



*NTMF
Februar 2017*

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.

Da har vi avsluttet årets sesong med Julemøte på Rødbrygga.

Vi kan se tilbake på ett innholdsrikt år med gamle kjøretøy.

I mai hadde vi ut Piccoloen i trafikken i Levangers gater igjen. Det ble flere anledninger til å ta ut denne bilen i sommeren som var. Bilen er nå registrert på Bymuseet i Levanger V-13 og vi sammen med Kjell Ivar sier oss ferdig med ett vellykket prosjekt.

Medlemsmøtene har vi også i år prøvd å hatt rundt om i fylket. Styret trenger her hjelp til å finne nye plasser hvor vi kan ha møter.

Bra oppmøte har det vært på de fleste av våre trefninger. Stiklestadløpet ble det egentlig ett veldig skuffende oppmøte i år, men vi prøver på nytt igjen neste år.

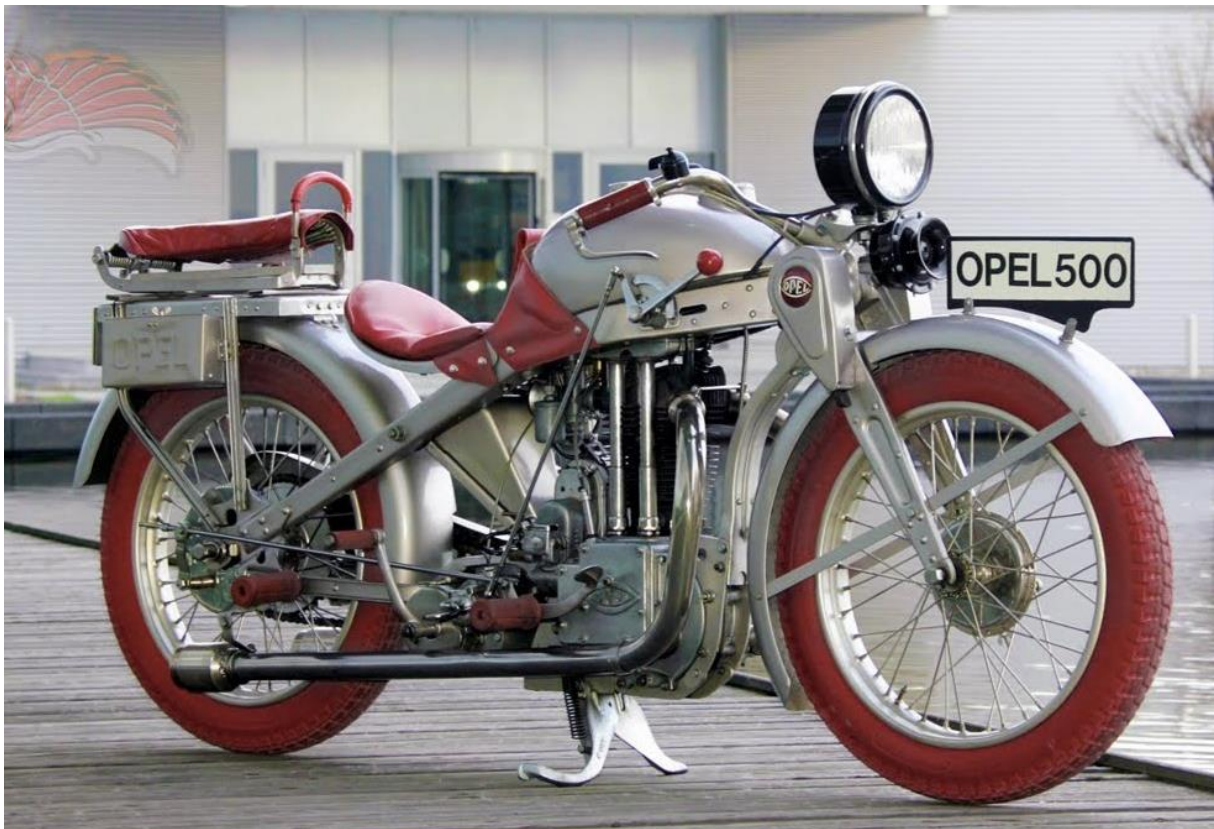
Samtidig vil jeg ønske alle våre nye medlemmer velkommen inn i foreninga. Vi har plass til flere.

Styret har allerede planer om busstur til Herning Stumpemarked først i april, vårmønstring, Stiklestadløp og Verdalrace blir neste år også. Kaffesupturer blir det, kom gjerne med forslag om hvor og hvordan.

Vi møtes igjen på Årsmøtet i februar.

Ønsker alle ett godt nytt veteranår.

Roar Røssing



Orientering fra kasserer.

Nord-Trøndelag Motorhistoriske Forening

Orientering fra kasserer.

Foreningens regnskap for 2016 må sies å være tilfredsstillende. Foreningen har ikke hatt noe spesielt prosjekt i året, slik at inntektene har vært medlemskontingenter, et lite overskudd på Verdalrace, salg av klubb-effekter og grasrotandel. Når dette skrives vet jeg ikke hvor stor eventuell "moms-refusjon" vil bli, men den vil i år ikke bli så stor som forrige år.

I løpet av året er det innbetalt medlemskontingent fra til sammen 147 medlemmer på til sammen kr.30.000,00. 136 medlemmer har betalt kr. 200,00, 19 medlemmer har betalt kr.230,00, ett medlem har betalt kr.400,00 (for to år) og ett medlem har betalt kr.30,00 (hovedmedlem er æresmedlem, slik at dette er for familiemedlem). Det viser at medlemmene må få en skriftlig henvendelse for å huske å betale inn medlemskontingenten.

Da ingen av styrets medlemmer har honorarer, vil overskuddet, etter at nødvendige avskrivninger er foretatt, bli brukbart.

Per Sverre Rannem
kasserer



Vårmønstring

Årets Vårmønstring foregikk i år på Inderøy og Mosvik Søndag 15. Mai. Noen av oss samlet sammen noen på Rinnleiret og kjørte samlet inn til oppmøteplassen som i år var Shell'n på Straumen.



Her møtte det faktisk opp ca 50 kjøretøy i veldig varierende alder. Etter litt prat og kikkning på verandres kjøretøy gikk turen videre til Vangshylla i strålende solskinn. Kaffe og vaffel ble innkjøpt på Mosvik Brygge, her så det ut til at alle trivdes både ute og inne.



Etterpå sto det fritt til alle.



Noen valgte å kjøre om Mosviksenderen til Leksvik, mens andre tok turen til Trongsundet før de dro hjem. Det var ett strålende vær hele dagen, noe som sikkert bidro til at det ble en så bra dag. Bestiller godt vær til neste år også. Takk til alle dere som tok turen.

Roar

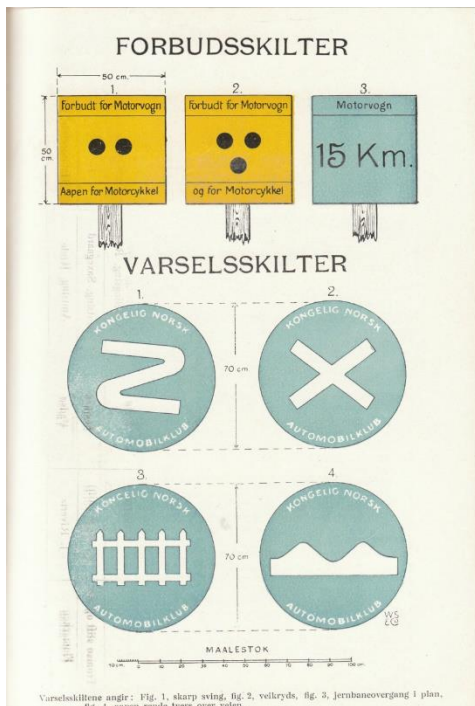


Trondhjemsridtet 1919



I 1916 var det 784 motorsykler i hele Norge, i 1922 var i Vestre Aker alene 184 motorsykler, dvs det var en eksplosjon i salget av motorsykler i denne tida. Majoriteten av disse var i og rundt Kristiania. Dermed vokste det fram fra Norsk Motor Klubb, NMK, et motorsykkelmiljø som ville

lage hastighetsløp. Ett av de første var Trondhjemsridtet, et motorsykkelløp som første gang ble kjørt i 1919 og deretter hvert år fram til 1924. Dette var store tanker i 1919, for til Trondhjem var det knapt fremkommelig med bil.



Benzin-depoene var det langt imellom og det eneste veikartet ble laget av KNA bare 4 år tidligere. Dette var et hastighet-/utholdenhetsløp for motorsykkel. Løpet startet i Kristiania 23. august, og gikk Østerdalen opp til Trondhjem og Gudbrandsdalen sørover tilbake til Kristiania, ca 120 mil.

Dette løpet tok Norsk Veteran Motorsykkel Club opp igjen i 1979, og det ble kjørt hvert 5. år fram til 2010, løpet skulle ha vært kjørt i 2009, men pga liten påmelding og vansker med å få med medarrangører, ble det avlyst. Løpet ble kjørt igjen i 2010, denne gang med godt oppmøte, 51 deltagere.

Dette Trondheimsrittet gikk bare en vei, enten fra Oslo til Trondheim eller fra Trondheim til Oslo.

I 2010 var det noen ildsjeler som ville starte opp igjen Trondhjemsridtet 1919, et løp Oslo – Trondheim – Oslo. Dette skulle gå over 4 dager og på veier som i 1919, altså smale veier der grus er ingen hindring, og minst mulig på våre hovedveier.

I 2010 var Rolf Barry Berg med på Trondheimsrittet jeg arrangerte, og snakket varmt for et løp over flere dager og han fikk med seg NVMC på ideen.

Det skulle kjøres et prøveløp i 2012 og RBB gjorde en kjempejobb med å registrere veier som kunne brukes oppover Østerdalen, Røros til Trondheim og fra Trondheim tilbake til Oslo gjennom Gudbrandsdalen. Nytt testløp ble kjørt i 2014, og i 2016 skulle løpet gå i fullskala, øvre grense ble satt til 100 deltakere, dette pga tilbud på overnattinger. En annen grense var at motorsyklene skulle være eldre enn 1945. I tilsvarende løp i Danmark, Skagenløpet, har nå aldersgrensen kommet langt ned til 1930 tallet. Alle deltakere skulle bespises med frokost, formiddagskaffe, lunsj, ettermiddagskaffe og middag om kvelden over fire dager. Så var det at gamle motorsykler har en tendens til å ha krav på

FRA LUNCH RØROS HOTELL TIL KAFFEPAUSE STØRENS BAKERI		AVSTAND/Distance KM	DAG	2	SIDE
		104	ETAPPE	2	1
FØRSTE FJELLOVERGANG		ANBEFALT HAST	MAKTD		
		45	2,5 TIMER INKL KAFFE		
AVSTAND	RETNING	RUTE INFORMASJON			
DELAVST	FØLG PILENE	Info			
Total	TIL MÅL				
			104,00		
			SELVSTART ETTER LUNCH START Control		
01,00	01,00		30 TRONDHEIM		
			GLAMOS		
07,00	06,00		97,00		
			TRONDHEIM 30		
12,00	05,00		92,00		
			NÅ PASSERER DU GLOMMAS UTSPRING. SPRINGS OF GLOMMA AHEAD!		
13,50	01,50		90,50		
			30 TRONDHEIM		
14,00	00,50		90,00		
			30 TRONDHEIM		
	89,50	Don Barrow Rally 2009			

litt service og noen ganger litt mer enn vanlig service. To biler med henger var med på turen, disse hadde erfarne mekanikere, den ene hengeren ble kalt likvogna, det var for motorsykler som trengte mer enn litt service, f.eks hvis råden kom ut gjennom blokka eller hvis bremsene ble helt borte. Hvordan skulle alle komme gjennom løypa etter samme vei? Vanligvis brukes skilt med symboler langs løypa, symboler for høyre, venstre eller rett fram. Slik er det ved internasjonale- og etter hvert også i nasjonale løp. På et løp over 120 mil vil dette kreve et formidabelt arbeid, dette ble løst ved at på løpets hjemmeside var lagt ut veikart med løypa merket, og ei såkalt

Roadbook / Veibok. Med sider med symboler for høyre/ venstre, navn på veg og avstander til neste avkjøring. Hver dag hadde to til fire sider i Veiboka. Deltagerne måtte selv skrive ut veikart og veibok til bruk under løpet fra hjemmesiden. HMS ble ivaretatt ved at ved hver planlagt stopp, ble det sjekket at alle kjørerne var med, ingen skulle etterlates langs løypa.



Vi var tre fra innherred som meldte oss på løpet før påmeldingsfristen utløp i desember 2015. Disse var

Ole-Bjørn Trollebø fra Stjørdal med en 1920 modell HD, Kjell Bardal fra Skogn på en 1942 Ariel V/NG 350 og jeg fra Verdal med min 1936 BMW R5. Vi tok syklene på henger og dro ned til Oslo og overnattet på Thon Bjerke. Om morgenen hadde vi kort vei til Mortens Kro, der Trondhjemsridtet 1919 startet. Det var deltagere fra mange land, litt flere dansker enn nordmenn, ellers var det en god del svensker, finner, nederlendere, engelskmenn, tyskere og østerrikere, til sammen ca 100 deltakere.

Før start var det et brifing-møte på Mortens Kro, dette gikk på skandinavisk, engelsk og tysk.

Det ble opplyst om at det ikke var merking langs løypa, vi måtte kjøre etter veikartet og veiboka



fram til bestemmelsesstedet. Havarerte motorsykkelen, og kom på hengeren, ble den satt av etter prinsippet «første mann på, første mann av" Riktig nok ble ingen satt av, det det var mer enn nok plass på hengerne. De som

er med på slike løp har godt restaurerte motorsykler.

Oslo – Østerdalen Hotell

Alle skulle starte to og to med ett minutt mellomrom. Ganske snart ble det slik at kjente og eller de med lik kjørestil kjørte sammen.



Vi oppdaget raskt at å kjøre etter bestemte bygdeveier ikke var enkelt, og det ble en del stopp for å orientere. De som hadde vært med tidligere hadde laget seg

holder til veikart og veibok, og kunne lettere kjøre og orientere seg på kartet

samtidig, men oss førstereisgutter fikk ganske snart problemer med veivalgene slik at vi måtte stoppe titt og ofte og orientere oss. Særlig starten med bygdeveiene fra Oslo og fram til lunsj ved Skarnes Gjestgiveri var vanskelig. Det var mange veier å velge mellom og hele 4 sider i Veiboka. Jeg kjørte feil og kom ut på motorvei østover mot Sverige og dro med meg Ole-Bjørn, det tok ei mil før vi kom oss av, og orienterte oss på riktig vei. Fra Skarnes Gjestgiveri var



veien litt lettere fram til Elverum Torg der NMK i Elverum tok imot oss. De hadde ei utstilling av veteran- kross- og gatebiler. Derfra gikk det ganske greit vider opp til Østerdalen Hotell der vi skulle overnatte. Helt uten å kjøre på hovedveier.

Etter en bedre middag på hotellet, hadde mange det travelt med å ta servis på



sine sykler, det var alt fra små justeringer til større reparasjoner.

Østerdalen Hotell – Trondheim

Neste morgen, etter en tidlig og solid frokost, møtte vi opp to og to for start videre mot Trondheim. Vi fortsatte på lokale

kommuneveier opp til Glopheim kafe hvor det ble servert formiddagskaffe. Etterpå gikk ruten på smale grusveier gjennom setergreider, disse veiene hadde sikkert samme standard som i 1919, smale grusveier med gress-stripe på midten, oversvømmings bruer mm. Rundt middagstider kom vi til Røros til en solid lunsj. Etter en sjekk, gikk veien videre ned Gauldalen til Støren, til kaffe og selvfølgelig vinerbrød på Støren bakeri. Videre gikk turen på vest siden av Gaula, krysset E6 ved Melhus og kjørte grusveier derfra til Hotell Panorama på Heimdal, hvor vi skulle overnatte. Her var det mange som måtte gjøre litt mer enn litt reparasjoner, Ole-Bjørn`s 1920 modell HD hadde mistet alt av bremses for andre gang, bremsetrommelen hadde løstnet fra hjulet. I Trondheim kom en gjeng fra Stjørdal Veteran Motorsykel Clubb og tok over reparasjonen av

bremsene. De gjorde bra arbeid, bremsene holdt resten av løpet. Gamle HDer har bare brems bak, med går som et skudd.



Trondheim – Wadahl Høyfjellshotell i Gausdal.

Dette ble en dag med kjøring på veier jeg trodde ikke fantes, men også kjøring på E6 over Dovre.

Vi startet om morgenen som vanlig to og to, og for første gang ned på

E6, bare til Klettkrysset,

så på E 39 mot Orkanger, men bare ett par km så over til gamle E39 til

Orkanger, derfra på bygdeveger gjennom Fanrem – Løkken verk og til Storås,



hvor det var en ny sjekkpost, kaffe og bensinfylling. Derfra kjørte vi en veg jeg aldri har kjørt, og heller ikke visste fantes. Vi kjørte mot Berkåk, videre parallellt langs E6 oppe på åsene nord for E6 helt til Oppdal, flotte grusveier med liten

trafikk, bygd for veterankjøretøy. Fra Oppdal måtte vi inn på E6 over Dovre, på



denne etappen ble hadde vi kontroll og lunsj på Dovregubbens Hall. Sør for Dombås ble det litt på og av E6 til vi svingte av mot Vågå /Sel, videre på vestsiden av Sjoa til vi tok av på Per Gynt vegen, og kjørte denne opp til Wådahl

Høyfjellshotell i Gausdal. Ny sjekk og siste overnatting. Løpet ble formelt

avsluttet der med alle samlet, det ble sagt mange lovord til arrangørene og Trondhjemsridtet, og utdelt blanketter til alle deltakerne for vell utført løp.

Wådahl Høyfjellshotell – Mortens kro i Oslo.

Neste kaffe stopp var ved Kulturstua i Ro. Dette er en fjellgård så bratt at en



kunne dyrke jorda på begge sider, det var bratt ved opp til gården, enkelte gruvde til nedkjøring med bremses fra 20 tallet, men alle kom ned. I dag er gården kulturplass med matserving. Vi

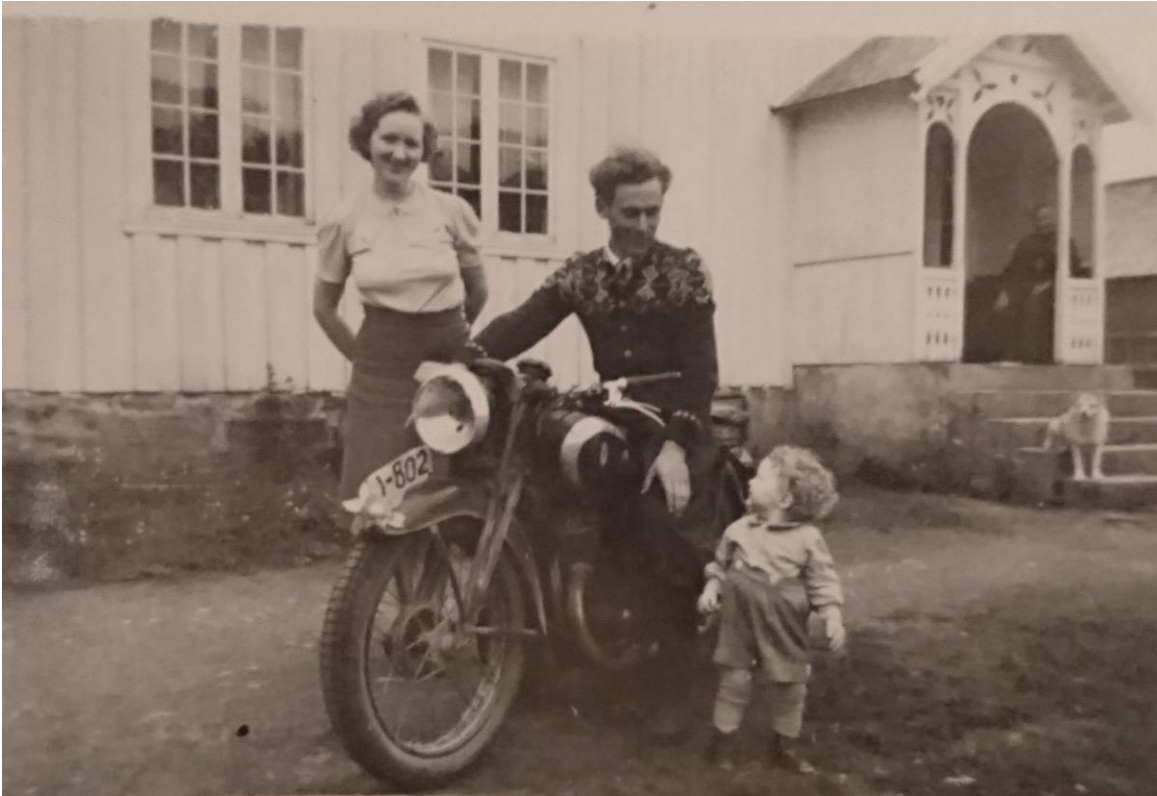
ble serevert kaffe og horn med syltetøy inni, disse ble stekt i en utendørs ovn med vedfyring, meget godt. Veien vider gikk ned Gausdal til Lillehammer, Moelv, E6 over Mjøsbrua og til Gjøvik og Toten Hotell for lunsj.

Etter lunsj og ny kontroll om alle var med, fortsatte vegen over Toten inn på en



3 mil lang privat skogsveg, gjennom Nannestad, Lillestrøm og tilbake til startpunktet på Mortens Kro hvor det ble avsluttet med et lett måltid før vi lastet på hengeren og satte kursen hjemover. 1200 km over 4 dager på veteransykkelen tok på, selv ble jeg syk på den siste etappen, og hver stopp måtte jeg levere, da var det godt at vi var flere som var i lag og kunne ta hånd om hverandre. Allerede nå gleder jeg meg til neste Trondhjemsridt som blir kjørt i 2019, hundre år etter starten av løpet. Rolf Barry-Berg, var pådriver for å starte

opp dette løpet, Rolf var militær av yrkesaktive liv, og helt rett mann på rett plass. Mannen over i gul vest er Indianhøvding Arve Hoel, leder for årets Trondhjemsridt.



Bildet viser min mor og far Marie og Håkon Arnevik og eldste bror Odd. Bildet mener jeg er tatt sommeren 1951 på tunet på heimgården i Åfjord.

Er litt usikker på hvilken sykkel dette er, kan det være DKW 350? Skiltet U 802 tilhører i dag en Ford Thunderbird 1956. Min far døde i 1984.

Terje Arnevik



Vømmølløpet/Stiklestadløpet 2016



Årets Stiklestadløp, også kalt Vømmølløpet, ble kjørt fra Uteavdelingen, Verdal kommune på selveste vømmøllørdagen 4. juni. Løpet var lagt opp som et PO-løp i sentrum.

Deltakerne ble etter en praktisk kjøreprøve på startområdet, sendt til

poster i og rundt Verdalsøra. Totalt var det 5 poster, og på hver post var det 5 oppgaver som skulle løses i varierte emner, også med lokal tilknytning og gjerne knyttet opp mot respektive sponsorer som postene var plassert ved. Kjøreprøven var lagt opp som presisjonskjøring, både på 2 og 4 hjul. Løpet var lagt opp som vorskpiel til det store vømmøltoget. I alt startet 8 kjøretøy: 6 biler og 2 mopeder.

Det ble også gitt tilleggspong for tidsriktig antrekk, og kåret en vinner med beste antrekk, se resultatliste. På hver post kunne deltakerne lese hvor neste post befant seg, slik ble det litt kjøring i sentrum og deltakerne fikk vist fram kjøretøyene sine før Vømmøltoget startet.

Resultatliste, premievinnere:

Nr. 1 og vinner av Stiklestadløpet 2016 ble Svein Holmstad, Chevrolet Corvette 1958 43 p

Nr. 2 Kirsten og Trygve Sandberg, Morris Minor Pick Up 33 p

Nr. 3 Frank Mittet, Ford Cortina 1966 28 p

Nr. 4 Patrik Wik, Volvo 142 aut. 1968 25 p

Nr. 5 Johan Skånes, Svithun 1964 24 p

Premie for beste tidsriktige antrekk tilfalt Skorovass Ambulanse med sine doktorklær og tre-krykker og Opel Kaptein sykebil 1960-modell.

NTMF vil også rette stor takk til våre sponsorer som var Cartofflene, Vianor, Europris, Bakverket og Innherredavisa.

Det ble lagt ned en god del arbeid for å legge til rette for dette løpet, derfor var det veldig skuffende at vi fikk så få deltakere. Særlig skuffende for meg som laget løpet. Jeg ville gjøre et forsøk på å vitalisere Stiklestadløpet, og endelig var været på vår side. Dette løpet skulle være et løp med oppgaver, stopp for kaffe og kortreist kaffebrød hos Bakverket (drevet av to energiske unge damer), kunne vise fram våre veterankjøretøy ved å kjøre i Verdal sentrum en dag da det var masse folk ute, både Verdalingen og tilreisende. Løpet skulle gå mellom 09.00 og 12.00. Etter hvert som deltakerne kom, skulle de starte på sitt PO-løp i og rundt sentrum. Etter kl 11.00 kunne vi ikke sende ut flere deltakere pga løpet måtte være ferdig før Vømmøloppet startet kl 12.00.

Særlig skuffende var å få høre negative ting om løpet i ettertid fra folk som ikke deltok, det gikk mest på for tidlig start, men en fleksibel start mellom kl 09.00 og 11.00, er vel ikke for tidlig? I stedet for å framsnakke løpet, komme med innspill før løpet, få folk til å delta, har jeg i etterkant fått hørt at det nesten var om og gjøre det motsatte!

Hvert år siden 1993 har vi som arrangører i Verdalsrace prøvd å få til noe nytt, i dette løpet har vi hatt mellom 40 og 60 deltakere hvert år, fra hele Trøndelag, uavhengig av regn eller sol, i år 56 deltakere. Hvorfor skal det ikke gå an å få til det i et slikt løp for veteranbiler, når vi har 10 ganger så mange i klubben som kjører bil i forhold motorsykel?

Håper dette blir en start på en diskusjon om hvor vi vil med våre løp.

Steinar Røstad



Goodwood Revival.

Undertegnede, Kjell Ivar Haltvik og Gunnar Utvik dro i September 2016 til Goodwood Revival.

Goodwood Motor Circuit er en racerbane like nord for Chichester i England.



Chichester er en liten by på størrelse med Levanger. Den ligger et lite stykke inn i landet, mellom Brighton, hvor vi bodde på hotell hele weekenden, og Portsmouth på sørkysten av England. *Oversyn fra broa mellom festivalområdet.*

Området deles av en vei. Tivoliområdet og fin-bilparkering

Banen er 3,862 km lang og ble innviet i september 1948. Goodwood var Storbritannias første permanente racerbane etter andre verdenskrig



Kjell Ivar og Odd Arne Hiller på toget til festivalen På toget til Goodwood Gunnar Utvik og undertegnede. I bakgrunnen Petter Nessimo fra Stjørdal.

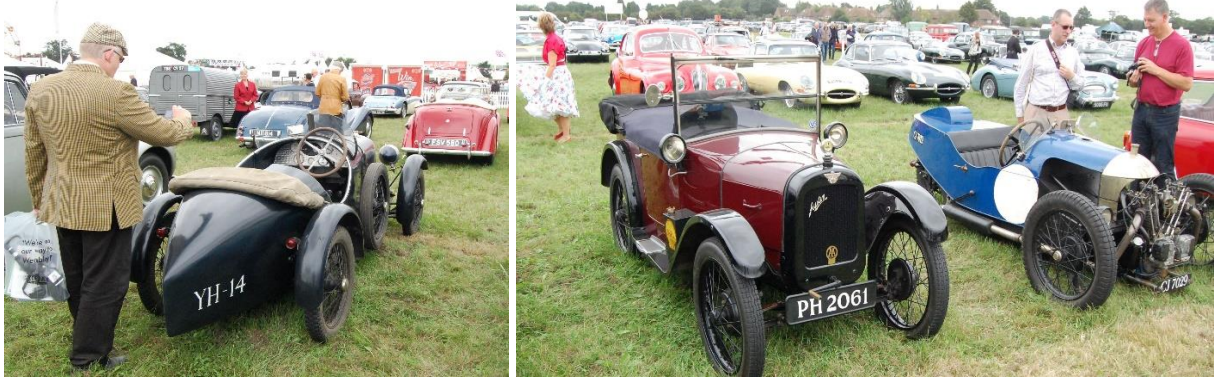
Dette er en tredagers gigantisk motorfestival med veteran. Man må ha



tidsriktig antrekk for å delta og vi tok på oss kortbuksa, tweedjakken og sixpence. Kvinnfolka så ut som kvinnfolk og karfolka så ut som mannfolk! Goodwood Revival er en årlig happening i september med flere racerbiløp, motorsykkelløp,

trøbilløp for barn, flyshow, musikk fra epoken [1948-1966](#), tivoli, utstillinger, veteranbilsalg, bruktmarked, mat og øltelt, puber og mye mere. På en gedigen plen var det finbilkparkerings. Undertegnede brukte flere timer på finbilkparkeringsen. Biler fra 1910 til ut på 60-tallet.

Piker som var vertinner for festivalen. i tidsriktige kjoler. Mange eldre herrer lot seg fotografere sammen med pikene!



Finbilkparkeringsen som var på flere mål. Tror dette var en Lagonda 30-talls bil. 20-talls veteraner Austin Seven (1923) og Morgan 3-Wheeler

Goodwood er navnet på plassen der det hele foregår. Vi tok tog fra Brighton og ble hentet på stasjon av veteranbusser som gikk i skytteltrafikk hele dagen. Opprinnelig var dette en militær flyplass under andre verdenskrig. Da krigen var over fant lorden som eide området at han skulle bygge en racerbilbane rundt flystripa.



Fra fredagens løp. Rowan Atkinson vant i bil nr. 15

På fredagen var det løp med Austin A 35. Vinner ble Rowan Atkinson (Mr. Bean). I et av løpene var det ingen av bilene som kostet under 1 million engelske pund.. Det vil si rundt 10 millioner norske kroner. Vi så også biler som var takstert til 20 millioner pund.

Det var flere gigantiske storskjermer over hele området slik at vi kunne følge racene og egne radiosendinger med oppdatert info. Mellom 40 og 50 tusen var innom festivalområdet daglig.

Etter Goodwood dro vi til Morgan Fabrikken med en totalproduksjon på ca 540 biler i året. Alt blir gjort på gammelmåten. Vi hadde leiebil som også tok oss til



Haynes Internasjonale Motormuseum og til British Motormuseum i Gaydon. Der er det bare engelske biler. Blant annet en 1913 modell Morris som ble tegnet av Gunnar Poppe fra Skogn.

Ved inngangen stod denne Rolls Royc'en som var under restaurering

På heimturen, mellom

Bristol og London overnattet vi på et slott. Hallmark Hotel the Welcombe, og det hadde 52 piper, sju hovedinnganger, 12 peiser og 365 vinduer.

Har du tid og anledning så anbefaler jeg en tur til Goodwood Revival.



En av de sjeldneste, Austin Seven van fra slutten av 20-tallet.

Verdalsrace 2016

Verdalsrace 2016 ble kjørt lørdag 13. august. Løpet fikk år en nær rekorddeltakelse med 56 kjøretøy påmeldt ved start. Som vanlig var oppmøte ved parken i Soria Moria, Verdal, med avgang kl. 11:30. I Soria Moria ble servert kaffe og lapper i god tradisjon, servert av Sissel og Ruth fra arrangørklubben NTMF.

Steinar Røstad ønsket velkommen til løpet og orienterte om dagens kjørerute. Før dette lyste han fred over minnet til vår venn og aktive medlem i mange år, Roar Coldevin, som gikk bort få dager før løpet.



Løpet gikk gjennom Verdalsøra til Fleskhus, så over Bjørga hvor E6 ble benyttet til Røra, over stasjonsområdet og ned mot Borgenfjorden. Her kjørte vi over



gården Grannan, kjent for sine bakverk av flatbrød og skjenning, til Lorvika i Sparbu og til første stopp ved Mære kirke. Her fortalte Steinar kort om kirka og Mære i historisk sammenheng.

Så gikk ferden videre over Inderøys vide

kulturlandskap, forbi Gjørsv gård, Straumen med mulighet for bensinfylling, over Skarnsundbrua til Giplingfeltet i Framverran. Her ble vi godt mottatt av den lokale velforeninga på plassen som bydde på pølser, kaffe og vafler. Her ble også teoretiske oppgaver løst, etterfulgt av praktiske: kasting av hestesko og skruing med nøkkel på spesiallaget oppstilling.

Etter alt dette startet returen, tilbake over Skarnsundbrua, ved Øynheim på Utøya gikk løypa over Stokkan til Kjerknsvågen med innlagt stopp for å beskue det maritime miljøet og alt som er bygd der de siste år av ildsjeler. Løpet gikk så videre over Skjemstadaunet og Flatås på Inderøya til Straumen, som er kommunesenteret i Inderøy. Her var duket for pizza og brus i eget lokale på restaurant Rødbrygga. Her ble også løpet avsluttet med premieutdeling og trekning av mange premier – etter startlisten.

Her er vinnerne av Verdalsrace 2016:

Totalvinner: Olav Sæther

2. premie: Terje Neverås

3. premie: Ove Welvang

Eldste sykkel: Per Arne Naust, HD 1920 (W331)

Deltakerpris: Sverre Valstad, Tempo Lett 1965 (D55501)

Årets havaripris gikk til 2 deltakere: Joar Langeland (stopp ved Fleskhus) og Reimund Geving (som måtte ha nytt batteri, Røra).

Vi i NTMF takker for det gode oppmøtet og ønsker velkommen tilbake i 1917.

Kaffesuptur



Onsdag 20. september ble det arrangert en tur ut fra Gammelbrannstasjon.



Dette bør bli en en fast utflukt for oss NTMFere i sommerhalvåret. Dagens tur gikk fra Steinkjer langs fylkesveg 759 i retning Stiklestad. så over mot Mære, over E6 til Borgenfjorden så langs fjorden til vi tok over mot Rambergmyra og E6, derifra langs E6 til Sparbukroa hvor turen ble avsluttet på koa.



LEVANGERS PICCOLO

Piccoloen ble ansett som ferdig i 2016, her er noen bilder fra **JUBILEET**.



Kjell Ivar har fått mye velfortjent skryt for denne restaureringsjobben. I Europa eller skal vi si i hele verden, har han det eneste godkjente merkeverkstedet for Piccoloer! **FLOTT JOBB**

Status for kjøretøyene til NTMF ved årskifte

Tekst og foto: Vidar Natvig

Steinar har bedt meg om en status for foreningens kjøretøyer ved årskiftet. Har snakket med Bjarne og Per og kan melde følgende:

Bussen: Bussen starter lett med godt batteri og dette holdes vedlike med egen lader. Bussen har vært kjørt på bytur med syv klasser gammelonger fra Egge. Den har ellers vært brukt ved arrangement ved Egge museum. Styresnekka burda ha vært skiftet eller reparert for å minske sporing i ujevn asfalt.

Vivinus: Vanlig vedlikehold i år. Ble brukt en dag sammen med gammelonga med Jon som sjåfør. Stor stas å få sitte på en slik gammel bil! Tar med et bilde fra denne begivenheten.

Brannbil og brannstasjon: Bilen starter lett og er grei å kjøre etter at bakhjulene ble reparert. Deltok på utstilling av gammelbiler i byen. Den ble ellers kjørt ut og brukt ved fakkeltøget under Hilmarfestivalen. Brannstasjonen har vært brukt under to medlemsmøter og ellers til noen små treff bl.a som utgangspunkt for småturer i distriktet. Hovedporten vil bli reparert til våren. Det er kjøpt inn takstige slik at taket bedre kan vedlikeholdes og sjekkes.

Melkbil og melkramper: Bremsene vedlikeholdt så nå er den trygg i trafikken. Bilen var av museet lånt ut til teaterforestillingen i Malm. Melkrampene er plasser rundt om på museumsområdet og kommer godt til sin rette i gårdsmiljøene. En rampe ble for en del år siden gitt bort til velforeningen på Hylla og her står den fint plassert.

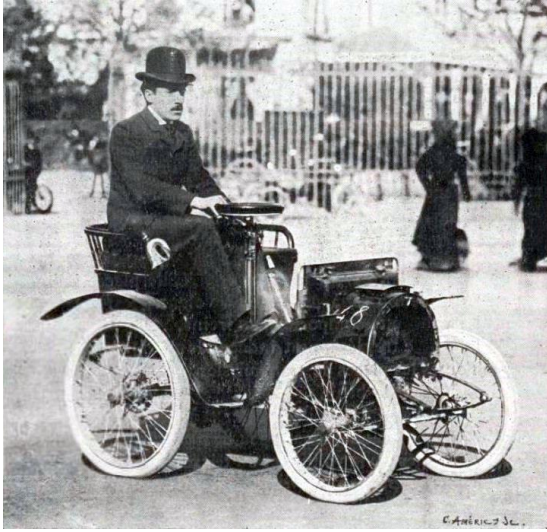
Museums plass for våre kjøretøyer: Det er vel bare å konstatere at selv om samarbeidsviljen på Egge museum er stor så er ikke gulvplassen blitt noe større med årene. Siste året har det vært gjort skikkelig rydding særlig på utearealene, men inne er plassen for utstilling bare blitt mindre da rommet i overetasjen brukes til nødvendige utstillinger. Bussen og Vivinusen står derfor klemte mellom traktorer og landbruksredskaper. Det går bra, men disse kjøretøyene har fortjent mer plass og miljø rundt seg. Jeg kan ikke se

at vi har noe alternativ til Egge museum og vi blir jo så godt tatt i mot av folkene der. Samarbeidet om bruk av bussen til kjøring av gammelongene er bare fantastisk.

Kan NTMF gjøre noe for at Egge museum får litt av kaka i Stiklestad systemet, slik at Egge museum også kan få bygge litt ut og få en anstendig del av midlene til museumsdrift? Jeg synes NTMF burde være pådrivere for det slik at vi også får en mer faglig ivaretagelse av de fine kjøretøyene vi har bygget opp!



RENAULT



En av Norges første lastebiler har nå kommet til Ekne og Strandhølmen. Denne, en Renault BC fra 1913. Motoren er en 4 sylindret 3,6 liter. 90 boring og 140 slag. 16/30hk. Motoren har egen oljepumpe. Eksenterdrevet stempelpumpe med reguleringsventil for smøretrykk. Motoren har et høyt oljglass i framkant der en kan se oljestrømmen. Den har som andre Renaulter fra tiden, radiatoren bak motoren. Radiatorviften er rundt svinghjulet. For å starte bilen så er det

kun sveiv. Bilen har ikke noe elektrisksystem. Den har en høyspent magnet som gir strøm til en separat fordeler.



Ved start skal en hendel ved rattet stilles i halv kompresjonsstilling. Da senkes kompresjonen på 2 av sylindrene slik at den kan sveives i gang.

Dette fikk meg til å se på Renault som bilfabrikant fram mot 1. verdenskrig.

Louis Renault bygde den første bilen i 1898, en Renault Voiturette 1CV,



etter demonstrering til en venn av hans far, endte med at han kjøpte den, 24. desember 1898, dette utløste ei bestilling av 25 nye biler. Dermed var det han i gang, og Societe Renault Freres ble etablert i 1899. De første bilene ble levert med motorer fra De Dion-Bouton, men fra 1903 kom de med sine egne motorer. Renault hadde bare 4 forskjellige motorer fram til 1920, i små og store personbiler, taxier, laste biler og tanksen. I 1905 bestilte Societe des Automobiles en flåte på 1500 Taxier, disse bilene ble levert med ei ny oppfinnelse, nemlig et taxameter, slik at passasjerene kunne følge med hvor mye de hadde kjørt for. I 1907 ble denne Taxien ble solgt i stort antall til London og New York, det ble levert 1000 taxier til New York. Dette var en mulighet til å få bort hestemøkk fra gatene, enkelte gater hadde 80 cm opplagret møkk over året. I 1908 produserte Renault 3575 kjøretøy. I 1914, før slaget ved Marne i 1. verdenskrig, rekvirerte det franske forsvaret alle Renault Taxiene i Paris til å kjøre soldater til fronten, dette ga disse Renault Taxiene klengenavnet «TAXI de la Marne» Under 1. verdenskrig leverte Renault lastebiler (lik den Kjell Ivar har), flymotorer, ammunisjon og tanksen F-17.



Denne Renault F-17 tanksen står ved et av de mange kystfortene tyskerne bygde under krigen. Den ble støpt fast og skulle brukes som en armert kanonstilling. I ettertiden er den blitt ribbet av souvenirjegere. Motoren var på svimlende 36 hk.

De neste klubbmøter

Tirsdag 7. februar, kl 19.00 Årsmøte

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

Tirsdag 7. mars. Kl 19.00. Klubbmøte Steinkjer gamle brannstasjon,
Tema Stiklestadløpet

Tirsdag 4. april. Kl 19.00. Klubbmøte, Levanger bymuseum,
Hvedding Auto

Tirsdag 25. april. Kl 18.00. Vårrengjøring Brannstasjon.
Ta med kost og rive

Tirsdag 2. mai. Kl 19.00. Klubbmøte, Rinnleiret,
Tema museet.

Søndag 7. mai, kl 11.00, Vårmønstring,
Steinkjer gamle brannstasjon

Søndag 4. juni, kl 11.00. Stiklestadløpet, oppmøte Steinkjer gamle
brannstasjon. Tematur om krigen, vi kjører på sør siden av Snåsavatnet
avslutter med lunsj på Snåsa Hotell.

Tirsdag 6. juni, kl 19.00. Klubbmøte/ Nasjonal Motordag, NAF
Levanger

Lørdag 12. august. Verdalsrace Løpet starter kl 11.00.
Vi serverer gratis kaffe og lapper til alle fra kl 09.00.

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~~

