



*Nr 1 april 2016*

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

*Organ for Motorhistorisk  
klubb Ringerike og omegn*



*Kartverkets Volvo Duett på Hardangervidda 1963. Foto: Bjørn Geirr Harsson*

**I dette nummer:**

**Terminliste  
I profil  
Volvo Duett  
Furtebua  
I garasjen**

**Lørdag 30. april åpning av årets klassikertreff  
Tirsdag 10.mai klubbmøte hos Biltilsynet  
Lørdag 28. mai åpning av årets utstilling**

## LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen!

I vinter har vi hatt mange fine temakvelder med godt oppmøte.

Det har også vært godt oppmøte på de lørdagene som vi har hatt åpent i jernbanevogna med kaffe og hyggelig prat.

Vi ser nå frem til en spennende sesong med fine arrangementer og turer, for å nevne noe : Prestegårdsløpet, Transport-historisk treff, felles kjøretur til Nesbyen og felles busstur til Oslo motor show. Oversikt ligger på klubbens hjemmeside (denne vil bli oppdatert etter hvert).

Vi vil prøve å få til en felles kjøretur en tirsdag i måneden, og om ønskelig en felles kjøretur til Burud. Dette blir avtalt på klubbkveldene på tirsdager, og eventuelt på mail.

Klasikkerlørdagene er i gang fra 30. april, ta med kjøretøyer, familie, venner og bekjente.



Vi sees !

Stig Atle Pettersen.



*Pelle og Triumphen er klare for sesongens arrangementer.*

*Foto: Jan Helge Østlund*

## REDAKSJONEN

Det er vår i uthus og garasjer. Regner med dere har gjort kjøretøyene klare for en ny sesong. Best å slippe for mange "justeringer" i veikanten!

I dette nummeret er det en lengre artikkel om Kartverkets bilpark i tidligere tider. Den besto nesten utelukkende av biltypen Volvo Duett, og flere av dem var fortsatt i drift da undertegnede jobbet som sommervikar i Kartverket tidlig på 1980-tallet.



Det har vært god tilgang på stoff til dette nummeret av Motoristen. Faktisk så god at dette nummeret er på hele 40 sider. Takk til alle som har levert artikler, fortsett med det!

MKROs medlemmer kommer til å kjøre hundrevis av mil med sine veterankjøretøyer og delta på mange arrangementer i løpet av sesongen. Ta bilder og skriv noen ord om sommerens opplevelser, så blir neste nummer av Motoristen like innholdsrikt som dette.

God sommer!  
Per Chr. Bratheim

## 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)

## **Referat fra årsmøte i MKRO**

Sted og dato: Samferdselssalen 1.12.2015

1. Godkjenning av innkalling: Godkjent uten kommentarer
2. Valg av møteleder: Stig Atle Pettersen  
Valg av referent: Per Chr. Bratheim  
Valg av to personer til signering av møteprotokoll:  
Åsmund Martinsen og Jarle Ellingsen
3. Årsberetning  
Stig Atle Pettersen leste opp årsberetningen og Per Olav Rolund redegjorde for klubbens aktiviteter i 2015.
4. Regnskap  
Kasserer Johan Tuft gjennomgikk regnskapet for klubben og regnskapet for HØKA-bussen.  
De høye kostnadene til trykking av Motoristen skyldes at det er utgiftsført trykking av tre utgaver mot tidligere to. Dette avhenger av når trykkingen blir fakturert.  
Ujevn vekt på bladene har ført til krav om straffeporto. Redaktøren tar dette opp med trykkeriet for å unngå slike kostnader i fremtiden.  
Det er opprettet en egen tungbil-konto for drift av brannbilen og HØKA-bussen.
5. Medlemskontingent  
Styret foreslo å øke medlemskontingenten fra kr. 250 til kr. 275 pr år, dette for å møte økte kostnader. Forslaget ble vedtatt ved avstemning. De som ikke betaler kontingenten innen fristen vil få én puring. Betales ikke kontingenten etter puring vil man miste medlemsskapet i MKRO. Dette vil bli meldt inn til LMK, og man mister da muligheten til å ha LMK-forsikring gjennom vår klubb.
6. Hederspris/utmerkelse  
Det blir ikke utdelt noen pris for 2015, bl.a. fordi styret ble konstituert midt i perioden. Det ble bestemt at klubbens medlemmer kan foreslå kandidater til hederspris. Styret avgjør hvem som eventuelt skal motta prisen.
7. Valg  
Styret:  
Leder: Stig Atle Pettersen (gjenvolgt, var konstituert leder før årsmøtet)

# Motoristen

Nestleder: Jon Christian Sandvold (ny)  
Sekretær: Linda Lilleenget (ny)  
Kasserer: Jarle Ellingsen (ny)

Johan Tuft vil fortsatt bistå med føring av regnskap.

Revisor: Åsmund Martinsen (gjenvolgt)

Arrangementskomitéen:  
Per Olav Rolund, leder (ikke på valg)  
Stig Atle Pettersen (gjenvolgt)  
John Vidar Myhre (gjenvolgt)  
Nils Flattum, Holemarten (gjenvolgt)

Valgkomité: Reidar Hamborg (ikke på valg)  
Ragnar Guldahl (gjenvolgt)

Andre verv og grupper som ikke er på valg:

Forsikring: Nils Nicolaysen  
Per Olav Rolund

Redaktør og webansvarlig: Per Chr. Bratheim

Materialforvalter: Ragnar Guldahl

MKRO sin representant i styret til NSHS: Reidar Hamborg

Simcagruppen: Nils Flattum, Odd Espen Kristoffersen, Finn Benterud

Tungbilgruppen (brannbil og HØKA-buss):  
Kjell Erik Pettersen (brannbilansvarlig), Olav Simon (bussansvarlig),  
Odd Espen Kristoffersen, Asbjørn Paulsen, Ragnar Guldahl, Kristian  
Øiom, Håvard Heieren, Nils Flattum, Jon Chr. Sandvold

8. Inkomne saker  
Ingen saker var kommet inn

Per Chr. Bratheim  
referent

Åsmund Martinsen

Jarle Ellingsen

# Motoristen

## MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 26/11-2014 - 30/11-2015

INNTEKTER OG KOSTNADER	2015	2014
Medlemskontingenter	59 750	61 000
Andre inntekter	14 959	5 894
Renter	627	992
Sum inntekter	<u>75 336</u>	<u>67 886</u>
Innkjøp varer for salg	1 207	5 131
Innkjøp utstyr etc.	-	-
Utgifter nytt lokale	-	99
Leie Stasjonen	-	-
Leie Skjærdalen	13 750	12 500
Kontingent LMK	3 435	4 160
Trykking medlemsblad	20 491	12 670
Porto / Kontor	12 930	19 503
Utgifter Brannbil	-	-
Utgifter Simca	2 123	425
Gaver medlemmer	-	-
Tilstelninger og møter	2 960	4 113
Tap - opps. medlemmer	5 370	-
Forsikringer	1 135	811
Bank og kortgebyrer	1 747	1 668
Diverse utgifter	1 923	1 155
	<u>67 071</u>	<u>62 235</u>
Resultat for perioden	<u>8 265</u>	<u>5 651</u>
Balanse pr 30.11.2015		
Lagervogn	5 000	5 000
Varelager klær/krus	7 547	8 754
Fordringer/forskuddsbet. husleie	17 900	30 800
Konter	884	1 050
Ring. Sparebank 2280.3204288	40 326	6 350
Ring. Sparebank 2280.3204296	40 367	42 285
Høkabuss - til gode.	4 018	13 538
	<u>116 042</u>	<u>107 777</u>
Egenkapital periodens start:	107 777	102 126
Overskudd/Underskudd i perioden	8 265	5 651
Egenkapital periodens slutt (1/12-13)	<u>116 042</u>	<u>107 777</u>
Hønefoss,30/11- 2015:		
Johan Tuft (kasserer)	Asmund Martinsen (revisor)	

# Motoristen

## AKKUMULERT REGNSKAP HØKABUSS:

Mottatte tilskudd og gaver:

	Totalt:	Resultat pr år:	Akkumulert:
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		
Gaver 2014	1 500	885	-13 538
Gaver og innkjørt 2015	78 500	9520	-4 018
Sum:	<u>530 523</u>	<u>-4 018</u>	

Kostnader:

Kostander 2011	5 390
Kostander 2012	289 992
Kostnader 2013	169 564
Kostnader 2014	615
Kostnader 2015	68 980
Sum:	<u>534 541</u>

Underskudd - lån fra klubben -4 018

## Lasteboble



Et tidligere Øiom-bygg har kommet tilbake til opphavs mannen for restaurering. Reportasje kommer senere

## DET ER SNART SESONG...

Vi står nå på terskelen til den 6. sesongen ved senteret, og vi ser frem til å få både veterankjøretøy og tog ut i sola. Mange entusiaster er etter hvert tilknyttet senteret, og det er aktivitet på området store deler av uken. Noen liker seg i kafeteriaavognen med kaffekoppen mens andre er travelt opptatt med snekring, arkivering eller forberedelser til sommerens utstilling. Det finnes noe for alle ved senteret.

Terminlisten er lagt, og jeg anbefaler alle å gå inn på [www.nshs.no](http://www.nshs.no) og ta en kikk på denne. Her burde det være noe for en hver smak hele sommeren gjennom. Takket være de mange ildsjelene i klubbene er det mulig å få til et slikt spenn av aktiviteter. Jeg gjør imidlertid spesielt oppmerksom på åpningen av sommerutstillingen lørdag den 28. mai. Den åpnes i år som i fjor av ordføreren, og jeg håper så mange av dere som mulig kan delta på åpningen med kjøretøy, og være med å skape stemning.

Jeg har også lyst til å nevne at vi blir lagt merke til. Mange ringerikinger tar gjerne turen opp til senteret for å se på veterankjøretøy og kose seg om sommeren. Det gjør mange fra omlandet også. Det er koselig!

Senteret er i utvikling, og i år er vi bedre enn noensinne. Senteret har som noen av dere kanskje vet, tatt over den såkalte Skiftehytta nederst på området. Denne er under oppussing i disse dager, og vil passe fint inn i helheten. Vi venter dessuten en ny vogn til toget vårt. Hva dette er, får bli en liten overraskelse...

Jeg ønsker dere alle en spennende og flott sesong. Bruk senteret aktivt, og vær med å sørge for at senteret vårt blir en viktig kulturinstitusjon i regionen!

God sommer!

Hilsen

Jan Helge Østlund

Styreleder, NSHS





## TEMAKVELD NOVEMBER 2015

Temakvelden denne gang var hos Lakkserveret i Hønefoss. Vi ble godt mottatt av eier André Carlsen, han hadde også fått med seg Frode Woxen Wilhelmsen fra Lechler som er leverandør på lakk og produkter til Lakkserveret.

Vi ble vist hvordan vi reparerer lakkskader fra a til å. Meget imponerende hva André kan om dette, alle fremmøtte var helt stille og fulgte godt med.



Vi fikk se sliping, maskering og tildekking, grundig vask av flatene som skulle lakkres, sparkling (sprøytesparkel), pussing av overflatene, grunning, blanding av lakk, lakkering etterfulgt av klarlakk og til slutt rubbing og polering. Resultatet ble meget bra. Det kom en mengde spørsmål til André og Frode etter bra gjennomført arbeid, de svarte entusiastisk på alle våre spørsmål.

Til slutt vart det som vanlig kake og kaffe. Jeg tror alle fikk stort utbytte og en uforglemmelig kveld med dette besøket på Lakkserveret.

Foto og tekst:  
Stig Atle Pettersen.



## I GARASJEN

Siri Røst er Johnny Røsts yngste datter. Hun har ved to anledninger studert i det forgjettede landet USA. Siste gang hun var over, ble Johnny med for å hjelpe til med etableringen. Etter at leilighet var ordnet, skar han på byen og kjøpte en 86 Mustang



Kabriolet 5.0 GT. Dette var en passe stor damebil, med baktanke. Åpen amerikaner med cab og V8er går også an å benytte i gamlelandet, på dertil høvelige dager.

Samtidig som Johnny reiste rundt for å ordne ting og tang, gikk det ikke verre en at han snublet over en rød original Chevrolet El Camino SS 1972 mod. med diger motor, i meget fin stand. Etter en del fingerferdigheter her hjemme fremstår SSen nå som en rak og stolt ganger, klar for sommerens lufteturer. Johnny hadde returbillett etter ti dager, så tida ville falle han lang. Men lang tid er det råd med, man kan finne på mange sprell med rikelig tid. Det stedlige nyhetsbyrået hadde bilannonser på side atten. Han ble ganske lett i rumpa da hans falkeblikk slo ned på 79

Camaro Z 28 for sale.

Datteras Mustang GT fikk nesten overvarving da den spant ut på highwayen. Selgeren var ikke helt sikker på om det var en original Z 28. Penger og bil skiftet side og Johnny rullet hjem til datteras leilighet. Der ble dataen startet opp. Jo da,



## Motoristen

rammenummeret fortalte i tydelig tekst at dette var en original Z 24 (bingo). Originale dekaleringer og deler som burde byttes ble kjøpt inn. Z 28en står nå i garasjen under huset. Denne garasjen blir i vesentlig grad bare brukt til



finbiler. Og det skal jeg fortelle at den er. Men så melder problemene seg. Tre amerikanere blir litt i overkant i tillegg til allerede fire motorsykler og en moped. Her må det en eliminering til. Skal han kjøre Z 28, El Camino eller nedkabbet. Ikke vet jeg, og jeg tror ikke han er sikker selv. Skulle jeg hatt en fin sommerbil, tror jeg at jeg hadde kontaktet Johnny. Jeg tror at minst en av dem vil bli lagt ut for salg. Mustangen hadde en ulyd i differensialen, fortalte Johnny, så lagre, kronhjul og pinjong ble innkjøpt hvor delene var rimelige. Det var bare en to til tre hundre dollar for hele suppa så det var ikke noe å spare på, sier Johnny. Jeg stakk innom amerikaner-eieren tilfeldig en dag for å ta en kopp kaffe. Jeg har ventet i hele dag på spesialverktøy for å ta av et lager, sier Johnny, der han heller kaffe i koppen min. Jeg fikk nesten ikke nippet til koppen før han reiste seg og sa at der kommer bilen med verktøyet mitt, og borte varn. Jeg så bare hæla pån der han forsvant inn i verkstedet sitt. Jeg tuslet etter med kaffekoppen i handa. Der var han i full sving demonteringen. Det var fint du var her, sier han, jeg trenger litt granna hjelp til å holde. Etter tjue minutter var lagre, kronhjul og pinjong på plass. Og det var tid for å montere aksler og bremses. Kaffen var drukket, og jeg hadde fått en innføring i hvordan man reparerer en differensial, så jeg tuslet hjemover. Jeg tror ikke han la merke til at jeg gikk, der han sto med hodet ned og rumpa opp ivrig opptatt i bremsedeler.

Ført i pennen av Nils Flattum

## TEMAKVELD PÅ BRANNSTASJONEN

9. februar var det tema-kveld på brannstasjonen. Tydeligvis et populært innslag, for nesten 40 av MKROs medlemmer stilte opp.

Per Olav Rolund fortalte litt virksomheten til Ringerike brann- og redningstjeneste. Som navnet sier, så jobber de med mye mer enn å slukke branner.

De rykker ut både ved trafikkulykker og andre hendelser. Brannvesenet bistår også med å pumpe ut vann ved oversvømmelser og de driver forebyggende arbeid som for eksempel inspeksjon av ildsteder. De holder også kurs i brannvern og redning. Et lag sammensatt av folk fra nødetatene på Ringerike ble norgesmestere i hurtigfrigjøring av skadet person fra bil både i 2013 og 2014.

Kveldens tema var brannsikkerhet i veteranbiler. Mange av oss har lagt ned mye tid og penger i veterankjøretøyene våre, og brann er noe vi absolutt vil unngå. Per Olav anbefaler av vi tar en brannsikkerhetssjekk på kjøretøyet før sesongstart:



- Sjekk at bensinslanger og koblinger er i god stand. Slangene kan se fine ut, men ved nærmere ettersyn kan det likevel finnes sprekker. Bruk slanger av god kvalitet!
- Unngå å plassere bensinfilteret nær varmekilder som f.eks. eksosmanifolden.
- Kontroller at det elektriske anlegget er i god stand. Dårlig kontakt kan føre til varmeutvikling.
- Koble fra batteriet når kjøretøyet settes bort for vinteren. Hovedbryter kan også være et alternativ.
- Sjekk at brannslukkeren er i orden
- Sørg for at det er rent i motorrommet.

Vi fikk også en omvisning på brannstasjonen. Brannvesenet har utstyr for alle typer oppdrag. Sekundene teller, så det er svært viktig at alt utstyret er i på riktig plass og klart til bruk til en hver tid. Her var det nok flere av oss som kan ha noe å lære når det gjelder orden i sakene.

Vi takker Per Olav og Ringerike brann- og redningstjeneste for en meget interessant kveld.

Per Chr.



Foto: Linda Lilleenget

## RALLY MONTE CARLO HISTORIQUE 2016

**MKRO-medlem Arne Dølerud har deltatt i Rally Monte Carlo Historique for 15. gang. Kartleser Arne og sjåfør Knut Ulf Larsen kjørte inn til en sterk andreplass i sin klasse. Her er Arnes beretning fra løpet:**

Mitt 15. løp ble et rent asfaltrally, ingen snø i områdene vi kjørte. Selv over Col de Turini 1607 moh var det svart asfalt. Opp og ned i alpene blir det alle fordeler til de sterke bilene på sammenlagt lista. For vår del var det start i Oslo sentrum, videre til en stopp i Halden før kontroll på Volvo-museet i Gjøteborg, deretter båt til Kiel. Lang tur på motorvei til Bad Homburg ved Frankfurt med middagsinvtasjon fra bilklubben på stedet. Neste dag startet den etter mitt syn mest slitsomme del av løpet, 120 mil i løpet av 26 timer med mange kontroller underveis ned til Monaco. Franske bygdeveier i mørket med et utall landsbyer og veivalg tar på kreftene. Men en natt på et Monacos luksushoteller gjør underverker for neste dag, som forsåvidt er lang, men ikke like anstrengende. Den

## Motoristen



inneholder endel fjellprøver fram til Valence, en stor by Rhone dalen hvor vi hadde to overnattinger. Dagen etter var det ca 30 mil i tradisjonelle Monte Carlo rally trakter. Dette er snøtrakter vanligvis, men altså ikke i år. Dette er hjemtraktene til de franske skiskyttere. Siste døgnet startet fra Valence mot Monaco med flere prøver underveis. Etter ankomst Monaco ble det noen timers hvile før den siste nattprøven oppe i fjellene nord for

byen. Den store utfordringen er to prøver hver på ca 50 km . Opp og ned alpeveier fra 380 til 1607 moh, morsomt, men utfordrende i en 55 år gamle Volvo PV. Godt fornøyd ved målgang på morgensiden. I vår kategori, biler eldre enn 1962 kom vi på annen plass etter en Jaguar E med en Jaguar XK 140 på plassen bak oss. Volumklassen inntil 2 liter vant, så vi var godt fornøyd med utbyttet av løpet. Må også ta med at sambygdingen Lars Lie gjorde ei veldig god siste natt, etter middels resultat fram dit kjørte han seg opp til 53 plass på totalista av totalt 310 Startende. Det hele avsluttes med stor bankett, for føreren og meg med hver våre to store pokaler. Må jo driste meg til å si at i år var vi de eneste norske på premiepodiet! Mye mer kunne sies, men det får jeg heller ta med spesielt interesserte.

Arne D.



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

## I PROFIL

Henning Dahlgren er en mann med mange interesser. Blant annet å samle på gamle radioer som for eksempel krystallapparater, vanlig bordtype, kabinett eller reiseradioer. Han henter fram en Tandberg fra samlingen oppunder taket i mekkeboden. Denne er så god som ny, sier han. Den kostet borti 1500 kr for mange år siden, så for at dette fine eksemplaret ikke bare skal bli kastet om jeg skulle våkne stein dau en morra, så har jeg forsikkerhets skyld satt på en prislapp. Tittebokser med flimrende bilder fra tidlig steinalderepoke og fram til i dag ligger også innenfor interesseområdet.



Han er en form for pensjonist med egen firmabil parkert på hushjørnet, og hobbyen for tiden er å mekke på radio og TV. Noe som vi vanlige dødelige ikke skjønner en dritt av.

Bakgrunnen for denne gal- eller liden-skap kan vel skyllens at han i 64 (1964) begynte som læregutt hos Brodahl Sport Radio og TV, i Stabels gate. Det ble en del rydding, gulvsopping og forefallende arbeid i begynnelsen. Men etter hvert ble han penset inn på radio og TV-reparasjoner. Han ble hele åtte år hos Brodahl. Firmaet ble etter hvert lagt ned, men Henning hadde da for lengst startet hos Stereospesialisten i Sandvika innen dette hendte. Det er greit å flytte på seg, men det er ikke sikkert at arbeidsforholdene er like gode på alle arbeidsplasser. Den andre reparatøren på den nye arbeidsplassen (de var bare to) røyka med begge hendene og verkstedet var ganske lite, så om det var behovet for sterke briller i røyketåka, eller om det var nikotinforgiftning som førte til at Henning til stadighet gikk fra jobben med dundrende hodepine vites ikke i skrivenne stund, men hodepinen forsvant da han sluttet å frekventere det tåke-lagte området.

Ringrike Interkommunale Kraftverk ble Hennings neste arbeidsplass i de påfølgende 23 år.

Faba Radio og TV var til salgs, og det eventyret varte i hele 16 år. Det var en hektisk, men morsom tid, sier Henning, men som alle eventyr tok



også dette slutt. Tidene forandrer seg, bruk og kast-mentaliteten har spredd om seg så det store behovet for disse reparasjonstjenestene var ikke lenger tilstede.

Han er meget fornøyd med sin nåværende arbeidsgiver, han forlanger svært få gjenytelser og pengene kommer fast på konto den 20. hver måned. Det er da noen fordeler ved å være pensjonist.

For 8 år siden ble huset som han bygget i 72 overtatt av produktet av et ekteskapelige forhold. En romslig, lys og velholdt leilighet på Tegleverkstomta er pensjonistens nåværende tilholdssted.

Som ovenfor nevnt har han firmabil, så direkte pensjonist er vel noe overdrevet, er den utskremtes konklusjon. Etter å ha inpsisert furtebua, med måleinstrumenter i alle varianter, samt nedplukkede radioer, båndopptagere og diverse som jeg ikke skjønner noe av, samt motstander, elektrolytter, kondensatorer og diverse som jeg heller ikke forstår noe av, ser det ut for meg som Henning har tenkt å fortsette i de neste hundre år.

Henning sier at han kjøpte veteranbil for å stresse ned. Han er noe anglofil og liker biler som er laget for og kan kjøres på den fordømte sia av veien. Men for ikke å stikke seg ut ble det en MG som er importert fra over there, for da er rattet på vanlig side i bilen, og han slipper å gire med venstra.

Bilen rullet av samlebandet i det herrens år 1953. Den har vært i telemarktraktene, etter at Californiaskiltene ble fjernet, og er nå registrert på H-1951. Spørs om telemarkingen var i bakrus da han registrerte bilen med to år feil på skiltet.

Rolf Arild Karlsen, som gikk bort så altfor tidlig, har satt sitt bumerke på bilen. Så da Henning kjøpte bilen, var den i meget god stand. Det eneste som Henning har gjort er å bytte varmeapparatradiatoren. Bilen har fraktet Henning uten et feilslag rundt omkring i distriktet og på diverse turer og løp. Prestegårdsløpet står høyt i kurs, Spesielle MG-løp, som tre dagers tur til Gol og Pers Hotell, Gaustatoppen og Gaustadblikk i følge med over sytty likesinnede er hyggelige minner.

Denne sesongen er tredagersløp (Norwegian Sportscar Rally) til Bohuslen samt MG-treff på Burud den 10. september satt på kalenderen.

Ført i pennen av Nils Flattun.

## STATSVOGENEN

**Kartverket flyttet til Ringerike i 1980 etter å ha hatt tilhold i Oslo i mer enn 200 år. Etaten, som den gang het Norges geografiske oppmåling, hadde med seg et digert flyttelass til de nye lokalene på Hvervenkastet. Det var også mange biler med på flyttelasset, og flertallet var av typen Volvo Duett.**

Etter andre verdenskrig ble det satset sterkt på fornyelse av kartgrunnlaget i Norge. Kartene skulle være mer detaljerte og nøyaktige enn noen gang tidligere, og arbeidet skulle gå raskt. Dette førte til stor reiseaktivitet. Grunnlagsnett skulle etableres og måles, det trengtes passpunkter for flyfotografering, kart skulle synfares og det skulle utføres



*Børselev 1979. Foto: Knut Gjerde*

en rekke andre oppgaver som krevde reiseaktivitet. Og arbeidet foregikk i hele landet. I tidligere tider hadde kartverkets medarbeidere tatt seg frem med det som fantes av rutegående transportmidler, men til alt dette arbeidet var det behov for biler. Mange biler!

Det var mangel på det meste etter andre verdenskrig, også kjøretøyer.

Importrestriksjoner begrenset muligheten til å kjøpe biler, også for statlige etater. I 1955 overtok Kartverket et antall Bedford lastebiler fra Forsvaret. Disse var store, tunge, dyre i drift og dermed lite egnet til Kartverkets formål. Men etter hvert ble det enklere. Det ble lempet på importrestriksjonene mot slutten av 1950-årene, og i 1960 ble bilsalget frigitt.

Kartverket hadde behov for biler som var solide, driftssikre, med god plass til folk og utstyr, og de måtte være egnet til lange reiser. Vi må anta at den daværende ledelsen vurderte forskjellige alternativer,



## Motoristen



Teltleir, 1960-tallet. Foto: Egil Henriksen

men de må ganske raskt ha kommet frem til at det egentlig bare var én biltype som tilfredsstilte alle krav: Volvo Duett.

Den første Volvo Duett varebilen ble anskaffet i 1957. Det ble kjøpt inn noen flere i 1958 og 1959, alle disse var av modellen PV445 med delt frontrute og B16 motor. I 1960, det året salget ble fritt, ble det kjøpt inn hele 16 volvoer pluss 5 lastebiler av typen Opel Blitz. Samme år ble de gamle militær-bedfordene kassert. Deretter ble det kjøpt inn noen få Volvo Duett hvert år frem til 1969, som var siste året bilmodellen var i produksjon. Totalt ble det anskaffet over 40 duetter, og alle var i fargen blygrå. De fleste var varebiler uten sideruter, og noen var utstyrt med et enkelt baksete. Det ble etter hvert satt inn sidevinduer på de fleste bilene for å bedre sikten for sjåføren. Da Kartverket flyttet til Hønefoss i 1980 var nærmere 30 av bilene fortsatt i drift.

### Feltarbeid

Bilene ble brukt til kart- og oppmålingsarbeid over hele landet. Sesongen varte som regel fra mai til oktober/november. Ofte ble det jobbet



Børselv 1979. Foto: Knut Gjerde

## Motoristen

med prosjekter i Sør-Norge i starten og slutten av sesongen, mens prosjekter i Nord-Norge ble prioritert fra juni til september.

I tillegg til de faste medarbeiderne som drev feltarbeid ble det ansatt et betydelig antall sommervikarer. De som jobbet med oppmåling hadde med seg en assistent, noen ganger hadde de to assistenter avhengig av arbeidet. Det ble også ansatt ekstra landmålere, geodetoperatører, i sommersesongen. I alt var det et stort antall volvoer lastet med folk og utstyr som reiste ut til forskjellige oppdrag hver vår.

Det var mye utstyr som skulle være med: Instrumenter, stativer, verktøy, telt, kjøkkenutstyr og personlig bagasje. Og i duetten var det nok plass. Noen av bilene var utstyrt med en solid takgrind i tilfelle det ble for trangt inne i bilen.

I dag går det ganske greit å kjøre til Finnmark selv om det er langt. På 1960-tallet var veistandarden i Nord-Norge fortsatt dårlig, og dagens E6 var stykket opp av lange fergestrekninger. Det var derfor vanlig å kjøre gjennom Sverige og Finland på vei til prosjekter i Nord-Troms og Finnmark. Turen tok gjerne 4-5 dager med litt lange dagsetapper. Av en eller annen grunn tok det som regel kortere tid når folk skulle hjem om høsten etter endt oppdrag!



Reine 1982. Bilen heises om bord på "Mosken" før avreise til Værøy . Foto: Knut Gjerde

Vel fremme på bestemmelsesstedet var innkvarteringen oftest i brakker, rorbuer eller campinghytter. Noen ganger bodde folk i telt, men det ble mindre vanlig utover 1960-årene. Bilen ble brukt for å komme seg rundt i området, ofte på dårlige

## Motoristen

skogsbilveier og anleggsveier for å komme nærmest mulig målepunktene. Likevel kunne det være mange kilometer å gå. – En sommer da det var veldig tørt kjørte vi i terrenget helt til toppen av Slettefjell, forteller Lars Bockmann.



Lofoten 1982. Foto: Knut Gjerde

I mange prosjekter ble det brukt helikopter for å komme seg opp på de høyeste fjelltoppene. Ofte ble bilene brukt til å frakte helikopterdrivstoff, det var god plass til 200-liters fat bak i bilen. –Det var best at fatene var helt fulle, ellers kunne skvalpingen gjøre bilen vanskelig å styre var det en som fortalte. –En gang fløy baktørene opp, og drivstoffatet forsvant ned i ura. Den gangen ble helikopteret forsinket, forteller Steinar Dalbu, bilansvarlig på 1960 og 70-tallet.

Volvo duett var ikke kjent for å være bensingjerrig. En liter superbensin pr. mil ville den gjerne ha, og med en bensintank på beskjedne 32 liter var reservebensinkanne standardutstyr i de fleste bilene. Det var også viktig å etterfylle olje med jevne mellomrom.

### Vinterlagring

Bilene var stort sett i bruk bare i sommerhalvåret, så derfor ble de satt i vinteropplag i en kald garasje. Noen ganger satte kløtsjen seg fast i løpet av vinteren. Per Thaulow hadde ansvaret for vedlikehold av bilene fra 1980, og han forteller hvilken "hestekur" som måtte til for å få løsnet kløtsjen:

-Først ble bilen startet og kjørt varm. Så var det å sørge for klar bane ut av garasjen, starte bilen i revers, og rygge ut av garasjen. Deretter var det stopp og ny start i 2. gir. Etter å ha fått opp god fart var det bare å trampe inn kløtsj og brems, da løsnet som regel kløtsjen med et smell. Så måtte bilene testkjøres litt for å sjekke at alt var i orden.

## Vedlikehold

Per Thaulow forteller at bilene stort sett var svært driftssikre, men forstillingen var et svakt punkt. Dette hadde sammenheng med at det var omkring 30 smørenipler under bilen, og de skulle smøres for hver 1500 km. Etter hvert som bilene ble eldre var det de færreste servicefolk som fant alle smøreniplene, og det var vel heller ikke alle som var like påpasselige med å levere bilen til service. Etter en lang sesong og noen tusen kilometer uten smøring var gjerne kingbolter og endeledd utslitt og måtte skiftes.

Bremsene kunne også by på problemer. Bilene hadde en-krets trommelbrems, og etter en lang vinters stillstand var tromlene rustne og bremsene ujevne. Dette gikk seg som regel til etter hvert, men noen ganger måtte det tas service på bremsene før de virket som de skulle.

## Uhell

Bilene ble til sammen kjørt millioner av kilometer gjennom mange år, og kollisjonssikkerheten var heller dårlig sett med dagens øyne. Av og til skjedde det uhell, men heldigvis uten alvorlige personskader. Noen duetter ble kondemnert etter kjørehell. En bil fikk en kraftig smell i bakre del av karosseriet, og ble deretter bygget om til pickup. Dette kostet en god del, og det viste seg fort at bilen var lite egnet til bruk på feltarbeid etter ombyggingen.

Et mer oppsiktsvekkende uhell skjedde på slutten av 1960-tallet. To medarbeidere var ute på synfaring av kart, og hadde av en eller annen grunn røket uklar med et par lokale karer. Det gikk ikke bedre enn at de

lokale størrelse-  
ne fyrte av en  
dynamittladning  
under bilen mens  
den sto parkert  
ved et grustak.  
Kartverkets folk  
var heldigvis  
langt unna da det  
smalt, men bilen  
var naturlig nok  
ikke kjørbare etter-  
på!



*Klart for avreise med helikopter. Foto: Knut Gjerde*

## Slutt med Volvo Duett

Som nevnt var nærmere 30 duetter fortsatt i drift i 1980. De eldste bilene hadde da gjort tjeneste i over 20 år, så det var på tide å erstatte dem med nye biler. Men det tar lang tid å bruke opp en gammel Volvo, og dessuten var det begrenset med midler til å anskaffe nye kjøretøyer. Det var også begrenset utvalg av biler som var like solide og praktiske som en Volvo duett. Derfor var det flere av dem som fortsatt var i bruk utover første halvdel av 1980-tallet. Men etter 1984 var de fleste tatt ut av bruk, og de siste bilene ble utrangert omkring 1985. Da var det gått mer enn et kvart århundre siden Kartverket anskaffet sin første Volvo Duett, bilen som for alvor fikk virksomheten på egne hjul.

## Etterbruk

De bilene som var utrangert ble solgt på auksjon til høystbydende. Flere gjorde tjeneste som vanlige bruksbiler i flere år. Tidligere løypebas Svein Gulbrandsen hadde sin Volvo Duett i daglig drift til inn på 2000-tallet. Da var den helt oppbrukt! Vi vet ikke hvor mange av bilene som fortsatt eksisterer, men noen er det nok.

Hans Sveen i Haugsbygd har en Volvo Duett fra 1958. –Onkelen min kjøpte den på auksjon på Kartverket i 1982, og jeg overtok den i 1992 forteller han. Bilen er i meget

god originalstand, og er registrert på det opprinnelige A-nummeret. Den brukes til småturer om sommeren. –Volvoen har ikke vært i gang på et par år, men til sommeren skal den på veien igjen, sier Hans Sveen.

Vi håper å komme tilbake med en artikkel om denne bilen i et senere nummer av Motoristen.

Per Chr. Bratheim



En bil som har overlevd. Foto: Per Chr. Bratheim

## FAKTA OM VOLVO DUETT

Volvo duett kom på markedet i 1953. Den var basert på personbilmodellen PV 444, men hadde separat ramme. Navnet Duett dukket opp som et ledd i markedsføringen: "Bilen som är två – Volvo Duett".

Den første modellen hadde betegnelsen PV 445. Volvo produserte også leveringschassier til karosserifabrikker og andre kunder som utstyrte dem med forskjellige påbygg.

Bilen hadde en firesylindret toppventilmotor av typen B4B på 1414 ccm og 40 hk, og en tretrinns girkasse med usynkronisert førstegir.

PV 445 gjennomgikk forskjellige oppgraderinger i løpet av årene. I 1957 ble B4B motoren erstattet med B16A på 60 hk.

I 1960 ble PV 445 erstattet med P 210. De viktigste endringene var hel, buet frontrute og ny firetrinns helsynkronisert girkasse. B16-motoren ble erstattet med B18A på 75 hk i 1962, og bilen fikk samtidig 12 volts elektrisk anlegg.

Bilene kunne leveres både som varebil uten sidevinduer og som "personherregårdsvogn" med baksete og sidevinduer.

Volvo Duett ble produsert frem til våren 1969. Paradoksalt nok var det ikke lenger tillatt å selge den i Sverige det siste året på grunn av for dårlig kollisjonssikkerhet. Totalt ble det produsert ca 97 000 biler av modellene PV445 og P210 inkludert leveringschassier.

Kilde: Norsk Volvo PV klubb

**VOLVO**  
STASJONSVOGN DUETT - TO BILER I ETT KJØP

DOBBELT NYTTE  
DOBBELT GLEDE  
ROMMELIG  
RASK - ØKONOMISK  
KJØRESIKKER  
RUSTBESKYTTET

**ISBERG'S**  
BILFORRETNING

KONOWSGT. 1 - Tlf. 88 34 50    FRIDTJOF NANSENS PL. 6 - Tlf. 42 13 75 - 41 50 91 - 42 48 78  
LINDEMANNSGT. 5 - Tlf. 44 38 55    Avd.: Drammens 83 22 37 - Hønefoss 1537 - Nesbru 8028

VOLVO SALG OG SERVICE GJENNOM 25 ÅR

1958



# Oppdrag i høyden?



- Utleie av alle typer lifter, trucker og minikraner.
- Utkjøring av maskiner med levering på hele Østlandet.
- Sertifisert og dokumentert opplæring på alle maskiner.

"Vi løfter deg til nye høyder"

Ringerike liftutleie AS • Follumveien 64 • 3516 Hønefoss  
Tlf: 32 11 19 00 • post@ringlift.no • www.ringlift.no

Ringerike  
Liftutleie

**DUETT**  
75 hk  
4 gear



**PV 544**  
75 hk, 3 gear  
75 hk, 4 gear  
90 hk, 4 gear



**Amazon**  
Stasjonsvogn:  
75 hk  
4 gear

**Amazon**  
2-dørs:  
75 hk, 4 gear 90 hk, 4 gear med overgear  
4-dørs:  
75 hk, 4 gear 75 hk, automatgear

# VOLVO

1965

## FORTSETTELSE FØLGER

God dag, er en vanlig høflighetsfrase. Om det var en god dag for Dag i fjor vår da Corvetten hans havnet på autovernet på vårens første prøvetur opp mot Sollihøgda, er høyst tvilsomt.

Episoden ble nevnt i forrige nr. av Motoristen, og jeg lovet en fortsettelse for å se hvordan dette utviklet seg. Bilen ble direkte ramponert

med store karosseriskader, skjev ramme, pluss diverse andre skader. Det er godt gjort å bøye ramma som er et stort ovalt rør på en åttendedels tomme (3,17mm). Forsikringen dekket ikke hele skaden da bilen teknisk var underforsikret, selv om oppgjøret var greit nok, så vær oppmerksom på dette. Sjekk verdien på bilen og tegn forsikring etter en verditaksering.

Etter hva Dag har funnet ut, var foranledningen for uhellet en liten fjær til



en krone eller to. Fjæra som hindret girspaken i å gå i inngrep med revers, røyk, så da Dag skulle sette bilen i drive, havnet han på stive hjul oppå autovernet.

Som kjent er ikke Dag tapt bak en vogn, og absolutt ikke bak en hesteløs vogn. Med oppbrettede ermer (skjorteermer) og pågangsmot ble bilen jekket opp og



## Motoristen



karosseridelene fjernet, slik at ramma kunne inspiseres i ro og fred, kanskje ikke innvendig fred, men dog. Ramma var skjev i både hue og rævvva, eller i flere retninger om du vil. Bilingeniøren slang på en kjetting her og en der, varmet og dro, plystra og banket til ramma

fremsto som ny. I samme slengen ble det produsert nytt eksosanlegg i rustfritt (selvsagt) Avtagbare deler ble behørig lakkert i Dags forskjellige nyanser som rødt for bremses, gult for parallellstg, sort for servo osv. osv.

Han har flere båter og har besøkt flere skjær, så glasfiberarbeide er ikke fremmed for han. Corvette-karosseriet er som kjent i båtmaterial, så



glasfiberduken har vært flittig brukt. Bilen fremstår nå som en ny variant uten de legendariske vippelyktene. Fire lykter blir nå installert på hver side i luftinntakene under fangeren.

Det gjenstår fortsatt noe arbeid med finjustering, glassfiberduk og tilpassing før lakken skal på. For sikkerhets skyld skal bilen testkjøres før lak-

kering, for å se om alt fungerer som det skal. Undertegnede foreslo en tur oppover mot Ådalen eller noe slikt, for der er det ikke så høye midtribatter. Vi gleder oss til å se Dag nedkabbet på fine sommerdager, med skinnhjelm og flagrende silketørkle i reneste Røde Baron-stil.

Ført i pennen av Nils Flattum.

## Motoristen

### I FURTEBUA

Ola Rolid Tørrisplass er en av de to tøffe typene med skjøggelue av samme merke og farge som kommer kjørende til klubbens tilstelninger i Mini. Det være seg grønn og hvit med nr. 8 på døra eller en grå Clubman. Den minste av kara har til tider sittet i barnesete og får nok ikke lappen på de første 12 åra, men du verden så tøffe gutta er.



Ole E. Rolid var en eldre kar med medlemskap i klubben Han var bestefar til Ola som allerede var eier av den grønne og hvite Minien. Ola arvet den grå Clubmanen etter bestefaren. Denne bilen er en 71 modell med bare 40000 på telleren.

Den grønne og hvite, som er en 79 BMC Mini, som den het på den tiden, ble innkjøpt i 03. Det ble foretatt rustsveising og restaurering etter alle kunstens regler, og en behøver ikke å være flau for å bli sett bak rattet eller som passasjer i denne strøkne doningen.



Ola var med å starte Hønefoss Miniklubb i 2005, som har tilholdssted på Helgelandsmoen. Klubben er den største lokale Miniklubben i landet. I lokalene er det hektisk aktivitet. Ola fant et bikkjehus, i dobbelt forstand, for salg i Sverige. Dette var en pickup fra 64 som var halvveis nedgravd og blitt benyttet som

## Motoristen

bikkjehus til en sjefer. Rusta hadde hatt timebetaling og jobba iherdig på bikkjehuset. Det har blitt mange timer med sveising av ferdigkjøpte og hjemmelagede plater. Denne modellen er sjelden vare her på berget ikke bare pga. rust og lite salg, men også for at bilene ble brukt opp. Ola har til hensikt å få pickupen ferdig i løpet av første halvdel av nærmeste fremtid. Men som småbarnsfar til en pøde med skyggelue på 6 og en prinsesse på 4, ser det ut som prosjektet kan komme noe i bavevja.

Nå var det egentlig ikke bilene vi skulle snakke om, men furtebua.

Furtebua er i realiteten to sammenslåtte boder i det romslige og til dels nyervervede huset som samboer og Ola besitter. Samboer og samboer, nå har paret tenkt å ødelegge et godt samboerforhold med å gifte seg, jeg prøvde å advare dem, det gikk ikke, så da får vi heller bare ønske paret lykke til med det nært forestående.

Furtebua er stapp full av penger og gull. Bensinpumper i alle varianter, fra enliters totaktpumpe til veggmonterte størrelser som kan romme 20-30 liter. Oljekanner i alle varianter og størrelser, men hovedsakelig av type BP og Castrol. Sykler en mass: Tomahawk fra 72, restaurert, med dertil hørende hodepyrd, (denne perlen blir omsatt for bortimot 15 store) engelsk Ola Rayleigh RSW, (håper det er riktig skrevet da jeg aldri har hørt navnet før)



## Motoristen

Sykkelen er sammenleggbar og skulle egentlig i søpla, men ble reddet i siste øyeblikk og er tilnærmet ubrukt, høy pris!. 1918-20 modell, og da snakker vi ikke om militær 1918 A2 som spytter rødglødende kuler, men om en sykkel med umulig utveksling og karbidlykt. Anbefales ikke brukt i regnvær da bremseklossen som går ned på fordekket er av treverk og antas å bli såpeglatt når det er vått ute.

Her også nyrestaurert Corvette (moped), arbeidsbenk av eldre årgang med matchende verktøy, oljebokser og arbeidslampe fra før 20-tallet. Oppe i stua hadde snekkeren vært ute; et gammelt vindu var blitt en riktig så kledelig speil,, som sambo satte stor pris på. Likeledes lampene som viste seg å være Norgesglass av ulik størrelse, dekorativt, kledelig og kreativt. Jeg tror ikke det blir solgt noe av samlingen, men Ola er åpen for donasjoner av bokser og antikvariske duppeditter av alle slag. Han kan også betale for sakene om prisen ligger innenfor rammen av hva en familie på 4 kan avse.

Du verden for en innholdsrik furtebu. Apropos, er noen i besittelse av gammel slitt panel, så er Ola avtager, da planene er gammel panel på veggene i bua.

Ført i pennen av Nils Flattum.

Foto: Nils Flattum og Ola R. Tørrisplass



## TEMAKVELD HOS TOYOTA

Temakvelden i Februar var hos Toyota Hønefoss, hele 37 medlemmer tok veien hit. Toyota Hønefoss har nå flyttet inn i moderne lokaler i Oslo-veien, de har 40 ansatte med avdelingen på Roa. De selger ca. 700 biler totalt årlig. I Hønefoss består den nye avdelingen av salg nye og brukte biler, verksted og egen oppretteravdeling.

Toyota Hønefoss ble startet i 1964, samme år som Toyota kom til Norge. Toyota har i dag hele 12 forskjellige typer biler. På personbilsiden leverer de kun biler med bensinmotorer og hybrid, men på arbeidsbilene er det fremdeles med diesel.



Bygget der Toyota har sine lokaler i dag har en lang og gammel historie med bilforretning. Det ble bygget i 1962 av Sverre Stiksrud, da var det Volvo forhandler frem til på 80 tallet. Dette var et samarbeid mellom Stiksrud og Isbergs. Vi fikk en fin omvisning av medeier og salgssjef Chrisian Østheim, som entusiastisk viste frem de nye lokalene. Østheim er en ekte bilentusiast. Han startet med biler som 16 åring, men var mye tidligere med far ned på Volvo forhandleren som lå på samme plass som han selv driver som Toyota-forhandler på i dag. Om ikke far kunne være med så tok han sykkel og syklet ned for å se på de fine bilene og ta med brosjyrer hjem for nøyte lesning. Østheim startet på heltid som selger i 1987, og har solgt Ford, Opel, BMW, Volvo og fra 2001 ble det Toyota. Til sammen har han solgt ca. 7000 biler.

Tekst: Stig Atle Pettersen.

Foto: Linda Lilleenget

## TUNGBILGRUPPA

Tungbilgruppa har ansvaret for drift av klubbens tunge kjøretøyer, Høka-bussen og brannbilen. Gruppa skal også skaffe inntekter til å finansiere driften av kjøretøyene.

Brannbilen, en Magirus stigebil fra 1969, ble overtatt fra Ringerike brann- og redningstjeneste i 1997. Her er det anskaffet et sett pent brukte dekk. Det skal også foretas oljeskift og smøring og annet vedlikehold som rensing av dyser og ventiljustering.



Høka-bussen fra 1948 ble registrert i 2015. Det gjenstår noe arbeid med bl.a. hjulbuer og interiør. Motorblokka er sprukket, derfor er det anskaffet en reservemotor. Tungbilgruppa ønsker å få overhaldt reservemotoren, men den gamle motoren fungerer greit og skal brukes inntil videre. Det arrangeres busstreff i Sarpsborg i juli, og tungbilgruppa ønsker å delta dersom de klarer å skaffe midler til å dekke kostnadene. MKROs tunge kjøretøyer vil selvsagt være på plass når klubben arrangerer tungbiltreff på stasjonen til sommeren.



Per Chr.

*Foto: Frode Johansen, Ringerikes blad*



## STYRET 2016

### Leder: Stig Atle Pettersen

Stig Atle overtok som formann sommeren 2015 og ble gjenvalgt på sist årsmøte. Han jobber til daglig på Staples, kjører Ford 12M, og har det siste året bygget seg en stoor garasje. Han har lang fartstid i MKRO, bl.a. som medlem av arrangementskomiteén.



### Nestleder: Jon Christian Sandvold

Jon Christian har tidligere vært nestformann i MKRO i mange år, og er nå tilbake etter et par års pause. Han har bakgrunn som lærer, kjører Porsche, og har som bildet viser vært en trofast bidragsyter ved restaurering av Høka-bussen.

### Sekretær: Linda Lilleenget

Linda er nyvalgt sekretær. Hun jobber som jurist i Kartverket og kjører en blå Amazon som hun kjøpte som 16-åring. Etter en lakkskade skal bilen nå få ny lakk. Lakkskaden skyldtes feilmerking av en bilpresenning som skulle beskytte lakken mot vær og vind. Sikkert dyrt, i hvert fall for leverandøren som må betale regningen hos billakkereren.



### Kasserer: Jarle Ellingsen

Jarle Ellingsen overtok som kasserer på sist årsmøte. Han har bakgrunn fra økonomi og regnskap, og har bl.a. jobbet som lærer. Jarle styrer klubbens økonomi i samarbeid med tidligere kasserer Johan Tuft. Når dette skrives, er Jarle på tur i USA. Kanskje finner han et dollarglis å kjøpe med hjem?

## RABATTAVTALER

### Mekonomen i Hønefoss

---

### Malia i Hønefoss

---

### Bilutstyr i Hønefoss

---

**Automek Arne Holth AS** på Hallingby utfører EU-kontroll på veterankjøretøy (personbiler) for kr 500,- 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. Rabatene kan variere noe avhengig av leverandør. Det er mulig å be om pristilbud på større ting.



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).

**Styret i MKRO**

**Leder:**

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

**Nestleder:**

Jon Christian Sandvold tlf 32 12 25 47

**Kasserer:**

Jarle Ellingsen tlf 913 88 721 kjarleellingsen@gmail.com

**Sekretær:**

Linda Lilleenget tlf 950 53 598 linda.lsl@hotmail.com

**Arr.komiteen:**

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

Stig Atle Pettersen

John Vidar Myhre

Nils Flattum (Holemarten)

**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, pchrbra@online.no

**Materiellforvalter:**

Ragnar Guldahl

**MKROs representant i Norsk samferdselshistorisk senter 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 2016

Arrangementene skjer på klubbområdet hos Samferdselshistorisk senter på Hønefoss stasjon hvis ikke annet er spesifisert

Lørdag 24. april	VW-marked
Lørdag 30. april	Åpning av årets klassikertreff
Torsdag 5. mai	Fellestur til Bendixtreffet på Lunner. Avreise fra senteret kl. 10.00
Lørdag 7. mai	Klassikertreff
Tirsdag 10. mai	Årets besøk hos Biltilsynet på Hensmoen
Lørdag 21. mai	Klassikertreff
Lørdag 28. mai	Klassikertreff og åpning av årets utstilling
Lørdag 4. juni	Transporthistorisk treff på senteret, arrangert av MKRO
Tirsdag 7. juni	Kveldstur med start fra senteret, info kommer
Lørdag 11. juni	Klassikertreff og loppemarked på senteret (loppemarked også søndag 12.)
Lørdag 18. juni	Klassikertreff
Søndag 19. juni	Prestegårdsløpet med start fra senteret kl. 10.00, innkomst på Ringerikes museum
Lørdag 25. juni	Klassikertreff og busstur til Veterandagene på Magnor, info kommer.
Lørdag 2. juli	Klassikertreff
Tirsdag 5. juli	Kveldstur med start fra senteret, info kommer
Lørdag 9. juli	Klassikertreff
Lørdag 16. juli	Klassikertreff
Lørdag 23. juli	Klassikertreff
Lørdag 30. juli	Klassikertreff med besøk fra Nordisk Minitreff
Tirsdag 2. august	Kveldstur med start fra senteret, info kommer
Lørdag 6. august	Klassikertreff
Lørdag 13. august	Klassikertreff

## Motoristen

Lørdag 20. august	Klassikertreff og Classic MC-treff
Søndag 21. august	Fellestur med klubbene på senteret til veteranreff på Nesbyen
Lørdag 27. august	Klassikertreff
Lørdag 3. september	Klassikertreff og innkomst veteranbilløpet Sandvigen-Sundvolden
Lørdag 10. september	Klassikertreff og sykkel, moped og MC-marked
Lørdag 17. september	Klassikertreff
Søndag 18. september	Veterantogtur til Eggemoen
Lørdag 24. september	Sesongslutt klassikertreff
Tirsdag 4. oktober	Medlemsmøte
29. eller 30. oktober	Busstur til Oslo Motor show

### Andre arrangementer :

Lørdag 7. mai	Ekebergmarkedet
Lørdag 4. juni	Fellestur til mopedløpet på Skreia
Onsdag 15. juni	Classic MC fellestur til Gamle kongevei på Hadeland. Avreise fra senteret kl. 18.00
24.-26. juni	Veterandagene på Magnor
Onsdag 26. juni	Classic MC fellestur til Hadeland folkemuseum. Avreise fra senteret kl. 10.00
Lørdag 3. september	Sandvigen - Sundvolden
Lørdag 17. september	Ekebergmarkedet
28.-30. september	Oslo Motor Show

**Vi trenger vakter på klassikerlørdagene! Meld deg på til Per Olav Rolund, [po.rolund@gmail.com](mailto:po.rolund@gmail.com) , tlf. 996 31 234. Link til vaktlista ligger på MKRO sin nettside, <http://mkro.lmk.no/>**

## Motoristen



Offentlig godkjent bilverksted - og PKK  
- dekkverksted - automatflusing  
- bilglass - diagnose - skadeverksted  
- takstmann - aircondition service  
- 3D firehjulskontroll



Automek  
Arne Holth AS

Telefon: 31 41 00 90  
post@automek-hallingby.no



**Kvalitet og atter kvalitet.**  
**B.S.A.** motorsykler har været i bruk her i landet i over 12 år og går like godt den dag i dag. Dette beviser mer enn ord hvad der menes med kvalitet 1 og 2 cyl. motorsykler 3 hjuls biler.

**B.S.A.** GRAN-HENRIKSEN & CO  
Bådhusgt 20 Oslo

## ***KLUBBEFFEKTER***



<i>Tøymerke</i>	<i>kr 30</i>
<i>Klistremerke</i>	<i>kr 30</i>
<i>Krus</i>	<i>kr 50</i>
<i>Caps med logo</i>	<i>kr 100</i>
<i>T-skjorte med logo</i>	<i>kr 125</i>
<i>Genser med logo</i>	<i>kr 250</i>

*Salg av effekter foregår på medlemsmøter eller ved henvendelse til klubben [mkro@lmk..no](mailto:mkro@lmk..no)*



**RETURADRESSE:**

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn  
Postboks 1019  
3503 Hønefoss



*En mulig løsning på parkeringsproblemene i storbyer?*