endelig vår. Varmen siger innover landet, og det blir omsider sesong igjen. De første veteranene på to- og fire hjul har allerede besøkt senteret, selv om det var snøføre. Sjøførene hevdet at de ikke orket å vente lenger...



Styret i senteret har allerede gjort klubbene og brukerne oppmerksomme på at vi blir der vi er, og at Ringeriksbanen ser ut til å være skjøvet langt ut i tid. Dette betyr samtidig at vi ønsker å gjøre noen endringer. Ting har vært uforandret over lang tid, og det er nå på tide å gjøre noen grep. Vi kommer til å utvide plassen, gjøre litt om på togene, ny utstilling, nye plakater. Ja, kort sagt en face-lift for hele senteret. Og i kafeen vil et nytt kull med blide russejenter ta i mot dere når dere skal kjøpe kaffe og vaffer.

Og en viktig ting: I år lodder vi ut en Mini Cooper Cabriolet. Inntektene går til drift av senteret, så løp og kjøp! Med dette ønsker styret i senteret alle sammen en flott sommersesong, og vi håper å se dere ofte på senteret. Terminlisten er som vanlig velfylt! Den finner du på www.nshs.no, og så klikker du på kalender.

God sommer!

Styret i NSHS

Grasrotandelen

Du som tipper fotball eller prøver lykken i de andre spillene til Norsk tipping har muligheten til å støtte MKROs virksomhet gjennom Grasrotandelen. Det er veldig enkelt: Bare opplys om at Grasrotandelen skal gå til Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn, så vil 7 prosent av innsatsen tilfalle klubben.



**UTLEIE AV MINIGRAVER OG UTSTYR.
STUBBEFRESING UTFØRES.**



- Har du en stubbe i hagen som skulle vært fjernet?
Jeg kan frese den bort til avtalt pris, ta kontakt.

Utleie av:

- 1,9 og 2,7 tonns minigraver på maskinhenger.
- Bertolini beltetrillebår lastekapasitet på hele 550 kg.
- Wacker, 90 kg vibroplate
- Tiphenger med treveis tipp, totalvekt 3500 kg



Ring Per Olav for prisforespørsel tlf 99631234

www.rolund.no

Referat fra årsmøte i MKRO

Tirsdag 21.2.2023 i Samferdselssalen, Vinterroveien 2, Hønefoss

30 medlemmer deltok på årsmøtet

1. Valg av møteleder Stig Atle Pettersen
Valg av referent Per Chr. Bratheim
Valg av to personer til å undertegne møteprotokollen:
Øyvind Ludviksen og Odd Hagberg
2. Godkjenning av innkalling
Det ble påpekt at sakslista skulle vært sendt ut i rimelig tid før møtet.
Videre ble det opplyst at ikke alle hadde fått innkallingen fordi klubbens epostliste er mangelfull. Styret lover å rette opp manglene i epostlista og sende ut sakslista til neste årsmøte i god tid.
3. Årsberetning
Stig Atle Pettersen leste opp årsberetningen
4. Innkomne saker
Ingen saker var meldt inn
5. Regnskap
Kasserer Vigdis Rosenfors gjorde rede for regnskapet. Klubbens økonomi er god. Den høye kostnaden til leie av garasje plass skyldes at klubben i 2022 også betalte leie for 2021.
6. Valg
Leder Stig Atle Pettersen og nestleder Johan Jacobsen var på valg, og begge ble gjenvalgt for to år. Valgkomiteen påpekte at det er uheldig for kontinuiteten i styret at både leder og nestleder er på valg samtidig, og oppfordrer styret til å endre på dette ved neste årsmøte.

Styret for 2023:

Leder	Stig Atle Pettersen
Sekretær	Lars H. Lie (ikke på valg)
Nestleder	Johan Jacobsen
Kasserer	Vigdis Rosenfors (ikke på valg)

Motoristen

Komitéeer og verv:

Valgkomité: Ragnar Guldahl og Reidar Hamborg

Arrangementskomité:

Sverre Tovsrud (leder), Kjell Erik Pettersen, Asbjørn Paulsen,
Stig Atle Pettersen

Turkomité: Tor Erik Grøtåsen og Asbjørn Paulsen

Tungbilgruppa: Kristian Øiom, Håvard Heieren, Lars H. Lie, Ragnar
Guldahl, Tom Banggren, Thomas Hermansen(brannbilansvarlig),
Kjell Erik Pettersen

Revisor:	Harald Guldahl
Representant i NSHS styret:	Stig Atle Pettersen
Forsikring:	Arild Såstad
Materialforvalter:	Kjell Erik Pettersen
Simca:	Arild Såstad
Redaktør/Webansvarlig:	Per Chr. Bratheim

Odd Øyvind Ludviksen

Odd Hagberg

Odd Øyvind Ludviksen

Odd Hagberg



NSU 1200
Spurtsterk - med ekstra
kraftoverskudd **NSU**

NSU 1200 har 73 hurtig-aksellerende HK, som kjører Dem fra 0 til 80 km/t på 9.4 sek. Toppfart 150 km. Stor rommelig kupé og utmerket bagasjeplass. Alt taler for NSU 1200: motorstyrke, kjøre-egen-skaper, person- og bagasjeplass.

a.s auto-sport
Hønefoss — tlf. 23 648
Importer for Norge: MASKINHUSET A/S, Stavanger

NSU 1200 kr. 19.600,—
NSU 1200 C kr. 21.600,—

STYRETS ÅRSBERETNING FOR 2022



Styret har i perioden bestått av:

Leder: Stig Atle Pettersen
Nestleder: Johan Jacobsen
Sekretær: Lars H. Lie
Kasserer: Vigdis Rosenfors
Johan Tuft har bistått med føring av regnskap.

Komitéer og verv:

Revisor: Harald Guldahl
Valgkomité: Ragnar Guldahl
Reidar Hamborg

Arrangementskomité: Sverre Tovsrud (leder)
Kjell Erik Pettersen
Asbjørn Paulsen
Lars H. Lie
Stig Atle Pettersen

Andre verv og grupper:

Forsikring: Lars H Lie og Arild Sjøstad
Redaktør/webansvarlig: Per Christian Bratheim
Materialforvalter: Ragnar Guldahl
MKRO sin repr. i NSHS: Stig Atle Pettersen

Simcagruppen: Odd Espen Kristoffersen og Arild Sjøstad

Tunbilgruppen: Kjell Erik Pettersen (brannbilansvarlig), Asbjørn Paulsen, Ragnar Guldahl, Tom Banggren, Thomas Hermansen, Kristian Øiom, Håvard Heieren og Lars H Lie.

Turkomite: Øyvind Ludviksen

Styremøter:

Det har i perioden vært avholdt 4 styremøter.

Motoristen

Medlemsmøter:

Det er avholdt 4 Medlemsmøter.

Arrangementer:

Klubben har gjennomført Prestegårdløpet, Nils Flattums minneløp sammen med Hønefoss Amcarklubb og Transportistorisk treff. Det har også vært en del felles kjøreturer.

Klassikertreff ble gjennomført i hele 2022-sesongen.

Motoristen:

Medlemsbladet Motoristen kommer ut 2 ganger i året.

Med kun to blader pr. år er vi avhengig av og nå frem med informasjon via andre kanaler. Vi sender både e-post og sms, men vi er da avhengig av oppdatert kontaktinformasjon til medlemmene våre. I tillegg legges det ut informasjon på hjemmesiden og facebooksideen vår.

Oppsummering:

MKRO har hatt bra med aktiviteter i 2022.

Prosjektet Høka-buss er nesten ferdig. Og Klubbens Simca er klar til EU-kontroll og er klar til 2023 sesongen.

Ny ordning med at klubbene er under NSHS. Alle klubber betaler en årlig leie/avgift som er satt til 130 kr pr. medlem. Inkludert i denne ordningen er drift av kiosk, møtelokaler, lager og gratis kaffe på medlemsmøter og klubbkvelder.

Hønefoss 2023

Styret

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 2022 og 2021

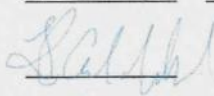
INNTEKTER OG KOSTNADER	2022	2021
Medlemskontingenter	95 050	70 400
Andre inntekter- salg + grasrotandel	24 829	13 187
Renter	462	204
Sum inntekter	<u>120 341</u>	<u>83 791</u>
Innleid hjelp	17 675	-
Leie Skjærdalen IVY	28 878	1 000
Kontingent LMK	6 375	6 375
Trykking medlemsblad	20 250	19 500
Telefon/kontor/Regnskap/Ocr	12 453	17 005
Porto	4 732	9 274
Utgifter Brannbil	-	-
Utgifter Simca	9 360	-
Utgifter Høka Buss	-	819
Gaver medlemmer	-	-
Tilstelninger og møter	3 464	11 857
Reklame	-	10 531
Forsikringer	2 879	2 846
Bank og kortgebyrer	3 888	3 577
Diverse utgifter inkl. reise	-	760
	<u>109 954</u>	<u>83 544</u>
Resultat for perioden	<u>10 387</u>	<u>247</u>
Balanse pr 31.12.2022		
Lagervogn	1	1
Høkabuss, Brannbil og Simca.	3	3
Varelager klær/krus/frimerker	10 011	10 011
Fordringer/forskuddsbet.	13 134	3 300
Påløpt gjeld pr 31.12.2021	(9 478)	(8 165)
Ring. Sparebank 2280.3204288	60 082	35 012
Ring. Sparebank 2280.3204296	53 108	76 312
Ring. Sparebank 2280.3608990	29 057	29 057
	<u>155 918</u>	<u>145 531</u>
Egenkapital periodens start:	145 531	145 284
Resultat i perioden	10 387	247
Egenkapital periodens slutt	<u>155 918</u>	<u>145 531</u>

Hønefoss, 10.02.2023:

Vigdis Rosenfors.

Vigdis Rosenfors

(kasserer)



(revisor)

Det store bil-lotteriet!



Vinn en Mini Cooper Cabriolet

MKROs SIMCA 1962-MODELL

Klubbens 1962 Simca Aronde Monthletry har de siste årene "hvilt" i utstillingslokalet på Stasjonen. Bilen ble gitt til klubben av Finn Benterud i 2010, og etter at Karl Moen på Tyristrand hadde gjort en del reparasjoner av bl.a. motor og bremses (Motoristen nr 1 - 2011) ble bilen registrert på nytt i 2012. Bilen ble brukt på noen løp og treff de neste årene, men så oppsto det nye feil og mangler, og bilen ble parkert igjen.



Simcaen på løftebukken

Men nå skal Simcaen bli kjørekklar igjen. Arild Såstad har hatt bilen i pensjon i verkstedet sitt på Nakkerud i vinter. Arild har 45 års erfaring fra bilbransjen som både mekaniker, verksmester og servicesjef, så her har den gamle bilen virkelig kommet under kyndig behandling.

-Bilen er veldig bra til å være en 60 år gammel originalbil sier Arild, men noen reparasjoner må til. Arild forteller at han har overhelt bremsene på bakhjulene med nye hjulsylindere og bremsebånd, skiftet mellomakselkryss og montert nye hovedlykter.



Karl Moen i 2011

- Jeg var heldig og kom over et sett med lykteinnsatser av riktig

Motoristen



Nye deler

Nye hjulbolter

type på Finn.no forteller han. De andre delene skaffet Huseby autodeler i Hedalen, inkludert nye hjulbolter og muttere av riktig type. Nå gjenstår det å få bilen EU-godkjent, så er den klar for nye mil på veien.

Per Chr.



Arild Såstad med ferdig reparert Simca

DKW'N

Onkel Andreas bodde i Redalen i Krødsherad, og onkel Andreas kjørte motorsykkel, en DKW 250. Den pleide å stå parkert inntil veggene rundt hjørnet og på baksida av huset til bestemor og bestefar, for der bodde onkel Andreas også. Så lenge jeg kan huske kjørte onkel Andreas denne motorsykkelen, og det var stas da han kom på besøk til oss på Sokna på DKW'n sin. Vi bodde i Kroksrudvillan et par km. vest for sentrum.

Jeg så jo DKW'n i Redalen iblant også, da vi var på besøk hos bestemor og bestefar, men det var ikke bestandig onkel Andreas var hjemme, for han jobba litt her og der, og hadde DKW'n som kjøretøy.



Ola og DKW ca 1962

Bestefar hadde også motorsykkel, en Tempo, antagelig en 125 eller 150. Jeg så den stod på låven, men jeg kan ikke huske at jeg så at han kjørte med den. Dette var tidlig på 1960-tallet, så det var ikke uvanlig at kara utpå bygdene ikke hadde bilsertifikat. Naboene våre nede på Kroksrud, han Olaf Svenskerud, han hadde også en DKW 250. Han likte å pusse og skru, og det hendte han hadde selskap av meg da han holdt på med DKW'n ved stabburet i vårsola. Noen lager skulle byttes, en nyhona sylinder skulle prøves osv. Litt lenger oppi veien bodde Leif Larsen, og han kjørte en Maico 250 skuter. Disse to hadde heller ikke bilsertifikat.

Tida gikk, jeg ble ungdom, og var ikke like ofte med på besøk til Redalen, men da jeg var der blei det ofte en motorsykkelpprat med onkel Andreas. Jeg tok lappen på lett mc, og kjøpte en Vespa 125 for 800 kr. av Olav Fagerås på Veme. Mye penger for en fattig ungdom. Før dette



Besøk vår nettbutikk
www.husebyautodeler.no

Huseby Autodeler leverer deler til klassiske bilmodeller. Godt utvalg i bremsedeler, understellsdeler, elektrodeler, servicedeler og kjøledeler til kjøretøy produsert i Europa og Japan.



Vi er spesialist på deler
til klassiske biler

post@husebyautodeler.no



91 79 80 18



Besøk oss

Motoristen



Ramma leveres til oppretting på Mysen

hadde jeg farta litt rundt på skogsbilveiene i nærområdet, og i blant til Brekkebygda, på en Jawa 175 som jeg fikk 3-4 år tidligere av han som etter hvert blei svogeren min.

Onkel Andreas blei pensjonist, og han syns nok DKW'n blei litt tungvinn å håndtere etter hvert, så han kjøpte seg en Panter. Sida jeg hadde mc-sertifikat og interesse for motorsykler, mente han det var lurt at jeg overtok DKW'n. Den var godt brukt, men den starta og gikk, så sånn havna sykkelen hos meg den høsten jeg var 16. Tempo'n til bestefar er jeg usikker på hvor tok veien, men jeg tror den havna hos et eldre søskenbarn på Krøderen.

Det var jo stas med en 250, betydelig forskjell fra Vespa'n, så den blei jo brukt litt den også, uten skilt og helst etter det var mørkt. Særlig høsten etterpå blei den brukt en del. Da hogg jeg tømmer borte ved Bergsjø, og oppi Stømsoddbygda sammen med Morten Husdal. Vespa'n hadde slått seg vrang, og jeg måtte jo på arbe ...



Montering

Sommeren etter var jeg blitt 18, og DKW'n fikk skilt, JV 6161. Da hadde jeg jo lappen på bil også, og en Renault 8S, så DKW'n blei ikke brukt så mye. Etter et par år blei den plukka ifra hverandre for restaurering. Jeg hadde også fått tak i masse deler etter tidligere nevnte Olaf Svenskerud. Da han gikk bort blei DKW'n hans solgt, men jeg overtok delelageret som inneholdt en god del.

Det blei gjort en del med sykkelen. Jeg fikk sandblåst mange deler, kjøpte ny potte, felger og eiker og leverte en del ting til



Det begynner å bli sykkel

kromming. Noe blei lakkert også, men prosjektet stoppa opp. Da det blei huskjøp i 1982 var DKW'n med på flyttelasset i kasser, og den blei stua bort i kjelleren med tanke på snarlig rehabilitering.

Men ... sånn gikk det ikke. Det blei en Suzuki T350 utpå midten av 80-tallet en

gang, kjøpt av en ungdom på Gol for 3500 kr. Skulle jo aldri ha solgt den, men det gjorde jeg, og kjøpte en Yamaha XV750 som også blei solgt. Den tjente jeg noen kroner på til og med! Så kjøpte jeg Triumphen som jeg har fortsatt, og en Honda CX500c som jeg også har. Det har blitt noe jobbing med disse, og med hus, familie, hytte, osv.

Ting tar tid, og når kompiser opp gjennom åra har spurt «Å DKW'n a?», har svaret vært det samme hver gang, «ligger i deler i kjeller'n». Hu jeg bor sammen med og etter hvert døtrene våre har også spurt opp igjen om åra, «når ska'ru gjørra no med alt detta skrotet som ligger i kjeller'n a?» «Skrot!! Det er DKW'n det», har jeg svart. «Den ska jeg setta sammen igjen!» Og han André nedpå Gardhammar som også hadde arva en DKW 250, ville kjøpe min, for han trengte en motor og litt andre ting, «og du får'n jo aldri på veien lika væl, så den kan du sella te meg!». Men jeg stod imot bud som blei høyere og høyere, og svaret mitt blei etter hvert at «da jeg blir pensjonist ska DKW'n opp av kjeller'n!»

Så, for tre år sida blei jeg pensjonist, og etter ei stund begynte jeg å hale fram deler fra mørket. Da jeg fikk fram ramma fant jeg ut hvorfor prosjektet hadde stoppa opp for ca. 40 år sida. (40 år sida? Fytti rakker'n! ... Det var da voldsomt ...) Joda, ramma var skakk! Den hadde fått seg en ordentlig skrell en gang i ungdommen! Trur nok onkel Andreas hadde nevnt noe om det en gang ... ja-ja.

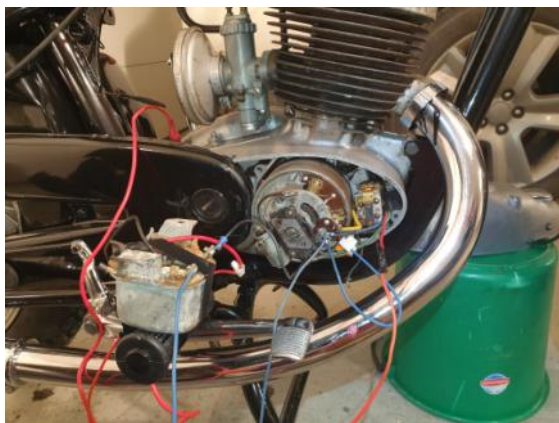
Motoristen

DKW'n min er en 1953 mod. 250H. Den kom i utgave med både tre og fire gir, og denne hadde tre gir originalt. Det var bratt vei i Redalen, og det var vanskelig å komme opp bakken med to på sykkelen med den 3-gira motoren. Derfor hadde onkel Andreas bytta til en 54-motor med fire gir. Motorfestet foran passa ikke helt, og motoren var litt lengere med den 4-gira kassa. Tilpasning var gjort ved å brette til siden øvre del av motorfestet foran på ramma, og ved å hamre en solid bulk i batterikassa for å få plass til motoren. Ikke akkurat vakkert utført, men hensikten blei oppnådd. Forstillinga var fra en nyere modell, noe som sikkert hang sammen med skrellen som var påført ramma. Festebyglene til forskjermen var tilpassa ny forstilling etter samme prinsipp som ramme/motor, ikke vakkert, men funksjonelt.

Det blei litt leiting i kjelleren, og der dukka det opp både batterikasse og støtdemperbein av riktig årgang fra delelageret etter Olaf. Og siden André ikke hadde fått kjøpe hele sykkelen, hadde han skaffa en 3-gira 53 motor, pluss en komplett i deler, så da bytta vi, og begge var glade og fornøyde. Med 3-gira motor passa ikke eksosanlegget jeg hadde kjøpt for 40 år sida, så det havna også hos André, og han hadde fått en feil svane-hals som passa 53'n. Ny eksospotte fikk jeg tak i hos Miloslav Krska, Buyak.sk i Slovenia. Noe nytt har jeg kjøpt hos Motorrad Meister Milz i Tyskland. Tanken var ikke bra, med en lekkasje som hadde blitt tetta med araldit og myggnetting for et parogførte år sida og mye rust innvendig. Det dukka opp en bra tank på Finn til en vettug pris, så den bytta eier. Det viste seg at den var til en 54 mod, helt lik i formen, men festene

var forskjellig. Geir Kirskaune sveisa på nye fester på tanken, reparerte litt på noen skjermfester og dreide et par aluminiumsdeler.

Jörg Müller var behjelpelig med handel av en forskjerm i Tyskland, og tok den med hjem da han var der på ferie. Nye felger og eiker hadde jeg også handla for 40 år sida, og



Ladetest med hurtigkobla Bosch-regulator

sammen med nav blei de levert til Peter Kæseler som eika opp nye hjul. Veldig kjekt å være tilknytta et miljø!

Det var litt verre med ramma. Jeg kunne få tak i ei anna ramme med papirer, men da hadde det jo blitt en annen sykkel, så det hadde jeg ikke lyst til. Sida sykkelens i utgangspunktet hadde vært gratis, bestemte jeg meg for å bruke noen kroner på ramma. En sjekk på Google viste at Spinnin-Wheel AS på Mysen hadde utstyr til formålet, og den dagen Erna Solberg stengte ned landet pga. coronavirus var Thorstein (han som bor innerst i Brekkebygda, der vi har hatt fellesturer) og jeg på vei til Mysen for å levere ramma til retting. Vi snudde ikke fordi om statsministeren mente at vi burde holde oss heme, og da Kristen hos Spinnin-Wheel fikk se ramma klødde han seg litt i hue, men mente at «får vi stengt oss inne på verkstedet ei helg med no god konjakk, så ska vi vel få tel detta». Litt utfordring blei det, for DKW`n har ikke svingarm, og svingarmen pleier de å bruke ved oppspenning av ramma i rettegiggen. Men de sveisa sammen en brakett som blei brukt, og da ramma blei henta var beskjeden at «nå er den antagelig rettere enn da den kom ut av fabrikken, og den lager bare ett spor i snøen!»

Det blei mere sandblåsing, pussing, owatrol, grunning og sliping. Lakk som seig, og lakk som kokte, mere sliping og mere kok ... og fluer! Lakkboksen min var et billig partytelt fra Europris som revna over alt etter hvert. Duken tålte vel verken sol eller lakk! En annen utfordring var kondens på innsida av duken med påfølgende regnbyge da det kom et vindkast, men etter hvert blei det da svarte deler, og noen med hvite striper til og med.

Planen var å kjøre DKW i løpet av sommeren 2022, men alt tar tid, og tida flyr fort som pensjonist. Det begynte å se lyst ut utpå høsten, og tida var inne for prøvestart. Den starta på andre tråkket, men etter hvert viste det seg at ladinga var mangelfull. Jeg **måtte** sjekke om sykkelens virka, så det blei et par turer fram og tilbake til postkassa, en total lengde på ca. 150 m., og 1. giret er iallfall i orden! Det blei konferert med Per Christian Bratheim. Han er noe mer enn middels interessert i gamle Dkw-er, så han tok seg en tur til Sokna sammen med sitt sjøllagde testanlegg for lading bestående av en halv Puch-motor der generatoren satt montert,

Motoristen

en gammel drill og en laderegulator han visste virka. Litt kobling att og fram, og vi fikk testa både generator og regulator på DKW`n. Feilen var en defekt regulator. En annen blei gravd fram fra kjelleren, men den viste seg også å være litt tvilsom. Per Christian tok den med seg, og etter ei stund fikk jeg den igjen testa og i orden. Da hadde snøen kommet, og videre testkjøring blei lagt på is.



Nå har jeg vært pensjonist i 3 år og litt til, og DKW`n har faktisk kommet opp fra kjeller`n! Den har fått igjen det originale skiltnummeret, F 39145, og jeg venter på våren og testkjøring. Nå er det tre gangbare DKW-er i Soknedalen, Morten Husdal har en 125 fra 1952, min 53 mod. 250 og André Kristiansen med 54 mod. 250. Ska tru om vi får til en fellestur eller to til stasjon da det blir varmt i været? Det hadde vært artig!

Ola Golberg



Klar for prøvetur



TRANSPORTHISTORISK TREFF
RINGERIKE 2023



Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Har gleden av og invitere til

Transporthistorisk treff Ringerike 2023

Lørdag 03.06.2023

Treffet skjer på Norsk Samferdselshistorisk Senter

NSHS på Hønefoss, Vinterroveien 2

Portene åpnes kl: 10.30. Treffavgift kr. 50 pr. kjøretøy

Det er ingen påmelding for treffet. Betalngen skjer ved innkjøringen til senteret.
Max høyde for kjøretøy er 3.5m (treffet er på andre siden av jernbaneundergangen)

Spørsmål rettes til Asbjørn 91677169 etter kl: 18.00



RINGERIKE MC-KLUBB 50 ÅR

Ringerike MC-klubb er ny på Samferdselshistorisk senter, men har vært i sving i 50 år og er dermed den eldste av klubbene på senteret.

Det startet 17. september 1973 med stiftelsesmøte på hospitet i Øvre Hønengata, et bygg som for lengst er borte. I det håndskrevne klubbreglementet kan vi bl.a. lese at "Ringerike MC-klubb har som formål å arbeide for motorsyklismens sak innad og utad, samt bevare dens interesser". Steinar Indsetviken ble valgt til klubbens første formann. Trafikksikkerhet var i fokus fra dag én, for i reglene sto det også at det var påbudt å bruke hjelm, og medlemmene ble oppfordret til å vise god oppførsel i trafikken. Klubben var tilsluttet Norsk Motorsykel Union (NMCU) fra starten.

Det viktigste for klubbens medlemmer var selvsagt å kjøre motorsykel, og så snart kjøresesongen startet ble det arrangert kjøreturer til MC-treff. Både Troll-rally og Norges-treffet ble besøkt, begge var store treff etter datidens målestokk, og de ble arrangert på forskjellige steder i landet. MC-treff var fortsatt relativt nytt i Norge på 1970-tallet, så det var ikke så mange å velge mellom. Klubben deltok også på treff i Sverige, bl.a. Siljansträffen i Mora som ble en fast del av turprogrammet i mange år.



Ankomst Siljan-träffen 1976



Hønengaten hospits

I vinterhalvåret var det temamøter med foredrag av kjøreskoler, oljeleverandører og andre MC-relaterte innslag. Klubben jobbet iherdig med å skaffe seg et fast møtelokale til en overkommelig pris, men det var vanskelig. De hadde derfor møter forskjellige steder, bl.a. Regimetsgården, Ungdomssenteret og lokalene



Vi ble etablert i 1972 og kan dermed kalle oss en veteran på bildeler i Ringerike og omegn.

Vi er spesialister på slitedeler og kan levere dette til veteranbiler, samt nyere og eldre amerikanske biler.

Med rabattavtale gjennom Motorhistorisk Klubb, skaffer vi deg bildeler og utstyr til en billig penge.

til Hønefoss Auto. En kort periode leide klubben Karlsplassen, et eldre hus ved Setra Bru. Huset var sikkert billig å leie, men dårlig og trekkfullt. Det fortelles at under innvielsesfesten løsna ovnsrøret så glørne føyk utover golvet, men festdeltakerne slapp heldigvis med skrekken.

Allerede i 1974 arrangerte klubben Ringerikstreffen. Treffplassen var Buttingsrud Camping i Ådal, og det kom ca 150 sykler, derav ca 40 fra Sverige. Etter noen år på Buttingsrud flyttet treffet til Røsholmstranda der siste Ringerikstreffen ble arrangert i 1981, og det ble siste året klubben arrangerte eget treff.

Noen av medlemmene var med som funksjonærer under større sykkelritt som Fossen Grand Prix på 1980-tallet. Og det kunne gå unna. Å kjøre foran tetfeltet i 100 km/t gjennom den smale jernbaneundergangen ved Askveien var ikke for hvem som helst!

Etter en periode med lite aktivitet fikk Ringerike MC-klubb en ny giv i 1988. Tidligere hadde medlemstallet ligget på 20-30, men nå kom det opp i nærmere 70. Aktivitetene var som tidligere, turer, treff, fest og moro i kjøresesongen og medlemsmøter med MC-relaterte tema i vinterhalvåret. Det ble også gitt ut egen klubbavis en periode. Aktiviteten fort-



Treffmerker fra Ringerikstreffen.
Foto: Nils Nicolaysen

satte utover 1990-tallet, men omkring 1994/95 gikk klubben på en smell. De hadde en periode leid et klubblokale i Stabells gate, og der var det en jordfeil som fikk strømmåleren til å løpe løpsk med en kjempehøy strømgregning som resultat. Dette var langt



Ringerikstreffen 1976

Motoristen

over det klubben kunne betale, så derfor måtte de innstille all aktivitet for en periode. Men de kom omsider til enighet med Ringerikskraft, og fra 1996 var Ringerike MC-klubb i gang igjen.

På denne tiden hadde klubben fast tilhold i MC-kjeller'n i Øvre Hønengata. Det var et tidligere restaurantlokal som klubben delte med flere andre lokale MC-klubber.

Lokalet hadde åpent én kveld i uka, og det ble også arrangert konserter med stor suksess. Men etter et par år var MC-kjeller'n historie og Ringerike MC-klubb måtte holde møter andre steder.



Troll-rally i Fyresdal 1976

God kjørekultur har alltid vært i fokus. En periode gjaldt disse reglene:

- Ikke rasekjøre i Hønefoss sentrum
- Ikke kjør på bakhjulet
- Hold avstand



"Proviantering" på vei til Siljan-träffen i 1976

Hønefoss har alltid hatt populære fartsetapper, og da det fortsatt var biltrafikk i sentrum gikk en av dem fra rundkjøringa på Torvet, forbi Samfunnshuset og over brua til Nordsia. Det var fristende å dra på, og dessverre skjedde det ulykker, noen ganger alvorlige.



På fellestur til Norgestreffet i Rogaland

Da klubben ble startet var de japanske syklene i ferd med å overta markedet. Sykler som Honda 750 four, Suzuki GT 750 og Kawasakis trippel-totaktere var datidens superbikes, og de ble svært populære blant de som hadde råd til ny motorsykkel. De første årene var det fortsatt en del medlemmer som kjørte engelske, tyske og amerikanske sykler, men de japanske kom snart til å dominere fullstendig.

Ved årtusenskiftet hadde Ringerike MC-klubb ca 100 medlemmer, det høyeste antallet noensinne. Å skaffe penger til klubbaktiviteter er en kjent utfordring. Noen år på 2000-tallet var klubbens medlemmer både flaggvakter ved Go-cart løp på Eggemoen og vakter under bilcrossløp på Eriksplassen. Dette ga noen kroner i kassa, men det var ikke så lett å skaffe nok folk til dugnadsarbeidet.

I 2008 leide Ringerike MC-klubb Hallingby pub som klubblokale. For å skaffe penger til husleie og drift drev de kafé og pub i lokale-
ne, men dette viste seg å være en krevende oppgave. Resultatet var magre



Jørn Fowler, klubbformann i jubileumsåret



Lang, lang rekke fra arrangementet MC mot mobbing på Lillestrøm

inntekter og mye dugnadsarbeid for medlemmene. Lokalene var fine, men prosjektet ble kortvarig. Det førte også til frafall blant medlemmene.

Etter det mislykkede pub-prosjektet bestemte klubben at de ikke lenger skulle involvere seg i prosjekter som krevde stor dugnadsinnsats. Klubben fortsatte som før, uten fast klubblokale, men kanskje med litt mer fornøyde medlemmer. Lenge hadde de fast møtested på Hvervenkastet, men de siste årene har de møttes på Tony's i Hønengata.

I likhet med andre kjøretøyklubber så har gjennomsnittsalderen blant medlemmene steget med årene. I starten var de fleste medlemmene i 20-30-års alderen, men nå er de fleste 50+. De siste årene har klubben hatt noenogtredve medlemmer. Kjøreturer er fortsatt populære, men kravene til komfort har steget med alderen. Telt er skiftet ut med hotell og hytter, og de fleste kjører moderne motorsykler med regelmessige servicebesøk på autoriserte MC-verksteder.

Men det viktigste er som før: Interessen for å kjøre motorsykkel og å være en del av et fellesskap med samme interesser. Vi gratulerer Ringes-rike MC-klubb med 50-års jubileet og ønsker dem velkommen som en del av fellesskapet ved Norsk samferdselshistorisk senter.

Per Chr. Bratheim

Takk til Nils Nicolaysen og Jørn Fowler for opplysninger, bilder og arkivmateriale.

ØVERÅSEN STASJONÆRMOTOR

Det begynte med et glimt i sidesynet på vei til hytta. Hva var det? "Det" viste seg å være en gammel stasjonærmotor som sto ved avkjøringen mot en gård. Den kunne ikke ha stått der så lenge, så det var tydelig at den var satt der for å fraktes bort.

Det viste seg å stemme. Eieren kunne fortelle at motoren hadde drevet et sagbruk en gang i tiden, men hadde ikke vært i bruk på årtier, og nå ville de kvitte seg med den. Og Valdresmuseet var kanskje interessert i å overta motoren, men de hadde ikke helt bestemt seg.

Ukene gikk, og motoren sto der fortsatt. Så, utpå høsten 2015, fikk jeg beskjed om at museet ikke ville ha motoren, så det var bare å komme og hente den dersom jeg var interessert. Dette var et tilbud jeg ikke kunne si nei til, og dermed ble jeg eier av en Øveråsen Trygg 8-10 hk stasjonærmotor fra 1937.



Dag vinsjer motoren opp på lasteplanet høsten 2022

Motoren var helt komplett, men var preget av lang tids hvile. Ventilene var fastrustet, det var rustet hull i begge drivstofftankene og sylindertoppen var lappet sammen etter en frostskaide. Og det som var igjen av eksospotta var tatt i bruk som fuglekasse. Så tilstanden var, kort oppsummert, ikke så aller verst, for alt var mulig å fikse.



Råde og stempel, grovt dimensjonert.



Fuglereir i eksospotta

Motoristen



Vi utfører:

**Graving
Snøbrøyting**

**Transport
Landbrukstjenester**

**AGRO-
MASKIN AS**

Tlf. 95 98 54 67

Epost: leb@adal.no

Motoristen



Toppen slagloddet

Etter grundig høytrykkspyling for å få av 70 år med skitt ble toppen demontert og lagt i ei bøtte med diesel. Så ble råden og stampelet trukket ut, og med litt linking og rikelige mengder rustløser fikk jeg løsnet på stempelringene som hadde satt seg fast i sporene. Ventilene lot seg presse løs etter noen uker i diesel, og dermed kunne jeg skru motoren sammen igjen. Kjølekappen på toppen var fortsatt sprukket, men det fikk vente til senere.



Ny eksospotte, konstruksjonen er enkel

Nå har prosjektet våknet til liv igjen. Denne vintren har Øveråsenmotoren vært i pensjon hos Dag Rasmussen på Nakkerud. Dag har bl.a. slagloddet den sprukne toppen og laget ny eksospotte. Drivstofftanke-ene er for dårlige til å kunne repareres, men Dag har planer om å lage ny. Når dette skrives er motoren snart klar for prøvestart, deretter blir den kanskje en del av sommerutstillingen på Stasjonen.



Snart startklar!

Per Chr.

Motoristen



Hole Kjerneboring & Betongsaging As

Din Betongentreprenør stasjonert i Røyse. Vi tar på oss alt av betongarbeid! Med over 20 års erfaring kan du føle deg trygg på at jobben blir utført i høy kvalitet. Vi er spesialisert innen betongsaging og kjerneboring for privat og næring.

Kontakt oss i dag for en uforpliktende samtale.

Peter Nygren tlf. 484 010 80
Epost: hole.betong@gmail.com

Vi leverer eksosanlegg til de fleste biler!

vær smart!

Rust-
beskyttelse
forlenger
bilens
levetid
betydelig!



Motoroljer



HØNEFOSS
STEAM & ANTIRUST

Høsfossveien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

w-vangen@frisurf.no

TIL SALGS

Motorhistorisk klubb har overtatt flere delelagre med servicedeler til kjøretøy med årsmodell fra ca 1947 til 2010:

- Fram oljefiltre og drivstoffiltre til personbiler, små lastebiler, traktorer og gravemaskiner
- NGK tennplugg
- Beru stifter, fordelerlokk, rotor og kondensatorer
- Laderegulatorer og tenningsmoduler
- Pluggledningssett, pluggetter
- Lambdasoner og annet

Dette er kvalitetsdeler, ikke billige kinavarer. Delene selges meget rimelig til klubbens medlemmer.

Ta kontakt med Sverre Tovsrud, tlf/sms 45402328
eller epost svenin@hotmail.com

Liste over merker står på neste side.

ANNONSERING I ***M O T O R I S T E N***

En annonse i Motoristen er en mulighet for din virksomhet til å nå et teknisk interessert publikum.

Priseksempel: Én hel side i to utgaver av bladet: kr 1000,-

Interessert? Kontakt oss på epost
motorhistorisk.klubb.ringerike@gmail.com

Motoristen

Personbiler:

Alfa Romeo
 AMC
 ARO
 Audi
 Austin
 Autobianchi
 BMC
 BMW
 Buick
 Cadillac
 Chrysler (GB)
 Citroen
 Dacia
 DAF
 Daihatsu
 Datsun
 Dyna Panhard
 Ferrari
 Fiat
 Ford (D)
 Ford (GB)
 Ford (USA)
 Hanomag
 Hillman
 Holden
 Honda
 Humber
 Hyundai
 Innocenti
 Jaguar
 Kia
 Lada
 Lancia
 Lotus
 Matra (F)
 Mazda
 Mercedes-Benz

MG
 Mitsubishi
 Morris
 Nissan
 NSU
 Oldsmobile
 Opel
 Peugeot
 Plymouth
 Pontiac
 Porsche
 Princess
 Reliant
 Renault
 Rover
 Saab
 Seat
 Simca
 Skoda
 Subaru
 Talbot
 Talbot/Simca
 Tempo
 Toyota
 Triumph
 Van Den Plas
 Vauxhall
 Volvo
 Wolseley
 Zastawa

Traktorer, lastebiler, anleggsmaskiner, båtmotorer etc.:

Atlas Copo
 Case
 Chrysler(USA)
 Claas
 Detroit Diesel (GM)
 Deutz
 Dodge (UK)
 Dodge (USA)
 Ducati
 Fendt
 Fiat traktor/last
 Hino
 Holder
 Hyster
 International
 JCB
 John Deere
 Komatsu
 Kubota
 Lamborghini traktor
 Leyland
 Man
 Maserati
 Massey Ferguson
 Mercruiser
 OMC
 Perkins
 Poclain
 Renault vare/last
 Scania
 Suzuki
 Valmet
 Volvo BM
 Volvo last
 Volvo Penta
 Zettelmeyer

RABATTAVTALER

Mekonomen i Hønefoss

Vianor Ca 45% rabatt ved kjøp av Nokian bildekk. Oppgi MKROs kundennummer 169924

Ahlsell Hønefoss

Bilutstyr Hønefoss

Würth Hønefoss

Hønefoss glass-service AS 25% rabatt på egenandel ved skifte av rute

Mekonomen Johanssons auto AS, Gigstads vei 16, Hønefoss utfører EU-kontroll på veterankjøretøy(personbiler) for kr 600,- inkl. mva.

Bilextra i Hønefoss

Som MKRO medlem får du følgende rabatter:

40% på bildekk, 25% på bremseskiver og –klosser, forstillingsdelar Osram lypærer, Castrol olje, filter og defa-produkter, 20% på eksosdeler, Bosch vindusviskere og Comma olje/kjemi. Rabattene kan variere noe avhengig av leverandør. Det er mulig å be om pristilbud på større ting.

Hønefoss steam & antirust gir rabatt på eksosanlegg og Gulf smøreoljer





Noen kjøretøy trenger ekstra kjærlighet

Med LMK-forsikring får du en av Norges beste
forsikringer for motorhistoriske kjøretøy.

Trenger du veihjelp?

Ring LMK – If Vei Hjelp på 21 49 19 83

Du kan ringe oss uansett hvor du er i Europa – også om du er hjemme.
Dekningen inkluderer assistanse på stedet og rett til transport fra skadested
til kjøretøyets hjemsted hvis nødvendig. Egenandelen er kun 500 kroner,
og påvirker ikke bonusen din.

Har du noen spørsmål om LMK-forsikring?

Ring en av våre spesialister på 21 49 50 37



Velg forsikringen som passer deg og bilen din best!

Med LMK-forsikring får du en av Norges beste forsikringer for motorhistoriske kjøretøy og kan nyte kjøreturene dine uten bekymringer.

Du får blandt annet:

- Skreddersydd forsikringsløsning ut i fra behovene til LMK-medlemmer
- Spesialiserte skaderådgivere som gir deg rettferdige og smidige skadeoppgjør
- Forenklede prosesser – alle kjøretøy med verdi under 300 000 kroner kan forsikres uten besiktigelse

Du kan velge mellom

- Helforsikring for motorhistoriske kjøretøy som er 30 år og eldre.
- Utvidet helforsikring for kjøretøy over 3,5 tonn, buss og ombygd modifiserte kjøretøy som er 30 år eller eldre.
- Blivende klassiker for deg som allerede har en aktiv helforsikring og et «hobbykjøretøy» mellom 15 og 30 år gammelt.
- Lagrings-/restaureringsforsikring for kjøretøy under lagring/restaurering.

Forsikring skal være enkelt

Derfor kan alle LMK-forsikringene for kjøretøy med verdi inn til 300 000 kr kjøpes direkte hos oss uten noen form for besiktigelse.

Vil du vite mer?

Kontakt oss på 21 49 50 37, lmk@if.no eller besøk if.no/lmk



Styret i MKRO 2023

Leder:

Stig Atle Pettersen tlf. 976 02 233 stighulken@gmail.com

Nestleder:

Johan Jacobsen tlf. 907 94 634

Kasserer:

Vigdis Rosenfors

Sekretær:

Lars H. Lie tlf. 930 02 615

Arrangementskomiteen:

Sverre Tovsrud (leder)

Stig Atle Pettersen

Asbjørn Paulsen

Kjell Erik Pettersen

Forsikring:

Arild Såstad

Redaktør og webansvarlig:

Per Chr. Bratheim tlf. 994 42 599 pchrbra@online.no

Materiellforvalter:

Kjell Erik Pettersen

MKROs representant i Norsk samferdselshistorisk senters styre:

Stig Atle Pettersen

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post motorhistorisk.klubb.ringerike@gmail.com

LMK forsikring tlf. 21 49 50 37

KLUBBEFFEKTER



**T-skjorte 125,-
T-skjorte grå,
gammel type 75,-**



**T-skjorte jubileum 125,-
T-skjorte busstreff 125,-**



Caps 100,-



**Genser 250,-
Mørk blå eller grå**



**Klistremerke 30,-
Tøymerke 30,-**



**Termobeger
200,-**

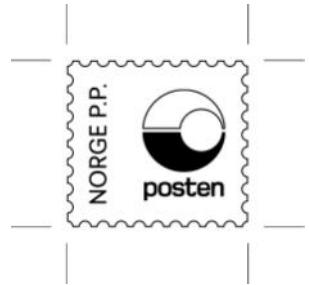


Krus 100,-

**Salg foregår på klassiker-
lørdagene eller ved hen-
vendelse til klubben,
mkro@lmk.no**



Pin 30,-



RETURADRESSE:

**Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss**



*Delebil, makan til den gamle Mazda'n
Mazda 1500, 1972-modell*

Foto: Per Chr.Bratheim