

Blir dette en bil som blir å se på vegene i Nord-Trøndelag?

JUNI 2009

STYRET 2009

FORMANN	VIDAR NATVIG VALHALLV. 23 7724 STEINKJER	Mob: 91 36 88 64 E-post: vidar.natvig@online.no
NESTFORMANN	KJELL IVAR HALTVIK HOLMEN 7624 EKNE	Mob: 9541 24 16 E-post: i-halt@online.no
STYREMEDLEM	TERJE ARNEVIK BÅLHAUGVN. 38 7670 INDERØY	Tlf: 74 15 46 83 Mob: 91 18 44 66 E-mail: ter-arne@online.no
SEKRETÆR	IVER BJARTAN ALFHEIMVEGEN 26 7715 STEINKJER	Tlf: 74 16 39 55 Mob E-post: ibjartan@hotmail.com
KASSERER	ARILD EGGE ALFHEIMV. 32 7715 STEINKJER	Mob: 99 73 61 57 E-post: arild.egge@ntfk.no
MC-OPPMANN	STEINAR RØSTAD HANSKEMAKERGT 7 7650 VERDAL	Tlf. 74 07 65 71 Mob: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
FORSIKRINGSKON TAKTER	(BIL) Trygve Sandberg Vangen 7620 Skogn (MC) Svein Holmstad Fredrik Nilsensv. 6 7650 Verdal	Tlf: 74 09 58 73 Tlf: 74 08 56 44 Tlf: 74 07 61 20
RUNDSKRIV	REDAKSJONSKOMITE: VIDAR, STEINAR, IVER OG HARALD	
HJEMMESIDE	KONTAKTPERSON: HARALD SAKSHAUG/VIDAR NATVIG http://www.ntmf.no	
KONTINGENT	Hovedmedlem: Husstand /familiemedlem: F O R F A L L: 15. MARS	kr 200,- pr.år. kr. 30,- pr.år.
	BANKGIROKONTO:	8673 20 60202
ADRESSE, Innbetalinger	NTMF v/ ARILD EGGE Alfheimsv. 32 7715 STEINKJER	
Organisasjons- nummer	990209820	
ISSN 1891-1196		

FORMANNEN HAR ORDET

Våren er vel den beste årstiden for oss som driver med gamle kjøretøyer for da kan vi komme oss ut på vegen og prøve bilen eller motorsykkelen etter vinterens jobb. For de fleste av oss har nok gjennom vinteren enten bygget et nytt kjøretøy eller forbedret ett av de gamle - eller begge deler. Det ligger forventninger i luften når snøen forsvinner og vegger og gater igjen er farbar for våre yndlingskjøretøyer.

Etter det jeg kjenner til så har det vært en fin vinter med mange prosjekt på gang. Allerede på vårmønstringen fikk vi en første føling med hva som er kommet til gjennom vinteren. Bildet nedenfor skulle gi ett vist inntrykk av dette:



Vi står foran en sommer med mange løp og treff bare i vårt distrikt. Videre ut over landet og i utlandet er det tilbud om det ene treffet triveligere enn det andre. For de fleste av oss så blir det vel Midt Norge som blir stedet. NTMF har jo arrangement gjennom hele sommeren, men juli måned har vi som gammel tradisjon tilsier tatt fri. Dette skal imidlertid ikke være til hinder for at folk kan ta initiativ til uformelle treff og turer om noen skulle føle for det. Bruk telefonen eller PCen og få med folk på små turer, det er jo fineste tiden for slikt!

Som meddelt over e-post så har vår søknad om midler til å gjennomføre prosjektet "Melkeruta på Egge" blitt honorert med kr 10000. Dette er et samarbeidsprosjekt med Egge museum og Egge barneskole knyttet opp mot kulturvernåret 2009. I tillegg har vi gjennomført "Fenka" prosjektet i samarbeid med Steinkjer voksenopplæring. Her fikk vi med oss to ungdommer fra Eritrea. Se nærmere om dette lengre bak i bladet. Hvordan kan NTMF og vår forening i samarbeid med andre som jobber med kulturminner sette i gang gode tiltak i vårt fylke? De som har tanker om slike tiltak i andre deler av vårt nedslagsfelt må ta kontakt med styret.

Hilsen Vidar

Medlemsmøte i mars med besøk hos Frank

Tekst og foto: Vidar

Medlemsmøte i mars orienterte jeg litt om i forrige blad, men jeg lovet å komme tilbake til besøket hos Frank, for det var skikkelig moro å se hva han har samlet og for en beundringsverdig orden han har. Ja se bare på bildene som følger:



Samling med oljebokser



Samling med mopeder



Jeep for den yngre garde



Jeep for den noe eldre generasjonen



Dette bildet som tydeligvis er av en mer forseggjort bil

Klubbinfo

NTMF har følgende forslag til forbedring av forsikringsordningen i LMK.

Styret for NTMF har i møte 02.04.2009 drøftet hva vi mener bør gjøres for at LMK forsikringen skal bli bedre og mer anvendelig for våre medlemmer. Da tar vi utgangspunkt i et gjennomsnittsmedlem. Typisk for et slikt medlem er at det er voksen person med stor interesse av å bygge og eie veterankjøretøy av alle slag. Vedkommende har gjerne flere kjøretøyer, noen er lagret for senere oppbygging, andre er under restaurering og andre igjen er på veien, men kjøres svært lite pr år. Vi er forsiktig i trafikken fordi vi verner om de kjøretøyene vi har hatt mye strev med å bygge opp og få godkjent. Vi belaster svært sjelden forsikringen med småreparasjoner. Vi er med andre ord en svært attraktiv forsikringsgruppe både hva gjelder veterankjøretøyer og ordinære kjøretøyer, men også for hus, hytter og all slags innbo og løsøre.

Skal LMK bli konkurransedyktig framover må man gjøre følgende:

- Forenkle prosedyrene ved tegning av ny forsikring. Ta i bruk data og digital foto.
- Slakke litt på kravene til originalitet når det gjelder deler mv. Godta at man bruker litt tid på å forbedre et objekt etter hvert som man kan skaffe seg mer originale deler samt gjøre forbedringer av alle slag.
- Få tydelig fram hva LMK forsikring dekker samt at medlemmene også kan forsikre hus, hytter, innbo mv. i samme selskap.
- La klubbene/forsikringskontaktene få kompensasjon for det arbeid de gjør med å tegne forsikringer på hus og hytter og andre objekter-i gamle dager heter det at man fikk provisjon!
- Ved rebesiktigelse bør det framover holde at eier av kjøretøy sender inn digitale fotos.
- Innføre en forsikringsklasse for ombygde kjøretøyer.

Styret vedtok ellers:

- Melde oss på i forhold til Norsk tipping for å få grasrotandeler.
- Takke ja til Harald sitt tilbud om å arrangere kurs i Web og arbeid med hjemmeside. Dette for at flere av oss kan delta i arbeidet med dette.
- Komme i gang med ”Melkeruta på Egge” samt oppussing av Fargo.
- Få Vivinus fram til Biltilsynet m.t.p. registrering. Forsøke å få registreringsnummer V-43.
Gjøre framstøt gjennom bladet ”Brannmannen for å få tak i en brannsprøyte av type Albin 200, slik at bilen blir mest mulig komplett.

Støtt NTMF økonomisk uten at det koster deg noe ekstra-merk grasrotandeler til vår forening!

Nå kan du støtte NTMF uten at det koster deg noe ekstra. Ordningen som er trått i kraft i vår gjør at du kan velge å gi fem prosent av det du spiller for på Norsk Tipping til et lag eller forening. Dette går selvsagt ikke ut over din innsatspremie, men fra overskuddet i Norsk Tipping.

Slik gjør du:

1. Lever kupongen og spillekort på vanlig måte.
2. Gi beskjed om at du ønsker å støtte NTMF.
3. Tippekommisjonæren gjør registreringen (NTMF ligger under kategori Kultur og kunst)

Du kan også gi din støtte på følgende måte:

SMS: GRASROTANDELEN TIL 2020 (tjenesten er gratis)

Vivinusen har fått frontrute

Tekst og foto: Vidar



Som bildene ovenfor viser så har Vivinusen fått sin velfortjente frontrute. Den ble produsert her i Steinkjer i løpet av vinteren 2009, så det ble på en måte 100 års gaven til den fine bilen. Og bilen ble skikkelig fin med frontrute. Produsenten vil helst ikke ha opplyst sitt navn så det får vi respektere. Nå gjenstår litt stripemaling samt å få parafinlampene og karbidlampene til å fungere. Hva som må til for å få den registrert hos Biltilsynet er noe usikkert pr i dag, men det vanlig da bilen var ny var at man tok av hovedlyktene i sommerhalvåret for å slippe å kjøre med disse store tunge lyktene når det ikke var bruk for dem.

Prosjektet "Fenka" er gjennomført

Tekst og foto: Vidar

Det ble ikke noe tilskudd fra kulturminneåret 2009 til ”Fenkaprojektet”. Det strømmet på med søknader og NTMF fikk være fornøyd med å få ett prosjekt innenfor bevilgningsrammen og det ble da ”Melkeruta på Egge”.

Ideen med å få ferdig Fenka og andre deler av Brannstasjonen og ikke minst ideen med å få til samarbeid med Steinkjer Voksenopplæring var så god, at vi hoppet på allikevel. Vi fikk med oss to gutter fra Eritrea nemlig Jhon og Abrahaley. De ville gjerne i kontakt med nordtrøndere både for å få trening i språk, men også for å få praktisk arbeidserfaring. Gjennom en del vikartimer jeg har tatt på Voksenopplæringssenteret bl.a. i vinterferier, hadde jeg fått litt kontakt med karene før, så det gikk greit å komme i gang. Arbeidene som skulle gjennomføres var som fortalt i forrige blad også avklart.

Brisk i celle 1 ble første oppgaven. Så fulgte dør med inspeksjonsluke. Med en kveld og en formiddag i uken, ble det fort klart at vi også måtte hive oss på arkivrommet i 2.etasje. Her ble det først og fremst foretatt en total opprydding med bortkjøping av en masse skrot. Så ble de lagt nytt gulv og panelt vegger. Vi satte opp hyller til å sette bort arkivbokser. Nå er begge rommene klar til bruk og særlig arkivrommet blir nyttig framover for å få litt bedre orden på en del av papirmengdene i form av gamle blad og brosjyrer, som er samlet i Brannstasjonen.

Etter en velfortjent vårrengjøring og med opphenging av flatskjerm er nå møterommet vårt skikkelig bra og klart for nye møter og treff mv.





I tillegg til undertegnede har Arild og Atle vært med på jobben og deltatt i mange trivelige stunder med våre to venner fra Eritrea. Kaffenpausen har kanskje vært den nyttigste delen av kvelden for oss alle. Da har vi fått høre om hvordan de hadde det i sitt hjemland med mye ufred og trasige minner. Vi har også fått høre om hvordan flyktninger har det i Norge og Steinkjer. Vi har fått anledning til å gi dem litt informasjon om våre samfunn samt gi dem råd om hva de bør satse på videre hvis de blir i Norge. Litt bilprat har det vel også blitt.

Litt historie omkring "FENKA"

Brannstasjon og arrest ble bygd som et felles bygg i 1928. Arresten fikk snart navnet Fenka og besto av to enkle rom for innsetting av berusede personer eller personer som hadde bråket på byen. Dette var derfor aldri noe fengsel i den forstand at man satte inn personer over tid. Fenka var i bruk helt fram til juni 1977 da politiet fikk nye lokaler i Steinkjer Rådhus og dermed fikk nye celler for å sette inn folk til avrusing mv.

Celle 1:

Vi har bevart Celle 1 selv om denne var den som ble brukt minst pga. dårligere oppvarming mv. Begge cellene var svært enkle rom med kun en brisk for å sove ut rusen eller roe seg ned. Det var ikke innlagt vann eller toalett, men man måtte nøye seg med bøtter.

Overvåkingen av de innsatte foregikk på det viset at politiet stakk innom og så til dem. Ellers hadde man en enkel overføring av lyd fra cellene til politikammeret, som en stor del av denne tiden lå i Nordbotten gården på Nordsia. Dette var en "Inter kommunikasjon" som gikk kun en vei-man kunne lytte på fangen, men ikke tale med ham eller gi noen beskjed.

Reparasjon av Fargo lastebil tilhørende Egge museum.

Tekst og foto: Vidar

Fargo lastebil som tilhører Egge museum bærer preg av å ha gått lenge i trafikken fra den kom på vegen i 1946 og ble permittert og overlevert Egge museum i 1972. Bilen er imidlertid en fin yrkesbil som absolutt bør komme ut på vegen igjen. Med midler fra Tine og praktisk innsats fra NTMF kom arbeidet i gang i vår og nå er motor og el opplegg sjekket opp og motoren er startet. Også en del større bulker er rettet ut. Det legges imidlertid vekt på at bilen skal beholde sin gamle fine patina så noe lakking annet enn litt flekking kommer ikke på tale.



Dugnadsgjengen går videre med sjekking av styring, hjuloppheng og bremses for å finne ut om mye av dette må repareres før bilen igjen kan passere biltilsynet. Dette arbeidet går man i gang med for om mulig å få bilen ferdig til Familiedag på Egge søndag 16. august. Det er dagen for åpning av "Melkeruta på Egge".



Kulturminneprosjektet: ”Melkeruta på Egge”

Tekst og foto: Vidar

Som jeg orienterte om i forrige blad så søkte NTMF om tilskudd fra Kulturminnefondet til et prosjekt som vi kalte ”Melkeruta på Egge”. Til påsken kom meldingen om at prosjektet var innvilget kr 10000 i tilskudd. Av ca 17 prosjekt var det kun tre som fikk full tildeling kr 10000, mens mange av de øvrige fikk kr 8000. Fra lokalt hold var det innstilt på kr 8000 også til vårt prosjekt, men Kulturminnefondets tildelingskomite hadde tydeligvis funnet vårt prosjekt så bra at de øket opp summen. Ikke noe er bedre enn det! Nå er det bare å sette i gang og gjennomføre dette prosjektet sammen med Egge museum samt Egge barneskole.

Arbeidet er i gang med å få godkjenning fra grunneiere og vegmyndigheter på plassering av melkerampene. Så blir det snekring og utplassering. Arbeidet starter like over 17. mai slik at vi skal være sikre på at det er gjennomført innen museetsdag i midten av august. Er det noen som har lyst til litt grovsnekring i sola på Eggetunet så ta kontakt med meg! Det blir trivelige stunder sammen med ungdom fra Egge barneskole



EN SKROTNISSE I CHICAGO

av Steinar

Veteranmotorsykkkel entusiastene i NVMC hadde kjørt Route 66 og kommet til Chicago. NVMC's daglig leder hadde klart å få tak i adressen til en samler av veterankjøretøy.

Samlingen hadde blitt til et privat museum. Da vi endelig kom i kontakt med mannen over telefon, fortalte han at museet var stengt, dessuten hadde han det travelt. Men når han hørte at vi kom helt fra Norge, skulle han åpne for oss. Vi var 11 gutter som måtte finne på noen mens



damene saumfor klesbutikkene i Chicago. Vi skaffet to taxier og dro til adressen vi hadde fått oppgitt. Etter å ha kommet innpå en grusvei som gikk innover en lauvskog kom vi til en høy plankevegg med fullt av plakater som: vakt dem for hunden, adgang forbudt osv. Vi følte oss ikke velkommen og var sikker på at vi hadde kommet til feil adresse. Ringte samleren en gang til, da åpnet en dør i plankeveggen seg og en mann i 80 årene kom frem. Mannen, som het Lee, fortalte at han var 82 år og hadde vært

flyger av yrke. Han begynte å samle gamle kjøretøyer i 1950, og nå hadde han hele samlingen sin bak plankegjerdet. Det kostet 10 dollar å få se den.

Innenfor plankegjerdet sto mange nedgrodde, rustne kjøretøyer fra 40, 50 og 60 tallet, noen under pressenninger og andre under blikkplater.

Men det var også to bygg der, i det minste huset sto det to biler, blant annet en 20 talls Rolls Roys. Greit nok, men vi følte oss litt lurt, resten så mer ut som en skrothaug.



Da portene til lagerhallen ble åpnet, åpnet det seg litt av ett syn. Bygget var stappet full av veteranbiler og motorsykler. Og når jeg sier stappet fullt så var det bokstavelig.

Lageret var så fullt at det var vanskelig å få oversikt.

Det var bare en 1.5 meter bred gang rundt i lokalet å gå på.

Hvis alt dette skulle kunne presenteres på et museum, så måtte arealet vært minst 100 ganger så stort.



Det sto 64 veteranbiler der inne, de aller fleste fra 20 tallet eller eldre. Mange av dem hadde vært brannvesenets og politiets biler. Motorsyklene var stuet mellom bilene og opphengt på veggene helt opp til taket. Minst 100 stk og de aller fleste eldre enn 1920. I en by som Chicago er det mange samlere, og når de falt fra, var ikke alltid

arvingene interessert i å beholde samlingene, men ga den til Lee. Han tok imot alt, dermed fikk han en samling som ikke bare dreide seg om veterankjøretøy, men blant annet en stor glassmonter med noen tusen forskjellige sneglehus! Ellers var det klær, leker, våpen, sykler, klokker, radioer, radiatorfigurer, utstoppet katt og flere hundre bilskilt. Alle skiltene hang fra tak og sperrer, de veide så mye at sperrene måtte støttes opp slik at ikke taket kollapset.

Alle bilene var stappet fulle gjenstander, likens mellom dem, oppe på taket og under bilene var det fullt av forskjellig utstyr.

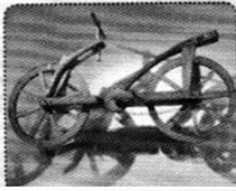
Så bare en 1916 Harley motorsykkel og en Harley stasjonærmotor som var restaurert, resten var urestaurert og stuet inn i bygningen. Det gamleste kjøretøyet var nok en 1901 Wagner motorsykkel. Den hadde spesielle hjul, felgene var lagd av tre ellers var eiker av stål. Talte 4 firesylindrede Indian motorsykler. Minst 40 av motorsyklene var eldre enn 1910. En firesylindret FN fra 1903 var det eneste europeiske kjøretøyet jeg så.

Så til Lee's store problem. Han var blitt 82 år og hadde ingen arvinger. Museene var ikke interessert i hele samlinga, men ville gjerne komme og plukke ut de verdifulle objektene. Han håpet noen ville kjøpe hele samlinga og arbeide videre på hans museumsplaner.



Wagner og FN

Tråsykkelens historie slik den kort ble fortalt i bladet Forbrukerteknologi:



År 1490: En tegning i arkivet til Leonardo da Vinci viser en farkost med to hjul og pedaler. Tegningen ble ikke realisert.



År 1791: En fransk håndverker ved navn Comte de Sivrac utviklet en Velocifere/«hobby horse». Den hadde to hjul koblet sammen med en trebjelke. Farten kom med å rytte med føttene.



År 1816: Baron Karl De Drais de Sauerbrunn setter et styre på Velocifere. Med det kalles han sykkelens oppfinner. Fortsatt var det en sparkesykkel.



År 1839: En skotsk smed ved navn Kirkpatrick McMillan utviklet den første bakhjulsdrevne sykkel med pedaler og stenger. Oppfinnelsen hans spredte seg ikke.

År 1862: Franske Ernest Michaux fikk tittelen «Sykkelens far». Han ga sykkelens pedaler og bremses. Hans Velocipede fikk kallenavnet «Veltetpetter».



År 1885: «Starley Rover safety bike» introduseres. Engelske ingeniører forbedrer sykkelens med kulelagre, luftfylte dekk, eiker og kjededrift gjennom en 20-års periode.



1900: Sykkelen kommer i masseproduksjon. Prisen synker og flere sykler.

År 1906: Sturmey Archer utviklet girsystem.



1980-1990-tallet: Mountain Bike introduseres. Dempegafler gir større komfort og åpner for sykling i skog utenfor allfarvei. Prisen på dempeteknologien synker gjennom 1990-tallet, og Mountain Bike sykler øker i popularitet. Lettere hybridsykler kommer som en reaksjon på tunge terrengsykler.



2000- : Ny produksjonsteknologi i kombinasjon med karbon og andre materialer gir større variasjon i design og senker vekten ytterligere. En nedre vektgrense på 6,8 kilo introduseres for konkurransesykler. Full-dempede terrengsykler kommer under 9 kilo.

Et lite barndomsminne fra Nordland

Fortalt av Vidar

Barneskolen på Kvitblik i Fauske lå langs Rv. 50 ca 10 km nord for kommunesenteret. Her hadde jeg mine syv år på barneskolen og trivdes svært godt med det. Mange gode minner fra denne tiden sitter i bakhodet og ett som har kommet mer og mer fram i det siste er fra vårvinteren 1945. Da var som kjent krigen i sin avslutningsfase og de tyske troppene var på vei sørover med alt de hadde av materiell. Skolen lå under 100 m fra Rv. 50 der disse transportene foregikk. Det var mye trist å se når kolonnene med utslitte hester og folk slet seg fram langs de dårlige vegene. En gang ble en hest avlivet rett ved siden av oss små skoleelever. Det gjorde sterkt inntrykk!

Med skolens strategiske beliggenhet i forhold til Rv. 50 var den gjennom hele krigstiden i kontakt med krigen og dens vesen, men ikke krigshandlinger annet enn øvelser. Det var bl.a. satt opp et stort skur/sjå som var lagerplass for høy til hester og andre dyr tyskerne brukte i sitt hærtog. Inntil skolen hadde læreren et større jorde som han både brukte til høyproduksjon og til poteter og grønnsaker. Dette jordet ble vårvinteren 1945 brøytet for snø og etter hvert-ja nesten over natta ble det fylt opp med personbiler av alle slag. Jeg hadde den gang som nå lite greie på bilmerker, men jeg kan huske at det både var kjempe store personbiler som de Mercedeser som vi ser i parader i Tyskland på denne tiden. Mest var det av små biler som Opel, DKW og andre europeiske merker. Men også en god del amerikanske som allerede da skilte seg ut som noen store klumper. Mange av bilene var krigsmalte, men så vidt jeg husker så var mange neste sivile å se til. Jeg tenkte som så at dette nok var mange av de bilene tyskerne hadde beslaglagt fra nordmennene i 1940. Det var ikke mye digitale fotoapparat eller telefoner med kamera den gang, så noe bilde av samlingen har jeg ikke. Jeg foretok nok heller ingen opptelling, men at det i alt kunne dreie seg om 100 biler er jeg bra sikker på.

Bilene ble stående ut over våren og jeg husker at vi syntes det var trasig at de bare skulle stå der med is og sørpe langt opp på hjulene. Bilene forsvant like fort som de kom til stede og hvor de ble av vet ikke jeg. Regner med at de ble tilbakelevert til eier der det kunne være aktuelt og noen ble vel solgt.

Kanskje noen befinner seg som samlebil blant våre medlemmer? Er det noen som kjenner historien om sitt kjøretøy og om det kan ha vært i tysk tjeneste under krigen?

Både BMWen som Per Odd Molberg fortalte om i forrige blad samt BMW R11 som jeg hadde, var nok sykler som hadde vært i tysk tjeneste, men hva med biler? **Kom med din historie!**



Bildet ovenfor av en BMW R11 med fullt krigsmundur har jeg fått fra min venn Benny Sætermo i Nordland. Han har også sendt meg artikkelen som jeg gjengir nedenfor som går på krigsmateriell som var igjen etter tyskerne.

Brev fra Benny Sætermo

Hei Vidar. Takk for sist!

Takk så mye for medlemsbladet. Artig lesning. Trivelig å lese om både gamle kjøretøyer, bygninger, og motorsykler. Det var også artig å se at du hadde satt inn bildet av den krigerske R11'n som jeg sendte deg for en tid tilbake. I artikkelen spør du om bildet kan ha vært tatt i Norge. Svaret på det er nok nei. grunnen er flere, men det sikreste tegnet er selve registreringsskiltet foran på sykkelen. Du ser tydelig at nummeret er 'RW 17148'. RW står for 'reichswehr', som betyr 'landsforsvar' eller noe i den retning. Slikt registreringsskilt hadde bare kjøretøy som tjenestegjorde i Tysklands forsvar. Kjøretøyer som tyskerne brukte i andre land under andre verdenskrig, hadde oftest bokstavene 'WH' som sto for 'wehrmacht' som betyr noe sånt som 'krigsmakt'. I tillegg mener jeg bildet stammer fra mellomkrigstiden (før andre verdenskrig). Det ser jeg på montasjen av våpenet (som forresten sannsynligvis er en MG34). Denne montasjen ble så langt jeg kjenner til ikke brukt under krigen. Fra sykler brukt under krigen ser vi som regel en montasje lengre frem på vogna.



Jeg legger ved et bilde av en R11 fra krigen. Legg merke til registreringsbokstavene (WH). Jeg legger også ved et bilde av en IF8 anhänger. Disse ble brukt under krigen, og jeg er interessert i å få kjøpt en slik hvis noen vet av en. Mange slike småhengere ble solgt på auksjon etter krigen, og ble ofte brukt til sveisekjærre, eller fjøsvogn rundt omkring i landet.



Forresten, i vinter fant jeg et sidevognsunderstell og sidevogn i nordre del av Nordland som hører til BMW R11/R12. Slikt vokser ikke på trær lengre.
Mvh Benny

Min første bil-Aage sin historie

Året var 1970. Mine foreldre og jeg bodde på Nord-Trøndelag Kvinnelige Husflidsskole i Namsos, hvor pappan min var vaktmester. Dette er vel i seg selv en historie, hvor faren min og jeg var eneste ”haner” i flokken, men det får bli et annet kapittel. Jeg hadde alltid hatt interesse for biler og andre motoriserte gjenstander, men fikk ikke ”dra hjem slikt gammelt skrot”, slik som jeg kunne tenkt meg. Jeg hadde sittet ved vinduet i klasserommet på Realskolen og sett på en 1929 Durant i to år, og var blitt 16 år gammel. Det var klart at førerkortet måtte være i lomma den dagen jeg skulle fylle 18, men så var det kjøretøy da.

I helgene kjørte vi fra Namsos til Levanger for å hygge oss i huset vårt som vi hadde der. På en slik tur fikk jeg se en helt vidunderlig skapning, som sto utenfor Holbergs Auto på Asphaugen. Det ble krevd fra junior (meg), at her måtte det være en røykepause. Begge mine foreldre var særdeles glade i nikotin (ikke jeg), så da var det ikke så vanskelig å be dem om å stoppe litt.

Jeg klatret ut av vår Skoda Octavia for å se på skapningen som sto der. Den var liten og nett, og så ut som den trengte litt stell. Det var en Renault 4CV som sto der helt forlatt. Den manglet hovedlykter, så jeg tenkte at her kunne det være en mulighet for å få kjøpt til en pris som passet meg. Pausen var over, og diskusjonen på veien videre til Levanger, i Levanger og på vei tilbake til Namsos via Asphaugen pågikk intenst. Det ble etter hvert gitt klarsignal fra de to voksne om at jeg kunne bruke sparepengene mine til denne doningen. Jeg begynte letingen etter kapital litt over alt, slik at jeg kunne investere i Bil, 16 år gammel.

Så kom den store dagen, da jeg skulle kjøpe bil. Det var ingen hjelp å få hjemme, med transport til Asphaugen, så jeg stilte meg opp ved gamle Namsenbrua med tommelen opp. Etter hvert dukket det opp en bil, som også stoppet. Den gang var det ikke biler som passerte hvert 5. sekund. Denne bilen kunne være en 54-55 Opel Rekord/Olympia, og så riktig innbydende ut. Jeg åpnet døren og satte meg inn ettersom han jo kjørte i riktig retning. Jeg fikk bekreftet at han skulle samme vei som meg, og alt syntes perfekt. Men, etter hvert kjente jeg en merkelig lukt i bilen, og mannen pratet litt snøvlete. Bilen holdt seg heller ikke på riktig side av veien hele tiden. Mannen var kanonfull, så jeg ba ham om å stoppe, men det nyttet ikke. Jeg hadde jo sagt at jeg skulle til Steinkjer, så jeg måtte bare ta det med ro! Den ville turen gikk videre med en stakkars haiker, som ikke visste hva han skulle gjøre. Det viste seg så at sjåføren skulle til Flatanger, så jeg var så heldig å kunne stå av på Sjøåsen. Det gikk bra, med meg, men hva som skjedde med Opeln og hans fører vites ikke. Videre gikk det med buss. Jeg hadde egentlig fått nok spenning for en stund.

Ankommet Holbergs Auto, var det bar å finne en bilselger. Her ble det skrevet kontrakt den 8. oktober 1970. I kontrakten står det som forevist Kr. 300,-. Så var jeg eier av min første bil, og det var bare returen til Namsos som gjensto.

Med Kjøpekontrakt og nøkler i lomma, stilte jeg meg opp ved krysset på Asphaugen for å hake hjem igjen. Det tok litt tid også denne gangen før jeg fikk sitte på. Nå var det en herre som hadde lånt en Austin lastebil i Trondheim hvor han hadde fått seg jobb. Han skulle til Namsos for å hente flyttelass. Denne bilen hadde stor buet frontrute, slik at dørene skrådde 45 grader på kjøreretningen. Dette var spesielt, men gass- og bremsepedal hadde byttet plass, så det var flere ganger at vi neste skallet ut frontruta. Sjøføren hadde ikke kjørt denne bilen tidligere, så det var rett som det var at han skulle gi gass og i stedet trampet på bremsepedalen. I Trondheim hadde problemet vært det motsatte da han skulle bremse. Det var også diesel, så støynivået var ekstremt. Vi ropte og skrek til hverandre, så da vi kom Høknes, hadde jeg verken stemme eller hørsel igjen. Det har heldigvis rettet på seg.

4CV'n ble slept til Levanger hvor jeg kompletterte med nye lykter, bremsebånd og mye mer. Bilen skulle være ferdig til 18årsdagen. Det ble pusset og slipt etter beste evne, og påsmurt Coroles med derpå følgende Top Coat på rusflekker. Men, fremdriften var ikke større den gang enn den er nå, så det ble til at jeg kjøpte en til, som var registrert og godkjent, og som ble med til Namsos. Denne skulle lakkeres turkis, men det måtte sveises diverse hull i dørkanaler først. Dette skulle Bugges Karosseri ta seg av, men det endte med at den brant opp inne på deres verksted. Min første bil ble så stående i mange år til jeg fikk mitt eget verksted. Her ble den demontert helt, rustsveiset, sandblåst og lakkert. Den ble nesten ferdigmontert, men står fremdeles i min garasje....nesten ferdigmontert!



Essex kan være en av grunnene til at den ikke er ferdig?

Kanskje Per Hatling kan fortelle litt om sin første bil?

Hermed er Per utfordret!

Aprilmøtet hos Kirsten og Trygve på Vangen.

Hele 18 medlemmer møtte hos Kirsten og Trygve 14.april. Som vanlig diske de opp med kaffe og kaker i Mettestuggu og her gikk praten høyt og fritt uten innblanding fra en masete formann. Etterpå var det garasje besøk og her ble også den nye garasjen tatt i øyesyn. Opp ei trapp var det demonstrasjon av nesten alt som har eksistert av audioutstyr fra sveivegrammofon, fonografer, spolebåndopptakere, radiokabinetter mmm. Noe gikk på strøm og andre ting måtte trekkes opp. Forskjellig typer grammofonplater fra shellakkplater til kriseplate fra de magre 30-årene ble avspilt.

(Det var mye som jeg og andre som ikke fikk med møte i Skogn har gått glipp av. Håper vi får være med om disse tingene ved en senere anledning. Og det må vel bys seg en anledning når vi hører hva Trygve har vært og hentet i Bergen i mai:

Maihelga var undertegnede i Bergen og hentet Austin Seven-deler. Som i 1995 ble kjøpt for 50000 kroner fra England. Forstillingen ble sendt til England og smidd om. Bakaksel og forstilling er klare for montering. Veiv slipt med nye stempler. Rammen som opprinnelig er norsk er ferdig overhølt med nye foringer osv. Styrnekkene er vinklet om slik at den passer til å bygge en Special. Det mangler bare karosseri. Planen var å bygge en 2 seter på rammen. Jeg handlet av dødsboet etter en Mercedes-samler. Han etterlot ved sin død 3 stk. Mercedeser. 2 stk 170. En åpen og en lukket, samt en førkrigs stor åpen som tyskerne brukte under krigen. Mannen var mekaniker hos SAS. Slik at det virker som om arbeidet som er gjort holder høy standard.



Her er bilder som Trygve sendt med. Her ligger det an til at det kan bli en flott Austin seven?

Vårmønstring lørdag 2. mai

Tekst og bilder: Vidar

Bortskjemt som vi er blitt med tidlig vår og varmt vær allerede i april, var det kanskje noen som ikke kom seg ut med gammelkjøretøyet denne fine vårdagen fordi temperaturen bare var rundt 10 grader? Det var nå allikevel ca 15 biler og ca. 10 motorsykler som møtte ved Hveding Auto i Levanger. Her ble vi møtt av Motorveterans redaksjon som var på reportasjetur i Midt-Norge. Vi fikk anledning til å kjøpe eller abonnere på bladet. Det blir spennende å se om de får med noen av våre kjøretøyer med i neste blad?

Ideen med dagen var at NTMF skulle vise seg fram for folk på Innherred og presentere det vi holder på med i Kulturminneåret 2009. Det var for anledningen laget en presentasjonsfolder med bilder fra de mange prosjekter vi har gjennomført i fellesskap. Folderen ble delt ut til alle som viste noen som helst slags interesse for våre aktiviteter-ja, den ble vel også delt ut til en del som ikke var like interessert også? Vi fikk nå gjort oss litt gjeldene både i Levanger sentrum, i Skogn sentrum og da spesielt da vi stilte opp kjøretøyene på Minsaas plass på Verdalsøra. Bildene nedenfor gir litt av dagen:



Når Mats åpner panseret og viser sin V8 så kan vel Tove åpne sideluka og vise scooterens en cylinder?



Haltvikguttene koset seg med flotte tråbiler på Minsaas plass og viste folk at motorhistorie er mye mer enn kraftige motorer og blanke lister!



Jonas koste seg i bestefar sin MGA og var ellers opptatt med å dele ut foldere.

Vårmønstringer har vel til alle tider vært tenkt som dagen da medlemmene skulle komme med evt. nyinnkjøpte kjøretøyer, nyrestaurerte kjøretøyer samt kjøretøyer som i løpet av vinteren var blitt forbedret. Slik var det vel i år også, men det kunne ennå ha vært mer av det slaget!

Skal forsøke å få til en paradering under famliedag på Egge i august. Vi plukker ut noen biler som kjører parade foran utekaffeen og så gir vi litt opplysninger om dette kjøretøyet. Kan dette være en måte å få til en bedre mønstring?

Medlemsmøte med åpen brannstasjon 5. mai

Tekst og foto: Vidar

I Kulturminneåret 2009 falt det seg naturlig å be inn befolkningen i Steinkjer til kaffe og omvisning på Gamle brannstasjonen og Fenka denne vårkvelden. Bygget og brannbilen var jo blitt ferdig etter 7-8 års arbeid så bedre anledning til å presentere det skulle man vel lete lenge etter. Arrangementet ble annonsert i Steinkjer-avisa og fikk også en noe omtale i avisen. Plakater var satt opp rundt om i byen, men først og fremst var vel direktekontakten med enkeltpersoner og lag det viktigste middel for å få folk ut av godstolen denne kvelden.

I forkant av treffet kjørte brannbil og en god del andre veterankjøretøyer rundt i byen og viste seg fram. Om det var dette eller annonseringen som gjorde mest utslag er ikke godt å si, men det kom ut ganske mye folk og de var nysskjerrig etter å få se Fenka, brannbilen og stasjonen igjen etter alle de årene bygningen har vært utilgjengelig. Jeg skulle tro at ca 150 personer kom på besøk og fikk informasjon om NTMF og våre prosjekter samtidig som de fikk høre historien om brannstasjon og brannbil. Det ble lagt spesiell oppmerksomhet på "Fenka" i og med dette var siste enden på prosjektet. Det ble uttalt mange lovord om den jobben NTMF har utført og jeg tror jeg trygt kan si at folk er blitt oppmerksom på vår eksistens gjennom de objektene vi har gjennomført.

Åse, Lilly, Helga og Vidar stilt med kaker og vafler. Aud og Arild kokte kaffe i bønnevis. Som sagt mange kom innom og vi ventet også Steinkjer blandakor til en liten friluftskonsert. Da vi manglet dirigent for anledningen ble det til at koret i stedet holdt en liten konsert på møterommet. Møterommet viste seg å ha en utrolig fin akustikk med sin takkonstruksjon. Koret var ikke fremmed for å møtes på ny her ved en passende anledning. De er hjertelig velkommen!

Steinkjer-avisa ga oss da også en helside i etterfølgende avis der de viste mange fine bilder av kjøretøyene samt av arrangementet. Journalist Jan Erik Moe i avisa var ikke snauere enn at han møtte til arrangementet med en fin gammel brannhjelme etter sin onkel. Denne fikk vi i gave og den inngår nå i samlingen av gammelt brannmatriell. En person hadde med seg tre bøker om veterankjøretøyer, som han ville at vi skulle ta vare på. Disse inngår nå i samlingen av gamle bøker og kataloger. Han meldte seg også som medlem. Problemet er at navnet kom bort i farta. Det var også andre som uttrykte at de hadde planer om å melde seg inn i NTMF. Vi får være flittige til å dele ut folder og reklamere for det vi gjør under arrangementene i sommer, så kanskje vi får en del nye medlemmer.

Nedenfor et bilde som viser brannbil og en del andre kjøretøyer på tur gjennom Steinkjers gater:



LMK NYTT APRIL 2009

DEN "NYE" LMK FORSIKRINGEN

Det nye styret i LMK forenkler nå kravene til LMK forsikring. Nå blir det mye lettere å få søknaden godkjent for det kjøretøyet du trodde ikke kunne få denne forsikringen.'

(Red.merk; Redaksjonen av vårt medlemsblad skulle svært gjerne tatt inn hele rundskrivet som kom 15. mai. Men et tosidig A4 i farger er vel ikke det enkleste å få inn i vårt lille blad. Jeg henviser derfor de som har tilgang på internett å gå inn på LMK sine nettsider. Nedenfor gjengir jeg meldingen fra sekretariatet der de viktigste endringene er tatt inn.)

LMKs styre har de siste 9 ukene hatt en kontinuerlig prosess for å imøtekomme landsmøtets ønske om en revisjon av forsikringsordningen. Styret håper at klubbene nå sørger for at klubbmedlemmene informeres godt via klubb- og medlemsmøter, medlemsblad, internett og e-post. Skriv ut brosjyren som du finner i vedlegget, og gjør gjerne en tosidig utskrift så begge sider kommer på hver side av et enkelt A4 ark.

De viktigste endringene er:

1. Hovedstrømsbryter er ikke lenger påkrevet, men anbefales likevel på det sterkeste.
2. Eier kan for Helforsikring selv gjøre besiktigelse av sitt kjøretøy med verdi opp til 250.000,- (1959 mod. og eldre) og 150.000,- (1960 mod. og

nyere). Besiktigelsen må bevitnes av en person som selv har en LMK Helforsikring. Vitnet signerer på skjemaet med navn, samt med reg. nr. på sitt eget helforsikret kjøretøy pluss navn på sin LMK-klubb. Er kjøretøyets verdi høyere enn de overnevnte grenser, skal det utføres besiktigelse av en besiktigelsesperson fra en LMK-klubb. For ombygd/modifisert og blivende klassiker vil det fortsatt bli besiktigelse av besiktigelsesperson.

3. Det er åpnet for mer tidstypiske endringer og bruks-slitasje/patina fra kjøretøyets driftsperiode kan godkjennes. Det lempes også noe på krav vedrørende dekk og felg ved at kravets utgangspunkt nå er at felg- og dekkdimensjon skal være i harmoni med kjøretøyets konstruksjon og historie. ***Merk at alle eventuelle avvik skal være ført inn i vognkortet.***
4. For å få en blivende klassiker BK må søker ha en LMK helforsikring enten på bil eller på MC. Dersom det søkes BK i annen gruppe enn det man har helforsikring i, må man kunne vise til brukskjøretøy i samme klasse som det søkes BK for. Bil med forsikringssum på over kr. 150.000 må ha FG godkjent alarm, alternativt originalt montert alarmanlegg. Originalt alarmanlegg skal selvfølgelig fungere uansett forsikringssum.

Kort sagt så gjøres søknadsrutinene mye enklere, samtidig med at noen tidligere hovedkrav frafaller. Resultatet blir en mye mer inkluderende forsikringsordning som favner bredt blant klubbens medlemmer.

Merk for ordens skyld at forsikringsordningen forsøkes kontinuerlig å tilpasses etter medlemmenes behov, og derfor er denne versjonen merket "MAI 2009" nederst i høyre hjørne på side 2. Vær derfor oppmerksom på hvilken versjon som er den mest oppdaterte ved å gå inn på informasjonsbrosjyren på <http://www.lmk.no/page.php?8> en gang i blant.

Videre vil styret foreslå at klubben kun legger ut stikkord fra endringene i forsikringsordningen direkte på sine sider, og heller fronter link til LMKs forsikringssider på <http://www.lmk.no/page.php?26> slik at medlemmene får den oppdaterte informasjonen som til enhver tid gjelder. Informasjonen på forsikringssidene vil også være oppdatert, så se derfor til at webansvarlig i klubben bruker linker, og ikke så mye tekst.

Styret håper klubbene tar godt imot endringene.
På vegne av styret i LMK:

Vennlig hilsen
Tom T. Græger
daglig leder LMK



Det har vært en del snakk om å få en kamel gjennom nåløyet

24. april ble de nye reglene godkjennet av styret, og de skal være helt i tråd med de intensjoner og krav som ble gitt styret av Landsmøtet i LMK den 7. mars. Nå er utgangspunktet at det skal gis mer rom for avvik fra det motorhistorisk ”pinlig korrekte”, og det betyr at langt flere søkere skal få sine kjøretøy gjennom. Og da får du dette:

Egenandeler (i kroner):

- 2000 ved kaskoskade
- 750 ved brann/tyveri/glasskade
- 200 for veihjelp i Norge (helt hjem!)
- 500 for veihjelp i andre land (til verksted, men stor fleksibilitet mht situasjon)
- Fri kjørelengde!
- LMK får melding om alle skader, og bistår der det er nødvendig.

FORSIKRING	PRIS OG FORSIKRINGSSUM
<u>Helforsikring</u> 1959→ eldre	kr. 385 (standard forsikringssum opp til kr. 250.000)
<u>Helforsikring</u> 1960→ nyere	kr.395 (standard forsikringssum opp til kr. 150.000)
<u>Lagerforsikring</u>	kr. 150 (standard forsikringssum opp til kr. 50.000 per polise)
<u>Restaureringsforsikring</u>	kr. 200 (standard forsikringssum opp til kr. 250.000)
<u>Ombygd/modifisert</u>	kr. 790 (standard forsikringssum opp til kr. 250.000)
<u>Blivende Klassiker</u>	kr. 790 (spesielt kjøretøy alder 10 – 30 år, men forutsetter en Helforsikring fra før. Standard forsikringssum opp til kr. 250.000)
<u>Oppstillingsforsikring</u>	Kasko uten ansvar. Kan ikke flyttes med egen motorkraft Kr. 170 for 1959 og eldre (standard forsikringssum opp til kr. 250.000) Kr. 180 for 1960 og nyere (standard forsikringssum opp til kr.150.000)

Inkluderende ordning

Våren 2009 blir således en tid for forandring. Det er LMKs ønske at stadig flere av kjøretøyene som nå ruller ut av garasjer, løer og låver skal ha den tryggheten en LMK Forsikring gir.

Vi sees der ute på veien!

TUT OG KJØR!

Klubben din kan få nye klubb-venner i år. Mange arrangementer sparkes i gang i 2009 som klubben faktisk kunne vært med på. Ring kommunen(e) i området ditt og spør hva som finnes av arrangementer i år. Sjekk om det kunne være en ide for klubben din å stille med noen tidsriktige kjøretøy på for eksempel historielagets eller kystlagets opplegg.

Kontaktlistene over alle enkeltpersoner som skal være ansvarlig og engasjere seg fra kommunens side i Kulturminneåret 2009 er nå ganske fyldig.

Vi oppfordrer også at du (i hvert fall en eller annen på vegne av klubben) ringer denne kontaktpersonen for å presentere klubbens arrangement. Ikke noe er bedre enn at kommunen kan gjøre litt reklame slik at "lokalbefolkningen" stiller opp for å se på.

Gå til www.kulturminneaaret2009.no . Klikk på "kontakt", og deretter på "fylkes- og kommunekontakter". Og ring!

(Red. bemerk; I Nord-Trøndelag er det Aashild Bjørgum Øwre og Vidar Natvig som er kontaktpersoner så dette skulle være i de beste hender. Våre løp og treffliste er sendt til alle organisasjonene som er med i Nord-Trøndelag Kulturevern råd. NTMF har tilbydd å lage en felles kalender med alle disse organisasjonene i 2009, men responsen har ikke vært stor. Vi vil prøve å kontakte og annonsere en del av løpene våre i år bl.a. Vårmønstringen, der vi inviterer Steinkjers befolkning på omvisning i "Fenka" den 5. mai)

NULL MOMS PÅ MEDLEMSBLADET

LMK har tidligere informert om glade budskap fra skattemyndighetene. Trykking av medlemsbladet er ofte av de største utgiftene en klubb har, og det er godt å registrere at myndighetene ønsker å legge til rette for at utgiftene kan begrenses noe.

(Red. merk. Nå har vi nå ordnet oss slik at vi ikke har utgifter til trykking av bladet inntil videre. Vi blir derfor ikke berørt av saken og kutter derfor regelverket for dette.)

LOBBYKJØRING

www.stortinget.no/representanter-og-komiteer

Det er hit klubben skal gå for å invitere med en stortingsrepresentant på klubløpet. Og det mener vi virkelig at du skal gjøre.

Daglig leder i LMK har den siste tiden snakket med mange av representantene på Stortinget, og de har fått en del skriftlig materiale om oss. Vi er ikke helt ukjente!

Prøv deg først på representantene fra klubbens hjemfylke. For merkeklubbene blir det representantene fra det fra det fylket løpet går i. Husk at representantene er veldig gode på å ta imot telefoner direkte, så bare ring dem på deres kontor på Stortinget. Kontakt først de som sitter i Transport- og Kommunikasjonskomiteen (tidligere Samferdselskomiteen), deretter Finanskomiteen, Familie- og kulturkomiteen og Energi- og miljøkomiteen som de viktigste.

Uansett hvilken komité de sitter i, så spiller dette ikke en avgjørende rolle. Partigruppene har ofte interne møter, og de som har vært med på et løp som gjest, vil legge frem det som er viktig når saker som årsavgift og formuesbeskatning tas opp. Helt uavhengig av "sin" komité.

(Red. merk. Vi har hatt med oss fylkespolitikere og ordførere i kommuner på en del av våre arrangement. På ett arrangement var også stortingsrepresentant Inge Stallvik med. Han blir nå fylkesmann i NT og han vil kunne bli en god samarbeidspartner framover.-Kanskje vi skal arbeide for å få han med som medlem av NTMF? Vi gjør et framstøt på høsten når han har tiltrått embetet)

Verdalsrace lørdag 8. august

Velkommen til Verdalsrace, som i år arrangeres for 17. gang.

Et løp for motorsykler eldre enn 30 år.

Oppmøte på Soria Moria camping, Avkjøring fra E6 1 km sør for Verdalsøra.

Gratis kaffe til alle. Både motor- interesserte, nysgjerrige og deltakere før løpet.

Påmelding fra kl 09.30 Løpet starter kl. 11.30

Middag, premieutdeling på campingen etter løpet.

Hyttebestilling:

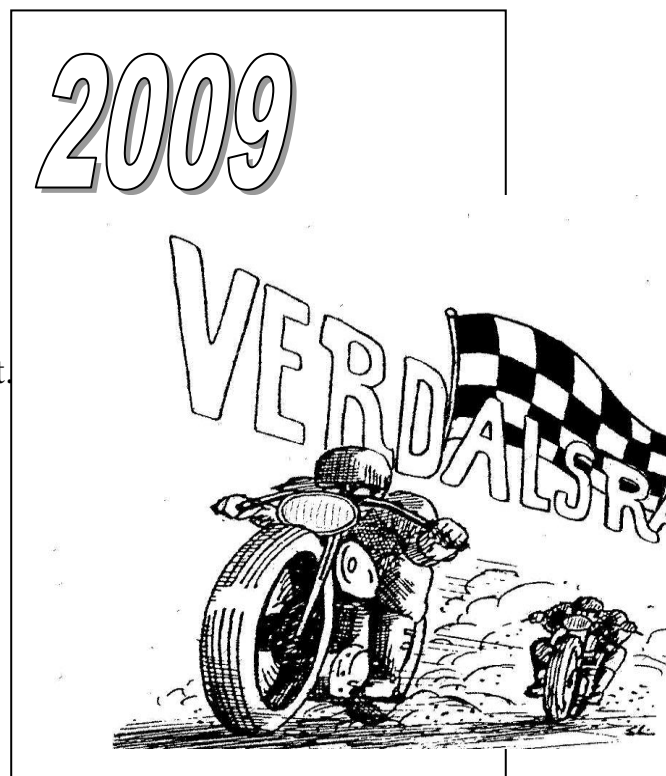
Soria Moria camping

Tlf: 74 07 69 33

Priser: fører kr 200,- passasjer kr 100,-

Barn under 16 betaler bare for pins.

Løpsansvarlig: Steinar tlf. 95762284



Nye medlemmer ønskes velkommen!

Jan Egil Augdal fra Levanger har meldt seg inn med sine tre DKWer og sin Wartburg. Velkommen skal du være med dine spennende biler som vi håper du har på vegen snart.

Håvard Bustli fra Åfjord. Han har vært medlem av NTMF tidligere og ønsker nå å bli med igjen. Han har en Buick Riviera fra 1966 og en Scania 50 lastebil fra 1972.

?? Fra Steinkjer kom med tre interessante bøker under kaffetreffet og ville gjerne bli medlem i foreningen.

Fiat 500 er igjen å få kjøpt i Norge

Ikonet Fiat 500 er endelig i Norge, med ny forhandler som tenker å satse aktivt på en rekke Fiat modeller. Selv gikk jeg i Italia, nærmere bestemt i Toscana for noen uker siden og tok bilder av Fiat 500. Jeg var ergerlig fordi denne bilen med aner tilbake til 30 årenes Fiat Topolino ikke er å se i Norge. Nedenfor gjengir jeg ett av mine bilder. Er den ikke fin?



Minien 50 år i 2009

Den lille britiske racer er blitt 50 år og ble behørig feiret på Teknisk museum i Oslo 9. mai. De første Miniene ble produsert i mai 1959. Den originale modellen forble uforandret i 40 år, og ble produsert i 5 387 862 eksemplarer. Den siste originale Minien rullet ut av fabrikken i 2000.

I 2001 lanserte nåværende eier, BMW, to nye modeller. Siste modell er en Mini Cooper S som er en sportslig versjon med en del tilleggsutstyr.

Bilen er blitt kalt "den britiske folkevogna"

Selv var jeg lykkelig eier av en Morris Mini i ca 10 år. Bilen ga meg mye kjøre glede og en del mekkejobb. Jeg har absolutt sansen for denne lille bilen også i dag. Tar med stoff om Mini i et senere blad.

De nye veteranene

DagensNæringsliv hadde i ett bilag til bladet 15. mai en artikkel om ”De nye veteranene” Med ny forsikringsordning blir jo disse kommende veteraner bare mer og mer aktuelle så hvorfor ikke gjengi en liste over hva avisa tro blir de neste samlebilene:

Lotus Esprit Series 1

Porche 928

Jaguar XJ-S

AlfaRomeo Alfetta

Mercedes W123

AMC Pacer

De neste ti gjengis i bildet nedenfor.



9 VOLKSWAGEN GOLF GTI Tysk slager. Antonym til «drittbil», selv om den tilhører drittbilperioden. Lansert 1976. Motor på 1558 ccm, som gir 110 hester ved hjelp av direkte bensininsprøytning. I ferd med å bli samlerbil på linje med klassiske sportsbiler. **PRIS: FRA 20.000 KR.**

10 SAAB 900 TURBO Svensk kjendis. Bygget fra 1979–93. Første familiebil med lavtrykksturbo. Egentlig en 99 med lang snute for amerikanske sikkerhetskrav. **PRIS: UTEN TURBO GI-BORT PRIS, MED TURBO ER DEN SAMLERBIL FRA 50.000 KR.**

11 FERRARI DINO 308 GT4 Misforstått skjønnhet. Nydelig design fra

12 JEEP WAGONEER Jeeps kuleste design. Skrudd sammen fra 1966 til 1991. Gjorde firehjulstrekk sivilisert syv år før Range Rover. Veldig ettertraktet. Sjelden har trepaneler på sidene sett så bra ut. **PRIS: FRA 40.000**

13 DATSUN 260 Z/280 ZX (Nå Nissan). Amerikanisert samurai. 260Z ble sluppet i 1974. Hadde 139 hester i USA og 154 i resten av verden. 280ZX tok over i 1978. Den solgte hele 86.000 i USA sitt første år. **PRIS: 80.000 KR.**

14 AUDI QUATTRO Hjemmebrygget firehjulsdriфт. Sluppet i 1980. Veteranbil fra neste år. 5-sylindret 2,1 liter motor. Diskutabel design gjør den til en overkommelig samlerbil. **PRIS: FRA**

Konsentrat av sensyttallets design-språk. **PRIS: 140.000 KR.**

15 CHEVROLET CORVETTE Temmet macho. C3-versjonen av Corvette ble bygget 1968–82. Fra 1975 ble hestekreftene ble redusert fra opptil 425 til 165 og 205. **PRIS: FRA 70.000 KR UTENFOR NORGE.**

17 CITROËN CX Statslederbil. Frankrikes president Valéry Giscard d'Estaing røpet til sladrebladet Paris Match at han var dis med barna sine. Den offisielle bilen hans, Citroën CX Prestige, var i motsetning til d'Estaing forut for sin tid. **PRIS: 20-50.000 KR.**

18 FIAT X 1/9 Vrakpantklassiker.

bygget over 140.000 eksemplarer. **VRAKPANT TIL 35.000 KR.**

19 OPEL MONZA Kul syttite som fortjener bedre. Bygget fra Bevis på at Opel har begått bruk sign for Insignia. Lav eller ingen status. **PRIS: FRA 20.000 KR.**

20 TOYOTA LAND CRUISE Kultbil som tiltrekker seg posere en ble produsert 1960–80. Toyota lerbil nr. 1. **PRIS: OVER 300.000**

21 PEUGEOT 504 COUPÉ CABRIOLET Diskret fransk os dri mugner helt. Produsert til la åttitallet. **PRIS: 100.000 KR.**

Møter og treff i regi av NTMF sommeren 2009

Stiklestadløpet søndag 7. juni kl 1100 ved Vegvokterboligen

Vi tar sikte på en tur langs mellomriksvegen til Sverige. Vi får litt av veghistorien med hovedvekt på Karl Johans veg som ble åpnet i 1836. Vi ser på en del av kulturminnene som knytter seg til denne vegen samt andre som Inndalen er så rik på. For de som vil være med blir det lagt opp til besøk på skysstasjonen Skalstuga. Det vil bli grilling på den fine rasteplassen ved St. Olavs bru. Ta med mat og drikke og bli med på en kulturhistorisk tur i flott landskap.

Medlemsmøte tirsdag 2. juni kl 1900 i Kjerknesvågen.

Dette vil bli i samarbeid med båtfolka og det er naturlig å få se Jekta Pauline som nå har sin faste havn i Kjerknesvågen. Regner med at kafeen er åpne, men ta ellers med litt mat og kaffe.

Utflukt til Stjørdal søndag 21. juni

Vi møtes kl 1100 på Lysstøperiet i Vududalen. Så kjører vi i samlet flokk til Stjørdal. På denne dagen har gammelbilentusiasten Bjarne Vestmo åpent gård og vi bør vel absolutt treffe MC gruppen i Stjørdal.

Verdalsracet lørdag 8. august kl 0930. Se egen omtale!

Familiedag på Egge museum søndag 16. august kl 1100

Her blir det tradisjonell familiedag og vi møter opp med kjøretøyer og campingutstyr som måtte være aktuelt. Denne dagen skal vi åpne det kulturminneprosjektet som NTMF har stått for, nemlig: Melkeruta på Egge.

Kulturminnedagen 2009 søndag 13. september skal handle om vann i år. NTMF planlegger å besøke restene etter malstrømkverna på Straumen, Inderøy. Oppmøte på Shellstasjonen på Straumen kl 1100. Ta med mat og drikke!

Medlemsmøter videre utover året er 1. sept., 6. okt., 3. nov. samt 1.des. Opplegg for disse treffene kommer vi tilbake til i senere blad. Har du forslag til et treff eller møteprogram så gi oss et vink.

Det legges stor vekt på å få til kontakt med andre grupperinger som arbeider med å ta vare på kulturminner. Vi sender ut invitasjon til historielag og kulturorganisasjoner og ber disse delta på våre arrangement som for eksempel treffet i Steinkjer 5. mai 2009 som også ble annonsert. Vi deltar også med egen bod på Verdalsmartnaden 20. juni.

Lillehammer- løpet 2009



Lillehammerløpet 2009 arrangeres lørdag 15. august med start ved Kristinshall i Olympiaparken klokka 10.30 Løpskontoret åpner kl.08.00

Vi skal kjøre ei løype på 60 km. Underveis er det poster og servering av lunsj. De beste premieres og alle får løpsplakett pluss lunsj. Startkontingenten er på 300 kroner og innbetales på konto 1644 150 64 34 og skriv på hvilket merke, årsmodell og antall Lillehammerløp du har kjørt. Giroen sendes til

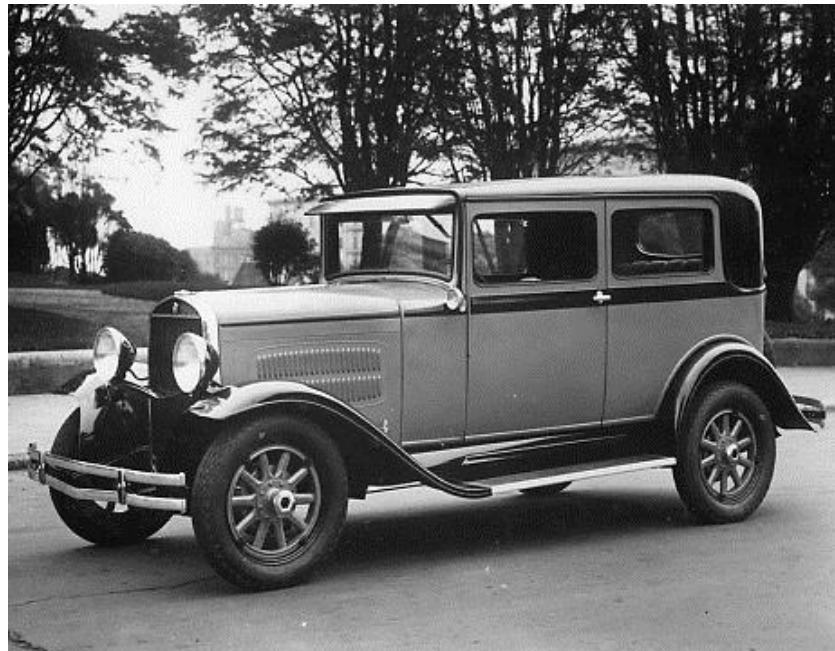
LVK ved Ivar Berg
Ovrenvegen 6
2607 Lillehammer

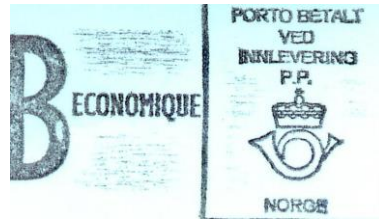
Nærmere løpsopplysninger får du hos Lars på telefon 916 48 873 eller av Jarf Vidar på telefon 612 54 441.

Velkommen til årets Lillehammerløp!

Annonse:

Essex Super six 1930 vurderes solgt. Bilen er komplett og delvis restaurert. Karosseri grunnet, nytrukne seter, ny krom. 2 motorer. Lakkering og montering gjenstår. Henv. Øivind Stenvik tlf.24273559 eller Erik Stenvik tlf. 95768988





Returadresse:
 Vidar Natvig
 Valhallv 23
 7724 Steinkjer

Annonse

Annonse

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 max 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: Slidedeler og Rekvisiter, Bilbatteri
 Oljetyper, Propan og kioskvarer.

-Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reprasjoner
 dekkarbeid, service, Eøs- kontroll.

Timepris er 520,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbil prat:

Y X Sparbu

Mittet Auto a/s 7710 Sparbu

Tlf 74143263 / fax 74143904

e-post : mauto @ ventelo.net