

NOVEMBER 2005

STYRE 2005

FORMANN	STEINAR RØSTAD MOVEIEN 4 7650 VERDAL	Tlf: 74 07 91 33 Mob: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
NESTFORMANN	TRYGVE SANDBERG VANGEN 7620 SKOGN	Tlf: 74 09 58 73 Tlf: 74 08 56 44 E-post: jethro.tull@c2i.net
STYREMEDLEM	TERJE ARNEVIK BÅLHAUGVN. 38 7670 INDERØY	Tlf: 74 15 46 83 Mob: 91 18 44 66 E-mail: ter-arne@online.no
SEKRETÆR	ROAR COLDEVIN TINNVEIEN 53 7650 VERDAL	Tlf: 74 07 86 35 Tlf: 91 51 95 27 E-post: rcolde@frisurf.no
KASSERER	ODDVAR MOÅS HOLANVEIEN 3 7620 SKOGN	Tlf: 74 09 59 57 Tlf: 74 08 72 28 (arb) E-post: oddvar.moas@norskeskog.com
MC-OPPMANN	KJELL AASMUND BARDAL HÅNDBALLVEIEN 7 7620 SKOGN	Tlf: 74 08 89 17 Mob: 95729555 Tlf: 74 08 55 20 (arb) E-post: kbardal@nortroll.no
FORSIKRINGSKONTAKTER	(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	KONTAKTPERSON: STEINAR RØSTAD	
HJEMMESIDE	KONTAKTPERSON: STEINAR RØSTAD http://www.geocities.com/motorhistorisk/	
KONTINGENT	HOVEDMEDLEM: HUSSTAND/FAMILIEMEDLEM: FORFALL: 15. FEBRUAR	KR.: 200,- PR. ÅR. KR.: 30,- PR. ÅR.
	BANKGIROKONTO: 8673 20 60202	
ADRESSE, Innbetalinger	NTMF v/ ODDVAR MOÅS HOLANVEIEN 3 7620 SKOGN	

DE NESTE KLUBBMØTER

NOVEMBERMØTE

Tirsdag 1. november, kl. 19.00

Dampskipskaia på Levanger

Det blir omvisning på Levangert bymuseums bilverksted som er under restaurering tilbake til 30 tallet.

Spleising på kaffe.

DESEMBERMØTE

Tirsdag . desember, kl. 19.00

Steinkjer gamle brannstasjon

Klubben spanderer blautkake og kaffe

ÅRSMØTE

Tirsdag 7. Februar kl. 19.

Vanlige årsmøtesaker.

Servering

MØT OPP

Klubb info⁴

Årsmøte:

-Årsmøtet nærmer seg. Årsmøtesaker må leveres styret 1 - en måned før årsmøtet.

Disse er på valg:

Formann, sekretær, styremedlem, revisor og halve valgkomiteen.

Ta kontakt med valgkomiteen hvis du har kandidater til styret.

Materialforvalter,

Frank Mittet, selger klubbeffekter.

Nye tennis klubb skjortene med logo, pris kr 150.- Gamle T-skjorter selges til halv pris. Noen få Caps igjen.

Medlemsblad:

Etterlyser fremdeles artikler og bilder til medlemsbladet.

Bladet sendes ut: **20. Januar, Februar nummer**

20. April, Mai nummer

20. Juli, August nummer

20. Oktober, November nummer

Deadline for innkommet stoff er 10. i disse månedene.

Oppfordrer alle til å sende inn artikler til bladet eller tips om stoff, sendes til:

Steinar Røstad

Moveien 4

7650 Verdal

E-post:steinarr@vktv.no

Formannen har ordet

Hei

Nytt blad og det siste for i år, tiden går fort.

To klubbmøter er holdt, hos Arntzen på Frosta og Sparbukroa, disse hadde brukbart oppmøte. Utstilling på Rinnleiret er vi ferdig med, fikk vi forresten mye skryt av utstillinga og de fine kjøretøyene som sto der.

Takker de som stilte opp med kjøretøyet og hjalp til med å lage ei god veteranutstilling. De som hadde kjøretøyene stående på utstillingen har fått tilbud om å få dekt utgifter til frakt av gammelkjøretøyet til Rinnleiret. Dette blir dekt av inntektene vi fikk fra utstillinga.

Vi har to klubbmøter og årsmøtet foran oss, disse møtene er både interessante og viktige for deg og meg, så møt opp.

Når dere leser dette er det bare 3 måneder til årsmøte, ta vell imot valgkomiteen når de kommer for å lete etter nye "koster". Det er lov å tipse valgkomiteen om nye folk til styret, særlig hvis du ikke er enig i klubbens nåværende politikk, ved stortingsvalget fikk vi høre at å ikke stemme var også et "valg", da fikk være fornøyd med det som kom.

Selv har jeg bestemt meg for ikke å ta gjenvalg, det sa jeg i fjor også, men nå er det definitivt slutt for denne gang. Det har vært ei inntresann tid, men jeg må prioritere flytting og husbygging. Å sitte som formann og ikke ha tid til NTMF er det ingen som er tjent med. Skal bygge på huset og sette opp ny garasje slik at jeg får skikkelig plass for mine veteransykler. Til novembermøtet på Levanger har vi bedt inn Asbjørn Eklo, han skal kosere om bilens barndom i Levangerdistriktet.

Desembermøte holdes på gammel brannstasjon i Steinkjer, ettersom det er årets siste møte spanderer klubben blautkake og kaffe.



Steinar

Nytt medlem i klubben.



Magnus er den stolte eieren av en "Grega" trøbil.

Hvordan er det med nedre aldersgrense for nye klubbmedlemmer??
Magnus har nettopp godkjent den "nye" trøbilen sin. Det er en "Grega" produsert ved Br. Mjelva fabrikker i Ørsta. De produserte komfyrer og trøbiler og dukkevogner. Dette er en modell 2. Modell 1 var produsert frem til 1939, og ble avløst av modell 2 som ble produsert uforandret frem til 1969.

Magnus sin er en 1963mod som har fått en restaurering. "Nye" hjul fra en Swithun barnevogn fra 50tallet, var løsningen på alle hjulene som var ødelagte. De er 2cm større i diameter, men det gjør ikke noe.

De fikk i følge forrige eier støyten da trøbilen ble hengt etter en moped med en litt for stor sjåfør oppi.

Alle bilene var i utgangspunktet levert røde, men kunne mot et pristillegg på kr 2,- fåes i grønn og blå.

Av kjente personer før Magnus som kjørte lignende modell kan nevnes: Prinsesse Astrid, Arne Hjeltenes og mange flere.

Kjell Ivar

NTMF`s utstilling på Rinnleiret

I 3 dager i tidsrommet 9. til og med 11. september var vi med og satte litt motorhistorisk preg på den militærhistoriske utstillinga på Rinnleiret angående 100 års markering av unionsoppløsningen i 1905.

Vi skulle ha hatt utstilling sammen med "Street and Cruisin Club" avd. Levanger. Ei uke før arrangementet fikk vi ny plass tildelt, og da innendørs. Vi har sikkert hatt plass til 60 biler der hvis vi hadde benyttet oss av begge garasjene. 23 veterankjøretøyer kom og sto permanent på utstillingen denne helga. Mona Slettvoll og Sissel Kalseth sto for steiking av lapper og koking av kaffe ved vår "kafé" i utstillingshallen, noe som ga noen kroner til klubben og anledning til kjøretøyprat.



Fredag var det 620 ungdomselever fra Verdal og Levanger på Rinnleiret, lørdag var dagen med mest besøkende. Totalt var det bortimot 3000 som var innom Rinnleiret, og en stor del av disse besøkte også NTMF`s utstilling.

Ei av damene som kom innom var Anne Mari Gulstad, opprinnelig fra Strand i Kolvereid. Hun kjørte mye

med bussen vår mens den gikk i Kolvereid. Hun ble med på tur gjennom leiren og etterpå spurte jeg henne om den brakte like mye før, verre sa hun, for der var det bare humpete grusveier.



Motorsykkellavdeling, kafé og to gamle slitere side om side, Nach og Essex

Lørdag og Søndag kjørte vi parade, tror klubben ble godt markert og bræket fra bussen skapte mye humor blant publikum.



Eldste kjøretøyet ble Martin friberg` Ner A Car fra 1926. En ting er alderen på dette kjøretøyet, men mest imponert var alle over det spesielle styringa med kingbolten i navet og den trinnløse "girboksen"

Konrad Skei fant ut at det var grunn til å flagge, det mange

som var nyssgjerrig på den gamle russeren.

Deriblant ei fine frue fra Øvre Sisaker som utbrøt" Gid, en slik hadde far på femtallet" da hun kom inn porten.



Lørdags kvelden var det barne underholdning av Asgeir, sjef over alle sjefer, til stor fornøyelse. Etterpå ble det konsert av Divisjonsmusikken, som ble avsluttet med en fyrverkerikonsert.

Forsvarsveteraner hadde æresplass da Oberst Morten Jørum avsluttet markeringen.



Ristende utrykning med 80-årig tidsmaskin

Aldri har 30 km/t virket så fort. Det bråker og rister noe helt forferdelig,



enda asfalten er slett og fin. Slik er det å kjøre utrykning med en 80 år gammel brannbil.

Rød og blank: Brannbilrødt og skinnende messing i overflod på denne Leyland-snuten fra 1925.

Prisvinner: Ikke rart at denne ekvipasjen fra midten av tyveårene fikk førsteprisen under årets utgave av Flåklypa Grand Prix. Kjøretøyet og utstyret er 80 år gammelt, karene litt yngre.

Udramatisk: Kilometrene blir lange når utrykningen foregår i 30 km/t. Men så er det altså bare moro og ingen brann-dramatikk som venter der fremme i Skjåk.

Brannmenn: Tøffe karer fra Kristiansund Brannvesen, foran f.v. Espen Larsen, sjåfør Jonny Skarpnes, Ivar Løkvik og Jan Kulø. Bak f.v. Stian Jørgensen og Einar Hjelle.

Vi er på lissom-utrykning med Kristiansund Brannvesen, som har reist til fjells med sine fire rullende brannbil-klenodier. En Willys og en Ford V8 fra 1956, en GMC fra 1948, og så sjøelve stjernen i laget - en Leyland fra 1925. I åtti år har dette praktstykket av et kjøretøy vært i Kristiansund Brannvesens eie, de siste femti årene riktignok som pensjonist.



Ingen voksne menn med littegrann av guttungen i seg, kan unngå å begeistres av å kjøre noen kilometer med en gild brannbil fra anno dazumal. Det er nok slik at guttungen helt tar kontrollen over følelsene, mens andre bare ser den samme gamle kaillen med et lett fåret glis om munnen. I virkeligheten sitter det altså en gutt der

med jubel i sinn over å få være med på en reise med tidsmaskinen.

Humørskaper



- Ja, dette kjøretøyet er en humørskaper både for oss og for tilskuerne, humrer Løkvik, der han står på stigbrettet mens han overlater den ansvarsfulle plassen bak utrykningsbjella til Adresseavisens medarbeider.

- Dette er Norges eldste originalbygde brannbil,

proklamerer Løkvik med både smil og stolthet i stemmen. Sammen med et par dusin andre representere han sitt brannvesen under Flåklypa Grand Prix, Norges største veteranbilløp som sist lørdag ble arrangert for fjortende gang av Jotunheimen Veterankjøretøyklubb. Vi syntes nok at vi skimtet en kjent sykkelreparatør blant tilskuerne, men med to mot en stemme vedtok Reodor Felgen, Ludvig og Solan at de skulle holde seg i bakgrunnen denne gangen.

- Rødt og messing



Når både Il Tempo Gigante og Felgens vinner-team var fraværende, skinte Leyland-brannbilen fra Kristiansund i brannbilrødt og messing helt i særklasse under Flåklypa Grand Prix. Det hadde hverken Løkvik eller kompisene det aller minste i mot. Tallrike tilskuere langs løypa fikk muntre klemt fra den imponerende

messingbjella på gamlingen, altså brannbilen, og ingen bilister i køen bak var det aller minste irriterte når de oppdaget hvem som kjørte først. Det går altså i 30, men både Løkvik og sjåfør Jonny Skarpnes forsikrer at bilen kan gå mye fortere. 50, ja endog 60 km/t er fullt mulig når den digre motoren mates med store mengder bensin. Men bilen har både vanntank, pumper og stiger, så det blir mye å drasse på for bare noen og tredivet hestekrefter som er oppstallet i det store motormonsteret. Originaldekkene er av ren gummi uten luft for avfjæring. Sikkerhet mot punktering var viktigere enn brannmennes komfort.

Fjernet maling

Bilen har alltid vært i god stand, men ble pusset opp for 20 år siden. Da ble malingen over all messing fjernet av folk som bedre liker messingpussing enn de som penslet på den samme malingen. Alle de fire brannbilene ble fraktet til Lom med trailere. Dette er tredje gangen de er ute på veterantreff, og gamlingene skal ikke slites ut med kjøring til og fra treffene.

Gratis museum

Kristiansunderne forteller at de har et brannvesen-museum, der bilene hører hjemme sammen med masse annet utstyr helt fra da byen fikk eget brannvesen i 1767.

- Gratis, og åpent døgnet rundt året rundt! sier Løkvik om museet og ønsker gjester velkommen så lenge det ikke er brannutrykning.

På leting etter en motorsykkel

Jeg hadde fått tak i en Terrot AX2, egentlig er det en Gnome Rhone AX2, som



ble lisenslaget ved Terrotfabrikken i Frankrike. Historien til AX2 er som følger: I 1937 bestilte det franske forsvaret en motorsykkel med sidevogn, med drift også på sidevognshjulet.

Den ble satt i produksjon fram til 1939, men bare ca 68 sykler ble laget. Etter Frankrikes kapitulasjon i 1940, startet produksjonen opp for fullt, og da til Tyskerne, denne fortsatte helt

frem til 1945. ca 5000 sykler ble produsert i 3 firmaer i Frankrike. Disse var foruten Gnome Rhone, Cemec og Terrot.

Om denne produksjonen har det vært svært vanskelig å få tak i opplysninger, som er forståelig da det ble produsert til fienden.

De tekniske dataene er grovt sett slik:

Motor: 800 ccm, bokser, sideventilert, ca 20 hk.

Girboks: 4 gir

Kardang

Manuell innkobling av drift på sidevogna. Ingen difrensial.

Toppfart ca 80 km/t

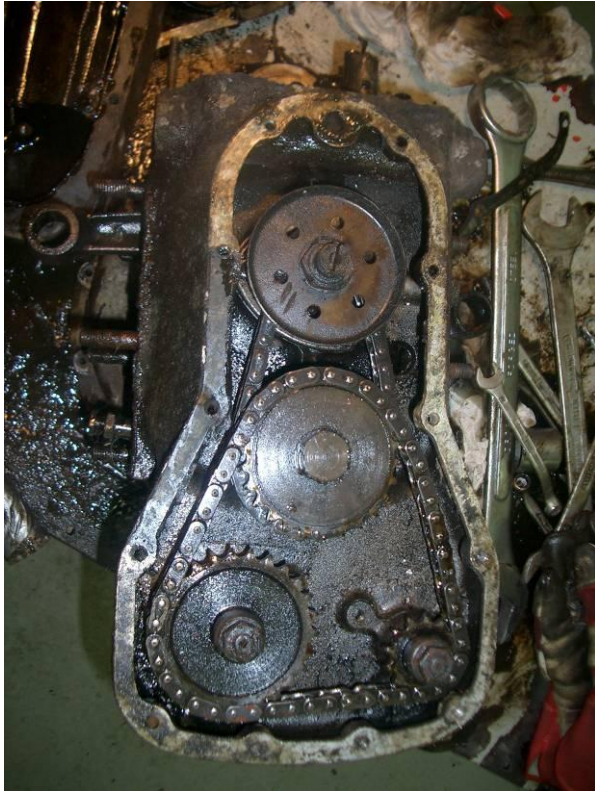
Etter 38 år nedgravd inntil en garasjevegg, var ikke dette noe enkelt restaureringsobjekt, og da Ivar hadde gitt opp prosjektet, spurte jeg om å få det, ville i det minste prøve å berge noen deler. Det var bare å hente den.

Tilstanden inne i motor, girboks og kardang, var avgjørende om den lot seg restaurere. Med solide nøkler og gassflamme ble motor, girboks og kardang plukket ut av ramma.

Girboksen hadde et hull i siden etter tilbakeslag av kicken, lokket med girstang var heller ikke skrudd fast, så den var stapp full av grus. Tok av lokket på girboksen og høytrykkspyllt ut all grus og dritt.

Disse komponentene fikk så i en måned alle skruer dusjet med rustløser nesten hver dag.

Motoren var det store spørsmålet, hvordan var den innvendig?



Det første som måtte av med var sylindrene, høyre sylinder som hadde ligget ned, den dro jeg av med handmakt. Venstre sylinder og stemplet satt verre, etter 14 dager med rustløser og selvlaget ters, fikk jeg stemplet ut. Stemplene hadde stått i topp stilling, og sylindrene så bra ut. Det var ikke antydning til at det hadde vært vann inne i motoren, motoroljen hadde nesten tørket og så nesten ut som bek, og hadde forseglet stålet inne i motoren. Rådene var også løse, noe som lovet godt. Da rådene var av og veiva ute, kunne jeg undersøke den nøye, den hadde ikke noe rust eller tæringsangrep, dessuten klarte jeg ikke finne mer enn 2 hundredeler forskjell på rådetappene.



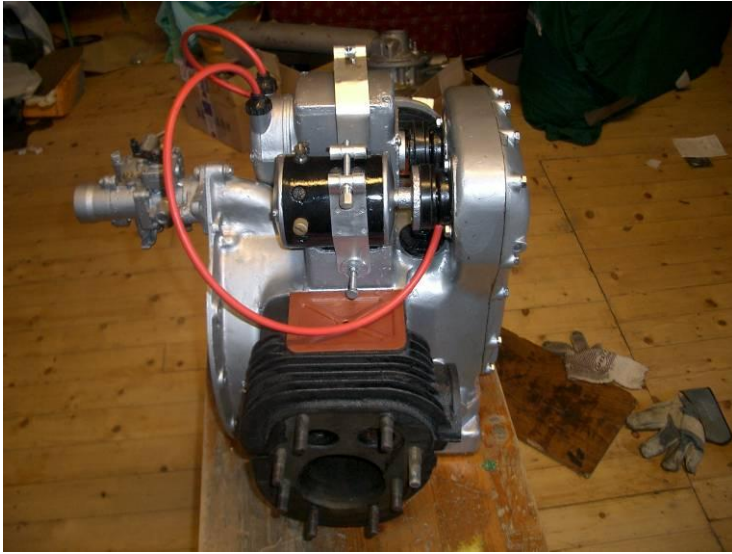
Girboksen gikk det greit å få fra hverandre, alle deler ble glassblåst. Der det var gjenget i aluminium, var gjengene dårlige, akslingen til kickstart drevet var bøyd og speedometerdrev manglet. Dessuten hadde girbokshuset tæringsgroper som nesten gikk igjennom. Kardangen var den komponenten som fikk lengst opphold med rustløser, her måtte jeg bruke både varme og selvlagde terser, Alle

delene var restaurerbare. Men klart den dårligste biten.

Dynamo og magnet gikk også greit å få fra hverandre, ved å teste magnetspolen med 4.5 V batteri ga den gnist!

Det tok to måneder å få skrudd alle delene fra hverandre, 4 bokser med rustløser pluss alle knep jeg hadde lært meg. Tilstanden på Terroten ikke var helt håpløst, og etter hvert som rustløseren virket og skruene løsnet, så kom håpet om å få til sykkel av vraket. Franske kjøretøy bruker standard lager, alle lager ble bestilt sammen med simringer og alle deler ble glassblåst.

Ettersom det er en sideventilert motor, unngikk jeg mye leamikk.



Satte sammen motoren med nye lager og foringer. I den forrige artikkelen fortalte jeg om et motorhavari på denne motoren, det var en råde som gikk av og denne slo vekk støttene til ventilløfterforingen, fra 1950 til 1962 hadde motoren klart seg uten. Valgte å sveise på nye, dette ble et bortkastet arbeid selv om sveisen så fin ut, kunne jeg slå de av, etter en konsulasjon med Rolf

Johansen, valgte jeg å lage støttene i stål og skru de fast. Sylinderene ble honet og ventilene slipt inn, stempelene fikk nye ringer og registerkjede ble skiftet.



Girbokshuset ble sveiset og smurt innvendig med tanksiler, ny stikkaksling til kick, foringer og fjærer ble lagd. Girbokshuset hadde en del tæring i aluminiumen, dette var vanskelig å få fint, det var 8

stk centimeter store tæringsgroper, derfor valgte jeg å lakkere alle deler av aluminium. Først freset jeg bort oksydebelegget i tæringsgropene og sveiset de igjen, etterpå sparklet, først med lock tite, etterpå med stålplast, slipte og lakkere med aluminium felgspray. Det ble satt inn 14 løsgjenger i girbokshuset !!. I ettertid har jeg funnet et helt girbokshus, men valgte å beholde det reparerte og originale. Med nye lagre og tetninger ble girboksen satt sammen.

Kardangen fikk nye lagre og tetninger. Koblinga mot sidevogna var borte, også den 20 mm mutteren som holdt den, dermed rustet også gjengene nesten bort, dreide ned akselen slagloddet på ei hylse og stakk nye links fingjenger.

Tennene på kronhjul har fått ei ru overflate, så her må det til skikkelig tykk og smørevillig olje / greas. Er det noen som gode forslag?



Nå ble ramme, framgaffel, skjermer og lignende sandblåst, rammen fikk sveist noen sprekker, linkene på framgaffel fikk nye foringer, så ble alt grunnet og lakkert.

Fra Polen fikk jeg diverse

nylagede deler, og fra Arnt Grø nye eiker og stempelringer, jeg kunne begynne å sette sammen !!!!!!!!!!!!!!!

Ny bil ankommet NTMF medlem Harald Sakshaug.

Renault Dauphine 1961 modell ankom Steinkjer fredag 1. Juli. Bilen kom fra Sandnes, og var tidligere eid av en 70 år gammel mann. Bilen har vært i hans eie og registrert siden første gangs registrering i 1961. Siden da blitt motoroverhalet og omlakkert en gang. 114 000 km på klokka. Omtalt som et prakteksemplar av Egil Otter i Renault klubbens medlemsblad.

Renault Dauphine var en avløser for Renault 4CV og ble i sin tid Frankrikes mest solgte bil, og lå som høyest på plass 6 på salgsstatistikkene her i landet.

Bilen har en 845ccm 4 sylindret motor som yter 32 hester montert med en 3 trinns girkasse. Bilen veier kun 650kg, og har derfor en meget god brenselsøkonomi på 0,5 liter på mila og oppleves som rimelig kjapp å kjøre.



LMK nytt

PROBLEMATISK MVA KOMPENSASJON

MVA-kompensasjonen er et gode klubbene som frivillige organisasjoner har fått etter innføringen av moms på ulike typer tjenester samt porto. Det som ikke er så trivelig er at mangfoldet av organisasjoner betyr at reglene stadig endres gjeldende hvem som skal få – og hva slags type organisasjon man defineres som.

LMK hadde ingen problemer med å få tilbakebetalt momsen for halve 2001, og hele 2002, pga. at reglene var klare. For 2003 søkte vi på samme måte (som paraplyorganisasjon), men falt utenfor fordi vi da ble definert som sentralledd. LMK brakte saken inn for Sivilombudsmannen, og den er ennå ikke avsluttet.

For 2004 er søknad allerede sendt inn, og svar ventes i oktober.

FORSIKRING FOR MANGE

Det er nå allment kjent at samarbeidet mellom LMK og finskeide If opphører 01.01.2006, og at LMK fra dette tidspunktet vil kunne tilby bedre forsikringsalternativer enn If til de aller fleste klubbmedlemmene. I forbindelse med de pågående forhandlinger om hvem som blir ny samarbeidspartner på forsikring, henvender mange klubbmedlemmer seg til LMK med ulike innspill. Svært mange av disse ønsker forsikringstilbud for flere kjøretøygrupper enn i dag.

LMK arbeider med planer om å utvide dagens tilbud for å få skreddersydde forsikringer som passer for klubbmedlemmer med for eksempel ombygde kjøretøy. Følg med på LMK's sider i Norsk Motorveteran og www.lmk.no for oppdatert informasjon.



Det som er klart er at medlemmene i LMK-tilsluttede klubber vil få lave premier på alle typer forsikringer. Hus, bil, hytte, ulykke m.m. Skadestatistikker viser at vi som har en genuin interesse for å bevare kjøretøy, også generelt tar vare på det meste – bedre enn de fleste. Og det betyr at premiene for oss kan settes ytterligere ned.

Slik det ser ut nå vil klubbmedlemmer med LMK-forsikret kjøretøy senere i høst få tilsendt et brev inneholdende en fullmakt for overføring av din eksisterende kjøretøyforsikring (helforsikring, blivende klassiker, lager, restaurering og oppstilling) fra If til LMK. Da er det bare å underskrive fullmakten, og legge denne i den medfølgende frankerte og forhåndsadresserte returkonvolutt som følger med.

If gir seg sikkert ikke uten sverdslag, og vil trolig komme med et godt alternativ til LMK Forsikring i en overgangsfase for å holde på forsikringstageren lengst mulig. Men store selskaper som If er dessverre mer kjent for å skru opp prisene etter hvert for å tjene mest mulig penger på deg. Dette er jo også noe av grunnen til at vi var nødt til å forlate If. Tilbudene ble stadig dårligere i forhold til andre forsikringsselskaper.

LMK har klart å holde premien fast på 395/385 kroner. (Bil/buss/lastebil fra 1983, MC fra 1997) LMK ønsker mer kontroll over forsikringen for å tilrettelegge denne for klubb-medlemmene, og ikke for lommebøkene til eierne av forsikringsselskapene. Og dette skal vi klare å få til!



AVGIFTER OG POLITIKK - STATEN OG OSS

Vår hobby har en rekke utfordringer som er knyttet opp mot myndighetene. Våre henvendelser har nesten hver gang endt opp i Finansdepartementet eller Vegdirektoratet i viktige saker som personskadeavgift, urettferdig formuesbeskatning, skilt m.m. Savnet etter en statlig institusjon som ved disse henvendelsene kunne støtte våre ønsker og krav har vært merkbart.

18. august hadde LMK og Norges Kulturvernforbund et møte i Kulturdepartementet med statssekretær Berit Øksnes Gjerløw og en rådgiver. LMK tok opp behovet for å ha et fast kontaktpunkt i statsforvaltningen når saker av betydning for den motorhistoriske bevegelse må diskuteres. I tillegg ønsket vi å høre i hvilken grad vi kan påregne støtte fra Kulturdepartementet når andre departementer er involverte i disse sakene.

Både LMK og Kulturvernforbundet mener at statssekretær Gjerløw forsto at det var nødvendig for oss å komme inn under Kulturverndepartementets område. I tillegg ble det snakket om hvilke endringer i regelverket myndighetene kan vurdere slik at det blir bedre og enklere for entusiaster å arbeide med bevaring av motorhistoriske kjøretøy.

Samtalene om type tilknytning og politisk støtte skal fortsette utover høsten, og resultatene skal vi fortløpende informere om.

KJØRETØYHISTORISK NORDSTEAM

Under den store veteranskips- og samferdselsfestival Nordsteam 2005 som gikk av stabelen 3. til 7. august i Bergen fikk motorhistoriske brannbiler og andre kjøretøy lov til å boltre seg nesten uhemmet i flere dager. Motorhistoriske kjøretøy hadde i år en langt mer fremtredende rolle enn under forrige Nordsteam i 2000.

Det motorhistoriske miljøet i området med Bergen Veteranvogn-Klubb i spissen var svært aktive, og gjorde en utmerket jobb med å vise frem hobbyen vår. I og rundt Vågen (havnen) sørget tidsriktige kjøretøy, fjordabåter og andre veteranskips for å gjenoppleve bybildet og Vågen slik det var på 1950-tallet. Parader og utflukter med veterankjøretøy var også med som egne punkter i det offisielle programmet på lik linje med fartøyaktivitetene, og det viser at samarbeidet med Nordsteam's hovedkomité har fungert utmerket.

Hver dag hadde sitt tema med spesielle aktiviteter, Turer og utflukter med veteranskips, gamle busser, brannbilparader – og utrykninger til Bryggen for fulle sirener, damptrukket tog, med gamle motorer i sving på kaiene, utstillinger, foredrag, konkurranser og aktiviteter for mennesker i alle aldre. Media rapporterte om at over 40.000 mennesker befant seg samtidig på havnen under flere av dagene.

Neste Nordsteam blir 2008, og er lagt til Stavanger. LMK oppfordrer Gammelbilens Venner og de merkeklubbens lokale avdelinger å møtes for å diskutere hvordan de kan bidra med for å få til et kvalitetsarrangement for tilskuere og deltakere av alle slag.



BRANNMUSEUM I BERGEN?



Under Nordsteam 2005 fredag 5. august kl. 11 åpnet den gamle Hovedbrannstasjonen (fra 1705 og 1883) for publikum. En rekke staselige brannbiler fra hele Sør-Norge sto utstilt inne i brannstasjonen og på gaten utenfor. Bergens ordfører Herman Friele (som er medlem av Bergen Veteranvogn-Klubb) var også tilstede.

Varabrannsjef Johnny Breivik åpnet arrangementet, og daglig leder i LMK Tom T. Græger fikk anledning til å holde en gratulasjonstale til arrangøren som var Bergen Brannhistoriske Stiftelse. LMK oppfordret politikerne i Bergen med ordfører Hermann Friele i spissen om å arbeide for at den flotte Hovedbrannstasjonen blir omgjort til et Brannhistorisk Museum når Brannvesenet flytter til nye lokaler høsten 2007. Flere

lokale røster har tatt til orde for en slik løsning, og det drives lobbyvirksomhet lokalt for å få til dette.

NORGESLØPET

I forrige utgave av Norsk Motorveteran (nr. 7) hadde formann Erling Storstrøm i Chevrolet Registeret-Norge et innlegg der han målbar noe kritikk mot innholdet i – og avviklingen av - årets Norgesløp. LMK har en observatør for hvert Norgesløp, og årets observatør er ikke uenig i mye av det Storstrøm påpeker. LMK kan ikke si så mye om dette løpet her i denne utgaven av Norsk Motorveteran siden LMK's styre i skrivende stund ikke har evaluert dette løpet.

Den vi derimot kan opplyse om er at styret i desember 2004 vedtok å ta en gjennomgang av vedtektene for Norgesløpet. En intern arbeidsgruppe går nå gjennom de gjeldende vedtekter for Norgesløpet, og skal legge frem et revidert forslag til nye. Det er meningen å få gjøre en tidsriktig oppdatering i tillegg til at LMK's observatør bør trekkes mer inn i selve planleggingen av løpet. Løpet får en økonomisk støtte på inntil NOK 60.000 fra LMK, og da plikter arrangør og LMK i samarbeid å få gjennomført et løp av god kvalitet.

De nye vedtektene er ment å gjelde fra Norgesløpet 2007. Dette løpet er tildelt Trøndelag Veteranvognklubb.

SKILTSAKEN

Per 30. august er det kommet 45 søknader om bytte av motorhistoriske nummerskilt inn til LMK. Dette er en helt ny ordning, og ikke alle saksbehandlere på de ulike trafikkstasjonene er like oppdaterte på de endrede forskrifter. Eiere av motorhistoriske kjøretøy produsert før 01.04.1971 med nummerskilt som ikke er tidsriktig/korrekt kan nå via LMK søke Vegdirektoratet for å bytte til et tidsriktig reg.nr. og skilt. For kjøretøy produsert etter 01.04.1971 får du kun bytte skilttype. Disse får du ved direkte henvendelse til din trafikkstasjon, og behøver ikke søke via LMK.

Dersom du opplever at saksbehandler på din lokale trafikkstasjon ikke er enig i den informasjonen som fremkommer i søknad og de medfølgende retningslinjer, så be om å få snakke med vedkommendes overordnede. Eventuelt be Trafikkstasjonen ringe skiltavdelingen i Vegdirektoratet for nærmere informasjon.

For øvrig berømmer LMK Vegdirektoratet for å ha vist både smidighet og velvilje ved å tilrettelegge for den nye ordningen med bytte av registreringsnummer og skilt.

FÅ SKADER

Per 10 august er det meldt inn få skader som hører inn under LMK Forsikring. Det kan selvfølgelig hende at det kommer inn noen i løpet av de nærmeste ukene, men så langt ser det ut til å ha gått riktig bra.

Rapporter fra de ulike treff og løp som styret og sekretariat har fått tyder også på at oppslutningen har vært god, og at gjennomføringen av arrangementene har skjedd på en tilfredsstillende måte. (se egen omtale for Norgesløpet).

FIVA

FIVA's generalforsamling går av stabelen i Paris 26 – 30 oktober. LMK vil være representert med to eller tre personer. Det vil også med de andre nordiske landene bli diskutert saker av interesse i forkant av generalforsamlingen.

Fosenløpet 2005 – En herlig kavalkade!

Rodgeir Geving



Fosenløpet for min del startet ganske tidlig, faktisk en hel uke i forveien. Jeg bor på hybel, og var nødt til å pakke "Fosen-bag" helga før hvis jeg i det hele tatt skulle klare å komme meg utover. Fra Inderøya var det BMW med sidevogn som gjaldt. Steinar Røstad fra Verdal

var min sjåfør. Vi var et følge på tre sykler, en Honda 350, en Norton av grovere kaliber, og Steinars BMW. Jeg har alltid vært enorm fan av motorsykler med revers.

Dette var allerede på vei til å bli en knallbra helg.

Da vi ankom Hysnes Fort i Hasselvika på fredag var det ganske dødt rundt oss. Ikke flere enn 7-8 sykler og to veteranbiler hadde ankommet.

Vi ankom ganske sent på kvelden, så jeg så for meg at dette kom til å bli et kjedelig løp når ikke flere hadde kommet enda. Og så Fosenløpet da,

det som jeg bestandig har husket som et vanvittig stort løp, med masse folk og svære sykler. Det slo meg at det var noen år siden sist, om ikke fullt ti år, så var det i alle fall ikke langt unna. Omsider ramlet flere og flere sykler inn på plassen, og jeg revurderte straks mine tanker.



Kanskje skulle det bli bra likevel? Innen kort tid hadde det allerede

kommet mer enn 30 sykler, alt fra små mopeder til svære MotoGuzzi's (Guzzi'n er fremdeles like svær som da jeg var mindre, den sammen med BSA med fire eksospotter er de to jeg fremdeles kan si at er store sykler).

Kaffe og vaffel ble servert etter hvert, og stemningen begynte å bli typisk "Fosenløp". 90% mannfolk med en halv øl i den ene handa og Gore-Tex-



jakka i den andre, som bare snakker om feil og mangler på andres sykler. Heldige utvalgte får kanskje noen god-ord om den spesielle utformingen som er gjort på den importerte krigeren, som ble omgjort da en gubbe i Sør-Sverige solgte

den til nabogutten som bare skulle bruke den til søndagskjøring på tur sammen med sin svigermor, og dermed måtte ha litt ekstra benplass og innlagt varme i de ettermonterte støttehandtakene. Det finnes ikke grenser for hva som kan gjøres med en sykkel, og i alle fall ikke hva som er mulig å snakke om i ettertid (evt. forkant).

Har du problemer med sykkel, så er det aldri noe problem å få fikset det. Bare nevnt det i forbifarten at du har problemer, og jungeltelegrafen slår til. Uansett hva problemet er, så finnes det minst én person som har god peiling, og minst én som har reservedelene du trenger.

Lørdag er dagen da selve løpet går. På morgenkvisten kom det flere sykler, og det tok ikke lang tid før antallet hadde passert 60. Det er en ubeskrivelig atmosfære når 60 sykler starter opp samtidig, i håp om å være den med høyest motorlyd. Det er ganske viktig for selvrespekten at du klarer å overdøve så mange som mulig akkurat i det du starter opp. Dermed stiger gjerne støynivået litt de første minuttene.

Løypa var lagt til forskjellige steder rundt om på Fosen, og undertegnede kunne faktisk kjenne seg igjen fra sist han var på traktene. Praktiske poster er et viktig moment under Fosenløpet. I år hadde kreative vesen plukket ut et utall med skruer og bolter i alle dimensjoner og fasonger, som deltakerne skulle gjette seg fram til definisjonen. Grovgjenget, fingjenget, kort, lang, tommer eller millimeter. Alt skulle gjøres rede for.

Tilbake på Hysnes Fort var det plassert en list høyt oppe på veggen hvor det manglet et stykke midt i. Deltakerne skulle sage til listen som manglet så perfekt som mulig. Avgjørende med godt "augmål".



Hysnes Fort ble nedlagt for en tid tilbake, men alle bygg står fremdeles. Ildsjeler hadde tatt i bruk noe av det som museum, med den hensikt å bygge det opp slik det sto da det ble brukt. Mange tusen arbeidstimer er lagt ned, innsamling av radioer, maling og oppussing av

selve lokalene, innkjøp av diverse utstyr og annet forefallende.

Kjempestor honnør til de som ordnet dette, slik at vi kunne se det. Inne i fjellet, i det som jeg kanskje vil kalle en bunker, var det tent 400 telys



som sto i gropene i veggene. Virkelig imponerende å gå runden rundt i fjellet, og det er verdt en tanke når det tok mer enn to timer å tenne alle lysene. Problemet med slike sammenkomster er selvfølgelig at det slutter for fort. Søndagen kom vel fort for mange, det var enkelte som

dryga i lengste laget før de fant senga på lørdagskvelden.

To timers reise i sidevogn ventet på meg, og jeg kunne ikke annet enn å godta at eventyret var over for denne gang. Det hadde garantert ikke vært like koselig på Hysnes Fort uten alle dere der!

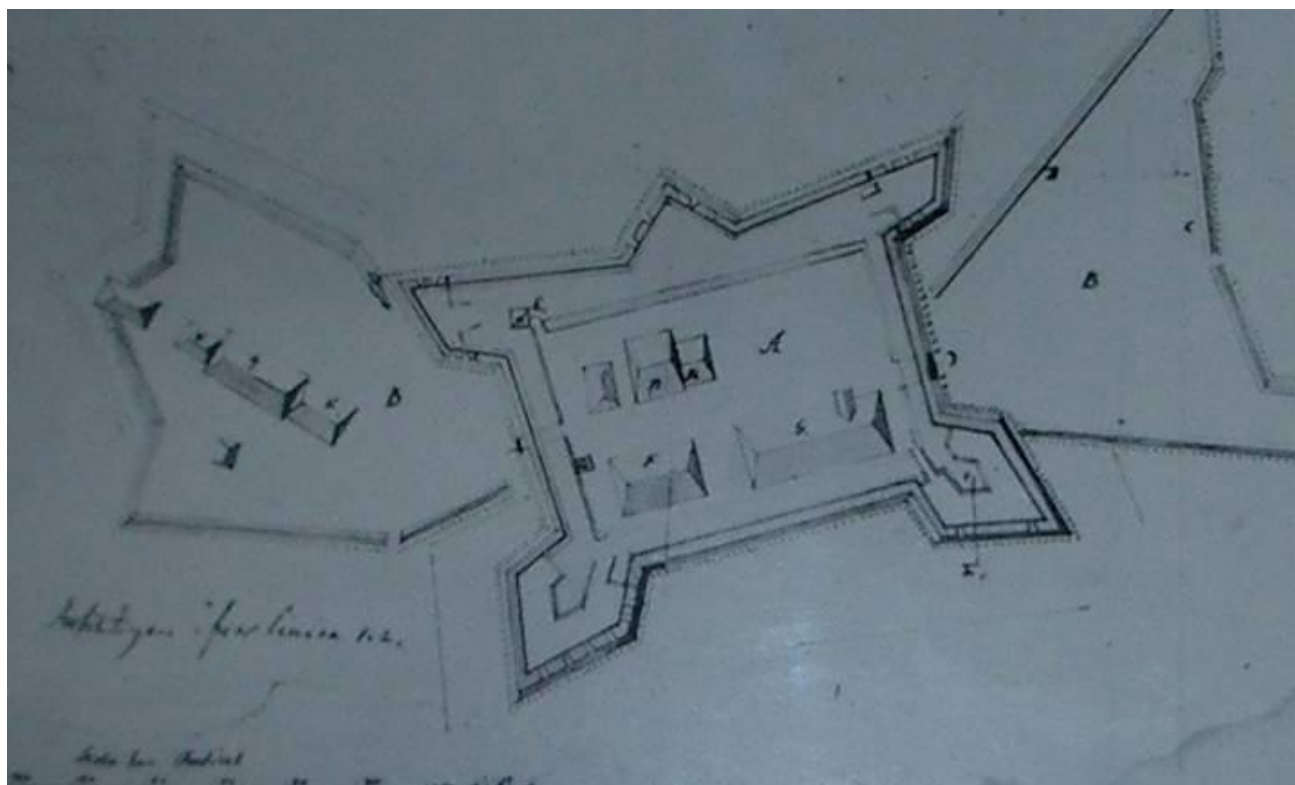
Takk for denne gang!

Klubbmøtet på Skånes

Prøvde å videreføre en tradisjon med junimøte ute, med grilling og sosialt samvær, og i surt vær dro vi ut til Skånes i Levanger.

Skånes er eldgammelt bosted, med masse gravhauger, den eldste gravhaugen er 3000 år gammel.

Området har også sin forsvarshistorie, denne går helt tilbake til 1640 årene, Stene skanse i Inndalen trengte raskere forsyninger i tilfelle krig med Svenskene, forsyningene kom da fra Trondheim. Det ble da bygd en Skanse (festning) ute ved Skånes som forskyning-depo for Stene. Skånes var ideelt plassert ved sjøen, i en tid da sjøveien til Trondheim var den raskeste.



Denne tegningen av Skånes skanse ble tegnet av en offiser i General Armfeldt hær som inntok festningen i 1718.

Skansen hadde i sin levetid ingen heroisk historie, da Armfeldt kom i 1718 var kommandanten en invalid, visnok også blind, polakk. soldatene besto av gamle bønder (kårkalla). De hadde selvsagt hørt om nederlaget oppe på Stene, og da svenskene kom, mistet de motet, hoppet over palisaden og stakk til sjøs.

Kommandanten gikk da ut og overga festningen til en av Armfeldt's offiserer. Han gikk som fri mann på festningen, og da Svenskene trakk seg ut, ble han med dem til Sverige.

Svenskene brente ned skansen da de trakk seg ut på høsten 1718, den ble aldri fullt gjenoppbygget etter det. Forsvaret flyttet inn til Rinnleiret, hvor ny leir med tiden ble bygd.



Murene til festningen ligger fortsatt rundt gården Skånes vestre og er godt synlig.

Kruttkammeret er inntakt og ligger i den ene enden av uthuset. Opp gjennom tidene har det vært brukt til potetlager, nå i dag var det vinlager.

Det ble innformert om de forskjellige eierne av gården fram til de nåværende eierne. Og et par navn utmerket seg, den ene het Horneman, han lot bygge vindmølle ca 1840, denne var i drift til 1900 da falt vingene av. Tårnet av tre ble revet, og et tak var lagt over murene, mølla ble etterpå brukt til gårdsmie.



Rundt 1920 kom en kjent skrue, for oss i NTMF, til å kjøpe gården, nemlig Konrad Landgaard. Den samme mannen som eide klubbens Vivinus, en del historier om mannen ble servert, deriblant

ei Trondheimsviser fra 20 tallet, han hadde latt hudene sine rive ihjæl noen katter på lamoen, dette ble da nevnt i visa, den bør vi skaffe oss, for Landgaard en en meget stor del av historien til Vivinusen, ikke minst en morsom en, men i si samtid var de ikke det. Han eide ikke gården lenge, men da han kjøpte den var det veldig mye stor skog på gården som han hogde ut rubbel og bit, etterpå solgte han den, dens tid slakting av bredrift.

Vi takket Per Amdal for utmerket informasjon, og vi flyttet oss ned til Skånesbrygga, hvor det var bygd en 10 meter lang gapahuk

Der sto Grillmester Bjøken med varm kaffe og pølser og karbonader på grillen. ca 20 medlemmer var med seansen på Skånes, og 4 veterabiler trosset kaldt og vått vær.

Steinar.



Olaf og T-Forden



ÅSEN: Dobbeljtjubileum i Åsen denne uka: I går feiret Olaf Vedul hundreårsdagen for Ford Motor Company, i overmorgen er 84-årsdagen for en av T-Ford'ene hans. Slik så 1924-modellen ut da den ble hentet ut av låven for 40 år siden. Olaf Vedul med sine to kjære T-Ford'er som hans bestefar anskaffet.

Den svarte er 1919-modellen, som var første bil i Åsen. I alle disse årene har den hørt hjemme på Vedul-gården.

Akkurat på dagen 100 år etter at Henry Ford startet bilfabrikken som siden har vært blant de aller største i bransjen, putrer to gamle biler rundt på tunet hos Olaf Vedul i Åsen sentrum. Begge to er minst like fine som nye, den ene fordi Vedul omhyggelig har restaurert den, den andre fordi den er både restaurert og ombygd til en lekker toseters roadster, eller «runabout» som Ford-fabrikken kalte modellen.

Vi våger påstanden om at ingen nordmann har tilsvarende familiær tilknytning til T-Ford som Olaf Vedul. Begge de to gamle Ford'ene tilhørte hans bestefar med samme navn. Den eldste bilen har til alt overmål stått på gården helt fra den var flunkende ny!

1919-bilen ble kjøpt inn for å drive persontransport fra den gamle skystasjonen, 1924-bilen anskaffet bestefaren like før krigen som gårdsbil.

Vokste opp med bilene

- Jeg vokste opp med disse to gamle bilene parkert i uthusene her på gården. Den eldste ble avregistrert da den var bare syv år gammel, men det hindret oss ikke i å starte den hver sommer. Jeg var bare guttungen første gangen jeg kjørte rundt på åkrene med den, sier Vedul.

For ti år siden begynte han en omstendelig restaureringsprosess som varte i seks år. Da var hver eneste bit som ny, og T-Ford'en fikk tilbake sitt gamle registreringsnummer V 203. Endelig kunne Vedul kjøre rundt med bestefars rullende stolthet åtti år tidligere.

Men skjebnen ville at også den andre T-Ford'en fra Vedul skulle komme tilbake til gården. I sekstiårene ble 1924-bilen kjøpt av bærumsmannen Kjell Solhaug, som fikk den bygd opp igjen som toseter. I mange år var Solhaug ivrig deltager i veteranbilløp i inn- og utland. I fjor ringte Solhaug

til Vedul og fortalte at han skulle selge bilen på grunn av alderen. Ikke bilens, men eierens. Om kanskje Vedul var interessert i å kjøpe den?

Eieren skinner mest

Det var jo Vedul. Noen uker senere var den gamle gårdsbilen tilbake i Åsen, nå altså som toseter med sporty look. Og i dag står de to veteranene side om side i Veduls garasje, og skinner om kapp med hverandre. Den som skinner mest, er likevel Vedul selv. Det er som et



eventyr at de to gamle bilene på gården har funnet sammen igjen i sine nye liv.

- Jeg er vel bare middels bilinteressert. Men jeg synes det er utrolig artig å ha disse to gamle kjørdningene, og å kjøre rundt med dem. De går ikke så fort, ikke særlig over 50 km/t, og jeg ber om unnskyldning til dem som blir liggende bak

meg. Men det virker som alle liker å se T-Ford'ene i trafikken. Det er forresten aldri noe prakt med dem, de starter og går så fint som bare det, sier Vedul. Han håper at begge bilene blir i Åsen til evig tid.

Den eldste bilen ble laget om formiddagen 19. juni i 1919, og blir altså 84 år torsdag. Samme dag laget Ford 2419 andre T-modeller. Den andre Vedul-bilen så dagens lys 29. februar 1924. Den dagen laget Ford 7800 biler.

Montert i Stjørdal

Begge bilene ble levert fra fabrikk som byggesett i store eikekasser. Og begge bilene havnet hos Olaf Køhlers «bilfabrikk» i Stjørdal, hvor de ble montert sammen og deretter levert til Åsen. Den første kom til gamle Olaf Vedul, den andre til bestyreren på ullvarefabrikken i Åsen, og senere havnet den også hos gamle Vedul.

Og til syvende og sist hos Olaf den andre.

Side om side står de fine gamle Ford'ene parkert på gården hvor de også levde sammen i mange år i en mer nedstøvet tilværelse. Slik så T-Ford'en ut da Olaf Vedul kjøpte den i 1919. Og slik ser T-Ford'en igjen ut når Olaf Vedul luffer den på Ford-fabrikkens 100-årsdag. Samme bil, men ikke samme Olaf.

Klar til strid

Stjørdalingen Trond Overvik har Norges eneste kjørbare stridsvogn i privat eie. Han startet med et tomt skall, og har jobbet i sju år med å få alle bitene på plass.



Fra Forsvarets overskuddslagre har Overvik fått tak i nye deler til drivverket for beltene. - Det er lett å mekke på saker som dette, bedyrer han. Alle fotos: Arne Asphjell

Den amerikanske stridsvogna Chaffee fra andre verdenskrig har satt standarden for moderne stridsvogner. Nå er de ute av det norske Forsvaret, men det finnes tre slike i privat eie i Norge. Den ene eies av Trond Overvik.



Det er lov å se litt brysk ut når man tar plass i egen stridsvogn. Men Trond Overvik er langt fra noen sint mann.

Hva skal han med en stridsvogn, vil nok mange spørre. Vanskelig å forstå for folk flest, men de som

både har samlemani og sans for eldre militære kjøretøy, skjønner godt at det er en stor tilfredsstillelse å være oppsatt med egen stridsvogn. Hos medlemmene i Historiske Militære Kjøretøyers Forening (HMK) er det gjevere jo større og tyngre kjøretøyet er. Hvis doningen attpåtil går på belter, er du helt sjef i disse kretser.

Beste stridsvogn

Tronds stridsvogn er en amerikansk lett stridsvogn av type M24 Chaffee, og kom til det norske Forsvaret like etter krigen som en del av Marshallhjelpa. Chaffee ble bygget under krigen i et samarbeid mellom bilprodusenten Cadillac og traktorfabrikken Massey Harris.

Patton og Sherman var andre, tyngre stridsvogner av amerikansk fabrikat. Alle fikk navn etter kjente amerikanske generaler.

Chaffee anses for å være den beste av de tre, først og fremst på grunn



av moderne belteverk med torsjonsfjæring og moderat vekt. Prinsippet for understellet på Chaffee var banebrytende den gangen for 60 år siden, og det er faktisk omtrent det samme som benyttes på dagens moderne stridsvogner.

Kostbar ombygging

Opprinnelig var Chaffee utrustet med to bensindrevne Cadillac v-åttre - ikke akkurat det mest økonomiske kjøretøyet for Forsvaret. Derfor ble de to motorene byttet med en Detroit diesel og kanontårnet oppgradert i perioden 1972-79 hos Thune Eureka til en pris av 10 millioner kroner per enhet.

Til sammen ble 72 panserjagere som denne stridsvogntypen kalles ombygd og fikk betegnelsen NM116 – Norsk Modell 116. I 1994 ble alle disse hugd, bortsett fra to som Forsvaret beholdt for museale formål.

Puslespill

I 1997 fikk Trond tak i et Chaffee-skrog fra en opprydding av et skytefelt på Østlandet, og siden har han brukt mye av sin tid til å samle de komponentene som skulle til for å få en mest mulig komplett vogn. Detroit-dieselen fikk han tak i ved en skole med en nedlagt billinje. Hollandske oppkjøpere kjøpte opp mye av materiellet fra stridsvognene som ble hugget, og Det har vært mye av utstyret på vognen har Trond hentet tilbake fra Nederland. – et puslespill, forteller han. Neste trinn er å få lagt inn gulv under kanontårnet, og han har fått tak i et originalt sådan. Kanontårnet er slett ikke så fryktinngydende som det ser ut. Tårnet er langt fra komplett, og Trond har heller ikke tenkt «å bestykke det» som han sier.

Lokal historie

Trond Overvik er en av veteranene i trønderavdelingen av HMK, og har vært en drivkraft i dette miljøet. Hver gang vi snakker med Trond om HMK-aktiviteten, unnlater han ikke å presisere at dette klubbfellesskapet ikke er en gjeng med krigerske gærninger.

Vi leker ikke krig, understreker han. Mekkingen og den.–

Chaffee.historiske bakgrunn for kjøretøyene er det Trond er mest opptatt av. – er en del av historien til Værnes Flystasjon, forteller han. Hærens lette tropper hadde stridsvogntropp på Værnes fra 1948 til 1958, og var oppsatt med Chaffee for å beskytte flyplassen.

Verdalsracet 2005



Verdalsracet ble som vanlig avvirket andre helga i august. Og som vanlig var det mellom 30 og 40 deltagere. Været så litt råttent ut fra morgenen, men vi var heldig og fikk oppholdsvær med noen solgløtt hele dagen. Vi fikk besøk av en journalist fra Verdalingen, og resultat ble en stor reportasje med flere bilder. Flott pr for løpet og klubben!

Det var lagt opp til to lengere stopp, først på Steinkjer hvor det var martna denne helga, og deretter på Inderøya.



Turen innover gikk på vestsida av Leksdalsvatnet, en fin og litt krokete grusveg. Vi måtte ta en stopp i Henning for å samle troppene, farten var vel litt i høgeste laget. På Steinkjer var det satt av plass for syklene inne på martnasområdet. Vi tok en par timers stopp her. De fleste gikk en tur for å se på brannstasjonen, noen

gikk på martnan og noen skrudde BMW

Den andre stoppen var på bygdamuseet på Inderøya. Siste etappe gikk over Sund på grusveg og deretter E6 fra Røra til Soria Moria.



Middag og premieutdeling avsluttet det hele.

Noen av Stjørdalingene lå over til søndag og vi hadde ganske festlig utover natta. Jeg oppfordrer flere til å gjøre det neste år.

Takk til Sissel & Sissel som hjalp til på Soria Moria.

Kjell Bardal

KONKURRANSEN



Forrige konkurranse hadde ingen riktige svar, ett par var nære, selv om det ble gitt noen ekstra opplysninger, kom det ingen nye svar. Bildet var av en Gnome Rhone AX2, under en militær parade før krigen. Motorsykkel ble konstruert og laget til det franske forsvaret i 1937.

Ny konkurranse:



Her er det ”fisking” i et vann i Trøndelag. Hva ble ”fisket”?

Løsningen sendes til:
SteinarRøstad
Moveien 4
7650 Verdal

steinarr@vktv.no

Innen 01. September

Hvordan leve med en nevrotisk Ariel motorsykkel.

Av Kjell Bardal etter ide fra andre Ariel eiere.

- 1) Fordi om den startet og gikk fint i går, så betyr det ikke at den vil starte i dag.
- 2) Aldri forsøk å flytte bilen, flytte frem motorsykkelen og så flytte bilen tilbake før du har virkelig prøvd å starte motorsykkelen. Ikke under *noen* omstendigheter må du ta på jakke, skjerf, støvler, hjelm og hansker før du har forsikret deg om at sykken går og vil komme til å fortsette med det.
- 3) Et full-ladet batteri er som en delikat lilje. Gled deg over den nå mens den er i sin fulle prakt, fordi den vil visne og dø i morgen tilsynelatende uten noen grunn.
- 4) Vit alltid hvor bensinkrana er og hvordan du kan skru den fra *på* til *reserve* – ikke bare mens du står stille, men også mens du kjører nedover en bakke i 80 mens motoren hoster og rykker under deg.
- 5) ”På” betyr ”forbered deg til å skru på ”reserve” når som helst”. ”Reserve” betyr ”ha, ha, du er fortapt”
- 6) Sannsynligheten for at sykken skal gå tom for bensin eller havarere er omvendt proporsjonal med avstanden til en bensinstasjon eller et annet trygt sted.
- 7) Motstykket: Alle eiere av nevrotiske motorsykler har permanente sår på tykkleggen.
- 8) Sannsynligheten for å være i stand til å starte din motorsykkel på første tråkk er omvendt proporsjonalt med antallet mennesker som ser på deg.
- 9) Det er enda verre hvis du prøver å imponere noen av disse menneskene.
- 10) Den lille gløppen mellom toppen av sokken og buksekanten er alltid akkurat bred nok til å komme i kontakt med eksosrøret.
- 11) Du vil aldri være helt sikker på om den lille surrende lyden du hører fra motoren er normal eller ikke. For å være sikker overhaler du motoren for å finne ut at ja, den var normal.
- 12) Det er alltid én bolt til. Og den bolten er ikke metrisk.
- 13) Ikke sett sykken på sidestøtta når sidestøtta ikke er nede.
- 14) Å banne hjelper ikke, men det underholder naboene.

Kjøp og salg.

Prøver å ha 2 sider med Annonser, ei for bil og ei for mc.
Annonsene blir også lagt inn i kjøp og salg på vår hjemmeside.

Motorsykler / deler selges

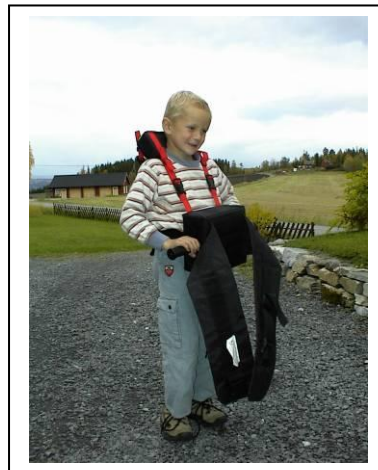
BSA A10

650ccm 1960 kjørbar selges
Oddgeir Fosli, Inderøy.
Tel: 90 16 66 65. (090505)

Passasjermotorsykkelbelte for barn selges kr. 700,- (halv pris)



Gammel



Archimedes påhengsmotor selges h.b.o. kr. 600,- starter og går.

Gammel trøsykkel (ca. 1940 eller før) ønskes kjøpt evt. byttet.

Henvend: Morten Bakken
tlf. 741 54946 / 988 41111,
E-post: mbakken@sensewave.com

Ønskes kjøpt:

Stridslys (blackout light) foran og bak, brukt på Army modellene til H-D og Indian ønskes kjøpt. Jeg tror de samme lysene ble brukt på en del bilmodeller fra 2 verdenskrig.

Pål Aasen 72525440 e-mail: indian-rider@c2i.net

BSA Thunderbolt 650 1969 mod selges.

Lettstartet og pen. To vesker (slitt)

Alle kvitteringer kan fremlegges for utført/
påkostet siste år. Veteranskilt med V-nr.

Flere opplysninger på tel.: 91 79 37 38.

Helge Nergård, Haltvika, 7900 Rørvik. (08.01.04)

NSU 601 WH, 600 ccm 1939 mod.

Sykkelen ble restaurert for 7 år siden, motoren ble overhalt i 2001.

Søker etter motor til en MF135 3 cyl. diesel (perkings)

Søren tel, 74166671/41100573 (01.12.03)

Til **DKW, NZ 250/350** fra 1940 kjøpes:

framlykt, framgaffel, framskjerm, sete, utgående drev på
gearboks. arnor-h@online.no

Arve N. Hofstad, Stjørdal. Tel: 74 80 28 33. (01.08.03)

BMW R35, 350 ccm 1939 modell

selges. LMK godkjent

Steinar tlf. 95762284

(01.01.05)

**Bil / deler selges:****Austin Ten**

1947 modell tilsalgs. Restaureingsobjekt i deler. Dører ferdig primet,
skjermer ferdig sveiset. Mye arbeid gjenstår. Ingen slitasje i motor.

Audun Barstad

Sagstuveien 14

7820 Spillum

Tlf. 74276480 / 97053182

Volvo Duett

Prosjekt selges.

BSA A10 650ccm 1960 kjørbar selges

Oddgeir Fosslı, Inderøy.

Tel: 90 16 66 65. (090505)

Ford Prefect 1946.

Bra restaureringsobjekt selges rimelig.

Kjell pettersen, Verdal.

Tel: 48 04 13 22 (090505)

AUSTIN GIPSY 1960. (01.06.04)

Liten landroverkopi i kjørbar stand. Ble brukt under Svartis utbyggingen på 60 tallet. Det ble importert 17 stk til Norge. Skjelden bil. Eier forlanger 15000,- for den. Vet du om noen som er

interessert så ta kontakt med

Arne Kulslı, Haug 2, 7600 Levanger

Tlf. 91621331

1951 Vauxhall Velox (01.06.04)

Bilen er rustsveiset grunnet og tektylbehandlet.

Motor er boret, veiv slipt, nye stempel, pakninger og lagre, men den er ikke sammensatt.

Ekstra motor følger med.

Et meget godt objekt.

Pris: 20.000

Geir tlf. 95 96 27 63

**1939 FARGO,**

Canadisk Dodge Komplet restaureringsobjekt, med mye ekstra deler, bla.motor.

Pris: Han må bort i løpet av sommeren / høsten

Jan Håvard Norstrøm, tlf: 41 02 46 80)

(01.06.04)

NTMF AKTIVITETSPLAN 2005

NB ! Klubbmøter første Tirsdag i hver måned kl. 19.00
Unntatt: Januar, Juli og August

- 01.02.05 Årsmøte
- 01.03.05 Klubbmøte
- 05.04.05 Klubbmøte
- 03.05.05 Klubbmøte
- 08.05.05 Vårmønstring
- 04.06.05 Stiklestadløpet
- 07.06.05 Klubbmøte
- 13.08.05 Verdalsracet
- 06.09.05 Klubbmøte
- 09-11.09.05 Veteranutstilling på Rinnleiret
- 04.10.05 Klubbmøte Sparbukroa
- 01.11.05 Klubbmøte Dampbåtbygga, Levanger. Biler
i gamle Levanger, ved Asbj. Eklo
- 06.12.05 Julemøte Steinkjer gamle brannstasjon
- 07.02.06 Årsmøte Brygga på Røra, Inderøy



B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

Returadresse:
Steinar Røstad
Moveien 4
7650 Verdal



Tilbud til NTMF sine medlemmers veteranbiler :

EØS-kontroll Kr. 295,- 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 : Sliotedeler og Rekvisiter , Bilbatteri
Oljetyper , Propan og kioskvarer.

-Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reprasjoner
dekkarbeid , service , Eøs- kontroll.
Timepris er 450,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbil prat :



Hydro Texaco Sparbu
Mittet Auto a/s 7710 Sparbu
Tlf 74143263 / fax 74143904
e-post : mauto @ online.no