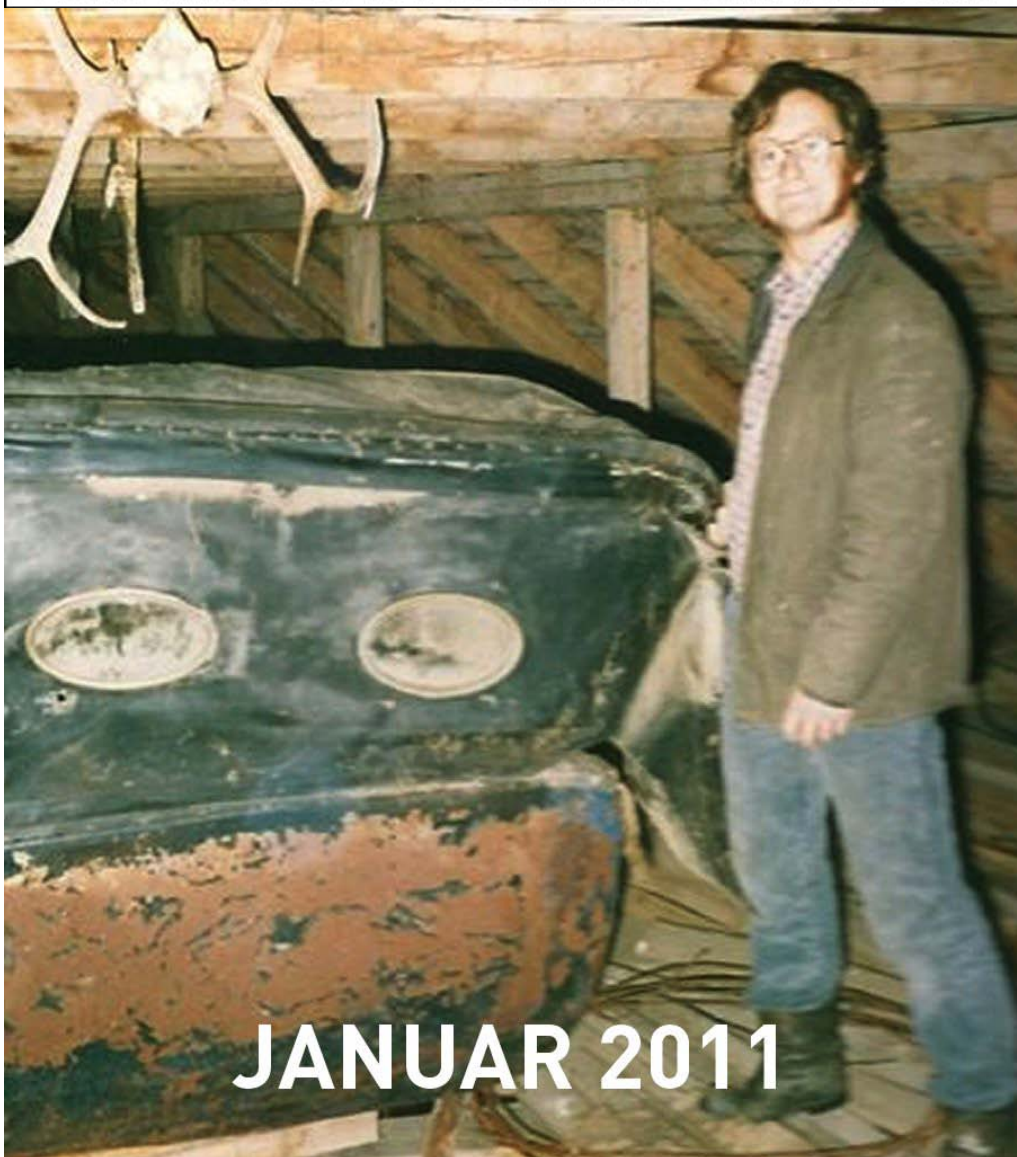




NORD-TRØNDELAG MOTORHISTORISK FORENING



JANUAR 2011

Godt Nyttår alle sammen.

Godt nyttår alle sammen. Fikk en hyggelig henvendelse fra formannen om at jeg hadde stoff til rundskrivet. Det har jeg. Jeg hadde egentlig ikke tenkt



og si noe, men jeg må vel røpe at det faktisk begynner å nærme seg at MGA`n ser dagens lys.

Etter en jul med mye god mat og totalt fri for arbeid, kom endelig nyttåret med sine flotte nye friske arbeidsdager...

"Hallo!!! Kålles planet e du fra", sa en kamerat til meg da jeg sa det til ham.

Da måtte jeg forklare han at etter en mektig mett jul der kjeledressen hadde krympet en størrelse, var det godt og endelig komme ned i "furtebua" igjen. Jeg viste ham bilder av setene som jeg nettopp hadde trukket opp til MGA`n. Og bildene av at jeg holder på og montere matter og innredning i bilen. **"No sjønne æ det ja"**, måtte han innrømme. **"Å så har du ei forholdsvis bra furtebu å da"**.

Slik er det. Jeg hadde ikke tenkt å si noe men dukke opp til sommeren med "ny" bil. Eller rettere sagt, Anne komme ut med ny bil.





Jeg holder på med matter og innvendige paneler og lister og trekk. Det var 3 store pappkasser med mattebiter, lister, klips og skruer og setetrekk som kom fra England før sommeren i fjor. Dette har ligget og godgjort seg i vente på tid til å begynne. Tiden kom nå. Tid er noe en virkelig trenger også, fant jeg ut da jeg åpnet eskene. Ingen av delene var merket og ingen beskrivelse på hvor de skulle sitte. Et par biter hadde fasong som jeg kjente igjen, men veldig mye rare biter. Det fantes ikke noen rester eller noen gamle matter i min bil, derfor litt spekulering. Der en kunne demontert gammelt og montert nytt hadde det sikkert vært fryktelig enkelt å finne det ut. Turen gikk rett til jernvaren for å få tak i lim. Hvor mye lim? Sikkert nok med en boks på disse småbitene. Jaja, nå har jeg tømt den 3. og må ha en til.

Det lukter kontaktlim av alt nå. Det er noe helt jævlig sterk lukt... Det fikk jeg bekreftet da Anne måtte bli med meg i verkstedet for å holde igjen noen muttere på innside av kupeen og jeg skulle skru fra bagasje rommet. ”**Æ sjønne itj kålles du kain sei at du lade batterian din når du e ni hen**” sa a, da hu hadde kravla oppi kupeen på MGA`n.

Litt undrende over det, måtte jeg prøve å få snodd meg ut av det ekstremt lille bagasjerommet på MGA'n for å få forklart det. Halvveis ute i min gode forklaring ble jeg avbrutt, " ***E vi færdig snart, kain æ gå inn no?"***



Skruene å muttrene på innsiden kom på plass. Skikkelig bra ble det også, og at vi har forskjellige syn på det med avslapping og oppladning var vi også enige om.

Det er en god del jobb igjen før bilen er helt ferdig men målet er registrering til våren.

Kjell Ivar Haltvik.

FORMANN**Trygve Sandberg**

Vangen, 7620 Skogn

95 05 35 81

jethro.tull@c2i.net

NESTFORMANN**Kenneth Lamo**

Våttåveien 16, 7714 Steinkjer

91 59 93 95

ke-lamo@online.no

STYREMEDLEM**Terje Arnevik**

Bålhaugveien 38, 7670 Inderøy

74 15 46 83 / 91 18 44 66

terje.arnevik@relacom.as

SEKRETÆR**Iver Bjartan**

Alfheimvegen 26, 7715 Steinkjer

74 16 39 55

ibjartan@hotmail.com

KASSERER**Arild Egge**

Alfheimveien 32, 7715 Steinkjer

99 73 61 57

arild.egge@ntfk.no

MC-OPPMANN**Steinar Røstad**

Hanskemakergt 7, 7650 Verdal

95 76 22 84

steinarr@vktv.no

REDAKSJON**FORSIKRINGSKONTAKTER****(BIL) Trygve Sandberg****Steinar Røstad****(MC) Svein Holmstad**

Fredrik Nilsensvei 6, 7650 Verdal

74 09 58 73 / 74 08 56 44 /

74 07 61 20

Harald Sakshaug

Nedre Sørliveg 1, 7712 Steinkjer

92 69 86 42

ha-saksh@online.no

ÅRLIG KONTIGENT

Hovedmedlem: 200.- kr

Husstand/familiemedlem: 30.- kr.

Betalingsforfall: 15: mars

ADRESSE Innbetalinger

NTMF v/Arild Egge

Alfheimsveien 32, 7715 Steinkjer

Bankgirokonto: **8673 20 60202****Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening****ISSN: 1891-1196****ORG. NR: 990 209 820****motorhistorisk@gmail.com****http://www.ntmf.no**



Formannen har ordet

Da er året som formann snart over. Et år som har forløpt som de fleste år med medlemsmøter, Stiklestadløp og Verdalsrace. Av ting som huskes fra året er Vårmonstringen på bannstasjonen og turen til Malm, der Roy Visth viste frem både biler og kuriosa. Møtet på Kjerkesvågen ble litt annerledes da båtfolket var på tur med Pauline, men vi som deltok hadde en fin og koselig kveld. Årets treff hos Bjarne Westmo var like vellykket som tidligere år. Stiklestadløpet ble i år årets mest regnfulle dag, men vi som deltok hadde det trivelig. Viviniusen har fått godkjenning fra Biltilsynet og bussen er på god vei til å få et nytt hjerte. All honnør til ildsjelene som har fått bussen, brannbilen og Viviniusen opp å gå. Slike ildskjeler trenger vi!

Undertegnede sammen med en del andre anglofile veteraneiere er i startfasen for å få til uformelle møter og turer med engelsk bil. Vi hadde et møte på Stjørdal før jul hvor vi la planer for aktiviteter i 2011. Vi håper at vi kan bruke Albion sitt nettsted til å holde de som har engelsk bil oppdatert. Første treff/møte blir på Motorama i Bjugn Fosshallen, på Fosen. Dette treffet har de siste to årene blitt avholdt i mai.

Neste som jeg har tatt på meg er å avholde det årlige Morris Minor treffet i 2015. Det blir på Røros med deltakelse fra Norge, Sverige, Danmark, Sveits og England. Siste gang Kirsten og jeg holdt et treff var på Levanger i 2000. Det tar ca 1 år med planlegging for å holde et slikt treff.

Ønsker dere alle et godt nytt veteranrikt år!

Trygve



JAGUAR

Jaguars grunnlegger tillegges ingeniøren William Lyons. Han startet tidlig som lærling i bilfabrikken Crossley Motors, samtidig som han på kveldstid tok ingeniørstudier på Manchester Technical College. Med freden i første verdenskrig kom salget av sivile biler og motorsykler i gang igjen, og i 1919 fikk Lyons en stilling som juniorsekker hos Sunbeam-forhandleren Brown & Mallalieu.

Swallow Sidecar



I september 1922 dannet William Lyons og William Walmsley selskapet "Swallow (svale) Sidecar Company" for å starte produksjon av sidevogner i aluminium i Blackpool. Vognene var lette, elegante og populære, og virksomheten blomstret fort. I 1925 hadde Lyons

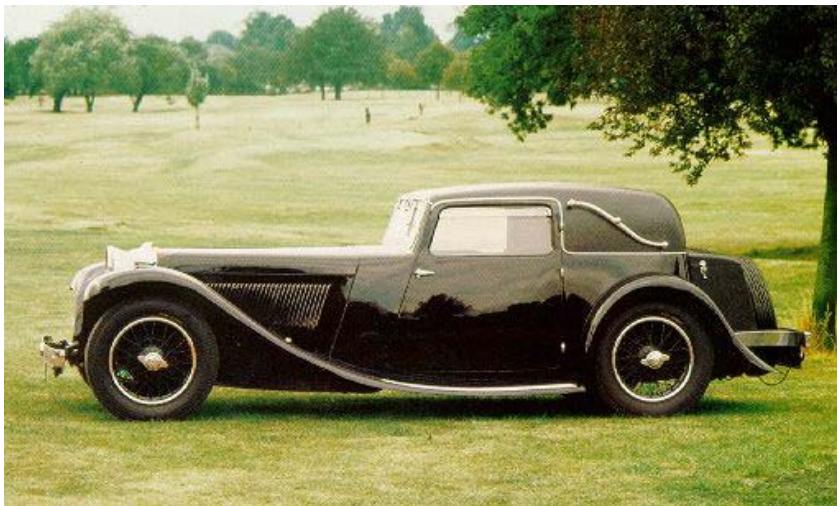
fått råd til å kjøpe seg sin egen privatbil, en liten Austin Seven, som var en

god bil men ikke særlig elegant. Så han fikk ansatt designeren Cyril Holland, med rulleblad fra Austin, Morris og Lanchester, for å tegne et alternativt karosseri for Austin Seven. Det hadde mye rundere linjer enn den kantete originalen, og appellerte mer til tidens smak.

I 1927 tilbød Swallow Sidecar å produsere karosseriene i serie, i full forståelse med Austin og til en meget akseptabel pris. 500 eksemplarer ble bestilt av London-forhandleren Henley's, og Swallow var et skritt nærmere bilproduksjon. Snart tilbød de også alternative karosserier til den populære Morris Cowley. Også dette var mye billigere enn det så ut til. Og på bilutstillingen i London viste Swallow ytterligere karosserier til Fiat 509, Swift Ten og Standard Big Nine.

SS – Swallow Sidecar

Standard Motor Co. ble så imponert over Swallows karosseri at det straks ble inngått avtale mellom bilfabrikken og karosserileverandøren. Standard bygde til og med en egen 6-sylindret motor til sin "Swallow"-serie. Tiden var moden for Lyons til å ta det neste skrittet: Å starte en egen bilfabrikk med Standard Motor Co. i ryggen.



På London-utstillingen 1931 ble to lave, elegante coupemodeller med mekanikk fra Standard og karosserier fra Swallow Sidecar presentert som det helt nye bilmerket SS. Begge modellene ble sensasjoner, ikke minst grunnet prisen – de så ut som om de kostet tre ganger mer enn hva de faktisk gjorde, ikke noe dårlig salgsargument midt i denne økonomiske depresjonsperioden. Emblemet var rundt og inneholdt noe som minnet om et sekskantet bolthode med bokstavene SS inni – en klar hentydning til de mindre og enda mer prisgunstige MG-bilene som hadde slått igjennom et par år tidligere, og som hadde et like kort merkenavn med en åttekantet ramme rundt navnet som logo.

Lyons var veldig opptatt av å bygge SS-bilene så lave som mulig. For å få til dette flyttet han motorene lenger bakover og monterte fjærene på siden av rammevangene i stedet for under. Resultatet ble ekstremt lange pansere og forskjærmer, noe som skulle bli et varemerke for både SS og Jaguar. Fra 1933 ble også åpne modeller tilbudt. Dessuten begynte SS å vise seg i billøp, fremfor alt i det internasjonale Alpeløpet der de tok lagseier året etter. Samtidig kom også den første saloonmodellen fra SS.

90, 100 og Jaguar

I 1934 trakk Walmsley seg ut av SS, noe som ga Lyons enda friere tøyler til å realisere sine sportslige ambisjoner på merkets vegne. Han fikk ekstern hjelp på motorene fra en konsulent ved navn Harry Weslake og opprettet en egen avdeling for motorutvikling i fabrikken. Gearkasser og rammer ble også kraftig revidert. Nye modeller poppet opp, som de store SS I Airline saloon og drophead coupe, samt ikke minst sportsbilen SS 90, som fikk denne betegnelsen fordi den kunne gjøre 90 miles i timen.

Den store sensasjonen kom imidlertid året etter på Olympia Motor Show. Det var en 4-dørs, 2½-liters sportssaloon som med Weslakes innsats under panseret nådde en like høy toppfart som SS 90. Lyons sto for karosseriet, som ikke var så flamboyant som forgjengernes, men til gjengjeld minnet om de kostbare Bentley-bilene. Etter en intern konkurranse ble modellen

kalt SS Jaguar, fordi dette dyret var både kraftig og grasiøst, egenskaper som også denne bilen hadde.



Og som ikke dette var nok, overgikk Lyons seg selv ved å oppgradere SS 90 kraftig ved hjelp av en ny ramme og mye mekanikk fra Jaguar-modellen. Denne sportsbilen, SS 100, var fabrikkens første virkelige prestasjonsmodell, og den hadde så særpregede

og vakre linjer at modellen står seg den dag i dag.

Krigsårene

Nyheten i 1938 var at 2½-liters motoren fikk selskap av en 3½-liter, samtidig som Jaguar-modellen ble endret i karosseriet og også kunne fås med en 1½-liters motor. I 1939 solgte SS over 5000 biler, og endelig gikk en av dem også til Norge.

Men så kom en ny verdenskrig, og bilproduksjonen ble stanset til fordel for militære sidevogner og fly. Over 10.000 sidevogner ble framstilt under krigen, men Coventry var et prioritert mål for Luftwaffe, så Swallow Sidecar fikk tildelt sin kvote av bombelastene og vel så det.

Fra SS til Jaguar

Av forståelige grunner var ikke merkebetegnelsen SS det som slo best an i markedet i 1945, så Lyons var kvikk til å endre navnet til Jaguar Cars Ltd. Rettighetene til Swallow-navnet og produksjonslinjen for sidevogner ble også solgt. I 1954 bygde forresten de nye eierne en sportsbil i liten serie under navnet Swallow Doretti. Lyons hadde mye større ambisjoner for Jaguar. Allerede før krigen var over ga han ingeniørene sine beskjed om at fabrikken skulle utvikle egne motorer, og at den første skulle være en 3½-

liters sekser med 160 hk ytelse. Men det var så som så med tilgangen på råmaterialer i de første etterkrigsårene.

Fram til 1948 bygde Jaguar bare personbiler av førkrigskonstruksjon. 1½-liters motor fra Standard, mens de to større motoralternativene ble framstilt hos Jaguar selv. Emblemet var selvsagt nytt: Et snerrende Jaguarhode på sirkulær bakgrunn med teksten "Jaguar Cars Ltd. Coventry" rundt. Panserfiguren var en jaguar i spranget.

XK-serien og Mark-serien



Den første etterkrigs-generasjon Jaguar ble presentert på bilutstillingen i Earls Court i 1948. Mark V var en elegant saloon med tunge, runde linjer og modernisert hjuloppheng, men med de gamle motorene på 2½ eller 3½ liter. Mer dramatisk var

sportsbilen XK120, som hadde den nyutviklede 3 ½-liters XK-motoren på 160 hk som Lyons hadde drømt siden krigen. XK120 var 40-tallets svar på 30-tallets SS 100, også i den forstand at betegnelsen 120 sto for 120 miles i timen. Den var verdens raskeste serieproduserte bil, og som sin forgjenger var den en sensasjon både karosseri- og prismessig. Den vant bl.a. Alpeløpet i 1951 og 52 samt Tulipanrallyet 1951.

Over 12.000 XK120 (de 200 første med alu-karosseri) og 10.000 Mark V ble bygget. Sistnevnte ble avløst av Mark VII i 1950, en diger, tung 6-seter som ved hjelp av sin XK-motor vant Rallye Monte Carlo 1956. Over 30.000 eks. ble bygget og Jaguar måtte oppføre en ny fabrikk i Browns Lane i Coventry, der de ennå holder til.

C-typens Le Mans-triumfer



XK120 hadde ikke lyktes da Jaguar deltok i 24 timers-løpet ved Le Mans første gang i 1950, så året etter kom merket med en sportsbil som var spesialbygd for racing, XK120C, bedre kjent som C-Type. Den vant Le Mans på første forsøk, og med dette

var Jaguar i gang med å videreføre Bentleys rolle fra 1920-tallet som Englands nærmest uslåelige sportsbiler.

Året etter måtte hele laget bryte med kjøleproblemer, men i 1953 kom Jaguar med et "hemmelig våpen" fra Dunlop: Skivebremser. Slike bremsere hadde tidligere bare blitt benyttet på fly.

Jaguar-laget gjorde imidlertid en tabbe: De sendte en reservebil med startnummerduplikat ut på treningen dagen før løpet, noe som var et regelbrudd det året. Ferrari protesterte og fører-paret Duncan Hamilton og Tony Rolt ble diskvalisert. Så de bestemte seg for å dra på fylla i stedet, hvilket de gjorde omgående og til gagns.

Ved 9-tiden om morgenen på løpsdagen ramlet Hamilton og Rolt inn på en lokal restaurant, begge snydens og på fullt nedadgående, for å runde av sviren med en kopp kaffe. Plutselig svingte William Lyons inn døra med beskjed om at han hadde betalt en bot på 25.000 francs for treningstabben, så nå kunne gutta starte likevel! Da gjensto det kun seks timer til starten, på et løp som varte 24 timer, og verken Rolt eller Hamilton hadde sovnet hele natten! Å legge seg ville bety at de ville være for fyllesjuka til å starte når de våknet noen timer senere – hvis de våknet. De måtte finne på noe annet, og det kvikt!

Kopp etter kopp med ravnsvart kaffe gikk ned på høykant. Så bar det tilbake til hotellet for varme bad, kalde avrivninger og mer kaffe. De pratet med ektefellene for å holde seg våkne, men to timer før start var begge

totalt på bønn. Først da Hamilton bestilte en dobbel brandy, kviknet han til. Rolt gjorde det samme. Etter et par-tre glass hver følte de seg klare for racet. Rolt tok første skift, mens Hamilton fortsatt satt i depotet og drakk brandy fram til avløsningen.

Dunlops skivebremses virket fenomenalt. Mye kraftigere bremsing, mye kortere strekninger, mye mindre fading og mye mindre bremsing på gir enn før. Så en Jaguar vant Le Mans 1953; Rolts og Hamiltons! Og de hadde fortsatt overskudd til å feire seieren ettertrykkelig etterpå!

Videreutviklede sportsvogner

På produksjonssiden ble nå XK120 avløst av den kraftigere og mer praktiske XK140, mens den særpregede D-Type ble Jaguars nye kort på racerbanene. Bilen vitnet i alle detaljer om fly-inspirasjon, særlig chassiset, bensintankene, skivebremsene (selvsagt) og eksteriørdetaljer som en halefinne og et luftinntak i fronten som i fasong minnet om de tilsvarende på Englands stolthet i luften: De Havilland Comet, verdens første jetdrevne passasjerfly.

D-Typen måtte imidlertid gi tapt for Ferrari på Le Mans i 1954. Riktignok vant den året etter, men for Jaguar ble det en bitter seier. Både fordi vinnerbilen i dette racet var involvert i den mest omfattende ulykke som bilsporten noen gang har blitt rammet av, og fordi William Lyons' eneste sønn kjørte seg i hjel i en Jaguar på vei til banen. Paradoksalt nok var både vinneren Hawthorn og unge Lyons' fornavn John Michael (og også Hawthorn kjørte seg i hjel i en Jaguar på landeveien tre og et halvt år senere).



Men D-Typen fortsatte å vinne i 50-tallets beinharde sportsvognrace. På merittlista sto bl.a. Reims 12-timers 1954 samt Le Mans 1956 og 57. Lyons ble adlet i 1956 og utnyttet D-Typens PR-effekt for alt den var verd ved å lansere en ny Jaguar-generasjon samme år, den "kompakte" saloonen Mark I med selvbærende karosseri og 2,4-liters motor, senere også 3,4-liter. Mark VIII ble den nye toppmodellen fra 1957, mens gatesportsbilen fikk skivebrems, 3,8-liters motor og den nye betegnelsen XK150.

En gateutgave av D-Typen, XKSS, kom også i produksjon. Så vidt. Bare 16 eksemplarer ble fullført før Jaguar-fabrikken ble rammet av en enorm brann som ødela produksjonsutstyret for både D-Type og XKSS. Det betydde slutten på begge modeller og på Jaguars ledende rolle i sportsbilrace. Inntil videre.

Salooner, overtakelser, E-Type og Mark X

Jaguar kom seg fort på bena igjen etter brannen, for personbilproduksjonen ble ikke så altfor hardt rammet. Mark VIII ble til Mark IX (3,8 liter) i 1958, mens Mark I ble oppgradert til Mark II året etter. Den "lille" Jaguar-saloonen var en riktig god banebil som ble kjørt av flere Formel 1-berømteter på 50- og 60-tallet, med seier i Tulipanrallyet 1958 og fem år på rad i det knallharde Tour de France, pluss tallrike klasseiere i andre store rallies.

Samtidig begynte Lyons å bli sulten på andre bilfabrikker: Jaguar overtok Daimler og Lanchester med karosserifabrikkene Barker & Co. og Hooper & Co. i 1960 og lastebilfabrikken Guy året etter

På denne tiden så XK 150ene temmelig alderdommelige ut, men sportsbilkunder som sverget til Jaguar hadde en avløser å glede seg til. Amerikaneren Briggs Cunningham kjørte i 1960 en prototype på Le Mans som året etter ble presentert i produksjonsversjon: E-Typen. Med denne modellen greide Jaguar nok en gang å sprengte en bombe innen bildesign, den minnet om D-Type men med linjer som var direkte sensuelle.

I tillegg var E-Type den første Jaguar med uavhengig hjuloppheng rund baut. Bakhjulsopphenget var både plasskrevende og komplisert, men uhyre effektivt og den dag i dag et "must" for de mest avanserte hot rod-byggere. Og som de tidligere "revolusjonerende" Jaguar-modeller var E-Type både uhyre rask og en krigserklæring mot konkurrentene på priser: Man måtte betale dobbelt så mye for en Aston Martin DB4 og tre ganger så mye for en Ferrari med tilsvarende prestasjoner.



1961 var også året som den store og ekstremt komfortable Mark X ble introdusert, med linjer som ikke bare dirigerte Jaguars personbilprofil gjennom 60-tallet, men også Daimlers etter at sistnevnte merke "bare" ble forfinede jaguarer med et annet emblem. Ja, selv den kommende, digre

Daimler Limousine ble tuftet på Jaguar Mark X. 1961 var for øvrig det første året et tosifret antall Jaguarer ble solgt i Norge, nemlig 11.

Veien til British Leyland

En modell som havnet mellom Mark II og Mark X i størrelse var S-Typen, lansert i 1963 med 3,4 alternativt 3,8 liters motor. Samtidig vokste E-Typen, som snart kunne fås med en 4,2-liter under sitt uendelige panser og fra 1966 med lengre akselavstand som ga plass til et lite baksete. Samtidig ble 4,2-motoren også installert i en revidert S-Type med Mark X-front, denne ble kalt 420. Den mindre Mark II ble omdøpt til 240 og 340 avhengig av motorstørrelsen.



Jaguar overtok motorfabrikkene Meadows og Coventry Climax (særlig kjent for Formel-1 motorer) i 1964. Deretter begynte de i all hemmelighet å utvikle en racersportsvogn med V-12 midtmotor,

XJ13, en rå, praktfull sak som dessverre ble stoppet etter bare ett ferdigstilt eksemplar, muligens fordi Jaguar Cars Ltd. ble solgt til det statlige selskapet British Motor Corporation (BMC) i juli 1966.

Historien til Jaguar etter midten av 60 årene er broket, med eierskap av BMC og forskjellige krumspring og modeller. Ikke alle har vært like heldige som de første modellene som ble produsert, selv om både racing og en lang rekke gatebiler har hatt stor suksess.

Kilder: Wikipedia, BilNorge, Jag Lovers, Jaguarklubben i Norge med flere.

Harald Sakshaug

Gammelt Attant



Bilen på bildet er en Buick ca 1933 som ble kjøpt i Nord Trøndelag på slutten av 1960-tallet. Prisen var den avskrekkende sum av 600,- Etter at den hadde stått ute en vinter ble det satt inn annonse i aftenposten og beste bud

ble 7000,- En onkel av meg fikk oppdraget å kjøre til Eidsvoll der kjøperen bodde og undertegnede fikk bli med som hjelpesmann. Den nye eieren ankom i Jaguar E-type som forøvrig var den første gang at jeg så en slik. Her slutter alle spor. Jeg har ikke sett bilen siden. Ikke i blader eller på treff. Noen som vet noe?



En annen lastebileier fikk i oppdrag å kjøre et flyttelass fra Skogn til Lofoten av alle steder. Turen gikk bra og lasset ble levert. Han var interessert i gammel bil og spurte om det var noen slike i nabolaget? Jo, da var svaret. På nabogården stod det en gammel

Jaguar Mark V. Denne var det gammeldokteren som hadde brukt fra den var ny i 1948. Det ble bare importert 2 stykker til Norge det året. Det ble handel (300 kroner). Da de kom til Skogn ble den prøvd startet opp. Bilen fikk ny bensin, men ikke ny olje. Etter en prøvetur på en åker skar motoren seg. Denne ble tatt ut, men det ble for mye for den lokale smeden. Motor og bil stod på det lokale verkstedet til en mann fra Trondheim hentet den tidlig på 70-tallet. Jeg har ikke sett bilen siden. Noen har info om denne bilen?



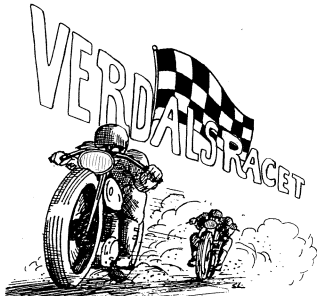
I 1953 gikk gårdbruker Bernhard Øgstad til anskaffelse av en Austin Pick up A 70. Det var ramme og hytte, men ikke noe plan. I Innherred Folkeblad lørdag 31. januar stod det å lese: Riktignok vet vi at våre gårdbrukere er nevenyttige folk som har greie på både det ene og det andre, men det arbeidet som Bernhard Øgstad har gjort med denne Austin Pickupen er likevel noe av det delikateste vi har sett. Han kjøpte chassiset med dører, men ute tak, bakvegg og lasteplan, så disse delene har han altså med enkle midler laget. Det skal mye til å se at det ikke er fabrikkjobb utført med spesialmaskiner. Noen som vet noe om bilen?

Jo, den befinner seg fortsatt på Verdal.

Jeg kjøpte den i sin tid av Øgstad og hadde den lagret i noen år. Svein (Holmstad) kjøpte den av meg og den har siden det stått lagret hos Oddvin Kulsl. Oddvin skal nå bruke lokalene til andre formål slik at bilen må ut. Interessert? Ta en prat med Svein.

Trygve Sandberg

Verdalsracet 2010



Verdalsracet ble nok engang suksess. 42 veteranmotorsykler møtte opp på Soria Moria i Verdal. Ikke bare kommer de på sine gamle motorsykler, men mange har også med passasjer. I år var vi hele 48 deltakere på Verdalsracet`s rundtur.

For oss som arrangerer, er det hver gang like trivelig å se at motorsykkelfolket møte opp. I år kunne en se mange nye ansikter med nye veteransykler. Det ser ut for at en ny generasjon veteranmotorsyklister begynner å komme på Verdalsrace, og det er trivelig.



Noe av hemmeligheten til racet`s popularitet er kanskje den kontinuitet vi har klart å holde. Start på Soria, middag og at vi hver gang prøver å utnytte de arrangement som finnes i distriktet.

Årets løp gikk først til Gullbergaunet på Steinkjer, hvor BMW Klubben Norge hadde sitt landstreff. På det treffet var det 240 nyere BMW motorsykler samlet, de fleste var nordmenn, men også deltakere fra de fleste land i Europa. Deltakerne på BMW treffene er folk som gjerne tar en tur på hundre mil for å møte likesinnede, og mange tar ferien i forbindelse med treffet.

Lørdagen under treffet er turdag. Det var lagt opp til 2 turer denne dagen. En sightseeing tur og en grusveitur. En av store salgssuksessene til BMW de siste årene er motorsykkelen GS. Dette er en fin tursykel, men bygd som en offroadsykel, og med riktig dekk er den moro å kjøre på grusvei.



De hadde bedt Verdalsrace stikke innom for å vise våre veteransykler, som er noe annet enn dagens hightec mc. Vårt besøk ble godt mottatt. Selv om treffdeltakerne skulle på tur var det en del som kom og så på våre doninger. Dagen før race ringte Per

Hatling og ba oss komme til brannstasjonen, de skulle åpne opp brannstasjonen med brannbilen og hente Vivinusen fra Egge. Den har virkelig fått ett nytt liv, og blitt en lettstartet, fyrrig 101 åring. Det er artig å se resultatene etter 12 års restaurering. Ellers var selvfølgelig Pers Essex og Bjarnes Chevrolet der.



Da vi la turen tilbake til Verdal og Stiklestad, ble vi eskortert av Vivinusen og brannbilen gjennom Steinkjer, Det skapte litt oppstyr og vi ble virkelig lagt merke til.



Leks"vikingan" i sitt rette element

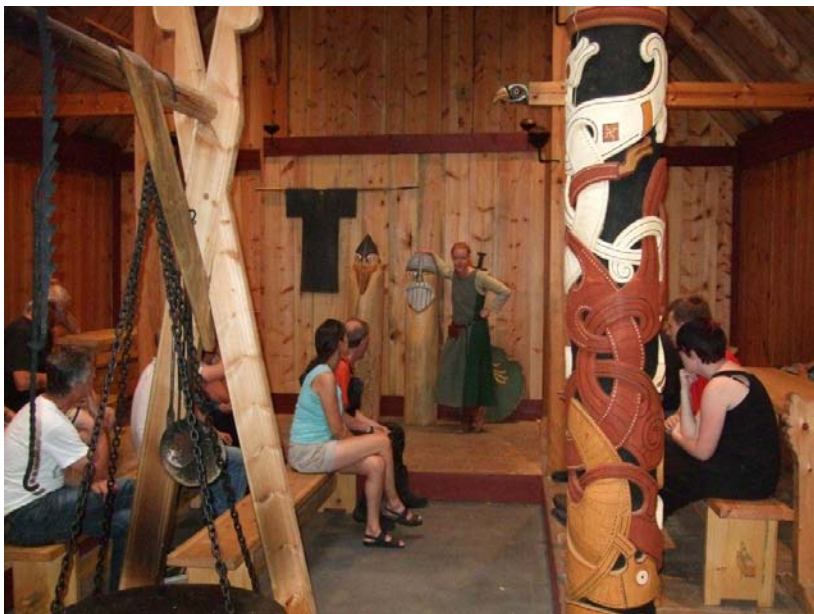
Turen tilbake til Stiklestad gikk over Henning og Leksdal, en vei skapt for gamle motorsykler. På Stiklestad skulle vi få omvisning i langhuset, ett nytt hus bygd som ett høvdingsete fra tiden rundt år 1030. Langhuset har en



bodel og en festsal. Ungveitja som var vår guide, var profesjonell og prøvde å sette oss tilbake i førkristen tid og særlig inn i ættesamfunnet og ætta som bodde på Stiklestad. Ætta besto av høvdingen og kona med deres familier, pluss handverkere og trelles.

Oddar Buhaug ble utpekt til høvding, og hvis noen ikke var enig med høvdingen, var det stor sjanse for at han mistet livet før han kom seg ut av langhuset, i alle fall hvis det var for tusen år siden. Inne i festsalen var det

et sverd, ei brynje og et skjold, brynja veide sine 15 – 20 kg.



plånboken på den andra sidan”. |

En av våre Svenske deltakere, Tårnqvist, vant en 5 liter classic motorolje, det ble påpekt av meg at det var nordsjøolje. Da han skulle kjøre tilbake til Soria Moria, hengte han kannen i ei reim over skulderen. Jeg påpekte at den ville bli sidetung, men fikk som svar; ”jag la

Neste års Verdalsrace blir lørdag 13. august, så det er bare å sette av datoen. Men vi må også se framover I 2012 har race 20 års jubileum, og NTMF 40 år, da har det vært moro å be inn til fest på Soria Moria.

Steinar Røstad

Terjes BMW R71



Jeg ble oppringt av Karstein Hjellbakk fra Hornindal, han hadde vært inne på Hjemmesiden vår og lest om Terje Arnevik's BMW R71. Han festet seg ved et bilde av Hans F. Messel sittende på sin BMW sidevognsykkel. I bladet MC sport, nr 3 fra 1972 sto

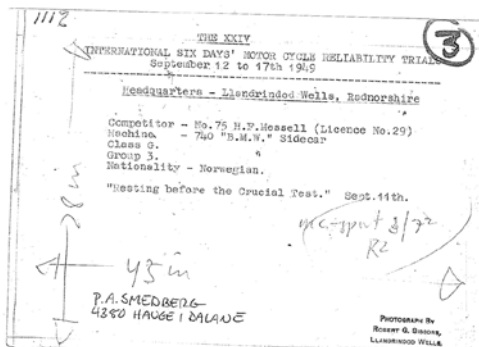
dette bildet av Messel sammen med en reportasje om han. McSport var et svensk blad og her skal jeg gjengi innholdet i denne artikkelen:

"Dere som besøker Trollrally i Norge har sikkert truffet Hans F. Messel, en motorsykelelsker, som av ungdommen ble sett på som den gamle garde kjørere. Hans debut var i 1928 og har kjørt sykkel i 6 tiår selv om første og siste ikke er fylt. I dag er han 64 år og veletablert mc-forhandler i Trondheim. Mange kjenner han fra hans butikk i Innherredsveien, gjennomfartsgata midt i byen. Men flere kjenner han fra treff og mc-konkurranser der han ses på sin "Grønne Elefant" en Zundapp KS 601 med sidevogn og sin Australiske hatt med oppbrett og sitt telt.

Hvordan blir en mc-intressert og hvordan kan en holde på så lenge?

Skal jeg ta det fra starten? Min aller første lidenskap var skyting. Både med pistol og gevær. Jeg var så skytegal at jeg var 20 innen jeg skaffet meg motorsykkel! Jeg hadde da hatt en gammel bil som pengene rant rett i gjennom, derfor så jeg meg om etter et mer økonomisk kjøretøy. Det ble en HD 1000 ccm halvtopp med sidevogn, så en kan si at sidevogn har vært med meg fra begynnelsen. Siden byttet jeg til meg en Ariel 500 ccm. Noen gode venner drev med baneløp, bakkeløp og speedway. Jeg ble også hektet, og det ble Katalogklassen på meg, (Katalogklassen = standardmaskiner) på baner som Bjerkebanen og Korketrekkeren. Det var en bra klasse, en kunne kjøre til og fra konkurransebanen på sykkelen, skru av nummeret og sette på konkurransenummer.

Lys og slikt var det ikke så nøye med på den tiden. Ble hektet på Ariel og minnes særlig den raske maskinen jeg kjøpte i 1931, en 500 ccm Ariel "Sloper", en maskin med liggende sylinder, i stil med gamle Guzzi. Det var en strålende sykkel, jeg satte sidevogn på den og brukte den på landeveien og i konkurranser. I blant startet jeg i sidevognklasser andre ganger som solo. 1000 metersløp på isbane fikk den også gå, den gode "slopern".



Nå har du fortalt om dine sykler, men hva syslet du med når du ikke kjørte motorsykkel?

Jeg jobbet hos min far. Han hadde en konfeksjonsfabrikk i Oslo, og som du forstår er jeg derfra. Vår fabrikk spesialiserte seg på å lage

damekåper. Men 30 tallet var harde år. Norsk damekonfeksjon ble utkonkurrert av bla tysk. Så kom depresjons årene 1933 og 34. Vår fabrikk gikk konkurs som mange andre. Jeg ble arbeidsledig, men hadde min mc-hobby å falle tilbake på. Gjennom kontakter der, fikk jeg jobb hos min argeste konkurrent på banen, Hans Ruud i Oslo. Min jobb ble som lastebilmekanikker til 5 kroner pr dag eller rettere sagt pr natt. Transportfirmaet kjørte i to skift, så det ble reparasjoner og annet forefallende arbeid på bilene når de sto. Det var andre tider, og jeg var glad jeg hadde denne jobben til en femmer om dagen. Så fikk jeg jobb hos Citroen i Oslo på deres delelager og livet begynte å leke. Det hadde vært et par harde år. Med mer penger i lønningsposen kunne jeg se meg om etter et mer eksklusivt kjøretøy. Det ble en Brough Superior. Rolls Roycen blant motorsykler. Den eneste maskinen som har en offisiell tillatelse fra Rolls Royce å kalle seg det. Det var en 1926 Modell SS 100 dvs den kvasseste 1000 ccm med toppventiler. Ett av to eksemplarer som fantes i Norge, jeg kjøpte den i 1934 og kjørte den i 4 år, mest med sidevogn. Da jeg flyttet til Trondheim kjørte jeg opp, å sende den ville jeg ikke våget, den var min øyesten. Jeg hadde liten tid for konkurranser den tiden og Brough Superioren fikk bare en konkurranse. For å etablere meg i Trondheim i 1938 solgte jeg den, noe jeg har angret i ettertid. Gamle greier blir verdifulle over

tid og umulig å få tak i. Min nye jobb i Trondheim var i reservedelsbransjen, hos Chrysleragenten. Som trøst i stedet for den fine Brough Superior fikk jeg tak i en 500 ccm Royal Enfield 4 ventiler sportsmotor med sidevogn selvsagt. Men så kom krigen og de mørke tyske årene innen mc-sporten. Men for min del var det full rulle, nesten hver dag.

Krigen 1939 – 45 forbinder en ofte med kjøreforbud, bensinstopp og allmenn avrustning av motorhobbyen. hvordan kan du si "full rulle"?

For min del var det ikke noe problem. Jeg tilhørte Siviltforsvaret og lå direkte under politimesteren i Trondheim. Det var flyalarmer annenhver dag når fly kom innover Norsk territorium. Da kunne det bli bombing og min jobb var på 20 minutters varsel stille opp som politiordonans, når som helst på døgnet. Derfor utstedet politimesteren en permanent kjøretillatelse og bensin. På dette settet kjørte jeg motorsykkel nesten hver dag de 3 første årene av krigen. Hvilken sykkel? En 1930 HD 1200 sideblåser med sidevogn selvfølgelig.

Messel, dine fortellinger minner om noe engelskmennene bruker å tale om. Miles millionærer. Folk som har kjørt en million miles dvs 160 000 norske mil, 40 000 km hvert år i 40 år. Er du en miles millionær?

Nok har jeg kjørt atskillig på motorsykkel i mine 43 år, men milesmillionær det tror jeg knapt. Noen år over 4000 mil og andre år betydelig mindre. Vil se de som klarer å bli milesmillionær på sykkel. Skjønt kanskje et landpostbud som har holdt seg til motorsykkelen kunne oppnådd det. Jeg regner meg mer som en hobby menneske når det gjelder motorsykkel, firmaet til tross.

Så kom freden hvordan kjentes det?

Jo takk fint, norsk motorsykkelsport kom seg i gang langsomt, men noen konkurranser kom i gang allerede i 1945 med Basse Hveem som den store stjernen. Han slo også de beste svenskene. Norge hadde fått fram en fører i verdensklasse. Selv var jeg med på diverse konkurranser, grusbane, bakkeløp, is og vanlig speedway. Jeg kjøpte en spesiell maskin med JAP motor. Siste år jeg kjørte hastighetsløp var i 1953.

Samtidig hadde jeg kjørt litt med sidevogn. Og prøvde den på ISDT, som på den tiden inneholdt en sidevognklasse. ISDT, International Six Days Trial. Det var mc-sportens klassiker når det gjelder landeveis konkurranser for vanlige maskiner. Det er en konkurranse som går i fint landskap og med trivelig miljø i forskjellige land. Mitt første ISDT var i 1949, et løp som gikk i Llandindrod Wells i Wales, dette var ei tevling ISDT dessverre ikke har sjanse til å kopiere.

Jeg kjørte en GMZ, type M71. Har du aldri hørt snakk om GMZ M71? Intensialene står for Gorki's Motorsykel Fabrikk og type 71 er en 750 ccm sideventiler. Jeg kjøpte sykkelen i Trondheim rett etter krigen. Tyskerne hadde tatt den som krigsbytte. Den ble bare nummerert om og satt rett inn i den tyske hæren. En GMZ M71 er nemlig eksakt i hver liten skrue det samme som en BMW R71.

Mystisk, det må du fortelle mere om!

Det er ikke noe mystisk over dette. Syklene er de samme, alt utenom at det er russiske bokstaver på de støpte delene. Du har kanskje undret deg over at en del russiske motorsykler ser nøyaktig ut som en del tyske fra årene før krigen. Det beror på en avtale kalt Stalin-Hitlerpakten, men det egentlige navnet er Molotov- Ribbentrop avtalen, da det var disse herrene som undertegnet avtalen. Den innbefattet masse bytte, tyskerne byttet bort en del konstruksjonstegninger på kjøretøy deriblant motorsykler.

BMW R71, DKW RT 125 og NZ 350 var slike kjøretøy. En del av disse kjøretøyene produseres også i dag i Sovjet. Jeg minnes når Norge opprettet handelsavtale med russerne noen år etter krigen, fikk vi blant annet inn noen K125 som ikke var annet enn førkrigs DKW RT125 laget av russerne. K i K125 sto for Kishinev, stedet der de ble laget. Minnes at dynamoen holdt i gjennomsnitt 2 dager. Men dekkene var steinharde og praktisk talt uslitelig. Man merket knapt at en punkterte så harde var de. Men med tilsvarende lite veigrep.

Takk, det var en leksjon i hvorfor de russiske syklene ser ut som de gjør. men hvordan gikk maskinene i ISDT?

Dessverre holdt ikke kardangen. Og den russiske rammen virket betydelig svakere enn en BMW original ramme. Men det var en interessant opplevelse å ha kjørt en russer på Sixdays, lenge før russerne selv begynte å interessere seg for disse konkurransene.

Det ble et par ISDT løp til, dels med Vincent 1000 ccm men baksvingarmen holdt ikke. All ære til Vincent, men den var nok ikke bygd for ISDT med sidevogn.

Etterpå fikk jeg tak i en Zundapp KS 601 med ei skikkelig konkurransevogn og chassis. Den var skikkelig gøy. Kjørte den i 1954 igjen i Wales. Der fikk jeg sølvmedalje, bare 2 prikker pga av at dynamoen leverte inn siste dagen.

Som du forstår gikk det med mange penger og masse tid til ISDT maskinene. Allikevel kan det gå som med meg, null poeng på tre starter, men jeg forsikrer jeg hadde det javla artig på disse løpene. Det gjelder også på den eneste skandinaviske sidevognkonkurransen i Hindås i 1955, et fabelaktiv løp, vi var ca 25 startende, deriblant to engelske. På nattetappen kom bare en til mål. Dette var en 250 ccm Zundapp med sidevogn kjørt av Børje Nystrøm. Alle de andre sto inne i de Hindåske skoger og svor i mørket. Senere ble løpet startet på nytt, og lørdagens løp ble strøket. Dermed vant brødrene Humphries med Norton "International", en spesiell ekvipasje halvt fabrikktrimmet. Dette løpet var et av de triveligste, til tross for mørket og de helvetes dommerne. I Sixdays gjorde arrangørene ofte den feilen at de klassifiserte vanskelighetsgraden lik for sidevogn og solo, derfor var det atskillige sidevognsekipasjer som måtte bryte, men nå er denne klassen borte.

Så over til ditt mc-firma, hvordan kan du kombinere hobbyen og jobb?

Det er ikke noe problem, ikke om en har en spesiell filosofi, nemlig at jobben med motorsykler og å skaffe deler blir en sport og hobby i seg selv.

Jeg skal forklare nærmere. Å stå bak en disk og si takk takk orker man ikke i 25 år (Messels firma var 25 år forrige året.) Men gjør man det til sport å

gjøre hva man kan for å lete fram delen, så blir det mye morsommere og spennende. Jeg har aldri vært redd strevet med å framskaffe deler til en spesiell maskin. Det er alt for enkelt å si: dessverre. Men hva er en god forretning? Min jakt på deler er å drive denne jakten som en sport og det er den beste reklamen ett lite firma kan få. Reklame er ikke alltid store annonser men også ett godt rykte.

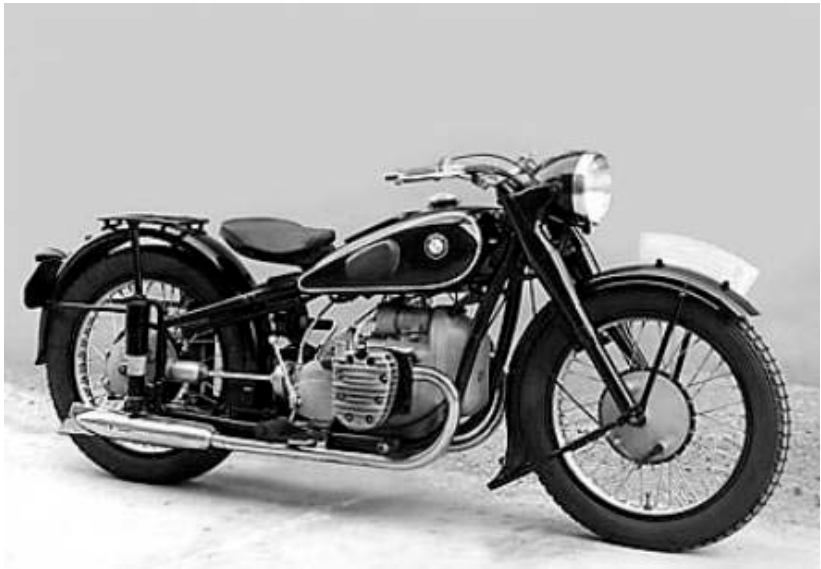
Hvordan driver du denne "jakten"?

Jeg har forbindelse med firmaer der innehaverne har likedan filosofi- jo det finnes slike firmaer i Tyskland, Belgia, Frankrike, selvfølgelig England men også Jugoslavia og Hellas pluss de nordiske landene. På jakt etter spesielle deler, sender jeg en forespørsel til mine forretningsforbindelser og får som regel et raskt svar, det ligger i vårt broderskap å svare raskt på brev. Hva jeg selv har på lager foruten Nortonlageret til de nye sykklene, (Hans F. Messel er Nortonimportør til Norge) er, NSU, Velosette, AJS, Matchless, Pannonia(ungarsk maskin) IZH 350 ccm (russisk DKW 350) K 125 (russisk DKW 125, førkrigs Norton og etterkrigs ES2 pluss noe mere).

Gamle Husqvarna greier?

Hva ønskes? gummihåndtak og kneputer jo det har vi, versågod. Lageret må være ryddig og sortert og alle 6 ansatte må sortere fra A til Å.

Egentlig kan en si at vi ikke har komplett lager til noe mc-merke, men vi har mye til et stort antall merker. Siden vårt utbygde byttesystem med mange firmaer fungerer, har vi trolig det mest sorterte lageret i Norden. En annen sak er at ekstrautstyr er ikke noe for oss, farlige utstyr som visir som ikke går å åpne, eller klippons og apehengerstyrer for de som kjører på grusvei, jeg grøsser ved tanken. Samme er det med glassfibertanker, gudskjelov er slike forbudt i Norge, likeså choppers. Forbudt gjennom det Norske Veidirektoratet, ved en lov som sier at ramme og gaffel skal være helt original. På dette området tror jeg vi ligger et godt stykke foran svenskene."



Kommentar: Tror ikke Terjes BMW R71 er en russisk GMZ M71, har plukket litt på den uten å finne russiske bokstaver, men at det er samme sykkel er det ingen tvil om. Benevnelsen på den russiske kopien var M72 ikke M71.

Heller mere til at det ikke var helt husrent å kjøre BMW i England i 1949.

Steinar Røstad



Når man bygger nytt hus

Så står man ofte foran mange valg, hvordan skal huset best mulig gjenspeile familiens aktiviteter og behov?

Som regel tenker man på antall soverom, tilgang til bad og antallet av disse, hvordan man skal få vasket klær, tørket og enkel tilgang til kjøkken og vaskerom. Det er mange behov som skal møtes før man investerer de nødvendige millioner som en slik investering krever.

Det er noen som tar dette et hakk lenger, og jeg vil fortelle her om min bror som nettopp bygget seg nytt hus på Skatval. Erik er den lykkelige eier av en lang rekke klassiske Citroener.

På et vis har det aldri vært snakk om noe annet enn Citroen for Erik. Karrieren startet med en Citroen GS tidlig i åttiårene, og fortsatte stort sett uavbrutt fram til i dag.

Samlingen er nesten komplett med 2CV, B11, GS, CX, DS, C3 Pluriel, C4 Picasso som ble innkjøpt til fordel en C5. Det finnes en Honda N600G i garasjen, men det er det eneste "uromomentet" også.

Denne historien startet med husbygging, og her kommer vi til sakens kjerne. Hvordan i hule heite skal man få plass til 8 biler i et byggefelt uten at kommune eller naboer sender varsel til den ene eller den andre etaten?



Jo, svaret er den stor og åpen kjeller med lift ned for bilene.

I den ene plassen i dobbelgarasjen står det en verkstedlift i kjelleren som kjøres opp til garasjenivå og fungerer som gulv for privatbiler.

Det at denne kan brukes til å heise biler ned i kjelleren er et pluss som faktisk gjør at man kan ha verksted og tørr garasje plass for 6 biler i underetasjen. Det er i tillegg til dette er det plass til tekniske rom og plass for å snu og få ut hvilken som helst av disse bilene når som helst når man vil ut å kjøre seg en tur.



Er dette et rimelig lagringsalternativ for alle som har mange veteranbiler?

Svaret må være: ***Ja det vil jeg påstå.***

Selve liften er brukt fra et verksted og kostet litt i overkant av ti tusen kroner. Kjelleren krevde nok i overkant av hundre tusen ekstra i betong, pilarer og forsterkninger. Men prisøkningen på huset ble uansett lavere enn om man skulle ha bygget tre doble garasjer ekstra for bilene. Et sinnrikt system med at overskuddsvarme fra ventilasjon av huset holder hele kjelleren på rundt 12 grader om vinteren. Og det betyr at det er en tørr lagringsplass for biler.

Et eget rom for verksted som varmes opp en 5-6 grader mer gjør det direkte hyggelig å holde på med biler om vinteren.





Om Erik har bil og motorsykkel interesse litt utover A4 standarden må kunne medgis, ikke alle har en gammel høvelbenk i stua med en hvit og nydelig restaurert Vespa GS på toppen. Ei heller en rekke med Citroen B11 frontlys hengende i taket for belysning. Legg merke til disse hengende fra taket til venstre på bildet ovenfor.

Om slik dekor i stua er alle folks kopp med te, er nok ganske usannsynlig. Jeg kjenner også ei kone eller to som nok ikke hadde akseptert dette hjemme hos seg selv. Men Erik og kona Vibeke og de to guttene deres er dette akkurat det som gjør at de lever med hobbyen sin året rundt. Selv har jeg sittet og spist julemat med en Vespa 5 cm bak meg. Unektelig hyggelig men også litt spesielt siden denne lukter som alle andre totaktere som kjøres om sommeren.

Men garasjen i kjelleren den misunner jeg han virkelig. Og det er ikke bare for verksted og lagerplass, men for alle de fine og restaurerte bilene som bor der.

Harald Sakshaug

Tohjulstraktor

En tohjulstraktor er en landbruksmaskin som består av et par hjul med motor mellom seg. Fra dette strekker det seg et par armer som fungerer på samme måte som styret på en motorsykkel, med håndgass, håndbrems og håndgir. Redskapen ligner på en gammeldags plog uten hest foran.



Motoren og girkassen er plassert slik at traktoren balanserer på akslingen. Føreren går bak maskina og styre med et styre. Traktorene har masse fra 200 til 350 kg, så i bratt terreng er bruk av tohjulstraktor tungt arbeid som krever sin mann. De fleste tohjulstraktorene har kraftuttak og noen blir brukt med tilhenger med drift på tilhengerhjula. Man får da en rammestyrte firehjulstraktor, med lavt tyngdepunkt.

Slike maskiner tok seg godt fram på brattlendte bruk og var i bruk på mange mindre landbruk over hele landet før den større traktoren tok over.

Tohjulstraktorene ble produsert i ulike størrelser og hadde vanligvis motorer fra 6 til 9 hk. De minste tohjulstraktorene har som oftest totakts forgassermotor, mens de største ofte har firetakts forgasser eller dieselmotor.

I Norge spilte tohjulsstraktorene en viktig rolle for mekaniseringa av de mange små brattlendte brukene i fjordane på vestlandet. Mange småbruk gikk fra hest til tohjulsstraktor på 1950-talet.

Etter hvert auka tilbudet av redskap til dem, slik at de kunne brukes til de fleste arbeidsoppgaver. Slåmaskin og jordfres er vanlige redskap, men tidligere ble de også utstyrte med belte og vinsj og brukt i skogen. Agria Drott og Drabant hadde en stor utbreiing i skogbruket på 1960-talet.



Antallet tohjulsstraktorer i Norge økte fort 2. verdenskrig og økningen holdt fram heilt til slutten av 1970-talet. Toppen ble nådd i 1979, da det var 21938 tohjulsstraktorer i Norge.

I dag er det ikke så mange norske småbruk i drift lenger og tohjulsstraktorene er mest av historisk betydning. Men i mange land, som for eksempel Hellas, Kina og mange andre land i Asia, spiller tohjulsstraktorene enda en viktig rolle.

Kilde: Wikipedia med flere.

Harald Sakshaug

Skogsløpet 2011 til nye høyder



Utsikt fra løypa for skogsløpet 2011.

Velkommen til Skogsløpet 2011, Grimsbu turistsenter i Foldal 1.-3. juli

Fredag:

Fri ankomst til Grimsbu turistsenter. De siste kan melde seg på og finne sine overnattingsplasser. Sekretariatet er åpent fra klokka 12.00

Lørdag:

Siste mulighet for påmelding er klokken 09.00. Klokken 9.00 skal også alle startende ha levert egenmelding om sykkelens tilstand til løpskontoret.

Løpet starter klokken 10:00 og er lagt til Norges lengste seterdal, Einunndalen. Etter manges mening også den flotteste. Ca 80 km med tallrike muligheter for interessante «pit stop» til utspekulerte konkurranser, vidunderlig bespisning, nyting av vid-slagen natur med

mange velstelte setervanger og fjonge budeier. Enkel kaffe-servering med nåe attåt inngår i løp-kontingenten. Ta med fotoapparat, kikkert, fiskeutstyr etc. Vi bruker opp det meste av dagen her.

Grimsbu inntar vi ca klokken 17:00 og med planlagt premieutdeling for de heldige i 20 tida skulle det være god tid til vedlikehold av skrotten. De som vil slå seg løs med middags-buffe bør gjøre avtale om dette ved bestilling av oppholdet. Klokken 19:00 kan være gunstig tidspunkt til denne.

Søndag:

På søndagen er det hjemreise eller mulighet for å ta en ekstra tur i naturskjønne omgivelser.

Stedet ligger ca 660 m.o.h., og med løypens høyeste punkt nesten på det dobbelte, vil vel dette bli «all time high Forest-race»?

Ytterligere informasjon kommer i «Sidevogna» og på NVMC sin hjemmeside utover vinter og vår.

Spørsmål om arrangementet gjøres til Arve på: 918 81 003 / 62 48 78 97 eller skogslop@oldbmw.de

Aktivitetsplan 2011

Årsmøte på Uteavdelingen (Verdal) 1. Februar 2011

Aktivitetsplan er under utarbeidelse.

I tillegg til disse treffene forsøker vi å ta initiativ til småturer ut når vi ser det er ting som skjer som vi med fordel kan være en del av. Eksempel på dette er Martin Friberg sitt sommertreff, andre klubbers turer og treff. Det er enda litt igjen av sesongen, og vi kan kjøre mange mil før snøen kommer enda! Bruk veterankjøretøyene til møter og gi klubben et ansikt utad.





RETURADRESSE:
Iver Bjartan
Alfheimvegen 26
7715 Steinkjer

Tilbud til NTMF sine medlemmers veteranbiler:

EØS-kontroll Kr. 350.- inkl. mva.

(Personbiler reg. etter 1/1-1960)

Oljeskift m/olje + smøring Kr. 349.- inkl. mva.

(Personbiler maks 4,5 liter mineralolje)

Ring for avtale Man – Fre. 0800-1900

- Plugger til TEMPO motorsykkel Kr. 50.-
- Blytilsetning 400 ml. Kr. 49.-
- Div. 6 volt pærer finnes.
- Masse deler til div biler finnes. 1950- 1970.
- Salg av alt innen: Slitedeler og Rekvisita, Bilbatteri
- Oljetyper, Propan og kioskvarer.
- Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reparasjoner
dekkarbeid, service, EØS- kontroll.
- Timepris er 520,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbilprat:

YX Sparbu

Mittet Auto a/s 7710 Sparbu

74143263 / fax 74143904

