



*Nr 1 mai 2014*

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

*Organ for Motorhistorisk  
klubb Ringerike og omegn*



**I dette nummer:**

**Årsmøtereferat**

**På skattejakt**

**I profil**

**Ådalsbruk motormuseum**

**Motorsykkeltur anno 1920**

**Olje**

**Lørdag 3. mai åpning av årets klassikertreff**

**Tirsdag 6. mai besøk hos Biltilsynet**

## LEDERS HJØRNE

Heisann alle

Mørket har gått over i lysere og triveligere dager, og sesongen har så smått begynt etter puslerier i garasjer, små og store verksteder. Skal bli spennende å se hva dere har fått til i vinter.



Vi har også i år fått til noen temakvelder, busstur til Ådalsbruk motormuseum og møte på biltilsynet i mai står vel for tur.

Den nye kafévogna på Stasjon har kommet i vinter, noe vi gleder oss til å få tatt i bruk. Den er virkelig flott, og jeg vil nesten påstå NSB burde angre litt.

I år har vi også fått stablet på beina en vaktliste for årets Klassikertreff. Dette har Stig Atle jobbet mye med, og en stor takk til alle som har sagt seg villige.

Nystartede Classic MC Ringerike og Hadeland har også tatt en del vakter. De bidrar med flotte sykler og hyggelig miljø, jeg gleder meg stort til å se hva de får til. Velkommen skal dere være.

Som en liten bønn til dere alle, vi trenger frivillige til arrangementkomité, sommerutstilling og Kafévogna. Er det noen som kunne tenke seg å være med litt så hadde vi satt pris det.

Med ønsker om en flott sesong  
Odd Espen V. Kristoffersen

## REDAKSJONEN

På siste årsmøte ble det besluttet at styret i MKRO skulle overta rollen som redaktør av Motoristen. De tidligere redaktørene Nils Flattum og Åsmund Martinsen ønsket avløsning, men ingen sa seg villig til å overta som redaktør.

Erfaringsmessig faller mye av skrivearbeidet på redaktøren, det er derfor forståelig at folk er tilbakeholdne. Redaktørens oppgave ville vært enklere dersom flere var interessert i å bidra med stoff til bladet. Det er nok å skrive om: Kjøretøyhistoriske arrangementer, turer med veteranbilen eller –motorsykkelen, smale veier, minneverdige kjøreturer, tekniske finurligheter, garasjebesøk, bare fantasien setter grenser.—Jo da, men jeg er ikke noe flink til å skrive, er det noen som sier. Ikke noe problem, redaksjonen retter opp vrangne setninger og korrigerer skrivefeil ved behov. Bilder er også av stor interesse. Ser du noe langs din vei som kan være av interesse for MKROs medlemmer, så ta bilder og send dem til klubben.

Vi står foran en ny sesong med mange arrangementer over hele landet. Ta bilder, skriv noen ord, og send det til klubben. Er det gode bilder, så trenger det ikke være så mye tekst.

De ovennevnte tidligere redaktørene har levert mye av stoffet i dette nummeret, supplert med bidrag fra bl.a. Odd Espen og Helle. Vi håper at bladet inneholder noe for en hver smak.

God sommer,

hilsen redaksjonen ved Per Chr. Bratheim

**STROMBERG FORGASERE**

*har alltid været de bedste. Prøv en paa Deres vogn.  
Er De misfornøiet, saa returner den.*

REPRESENTANTER FOR NORGE:

**COLBJØRNSEN & CO. A/S**

NEDRE VOLDGT. 1  
**OSLO**

Telefon 22 580 Telefon 22 681

# Motoristen

## ÅRMØTE 3/12-13.

1. Valg av møteleder: Odd Espen Kristoffersen.
2. Valg av referent: Helle Lie.
3. Valg av to personer for signering av møteprotokoll: Jan Rassmusen og Nina Nicolaysen
4. Godkjenning av innkalling: Godkjent ingen kommentarer.
5. Regnskap: Regnskapet for klubben og bussen er adskilt, noe som gjør det lettere å forstå. Fortsatt overskudd i kassa.
6. Innkommende saker. Før dette tas, kommer det litt info fra styret.

Styret jobber med tiltak for å redusere faste utgifter.

1. Tilbud fra Norsk samferdselshistorisk senter(Nshs) om å organisere parkering ved de større arrangementene mot betaling. Dette har Mkro avslått pga mangel på frivilling mannskap.
2. Motoristen. Redusere trykkeriutgifter ved hjelp av annonsering, 1000,- pr år. Undersøke priser på annet format enn det som trykkes i dag.
3. Lagerutgifter.  
Ryddet ett løp på Eggemoen, og sagt opp leie for dette, slik at fra 2014 betaler vi bare for ett løp.  
Bussen står hos Christian Øiom til den er ferdig.  
Kontakte Oddvar Røysi for lager på Hvalsmoen.  
Styret fikk godkjenning for å jobbe videre med denne løsningen.
4. Opprette ansvarsgrupper for simca/buss/brannbil.  
Disse gruppene er ansvarlige for å skaffe penger til drift/vedlikehold av kjøretøyene.  
Klubben betaler forsikringer, EU-kontroll og årsavgift.  
Styret jobber videre med denne saken.

### 1.ÅPENT BREV FRA ÅSMUND MARTINSEN (vedlegg 1)

Han mener Nshs bør overta bussen/simca/brannbil vedlgsfritt mot at Mkro kan bruke disse ved behov.Dette for å spare penger.

Kommentarer fra salen på dette:

- Enfoldig tankegang. Her syder det av liv og kreativitet. Dette vil bli borte dersom kjøretøyene forsvinner.
- Det er andre ting som kan selges før kjøretøyene (brannpumper ol).
- Mye jobbing utenom restaurering av kjøretøyene. Mye dugnadsarbeid som skjer her.
- Eierskap endrer ikke antall lokaler på området slik at lagerplassen blir bedre. Det jobbes fra NSHS om å overta flere lokaler, men det går sakte.

# Motoristen

- Alle parter har hver sine roller, men vi må jobbe sammen mot et felles mål, dra i samme retning.

Avstemming om å sende en henvendelse til NSHS for overdragelse av kjøretøyer:

4 for , resten imot.

## 2. OPPLEST BREV FRA FIN BENTERUD ANGÅENDE Å TA TILBAKE SIMCA FOR Å LETTE UTGIFTENE TIL MKRO. (vedlegg 2)

Mkro har ikke problemer med simca, så det blir ingen endring i eierskapet.

Finn Benterud ønsker ikke eie bilen, bare lagre den. Pr. i dag betaler ikke Mkro leie for simca til Nshs.

Enstemmig vedtatt at råderetten går tilbake til Finn Benterud.

## 3. SAK FRA OLAV SIMON (vedlegg 3) :

1. Endre vedtektene slik at klubbregnskapet følger årsmeldingen og skal være hos medlemmene 14 dager før årsmøtet.

Stemmingsresultat: enstemmig vedtatt.

2. Røyking innendørs, bl.a i Kristoffer. Røykelovenes bestemmelser blir fulgt opp.

## 7. Valg

Styret: Formann:	Odd Espen Kristoffersen.	Tar gjenvalg.
Nestformann:	Nina Nicoalysen.	Ikke på valg.
Sekretær:	Helle Lie.	Tar gjenvalg
Kasserer:	Johan Tuft.	Ikke på valg.

Arrangementkomitee: Stig Atle Pettersen.  
Tom Grøtåsen (kun Hølemarten)  
John Vidar Myhre.

Materialforvalter: Martin Rolid  
Jan Rasmussen                      Alle gjenvalgt.  
Kjell Pettersen.

Redaktør: Nils Flattum                      Går av.  
Åsmund Martinsen                      Går av.  
(Nytt) Helle Lie tar ansvar for at stoff kommer inn og blir utgitt.

Webansvarlig: Per Christian Bratheim.

# Motoristen

- Valgkomitee: Reidar Hamborg.  
Ragnar Guldal.
- Simcagruppe: Odd Espen Kristoffersen.  
Øyvind Løkslid.  
Finn Benterud.
- Baker Narumgruppe: Harald Løken.
- Brannbilgruppe: Kjell Pettersen.  
Odd Espen Kristoffersen.  
Per Olav Rolund. Utgår.  
Asbjørn Paulsen.
- Høkabussgruppe: Olav Simon.  
Jon Christian Sandvold.  
Ragnar Guldal.  
Kristian Øiom.  
Håvard Heieren.  
Nils Flattum.

Resrepresentant i styret til Norst Samferdselshistorist Senter (Nshs) velges av sittende styret for 2 år i forkant av NSHS sitt årsmøte: Reidar Hamborg.

Forslag til løsning redaktørsituasjonen:

- arrangementkomiteen, styret og andre aktører som kommer hit skriver litt om ulike arrangementer og leverer.
- sekretær Helle Lie setter deadline for levering av stoff til Motoristen og får samlet dette.

8. Aktiviteter gjennom året.(vedlegg 4).
9. Medlemstallet er 243.
10. Styret har hatt 6 styremøter, og har behandlet 38 saker.

  
Sekretær Helle Lie

Nina Nicolaysen.



Jan Rasmussen



Motoristen



**Vær smart!**

**Rust-**  
beskyttelse  
forlenger  
bilens  
levetid  
betydelig!



**HØNEFOSS  
STEAM & ANTIRUST**

Høsfossveien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

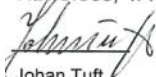
w-vangen@frisurf.no

# Motoristen

## MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 1/12-2012 - 1/12-2013

INNTEKTER OG KOSTNADER	2013	2012
Medlemskontingenter	61 150	54 100
Andre inntekter	6 050	9 250
Renter	1 332	2 303
Sum inntekter	68 532	65 653
Innkjøp varer for salg	5 035	3 020
Innkjøp utstyr etc.	-	179
Utgifter nytt lokale	269	-
Leie Stasjonen	-	7 000
Leie Eggemoen - Tronrud	11 250	13 594
Kontingent LMK	4 820	4 420
Trykking medlemsblad	12 204	10 800
Porto / Kontor	11 187	5 558
Utgifter Brannbil	-	300
Utgifter Simca	722	1 005
Gaver medlemmer	4 813	-
Tilstelninger og møter	3 437	3 673
Tap - opps. medlemmer	2 600	5 150
Forsikringer	836	942
Bank og kortgebyrer	2 317	
Diverse utgifter	250	126
	59 740	55 767
Resultat for perioden	8 792	9 886
Balanse pr 01.12.2013		
Lagervogn	5 000	5 000
Fordringer	13 900	19 350
Kontanter	1 905	1 905
Ring. Sparebank 2280.3204288	9 570	267
Ring. Sparebank 2280.3204296	57 328	121 430
Herav Høkabuss - til gode.	14 423	(54 618)
Sum Eiendeler	102 126	93 334
Egenkapital periodens start:	93 334	83 448
Overskudd/Underskudd i perioden	8 792	9 886
Egenkapital periodens slutt (1/12-13)	102 126	93 334

Hønefoss, 1/12- 2013:



Johan Tuft  
(kasserer)



Asmund Martinsen  
(revisor)



# Motoristen

## AKKUMULERT REGNSKAP HØKABUSS:

Mottatte tilskudd og gaver:

	<b>Totalt:</b>	<b>Resultat pr år:</b>	<b>Akkumulert:</b>
Gave 2011	150 000	144 610	144 610
Gave 2012	200 000	-89 992	54 618
Gaver 2013	76 250	-69 041	-14 423
Refundert mva	24 273		
Sum:	<u>450 523</u>	<u>-14 423</u>	
Kostnader:			

Kostander 2011	5 390
Kostander 2012	289 992
Kostnader 2013	<u>169 564</u>
Sum:	<u>464 946</u>

Underskudd - lån fra klubben -14 423

## 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)

## PÅ SKATTEJAKT

Tor Laugen er en flittig maur med mange interesser. Ikke bare egen bolig og garasje har han bygget, men han har også bygget egen bil. Verken huset eller garasjen er av typisk A 4 standard. De har utpreget tyrolerstil med mange kreative løsninger.

Med så stor skapertrang og pågangsmot måtte jo den (de) selvbygde bilen(e) også bli noe utenom det vanlige. De færreste av oss har vel hørt om, eller har noe forhold til AC Cobra. Et råskinn av en engelsk-amerikaner med svær motor som trives best på banen i høy hastighet.



Tor kjører rundt i noe som ser ut som et rødt vidunder av en Ferrari fra Italia. Jeg trodde han tullet med gamle folk da han sa: Nei noe så dårlig som Ferrari ville han ikke ha. Da Tor vipet opp fronten sto det jammen Honda på motoren. Dette er en Honda NSX-



T slår Tor fast, og T-en står for Targa. Jeg har leita lenge for å finne ett bra eksemplar av denne sorten,

## Motoristen



sier han. Dett er en 95 modell som bare var gått 40000 miles på meteret da jeg fant den i USA, og bilen er lytefri. Det hadde ikke en Ferrari av samme modell vært, med all den dyre servicen som den krever da.

Inne i garasjen står det gamle synder som er

utført av Tor. En Chevrolet G 10 Van, kort type, i beste syttitalls stil med

to nedfelte antenner, Mercedes takluke og registrert som personbil. Setene av spesiell type ble kjøpt i California for så å bli fraktet til Alabama hvor det sto en container og ventet. Fra baksetet kan du sitte og skue ut over landskapet som ruller forbi når bilen blir luftet. Tor monterte to store vinduer før vanen ble dyttet inn i garasjen og



lakkert av eier etter alle kunstens regler.

Vanen er behørig senket med dropp aksel i front og bakfjærene over akselen. Lastmessig er den oppgradert til å tåle større belastning. Tor koste seg og bygget i tre år før hans kritiske øyne ble



## Motoristen



fornøyd med forvandlingen, på vårparten i -99. Etter noen mil med prøvekjøring ble familien lastet opp for en tre ukers Euro-pa-tur, til stor beundring hvor den dukket opp, uten et feilslag.

På nedsiden av tyrolerboligen er det jammen en garasje til. I det herrrens år -92 til -94 tok Tor skjeen i den annen hånd, og med ukuelig pågangsmot og vilje, satte han i gang å bygge en AC Cobra, fra bunnen av. Vel, i forkant tok det et drøyt år med dokumentasjon i både hue og rævva før Veidirektoratet godtok de ville planene. Som det petimeteret Tor er, ble produktet upåklagelig, og som kjent er 100 % litt i slakkeste laget for en som



helst skal fylle skalaen med 10 % mer. Bilen ble rattet rundt i flere år, men de som kjenner til plastbiler som denne Cobra-replikaen er, har sikkert sett at plasten lever sitt eget liv. Etter en tid dukker det opp

## Motoristen



bulker og svaier og kroker og kriker. Tor ble heller ikke forskånet fra denne prosessen og petimeteret våknet, så nå står vidunderet ribbet for det meste av sin storhetstid. Ikke så gærnt at det ikke er godt for noe, så i samme slengen blir det



rustfrie eksosanlegget forbedret med side-pipesutslipp alternativt bakover, til de prosentene som vi har snakket om før.

Vi venter i spenning til fuglen Fønix gjenoppstår fra asken.

Ført i pennen av Nils Flattum.

PS. Kona til Tor kjørte en el-Honda jeg ikke har sett før og sønnen kjørte en raring av en Honda som også var fremmed for mine store blå.

## PÅ LANGTUR MED MOTORSYKKEL OG TELT I 1920

Den norske turistforenings årbøker forbinder vi helst med turer i skog og fjell, men slik har det ikke alltid vært. I tidligere tider forekom det også artikler om andre former for turisme. Et godt eksempel er årboken for 1923, der artikkelforfatter Gudrun Natrud beskriver en motorsykkeltur fra Kristiania til Lærdal via Valdres, og tilbake via Hemsedal, Geilo og Numedal. Det fortelles ikke hvilket merke eller årsmodell motorsykkelen er, men vi kan vel gjette på en stor amerikansk sidevognssykkel fra omkring 1920. Første del av reisen gikk gjennom våre nærområder:

*Til alle som har motorcykkel gir jeg følgende raad: Ta med telt og nist dere ut, og dra paa langtur - den behøver ikke at bli dyr, naar man undgaar hotellene og klarer sig selv. Denne ovenstaaende rute har vi prøvet nu, og er idel begeistring over den herlige tur! Ifølge nøiagtig regnskap er forbruk av bensin og olje kr 55.10. Ekstra bensintank behoves ikke. Vi brukte 8 dage paa turen, men kan man avse mer, er det deilig at ligge paa fieldet en tid! Denne bilruten er jo en av de mest søkte og trafikerte i landet, og med rette! Trafikken behøver nu ikke at skræmme nogen! Det er unegtelig en ulempe*

*at man maa følge rutebilen sine steder, og naar hele bilreien drar avgaarde i en støvsky, er det ikke festlig. Vi passet forresten paa at være sist saa ofte vi kunde, og i ethvert fald holdt vi os i god avstand fra sidste*



*stovspyende uhyre! Det har forresten sin fordel at følge rutebilen ogsaa, man risikerer ikke at møte hest som ikke eq bilsikker, eller paa de smale, farlige veiene at passere møtende kjøretøi, saa man kjører trygt. Foruten vort lille 2-mandstelt (vegt med teltstokker og plugger 2 kg.) hadde vi med et uldteppe, sydd sammen som sovepose. Vi skar et godt underlag med bar, la presenningen sa men som en pose, puttet uldteppet nedi, og hadde den fineste sovepose av verden. Trods meget regnveir om netterne kjendte vi aldrig en draape, teltet var ganske tæt. Vi la megen vegt paa at faa sat teltet op paa tør bakke, og kunde saa rolig la det*

**TESS Hønefoss as**

## Motoristen

*hølje ned! Vort lille feltkjøkken av aluminium-kokekar veier ikke stort, - dertil hadde vi primus til kokningen (og vi var svært nøie med maten og tok det ikke ,letvint") og denne tendte vi ogsaa naar det av og til blev litt „friskt" utpaa morgensiden. Frøs? Ikke tale om! Her er „festreferat" fra turen vor:*

*Kommet vel over den tortur som kaldes Drammensvei, og er en skandale ialfald til Sandviken, bar det over Solihøgda-Sundvolden en lørdag middag. Ved 8-1/2 9-tiden kom vi etsteds nord i Aadalen til en deilig, stor furumo, stille og fredelig. Her var let at kjøre cyklen indover en tømmervei, vi fandt os en koselig plass til teltet, og efter aftensmaten krøp vi tilkøis. Vi angret snart vor letsindighet, for et værre spetakkel, fylderi, og turing skulde en aldrig ha hørt! Grasat bilkjørsel ute paa landeveien, cykling indover tømmerveien, hvor der snart samlet sig en masse ungdom, flasker som knustes, og brøl gjorde det ikke fredelig netop. Vi blev ikke forulempet, men tilrop som: Hei der, har dere sprit? viste stemningen. Men det uhyggeligste var en fyr som i timevis lusket rundt teltet og svarte ikke naar vi elskverdig vilde „indlede en samtale" med „fint veir ikveld" og lignende uomtvistelige sandheter. Jeg som den svakere del, hadde dog forstand nok til at insistere paa at bryte op, og ved 2-3-tiden kjørte vi ca. 3 mil høiere op, før vi fandt et godt teltsted, trætte som vi var. Tidlig søndag morgen (efter stridregn utpaa morgensiden) fortsatte vi op Begnadalen. Litt ovenfor Sørum fik vi os en ordentlig forskrekkelse. En motorcyklist laa næsegrus opi en del kampesten ved veikanten, cyklen ved siden av. Vi styrtet borttil og var viss paa at manden var død. Han snorket tungt og døddrukkent, og alt det vi rusket ham, var han ikke til at faa vaaken. En drukken kamerat stak hodet op av veigroften paa den andre siden. Disse to saa vi senere om eftermiddagen kjøre grasat en bil, mens de hujet og drak og spilte trekspil. Men disse vore „oplevelser" var ogsaa de eneste i sin slags paa hele turen.*

Etter å ha sluppet unna de festglade ådølingene, tok de en avstikker over åsen til Hedalen for å se stavkirken. Etter å ha returnert til Begnadalen, gikk turen videre til Leira, og neste overnatting. Dagen etter var de klar for turen over Fillefjell. Den gang var det ikke tillatt å kjøre over fjellet på egen hånd. På grunn av smale veier gikk trafikken i kolonne etter rutebilen:

*Klokken 9 mandag morgen stillet vi paa Fagernes for at følge rutebilen.*

## Motoristen

Kraftig regn om natten gjorde veiene støvfri. 8 biler og 6 motorcykler, hvorav 2 singlecykler, startet i rekke fra Fagernes.

Vi fikk desværre denne gang ikke beset kirkene, fordi vi sakkent agterut med pluggepuss, og var nervøse for ikke at holde følge med bilene, for „lensmand er saa grulig streng“, het det paa Fagernes. Valdres er deilig - ved Nystuen er 2 timers ophold, og alle bilisterne styrter ind til lunch, men vi som var fast bestemt paa at greie os selv, drog frem vort



Maristova 1930, fra Digitalt museum. (Bildet har ikke sammenheng med artikkelen)

feltkjøkken og lunchet i tekkelig avstand fra det yrende turistliv, vi riktig nidkoset os. Saa bar det over Filefield - forbi St. Thomas-kirkens tomt - og nedover til Maristuen. Her er det io vidunderlig, storslagent! Like før vi kom til Maristuen slog vi ind paa den gamle, nedlagte grønsverklædte vei som fører ned til hotellet. Og her hadde vi vort tredje nattekvarter.

Vi sadlet vor ganger og stod færdige ved korsveien, da neste bil-rei kom, den følgende morgen ved 10-tiden. Denne k ortegen v ar betragtelig mindre end den forrige, og vi fulgte nu denne til Lærdalsøren. Her er betagende vildt! Fossene hænger som smale baand, fieldene stuper ind-paa en, veien

gaar paa hylder i fieldet, saa det vilde være skjæbnesvangert at møte nogen kjørende- og her er da ogsaa meget strengt med at følge rutebilen. Ved Borgund fikk vi god tid til at bese den gamle, interessante stavkirke, som ved siden av Hitterdalskirken jo er den bedst bevarte stavkirke i landet.

Lærdalsøren saa først ut som en sandørken. M en snart opdaget vi en oase, hotellets have. Og smaa morsomme bergenstypiske huse- der var bakerens hus med kringleskilt over trappen, og paa trappeavsatsen to broderende unge piker - - reneste „Jan Herwitz exterior!“



## Motoristen

*Paa Lærdalsøren maatte vi vente 5 timer, for at følge opgaaende rutebil. Vi spiste derfor en herlig laksemiddag paa hotellet - vort eneste maaltid "i hus" paa hele turen. Hotellet stod i de engelske laksefiskeres tegnretskuldrede, smaa englenderinder med gummivadere helt op under armene - direkte fra elven, med utbyttet baaret efter sig i optog - de saa saa pussig umotivert energiske ut - -*



*Gamle Lærdalsøyri. Her er lite forandret siden 1920.*

*Opper Lærdalsøren til Hegg - eller rettere litt ovenfor - var vi rutebilens eneste følgesvend. Her tar veien av til Hemsedal. Egentlig skulde vt ventet her til næste morgen og fulgt bilen fra Maristuen til Gol - men da vi (etter den trvkte rute) hadde vel en time igjen til vi skulde møte nedgaaende bil Gol-Maristuen, vaaget vi os op i fjeldet et stykke. Her var aldeles vidunderlig opp mellem fjeldene. Paa en liten grøn flek hadde renskytter Ole Jonsen og konen Synnøve stuen sin, og i nærheten her slog vi leir, efter deres elskverdige anvisning. Her fik vi kjøpt et deilig renskind, som mærkbart forbedret vort leie!*

Neste dag fortsatte de ned til Gol, og videre til Geilo . Etter en overnatting i styrtregn fortsatte de i ny kolonne over til Skurdalen, gjennom Uvdal og Numedal til Kongsberg.

*Herfra over Hokksund til Drammen, og saa, „ende bein fram" Drammensveien med sit tænderhakkende sidste stykke vei - og utgangspunktet var naadd. For et land vi har!*

Det siste kan vi si oss enige i!

Per Chr.

## I PROFIL

Helle Lie er dama til Odd Espen. Jo da, det er for så vidt riktig det, men Helle er ikke bare dama til formannen. Hun er så absolutt noe mer, hun er en meget oppegående dame med bein i nesa, egne meninger og et rivjern til å jobbe. Helle ble medlem av klubben da hun traff en sjarmerende ung mann med bilinteresse. Hun gikk så til anskaffelse av veteranbil, for den høye mørke hadde Opel. Som kjent gir felles interesse felles hygge, så en Opal måtte det bli.



Helles Opel er en Kadett Caravan fra 1964 og den er så søt sier hun, med kjærlig stemme og drømmende blick. Den mørke grå Caravanen har fremdeles originallakken med et anstrøk av patina og små utbrudd av stålmark på utsatte steder. Opelen har i lengre tid lidd av sovesyke, men ble vekket til live fra sin Tornerose-tilstand etter 25 år på en låve. Den har fått noen varige mèn av stillstanden. Så bremsene er ikke lenger med på leken, og må nok i sin helhet ha en ansiktsløfting. Utbedringen er så smått satt i arbeide, så i løpet av første halvdel av nærmeste framtid vil dette være i havn. Dama kan da begynne å ratte Caravanen på sommerveiene i Hønefoss og på Røyse, hvor bilen ble funnet.

Helle var ikke snauere enn at hun sammen med Odd Espen iførte seg kjeledress og restaurerte skifteløkket som via konkurranse i Tørrfisker (eller Ring Blad om du vill) ble døpt Kristoffer på høsten -12. Restaureringen hadde da pågått over flere måneder, og Kristoffer fremstår nå nærmest som ny.

Helle har også påtatt seg styreverv i tillegg til at hun er med i det under tegnede kaller, den grå eminens. Det er disse damene som alltid er der, koker kaffe, steiker vafler selger is og pølser, som vi alle tar for gitt. Damene gjør en fenomenal jobb som alle nyter godt av.

Helle har også tatt over registrering og vedlikehold av medlemsarkivet, samt utarbeidet ny innmeldingsprosedyre for de som vil bli medlemmer av klubben. Og dette funker meget bra, og vi er takknemlige.

Ført i penn av Nils Flattum

## KAFETERIADAMENE

Vi har vel alle møtt dem? De smilende kafédamene våre. Alltid på pletten med deilige vafler, pølser, kaffe og annet snaskens. Parate til å stagge sultne entusiastmager...

Damene har tappert holdt stand i den trange kjøkkenavdelingen inne i den gamle salongvogna. Slett ingen enkel oppgave med mange hundre besøkende på de store arrangementene, og med køer langt ut av døra. Og med 150 solgte pølser i brød, 30 liter vaffelrøre og bølgevis med kaffe på det mest intense, så krever det virkelig sitt. Men, aldri har det vært et kny å høre...

Nettopp derfor var gleden stor da senterets nye kafeteriavogn dukket opp tidlig i mars. Trukket av et Di.8 diesellokomotiv fra NSB som hadde hentet den på Mantenas verksted på Gro-rud hvor den hadde fått en oppgradering. Velvillige verkstedfolk bygde om el-anlegg og andre ting før



den gikk til senteret. Kafeteriavogna som for øvrig har betegnelsen FR3, er nettopp blitt tatt ut av trafikk på Nordlandsbanen, og er donert fra NSB til Norsk Samferdselshistorisk Senter. Den er moderne og hyggelig innredet med egen resepsjon. Og best av alt: Et topp moderne kjøkken samt flott serveringsavdeling med kjøledisker, kaffetraktere, oppvaskmaskin, osv. Og ikke minst: Nicolaysen har skaffet til veie en ny og mer hensiktsmessig pølsekoke av stål!

Da er oppfordringen til alle: Møt opp på klubbmøter, Klassikerlördager og andre arrangementer og ta den nye vogna i øyesyn! Prøv sortimentet og kos dere. Og en bønn helt til slutt: Om noen kan tenke seg å ta i et tak i kafeen, så er dere hjertelig velkomne!

Ha en flott sesong!

Norsk Samferdselshistorisk Senter  
Styret

## **BUSSTUR TIL ÅDALSBRUK MOTORMUSÉUM 8 MARS 2014.**

Dagen rant og solen skinte, alt lå an til å bli en flott dag på tur. Stig Atle hadde vært tidlig ute og satt på kaffen i vogna så de som var tidlig ute fikk noe varmt i skrotten, vi skulle jo tross alt dra kl 9.00. Etter en lite rusletur gjennom undergangen finner vi Asbjørn og Ole Hugo stå klar med flott buss.

Vi hadde invitert med oss Gutta i blåøyken, nystartede Classic Mc Ring-erike og Hadeland og Amcar Hønefoss. Skulle jo blitt mange folk, men vi ble bare 32 stykker. En gjeng trivelig mennesker ble vi jo allikevel.

Turen dro videre over Hadeland med første stopp på Lunner rådhus for å plukke opp 2 stykk mc-karer før det bar videre gjennom tunnelen mot Gardermoen og Dal og ut på E6. På Nebbenes kro tok vi en rast for frokost/kaffi.



Herfra bare det rake veien mot Ådalsbruk. Ankomst ca kl 12, og en flott BP stasjon tar oss imot. Her fikk vi en omvisning i biler under restaurering, undertegnede fikk ikke med seg alt, men legger ved noen bilder så dere får se selv. De fleste ble vel misunnelig på å kunne ha et slikt lokale og bedrive hobby i. Fikk selv med meg en felg fra Nils Flattum, som skulle ha med to makne tilbake fra museums eier, dette fikk vi her ordnet slik at Nils Får NSU`n i orden til sommeren.

Vi gikk så videre til hovedbygningen som sto klar i fjor, her ble det inn og titte på biler av ymse slag noen også for salg. Videre opp i 2 etasje, hvor hovedsalen var. Noe for enhver var utstilt her, slik som dokker, vaske-midler, sykler, lekebiler, scootere for snø og asfalt, mopeder, motorsykler, biler og bensinstasjonrelaterte ting.

## Motoristen

Folket tittet seg rundt og havnet etter hvert ned i kaféen bygget opp i gammel stil med flott kjøkken i 60-tallsstil med respatex bord og heklede gardiner med bilmotiv (les Boble). Her kunne vi nyte vafler og kaffe i kjempekoselig lokale.

Tiden ble klar for turen videre hjemover, og jeg vet ikke helt hva Ole Hugo og Asbjørn gjorde om det var planlagt eller ikke, men havnet på Løiten lys gjorde vi. Undertegnede tenkte (kanskje høyt) at dette var da ikke noe for en Motorklubb på tur! Skulle nok holdt tankene unna, for ikke langt unna inngangen fant jeg ølrelatert lys! Andre fant brukt og antikk butikken så oljekanner og et sykkelmerker skiftet eiere.



Alt har sin tid og reisen gikk videre forbi Hamar og til Rudshøgda for noe å spise. Etter et herlig måltid her gikk turen videre til Mjøsbrua og Gjøvik for så å slippe av de to mc-karene (faktisk ikke så skumle disse altså) på Lunner. Vi fikk takk for turen, og de så frem til å være med på flere turer. Undertegnede takker for turen, selskapet, og flott kjøring.



Odd Espen med hjelp av Helle.

## TEMAKVELD OM OLJE

*Skrevet av Åsmund Martinsen*

Den 4. november var det tid for temakveld, nå i Storsalen på stasjon. Det møtte 15 stykker.

Vi hadde besøk av sonesjef Arild Odne fra T.B. Tallaksen AS i Arendal, som er grossist for Mobil og Motul oljer og smøreprodukter. Mobil leveres for nyere årganger, Motul er for veteranene. Arild fortalte derfor mest om motulproduktene. Det var interessant og frem for alt aktuelt og nyttig. Motul multigrad er basert på en blanding av kvalitetsoiljer og utvalgte tilsetninger. Tilsetningene er der for å sikre renseegenskapene. Mineralisk olje mangler tilsetninger og har dårlige renseegenskaper, men er godt egnet for å kjøre inn en nyoverhelt motor. Syntetisk olje smører for godt og den polerer bare over ujevnheter, med litt redusert effekt som resultat. Altså, kjør inn på mineralisk.

Kort summert sa Arild dette om hvilke oljer som passer til våre biler:

- 1) biler fra tidlig 1900 tallet og frem til ca 1950 tallet, singelgrad / monograds oljer altså for eks SAE 30W, 40W og SAE 50W
- 2) Multigrads oljer ble fremstilt først i begynnelsen av 1950 tallet (53) og sålede vil det være naturlig og benytte f.eks, 20W-50 , 15W-50 osv frem til f.eks 1970 tallet
- 3) Delsyntetisk / semi / halvsyntetisk / technosyntese og helsyntetisk ble utviklet og tatt i bruk fra ca 1970 og benyttes i dag. Noen ord om delsynt / halvsynt /og semi synt oljer. Disse oljene har ca 30% innblanding av synteter.

Han fortalte videre at etter hvert som en motor kjøres så dannes det syrer i olja. Syra kan føre til rustangrep på lagre og andre vitale deler i motoren. For å motvirke slike skader skal det skiftes motorolje hvert år og før bilen settes i vinteropplag. Årsaken er at syredannelsen starter så snart olja har vært i normal driftstemperatur. Men, for det er et men her når Teknisk konsulent i NAF skriver på nettet at hyppigheten av oljeskift avhenger av hvor langt du kjører i løpet av året og da snakker han om bruksbilen din.

## Motoristen

Til kardang eller gearkasse skal det ikke brukes hypoidolje hvis det er brukt gule metaller – d.v.s bronse- eller messingdeler i innmaten. Når vi snakker om gearkasser – jeg kjøpte for noen år siden en Auto Union som ikke hadde vært i bruk på flere år. Det var ulyd i gearkassa. Årsaken var at den delen av differensiallagrene som ikke sto i olje var angrepet av rust. Synderen var kondens i gearkassehuset.

Det viktigste jeg fikk med meg om smørefett var at molybdenholdig fett ikke skal brukes i kule og rullelagere. Han sa at over tid blir slikt fett ødelagt på den måten at det blir hardt. Bruk vanlig kulelagerfett her. Molybdenfett anbefales imidlertid til drivaksledd.

**H**vilke egenskaper  
kræves av en god  
**AUTOMOBILOLJE?**

*Høit Flampunkt,  
Løyt Stivnepunkt,  
Fri for Syre.*

**„NORPOL” V.**

Flampunkt 205 ° C.  
Tynd Salveaktig ÷ 21 ° C.  
Oljen er syrefri.

**HÆRENS MATERIALPRØVEANSTALT**  
N. Gundersen (sign.)



**NORPOL**  
**SMØREOLJER**  
NORSK-POLSK-GALIZISK OLJELAGER  
OSLO



## GARASJERUNDE

Per Olav Rolund eller Pelle om du ønsker, er tidligere klubbformann og som brannmann aktiv nedkjemper av åpen flamme på avveie. Han kjører også rundt i en Mini med navn Brumle. Da har vi plassert han på kartet.



Undertegnede reiste til Gjer-mundbo i Haug for å inspise-re prinsen av Bel Air, men Bel Airen fra 1956 var bokstavlig talt over alle hauger. Inne i garasjen var amerikaneren byttet ut til fordel for en 74 Triumph TR6. Denne sto delvis nedplukket på det flislagte gulvet, eller skal vi si delvis oppbygget. Det blir alt etter som man ser det. Hvor i et visst sted er Bel Airen, utbryter den ivrige med blokk, blyant og fotoapparat. Jo, du ser det at bilen hadde vært i min eie i 16 år, og avtalen med kona da hun gikk gravid med Nils Petter var at jeg ikke skulle begynne å jobbe på nok en bil mens gutta var små. (Kona hadde ikke sett gravøren på flere måneder mens Minien ble restaurert.)

Dørstokkmila ble større og større, det ble til slutt et ork å gå til garasjen.



Så han tenkte at nye koster osv. osv. Det ble foretatt en evaluering og en sjefsavgjørelse ble utarbeidet i form av en annonse, og snipp snapp snute.

Etter at jeg fikk bygget denne garasjen, sier Pelle, mens han strekker seg etter en ny kake til kaffen, ble -56en stappet inn her, men som sagt, det gikk



## Motoristen



smått. Ja, alderen er vanskelig å bryte håndbak med kommer det forsiktig fra journalisten, men får bare et grynt til svar.

Det å kjøpe toseter for en familiemann med to bengler med sertifikatet innen rekkevidde, er vel som å skyte seg selv i benet, prøver han med blokk og blyant.

Neida, gutta har rottet seg sammen og funnet ut at Nils

Petter (som driver med øvelseskjøring) kan kjøre TR 6en med han far, og minstemannen og at hu mor kan kjøre Minien. På denne måten blir begge bilene brukt. Tja, tenker journalisten i sitt stille sinn, han Pelle må nok sette skilter på Citroengen for å ha noe å kjøre med når bengla har lagt sin klamme hånd på hver sin engelskmann.

TR 6en har opprinnelig vært lønne-brun for siden å bli lakkert rød, men har nå fått riktig drakt i henhold til engelske sportsbiltradisjon, nemlig racing green.

Fra -69 til -76 ble det produsert 91000 eks. fordelt på forgasser alternativ inn-sprøytning. Forgasserversjonen ble levert til USA og hadde 105Hk visstnok for å senke utslippet med mindre kraft. En skulle tro at det motsatte burde være tilfelle, injection utgaven ga 160Hk.

Carmann har hatt fingeren med i spillet om karroseriets utforming, så det er noe ulikt de øvrige TR bilene.

Pelle skal ikke restaurere bilen, men bare foreta mekaniske og kosmetiske forbedringer. Han satser på at den skal bli fin og god å kjøre. Så alt av foringer, dempere, drivakselkryss samt



## Motoristen

differensialen er byttet. Differensialen var rimeligere å kjøpe ny enn å overhale. Det er noen som er heldige med bilvalg og delepriser.

Som kjent, brent barn lukter ille. Så med restaureringen av Minien i minne hvor delene var spredd for alle vinder, ligger delene som er demontert fra 6ern sirlig i rekkefølge og fotografert før demontering.



Ryktene går om at Pelle er blitt observert med prøveskilter på Biltilsynet før påske, så en skal ikke se bort fra at den gamle og den håpefulle allerede har fått luft i håret.

Ført i pennen av Nils Flattum.

**BULLDOG  
START  
BATTERIER**



NIFE belysningsbatterier  
NIFE driftsbatterier for  
ELEKTROBILER

**NORSK JUNGNERAKKUMULATORFABRIK A/S**  
Kontor, utsalg, ladestation og verksted:  
STORGT. 24                      **OSLO**                      Telefon 27 269

## STORE PROBLEMER FOR NSU EIERE – I TYSKLAND

*Skrevet av Åsmund Martinsen*

NSU entusiaster i Tyskland har havnet i en svært belastende situasjon. Årsaken er den seinere tids herjinger fra nynaziorganisasjonen, som benytter de samme initialer som bil og mc-navnet NSU.



Bokstavsammensetningen i organisasjonen står for Nationalsozialistische Untergrund. Vi vet hva bokstavene NSU egentlig kommer fra, nemlig av merkets hjemby Necarsulm.

Problemet har blitt forsterket ved at organisasjonens sterkt voldelige og kriminelle adferd har fått mye mediaomtale. Samtidig er det i dag få tyskere som kjenner til de tre bokstavenes tidligere betydning. Derfor kan ikke NSU tilhengere i dag bære T-skjorter eller andre effekter som viser deres merkeentusiasme uten å risikere å bli utsatt for grov sjikane på gata.

Det er også blitt utrygt å eie et NSU-kjøretøy i Tyskland. Merkeklubben opplyser at slike biler som har stått parkert på offentlig plass er blitt ramponert. Det er knust ruter og lykter osv.

**Artikkel over dette temaet sto i nr. 10.13 av Norsk Motorveteran. Deler av den er her gjengitt og med skriftlig godkjenning av redaktør Tor-Ivar Volla.**



## INFO

### Rabattavtaler

Prosjenter hos **Mekonomen** i Hønefoss

---

**Malia** i Oslovn

---

**Hoels Auto** foretar EU-kontroll, ta kontakt for klubbrabatt.

---

### Bilextra

- Som MKRO medlem får du følgende rabatter: 30% på batterier, 25% på bilpærer, 20% på oljeprodukter og vinduspussere, 15 % på eksosanlegg, elektriske artikler, bremse og forstillingsdeler, motordeler med mer. Du får 10% rabatt på dynamo/starter, div. slidedeler, diesel- og bensinpumper samt Defa-produkter.



**Mekonomen**

## **Styret i MKRO**

### **Leder:**

Odd Espen Kristoffersen tlf 930 15 315, oevkrist@frisurf.no

### **Nestleder:**

Nina Nicolaysen tlf 928 40 882, thunderbolt\_nina@hotmail.com

### **Kasserer:**

Johan Tuft tlf 916 27 411 johan.tuft@okohuset.no

### **Sekretær:**

Helle Lie, tlf. 918 67 780 hellelie@hotmail.com

### **Arr.komiteen:**

Stig A Pettersen tlf 976 02 233, stighulken@gmail.com

John Vidar Myhre

Tom Grøtåsen (Holemarten)

### **Forsikring:**

Nils Nicolaysen tlf 408 43 606 ninicola@online.no

Johnny Røst, tlf. 900 49 972, johnny.rost@C2i.net,

### **Redaktør:**

Stoff til Motoristen sendes til sekretær Helle Lie

### **Materiellforvaltere:**

Martin Rolid

Kjell Erik Pettersen

Jan Rasmussen                      lan-ra@online.no

### **Hjemmeside webansvarlig:**

Per Chr. Bratheim, tlf 994 42 599, pchrbra@online.no

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

Reidar Hamborg

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

**Postboks 1019**

**3503 Hønefoss**

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

De som ikke har E-post kan kontakte klubben på tlf. 915 30 231

**TERMINLISTE 2014**

- Lørdag 26. april*    *VW-klubben blekktreff, ansvar Nils Kristian Nicolaysen*
- Lørdag 3. mai*    *Åpning av årets klassikertreff*
- Tirsdag 6.mai*    *Årets besøk hos Biltilsynet på Hensmoen med mulighet for en gratis sjekk av kjøretøyet. Ansvarlig: Stig Atle Petersen*
- Lørdag 10. mai*    *Klassikertreff*
- Lørdag 17. mai*    *Klassikertreff*
- Lørdag 24. mai*    *Klassikertreff*
- Lørdag 31. mai*    *Klassikertreff*
- Lørdag 7. juni*    *Klassikertreff*
- Lørdag 15. juni*    *Sommertreff i samarbeid med Norsk samferdselshistorisk senter*
- Lørdag 21.juni*    *Klassikertreff*
- Lørdag 28.juni*    *Tur til Vognmannen på Magnor*
- Lørdag 5.juli*    *Prestegårdsløpet, ansvarlig: Nils Kristian Nicolaysen. Arr. komité og frivillige trengs!*
- Lørdag 12. juli*    *Klassikertreff*
- Lørdag 19. juli*    *Klassikertreff*
- Lørdag 26. juli*    *Klassikertreff*
- Lørdag 2. august*    *Klassikertreff*
- Lørdag 9. august*    *Klassikertreff*
- Lørdag 16. august*    *Klassikertreff*
- Lørdag 23. august*    *Klassikertreff*
- Lørdag 30. august*    *Moped og sykkelmarked – Gutta i blåøyken og Sykkelhistorisk forening Ringerike og omegn*

# Motoristen

<i>Lørdag 6. september</i>	<i>Målgang Sandvigen - Sundvolden</i>
<i>Lørdag 13. september</i>	<i>Kulturminnedagen i samarbeid med Samferdsels- historisk senter</i>
<i>Lørdag 20. september</i>	<i>Klassikertreff</i>
<i>Lørdag 27. september</i>	<i>Sesongslutt klassikertreff</i>
<i>Oktober</i>	<i>Arve Bergheim?, ansvar John Vidar Myhre.</i>
<i>21. oktober</i>	<i>Deadline for stoff til Motoristen. Bladet skal være ute hos medlemmene innen 11. november.</i>
<i>November</i>	<i>Postkort bildekveld m/ Kjell Thoen? ansvar Stig Atle Pettersen.</i>
<i>Tirsdag 2. desember</i>	<i>Årsmøte i samferdselssalen</i>
<b><i>Fredag 5. desember</i></b>	<b><i>Julebord i samferdselssalen</i></b>

Vi vil takke disse for gaver i form av premier til vårt  
loddsalg på Norsk Samferdselshistorisk senter's treff-  
dager:

Tess Hønefoss  
Norsk Scania Hønefoss  
AS Bilutstyr  
Byggmakker Hønefoss  
Montér Hønefoss  
Henning Dahlgren  
Staples Hønefoss  
Rema 1000(Eikli)

Vennlig hilsen

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

## **Vaktliste 2014**

3 mai	Jan Rasmussen tlf. 47331192 Nina Hallberg tlf. 90061126
10. mai	Stig Atle Pettersen tlf. 97602233 Ragnar Guldahl tlf. 91759192
24. mai	Reidar Hamborg tlf. 90569639 Peter Kæseler tlf. 48356645
31. mai.	Odd Espen Kristoffersen tlf. 93015315 Helle Lie tlf. 91867780
7. juni	Jan Rasmussen tlf. 47331192 André Gustavsen tlf. 92456759
14. juni	Stig Atle Pettersen tlf. 97602233 Kjell E. Pettersen tlf. 91316643
21. juni	Nils C. Nicolaysen tlf. 40843606 Nina Nicolaysen tlf. 40843606
12. juli	Nils C. Nicolaysen tlf. 40843606 Nina Nicolaysen tlf. 40843606
19. juli	John Vidar Myhre tlf. 48149000 Nina Hallberg tlf. 90061126
26. juli	Jan Rasmussen tlf. 47331192 Asbjørn Paulsen tlf. 91677179
2. aug.	Ole Hugo Emberland tlf. 91677113 Marius Johnsen tlf. 40647913
9. aug.	Odd Espen tlf. 93015315 Helle Lie tlf. 91867780
16. aug.	Henning Dalgren tlf. 90028450 John Vidar Myhre tlf. 48149000



## Motoristen

23. aug.	Reidar Hamborg tlf. 90569639 Per Olav Rolund tlf. 99631234
20 sept.	Odd Espen Kristoffersen tlf. 93015315 Helle Lie tlf. 91867780
27 sept.	Asbjørn Paulsen tlf. 91677179 Olav Simon tlf. 94278392
Reserver:	Jon C. Sandvold tlf. 32122547 Geir Arne Sørliie tlf. 91109607 Rune Storteig tlf. 97105103



*Det er mye som kommer fram når snøen forsvinner!*

Har du opprettet eller byttet e-mail adresse eller telefonnr. i det sist, vær snill å kontakte sekretær Helle Lie på e-mail adresse; [hellelie@hotmail.com](mailto:hellelie@hotmail.com) slik at arkivet kan oppdateres. Dette for enkelt og rimelig å komme i kontakt med medlemmene

Dette gjelder spesielt de som er oppført med e-postadresser i c2i.net og tele2, da disse adressene ikke virker lenger.

# Motoristen



**Ringerike Liftutleie AS**



**32 11 19 00**

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

# K l u b b e f f e k t e r

## Motoristen



**Cap med  
logo kr 150**  
farge sort og beige



**Krus Kr 100**

---

**T-skjorter**  
**kr 80** gråmelerte  
med logo på rygg  
( Ikke avbildet )

Salg av effekter foregår på  
medlemsmøter  
eller ved henv til klubben  
mkro@lmk..no

# *Motoristen*

## **RETURADRESSE:**

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn  
Postboks 1019  
3503 Hønefoss



**Er det ingen som vil kjøpe meg?**