



***NTMF
Februar 2016***

STYRE 2015

FORMANN	Roar Røssing Holandsveien 17 7620 Skogn	Tlf: 97 06 94 64 E-post: roar-ro@online.no
NESTFORMANN	Steinar Røstad Hanskemakergata 7 7650 Verdal	Tlf: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
SEKRETÆR	Terje Arnevik BÅLHAUGVN. 38 7670 INDERØY	Tlf: 91 18 44 66 E-post: terje.arnevik@relacom.as
KASSERER	Per Sverre Rannem Runevegen 16C 7725 Steinkjer	Tlf: 97 10 72 33 E-post: sverreper@gmail.com
MC-OPPMANN	Odd Bjørn Wekre Tindvegen 114 7650 Verdal	Tlf: 91 83 99 60 E-post: obw@vktv.no
STYREMEDLEM	Steinar Nilsen Einar Solstadsv. 21 7715 Steinkjer	Tlf: 90 95 29 87 E-post: steinar.nilsen@ntebb.no
FORSIKRINGSKONTAKTER	(BIL) Trygve Sandberg Gruslina 114 7620 Skogn	Tlf: 95 05 35 81 E-post: gudleif.vangen@gmail.com
	(MC/BIL) Svein Holmstad Fredrik Nilsensv. 6 7650 Verdal	Tlf: 95 94 93 58 E-post: sholmsta@online.no
	(MC) Steinar Røstad Hanskemakergata 7 7650 Verdal	Tlf: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
HJEMMESIDE	KONTAKTPERSON: Steinar Røstad	E-post: steinarr@vktv.no Hjemmeside: http://www.ntmf.no
KONTINGENT	HOVEDMEDLEM: KR.: 200,- HUSSTAND/FAMILIEMEDLEM: KR. 30,- F O R F A L L : 15. MARS BANKGIROKONTO: 4212.11.42745	
ADRESSE, Innbetalinger	NTMF v/Per Sverre Rannem Runevegen 16C 7725 Steinkjer Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening, Skippergata 9, 7725 Steinkjer ISSN: 1891-1196 ORG. NR: 990 209 820	

Lederen har ordet

Nå når dette skrives har vi fått kjenne litt på vinteren og de aller fleste har vel fått inn kjøretøyet sitt.



Vi har i år hatt medlemsmøter på forskjellige plasser i fylket på første tirsdag i måneden. Styret vil gjerne ha forslag på steder vi kan legge medlemsmøtene til i året vi snart starter på straks. Når det gjelder våre løp må vi vel være fornøyde.

Vårmønstringa i år startet på Gråmyra med en kjøretur inn til Steinkjer der vi avsluttet mønstringa med utstilling i lag med Custom Cowboys.



Stiklestadløpet ble arrangert i et jævlig regnvær for å si det rett ut, men oppmøte var over dobbelt så stort som året før.

Ruten vi planla å kjøre ble endret pga været. Det ble i stedet kaffe og kaker på verandaen til Steinar Røstad før turen gikk videre til

Rinnleiret og Nasjonal Motordag.



Verdalsrace er jo ett reint MC/Moped ritt og der var det vel 50 påmeldte, veldig bra og blåøyken lå tett. Ellers så har våre medlemmer deltatt med sine kjøretøy både i inn og utland.

Når det gjelder slike turer vil jeg oppfordre hver enkelt til å ta bilder send dem til Steinar Røstad med litt tekst

så kommer det på hjemmesida vår.

Vi har nå ett samarbeid med Bymuseet på Levanger, der vi nå har møtelokaler tilgjengelig mot at vi stiller med folk for å holde Bilmuseet Hveding Auto åpent noen ganger.

I år har vi fått en mange nye medlemmer, som vi skal ta imot dem på en fin måte.

Velkommen til alle dere nye.

Årsmøtet blir i år også på Verdal Kommune sitt anlegg, og før det har valgkomiteen en oppgave med å fylle alle verv, nå har jeg vært leder i ett år og tar vel ett til hvis det er ønskelig.

Så til dere der ute, ett ord om forsikring. Ta kontakt med våre forsikringskontakter for å forsikre ditt kjøretøy i LMK, husk det er viktig med forsikring under lagring og restaurering også.

Oppfordrer alle til å sende inn stoff til nettsida vår www.ntmf.no og bruke face book aktivt.

Ønsker dere alle en kort vinter og et morsomt motorhistorisk 2016.

Roar Røssing



Trondhjemsutstillinga 2015

Folkevognavdelinga

Classic Car Show Trondheim ble arrangert for første gang 5-6 september 2015 i Trondheim Spektrum, med mål om å skape en årlig tradisjon som setter Trondheim på kartet.

Vi var tre VW-biler fra klubben som var plukket ut til denne utstillingen.

Toto Trones VW boble 1969, Jan Rune Rønning VW Roadster 1968 med HD-motor, og Steinar Nilsen

VW Boble 1952 split.

Hallen vi oppholdt oss i hadde navnet, HALL C - "SJARMØRHALLEN"

Utstillere her var:

Little Italy-stand, British sportscars-stand, Krefting og Volksfolk-stand!

Tre salgs-stand, Autoglym-stand, Dilling Fine Art, Jans Modellbiler, hadde også fått plass her!

Kjempe arrangement på alle måter - all honnør til Herrer med flosshatt!

Var fantastisk morsomt å kjøre ut fra spektrum etter utstillingen på rad i rekke med masse folk som publikum, følte som en parade.

Eller har VW-gruppen vært representert på mange treff og sammenkomster gjennom året.





Orientering fra kasserer.

Foreningens regnskap for 2015 må sies å være tilfredsstillende. I løpet av året har vi fått innbetalt medlemskontingent fra 149 medlemmer, til sammen kr.30.920,00 (24 stk. har betalt kr.230,00 – familiemedlemsskap, 125 stk har betalt kr.200,00 og 2 stk. kr.400,00).

Dette har gjort at medlemskontingent har økt fra kr.17.880,00 i 2014 til kr.30.920,00, en økning på kr.13.040,00. Det viser at medlemmene må få en skriftlig henvendelse for å huske å betale inn medlemskontingenten.

Overskuddet for 2015 ser således ut til å bli pent.

Kasserer har vært i kontakt med Danske Bank i håp om å få redusert månedlig gebyr for nettbank, uten å lykkes. Vi betaler kr.200,00 pr. måned i gebyr. Sparebank 1 SMN ble så kontaktet, og der vil vi kunne bruke nettbank uten månedsgebyret. Vi vil således kunne spare kr.2.400,00 i året ved å flytte konto til Sparebank 1 SMN.

Kasserer fikk styrets fullmakt til å undersøke dette, og har nå opprettet bankkonto i Sparebank 1 SMN. Det nye bankkontonummeret som skal benyttes er: **4212.11.42745.**

Dette bankkontonummer vil nå stå på bankgiroblanketten som sendes medlemmene sammen med info-skrivet.

Per Sverre Rannem

Kasserer



Isle of Man 2015



Steinar Røstad



Vi skulle ta en guttetur til øya Man i Irskesjøen, og hvorfor i all verden skulle vi kjøre motorsykkel dit?

Man var i gamle dager et vikinge sete, folkeforsamlingen på øya heter Stortinget, de har en logo som består av 3 bein, og

som de påstår stammer fra vikingene. Øya har i stor grad av selvstendighet, og de har en egen valuta, Man pund, denne har samme verdi som engelske pund.

Engelske pund kan brukes på Man, men Man pund kan ikke brukes utenfor øya.

En kunne sikkert funnet en masse i historien, som er koblet opp mot vikingene,



Samling på YX i Verdal før avreise

men det var ikke derfor at vi dro dit. Det har vært kjørt motorsykkelløp på Man siden 1907, løypa er den samme i dag som i 1911, 60 km lang og på landevei. Alle andre steder har Road Racing blitt tatt fra vanlige

veier og inn på baner, men ikke på Isle of Man. Løpene på øya er delt inn i TT løpene som går over 14 dager i mai (disse løpene kjøres med det nyeste versting- syklene på markedet og fabrikkcracere) og TT Classic, (20 år og eldre veteransykler) 14 dager august/september. Ved TT løpene om våren har øya 60.000 tilreisende, om høsten 40.000, så dette er populært. Skal en dit må en bestille ferje og hotellrom et år i forveien.

Høsten 2014 bestilte 5 verdalinger ferje og hotellrom for TT Classic løpene i august / september 2015. Dette er et Mekka for oss som kjører motorsykkel, og vi skulle selvfølgelig kjøre motorsykkel dit. Nå er alle ferjer fra Skandinavia til England nedlagt, dette pga billige flybilletter og leiebil med rattet på riktig side.



Vi måtte ned til Nederland og for å ta ei ferje over kanalen. Det ble 1200 km + Kiel-ferga for å komme til Hoek von Holland.

Med på Kielferja var også denne

Norton 961 Commando Sport, en 2 år gammel Norton med klassiske trekk. Eieren påsto at motoren var så lik de gamle at den holdt i 2 år!!!!!!



Hoek von Holland til Harwich er ei nattferge med lugar. Om bord var det flere som skulle over på motorrelaterte treff, blant annet et Nederlandsk par som kjørte hver sin flotte

Harley kriger og som skulle til England på veterantreff for militærkjøretøy.

Om morgenen kom vi til Harwich og skulle da krysse England til Liverpool på motorsykkel. GPS `n til lederen vår streiket da vi kom over kanalen, så det ble



Lunsj på et hagesenter i midt England

noen korte avstikkere på feil veier. Med mobilen og utskrevet kart fra nettet, hentet vi oss inn og kom på rett vei. Dette var en fredag og det var ekstra fridag lagt til denne helga i England, så i området fra Birmingham og nordvest over til Liverpool var det trafikk- kork. På motorsykkel kunne vi kjøre mellom køene, og det gjorde vi et par timer, tviler på om vi hadde rukket ferja til Man om vi hadde sittet i bil. Denne ferja var en katamaran og det tok ca. 3 timer over. Foruten ett 20 talls biler var den stuet full av motorsykler, flere hundre.



Douglas, som hovedstaden heter, var full av motorsykler og det var litt problemer å finne parkering i nærheten av hotellet, til og med plass til en motorsykkel.

Douglas begynte som ferieby for den engelske middelklassen i 20 og 30

årene, hele strandpromenaden er fylt med hoteller, bygd i samme tid. I 60 årene kom billige reiser til syden og konkurrerte delvis ut den gamle turisttrafikken, derfor er TT løpene blitt viktig for øya. Så viktig at avisene

	1 ST	2 ND	3 RD	4 TH	5 TH	6 TH
1	LAP TIME 28:24.65 LAP SPEED 104.443	11	28:46.56 104.055	13	28:48.89 103.835	3
2	LAP TIME 28:34.64 LAP SPEED 104.210 AV. SPEED 104.376	12	28:31.83 104.327 104.957	3	28:50.06 103.615 107.905	11
3	LAP TIME 27:24.05 LAP SPEED 105.195	12	27:24.05 105.195	3	27:24.05 105.195	17
4	LAP TIME LAP SPEED			13	17	18

omtaler ikke negative ting om motorsyssel, for eksempel ei dødsulykke på motorsyssel, blir bare med en liten notis at det hadde vært et uhell, uten bilde.

Etter en bedre middag og et par pints lokalt øl bar det til sengs. Lørdag var det løpsdag.

Når det er løp på øya, stenges veien som har vært brukt til løpet siden 1907. Hvert kryss og innkjøring er fysisk stengt, og bryske Marchaler holder



sikkerheten høyt. Starten er i utkanten av Douglas, der er det satt opp tribuner, pit stop og tavler hvor rundetider og ledere blir notert, her er ikke noe digitalt. Alt skrives stort med kritt på tavlene.

Rundt i dette område var å få kjøpt mat og drikke, mc-klær og utstyr. Dessuten hadde alle racing team hadde sine depotelt i området, hvor de klargjorde motorsyklene før løpet. Når vi var der, var British Motorcycles Museum der med et utvalg av sine Norton fabrikk racere fra 1905 og opp til i dag.



Der var også en som profilerte en film fra 30 tallet som hette NO LIMIT, denne var en musikal komedie og handlet om en som ville kjøre TT løpet, og den var innspilt på øya. Skuespilleren, Geoge Formby, ble veldig kjent og høstet senere stor heder som underholder hos de britiske soldatene under 2. verdenskrig. Denne raceren var fra 1924 og hadde, i følge han som her spilte Formby, 4,5 til 5 hk. Her må man være nøyaktig.



Lørdagens løp var en kombinasjon, første løp startet to og to i forskjellige klasser, med 15 sekunders mellomrom. TT 350 konkurranse og 1000 ccm og 500 ccm trening.

Etterpå var det kjøring i 500 ccm klassen og

på slutten av dagen kjørte Norton med wankelmotor en runde oppvisning.



For de av oss som ikke hadde opplevd dette tidligere, var fart og lyd litt av en opplevelse. Her var en sylinder Norton Manx og 4 sylinder MV Agusta, begge gikk FORT, den første i dyp bulder og den andre med et hvin. I starten hadde alle problemer med å holde framhjulet på

bakken og etter 3-400 meter var farten oppe i minst 150 km/t før løypa kastet seg i en ganske bratt unnabakke inne i selve Douglas by, med hus og steingjerder på hver side av veien, i enden av denne bakken kunne farten være



opp mot 270 km/t. I løpet av dagen forflyttet vi oss langs løypa, i enden av den tidligere omtalte bakken, begynte en slak oppoverbakke, overgangen var ca 100 m. Verstingene slo sammen i fjæringen pga G-kreftene,

sykkelen spratt opp og fikk litt vobling etter overgangen, men føreren lå helt nede på sykkelen med full gass.



1987 588cc NORTON ROTARY RACER PROTOTYPE

Waltzing Walter

This is the original prototype built to evaluate the Rotary engine's racing potential. Brian Crighton, a service engineer at Norton's Shenstone factory, was convinced that the air-cooled twin – rotor engine being fitted to police motorcycles could be tuned to give much more power than the standard 85bhp. At first Crighton's predictions of 120bhp failed to convince Norton's management. But he was permitted work on a crashed police bike outside working hours and with the help from a few fellow-believers, he modified the engine and soon saw 120bhp and more in dynamometer tests. The chassis was hastily modified to race trim, losing weight by cutting off the rear end of the pressed-steel frame and replacing it with tubes. Astralite alloy wheels and Brembo brakes were fitted.

The prototype recorded 170mph at the MIRA testing grounds and was nicknamed 'Waltzing Walter' because it wavered and squirmed when full power was applied. The performance figures convinced Norton boss Philippe Le Roux that funding a racer project was worthwhile and a proper racer with a Spondon aluminium frame was built. Coded RC588 it had its first outing towards the end of the 1987 season and launched the now-legendary Rotary campaign. On this machine, boxes on each side of the fairing force air into two Amal Smoothbore carburettors and another air collector box under the steering head pressurises the fuel tank and the carburettor float bowls, via connecting tubes.

SPECIFICATION

Engine:	588cc twin-rotor Wankel, 10:1 compression ratio, Amal carburettors, electronic ignition.	
Transmission:	Chain primary drive, multi-plate clutch, five speed gearbox and chain final drive.	
Chassis:	Box and tubular frame, telescopic fork front suspension, disc brakes.	
Wheels:	18in.	
Power:	125bhp at 9,500rpm	Top speed: 170mph

Siste løp var Norton Rotary, 2 rotors wankel, selv om disse syklene er samleobjekter, fikk de kjørt seg.

Etter en dag ute i løypa mett av opplevelser ble det en god middag på en lokal pub og noen pints.



Søndag var det ikke løp, planen var å kjøre løypa og stikke innom Jurby, der det skulle kjøres løp på bane. Banen i Jurby var en gammel RAF flyplass, gamle taksebaner og rullebanen ble brukt i løpet. Over titusen

motorsyklister kom for å se. Her var det ikke inndelt i klasser, små og store kjørte fort om hverandre. Her kunne alle stille opp med sine racere, men en måtte melde seg på i god tid. Dette var et oppvisningsløp, det ble vinket til og kjørt på ett hjul forbi tilskuerne. Også NO LIMIT sykkelen var med og kjørte. Her var alle representert, alt fra knallerter til Kawasaki fabrikkracere. Eldste sykkel var en ensylindret Indian fra 1907.



Etterpå kjørte vi en avstikker til Point Of Ayre, det nordligste punktet på Man. Trivelig å kjøre på smale bygdeveier, veiene har ikke grøfter som her hjemme,

derfor var alle asfalterte, også 2 meter brede bygdeveier. Så kjørte vi til Man`s nest største by, Ramsey, med sine 7300 innbyggere, her var også strandsonen fylt med hoteller, ei trivelig havn og puber. Her ble det en solid lunsj.

TT løypa over fjellet fra Ramsey, var stengte pga ei ulykke, og vi måtte ta en annen vei til Douglas og havnet i Laxey, et tidligere gruvesamfunn. Puben der ble noe overrasket da, pga stengt løype over fjellet, fikk besøk av noen hundre motorsyklister. Laxey ble bygd opp ved elva som ga kraft til steinknuser og blåsebelger. Vannhjulene som stå der nå, var mest for å trekke turister.

Nok en lang dag med masse inntrykk endte med middag på puben.



Mandag skulle vi begynne på hjemreisen sent på ettermiddagen, men først skulle vi se dagens TT løp, dette ble en langtrekkende seanse, først på grunn av «uhellet» som skjedde på fjellet dagen før, det viste seg at det var to motorsykler som hadde hektet i hverandre og veltet, disse hadde igjen blitt påkjørt av en tredje, med den følge at syklene gikk opp i flammer to ble drept og en stygt skadet. Brannen hadde vært så voldsom at de måtte legge nytt lag asfalt før nytt løpet ble satt i gang. Farten hadde nok vært større enn ferdigheten til sjåførene. Når det var i orden, streiket radioforbindelsen mellom Marshalene, slik at de ikke kunne stoppe løpet ved uhell. Dette måtte ordnes og løpene kom ikke i gang før kl 3 på ettermiddagen. Vi fikk bare se noen få kjørere, før vi måtte legge kurs mot ferjeleiet.

Til Liverpool kom vi sent på kvelden, vi hadde bestilt hotellrom på nettet uten å vite hvor vi kom. Men der hadde vi flaks, vi havnet 100 m fra The Cavern, kjellerhallen hvor Beatles og Cilla Black ble kjent. Vi slapp ikke inn i The Cavern, men fikk vår dose med Beatles musikk i nabogrotta, greit øl, høy stemning, men manglet ørepropper. Også her hoppet vi i seng i rett tid, da vi dagen etter skulle kjøre over England til Harwich.



Vi hadde funnet feilen på GPSen, den fikk ikke ladning gjennom kontakten i holderen, mens den tok ladning gjennom den andre ladekontakten. Så ved hver stopp koblet vi den opp mot strømuttaket jeg hadde på BMW`n, dermed kunne vi kjøre utenfor motorveiene uten å rote oss helt bort. Der var fine motorsykkelveier med moderat fart, for også her er det heller ikke veigrøfter, men 2 meter jordvoll, steinmur eller hekk på hver side av veien. Vel turen gikk greit og vi var fremme ved fergeteiet i god tid.

Etter ei god natt på ferja var vi kommet over til Hoek van Holland og Nederland. Her skulle vi kjøre etter GPS`n langs kysten til vi måtte ut på autostradaen for å forflytte oss til nærheten av Kiel før mørket falt på. Nederlenderne er flinke til å vinne nytt land fra havet og å temme det. I 1934 bygget de et dike på 30 km med sluser slik at det ble en stor fjord innenfor diket. Det er stor forskjell på flo og fjære ved den Engelske kanal, ved å stenge ved høy vannstand og åpne ved fjære kunne de holde vannivået betydelig lavere



innenfor diket. På dette diket er det bygd motorvei, og midt på en rasteplass med opplysningstavler og utsiktstårn. Men tiden rant fra oss og vi måtte inn på



en større motorvei mot Hamburg og Kiel for å nå Kielferga til Oslo. Resten var for meg en transportetappe hjem til Verdal, 3 andre tok veien over til Vestlandet og kom hjem et par dager senere.

Delemarked i Kaxås i Sverige.

Her var vi veldig optimistiske, men det regnet vel egentlig helt bort. Noe fikk jeg da sett, blant noe av det fineste jeg synes er laget av bil.



En runde rundt i bygden ble det også med denne bilen. 1960 Chevrolet Impala. Hadde ikke med nok denne gangen ca:300pris.



Denne, en Bayliss Thomas, derimot hadde en overkommelig pris. Vi får se om turen går dit til neste år også.

Roar Røssing

Da var endelig avtalen med Steinkjer kommune på plass.

Punkt 1 i bruksavtalen:

«Kommunen gir NTMF bruksretten til den gamle brannstasjonen for en periode av 20 år

fra 01.07.01 og med rett til forlenging for en ny tyve års periode. De kostnader NTMF

legger i oppussing og vedlikehold av brannstasjonen dekker husleien for bygget».

Avtalen består av 5 punkter.

Våren 2014 kontaktet styret i NTMF jernbaneverket for å få ryddet området mot jernbanesporet. Det ble etter kort tid ryddet og fjernet kratt og et defekt gjerde.

Steinkjer kommune ble også kontaktet i samme tidsrommet, ang. at det ble etablert et miljøtorg på eiendommen til gamle brannstasjonen.

Dette ønsket vi å få fjernet, da det var skjemmende for området. Avdelingen for renovasjon svarte oss etter tre måneder. Svaret var at vi ikke hadde noen avtale ang. bruk av utearealet.

Det var ikke mulig å få flyttet miljøtorget til et annet område.

Området rundt stasjonen ble også brukt til lagringsplass an diverse utstyr.

I september kontaktet styret Tjenesteenheten Eiendom ved Steinkjer kommune med et ønske om å få revidert vår bruksavtale med kommunen.

Ønsket vårt ble lagt frem med bakgrunn i det som er nevnt i avsnittet over.

Eiendom og NTMF ble enige om at NTMF skulle lage et forslag til revidering av punkt 4.

Punkt 4 i bruksavtalen:

«Retten til å bruke lokalene til møter, verkstedarbeid m.v. er likt fordelt mellom Steinkjer

kommune og NTMF, men faste møtedager som NTMF avtaler har fortrinnsrett foran

annen bruk av lokalene».

NTMF hadde ingen avtale om bruksrett av utearealet.

Styret i NTMF laget et forslag til tekst i tillegg til den eksisterende tekst, revideringen ble levert Steinkjer kommune, 01.10.2014 og lyder.

«Denne retten omfatter også eiendommens uteareal. Dog betyr det ikke at kommunen har rett til permanent plassering av miljøtorg, eller benytte

området som fast oppbevaringsplass for annet».

Ved leveringen av dette forslaget ble det fra kommunens representant antydnet kort behandlingstid.

NTMF mottok den 08.10.2015 en revidert bruksavtale for gamle brannstasjonen.

Punkt 4 i bruksavtalen:

«Retten til å bruke lokalene til møter, verkstedarbeid m.v. er likt fordelt mellom Steinkjer

kommune og NTMF, men faste møtedager som NTMF avtaler har fortrinnsrett foran annen bruk av lokalene.



Denne retten omfatter også eiendommens uteareal. Dog betyr det ikke at kommunen har rett til permanent plassering av miljøtorg, eller benytte område som fast oppbevaringsplass for annet».

Hurra, hele prosessen har tatt et og et halvt år.

Ikke slik!



Men slik!!!

VERDALSRACE 2015

Vårt mc/moped løp startet også i år ved Soria Moria Camping. Her kan vel ikke jeg skrive så mye, møtte på oppstarten uten sykkel, men med veterankjøretøy. Etter å ha vert og sett på dette må jeg si at det blir nok en liten tohjuling etter hvert.

Så mange totaktere på en gang. To blide damer sto og serverte kaffe med noe å bite i.

Det er stort spenn i volum og hestekrefter til de som deltok. Mottoet her må vel være at det er motor på doningen.

Anbefaler alle som har en form for motorisert veteransykel til å være med på dette.

Kanskje jeg kommer på to hjul også.

Mere om selve løpet skrives vel av de som deltok.

Roar Røssing



VÅRMØNSTRING

Vårmønstringen hadde start ved YX Gråmyra. Lørdag morgen kl 8.30 møttes vi der til ett vær som lignet mere på en sur og kald høstdag. Allikevel, en mc og ca. 10 biler møtte opp.

Ferden derfra gikk til YX i Verdal, hvor ett par biler sluttet seg til oss, videre til Mittet Auto på Sparbu, her kom det til nok en mc. Tross det kalde været så det ut til at alle hadde det trivelig.

Videre gikk turen videre langs gamle E6 og over Løe for å ende opp ved Fylkets hus i lag med vårmønstringa til Custom Cowboys.

Det ble veldig mange kjøretøy etter hvert i alle kategorier.

Så vi får krysse fingra for at værgudene har litt forståelse for oss til neste år.

Roar Røssing



Stiklestadløpet 2015

I år ble løpet planlagt og vi trodde dette skulle virkelig bli bra. Løypa var staket ut, oppmøte Stiklestad for å ta turen opp til Kvernmo Motor, videre på grusveiene over Tromsdalen og ned til Rinnleiret på Nasjonal Motordag. Da det viste seg at absolutt alle skyer skulle tømmes i hodet på oss denne dagen ble planene endret.

Steinar Røstad stilte sin veranda/altan til rådighet. Vil da bemerke under tak. Her ble det drukket kaffe og svart på noen spørsmål. Ellers gikk praten om alt mulig.

Rinnleiret ble det tur til, og der fikk vi omvisning på museet til Rinnleirets venner.

Takk til alle dere som trosset været og kom, neste år må vel målet være og passere 20 kjøretøy.

Så møt opp på våre løp så kanskje det blir ny rekord neste år.

Roar Røssing



Motormässan Östersund

39. utgaven av Motormässan Östersund gikk i år av stabelen helgen 30-31mai.

Fire av VW-gutta fra klubben var på Motormessan i Østersund.

Vi var der både lørdag og søndag og Marie Eriksson leverer nok en gang en meget bra messe med alt mulig slags typer kjøretøy.

Ute ved inngangen var det plassert to VW Transporter, Kenneth Lamo og Dagfinn Sundet med sine kjøretøyer.

Inne var Toto Trones med sin VW Type 1 1969 mod. og Steinar Nilsen med sin VW Type 1 1952 mod, plassert.

Nilsen reiste for øvrig hjem med prisen for messan`s beste dekor.

I år var det mange flere biler fra Norge med, enn det var i 2014.

Ola Garberg, fra Trondheim var også en av de norske som var der for å viser frem sin Ferrari i "kjente" rød farge!

Visste dere at Ferrari biler er tradisjonelt malt i en rød farge kalt rosso corsa som oversettes til racing- rød. Før i tiden var racing-biler lakkert røde for å markere konkurransebilens hjemland, italienske racing-biler var alltid rødlakkerte.

Denne rødfargen ble på den tid sjelden brukt på Ferrari-biler solgt til offentligheten, men har blitt svært vanlig siden da. Fargen har ofte blitt gitt navnet "Maranelloröd", etter byen i Maranello som er Ferrarins "bostedsland".



Neste år er det tid for 40-års jubileum? Vi gleder oss til neste år på Motormessan.





Bilder fra klubbmøtene i 2016



Julemøtet på rødbygga



Juni møtet hos Kjell Ivar på Strandhølmen. Hos Kjell Ivar sto det 3 stk Piccolo denne dagen, og han er blitt kjent som verdens eneste merkeverksted for Piccolo



Maimøtet på Verdal på Holme Garage



Septembermøtet hos Kjetil Arntzen. Hans Chevrolet er blitt en perle, vi gleder oss til at Kjetil får tid til å kjøre sammen med oss.



Oktobermøtet på Dampskipskaia på Levanger, bilder er tatt inne i salongen på Værdalen.



I midten, septembermøtet hos Jan Johansen

Nederst, marsmøtet på vårt møtelokale på gammel brannstasjon



De neste klubbmøter

Tirsdag 2. februar. Årsmøte

Spiserommet til Drifts og vedlikeholdsavdelingen / Brannstasjon
Kvislavegen 1, Verdal.

Tirsdag 1. mars. Klubbmøte

Gammel brannstasjon på Steinkjer

Tirsdag 5. april. Klubbmøte

Hveding Auto, Levanger

Tirsdag 26. april.

Vårrydding Steinkjer gamle brannstasjon.

Tirsdag 3. mai. Klubbmøte

Vuddu Vally.

Søndag 15. mai. Vårmønstring

Strømmen Inderøy

Lørdag 4. juni kl 10.00.

Stiklestadløpet.

Går i år som et PO-løp på Verdalsøra før Vømmølopptøget.

Tirsdag 7. juni. Klubbmøte.

Gammel brannstasjon på Steinkjer, med felles kjøretur.

Lørdag 13. august.

Verdalsrace:

Vi er alltid ute etter nye tema i klubbmøtene, har du en god ide så ta kontakt med Leder.



B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

~~Returadresse:
Steinar Røstad
Hanskemakergata 7
7650 Verdal~~

