

Sidevogna fór fram over bølgynde gult hav.

NTMF
Februar 2018

STYRE 2017

Leder	Roar Røssing Holandsveien 17 7620 Skogn	Tlf: 97 06 94 64 E-post: roar-ro@online.no
NESTLEDER	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: persverre1943@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 7715 Steinkjer Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening, Skippergata 9, 7715 Steinkjer ISSN: 1891-1196 ORG. NR: 990 209 820	

LEDER HAR ORDET!

Nå når dette skrives er det bare noen dager igjen av 2017, som for oss i NTMF har vært ett ganske aktivt år.

Det startet allerede straks etter årsmøtet, med mye i forbindelse med LMK og WaterCirkles. Var representert på landsmøtet hos LMK på Gardemoen.

Lokalt her i foreninga har vi hatt våre månedlige møter med bra oppmøte, det har variert fra ca 20 stk til over 50 stk. Vi har prøvd å ha møtene litt rundt i fylket. Så en liten oppfordring til våre medlemmer, har dere noe å vise, så gi oss i styret beskjed, så kan vi legge ett møte eller bare en impulstur på besøk.

Vi hadde som vanlig ei Vårmønstring, Stiklestadløp og Verdalsrace. Ut over dette så ble arrangert busstur til Herning i Danmark på (stumpemarked), her kunne vi gjerne hatt litt flere med. Det ble en fin tur med mye fint å se på, noen av fikk nok kvitta seg med noen kroner på markedet også.

LMK stafetten møtte vi deltagerne som kom nordfra på Grong, fulgte dem til Steinkjer. De fikk omvisning på brannstasjon og Steinar Nilsen hadde en fin liten VW/TEMPO utstilling på videregående. Mandag kjørte vi stafetten videre til Stjørdal og Trondheim, her fikk vi virkelig vist fram hobbyen vår.

Ett par så og si på sparket turer ble det også Øynaparken og Sarvet.

Nå er vel de fleste i gang med både nye og gamle prosjekter vi kanskje får se til våren. Selv får jeg vel prøve å få tid til å sette sammen den røde Opel `n igjen har jo ikke vært på veien på ett par år nå.

Og til slutt vil jeg ønske alle våre medlemmer ett godt og aktivt veteran år i 2018.



Orientering fra kasserer.

Nord-Trøndelag Motorhistoriske Forening

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

Bilde fra 50 tallet fra Frol



Kjent mann i Frol med sin Indian Power Plus. Sykkelen var eid av Sigfred «Siffen» Holm. Registreringsnummeret er V-1873. Bildet er tatt under en skitur til Vulusjøen i midten av femtitallet. Skiene er lastet på sidevogna. Sønnen Olav står ved siden av Indianeren. Bildet skal ha vært tatt nedenfor Kleivan i Okkenhaug. Sykkelen skal ha blitt solgt til Harald Sivertsen på Levanger, er det noen som vet noe mer???



MG”M” i godt selskap

Tekst og foto: Vidar Natvig

Etter invitasjon fra arrangøren deltok jeg med min MG”M” under Bilpanorama i Trondheim i sommer. Dette ble en skikkelig opptur for min lille MG fra 1928, som ellers bare står ene og forlatt og blir knapt tatt ut på små lufteturer i løpet av sommeren. Nå fikk den en luftig tur på hengeren den lange veien til Byåsen i Trondheim. Vel framme fikk den en fin plassering like ved hovedinngangen til utstillingen og den fikk stå side om side med en flott Opel fra 1903 og en like flott Wartburg fra 1912. Men det fineste av alt var at den fikk stå sammen med den Peugeot av type 203 som prins Harald fikk i 18 års gave fra KNA. Jeg husker hvor misunnelig jeg var på Harald den gang i 1952, at han skulle få en så fin en bil og ikke jeg! Avstanden mellom Skaugum der han bodde og til småbruket på Kvitblik var så enormt den gang. Når disse to fine bilene, Haralds svarte Peugeot og min rødsvarte MG sto side om side i utstilling, da var det nesten som om avstanden var blitt litt mindre? Jeg så nesten hvordan min lille MG bare vokst der den sto og at den sammen med eieren trivdes og hadde en god dag.



Utstillingen gikk over to dager og hadde samlet over hundre gamle biler av forskjellig slag. Nedenfor tar jeg med bilde av ett par som kan vise litt av spekteret.



NTMF's kjøretøyer status for bruken

Tekst og foto: Vidar Natvig

Steinar har bedt om info til medlemsbladet så da får jeg samle litt stoff.

Vil i utgangspunktet si at kjøretøyene til NTMF brukes alt for lite og av for få! Målet for 2018 må derfor være at flere blir med på å ta disse flotte kjøretøyene ut i trafikken for små turer og fine opplegg der kjøretøyene blir synlige. Når det er sagt så vil jeg framheve John Kvam som en som er flink til å ta ut Vivinus og bruke den sammen med "Gammeldagsongan" på Egge. Når det gjelder bussen så blir den brukt for å ta "Gammeldagsongan" med på bytur. Dette er en trivelig jobb som Bjarne, Per og Vidar deler på. Det dreier seg om i alt ca 10 turer for sommeren. Tar med et bilde som viser den tradisjonelle stoppen utenfor Jernbanestasjonen.

I 17. maitoget i Steinkjer hadde vi med både brannbilen og bussen i år. Bussen fylte vi opp med pensjonister fra Ongdal eldresenter. Det ble mange gode ord fra deltakerne for at de fikk være med å oppleve 17. mai i byen. Også arrangørene syntes om dette tiltaket og ga oss en av to premier for beste innslag i Borgertoget. Dette er noe vi bør gjøre hvert år framover og kanskje vi kan utvide med noen biler som kan ta med pensjonere fra andre hjem? Bilde av de flotte damene som var med!

Vi forsøkte å selge ideen til Sommertoget og den ble mottatt med entusiasme først. Avtale ble inngått med Ongdal eldresenter, men da dagen kom hadde NRK ikke utstyr for å kjøre opplegget. Nå fikk vi i stedet et flott innslag med Bjarne sin fine Chrysler. Pensjonistene fikk seg tur på byen med bussen, brannbilen og i Bjarne og Atle sin flotte personbiler. Bilde av Bjarne med dame.

Både bussen og brannbilen har vært ute og luftet seg ellers, men vi kan bli flinkere til å ta disse ut på tur. Det virker som det er flere som er villig til å kjøre både bussen og brannbilen. Kanskje vi kan ta et lite kurs til våren og da kjøre litt i byen med disse og andre kjøretøyer. Fargoen kan godt ut å luften seg.

Per hadde gjennom kontakt med Steinkjer sykehjem fått i stand en avtale om at vi skulle møte med veteranbiler for å ta pensjonister med på tur i byen. Dette ble et flott tiltak som godt kan gjentas. Ellers fikk jeg Atle og Norval med og jeg brukte bussen for å kjøre pensjonistlaget i Fylkets hus på kaffetur til Østbyfossen.

Det er gjort vanlig vedlikeholdsarbeid på kjøretøyene. Av reparasjoner kan nevnes starterinnslaget på bussen samt litt vedlikeholdsarbeid bl.a. pumpe for å få fram bensinen. Nå går den støtt og starter lett, men fortsatt er det litt slark i styringen.

På Vivinusen måtte man til med reparasjon av mellomaksling. Monteringen gjorde Bjarne og John og sveisen ble utført av Ragnar Gyllan som er ansatt ved Egge museum.

Brannbilen har fått tettet en lekkasje av frostvæske.



Gammelonga på bytur





Gammelonga på Brannstasjonen





Ogdalingan på bytur 17. Mai



Bilde av Bjarne med dame sendes over i egen melding.

Historien om en utbrent forlatt kjempe. „The Beast“

Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening. Motorhistorie ja. De trenger vel heller ikke komme fra et kjøretøy. Som en generelt motorinteressert skrotnisse, så interesserer vel de fleste motorer meg.



Nå har det se sånn at for noen år siden fikk jeg høre om en lit sliten Deutz V12 diesel som sto ute forlatt i et gammelt steinbrudd. Den hadde i mange år gjort tjeneste som kompressormotor på en 5tonns AMA anleggskompressor fra 1975. Men sist gang de brukte den fikk de beskjed om at støyen fra den

var litt i overkant av hva som kunne tolereres av naboer og andre. Dermed ble den satt til side. Slik sto den i 20 år før jeg fikk snusen i den. Var og kikka på den og fant ut at den så ganske tung ut.

Forhandlingen med eier var kort. Værsågod, bare hent den sa han.

Vel på 20 år har jo løvskogen klart å skjule denne ganske godt, så det var ikke bare bare å hente den. Ikke så jeg meg rå for å demontere den der den sto heller. Det var det også bra vi ikke begynte med. Det tok flere dager å få ut motoren fra all innpakning på kompressoren. Hjulene og akslingene på kompressoren var demontert og brukt til noe annet, så å slepe den gikk heller ikke.



Plutselig her i vår så ringte han som eide den. Nå er vi der med laster hvis du skal ha den. Hvis ikke blir den spiker..... Da var det bare å hive seg rundt. Ut med traktor og tilhenger. Kompressoren passet akkurat oppi hengeren. Tungt var det iallfall. Ikke har

jeg noe som løfter den heller, så den ble tippet av med et kjempe brak hjemme. Karianne som nå hadde søkt TIP skulle være med og demontere og få ut motor slik at vi kunne kaste resten så fort som mulig. Dette var fin trening i å bli kjent med grunnleggende bruk av verktøy. Så vi gjøv beistet på med muttertrekker og spett. Gammelt anleggsutstyr er ofte litt møkkete inni. Og ting sitter ofte mere enn dønn fast. Det er intet unntak her heller.

Etter et par dagers skruing av blekk og skrammel så kom konturene av „The Beast“ frem.

Dette er faktisk en av verdens største serieproduserte luftavkjølte diesel industrimotorer.



Det er en Deutz F12L413 motor. Det er en direkte innsprøytet diesel V12 på 19 liter. Den yter faktisk ikke mere enn 260hk på 2100rpm og 1000Nm. Bare motor veier 1270kg. De hadde utgaver der de ytet rundt 1300hk. Men da med annet oppsett og 2 turboer, intercoolere. Men det snedige med disse er at i 413 serien så har de 4-6-8-10 sylindrede motorer. De bare plussa på flere sylindre for å få større motorer. Sylindre, topper og ventiler stempler og råder er like på alle. Her har vi rensket av alt av deler rundt slik at bare kompressoren sitter igjen.

Som alle vet når noe står ute i over 20 år så setter det sine spor. Motor står bom fast.

Det viser seg også at motor må tørnes rundt for å få demontert akselen til kompressoren. Her ble det en liten tenkepause. Men etter et par kopper kaffe og litt spekulering løste det seg ved å jekke kompressoren ut fra svinghjulshuset, slik at det ble 2cm glippe. Det satt en fleksibel gummikobling mellom svinghjul og kompressor der skruene ikke gikk å komme til. Men nå gikk det an å lure en nøkkel inn og lirke ut skruene. For så å gjenta det samme på andre siden. Etter å ha fått delt spetaklet og skjært vekk det meste av ramme på kompressoren så kunne vi endelig kjøre den inn. Gjorde noen forsøk på å få tørna motor, men den sto bom fast. Litt snurt for å ha lagt ned så mye arbeid så ble det etter 2 kopper kaffe til bestemt å fylle sylindrene med diesel. 15liter diesel gikk inn på sylindrene.

Planen nå var at den skulle få stå over vinteren og godgjøre seg. Jeg skulle bare skru på et vinkeljern på svinghjulet og passe på og dit og forsøke å trampe på jernet gjennom vinteren. 1,5 meter kraftig vinkeljern ble skrudd på. Så for å sjekke om det holdt så hentet jeg slegga og drylte til på enden. Men??? Det flyttet seg jo. Et slag til. Jo det flyttet seg enda en cm. Kanskje er det håp. Dagen etter begynte jeg med sleggen. Drylte til og spettet motor tilbake og drylte til. Sannelig løsnet den. Fram med alle oppegående bilbatterier i husstanden. Men næhh, det var ikke nok. Leste litt på nett. Hmmm, 2500 til 4000A startstrøm. Næi. Det har jeg ikke. 2 kopper kaffe og en lys ide. Traktoren. Kraftuttaket. Hmm. Opp i dreiebenken med nå skrammel og opp i fresen med mere skrammel.



Nå skal vi se hvem som må gi seg. John Deere'n med 72 hk på kraftuttaket og direkte på svinghjulet til «The Beast» Klokobling må til da det er brems på kraftuttaket til JD når en slår av det. Kunne ikke risikere at «The Beast» velter JD når den starter.

Null problemer for John Deere'n å dra dette beistet. 500rpm på kraftuttaket. Nå skal det skje.

Begynte å lufte diesel samt å tette lekkasjer i dieselsystemet. Oljetrykk hadde den også. Når JD dro den. Men diesel var ikke mulig å få ut på dyser. Fikk det



inn på dieselpumpen men ikke ut fra den. Kaffepause igjen. Ringte dieselverkstede t jeg brukte når jeg holdt på som servicemekanik er på

anleggsmaskiner. Jo da var det sikkert noen av elementene i dieselpumpe som hang. For 15.000,- kunne han demontere og gjøre rein og sette sammen pumpa igjen. Hmmm. Dyrt for noe som egentlig ikke skal brukes til noe fornuftig. Ble også advart mot å demontere noe i dieselpumpa selv. Da var det bare en ting å gjøre. Demontere dieselpumpa og se hvorfor en ikke skal gjøre det sjøl. Mistanken hans og min stemte. Den hang fast på stopp. Dvs at den ikke leverer diesel i det hele tatt. Det ene elementet måtte ut og i skrustikka og slåes løs. I tillegg satt 2 tilbakeslagsventiler på utgang til dieslrøra bom fast. Hvorfor en ikke skal demontere inni dieselpumpa vet jeg ikke. Jeg synes det var mange fine interessante deler inni der. Her er element nr 12 demontert. Trenger heldigvis ikke ut med dieselpumpa for å komme til. Litt sånn småtjøn med å få inn elementet igjen og få på alle låseringer og slikt. Men det gikk. Startmotoren ble startet opp igjen (JD ja) og nå spruta dieselen heftig fra alle dyserør. Da må det være håp. En av mekanikerne hos Toyota på Levanger hadde fått nyss til denne og hadde lyst til å være med på startforsøket. Han hadde vært med og rensket dyser og flidd opp litt i lekkasjer etc. tidligere et par kvelder. Han mente det var styggartig å borti nå annet enn disse små Toyota dieselmotorene også. Vi satte sammen dyserøra og alt og luftet. Jaggu startet den. Vi røykla halve Strandholmen men du store verden for en lyd. Den er som de sa. Noe høylytt. Men plutselig, Pang, kakk, kakk, kakk, kakk. Hva skjedde? Stoppa motor. Hmm, ikke bra. Starta igjen. Samme kakkingen. Hmmm. Etter lyden og bedømme så var det en ventil som hadde takket for seg. Med skrujern mot tinningen ble



kakkesylindere
lokalisert og
toppen demontert.
Slik er de enkle
disse Deutz
luftkjølte. Her kan
en og en topp taes
av. Det er ingen
toppakning. Kun 3
toppløkkbolter. En
kan bytte topp,
stempel og
sylinder uten å
demontere så
veldig mye.
Toyotamannen
fikk hakeslepp da

han så stemplene.

Ikke mange en får begge hendene ned i sylinderen. Det viste seg at ventilhodet hadde gått i oppløsning og deler hadde falt ned på stempel og blitt klinka fast der.

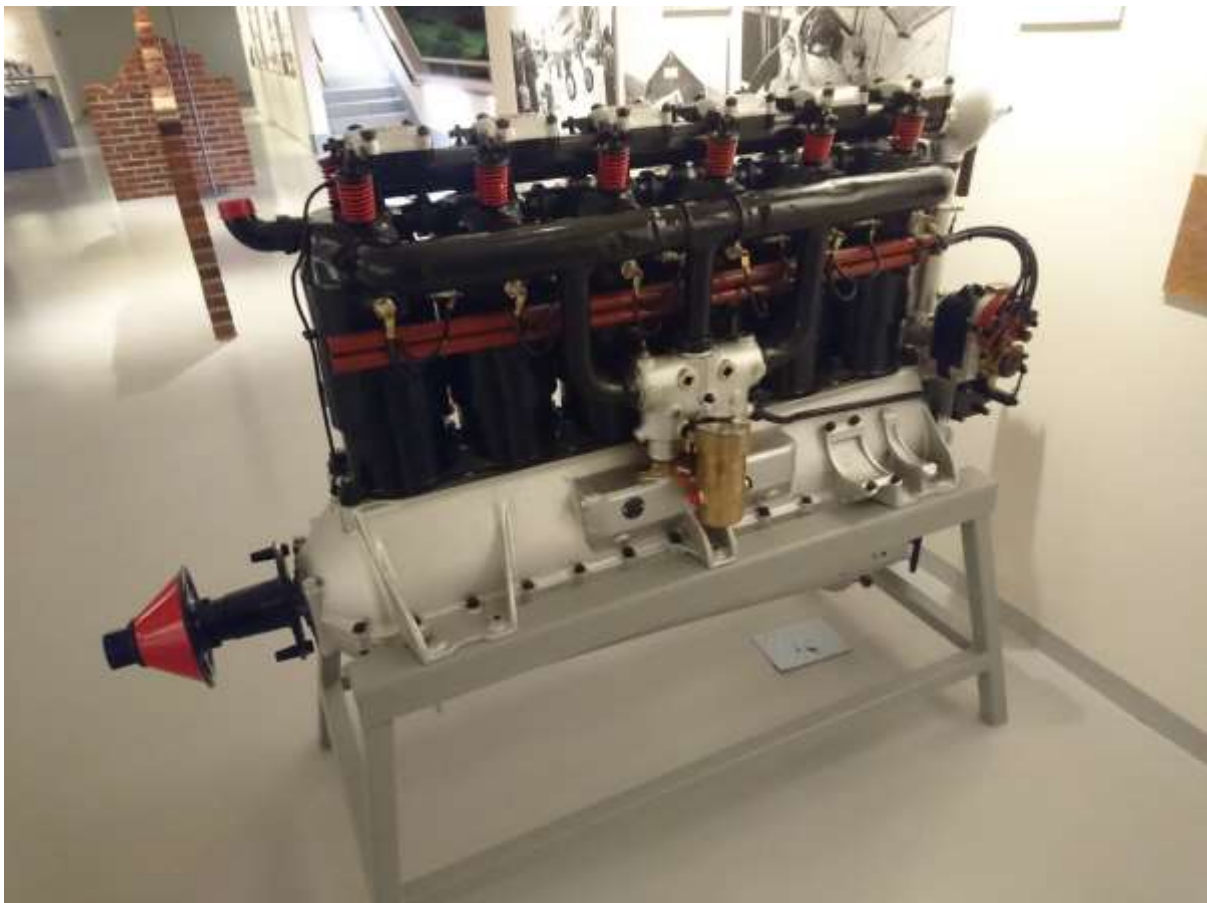
Denne ventilen måtte vært skadet fra før. Ved nærmere undersøkelser så fant vi enda en sylinder der ene eksosventilen manglet en svær bit. Jeg tror det er en av grunnene til at den ble parkert for over 20 år siden. Ikke bare at den bråkte mye. Et raskt søk på det store internettet avslørte at dette ikke var et helt ukjent problem.

I England fant jeg et firma som hadde fullt av originaldeler til slike motorer og fikk bestilt 2 eksosventiler fra dem. 170,- stk inkl frakt. Ikke så gæli med tanke på at den er 20cm lang med 10mm stamme. Ventilsetet som var klinket ovalt ble frest opp igjen og ble noenlunde rundt igjen.

Vi satte sammen igjen da delene kom. Å faktisk. «The Beast» rumler og brummer på alle sine 12 sylindre igjen. Det er som en symfoni av diesellyd i mine ører. Anne deler ikke dette synet. Hun mener det er et forferdelig leven. En klarer faktisk ikke holde i ro kameraet når den går pga vibrasjonene i luften.

HÆRLIG.

Kjell Ivar Haltvik
og «The Beast»



Store motorer er tøffe, denne BMW flymotoren står på fra flymuseet i Bodø.

Bobla 80 år

Steinar Nilsen

Serieproduksjon kom i gang 1938 i den nyoppførte fabrikken i Wolfsburg. Den opprinnelige Volkswagen («KdF-Wagen», Kraft durch Freude) hadde en revolusjonerende konstruksjon med selv bærende strømlinjekarosseri, alle hjul uavhengig avfjæret og luftavkjølt boksermotor i hekken.



I 1938, etter at konstruksjonen hadde gjennomgått ytterligere forbedringer, ble den såkalte Serie 38 introdusert. For første gang fikk bilene vindu bak – det karakteristiske, todelte «kringlevinduet» – på tysk «Brezelfenster». Dessuten var de

utstyrt med stigbrett og støtfangere.

Enkelte rykter ville ha det til at formen på det delte bakruten ble slik p.g.a. utstansede metallbitene skulle brukes i prod. av feltspader. Men på den tiden var det flere bilmerker som hadde delt bakvindu, så det var ikke noe uvanlig med dette. Den 26.mai samme år (1938) ble



grunnsteinen nedlagt i den første fabrikken i byen som den gang het Fallersleben. Senere fikk den navnet Wolfsburg.

Luftavkjølt boksermotor med 24 HK
Serie 38 hadde større motor enn

de første prototypene. Den firesylindrede boksermotoren var fortsatt luftavkjølt (slik tilfellet også er for det siste eksemplaret, som nå har

forlatt samlebåndet), men slagvolumet var økt til 996 cm³, og effekten til 24 HK. I kjøreklar stand veide bilen 750 kilo.

Tre modellvarianter var tilgjengelig: en lukket versjon med ståltak, en cabriolet og en såkalt «cabriolimousine» – med kalesjetak, slik som cabriolet, men med stålramme rundt dører og vinduer. Bilene fikk sin



offisielle premiere på bilutstillingen i Berlin, den 16. februar 1939. Harald A Møller blir importør av Volkswagen i Norge. Tyskland gjorde en byttehandel med Harald A Møller i 1948.

Mot at Møller fikk Volkswagenagenturet, fikk det krigsherjede Vest-Tyskland ost fra Gudbrandsdalen

I 1960 oppheves importforbudet og Volkswagen toppe nybilstatistikken for både Norge, Sverige og Danmark med 7059 biler, fulgt av Ford Anglia og Opel Rekord. Samme år møter Harald A. Møller og Jan Møller opp og tar i mot Volkswagen nummer 25.000 til Norge. Noe som økte til 100.000 biler på bare 6 år.

Den aller siste bobla som er produsert rullet av båndet i Mexico i juli 2003.

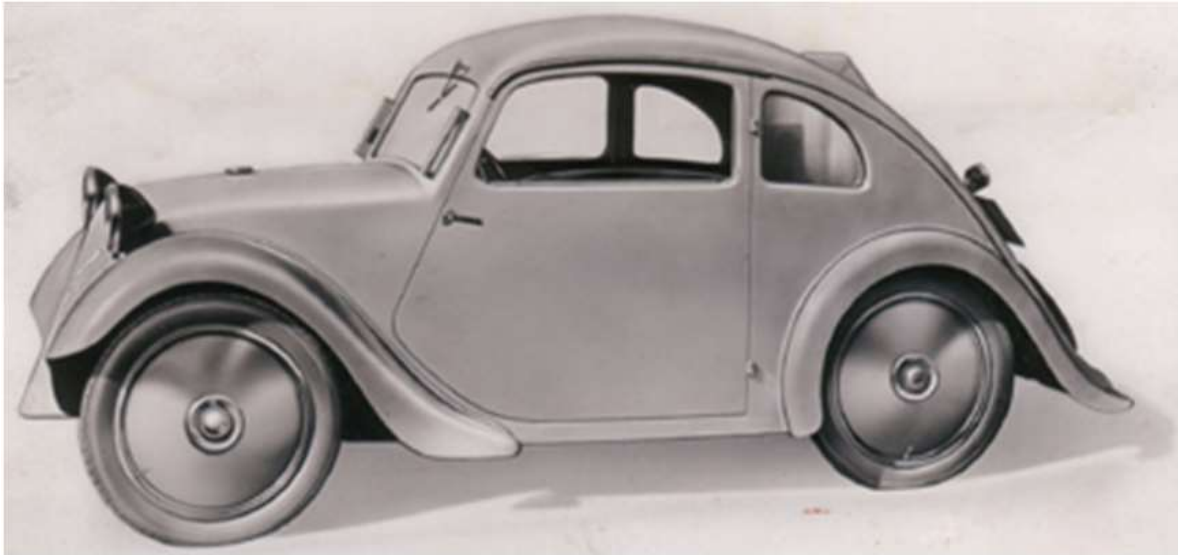


Nå står den på utstilling i Wolfsburg. Den 30. juli 2003 trillet det aller siste eksemplaret – en lys blå Última Edición (siste utgave) – ut

fra Puebla-fabrikken.

Også det siste eksemplaret blir eksportert til Tyskland. Den vil snart bli å finne på Volkswagen-museet i Wolfsburg. Den 30. juli 2003 hadde det blitt produsert 21 529 464 eksemplarer.

Tillegg av Steinar Røstad



En av de første tegninger av «folke bilen»



Den første Kubelwagen ble bygd på den første bobbla sitt understell og motor. Det ble laget 38000 fra 1938 – 1945. 25 HK var litt for lite selv om bilen var lett. Dette merket de under felttoget i Polen og konstanterte at bilen ikke kunne kjøre sakte nok, og at fremkommeligheten i terreng ikke

var tilstrekkelig. Bilen ble derfor utstyrt med reduksjonsgir på bakakslen, dette ble brukt på VW Transporter til og med 1967-modellen. Med reduksjongiret økte bakkeklareringen med omtrent 70 mm og bilen kunne holde hastighetskravet på 4 km/t for å holde tritt med marsjerende soldater i terreng. Kubelwagen var en billig jeep å lage, til sammenligning kostet motorsykkelen, BMW R75 med sidevogn, det samme som 2 og en halv Kubelwagen.

Kubelwagen ble også bygget etter krigen, Volkswagen Type 183, ellers kjent som Iltis (tysk for mink) bygget av Volkswagen for bruk i den tyske hær. Kubelwagenen Iltis, ble også bygget på lisens i Canada til deres forsvar.

Fenka

Garasje, vaktrom og arrest.



Det ble vedtatt å bygge brannstasjon i 1929, i forbindelse med kjøpet av brannbil. Tomta ble avsatt mellom «jernbanelinja og hus nr 207 i Tollbodgaten». Først 10 år senere ble stasjonen realisert i og med at Fenka ble oppført. Huset inneholdt garasje for brannbilen i første etasje og vaktrom (sentral for signalanlegget for brannmeldinger) i andre etasje.

Steinkjers første brannstasjon: garasje og vaktrom. I tillegg var Fenka arrestlokaler for politiet.

Brukt i perioden 1951 til 1971.

Brannstasjon, arrestlokale. Skippergata (vis-à-vis Steinkjerbrannstasjon). I dag brukes huset av Nord-Trøndelag motorhistorisk forening som blant annet har restaurert Steinkjers første brannbil.

Fenka er det eneste huset på Nordsia, sør for Kvennavikgata, som ikke ble ødelagt av bombene i 1940.

Bruksavtale for gammel brannstasjon.

Det ble 05.06.2001 inngått en bruksavtale mellom Steinkjer kommune ved eiendomsavdelingen

(kommunen) og Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening (NTMF).

(fornyet 01.10.15)

1. 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 tyveårs periode. De kostnader NTMF legger i oppussing og vedlikehold av brannstasjonen dekker husleien for bygget.
2. NTMF har rett og plikt til å sette brannstasjonen i stand i samsvar med de planer som er utarbeidet dvs at 1. etasje skal innredes til oppstillingsplass for gammel brannbil, utstillingsplass for gammelt brannmateriell, verkstedplass for mindre arbeider samt lagerplass for verktøy m.v. 2. etasje innredes som et klubblokale med arkivplass, tekjøkken og toalett.
3. NTMF forestår alt arbeid med istandsetting av lokalene og bekoster vanlig innkjøp av materialer til dette. Kommunen bekoster innlegging av vann og avløp samt tar kostnadene med de elektriske installasjonene og bekoster de årlige utgifter med vann, avløp, renovasjon og elektrisitet.

4. 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.

5. Bruksretten kan sies opp av begge parter med 6 måneders varsel. Ved slik oppsigelse av bruksretten har den annen part ikke rett til noe vederlag for det arbeid som er gjennomført. Dette gjelder også for arbeid lag i restaurering av gammel brannbil (se egen avtale).

Det er nå på tide med en ny runde med vedlikehold av brannstasjonen- Det er produsert en ny ytterdør til huset. Døren er laget av Steinkjer videregående skole og er klar for montering. Hovedporten og dørstokken til denne må også restaureres. Partiet utenfor porten er også moden for fornyelse. Klubben må bestemme hva som skal utføres i dette året og hvem som skal ta kostnadene for dette arbeidet. Sprukket betong må fjernes og nytt dekke må legges.



Mats sin MG.

Av Roar Røssing

Bilen er en MGTC 1948, solgt ny i Florida 1949. Stått parkert innomhus siden 1972 og så ble den importert til Norge i 2012



ikke vert registrert fra 1972 til 2012, så faktisk har den fått kvilt seg i 40 gode år, fortsatt original lakkering med kun noen flekker opp lakkert. Kabriolet trekket er det originale likeså



skinnsetene. Motor, bremses og hjullager er overhaldt. Finns kun med h gre ratt frem til 1950. Etter det kom den som modell TD og da kunne en velge hvilken side rattet skulle være på.

NTMF på Finnmarkstreffet 2017

Av Kjell Bardal

Helt siden jeg begynte å sysle med veteranmotorsyker har det vært et



mål å delta på Finnmarkstreffet, men det har liksom aldri passet. I år ble endelig det en forandring på det.

Tre NTMF-medlemmer, Steinar Røstad, Ole Bjørn Trollebø og jeg, bestemte oss for å ta turen.

Ole Bjørn stolte ikke på noen av sine veteraner og

stilte med en moderne Triumph, mens Steinar og jeg satset på velprøvd teknologi fra 70-tallet. Det viste seg at både gammelt og nytt fungerer bra til en



Finnmarkstur. Turen ble ikke planlagt i detalj, men ideen var å legge det opp som en runde. Sverige, Finland og

Finnmarksvidda på tur nordover. Vesterålen, Lofoten og kystriksvegen på tur hjem.

Dagen for oppstart, 21. juni, var iskald og våt. Ole Bjørn og Steinar startet i rett tid, men jeg måtte ta noen timer på kontoret først. Vi møttes i Lycksele om kvelden, det var ren luksus å få komme inn i en oppvarmet hytte etter en hustrig første dag. Dagen bød også på en kollisjon med en overårig svensk bilfører, det gikk heldigvis bra med alle, Honda'n inkludert.

Planen var å kjøre østover mot Piteå neste dag, men etter grundige studier av værvarslet, valgte vi å legge ruta lenger vest, Karesuando ble målet for dag to. Det skulle vise seg at varslet ikke slo helt til, været ble enda våtere og kaldere denne dagen, pluss en kraftig nordavind. Da vi kom til Karesuando, etter å ha studert ca. 10 millioner furutrær, var det +2 grader og regn.

Utsikt over Masi



Der fant vi en veldig hyggelig campingplass hvor tiden hadde stått stille siden 1960. De hadde ledige hytter og gamlingen som drev stedet hadde også slått på

varmen, i fall det skulle dukke opp gjester. Nå var transportetappene unnagjort og resten av turen hadde vi behagelige dagsetapper.

Fredag morgen startet vi med +1 grad, men det var oppholdsvær og utover dagen dukket faktisk sola opp også. Turen gikk først innom Finland, før krysset grensa sør for Kautokeino og hadde en fantastisk fin tur over vidda via Kautokeino og Masi til Alta. Vi benyttet besøket i sivilisasjonen til å ta en middagspause, samt innkjøp av en del flytende

næringsmidler. På siste etappe til treffplassen i Langfjordbotn hadde vi sol. [Fang leserens oppmerksomhet med et bra sitat fra dokumentet, eller bruk denne plassen til å fremheve et viktig punkt. Du plasserer denne tekstboksen hvor som helst på siden ved å dra den.]



En del hadde allerede kommet til treffplassen før oss, en av dem var Bjørn Helgesen som hadde kjørt alene fra Hønefoss på sin BMW R60 fra 1970. Så vidt jeg vet tok han heimturen på to dager, det er imponerende innsats! Det var bare oss 4 som hadde tatt turen fra sør-Norge. Totalt kom det 41 deltagere, stort sett

finnmarkinger, men mange hadde likevel kjørt langt. Det er litt andre avstander i Finnmark enn det vi er vant til. Treffet var dominert av nyere veteraner, det har vel med avstandene å gjøre vil jeg tro. Kun en førkrigssykkkel dukket opp, en BMW R35 fra 1939.



Finnmarkinger er gjestfrie folk og det var et trivelig treff. Som vanlig på slike arrangementer, gikk det i grilling, øldrikking og sjitprat. Lørdag var det

fellestur til Øksfjord, med innlagt omvisning på et verft. Årsmøtet i NVMC avd.

Finnmark ble

avviklet i kombinasjon med middagen lørdag kveld. Meget effektiv ordning.

Søndag var planen å rekke ferja fra Gryllefjord til Andenes, det er bare ca. 35 mil, så nå fikk vi tid til å se oss litt om. Vi tok en liten omvei så

Steinar fikk besøke sin ungdoms ekserserplass på Skjold, en gripende opplevelse vil jeg tro. Nordvesten tok godt da vi kom om bord i ferja i

Holmen Leir i Skjold



Gryllefjord og det ble litt slingring.



Chrysler Snow Runner 1977 Indian Board Tracker under oppbygging



Tirsdag besøkte vi et lite, privat MC-museum på Andøya. Mye interessant å se der. Spennet var stort, fra en Indian «board tracker» under oppbygging, til en strøken Honda RC30. På ettermiddagen ble det også tid til å besøke Hurtigrutemuseet i Stokmarknes, der har de løftet MS Finnmarken fra 1956 på land. Ideelt for de som er interessert i gamle

båter og sliter litt med sjøsyke. Dagen ble avsluttet på vandrerhjemmet i Svolvær

Trollet på Senja



Lofoten byr både på fantastisk natur og fine MC-veier, heldigvis har jeg sett det før, denne gangen så vi ingen ting pga. tåke og regn, men vi fant da fram til Moskenes og ble med ferja til Bodø, hvor vi fant en ledig campinghytte.

Historieinteressert som vi er, hadde vi enda et

Finnmarken



museumsbesøk på planen. Denne gangen var det Norsk Luftfartsmuseum i Bodø. Det anbefales på det varmeste, må være noe av det bedre vi har av tekniske museer her i landet.

Etter en rask inspeksjon av Saltstraumen, bar det sørover kystriksvegen mot siste overnatting i

Sandessjøen. Nå spilte været på lag også, så det ble en fin tur sørover.

Det ble ca. 320 mil på 9 dager, mye dårlig vær, men det var likevel en artig og opplevelsesrik tur. Selv om kjøretøyet er klassifisert som veteran, er det ingen grunn til å begrense bruken til en tur på den lokale kafeen.



Randi og Kirsten med Gutta på tur!

«Ska vi meld oss på tur te Herning?», sa Trygve.

«Greit det, hves det bli med nå fleir damer,» svart æ.

Og tur ble det, for Randi og Olaf ble også med.

Vi fire ble plukket opp på Gråmyra tidlig om morgenen den 6.april.

Turen ned til Oslo gikk veldig fint med to stødige sjåførere som skiftet på å kjøre.

Det ble en god del stopper underveis. Kan det skyldes inntak av for mye flytende? Kaffe ventle :).

Vel framme i Oslo ventet Stena Saga for å ta oss over til Fredrikshavn.

Været var fint uten bølger og uten sjøsyke for de av oss som ikke er vokst opp ved havet.

Vi spiste middag om kvelden og stemningen var upåklagelig.

På fredag stoppet vi i Viborg for å rusle rundt i byen og det ble tid for en øl og kanskje en lille en. Middag på hotellet begge dager og frokost.

Lørdag var det tid for marked. Markedet ble første gang avholdt i 1985 i Messecenter Herning.

Og fra dengang med 40 selgere og ca 1000 besøkende var det i 2017 ca 800 selgere og ca 20000 besøkende. 8 store haller er fyllt opp med deler til bil og mc. Dessuten ting og tang fra loft og garasjerydding og fra dødsbo. Noe for

enhver smak.



Trygve fant noe som han ikke manglet, og noen fant noe de manglet.

Trygve fant også noen singelplater med norske artister. Det var mye fint og se, og også kjøpe til en brukbare pris. Mange biler, mc og

mopeder var også verdt å beskue. Og ikke minst mye folk og liv og røre. Trygve og jeg traff norske venner i fra Albionklubben som var der på dagstur.

Lørdagskvelden lå vi på hotell i Fredrikshavn. En tur rundt i byen ble avsluttet på Irsk pub.

Tidlig søndags morgen satte vi kursen hjemover. Vi hadde rolig og fint vær mot Oslo og videre hjem. Østerdalen på nedtur og Gudbrandsdalen på hjemtur.

Tusen takk til dere som ordnet med turen. Vi blir gjerne med en annen gang også.

Austin med Tickford karosseri.



Undertegnede kjøpte for en tid siden i Kristiansand S en Austin Seven med Tickford karosseri. Har ikke salgsmelding på denne. Den ble kjøpt av Bjørn Olsen, Lumberodden 44 i Kristiansand. Han hadde ikke salgsmelding fra tidligere eier. Han kjøpte bilen i sin tid av Kjell T. Roland på 70-tallet. Roland kjøpte bilen på Iveland i 1962 da han var 14 år. Han husker ikke hva tidligere eier heter. Vegvesnet har problemer med å finne bilen i sine registre.



Tenkte i utgangspunktet å kappe den bak dørene og å bygge om til varebil. Kjøpte en ramme i Bergen for noen år siden med originale Ulsterdeler og som var klarjort for bygging til ulster. (Åpen to-seter med Aluminiumskarros

seri. Alle vanskelige og kostbare Ulsterdeler fulgte med rammen. Rammen kommer fra en Austin Seven med kort ramme, og som var en varebil. Dette er heller ikke en helt vanlig Seven. Kontaktet den engelske Bristol Austin Seven Club som kunne opplyse at Tickford karosseri med kort ramme var meget skjeldent! Tiden får vise om det blir en Seven med Tickford eller om det blir en Van.

Noen av Steinar Nilsen sine deltagelsene i 2017

1. mai Cars and Coffee på Steinkjer

Stor oppslutning mange forskjellige biler, både fra sør og norddelen av fylket ca.70 biler.



2. mai klubbmøte NTMF på gamle brannstasjonen

Oppmøte 19 gubber, en del biler og fire motorsykler. Litt kaldt å kjøre, men kan jo ikke la være i så fint vær!



Roar orienterte om søndagens vårmønstring og Vidar orienterte om forestående busstur med pensjonister fra Fylkets Hus. Det oppfordres til at flere sjåførere stiller, bussen er grei å kjøre nå.
17. mai på Steinkjer.
Både bussen og brannbilen deltok i

borgertoget på Steinkjer. Bussen var lastet med beboere fra Ogdal Eldresenter. Bussens deltagelse ble hedret med en pris fra



Steinkjer kommune. 20 mai Custom Cowboys vårmønstring. Parkeringsplassen på Fylkets Hus var fylt til randen av både blankpolerte og upolerte to- og firehjulinger denne solrike lørdagen. I tillegg til entusiastene, var det mange

nysgjerrige skuelystne i alle aldre som hadde tatt turen til Nordsileiret og vårmønstring nummer 14 i rekken.



320 utstilte kjøretøy var fasiten, NTMF var representert med 15 kjøretøy.

21 Mai Sportsvognklubben Trøndelag En dag i kjøretøyenes tegn. 16 gode venner fra Norsk Sporsvognklubb avdeling Trøndelag besøkte Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening.

Kommentaren fra deltakere «For noen skatter de har på den gamle brannstasjonen, på Egge Museum og i private garasjer!! Tusen takk for en strålende mottakelse og omvisning!»



6 juni klubbmøte NTMF Verdal

Nasjonal motordag, først gikk turen til NAF Levanger og turen ente på klubbmøte på Verdal.



1 juli Sommeråpent
Steinkjer

Bjarne var på rundtur i Steinkjer med programlederen. Både bussen og brannbilen var også representert.

13 august besøk av LMK-stafett

KL 15.00 i Søndag 13. kjøre vi fra Brannstasjon opp til Grong for å møte dem. Kjører østsia av

Snåsavatnet forbi Bølarein tilbake til Steinkjer på kvelden. Startet fra Grong mellom 1730.

Når vi kjem tilbake til klubbhuset blir det kaffe og noe å bit i.

Steinar Nilsen har ordnet en liten VW monter ved Steinkjer videregående skole som vi også kikker innom. Mandag kl 10.00

Starter stafetten videre mot Trondheim.



De neste klubbmøter

Tirsdag 6. februar. Årsmøte

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

Tirsdag 6. mars. Klubbmøte

Gammel brannstasjon på Steinkjer

Tirsdag 3. april. Klubbmøte

Hveding Auto, Levanger

Mandag 30. april.

Vårrydding Steinkjer gamle brannstasjon.

Tirsdag 8. mai. Klubbmøte

Vuddu Vally.

Søndag 13. mai. Vårmønstring

Strømmen Inderøy

Fredag 1. juni kl 18.00.

Stiklestadløpet.

Går i år som et PO-løp på Verdalsøra som et «Før Vømmøl» løp. Husk tidsriktig belkedning.

Tirsdag 5. juni. Klubbmøte.

Gammel brannstasjon på Steinkjer, med felles kjøretur.

Lørdag 11. 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~~

