



Nr 2 november 2014

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



I dette nummer:

I profil

Citroën

Bilmuseum i Bangkok

Prestegårdsløpet

Cortina

Motorklubben Gnist

Tirsdag 2. desember årsmøte

Fredag 5. desember julebord

LEDERS HJØRNE

Heisann alle,

Først vil jeg takke alle frivillige og deltakere på samtlige arrangement om har fått til nok en flott sesong.



Nå er det igjen mørkere tider, men med mer aktivitet innendørs. Gleder meg stort til at ting dukker opp på vårparten. Skal vi se oss litt tilbake på årets utesesong, så har det vært mye aktivitet. Klassikertreffene har gått sin vante gang, og andre aktiviteter har vi også fått til. Dette krever sitt av de frivillige, så jeg spør igjen etter flere frivillige til verv som redaktør, arrangørkomité og andre verv.

Stiller meg positiv til å sitte ett år til som leder hvis ønskelig. Varsler samtidig at det blir siste året, så andre kan få slippe til.

Kos dere i vintersesongen, og håper vi sees på tirsdager.

Mvh Odd Espen

Vi vil takke disse for gaver i form av premier til vårt loddsalg på Norsk Samferdselshistorisk senters treffdager:

Würth Hønefoss
Staples Hønefoss
Mekonomen Hønefoss

Vennlig hilsen

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

REDAKSJONEN

I forrige nummer oppfordret vi leserne til å sende inn stoff til Motoristen. Det kan se ut som dette har virket, for tilgangen på stoff til dette nummer har vært meget bra. De alltid flittige skribenter Nils og Åsmund har levert artikler, det samme har Stig Atle Pettersen og Jan W. Andersen. I tillegg har vi fått tillatelse til å bruke Arve Larsens fyldige artikkel fra motormuseet i Bangkok, tidligere publisert i AmazonPosten. Arve har også levert bilder fra Prestegårdsløpet. Redaksjonen takker for alle bidrag, og oppfordrer samtidig flere til å sende inn stoff til bladet. Som tidligere nevnt er alt veterankjøretøyrelatert stoff av interesse.

Dersom den gode stofftilgangen fortsetter, så kanskje noen tør å påta seg vervet som redaktør?

Hilsen redaksjonen ved Per Chr. Bratheim

LITT OM VIFTEREIMER

Da delebutikken var utsolgt for viftereimer til bilen min i vår, måtte jeg ty til ei industrireim. Det viste seg å være et dårlig valg. Dette gikk bra i sommer men desto verre gikk det når jeg ble med på turen til Maura i høst. Det ble bestemt at jeg skulle kjøre foran, bak kom et kobbelt muskelbiler. Ved Eggemobakka bestemte jeg meg for å peise på skikkelig for å vise at DKW'n ikke er noen sinke trafikken. Det var dumt. Akkurat på toppen av bakka så smalt det fra motoren - det var viftereima som nærmest hadde gått i oppløsning.

Reima jeg skulle hatt har seks rader med fibertråder i "veven", mens industrireima bare har to. Da er det ikke annet å vente enn at det smeller når du drar på. Jeg satser på "bilkvalitet" heretter.

Jo, jeg kom meg etter hvert til Maura, men ikke i veteranbil.

Åsmund



Bildet viser en beta som ikke ble skada.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

Tirsdag 2. desember 2014 kl. 19.00

Møtested: Samferdselssalen, Vinteroveien 2

Saker til behandling på årsmøte må være meldt inn til styret seinest 7 dager før møtet.

Foreløpig sakliste:

- Valg av møteleder
- Valg av referent
- Godkjenning av innkallingen
- Årsberetningen
- Innkomne saker
- Regnskapene
- Valg

Enkel bevertning.

Regnskapet blir sendt ut på e-post til medlemmene før årsmøtet.

INVITASJON TIL JULEBORD

Fredag 5. desember kl 19.00

Sted: Samferdelssalen, Vinterroveien 2.

Meny: Juletallerken eller biff m/dessert
og 1 drikke etter bestilling.

Pris: Kr 235,- betales ved inngang.

Påmelding til Helle Lie, tlf 91 86 77 80

Påmeldingsfrist: onsdag 27/11

STATENS VEGVESEN 150 ÅR

Denne historien startet den 12. mai da Harald Løken (ex Biltilsynet og medlem av mkro) ringte meg og spurte om jeg hadde en kjørbare 1939 modell. Jo, jeg hadde da det. Harald fortalte kort at en dame på Sokna som het Torhild ville ringe meg om et par dager, spennende.

Samme dagen så ringte en blid Torhild og spurte om jeg kunne kjøre en tur. Nei, ikke kjøretur med henne men med prosjektlederen for nyveien Sokna – Ørgenvika.

For raskt å komme et hakk videre i historien så ringte prosjektleder Erik Furuseth meg. Det ble avtalt oppmøte ved brakkeriggen på Sokna kl.12 den 16.mai.

DKW'n ruslet i gang og jeg ble fortalt at representant fra Statens Vegvesen, hadde overlevert prosjektleder et symbol for 150 års jubileet. Det var i form av en sekk med div. innhold, bl.annet en GPS. Sekkens ferd hadde startet fra Svalbard og videre Norge på langs og på tvers. Fra Sokna skulle den videre til Eidsvoll for å delta i markeringen av 1814, for til sist og ende sin ferd på Vegmuseet ved Hunderfossen. Med sekken i baksetet så kjørte vi tur- retur Sokna Ørgenvika da, i flott vær og med fotografen på hjul.

Alt dette hadde altså med 150 års jubileet til Statens Vegvesen å gjøre.



Så kan du lure på hvorfor nettopp en 39 modell. Jo, prosjektleder tenkte at siden det var i 1939 at man første gang snakket om å legge hallingdalsveien "over skauen", så kunne et kjøretøy fra 1939 vise at vei-planlegging tar tid.

Prosjektleder Erik Furuseth

Motoristen

Hvis Motoristen hadde hatt deadline i mai/juni skulle jeg fortalt dere hvor imponerende dette veiprojektet er, men nå har vel alle tatt turen så nyhetens interesse er forbi.

Jeg kom til å tenke på kontrastene før og nå: Da veien til Jevnaker over Eggemoen ble anlagt tidlig i 60 åra, så var det tillatt? å kjøre anleggsveien. Jeg kjørte veien med åpen A Ford og registrerte at den ikke var videre god. Selv om "Sokna - Ørgenvika" har vært helt klar for kjøring siden tidlig i vår, kunne den ikke åpnes før 27.juni - det måtte utsettes til striper var malt og til eksperter fra Spania hadde montert bomstasjonsutstyr.

Åsmund

ELEKTRONISK TENNING



Det er mye synsing ute og går her. Det er opplest og vedtatt at elektronisk tenning gir en kraftigere gnist og et stabilere tenningstidspunkt, men ved driftsstans etter landeveien kan du bli stående der. Dersom en får problemer bør systemet i hvert fall være slik at en raskt kan bytte tilbake til fordeler med stifter.

De konservative skifter ikke ut fordeler med stifter og kondensator. Med gammeldags fordeler er man selvhjulpent, hvis du har litt peiling da. Har du ikke peiling så får du kanskje hjelp av noen som har det.

På nettet ligger det forskjellige fabrikater, prisene varierer.

Åsmund

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

BILMUSEUM I BANGKOK

Tekst og foto: Arve Larsen

Artikkelen har tidligere vært publisert i klubborganet for Norsk Volvo Amazon Klubb, AmazonPosten. Av plasshensyn er artikkelen noe forkortet.

I skrivende stund er det gått nesten tre uker siden jeg skrev artikkelen "Amazon-jakt i Thailand". Den artikkelen var ferdig i månedsskiftet januar-februar 2009. Dessuten var den artikkelen helt up-to-date.



Bare noen få dager etter at den artikkelen var ferdig reiste en del medlemmer av "Nordiska Föreningen i Pattaya" på tur til Bangkok. Vi hadde leid inn to minibusser, og noen ville besøke China Town mens andre ville besøke et bilmuseum. Det viste seg at akkurat halvparten ville hit og resten dit. Derved ble det en buss på hver, noe som sparte oss som dro på museum for en ekstra tur i Bangkok sentrum. Om noen synes russtrafikken i Oslo er tett skulle de ta en tur til Bangkok. Siste gang jeg var der, bare for noen dager siden, satt vi i en taxi i over en halv time på samme røde lyset, uten at det skiftet. Alle gatene ut derfra var så fulle av biler at det ikke var plass for flere, og automatikken skifter ikke til grønt lys. Da vi omsider fikk grønt varte den perioden i ti-tolv sekunder, så ble det rødt på ny. Vi satt i nye fem minutter, og det ble nytt grønt lys som vi kom over krysset på. Da gikk det mye bedre, og vi brukte bare en halv time på den siste kilometeren.



Tilbake til denne artikkelen, som altså ikke er så up-to-date som forgjengeren. Jeg hadde planer om at den skulle være det, ettersom det er mye enklere å skrive om noe som man nettopp har vært med på, enn å rekonstruere det i ettertid. Tid til å gjøre det hadde jeg også, men en "god"

Isetta estate?

forskjærkniv gjorde et innhogg i den ene av de to pekefingerne mine som tidvis treffer retT tasT på tastaturet. Dette forårsaket forsinkelsen. Nå hadde dere, kjære lesere, ikke lidd noen skade av dette uansett, da artikkelen vil rekke trykkefristen også for AmazonPosten #3-2009. Men den vil, etter hva jeg kan forstå, ikke bli trykket i det bladet, da den er en oppfølger til forrige artikkel,



Italiensk semi-trailer av merke Pentazo

”Amazon-jakt i Thailand”, som ble en artikkel, noe ut over normal lengde. Uansett, dette er noe redaktøren vår tar seg av.

Imidlertid er dette den rette dagen å sitte hjemme på terrassen, (den overbygde delen), og skrive artikler på. For første gang, etter at jeg kom hit til Pattaya i romjulen, regner det. Og når det først regner

her kommer vannet fort ned. Her teller man ikke millimeter nedbør, her kan man telle centimeterne i stedet. Dessuten har jeg hørt noen tordenskrell, noe som normalt betyr ekstra mye nedbør, les styrtregn.

Museet vi besøkte heter ”Jesada (uttales Jesa-daa) Technik Museum” og ligger som nevnt i Bangkok, men godt utenfor sentrum. Ved inngangen stod det en typisk London-buss, en rød, to-etasjers buss. I brosjyren vi fikk står det:

”Jesada Technik Museum is a museum filled with land, maritime and aviation transportations from all over the world, especially small cars, bubble cars as well as rare mini-size cars. This is the first and only Technik museum in Thailand.”



Frisky

Forholdsvist fritt oversatt fra engelsk til norsk av undertegnede blir det slik:

”Jesada Technik Museum er et museum fylt med transportmidler fra land, vann og luft, fra alle verdenskanter, og har spesielt små biler, asfaltbobler, dessuten sjeldne biler av mini-størrelse. Dette er det første og eneste tekniske museum i Thailand.”

Jeg vil tro at det er en stund siden teksten til brosjyren ble skrevet. Dette begrunner jeg med at selv om det var veldig mange små biler der og flest i antall, så dominerte de likevel ikke, slik jeg ser det. Det var det et helt annet bilmerke som gjorde. De fleste vil nok tippe Volkswagen, det finnes nemlig en masse

”folkevognbobler” her nede. F.eks har Pattaya en egen VW-klubb. I butikkene bugner det av VW modellbiler, og jeg måtte tenke på vårt NVAK-medlem og artikkelforfatter i AmazonPosten og PV-

magazinet, tidligere PV-magazinet redaktør Sverre Lyngås da jeg oppdaget at de har en egen klubb lokalt i denne byen. Hit burde Sverre ta seg en tur. Lyngås besitter, foruten Amazon og PV, en meget stor kunnskap og lidenskap om gamle folkevogner. Jeg må samtidig innrømme at jeg misunner VW-folket den utrolige mengden av forskjellige modellbiler som finnes, ikke minst her i Thailand. Jeg hadde kommet til å bruke opp både ferie- og husholdningsbudsjettet om det var Amazon- og Volvomodeller det dreide seg om. I et svakt øyeblikk, foruten at jeg tok bilder av noen bobler på årets motorsykkeltreff, (godt over 10.000 sykler), her i Pattaya forrige helg, faktisk brukte penger på å kjøpe en VW boble modellbil. Jeg har selvsagt ikke planer om å beholde den selv og forurense modellbilsamlingen min, derimot skal jeg gi den til Sverre Lyngås.



Goliath

Når det gjelder motorsykkeltreffet blir det en egen artikkel rundt dette.

Motoristen

Dessverre for noen, til enorm glede for andre, var det Mercedesbiler som dominerte museet. Ikke ved første øyekast, men da man kom bakerst på siden av museet stod bortimot tretti, helt strøkne gamle Mercedeser på rekke og rad. En av grunnene til at de ikke var iøynefallende ved første øyekast var at de stod ba-



kerst, hovedgrunnen var at de var innpakket i plast, gjennomiktig riktig nok, men dog. Jeg går ut i fra at plasten skyldes beskyttelse mot støv. Museet hadde ingen vegger, bare tak. På den annen side kondenserer vannet også i Thailand, og da er plast neppe det beste å beskytte bilen med. Når det blåser er nok heller ikke plast det mest skånsomme mht lakken. En annen mulighet er at bilene er såpass nyankomne, at de ennå ikke har fått av transportbeskyttelsen.

Grunnet vår tilmålte tid og det store antallet bilder jeg ville ta, fikk jeg aldri tid nok til å stille alle mine spørsmål eller spørre om slike detaljer. Jeg forsøkte selvsagt, men hun jeg spurte først kunne ikke noe engelsk, og den andre kunne omtrent like lite. Jeg fikk imidlertid vite at museet var privateid av en kineser, og at de hadde ca 500 "items", altså forskjellige artikler der. Foruten små og store biler, en masse mopeder, motorsykler og sykler, både thailandske tuk-tuk'er (med motor) og indiske tuk-tuk'er (med pedalkraft), noen helikopter, båter og amfibiefarkoster hadde de en kjempesamling med tråbiler.

På mitt spørsmål vedr alle Mercedes'ene fikk jeg vite at de kom fra Tyskland. Da mange av disse bilene hadde thailandske registreringsskilt undrer jeg meg på om hun mente at Mercedes er produsert i Tyskland. I fall det var det hun ville fortelle meg kom jeg ingen vei. Men dersom hun mente å si at de har vært i Tyskland til gjenoppbygging er det mer interessant. Et annet alternativ er om bilene har fått thailandske skilt etter at de kom nyrenovert fra Tyskland. Men hvorfor sette skilt på en bil som havner rett på museum? Spørsmålene er mange, men pr dd har jeg ingen svar på dette.

Motoristen

Jesada-museet hadde ingen Volvobiler som jeg kunne finne. Mao har de hull i samlingen sin. Jeg fant imidlertid en Saab, men den interesserer meg heller lite.

Mens jeg så kjente merker, som også produseres i dag, som

Volkswagen, Ford, Renault, Citroën, BMW, Ford, Mercedes, Porsche, Fiat, Saab, Toyota, Chevrolet, Honda, Jaguar, Bentley, Opel, Peugeot, Jeep, Triumph, MG, Skoda, Nissan og Pontiac.



Berkeley under restaurering

Dessuten fantes det mindre, (her tar jeg i betraktning min alder og kjennskap kontra yngre lesere), kjente biler, og bilmerker jeg ikke engang har hørt om. Slike som

Nash, Nash Metropolitan, Tatra, Messerschmitt, Fulda(mobil), Wartburg, Trabant, Hillmann, Vauxhall, Austin, Datsun, Simca, NSU, Morris, Humber, Tro-

jan, Volga, Naz, Checker (amerikanskbygd bil spesielt beregnet for limousin- og taxiservice), Ape, Pentazo, Teilhol Citadine, Frisky, Willam, Bond, Bond Bug, Mopetta, Heinkel, Erad, Capucine, Caravelle (ikke en VW Transporter slik vi kjenner den), Goliath, Diavolino, Prefect (Ford hadde på femtitallet en modell som her Prefect, men denne er ikke lik den min far hadde, så vidt jeg kan huske), Lloyd, Auto-Union, Goggomobil, DKW, Berkeley, Amphicar, CJB evt GJB (som jeg altså ikke aner noe om), Zündapp, Lomax, Vlorex Oscar 350, De Lorean (amerikansk bygd bil i rustfritt stål, fabrikken gikk konkurs etter å ha produsert et lite antall biler), Sunbeam Talbot, Packard, Chevrolet Corvair, Carrier, spesialbygde (amerikanske) skolebusser og brannbiler. Helt til slutt, av de bilene jeg har identifisert fant jeg en JHLE som, etter hva jeg har fått oversatt fra den thailandske plakaten som stod på, er en tyskprodusert tegneseriebil fra 1953. Bilen er ikke i scala 1:1 i forhold til "normale" biler, og journalisten måtte nok smurt seg med både fett og olje for å kunne

Motoristen

komme inn og ut, men sammenlignet med en liten Fiat etc er den slett ikke liten.

Nå kan det selvsagt hende at jeg uvitende har blandet sammen bilmerker og bilmodeller, slik at modellen kommer et sted i teksten, mens bilmerket kommer et annet sted. Men jeg er ikke noe, eller *har* ikke noe leksikon her jeg sitter, så dere må ha meg unnskyldt for eventuelle sammenblandinger. At



Strøken Humber

Nash og Nash Metropolitan kommer fra samme fabrikk vet jeg, men jeg valgte likevel å nevne begge. Det samme gjelder Chevrolet, som står under "dagens produsenter" og Chevrolet Corvair, som ikke produseres lenger.

I tillegg til de nevnte bilmerker var det mange jeg ikke kunne identifisere. Blant annet flere av de tre-hjulede bilene, som jeg er sikker på at er japanske, men som jeg ikke fant fabrikatet på. Dessverre var det kun et minimalt antall av det som var utstilt som hadde en plakat med informasjon. At plakatene, de som var, er skrevet på thailandsk, får så være. Da kan man ta et foto og oversette senere. Men dessverre, slike plakater var det ikke på mange av kjøretøyene.

Vår tilmålte tid var ute. Gjett hvem som var sistemann ut fra museet? Da vi dro derfra hadde jeg altså en mengde ubesvarte spørsmål. Om jeg noen gang får svar på disse vet jeg ikke, det vil tiden vise. Jeg trodde at vi var på vei til å møte resten av gruppen til en felles lunch, og satte meg derfor godt til rette i bussen. Jeg var både sliten i beina og varm (les; overopphetet og gjennomsvett), men etter bare noen minutter i bussen stoppet vi på ny.

Jeg ble forklart at her stod det en del militære kjøretøy, blant annet. Det var en kjempestor hall der, (det er enkelt å bygge store bygninger med store takflater når man aldri behøver å bekymre seg om snøvekt), men alle portene vi så var lukket og låst. Men det stod en del kjøretøyer, fly

og båter utenfor.

Imidlertid, på den andre siden av veien, på et stort, helt åpent jorde, stod det plassert en masse gamle personbiler. De var, mildt sagt, i ulike forfatninger. Noen var vel nærmest for jord å regne, mens andre kunne redde i form av en betydelig restaurering. "Kolla *här* då", lød det fra Gunnar, en bilinteressert svenske som var i vårt følge, og som stod litt unna meg. "Har du hittad en Amazon?" svarte jeg og løftet på hodet. (Jeg må legge inn noen svenske gloser for at söta bror skal ha lettere for å forstå hva jeg sier). "Nej", svarte Gunnar, "kolla på den här Lambourgini'en". Gunnar stod ved siden av noe plastskrot som godt kunne ha vært en bil av nevnte, italienske merke. Imidlertid brydde jeg meg like lite om det var en Lambourgini der, som jeg bryr meg om det er søndag eller mandag når jeg er i Thailand. Jeg hadde nemlig oppdaget noe mer interessant ved siden av tupperwarebilen. Over taket på bilen som stod mellom Gunnar og meg selv dro jeg kjensel på en kjent og kjær takprofil med fargekode 79. Endelig, omsider hadde jeg selv kommet over en Volvo Amazon i Thailand. Og Gunnar stod ved siden av og bare måpte. Han hadde ikke lagt merke til sin "landsmann", ennå så nær han stod. "Det va' som tusan", sa Gunnar, "här står ju en Amazon!"



Bond Bud 700ES

Jeg hadde allerede kamerate på full fart, og da jeg skiftet posisjon for å fotografere fra en annen vinkel ramlet noe inn i synsfeltet mitt. Om det var i øyekroken eller gjennom linsen vet jeg ikke. Men tjue meter unna dukket ennå et kjent tak opp. Det var til alt overmål fra en Amazon

Herregårdsvogn. Det var som om både julaften, nyttårsaften og feriepengene kom samtidig. Hvilket lykketreff at vi stoppet også på dette stedet. La meg med en gang nevne at stasjonsvogner, eller Herregårdsvogner som det heter på vårt språk, ikke er vanlige overhodet i Thailand. Her er det sedan og pick-up som gjelder, foruten SUV'er for de som har penger til det.

TESS Hønefoss as

Motoristen

Jeg vet ikke hvordan det føles å vinne en slump penger i lotto, men jeg regner med at kriblingen i magen kommer fra de samme nervene som nå påvirket mine følelser. De to Amazonene var verken fine eller spesielle. Men de var *her*, et sted hvor jeg sannsynligvis aldri hadde kommet tilbake til, om jeg ikke hadde oppdaget bilene nå. Nå øyner jeg muligheten for at det vil dukke opp flere godbiter på denne tomten, og museet skal jeg besøke flere ganger i fremtiden, det er helt sikkert. Og denne tomten ligger som nevnt ikke langt unna.

Den første Amazonen jeg oppdaget var som nevnt en perlehvit sedan, type 122S. Den hadde fire dører og var etter all sannsynlighet en 1966 modell. Jeg fikk ikke opp panseret, (jeg våget ikke å ta i for hardt), og derfor har jeg ikke noe chassisnummer. At det går an å restaurere denne bilen er jeg sikker på. Bilen hadde automatgear og hel sofa foran. Dessuten hadde den aircondition. (*Les bildetekster vedr årsmoell).



Herregårdsvognen så verre ut enn sedanen. Spesielt panseret var stygt å se på; at solen er nådeløs mot biler som står slik er denne bilen et eksempel på. Det virket som om "halve rattet" var borte. Mao, bakelitten tåler ikke at bilen står slik i brennhet sol i uker og måneder, for ikke å snakke om år. Dessuten hadde ikke bilen lenger noe originalfarge, slik at dårlig grunnarbeid ifm

omlakkering kan ha gjort sitt til at lakken på panseret var totalt flasket. På rustangrepne biler hjemme er bakluken, både den øvre og nedre delen, på Herregårdsvognene utsatt. På denne bilen var den øvre delen tydelig preget av tidens tann og tæring. Derimot virket den nedre delen til å være uten rust.

Jeg skrev i artikkelen "Amazon-jakt i Thailand", om Amazonen i Sattahip, som hadde nakkestøtter. Det viste seg at setene var hentet fra en annen bil. Det som er litt underlig i så måte, nå i ettertid og jeg har sett to biler til; den ene av disse hadde også nakkestøtter, og det var

herregårdsvognen. Imidlertid var både seter og dørtrekk av samme materiale, og de hadde identiske, sydde mønstre. Så man kan undres.... Mer om dette vet jeg altså ikke.

Problemet med begge bilene var at de stod parkert så nær bilene ved siden av at det ikke lot seg gjøre å åpne dørene slik at man kunne granske stolfester og mekanismer nærmere.

Nå har jeg skrevet og sendt en email til museet med en masse spørsmål om både det ene og det andre. Jeg har vært inne på museets hjemmeside også, www.jesadatechnikmuseum.com uten at jeg ble særlig kloke av det. Der var det noen bilder av biler jeg ikke har klart å identifisere, men så viste det seg at heller ikke de hadde navn på disse bilene.



Men jeg fikk også med i emailen, at dersom de har planer om å restaurere den ene, eller begge Amazonene, så kan jeg hjelpe dem å skaffe deler. Akkurat det er et problem i Thailand. Deletilgangen på Amazondeler er ikke like enkel som hjemme i Norge.

Dersom eieren av museet har klart å få et tjuetalls strøkne, gamle Mercedeser fra Tyskland og til Bangkok, så må det også la seg gjøre å sende en halv Amazon i løse deler til samme

sted.

Det var atter klart for samling og ny avreise. Jeg vil nok anta at de dame-ene som var med på turen vel syntes at de hadde ventet lenge nok på oss bilgale menn med kamera. Men de hadde valget, bil eller China Town! Hva jeg vil velge ved en evt reprise? Gjett!!

Meget glad og veldig fornøyd med dagen satt vi atter i mini bussen. Eneste skuffelsen var at vi ikke hadde minst dobbelt så lang tid til rådig- het på museet. Når sant skal sies var det godt å plassere baken på et sete i en air-conditionert buss. Det hadde vart noen hete timer på kame- rasafari. Gradestokken viste i alle fall godt over 35 celsius.

VÅRMØNSTING I BERGEN

Tekst og foto: Stig Atle Pettersen

På parkeringen på kjøpesenteret Lagunen i Bergen samles alle bilklubbene i Bergen og lager et stort treff om våren. I år ble det ny rekord med over 1000 kjøretøyer.



Det var et meget imponerende arrangement, alt fra stort til smått, lastebiler, militære kjøretøyer, biler og mc. Jaguar og Daimler hadde egen stand, de hadde samlet nesten samtlige modeller av disse bilmerkene.

Ford M-klubb hadde også egen stand, og det var også et meget imponerende utvalg av amerikanske biler.

Jeg fikk den store gleden av å sitte på med Norges fineste Ford Taunus 12m p4 coupe 1965 modell helt fra Haugesund til Bergen t/r . Mye premiært bil, den omtales å være Norges fineste 12m p4 i følge M-klubben. Den har vært avbildet i Norsk Motor Veteran med hele 6 siders reportasje.



TUR PÅ VESTLANDET

Tekst og foto: Stig Atle Pettersen

Jeg var i Haugesund og besøkte noen jeg har blitt kjent med i Ford M-klubb Norge. De er tilknyttet Haugesund Veteranvogn Klubb, stiftet 1974 med ca. 200 medlemmer. De samles og kjører jevnlig turer i helgene på fine gamle veier rundt i distriktet.

Jeg fikk være med en kamerat av meg og kjøre Ford Taunus 15m RS 1969 mod en hel formiddag. Det var en fin tur med mange fine naturopplevelser, og ikke minst, en del fine biler. Det var ca. 10 biler med på turen denne gang.

Dette er en meget hyggelig gjeng, som koste seg på tur med sine kjøretøyer. Vi stoppet litt av og til og slo av en prat, og spiste medbrakt niste-pakke.



Klubben hadde sommerfest som jeg fikk være med på. Klubben har kjøpt

ett fint bygg som de bruker som klubblokale. De har mekkeplass med løftebukk og en del verktøy til utlån.



SAURER

Tekst og foto: Jan W. Andersen

Sommeren 2012 kjøpte jeg en sveitsisk bygd lastebil av merket Saurer. Den ble kjørt til Norge som chassis da den hadde gått med fryseshop i Sveits. Skapet ble flytt over på Saurerens etterfølger. Jeg har bygd nytt lasteplan selv og Jevnaker Biloppretting har stått for oppgaven med å få bort de tidligere firmafargene slik at bilen nå er slik den var da den ble levert fra fabrikk i 1980.

Bilen har en Saurer dieselmotor på 12 liter som yter 330HK. Godkjent totalvekt med lass er 19 000 kg. Bilen har gått med tre-akslet henger i kanton Bern i Sveits. Den har blitt brukt til distribusjon av frosne matvarer for Coop. Saurer har alltid vært langt fremme i motorteknologi og var først ute med dieselmotorer med direkte innsprøyting, så tidlig som i 1932. For uten å produsere lastebiler og busser har fabrikkene drevet med forskning og utvikling av motorer, ikke bare for sin egen del, men det er utført forskning på oppdrag for flere kjente bilfabrikker. Saurer er kjent for meget god kvalitet i tråd med sveitsisk tradisjon. Min bil har gått noe over 1 000 000 km og ble godkjent uten mangler. Den hadde heller ikke målbart oljeforbruk på veien fra Bern til Hønefoss. Bilen har selvfølgelig turbolading, trykkluftbremser, servostyring, justerbart ratt, navreduksjon, trykkluftassistert kløtsjving og girring, differensialspærre og sentralsmøring.



CITROËN DS 21

Alfhild Oppen var en kjent skikkelse i byen. Den gråhårete damen kruset rundt i sin nedkabbete Citroen til alle døgnets tider. Den første Citroënen jeg kan huske med dama oppi var et Henry Chapron-bygg. Det var ikke Citroën selv som bygget kabrioletene, dette ble satt bort til Chapron. Alfhilds første cab var antageligvis en to-pluss-to-seter, for etter hva jeg husker var rumpa mye lenger på den gamle bilen enn på den siste Citroën-caben hun kjøpte. Denne bilen var min første store kjærlighet i



Hønefoss. Jeg var stadig vekk bortom bilen for å inspisere når jeg fant den forlatt rundt omkring i byen. Jeg var også i kontakt med Alfhild flere ganger, men fikk alltid samme svar. Du er nummer femti på lista, så det var nok flere enn meg som var interessert i bilen.

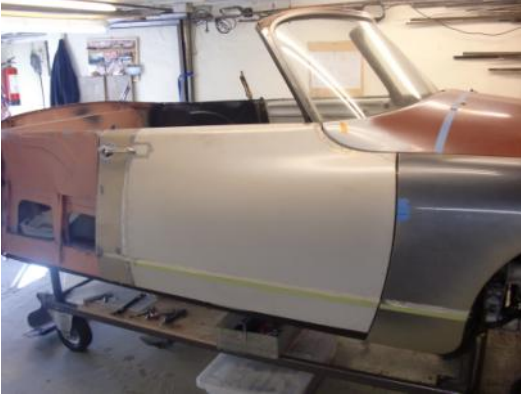
Bilforhandler Tore Bråten på Nakkerud var den som fikk lagt sin store klamme hånd på bilen da den ble solgt. Jeg var hos Tore og så på bilen da den ble lagt ut for salg for kr 6000, men fant fort ut at korrosjonsdyret hadde forsynt seg for grådig av bilen. Jeg husker at når jeg slo dørene hardt igjen drysset det hvitt pulver fra bilen. Min konklusjon var at karosseriet var av aluminium, noe som betviles i Citroën-kretser.

Jeg tenkte at denne bilen vil bli for dyr, for jeg måtte minst ta en tur til Frankrike og kjøpe en tilsvarende bil uten rust, for å kunne redde dette eksemplaret. I ettertid har jeg blitt gjort oppmerksom på at bilen endte sine dager på et huggeri på Hamarkanten.



Erik Hultgren gikk sin Citroën-læretid på Røa. Alfhild benyttet seg av dette verkstedet for å vedlikeholde sin andre Citroën. Erik var den Alfhild stolte på, og han var den eneste som fikk skru på den noe eksentriske damas bil.

Motoristen



Erik er nå i besittelse av Alfhilds andre Citroën cab. I 1970 ble det produsert en serie på 40 Usine Citroën DS 21 fra Chapron. Alfhilds og dermed Eriks DS 21 Citroën ble bare produsert i en serie på 4 stk, og er av den grunn meget spesiell.

I 1982 hadde Erik en DE Super 5; denne ble ofret til fordel for Alfhilds DS 21

Cab. Siden har det gått i smårestaurering og samling av deler. Med deler snakker vi kun om originaldeler. Først i 08 ble det børstet støv av gamle gubber, og kjeledressen ble hverdagsantrekk. Det ble sveiset rust til den store gullmedalje. Nytt gulv, eller for å si det som det er, alt fra midten av bilen og bakover er byttet (i nye deler). Det er som kjent kjekt å ha gode venner, og Per Tharaldsen er en av dem. Han er et unikum med stål og sveisebrenner. Hør her, gubben har forlenget dørene i forkant og bakkant for at de skulle passe til døråpningen, originaldører kan man bare skyte en hvit pil etter (med en serie på 4 stk, sier dette seg selv). En kan sikkert si at både Erik og Per er noe over pari kurs når det gjelder å være nøye. Selv punktsveisingen som er foretatt på bilen er på samme stedet som på originalen. Til og med grunningen på bilen er av samme type og



farge som originalen. Bakskjermene hadde ikke helt riktig fasong i forhold til støtfangerbuene, så dette er rettet slik at skjermen flukter helt sammen med fangeren. Pirkete, neida. En kan ikke se bort fra at karosserifabrikken Chapron hadde blitt noe forlegen om de hadde sett arbeidet til disse to gutta.

Som en kuriositet kan nevnes at inne i hallen til Erik

Motoristen

Hultgrens noe spesielle hus, er det en meget fin seksarmet lystemestake. Staken består av motorblokk fra en Citroën SM (Citroen med byttemotor som vi kaller der) Denne sekssylindrede Maseratimotoren har da seks forgassere med seks te-lys i.

Man skal jo ikke utlevere og blottlegge alt om personene som blir omtalt i Motoristen, så derfor tar vi ikke opp hvor Eriks arbeidsplass er, eller hvilken trafikkstasjon i Oslo han er underlagt. Det var meget inspirerende å få møte en vaskeekte norsk franskmann, og vi gleder oss til å se det ferdige resultat.

Ført i pennen av Nils Flattum

I PROFIL

Jarle Ellingsen er født og oppvokst i bygda Svene på østsida av Numedalslågen, rett ovenfor storbyen Kongsberg. På den tiden sto det i skolebøkene at Kongsberg var en av de største byene i utstrekking i Norge.

Han var nesten som alle andre unger, vimsete og nysgjerrig, men han var også skoleflink, til foreldrenes store fortvilelse. Hvem skulle ta over småbruket når han far skulle levere stafettpinnen videre. Nok om det. Lenge før Jarles tilstedeværelse, nærmere bestemt i 1938, gikk han far til anskaffelse av en motorsykkel med navn Fenomen (skrives Phanomen) som er produsert i Tyskland.

Denne og traktoren som først kom til gårds på 50-tallet ble flittig benyttet når han far ikke var tilstede.

Da Jarle oppdaget det andre kjønn, og dama bodde et stykke lengre opp i bygda ble en nyervervet BMW fra 1941 flittig benyttet. Men 750en ble byttet ut til fordel for en MB 170 med Dieselmotor. Et fartsvidunder uten like, ved nesten fritt fall kunne farten nærme seg både 80 og 90 km. Sikker i forreste laget for gammel bil i kombinasjon med dårlige veier. Anne Marie lot seg i hvert fall blende av en feiende flott kar med egen oljebrenner. Etter et opphold som lærer i nærheten av moralsirkelen (eller polar-sirkelen som enkelte onde tunger også ynder og kaller det)





Med Mustang på Kongsbergknekken

gikk turen til Hønefoss som leietager øverst i Hønegata (på venstre siden). Han kom i kontakt med undertegnede da han kjøpte rekkehus på Hengsle. Han var da lærer på Handelskolen, eller som den også kaltes Frøhaug og Wathnes videregående skole. Spesialfeltet var blant annet Norsk og Engelsk. Læreren som Jarle er tok han fort farge av naboen på andre siden av veien som hadde

olje i håret og bensin i blodet. Anne Marie ble bilenke med gubben for det meste på hue i garasjen (sammen med dårlige naboeer.)

Etter flere årganger med Renault 20, diverse Forder, you name it, som det heter på svensk, ble det mer orden på sakene da naboen flyttet til Vik og Jarle flyttet til nybygget hus på Oddli.

Frøhaug og Wathnes ble etter hvert avvirket, men innen dette hadde Jarle byttet beite til Roa videregående skole.

Jarle kjøpte en SAAB 96 totakter til han far for mange år siden. Det lønner seg ikke å være snill, for en får bare ubehageligheter med det. Så nå sitter Jarle med en original rød Saab 96 med oljelukt etter seg. Nok en oljebrenner, og Jarle putrer rundt med sin Anne Marie som kartleser på diverse veteranløp.

Jarle fikk en fengslende jobb da det store huset med mur rundt sto ferdig på Tyrstrand. Han ble skoleinspektør for undervisningen på fengslet.

Brent barn også videre, skulle en tro, men neida. Jarle ble med over dammen, hvor det ble en El Camino og en 71 Mustang i meget god teknisk stand og perfekt lakk. Etter at El Caminoen fikk ny eier ser det ut til at familien på Oddli har fått et nytt permanent medlem, rett nok i garasjen av merke Ford, men likevel.

Ført i pennen av Nils Flattum.

PS. Fenomenet, skrevet med Ph og a med tødler over, står i startgropen for restaurering, men det er vanskelig med deler da det er få av denne typen.

PRESTEGÅRDSLØPET 2014

Foto: Arve Larsen

Årets prestegårdsløp ble arrangert lørdag 5. juli i fint sommervær. Som vanlig var det start fra Norsk samferdselshistorisk senter og innkomst på Norderhov prestegård. Her er noen glimt fra løpet sett gjennom Arve Larsens kameraobjektiv.



Motoristen



I GARASJEN

Bjørn Erik Løkken er i besittelse av en Cortina fra 65. Dette er ikke akkurat en original bil, men du verden så original den er.

Karosseriet ble kjøpt i 90 ukomplett, uten motor og girkasse, nesten rustfritt med grunning på.

Han sveiset den lille rusta som var på bilen. Bilen hadde opprinnelig en 2 liters motor og planene var å sette inn en original motor av samme størrelse. Men han skumlet også om en raskere motor. Så biltilsynet ble oppsøkt for konsultasjon. Jo da, en 2.0 Cosworth motor med turbo kunne også benyttes. Men før dette kunne realiseres måtte karosseriet forsterkes, avstives og ekstra punktsveisinger måtte utføres både her og både der. Ny forstilling med forsterkede bremses og hjuloppheng måtte også anskaffes.

Som nevnt ble bilen anskaffet i 90, men har bare hatt skilte i drøye fem år, ting tar tid. Bilen er en såkalt bakgårdskatt. Den ble lakkert i bakgården i de gamle lokalene til Bergs bakeri. Gulv og vegger i bakeriet ble vannet, og Berg junior sprøytet bilen med meget godt resultat. Dette bakgårdstunet ble foretatt i 2000. I samme slengen ble bilen understellsbehandlet med Bergs spesialtekyt. Man tager tekyt og blander den opp med bensin for å få en sprøytbar masse, som kryper inn i alle kroker og kriker. Når bensinen er fordampet, sitter du igjen med et perfekt resultat. Personlig tror jeg ikke dette stundet er å anbefale, for som kjent er



Motoristen

bensin noe aggressiv ved åpen flamme. Bakgård, bensin og fyrstikker går heller ikke så bra sammen.

Motoren ble maskinert og bygget av Svein Kristiansen på Gran. Dette er samme mannen som i sin tid bygget motorer for Henry Hartfelt. Bilen er godkjent med 160KW motor, eller ca. 200 DIN-hester.

Bilen er stivet av innvendig, har selvsagt bøtteseter og tre punkts seler.

Formålet med prosjektet var å få en bil med gammel look, og ny teknologi som er god å kjøre, samt å slippe å være redd for stopp når en er på tur.

Dialogen med biltilsynet var meget god og givende under hele oppbyggingsperioden.

Ført i pennen av Nils Flattum



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

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.



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

FRANSKMANN

Dø shø vå, skrives Deux Chevaux (betyr to hester) og er bedre kjent i Norge som 2CV. En fransk beskatningshest består visstnok av seks hestekrefter, da blir altså motorkraften på tolv hester på 2CVn.

Og nå snakker vi om bilen Citroën 2CV. Dette var franskundervisningen i dette nummeret, følg med, muligens kommer det mer franskundervisning i neste nummer, eller et annet sted i bladet.



Bilen 2CV ble produsert med tanke på allsidig transport for både bonde og legmann. Bilen skulle være så enkel at den lett skulle kunne repareres ute på jordet, om den ble brukt som hesteerstatning eller høyvogn. Det meste på bilen lar seg skru av med enkle midler. Om jeg ikke husker feil ble de første bilene levert med bare en frontlampe, men det er mulig jeg tar feil.

I sin tid var undertegnede på nippet til å kjøpe en ny 2CV, og prisen var drøye 18000. Om det var flaks eller ei, er ikke godt å si, men handelen ble ikke fullført. Men jeg har vært i nærheten av denne galopperende jernsenga (som den heter på folkemunne). Det droppet inn en Citroen Dyane som innbyttebil til en familie med tre gangstere. Disse hadde vokst ut av baksetet på den lille franskmannen. Dyane var mye penere og lignet mer på en bil enn den kultbelastede 2CV'n, og ble muligens av den grunn ikke populær her på berget.



Den utskremte journalisten for Motoristen sitter benket i garasjen til **Dag Snekvik**, som har gått til innkjøp av vinterarbeide. Denne sesongens restaurering er viet en Mazda RX Turbo II. Etter hva undertegnede kan

Er jeg ikke søt?

forstå blir denne bilen en av de fineste, og et nærmere bekjentskap med vidunderet vil muligens bli klart til neste nummer.

Tilbake til franske følelser. Dag og sjefen var på ferie i Marbella, fra hotellbalkongen hadde de oversikt over byen, sjøen og en parkeringsplass. En dag dukket det opp en 2CV; dama som kjørte doningen



en var nok en etterlevning av 68erne. Bilen ble brukt som hotell, oppholdsrom, til vasking og tørking av tøy, agitering med plakater for peace and love og ikke minst som transportmiddel. Jeg har bestandig hørt at det er forskjell på husmor og ingeniør. Og ingeniøren lot seg begeistre av allsidigheten i kjøretøyet. Kunne 68eren bruke bilen til alt mulig, var det sikkert også muligheter for en klåfingret nordmann.

Vel hjemme, ble nettet saumfart og en 69-modell 2CV ble anskaffet som vinterprosjekt.

Dag sier at det store problemet er rust, da platetykkelsen varierer fra 0,4 til 0,6 mm, bare for å holde vekten nede på rundt 500 kg. Bilen er ikke bygget for norske forhold, sier Dag, de med den minste motoren må du ha hjemlengsel for å få i 80, men bilene er meget finurlig konstruert.

Mange av 2CVens finurlige konstruksjoner finner du igjen på nymotens biler, sier han.

Har man først sagt a er det bare å fortsette på resten av alfabetet, sier Dag, det ble etter hvert fire franskmenn som omkranset parkeringsplassen, tre som delebiler. Donorbilene ble en noe omfattende affære, og etter to år var to av dem som nyslåtte toskillinger. Har man olje på fingrene så har man olje på fingrene. Etter hvert måtte disse vike plassen for nye prosjekter uten en krone i fortjeneste. Men det var så fascinerende å skru på disse raritetene, sier Dag.

Konas bil er lakkert i flere nyanser av rødt eller rosa om du vil og blir flittig brukt av så vel Dag som kona på treff og turer.

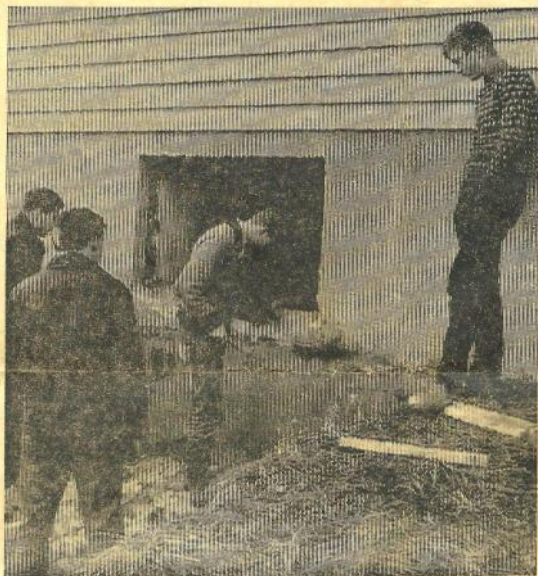
Ført i pennen av Nils Flattum.

MOTORKLUBBEN GNIST FOR 50 ÅR SIDEN

I år er det 50 år siden Motorklubben Gnist ble startet. I følge et avisutklipp fra Ringerikes blad for 18. november 1964 som Tom Grøtåsen har tatt vare på, var det stor aktivitet i klubben som var startet tidligere samme år. De var aktive bl.a. innenfor Trial-kjøring. Kanskje noen av leserne vet mer om denne klubben? I så fall vil vi gjerne høre om det!

Terje Hansen gjenvalgt som formann i Motorklubben Gnist

Driftig klubb som har utrettet mye det første halvår den har eksistert



Fra dugnaden på Njardarhov sist helg. Muren skal til pers for at man får dør til eget klubblokale. Det er Inge Skavhaug som bruker sleggen mens de andre følger interessert med.

MA's ungdomsgruppe på Ringerike, Motorklubben Gnist, har hatt et meget godt halvårsmøte på lokalitet Njardarhov. Klubben har nå 22 registrerte medlemmer og det er stadig tilsig av interesserte. Klubben hadde sitt konstituerende møte 24. februar i år og det har ikke manglet på arbeidsoppgaver. Ungdomsleder Nic. Wergeland ønsket de fremmøtte velkommen, en spesiell hilsen rettet han til representanten for husstyret i

Norderhov Ungdoms og Idrettslag. Han håpet forhandlingene ville gå raskt unna og at de vedtak som ble tatt måtte være til gagn for Gnists videre arbeide for motorinteressert ungdom i distriktet.

HYGGELIG MØTE

Det var lagt opp et rikholdig program for møtet. Foruten de vanlige årsmøtesakene drøftet man vinterens planer. Det ble vist film og ett av medlemmene ga referat fra deltagelse i NM i Stiltrial og fra landskampen mot Sverige i Stiltrial. Den vellykkede kvelden ble avsluttet med alle tiders pakkeauksjon og det kom inn bra med midler til en forholdsvis slunken klubbkasse.

MEGET UTRETTET

I det forløpne halvår klubben har eksistert er utrettet meget. Man

har hatt fem styremøter, seks medlemsmøter og ett åpent møte. — Gjennomsnittsfremmøte har vært 25. Videre er avviklet to motorsykkelkurs, — ett over 10 kvelder på tilsammen 25 timer. På dette kurset fullførte ni deltagere. Det andre kurset strakk seg over 8 kvelder — 20 timer — og på dette fullførte åtte deltagere. To av klubbens medlemmer har deltatt i ungdomslederkurs arrangert av Ringerike kommune, og på organisasjonskurs i Horten deltok fire. Det er arrangert en rekke løp i sommer, i Stiltrial og Manøverkjøring. I alt 16 av medlemmene har klart fordringene til bronsemerket i Manøverkjøring.

ØKONOMIEN

Økonomisk sett har man klart seg ganske bra. Rengskapet viser at omsetningen har vært ca. 8 000 kroner, og det er igjen en beholdning på 200 kroner. Medlemmene har tjent gode penger ved å kjøpe deler til sine sykler gjennom klubben.

EGET KLUBBLOKALE

Første post på programmet nå er istandsettelse av kjellerlokale i Njardarhov. Styret i Norderhov Ungdoms og Idrettslag har gått med på å la Gnist få leie dette. Huseieren vil bestride utgifter inn til 1000 kroner, mens Motorklubben Gnist utfører arbeidet. Det skal betales årlig leie på 500 kroner. Foreløbig har man kontrakt på to år.

Det er gitt tillatelse til at Gnist får egen inngang fra hovedveien. Således er det gravet vei inn til kjellermuren og i helgen gikk medlemmene løs på muren for å lage stor nok åpning til å sette nn en flott dør ungdoms- og idrettslaget har kjøpt. Det siste av muren måtte imidlertid ordnes med kompressor.

FLERE KURS I VINTER

Så snart man er kommet skikkelig igang med vintersesongen, vil det bli arrangert trafikkurs, førstehjelpkurs, motorsykkelkurs med mere. Det er ellers meningen å bygge spesialsykler for Stiltrial og eventuelt Go-kart's. Styret har forøvrig lagt opp møteplan for kommende halvår.

POKALER TIL GODE KJØRERE

Terje Hansen ble klubbmester i Manøverkjøring og Øyvind Holemark mester i Stiltrial. Begge vil ved en senere anledning få overrakt pokaler med MA's emblem. Videre har MA gitt klubben en pokal som tilfaller beste kjører, — etter sesongens slutt. Denne tilfaller Inge Skavhaug.

VALG

Ungdomsleder Nic. Wergeland redegjorde først for betydningen av at rette mann settes på rette plass. Han fremhevet betydningen av at klubbens styre kunne arbeide selvstendig og ikke alltid vente at ungdomslederen tar beslutningene.

Valget ga dette resultat: Terje Hansen, formann (gjenvalg), Inge Skavhaug, nestformann (ny), Ed-die Andersen, sekretær (ny), Bjørn Pedersen, kasserer (ny), Bjørn Ris-hoyd, kommisjonær (gjenvalg), Øyvind Holemark, materialforvalter (gjenvalg). Tur- og løpskomite: Jan Ingar Lyseng, formann, Arne Evenstuen, Per Aaserud, Knut Gaarud. Huskomité: Ø. Holemark, Terje Hansen, Arne Evenstuen. Feste-komite: Inge Skavhaug, og Bjarte Runderheim.

Motoristen



Ringerike Liftutleie AS



32 11 19 00

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



**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

Krus Kr 100

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

RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss



Lillebror ser deg!
Vestsida av Randsfjorden en vinterdag i 1991
Foto: Per Chr. Bratheim