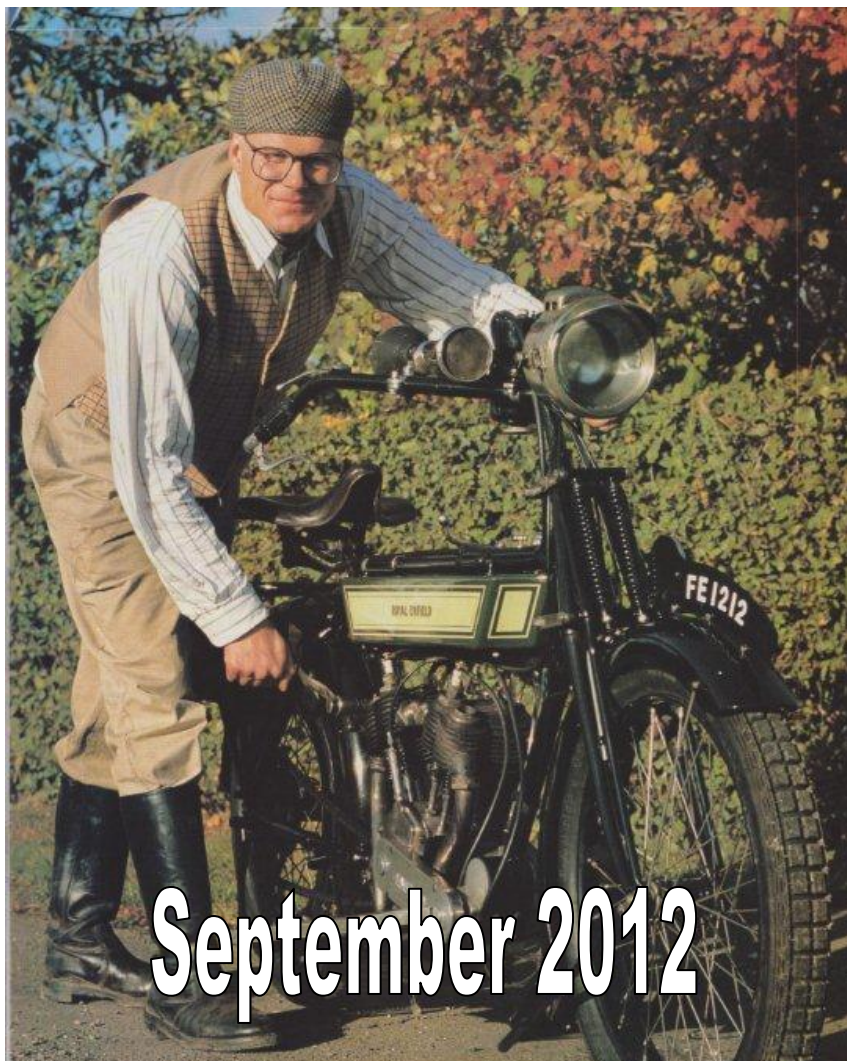




NORD-TRØNDELAG MOTORHISTORISK FORENING



September 2012

FORMANN

Svein Holmstad	95 94 93 58
Fredrik Nilsensvei 12, 7650 Verdal	sholmsta@online.no

NESTFORMANN

Kenneth Lamo	91 59 93 95
Våttåveien 16, 7714 Steinkjer	ke-lamo@online.no

STYREMEDLEM

Rodgeir Geving	99498513
Grandmarka 66, 7670 Inderøy	rodgeir@geving.no

SEKRETÆR

Terje Arnevik	74 15 46 83 / 91 18 44 66
Bålhaugveien 38, 7670 Inderøy	terje.arnevik@relacom.as

KASSERER

Per Sverre Rannem	97 10 72 33
Runevegen 16C, 7725 Steinkjer	sverreper@gmail.com

MC-OPPMANN

Steinar Røstad	95 76 22 84
Hanskemakergt 7, 7650 Verdal	steinarr@vktv.no

REDAKSJON**FORSIKRINGSKONTAKTER**

(BIL) Trygve Sandberg	Steinar Røstad
Tlf 95053581	
(MC) Svein Holmstad	Harald Sakshaug
Tlf 95 94 93 58 / 74 07 61 20	Nedre Sørlliveg 1, 7712 Steinkjer
(MC) Steinar Røstad	92 69 86 42
Tlf. 95762284	ha-saksh@online.no

ÅRLIG KONTIGENT

Hovedmedlem: 200.- kr	ADRESSE Innbetalinger
Husstand/familiemedlem: 30.- kr.	NTMF v/Per Sverre Rannems
Betalingsforfall: 15: mars	Runevegen 16C, 7725 Steinkjer
	Bankgirokonto: 8673 20 60202

Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening, Skippergata 9, 7725 Steinkjer

ISSN: 1891-1196

ORG. NR: 990 209 820

motorhistorisk@gmail.com

<http://www.ntmf.no>

Formannen har ordet

Da er det like før kjøresesongen starter igjen. Når påska er over er braker det løs i garasjene rundt om i fylket.

Årsmøtet ble avholdt på Verdal 7. Februar. Jeg må takke for tillitten som gjenvalgt formann og ønske samtidig Rodgeir Geving velkommen i styre som nytt styremedlem.

Rodgeir Geving bor på Inderøy og er forholdsvis fersk i klubben. Han er også nestleder/sekretær i Stjørdal Veteran Motorsykkellub. Dette gjør det lettere å få til samarbeid med dette miljøet.

Det resterende styret er ellers som tidligere med unntak av at tidligere styremedlem Terje Arnevik nå er sekretær.

Oppdaterte statutter som vist i Desemberbladet 2011 ble vedtatt på årsmøtet.

Klubben vår ble stiftet i 1982 og feirer i år 30-års jubileum. Dette skal vi markere ved ulike arrangementer gjennom året.

Vi oppfordrer medlemmene til å delta i komiteene og arrangementene.

Klubben kan se tilbake på mange vellykkede prosjekter. Samtidig som vi må vedlikeholde og komplettere de restaurerte kjøretøyene våre er det fremdeles interesse for å ta fatt på nye prosjekter.

Vi jobber videre med planer om å bidra til ferdigrestaurering av Bymuseet Levangers Piccolo som kom til Levanger i 1911. På årsmøtet ble det vedtatt at klubben kan gi inntil kr. 20.000,- i støtte til prosjektet. Det vil fortsatt bli søkt om støtte fra ulike aktører.

Medlemstallet har økt med ca. 15% det siste året. Dette er en gledelig utvikling som jeg tror vil fortsette.

Vår hovedoppgave i året som kommer må være å avvikle jubileumsaktivitetene og få flere av våre gamle kjøretøyer ut på veien.

På vegne av styret ønsker jeg alle medlemmer en fin sesong med mange fine opplevelser med veterankjøretøy.

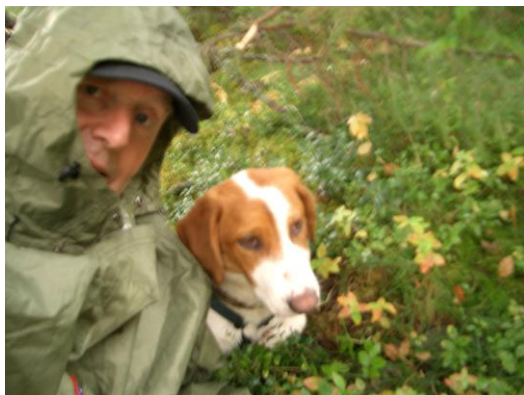


Bussen får skiltes – Noen år siden nå.

Hilsen Svein Holmstad

Redaktøren melder:

Hei alle sammen.



Takker alle som har sendt meg artikler til rundskrivet, det er blitt fullt og noe må vente til neste blad. Benytt sommeren til å se etter bilder og tekst til nye innslag.

Framsidede er av en ombygd Suzuki 750 GT "vannbuss" til "gateracer"

Ohio Electric modell 1917

Tekst : Vidar Foto: AeroNor A/S

I dag flommer markedet over av elektrisk drevne biler av forskjellige slag og ennå er vi nok bare i starten el perioden. Eller var starten for vel 100 år siden? Man gjorde litt forsøk med elektrisk drevne biler i den perioden man også forsøkte seg med damp og forskjellige typer forbrenningsmotorer. Men et helt konkret eksempel på el-bil er Ohio Electric fra 1917 som står på Gjøvik gård i sentrum av Gjøvik.

Ohio Electric ble produsert i Toledo, Ohio, USA fra 1910 til 1918. Karosseri og tank er av metall, mens vindusomrammingene er av tre. Den veier 1700 kg og har en toppfart på 20 km i timen. Bilen har fem gir forover og fire bakover. Bremses er det bare på bakhjulene. Sjåføren sitter i baksetet mens passasjerene inntar de svingbare forsete-stolene. En styrestang fungerer som ratt. Farten reguleres med hånden ved å vri på en magnetbryter som fordeler strømstyrken. Bilen kan kjøre inntil 40 km på en ladning.

Under forberedelsene til byjubileet i 1961 kom bilen for dagen etter mange års lagring i en kjeller. Bilen

ble i sin tid kjøpt inn av Alf Mjøen som var eier av Gjøvik gård i sin tid. Gården og bilen ble testamentert til Gjøvik kommune og er en del av det flotte museumsanlegget byen har i bysenteret.

Restaureringen har blitt utført og bekostet av N.A.F. avdeling Gjøvik etter retningslinjer utformet av Teknisk museum. De holder også bilen vedlike. Bilen er i drift og kan daglig beskues i vognskjulet på Gjøvik gård.



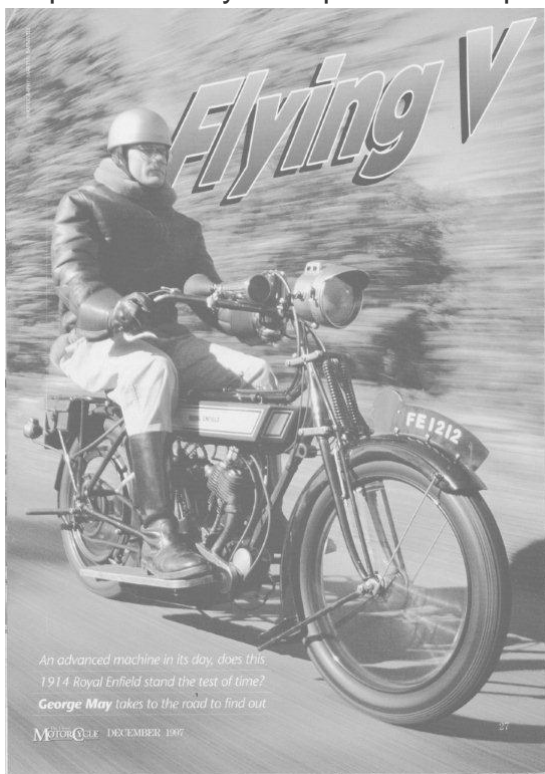
En artikkel fra The Classic MotorCycle i 1997.

Flying V

<i>At a glance</i>	
1914 Royal Enfield 6hp V-twin	
Engine type	Sv 50-degree V-twin
Bore* stroke	76*85mm Capacity 770,8 cc
Carburation	Amac multiple jet
Ignition	Boch 2EV magneto
Suspension	Front fork sprung by tension Springs, rigid frame
Transmission	Two-speed with free engine position
Frame	Tubular with continuous loop under engine.
Wheelbase	55 in
Seat height	adjustable
Guide price now	£ 6000 - £ 8000
Top speed	68 mph (est. Solo)

Royal Enfield 180 var en avansert maskin i sin tid, forsvarer denne 1914 modell testen i dag? George May tar den ut på veien for å finne det ut:

Samme øyeblikk som jernbanebommen løftet seg, ble hendelen på tanken trukket bakover, fast men ikke for raskt. Målet er å riste av bilen bak, hvis sjåfør tydelig viser at det er en ydmykelse å følge den spinkle veteranmotorsykkelen. Når Enfield patentet med to hastigheter og fri motor kontroll er skifted videresender lavt gir posisjon, slogging rhythmof v-twin motor bremses nesten til steiling poeng, men heldigvis tar seg opp igjen i respons til en dytt av spaken. Vi er på vei,

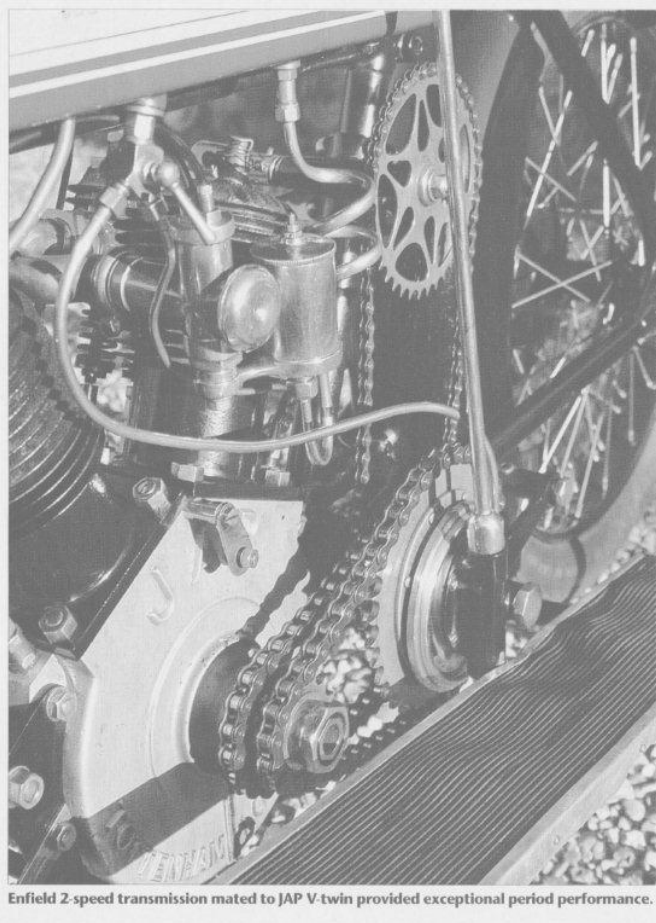


og selv om fremdriften synes smertefull begynnelsen, øker den gradvis, og maskinen plukker opp vei-hastigheten ganske fort. Møtende trafikk stenger og hindrer forbikjøring, ser ut som om sjåføren bak sin skrekk for å bli holdt opp vil bli realisert. Men

plutselig begynner den å virkelig akselere - på tide å finne høygiret.

Gassen får en touch bakover, og håndtaket øverst på tanken blir skjøvet raskt fremover gjennom 180 grader for å engasjere høygiret. Det føles som et stort hopp, og

turtallet dør bort igjen, raskt krever den mer gass, så, jevnt og sikkert, begynner Enfield`n å øke farten ettersom den særegne overføringen gradvis tar opp lasten. Om ikke lenge langs rette veien har vi fart nok til å riste av vår forundret forfølgere. Denne underlig flytende følelse i kraftleveransen, snarere som en bil med automatgir, er den mest merkbar funksjon av 6HP Enfield v-twin. Den 771 cc jap side-ventilers motor, ble v-twin`n opprinnelig beregnet for sidevogns arbeid, men dette restaurerte eksemplaret kjører solo. Det er fra 1914 da variabel girkasse var en stor sak i motorsykel design.

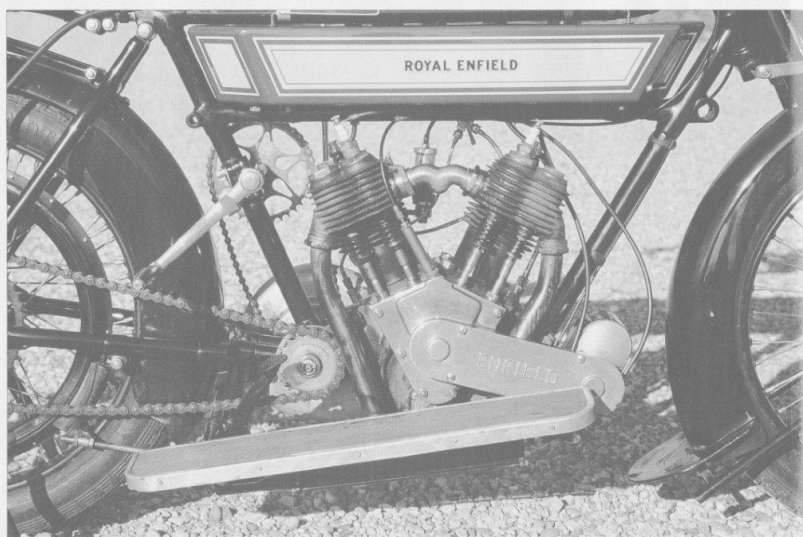


Enfield 2-speed transmission mated to JAP V-twin provided exceptional period performance.

Tidlige maskiner hadde vanligvis bare en Singel girutveksling, ofte uten en clutch eller frigir. Dette gjorde starter fra stillestående og bakke klatring et kinkig problem, særlig når vekten og en sidevogn og dens passasjerer hang på. I langdistanse løp stoppet faktisk konkurrenter i veikanten for å skifte gir, ved hjelp av spesialverktøy for å justere sine kjøre trinser til alternerende utvekslingsforhold. Reimdrift ble generelt foretrukket for at den var stille og billig. Produsenter utviklet mekanismer for å variere forholdet mens du er i farten, særlig den berømte Rudge Multi og Zenith Gradua systemer. Men belter har en tendens til å glippe, og krevder mer vedlikehold enn et kjede. Noen produsenter, særlig P & M og Scott som begge ligger i det kupert Yorkshir, favorisert to trinns girkasser basert på doble kjeder på primær siden. Kjeder ble kritisert for å gi en grov og rykkende gange, men P & M og Scott var spektakulært vellykkede i Hill Climb konkurranser. På Redditch Royal Enfield fabrikken ble de tilhengere av det doble kjede systemet. Og tilbyr det i forbindelse med to-trinns gir og frigir på hele serien i 1912, det året da lanseringen av 6HP motor og sidevogn. Den store V-twin trekraften, gjorde mye for å etablere selskapet`s image som en produsent av maskiner som var robuste, pålitelige og hadde stor kapasitet. I flere år var 771 cc V-twin toppvalget for hardt arbeid på landeveier med bratte bakker, der Enfieldens patenterte overføring kom til sin rett. At ble vedtatt at det skulle være på maskinene til postvesenet og brannvesenet understreket sin driftssikkerhet, men egne girkasser hadde blitt normen i tjueårene. Enfield systemet fungerer slik: de to primær kjedene, hver med en annen reduksjonsskala og kjøres

fra et par tannhjul på motorenens veiv til to drevne tannhjulene på endrings mekanismen som er lagret opp i rammen. I den andre enden av akselen et tannhjul med kjede til bakhjulet. Handelen på tanken svinger en vertikal aksel som på enden er koblet sammen med en tannstang og svingdrev mekanisme utenpå sjaltemekanismen. Svingdrevet flytter en cam mellom to stålbremseklaver som ligger i hver sin trommel med tannhjul utenpå. Kammen skyver en tapp inn i et delt herdet stål bandet som igjen presses utover mot trommelen`s indre overflate. Det sitter ett band i hver trommel. Kammen glir over bremsebandene og låser drivakselen, med tannhjul og kjede mot bakhjul, mot bremsetrommelene. I midtposisjon blir ingen bremseband koblet inn og motoren forblir frakoblet i en nøytral stilling. Rykk blir absorbert av en mekanismen som er inne i tannhjulene som er festet på veiva. Friksjon overfører kraften fra veivakselen til de fremre tannhjulene og tillater slipp under belastning. Dette kan justeres med en mutter på enden av veiva. Enfield`s berømte Cush drive med skovler går mot gummi blokker, er satt baknavet, Samlet gir dette en rykkfritt resultat når du tar løs eller endrer gir. På denne maskinen, synes det å være overdreven slipp, kanskje på grunn av slitasje i tannhjulkløtsjen. Slakke i mekanismen kan tas opp ved å rotere kamblokken som har tre alternativer kammer, hver som har trinn på 0.005 tommer. Imidlertid, kan det hende at ei maskin på denne alderen trenger nye stålband. Primær kjedene justeres ved at lagerhuset for mekanismen er eksentrisk opplagret i ramma, stilles ved en skrue i bunnen. Det bakre kjede justeres med bakhjulet som normalt. Selv om to hastighet Enfield`n er forholdsvis avansert pioner, krever det likevel litt øvelse for å oppnå perfekt hendel kontroll med rene

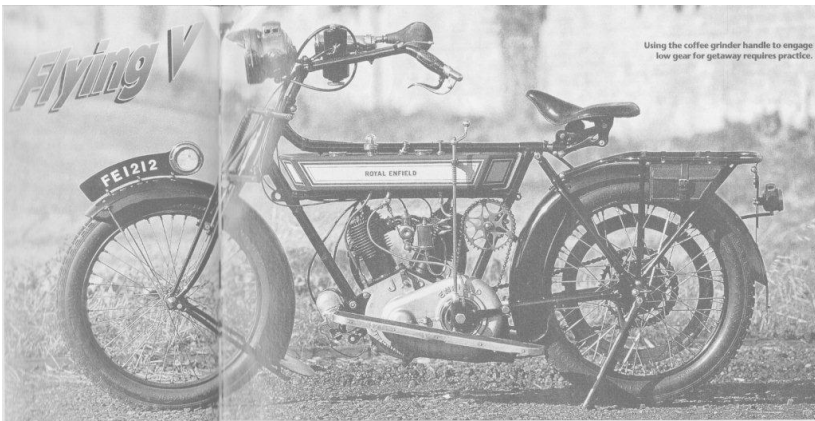
gir endringer og total kontroll i alle situasjoner. Startingen er med hand, ved å sveive motoren med den rammemonterte veiva, et vanlig sykkelkjede overfører ned til 1 gir tannhjulet.



Hand starting with the bicycle style pedal requires strict observation of the drill to avoid painful kickback.

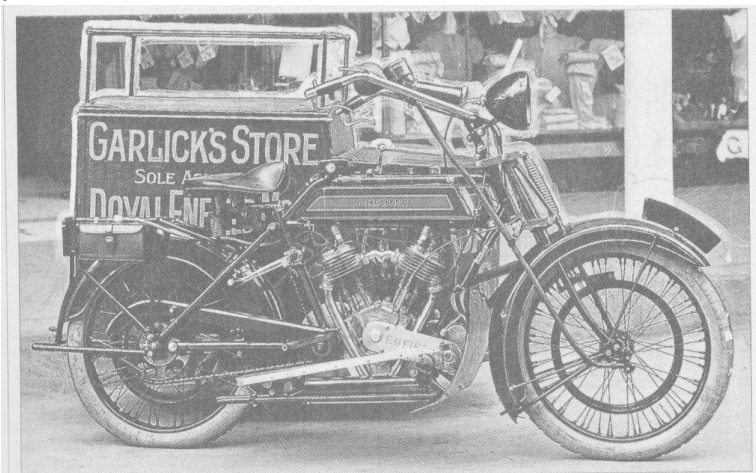
Før en skal starte, skal 2 veis hendelen på venstreside under den kombinerte bensin- og oljetanken, stilles bakover slik at oljen går i kobberrøret og inn i veivhuset. Ett drag med den tankmonterte handpumpa klargjør systemet som blir dryppmatet under kjøring. Drypp hastigheten reguleres hakkvis med oljeforsyningskranen oppe på tanken . Bensin forsyningen åpnes med en nålventil oppe på tanken. Ved kald motor må Amac forgasseren tippes. Gasshendelen settes i midtstilling, lukker for lufta. Fortenningen må justeres bort for å hindre tilbakeslag og håndleddsbrudd. Hold inn ventilløfteren på venstre side av styret, og sveiv i gang motoren og hold trykket mens du slipper ventilløfteren og motoren vil vanligvis starte øyeblikkelig, Olje drypp ingen

skal starte , åpne for lufta og sette fortenningen. Lyddemperen skal bare gi fra seg ”duff duff duff” på tomgang og en behagelig knurring på full gass. Når du er klar til å skyve girspaken fra fri til lavgir må dette gjøres forsiktig og gradvis så en ikke kveler motoren, Varm motor vil tåle mere. For manøvrering i byene, foreslår håndboken tidvis bruk av frikoblet motor med håndtaket på tanken i midtposisjon for å holde hastigheten ned til 3-4 mph. For å øke farten drar du spaken tilbake i lavgir og gir gass. I høggir vil Enfield`n lett gå over 65 mph, en kjempelflott fart på en spinkel solosykkkel med bare fjærende framgaffel.



Bremsene må en bruke forsiktig, den sikreste stoppingen er med bremsa på bremsefelgen på bakhjulet på venstre side. Som blir operert med bremsepedalen på høyreside. Fram hjulet har også en bremsefelg, og bremsen på denne blir betjent fra bremsehendelen på styret. Fotbrettene er fjæret på framenden av bladfjærer. Den generelle utformingen av Enfield`n jeg smart og ryddig, med alle kablene samlet inne i styret. Motor tilgjengelighet er utmerket med tennpluggene liggende rett over hver sin eksosventil, ventilene kan skiftes med

en fjærspenner og et skrujern. Hver 250 miles er det anbefalt å drenere veivhuset, og ha vekk all overskuddsolje fra systemet. Fastbrente oljeflekker på eksosrørene er arven etter en hendelse når en kuleventil sitter fast og veivhuset får for mye olje. Når motorens oljekrane står i posisjon forover og handpumpa brukes går oljen i et annet rør og til gir-mekanismen. Ett pumpetrykk trengs her på interval på 250 miles for at giret skal fungere mykt. Enfielden`s betydelige horisontalt delt aluminiums primær- kjedekasse er en avansert design og funksjon. Holde oljen i gir-mekanismen. Den graurende , men allikevel komfortable lærsalen kan justeres i høyden og fram og tilbake. Hornet skal være et Lukas bælg horn, Framlykt ei lukaslampe og bak Miller baklykt, gassen lages i in P&H asetylen generator. Fleksibiliteten og bakkeklatringssevnen med en 6 hester V-twin og en uvanlig girsystem, gjør denne sykkel perfekt til en rytter som vil ha en veteransykkel med høy ytelse uten for mye problemer.



Period picture from our Archive showing 771cc Enfield for its intended use as sidecar hauler.



Et bilde med litt motorhistorie og NTMF hjelp.

Bildet ble malt av verdalskunstneren Per Olav Olsen på oppdrag fra Verdal kommune. Det var i forbindelse med at Coop inntrøndelag sjefen, Bjørn Storhaug gikk av med pensjon. Bjørn begynte på Verdal samvirkelag som bud på tempo transporter og endte som toppsjef. Per Olav kontaktet meg om det var noen tempo transportere i klubben og jeg formidlet kontakt med Per Arne Heistad som hadde en. Det ble tatt en masse bilder av sykkelen

med en person som sjåfør. Per Arne har flere ganger spurt hvordan bildet ble og her er resultatet.

Aktivitetsplan 2012

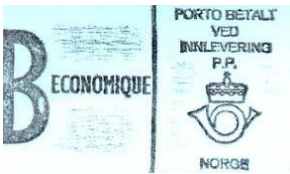
Første TIRSDAG i måneden Kl:19:00 er fast møtedag.

- 07.02.12 ÅRSMØTE. Kantina til drift og vedlikeholdsavd.
Verdal Kommune
- 06.03.12 MEDLEMSMØTE Gamle Brannstasjon, Steinkjer
- 10.04.12 MEDLEMSMØTE På Vangen hos Kirsten og Trygve
- 11.04.12 Vårpuss ved Gamle Brannstasjon, dugnad. kl.18:00
- 06.05.12 Vårmønstring Oppmøte på Levanger torg 11.00.
Kjøring til Nordenget museum.
Løpsansvarlig: Roar Røssing
- 08.05.12 MEDLEMSMØTE Stiklestad museum
- 05.06.12 MEDLEMSMØTE kl 18.00 Brannstasjon grilltur
- 17.06.12 Stiklestadløpet.
Oppmøte på Stiklestad museum kl 11
- 11.08.12 VERDALSRACE – Jubileumsløp
Oppmøte på Soria Moria kl 11
Løpsansvarlig: Steinar Røstad
- 04.09.12 MEDLEMSMØTE**
- 09.09.12 HØSTTUR**
- 02.10.12 MEDLEMSMØTE**
- 06.11.12 MEDLEMSMØTE**

Andre løp og treff i 2012

- 20. mai. Storvatnet rundt. Oppmøte Olsøykrysset kl 11.00**
- 26. – 29. mai Trondhjemsridtet 1919.**
<http://www.trondhjemsridtet.com/>
- 16. juni. Stjørdalsløpet. Oppmøte i Storvika på
Hell Cruisers lokakler.**
- 24.-26. aug. Fosenløpet, Åfjord, Start kl. 11.00**
Åfjord Laksecamping

Hytte / rombestilling tlf. 72534188 / 48075294
19. sept. Leksvikspretten. Oppmøte Leksvik kl 11.00


RETURADRESSE:

Nord Trøndelag
Motorhistorisk
Forening,
Skippergata 9, 7725
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

