



*Nr 2 november 2020*

# **M O T O R I S T E N**

*Organ for Motorhistorisk  
klubb Ringerike og omegn*



*Familien Løvold på ferietur i Tyskland med Simca Aronde i 1976*

**I dette nummer:**

**Ford lastebil  
Prestegårdsløpet  
Z-museum**

**Simca Aronde  
Puch  
Porsche**

**MKRO holder årsmøte 9. februar 2021**

## LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen, nå er høstutgaven av Motoristen klar med nytt lesestoff.

Vi ser nå tilbake på sommersesongen 2020 som ble noe annet en vi hadde håpet. Coronapandemien satte en stopper for en del av arrangementene som vi skulle hatt denne sommeren. Vi måtte avlyse mange av våre større arrangement. Dette var trist, men vi bare må forholde oss til det.



Klubben klarte å holde klubbkveldene på tirs-dager åpne, og en del medlemmer deltok på disse. Alle har vært flinke til å ta ansvar for smittevern, så dette har gått veldig bra.

Vi arrangerte noen fine kjøreturer i sommer for å holde aktiviteten opp blant medlemmene. Dette ble godt mottatt, mange stilte opp og ble med på kjøreturene. Dette er noe vi vil fortsette med fordi det skaper et godt samhold blant medlemmene, så sleng dere med på neste kjøretur.

Vi har hatt en god dialog med kommunelegen om gjennomføring av klassikerlørdagene. Vi klarte å holde det gående store deler av sommeren med bra oppmøte. Vi tok en del forholdsregler på smittevern så dette har gått fint.

Håper alle har hatt det bra i sommer og at medlemmene fortsetter å delta på de arrangementene som det er mulig å gjennomføre. Vi ser på en løsning for å arrangere temakvelder utover vinterhalvåret. Vi legger til rette for å ivareta smittevern. Men tenk på andre medlemmer og kom kun om du er frisk.

Vi sees !

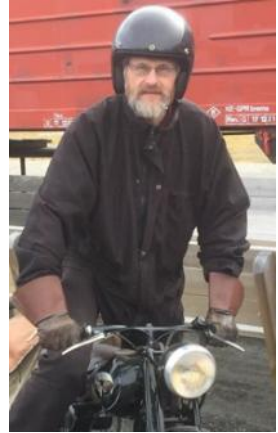
Stig Atle.

## REDAKSJONEN

Årets sesong ble annerledes enn vi hadde tenkt. Mye ble avlyst, og da ble det færre arrangementer å skrive om i Motoristen.

Men noe har skjedd i sommer også, og mange har vært med på fellesturene som ble arrangert av MKRO. 2020 ble det store norgesferieåret, og for egen del gikk turen helt til Mehamn i Finnmark.

Med færre arrangementer blir det mer tid til å drive i garasjer og verksteder. Dersom du har et prosjekt vi kan skrive om i Motoristen så meld fra, vi trenger stoff til neste utgave!



Per Chr. Bratheim

## Julebordet er avlyst

På grunn av koronasituasjonen må vi dessverre avlyse årets julebord.

**MKROs årsmøte er tirsdag 9. februar kl. 18.00**

Årsmøteinnkalling blir sent ut på e-post.

## EN MERKELIG SESONG



En merkelig sesong er over! For hvem av oss har noensinne vært borti lignende? Ingen! Koronaen har lagt en sterk begrensning på hele senteret, og arrangementer vi normalt har gledet oss til, har måttet avlyses i tråd med myndigheter retningslinjer. Noen vil kanskje hevde at man har vært i overkant strenge når det gjelder avlysninger. Men, styret har vært opptatt av at senteret skal følge de nasjonale retningslinjene, noe vi mener vi har lyktes med. Så får de kommende månedene vise hva som skje videre. Man bør nok være realist, og forvente at også 2021 blir et år utenom det vanlige.

Det er imidlertid viktig å ikke miste motet! Senteret vil fortsatt holde oppe på lørdagene så sant alle er flinke til å holde god avstand og vaske hendene. Kafeteriavogna vil være stengt inntil videre, og det er kun Samferdselssalen som er åpen. Her er det innredet med mindre separate bord.

Senterets inntekter er rimeligvis reduserte, og for å kompensere for dette, vil vi sette i gang veteranbilletter rett over nyttår. Håper alle bidrar med å kjøpe lodd på den fine Mercedesen.

Når det gjelder lokalisering, så er dessverre svaret det samme som forrige gang. Ingen ting har skjedd. Ringerike Kommune har greid å trekke ut denne saken i hele fjorten måneder uten at noe har skjedd. Så kan man selvfølgelig spørre seg selv om det er noen krise? For det er jo heller ikke satt noen startdato for Ringeriksbanen. Også Ringeriksbanen er i det blå. Så la oss derfor bare smøre oss med tålmodighet fortsatt, og se hva som skjer. Vi har i hvertfall de politiske miljøene med oss!

Da gjenstår det bare å ønske hver og en av dere en riktig god jul og et forhåpentlig Koronafritt nyttår. Vinteren går fort, og snart er det sesong igjen!

Hold avstand og vask hendene godt!

Norsk Samferdselshistorisk Senter

Styret

## UTLEIE AV MINIGRAVER OG UTSTYR OG STUBBEFRESING UTFØRES.



- Har du en stubbe i hagen som skulle vært fjernet? Jeg kan frese den bort til avtalt pris, ta kontakt.

### Utleie av:

- 1,9 og 2,8 tonns minigraver på maskinhenger.
- Minidumper, lastekapasitet 1500 kg
- Bertolini beltetrillebår lastekapasitet på hele 550 kg.
- Wacker, 90 kg vibroplate
- Tipphenger med treveis tipp, totalvekt 3500 kg
- Rotasjonslaser PLS HVR 505R



Ring Per Olav for prisforespørsel tlf 99631234

[www.rolund.no](http://www.rolund.no)

## Streif i medlemsregisteret: DAG THORUP RASMUSSEN

Ivrige TV-titterere har nok denne høsten fått med seg en australsk serie som på norsk heter «Et sted å høre til».

Der har vi bilentusiaster nok å feste blikket på av kjente og mindre vanlige kjøredøninger fra 40-tallet og oppover på femtitallet. En av de mer fremtredende av karakterene, Roy, kjører en lastebil som nesten kunne vært lastebilen til vår lokale Roy, nemlig Dag Rasmussen fra Nakkerud.



*Sterkt patinert Ford 1945 last type C29T*

Dag selv er uvitende om sin australske parallell, for hans tid tilbringes i svært liten grad foran skjermen. Derimot er nok verkstedet og øvrige omgivelser med forskjellige prosjekter hans oppholdssted når han ikke er på jobb eller får sin skjønnettsøvn.



*Ford "ve-åtter"*

Tips førte til at undertegnede måtte sjekke vårt medlem nærmere, og jeg dro en ettermiddag ut til Dags residens for å finne ut hva som gjemmer seg i hans revir.

Det første øyet fester seg på ved ankomst, er Forden, som troner på plassen foran verkstedet. Dens «rat-look» gjør at den glatt kunne erstatte Roys bil i TV-serien.

«Ford 1945 last type C29T» står det i det håndskrevne dokumentet utferdiget av offentlig instans ved ankomst Kristiansand i 1945. Det kan se ut som kjøpesummen var 15700,- ifølge Vestas forsikringsvurdering.

## Motoristen



*Dag demonstrerer manuell hydraulisk kran*

Dokumentasjonen viser at Forden gikk som brøyte-/tippbil i Setesdal i sin ungdom, og hadde siden sitt virkeområde i Kristiansand. I 1965 hadde nok tiden gått ifra gammer'n. Ble nok hengende håpløst etter nyvinningene som kom i rask rekkefølge oppover i femtiåra. Da ble den plassert i en container og ble der fram til 1997. Det første registreringsnummeret var I 2548, og seinere gikk den med I 2955. Begge disse skiltnumrene ble seinere brukt på andre biler.

Dag har plukket Forden helt i biter, og satt inn et utvalg nye deler til motor og drivverk. Ramma er sandblåst og lakkert; lasteplanet er treverk, og til det trengs jo en kjærlig snekkerkyndig hånd. Dessuten har han montert ei

manuell-hydraulisk kran som kan være til uvurderlig hjelp når tunge ting skal lastes opp og av. Det opprinnelige 6-volts anlegget er bygd om til 12-volts, som er langt greiere når det gjelder vedlikehold.

Motoren er en flathead V8 bensin som har 100 hk, og var kraftig nok i sin tid. Under panseret er det forbillig ryddig og rent.

I sesongen bruker Dag Forden en sjelden gang på jobb og ellers litt rundt omkring, og den vekker behørig oppsikt der den dukker opp, ikke minst på Stasjon og på Burud, der «ungdommen» stimler sammen når godbiter dukker opp.

Når Forden har blitt inspisert i detalj, må blikket vendes mot alt det andre som har sitt



*Oversiktlig førerplass*

## Motoristen

tilhold i og utenfor de forskjellige rom i Dags bygningsmasse. Utenfor hans velutstyrte verksted står det en MAN traktor fra 1956, som for øyeblikket mangler topplokk. Men mekanikeren bedyrer at han har full kontroll! Traktoren er en firehjulsdrevet skogsriggerigga særing som i sin tid ble anskaffet av Løvenskjold-Vækerø. Den er så vanskelig å få plassert seg på for føreren at han bør regne med å bli der resten av dagen.



*MAN skogstraktor 1956-modell*

Bak garasjen står det en container, som ved nærmere inspeksjon viser seg å inneholde en 50-talls UNIMOG 411, kort type (sjelden), fullt kjørbar og med skilter.

Bak containeren skjuler det seg en spesiell gravemaskin, Menzi Muck. Den bruker Dag akkurat nå til å planere terrenget for å få plass til nok en container, som skal være vinterkvarter for Forden. Den kan ikke stå ute og fryse, må vite. Men containeren er litt for kort, så den må forlenges, og det er innberegnet i Dags timeplan for oktober.



*Menzi Muck gravemaskin*

Videre får Motoristens utsendte øye på en frontlaster av leddstyrt type Lundberg 343, samt en litt anonym firehjuling. Og se der! I skogkanten dukker det jamen opp en halvribbet delebil til Forden.

Til slutt havner vi på eienkommens tidligste verksted. Der står det Agria



## Motoristen



*Kjøkt å ha: Delebil, makan til den gamle Forden*

tohjulstraktorer i ymse utgaver og størrelser + diverse utstyr som det fører for langt å beskrive her.

Jeg måtte jo også få CV-en til mannen bak alt utstyret med og uten hjul. Dag kom fra

Nannestad til Nakkerud som 9-åring i 1969 sammen med tre søsken, etter hvert fire. Han forteller at han alltid har vært nysgjerrig av natur. Derfor begynte den unge Reodor tidlig å skru fra hverandre ting, og det var ikke alltid han fikk det sammen igjen. Men det er slik en lærer!

Da han var gammel nok, var han på skoleskipet Christian Radich en sesong, og da hadde han grunnlag for å mønstre på skip i utenriksfart. Etter et par år på bulkskip var imidlertid sjømannskarrieren over, og Drammen var neste stopp for å ta «Mekken».

Vi skriver nå 1979, og Ajungilak og NorPort syssetter den unge Dag fram til 1999. Da lander han på Hand Pro på Hønefoss. Nå heter det Etac Bil AS og har lokaler på Helgelandsmoen.

I 1987 flyttet Dag og samboer til gården der han bor nå. To småtroll kom til, og nå er Dag bestefar til to – snart tre. Samboeren mistet han i 2011, så han må sjøl passe på å legge fra seg verktøyet når det er på tide å gå til køys.



*Agria tohjulstraktor*

## Motoristen

Om han har hatt noen andre kjøretøyer gjennom årene? Dag ramser opp: Tempo Corvetter, Tempo Pantere, Vespa 125, Yamaha rd 350, Honda 450, 58 Triumph banesykkel 650, 2-dørs Cortina II, Taunus XL Coupe, Volvo 245, Mini, Escort 77 2L, Austin Maxi ---Stopp, det holder, sier jeg, rekker ikke å notere alle disse to- og firehjulingerne. Ja, men så har jeg restaurert en haug med tohjulstraktorer, sier Dag. Akkurat, ja, og som tidligere nevnt befinner det seg fortsatt noen på forskjellige steder på eiendommen.



50-tallets ATV: UNIMOG 411, kort type

Men mørket senker seg ubønnhørlig over Nakkerud og «dalstråka innafor» så det er på tide å forlate Dags verden for denne gang. Spørsmål besvarer han gjerne når han påtreffes på Stassjon.

Jarle Ellingsen

## ANNONSERING I **M O T O R I S T E N**

En annonse i Motoristen er en mulighet for din virksomhet til å nå et teknisk interessert publikum.

Priseksempel: Én hel side i to utgaver av bladet: kr 1000,-

Interessert? Kontakt oss på e-post [mkro@lmk.no](mailto:mkro@lmk.no)

*Motoristen*

Vi leverer eksosanlegg til de fleste biler!

**vær smart!**

Rust-  
beskyttelse  
forlenger  
bilens  
levetid  
betydelig!



Motoroljer



**HØNEFOSS  
STEAM & ANTIRUST**

Hønefossveien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

w-vangen@frisurf.no

## **SIMCA ARONDE MONTLHERY**

MKRO eier som kjent en Simca Aronde Montlhery 1962-modell. Bilen ble kjøpt ny i 1962 av Arild Løvold fra Konnerud utenfor Drammen. Konnerud lå den gang i Skoger kommune som var en del av Vestfold fylke, så bilen ble registrert på nummer Z-4523.



*Ellinor Løvold og datteren June 1969*

Bilen var familiebil for Arild og Ellinor Løvold. De fikk etter hvert tre barn, datteren June og tvillingene Terje og Roar. Bilen ble flittig brukt på turer i inn- og utland. Ellinor øvelseskjørte med bilen før hun tok førerkort, og det samme gjorde datteren June. Etter en del år kjøpte familien en nyere bil, og Simcaen ble "konebil" for Ellinor.

Årene gikk, og bilen begynte å bli umoderne. June Løvold forteller at moren Ellinor ofte ble vinket inn til teknisk kontroll fordi hun kjørte en



*Høsttur i Norge. Ellinor Løvold med Terje og Roar i 1974.*

## Motoristen

gammel bil. Men bilen var i god stand, så kontrollørene fant aldri noen feil.

Bilen ble godt vedlikeholdt og pent behandlet. Den har fortsatt originallakk etter snart 60 år. Etter hvert ble det krevende å holde bilen i drift på grunn av vanskelig tilgang på deler. Arild Løvold bestemte seg derfor for å levere bilen til opphogging i 2006, det året myndighetene hadde forhøyet vrakpanten.



*Arne Løvold skiftet topp, kløtsj og overhølte girkassa i 1974*

Men heldigvis ble bilen reddet fra pressa. Bilopphogger Finn Benterud så at dette var en sjelden bil som var i god stand, så han kjøpte bilen og satte den til side. Etter hvert ble bilen overtatt av MKRO som registrerte den på det opprinnelige skilnummeret Z-4523 i 2012. Bilen har blitt kjørt på en del lokale arrangementer, men har stått stille de siste årene. I sommer har den stått utstilt på Stasjonen. Bilen er fortsatt i bra stand og blank i lakken etter nesten 60 år, men trenger litt service før den kan tas i bruk igjen.

Tekst: Per Chr.

Takk til June Løvold for bilder fra familiens album.



*Parkert hjemme på Konnerud  
1969*



*Fra utstillingen i 2020*

## SIMCA

Den franske bilfabrikken Simca (*Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile*) ble grunnlagt i 1934. I starten var fabrikken eid av italienske Fiat, og de første modellene var basert på Fiat-design. Fabrikken var en periode Frankrikes nest største bilprodusent etter Renault.

Simca Aronde ble lansert i 1951, og var den første modellen som ikke var basert på Fiat design. Tredje generasjon, Simca Aronde P60, ble lansert i 1958. MKRO sin bil er av typen **Simca Aronde P60 Montlhéry**. Bilen er en firedørs sedan med en motor på 1290 cc og 57 hk. Dette er en mer påkostet modell enn standardutgaven P60 Élysée med 48 hk.



Simca Aronde kom også i stasjonsvognutgave som P60 Châtelaine og den sportslige 2-dørs hardtoppen P60 Monaco. Produksjonen av Simca Aronde P60 tok slutt i 1963 da den ble erstattet av modellene 1300 og 1500.

Simca leverte også den større modellen Ariane fra 1957 til 1963. Etter et oppkjøp av Fords fabrikk i Poissy kom toppmodellen Vedette med Ford V8 motor. Denne modellen ble også markedsført som Ford Vedette. Fra 1951 til 1962 leverte fabrikken to-seteren Simca Sport i flere versjoner.

Etter hvert kom Chrysler inn på eiersiden samtidig som de overtok britiske Rootes. Simca-modellene etter 1967 hadde derfor Chryslers stjerne-logo. Chryslers ekspansjon i Europa endte med kollaps i 1977, og restene av konsernet ble overtatt av Peugeot. Simca-baserte bilmodeller ble i første halvdel av 1980-tallet solgt som Talbot, et merke fabrikken hadde kjøpt opp i 1958.

Per Chr.

## **FLYET PÅ RINGKOLLTOPPEN**

For 60 år siden sto det et fly på Ringkolltoppen. I dag virker dette ganske absurd, men foranledningen var at Luftforsvaret eide hytta på toppen, og den ble en periode disponert av en gruppe veteraner fra 337-skvadronen. De hadde overtatt skvadronssjefens Vampire jager, en en-seters jagerbomber produsert av DeHavilland. Ved hjelp av Ingeniørregimentet på Hvalsmoen ble flyet fraktet til Ringkolltoppen og plassert på en sokkel i 1959.

Påfunnet var omdiskutert, og det ble trykket kritiske artikler i flere aviser. Etter hvert begynte folk å ramponere jageren, og til slutt var det bare en skraphaug igjen. Restene av flyet ble fjernet i 1964.

En sommerdag i 1959 gikk mine foreldre søndagstur til Ringkolltoppen, og moren min ble forevige foran flyet.

Per Chr.

Kilde: Markadatabasen



## FELLES KJØRETURER

Denne sesongen ble det en del felles kjøreturer som har vært etterspurt av mange. Vi startet med en tur rundt Steinsfjorden på våren, en fin sosial tur. En stopp på Garntangen med is ble naturlig på denne turen.

Så ble det en kjøretur til Sokna med litt mat på Rustad kafe der vi ble godt mottatt av Rustad selv med nystekte karbonadesmørbrød med egg og kaffe og is til dessert. Deretter kjørte vi en runde i Soknedalen på smale veier før vi endte opp på gamle meieriet i Hønefoss igjen.



Neste tur gikk til Utvika camping med litt kveldsmat på camping. Vi fikk en omvisning i de nye lokalene før vi kjørte videre rundt Tyrifjorden. Det ble også en liten stopp i Vikersund før vi vendte nesen hjem igjen til



*Klar til avreise fra Soknedalsveien*



# Motoristen

Hønefoss. Tyrifjorden rundt kunne vi kanskje satse på å kjøre hvert år, det var en fin kveldstur som alle kan bli med på.

Den siste turen ble en kjøretur til Krøderen kro på Noresund. På denne turen ble det veldig bra oppmøte, og vi fylte mye av parkeringen utenfor kroa med flotte veterankjøretøyer. Vi vendte hjemover med god mat, kaffe og is i magen. Noen av mc'ene kjørte Krøderen ned til Vikersund før de tok turen hjemover.

Tekst og foto:  
Stig Atle.

*Rustad kafe på Sokna*



*Påfyll av is på  
Garntangen*

*Utvika camping*



## PRESTEGÅRDSLØPET 2020

Vi fikk gjennomført Prestegårdsløpet i år også med noen smittevernstiltak. Dette gikk veldig fint, deltagerne var blide og fornøyde og vi fikk mange gode tilbakemeldinger på arrangementet.

Vi avsluttet ikke i prestegården (Ringerikes museum) som vi pleier da dette ikke var i henhold til reglementet for smittevern, men etter en vurdering sammen med NSHS ble vi enige om at vi kunne grille pølser klare til det var målgang på "Stasjon". Dette gikk fint, og vi la kjøreturen innom Prestegården slik at vi kunne kalle det et prestegårdsløp. Slik opprettholdt vi den gode tradisjonen og samarbeidet med Ringerikes museum. Bestyrer på museet, Preben Johanessen, syntes dette var en god ide og møtte opp og vinket til alle deltagerne.

Dette var prestegårdsløp nr. 19, så det vil si at neste år er det 20 års jubileum, samme år som klubben fyller 40 år. Vi har planlagt at vi skal feire med stor stas og vil invitere Ringerikes blad og ordfører'n til å sitte på i noen kjøretøyer.

Kos dere med bildene fra 2020 sesongen og bli med neste år.

Tekst: Stig Atle.



*Amazonentusiast Arvid Larsen er klar!*



*Foto: Stig Atle Pettersen*

# Motoristen



Foto: Jörg Müller

## TUR TIL Z-MUSEUM

13 personer fra Classic MC og MKRO deltok på turen til Vrådalen og Z-museum, 1 MC, 3 veteranbiler og 4 bruksbiler. Været var ikke det beste. Det regnet godt da vi startet fra Stasjonen kl. 8, men regnet ga seg etter hvert, og det var stort sett oppholdsvær resten av turen.

Turen gikk Kongsberg-Notodden-Seljord-Brunkeberg-Kviteseid-Vrådalen-Treungen. Det ble en stopp på Stasjonen kafe i Hydroparken på Notodden og en ny pause på Sjøormen kro i Seljord.

Vi kjørte direkte til museet for å få mest mulig tid til å se på utstillingene. I museet er det veteranbiler, motorsykler og mye annet interessant. Etter å ha sett på utstillingene dro vi videre til Straand hotel i Vrådalen der vi hadde bestilt rom. På kvelden var det felles middag og hyggelig samvær utover til de små timer.

Hjemturen på søndag gikk til Kviteseid-Fjågesund-Kilen, derfra på fin grusvei til Garvikstranda ved Seljord. Derfra kjørte vi til Bø der det ble en liten stopp. Det ble også en stopp på Elgsjø kafe utenfor Notodden før vi returnerte til Hønefoss.

Tekst & foto:

Nils Nicolaysen



# Motoristen



## BILKORTESJE 17. MAI

Barnetoget og mange andre 17. mai - arrangementer ble som kjent avlyst i år. Da var det noen som foreslo å arrangere en veteranbilkortesje i stedet. Forslaget ble godt mottatt, og arrangementet ble en suksess.

Amcar Hønefoss sto for arrangementet sammen med MKRO. De hadde ventet 20-30 kjøretøyer i kortesjen, til slutt kom det nesten 200 biler samt russebiler, busser, motorsykler og syklistar fra Ringerike sykkelklubb.



Arrangørene: Hans Jørgen Tangen, Amcar Hønefoss og Sverre Tovsrud, MKRO  
Foto: Ringerikes blad

Ruta gikk gjennom Heradsbygda, Hønefoss og Haug, og det var masse blide folk ute for å se på de flotte kjøretøyene.

På neste side viser vi noen bilder fra kortesjen.

Foto: Per Chr. Bratheim

## Grasrotandelen

Du som tipper fotball eller prøver lykken i de andre spillene til Norsk tipping har muligheten til å støtte MKROs virksomhet gjennom Grasrotandelen. Det er veldig enkelt: Bare opplys om at Grasrotandelen skal gå til Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn, så vil 7 prosent av innsatsen tilfalle klubben.



**Har du byttet adresse, e-post eller telefonnummer i det siste, eller har du ikke mottatt Motoristen? Vær snill å kontakte oss på e-post: [mkro@lmk.no](mailto:mkro@lmk.no).**

# Motoristen



## PORSCHE 928



Porsche 928 var i produksjon mellom 1978 og 1995. Bilen var en periode verdens raskeste serieproduserte bil, "det raskeste du kan bevege deg uten å måtte spise flymat" som det het i reklamen, den satte faktisk fartsrekord på saltslettene i Utha, USA i 1986 med 277 km/t. Porsche 928 har en frontmontert v-åtter fra 4,5 til 5,4 liter avhengig av årsmodell. Hesteantallet er fra ca 240 til ca 345 hk. Den er veldig annerledes enn de andre foregående modellene til Porsche, noe som gjorde at den solgte relativt dårlig.

I dag har entusiastene fått øynene opp for denne modellen, og lørdag 12. september var åtte stykker på besøk på Stasjonen og en av de ti første bilene som ble produsert var også her. ( Det er den grå med AD skilten) Dette var et spontant treff arrangert av Facebook-gruppa Porsche 928 Norge.

Pelle



*En av de ti første bilene som ble produsert*



# Motoristen



*Porsche 928 ble kåret til Årets bil i 1978*



*Vi som ikke er så heldige å eie en Porsche får trøste oss med denne forsiden av en Boble-brosjyre fra 1970*

## PUCH 175 SV 1960-MODELL: AV SKROT SKAL DU ATTER OPPSTÅ

Min første motorsykkel var en Puch 125 SV med tvillingstem-pelmotor. Sykkelen var fra 1960, og ble ganske snart oppgradert til 175 kubikk. Jeg hadde sykkelen i mange år, og samlet ganske mye ekstra deler i løpet av den tiden. Sykkelen ble solgt, men delene ble liggende. I tillegg har broren min hatt tre slike sykler og masse deler som havnet hos meg etter at syk-lene ble solgt. Samlingen har også blitt beriket med noen delemarkedfunn gjennom årene.



*Første prøvemontering. Ikke bra...*

Til sammen blir dette ganske mye deler: To rammer, diverse hjul, skjermer og framgafler og en haug med motordeler, og mye av det har samlet støv i 20-30 år. Så hva skulle jeg gjøre med alt sammen? Selge det på Finn som "delehaug med stort potensial"? Tanken ble raskt droppet. Men hva med å bygge en sykkel av delene? Mye mer morsomt, men hvordan var egentlig tilstanden på delehaugen?



*Pressverktøy til å få ut fastrustedede stempler*

Etter en rask gjennomgang viste at det meste var der, men tilstanden var sterkt varierende. Noen deler var det mange av mens andre ting manglet helt. Det er ganske mye nytt å få kjøpt til disse syklene, så de manglende smådelene var ikke noe stort problem.



*Stripa på veivakslingen viser vannstanden i veivhuset. Girkassa hadde heldigvis unngått vannskader.*

Høsten 2019 ble sykkelen prøvemontert for å få bedre oversikt over hva som måtte gjøres.

## Motoristen

Det var nok å ta tak i: Skjermer med store rusthull, bulkete tank, bøyd framgaffel og motor med fastrustedede stempler for å nevne det grøvste. Det var bare å sette i gang.



*En gryteskrubb , litt myggnetting og ståltråd ble til et luftfilter*

Sigurd Christiansen reparerte de dårlige skjermene med utmerket resultat. Jeg begynte med motoren, og første oppgave var å få løs stemplene, helst uten å ødelegge dem. Løsningen ble å lage et pressverktøy som ble festet på toppen av sylindren. Til slutt kom stemplene ut og avslørte at hele veivpartiet var gravrustet. Sylindrløpene var også ganske rustne, men jeg bestemte meg for å sette i nye stempelringer og prøve uten å borre sylindren.

Det var verre med veivakselen, men heldigvis lå det en bra veiv innerst i et skap. Gir og kløtsj var overraskende bra, så med nye lagre, stempelringer og en pent brukt veiv ble det en komplett motor.

Gamle elektriske anlegg kan by på utfordringer, spesielt dynamoer og laderegulatorer. Her var det ganske mye deler å velge mellom, men hva var i orden og hva var ødelagt? For å finne ut det rigget jeg til en testbenk drevet av en gammel drill. Der kunne jeg testkjøre komponentene og måle ladespenningen med ulike belastninger. Det viste seg at flere komponenter var helt i orden.



*Blokkhalvdelene ble varmet på ovnen for å få ut gamle lagre.*

Utover sommeren begynte jeg å skru sammen sykkel. Skjermer, tank og en del andre ting ble lakkert med sprayboks, mens ramma fikk beholde originallaken. Eksosanlegg, felger og andre blanke deler var fullt av rustflekker, men de fikk være som de var. En omgang med stålull hjalp kraftig på utseendet. De fleste delene dukket frem fra usorterte pappesker: Forgasser,

## Motoristen

hendler, vaiere, baklys og så videre. Alle deler hadde en eller annen feil som måtte fikses, men til slutt var sykkelen klar til prøvestart.

Ville den starte? Det viste seg snart at kløtsjen sluret, men etter litt justering og noen meter dytting startet sykkelen. Motoren gikk overraskende pent til tross for den rustne sylindere. Etter et besøk hos Biltilsynet har sykkelen fått igjen sitt opprinnelige S-nummer etter å ha vært avregistrert siden 1971.



*Montering*

Har foreløpig kjørt noen småturer med sykkelen. Jeg bør ta opp kløtsjen igjen, noe har skjedd med belegget etter 50 års stillstand. Ellers fungerer sykkelen bra til å være skrudd sammen av kasserte deler. Enkelte smådeler mangler og girpedalen er fra en MZ, men det ordner seg nok.

Det var morsomt å bygge sykkel av den gamle delehaugen, og finishen på sykkelen ble akkurat passe. I tillegg ble det et hyggelig gjensyn med en gammel kjenning. Delehaugen har minket en del, men kanskje den inneholder et nytt prosjekt?

Per Chr.



*Ferdig!*

## DELEBIL

MKRO har som kjent en flott restaurert HØKA-buss. Men motoren i bussen er sliten, så nå har klubben gått til anskaffelse av en Volvo lastebil av type "Rundnos" fra 1948. Bilen er sliten, men motoren er bra, så planen er å bruke lastebilmotoren i HØKA-bussen. Resten av lastebilen skal deretter selges hel eller i deler.



På denne måten kan bussen få en bedre motor uten at kostnadene for klubben blir så høye. Motorbyttet vil kreve betydelig dugnadsinnsats, men tungbilgruppen i MKRO er klare for oppgaven.

Per Chr.



## SUZUKI TS50X

Suzuki TS50X er en moped produsert i Japan i perioden 1984 til 2001.

Mopeden ble levert med en luftkjølt ensylindret motor på  $49 \text{ cm}^3$ , denne gav 2,9 HK. Den hadde 5 trinns manuell gir, og våtclutch.



*Suzuki TS50X*

Suzuki TS50X var svært populær, og modellen som kom fra 1996 til 2001 er fremdeles

Norges mest solgt moped. De norske modellene hadde kun én sitteplass, andre modeller kunne ha fothvilere bak og langsals for 2 personer.

Det eneste store forandringen som ble gjort fra 1984 til 2001 var designet. Sykkelen fikk ny farge på rammen fra blå til svart, tetting av hullene like ved sallåsen, dekslene og forskjellig motiv på dekalene.

Den kom i fargene hvit, blå, gul, rød eller svart. Dekalfargene var forskjellige etter mopedsens grunnfarge.

Forgjengeren til TS50X var Suzuki ER50 og etterkommeren var Suzuki RMX 50. Den kom også som lett motorsykkel i utgavene  $80 \text{ cm}^3$ ,  $125 \text{ cm}^3$ ,  $185 \text{ cm}^3$  og  $250 \text{ cm}^3$ . Ikke alle disse utgavene ble solgt i Norge.

Tekst : Stig Atle.



*Suzuki TS80X 1984 modell*



*Suzuki TS250X 1988modell*

## **Styret i MKRO 2020**

### **Leder:**

Stig Atle Pettersen                      tlf 976 02 233                      stighulken@gmail.com

### **Nestleder:**

Tor Erik Olsen Grøtåsen   tlf. 971 75 631

### **Kasserer:**

Ida Nordahl                              tlf. 993 23 717                      idatdx@gmail.com

### **Sekretær:**

Lars H. Lie                                tlf. 930 02 615

### **Arrangementskomiteen:**

Sverre Tovsrud (leder)

Stig Atle Pettersen

Asbjørn Paulsen

Kjell Pettersen

Lars H. Lie

### **Forsikring:**

Nils Nicolaysen                      tlf. 408 43 606                      ninicola@online.no

Per Olav Rolund                      tlf. 996 31 234                      po.rolund@gmail.com

### **Redaktør og webansvarlig:**

Per Chr. Bratheim                      tlf 994 42 599                      pchrbr@online.no

### **Materiellforvalter:**

Ragnar Guldahl

### **MKROs representant i Norsk samferdselshistorisk senters styre:**

Stig Atle Pettersen

### **Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn**

**Postboks 1019**

**3503 Hønefoss**

**E-post mkro@lmk.no**

**LMK forsikring                      tlf. 21 49 50 37**



## Noen kjøretøy trenger ekstra kjærlighet

Med LMK-forsikring får du en av Norges beste  
forsikringer for motorhistoriske kjøretøy.

I samarbeid med





## Velg forsikringen som passer deg og bilen din best!

Med LMK-forsikring får du en av Norges beste forsikringer for motorhistoriske kjøretøy og kan nyte kjøreturene dine uten bekymringer.

### Du får blandt annet:

- Skreddersydd forsikringsløsning ut i fra behovene til LMK-medlemmer
- Spesialiserte skaderådgivere som gir deg rettferdige og smidige skadeoppgjør
- Forenklete prosesser – alle kjøretøy med verdi under 300 000 kroner kan forsikres uten besiktigelse

### Du kan velge mellom

- Helforsikring for motorhistoriske kjøretøy som er 30 år og eldre.
- Utvidet helforsikring for kjøretøy over 3,5 tonn, buss og ombygd modifiserte kjøretøy som er 30 år eller eldre.
- Blivende klassiker for deg som allerede har en aktiv helforsikring og et «hobbykjøretøy» mellom 15 og 30 år gammelt.
- Lagrings-/restaureringsforsikring for kjøretøy under lagring/restaurering.

### Forsikring skal være enkelt

Derfor kan alle LMK-forsikringene for kjøretøy med verdi inn til 300 000 kr kjøpes direkte hos oss uten noen form for besiktigelse.

Vil du vite mer?

Kontakt oss på 21 49 50 37, [lmk@if.no](mailto:lmk@if.no) eller besøk [if.no/lmk](http://if.no/lmk)



## RABATTAFTALER

### Mekonomen i Hønefoss

---

**Vianor** Ca 45% rabatt ved kjøp av Nokian bildekk. Oppgi MKROs kundenummer 169924

---

### Bilutstyr i Hønefoss

---

### Würth i Hønefoss

---

**Hønefoss glass-service AS** 25% rabatt på egenandel ved skifte av rute

---

**Mekonomen Johanssons auto AS**, Gigstads vei 16, Hønefoss utfører EU-kontroll på veterankjøretøy(personbiler) for kr 600,- inkl. mva.

---

### Bilextra i Hønefoss

Som MKRO medlem får du følgende rabatter:

40% på bildekk, 25% på bremseskiver og –klosser, forstillingsdeler Osram lyspærer, Castrol olje, filter og defa-produkter, 20% på eksosdeler, Bosch vindusviskere og Comma olje/kjemi. Rabattene kan variere noe avhengig av leverandør. Det er mulig å be om pristilbud på større ting.

---

**Hønefoss steam & antirust** gir rabatt på eksosanlegg og Gulf smøreoljer



# ***KLUBBEFFEKTER***



**T-skjorte 125,-  
T-skjorte grå,  
gammel type 75,-**



**Genser 250,-  
Mørk blå eller grå**



**Caps 100,-**



**Klistremerke 30,-**



**Tøymerke 30,-**



**Jakke på forespørsel**



**Termobeger  
200,-**



**Pin 30,-**

**Salg foregår på klassiker-  
lørdagene eller ved hen-  
vendelse til klubben,  
[mkro@lmk.no](mailto:mkro@lmk.no)**

**RETURADRESSE:**

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn  
Postboks 1019  
3503 Hønefoss



*Langtidsparkert International Harvester bulldosser  
Foto: Per Chr.Bratheim*