



Nr 2 november 2015

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



Foto: Frode Johansen, Ringerikes blad

I dette nummer:

HØKA-bussen

I profil

Prestegårdsløpet

Jawa

I garasjen

Tirsdag 1. desember årsmøte

Fredag 4. desember julebord

LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen!

Nå går det mot vinter, og de fleste skal sette bort sine veterankjøretøyer. Noen skal gjøre vedlikehold og noen skal restaurere, så kjøretøyene er klare til neste sesong.

2015 ble et år det skjedde mye i MKRO. Det ble gjennomført mange arrangementer, som Prestegårdsløpet, Transporthistorisk treff, temakvelder og ikke minst alle klassikerlørdagene, for å nevne noe. Vi har fått mange nye medlemmer så jeg får ønske dere velkommen til MKRO.

Mange har gjort en stor innsats og jobb for klubben og senteret, takk for at dere har gjort denne sesongen mulig. Nå står vi snart klare til nytt år, og etter vinteren kommer en ny sesong med mange spennende arrangementer. Med eller uten Motorhistoriske kjøretøyer.

Cafevogna er åpen på lørdager i vinter, så det er bare å møte opp til sosialt samvær og kaffe.

Vennlig hilsen

Stig Atle Pettersen.

Leder i MKRO



REDAKSJONEN

Nok en sesong går mot slutten. Som vanlig har aktiviteten ved Norsk samferdselshistorisk senter vært stor, og mange av MKRO sine medlemmer har deltatt på arrangementer rundt i landet. For min del var nok sommerens høydepunkt DKW MC-klubbens treff på Biskops Arnö i nærheten av Stockholm. Det er alltid hyggelig å treffe resten av DKW MC-menigheten, og over 120 problemfrie mil med en snart 80 år gammel motorsykel er heller ikke å forakte.

En av årets største begivenheter for MKRO er at HØKA-bussen nå er ferdig restaurert, registrert og kjøres for egen maskin. Når man ser bildene av hvordan den var ved prosjektstart er dette imponerende. Som vanlig i slike prosjekter er det er hard kjerne av ildsjeler som har jobbet jevnt og trutt og maktet å fullføre oppgaven. Det har også vært to andre viktige suksessfaktorer: Finansiering fra Sparebankstiftelsen og profesjonell bistand fra Øiom karosseri. Mer om dette i egen artikkel .

Vi gratulerer bussgruppa med Olav Simon i spissen, Sparebankstiftelsen og Øiom karosseri med et vellykket prosjekt!

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

INNKALLING TIL ÅRSMØTE I MKRO

Tirsdag 1. desember 2015 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.

Styret



INVITASJON TIL JULEBORD

Fredag 4. desember kl 19.00
Sted: Samferdelssalen, Vinterroveien 2.

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

Pris: Kr 250,- betales ved inngang.

Påmelding til Helle Lie, tlf 91 86 77 80
Påmeldingsfrist: onsdag 25. november

HØKA-BUSSEN

Styret i Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn fattet interesse for HØKA bussen som sto til salgs i Norsk Motorveteran høsten 2008. Etter innledende forhandlinger med selger, som var Romerike gammelbilklubb, ble kjøpet vedtatt i generalforsamlingen i desember samme år og kjøpet var et faktum. I mai 2009 ble bussen hentet hjem til Ringerike.



Maura 16. mai 2009

Historien til bussen

Bussen ble levert ny av HØKA 21.08.1948 til Lågendalsruta, her var den i trafikk mellom Dagali og Larvik (?) frem til 1959.

Den 14.08.1959 ble bussen registrert på Johan Moss, som fjernet bussinnredningen og bygget den om til campingbuss som ble benyttet av familien til feriereiser frem til midt i 60 åra ifølge samtale med dattersønnen.



Stavern 1989

Motoristen

Bussen ble så solgt til Per Halvor Mostad, Stavern, og her ble den stående frem til november 1989, da Arvid Johannesen på Hallingby kjøpte bussen. Arvid rev ut campinginnredningen og ønsket å restaurere bussen, men fant etter hvert at det ble for omfattende, så han valgte å selge bussen.

Høsten 1993 kom en stor delegasjon av klubbmedlemmer fra Romerike gammelbilklubb til Hallingby for å se på bussen, og noen dager senere ble bussen tauet etter en Volvo Bamse til Maura på Romerike. På Maura ble plateledning og glass og gulv fjernet, og buss-skjellet og ramme ble sandblåst og grunnet, og rehabiliteringen stoppet opp nok en gang da det gikk opp for Romerike veteranklubb hvor mye arbeid som måtte til for å få den ferdig.



Romerikinger i Ådal 1993

Så høsten 2008 ble bussen annonsert til salgs, og i mai 2009 var den tilbake på Ringerike igjen.

Noen medlemmer startet med regulære dugnader, men vi skjønnte at det behøvdtes penger til rehabiliteringen, og da Sparebankstiftelsen på nyåret



2010 bekjentgjorde at de ønsket å gi midler til gode lokale kulturprosjekter, så la vi inn søknad og fikk det vi søkte om.

Kristian Øiom kom med tilbud om å utføre karosseriarbeidene mot betaling, og så kunne vi bruke lokale hos ham til dugnader på alt det andre på kvellden, og slik ble det.

Begynnelsen av desember

Motoristen

i 2010 ble bussen plassert hos Øiom karosseriværksted, og i januar året etter var vi vel i gang. Alle rustskadene på gulv og bussskjellett ble reparert, nytt gulv, hjulhus, utvendige platearbeider, innvendige kledninger og mange tilhørende detaljarbeider ble



utført. Bussinnredningen kom på plass, seterammene ble modifisert da de kom fra nyere og bredere buss, Ivar Jørgensen utførte salmakerarbeidene.

Hønefoss glasservice /Per Arne Olsen spanderte alt glasset. Hønefoss Krom og Nikkel/ Lars Martinsen restbehandlet og forniklet masse deler. Bremses og drivverk fikk sitt og det måtte ekstraomganger til for å få alt til å fungere som det skulle. I september 2014 ble bussen kjørt inn i lakkboksen til Kristian og de utvendige fargene kom på plass.

Tidlig i november 2014 måtte bussen ut av Kristian Øioms lokaler da det var andre prosjekter som trengte plassen, bussen trengte ikke Kristian noe mer så da ble bussen fraktet på semitraileren til Johan Tuft til Skjærdalen og vinterlagring der.

Våren 2015 ble forgasseren trimmet sammen med flere andre tekniske detaljer, testing utendørs, slik at vi etter hvert kunne sette prøveskilter på bussen og kjøre ut i trafikken. Første besøk hos Biltilsynet tidlig i juli ble



det mangler på bremses foran, manglende rammenummer og mangel på fjærpakke bak. Endelig 30.juli 2015 var godkjenningen på plass og bussen kunne legge i vei på egne skilter F-30061.

Det gjenstår å bygge bagasjehyller og entrestang ved døra.

Motoristen

Utvendige hjulbuer foran er delvis produsert, de må gjøres ferdig og monteres. Vi ser at girkassen trenger renovering, da 2. gir maler og hopper ut av gir. Motoren bør på sikt overhales eller skiftes.

Prosjektkostnader

Det er gått med ca. 540.000 kroner

Sponsorverdi ca. 70.000 kroner

Vi har utført ca 3500 timer i dugnadsarbeider.

En stor takk til våre medlemmer/dugnadsgjengen som gjorde restaureringen mulig:

Jon Christian Sandvold, Kjell Melby, Kristian Øiom, Håvard Heieren, Ragnar Guldahl og Nils Flattum, for å nevne de mest sentrale personene, og vi har langt flere å takke.

Kristian Øiom, som er medlem i vår klubb ble en av de som nedla de fleste timene med dugnad på bussen.

Olav V. Simon



Foto: Frode Johansen, Ringerikes blad

RINGERIKSRUTA

Ringeriksruta ble etablert i 1923, og kjørte de første årene Hønefoss-Oslo, ei rute de delte med Karsten Karlsen og Engeseth busslinjer. Sammen drev de Samkjørende bilruter, med felles konsesjon på ruten til Oslo. Karsten Karlsen ble kjøpt opp av de to andre i midten av 1960- tallet.



Ringeriksrute i 1950-åra



Ny Høka-buss med Engeseth-logo



Ringeriksrute nr 85, ny i 1978

Ringeriksruta og Engeseth byttet begge logo, sannsynlig i slutten av 50 tallet, bilde 1 viser gammel RR logo, og bilde 2 gammel Engeseth logo. Bilde 3 viser en 1978 modell RR rute. Den nye Engeseth logoen er det ikke vist bilde av her, men den er kjent fra veteran DAF en som mange av oss i MKRO har kjørt med i nyere tid.

Olav V. Simon

VETERANKJØRETØYTREFF PÅ NESBYEN

Søndag 23. august var det fellestur til Hallingdal veteranvognklubb sitt årlige treff på Nesbyen. Omkring 30 deltakere stilte på Stasjonen klokken 9 om morgenen. Deltakerne var fordelt på ca 15 biler og 10 motorsykler, og enda noen flere heftet seg på kortesjen underveis. Undertegnede stilte med nyvasket Opel med for anledningen på-



monterte hjulkapsler. Etter en fin tur på morgenstille veier var vi fremme på Nesbyen. Væregudene hadde velsignet oss og arrangørene med flott sommervær, og utover dagen ble det tydelig at vi befant oss på Norges varmeste sted.

Treffet tiltrekker seg kjøretøyer av alle slag: Personbiler av alle aldre fra 1912 T-Ford og oppover, busser, lastebiler, traktorer og tohjulstraktorer. Og motorsykler! Harley Davidson 1923-modell med originallakk er ikke ofte man ser, spesielt ikke blå.

Årets tema var førkrigs kjøretøyer, og disse kunne beskues på et eget område på treffplassen.

Ut på formiddagen kom en hel konvoi med amerikanske lastebiler rullen-



de inn. Det var deltakerne på US-truck treffet på Gol, et imponerende syn. Noen som tenkte på Øystein Sundes sang om Kaptein Snutebil? Også luftens baroner hadde

Motoristen



Harley-Davidson 1923-modell

funnet veien til Nesbyen i anledning dagen. To veteranfly fra Nedre Romerike flyklubb hadde tatt av fra Kjeller og holdt flyoppvisning over dalen. Det ene flyet, visstnok en Tiger Moth, fløy i loop over hodene på oss så man kunne bli rent svimmel. Piloten må ha klart seg

uten å bli så veldig svimmel, for flyet landet trygt på et jorde i nærheten etter oppvisningen.

Det var ikke bare i luften vi kunne høre flydur. I utkanten av treffplassen hadde de rigget opp to stjernemotorer. Disse ble startet opp samtidig, og det låt ganske heftig.

Flymotoreierne så ut til å ha konstant bakoversveis.

Det var også mulighet for kjøp og salg av deler på treffet. Noen av MKROs medlemmer hadde rigget til salgsstand. Nils fikk omsider solgt en ukurant ekstralykt som hadde varmet lageret i mange år, men tråsykkelsalget gikk heller tregt.



King of the road: 2000 Kenworth W900L.

Foto: Oles bilside

I følge arrangøren var deltakelsen rekordstor med 530 kjøretøyer. Vi gratulerer Hallingdal veteranvognklubb med et flott arrangement, og kommer gjerne tilbake neste år.

Per Chr.

KLUBBKVELD HOS BILTILSYNET

Strengt tatt heter det Statens vegvesen Hønefoss trafikkstasjon, men det gamle navnet er så godt innarbeidet at det fortsatt brukes. Årets klubbkveld hos ovennevnte etat ble arrangert tirsdag 12. mai. Mange benyttet anledningen til å få sjekket bremsler og annet på gammelbilen. De fleste hadde alt i orden mens noen fikk med seg noen formaninger om ting som burde utbedres.

Dette besøket har blitt en tradisjon som MKROs medlemmer setter stor pris på. Vegvesenets kjøretøysinspektører er interessert i eldre biler, og svarer gjerne på spørsmål om alt fra ombygging til omregistrering.



Godkjent?

Takk til folkene på trafikkstasjonen for at dere stiller opp, vi kommer gjerne tilbake neste år også.

Per Chr.



Rune Westerns VW Variant klar for inspeksjon

ÅRETS UTSTILLING

Årets sommerutstilling på Norsk samferdselshistorisk senter er for lengst rigget ned når dette leses.

Klubbene hadde jobbet iherdig med å få alt på plass til åpningen lørdag 30. mai, og

selve åpningen ble foretatt av den motorinteresserte ordfører Kjell B. Hansen. Årets utstilling besto av bl.a. sykler, motorsykelverksted, fly og modelljernbane. Besøket har vært bra, og vi har allerede begynt å tenke på hva som skal stilles ut neste år.



*Motorsykelverkstedet::
Sykkelen på benken startet etter å
ha stått på verksted hele sommeren,
men AJSen til høyre ble aldri
ferdig.*

OPEL KAPTEIN 1957

I artikkelen "Det var en gang en Opel" skrives det om Opel Kaptein. På tross av at jeg er gjennomsyret blå/gul på bilsiden, (og det gjelder *ikke* Saab), så var faktisk min første selveide bil en sådan Opel. For øvrig en 1957 modell. Den kjøpte jeg da jeg var 18 år, av møbelhandler Bråten i Hønefoss for 500 kroner. Bilen var, som alle andre biler fra samme fabrikk, alt annet enn rustfri, men med god hjelp fra bekjente ble bilen fikset og registrert i mitt navn, og med registreringsnummeret JU 30706. Nå hadde jeg vel ikke gidde skrive noe om dette hadde det ikke vært for at bilen er avbildet på side 12 i Motoristen #1-2015. Der er den konvertert til russebil, hvilket var hva den var utpekt til å bli da jeg solgte bilen til en yngre bror av en av mine klassekamerater, og det var så vidt jeg vet det siste den gjorde i tjeneste som bil.

Så vidt jeg husker var jeg 2. eier på bilen som opprinnelig var lysegul med hvitt tak. Som nevnt fantes det rust, og det hører med til historien at da russen jobbet med bilen før den skulle registreres, så oppdaget de at A-stolpen på venstre side nok ikke ville passere Biltilsynets kontroll. Løsningen ble å blande sand, sement og vann i tynn konsistens og derved fylle A-stolpen innvendig med betongmasse. Ingen fra Biltilsynet hogg noe hull i den kanalen under kontrollen.....

Tre gear med rattspak og seigdragende rekkesekker betød egentlig at da bilen hadde kommet opp i såpass fart at det var på tide å legge inn 3. gear var man i realiteten ferdig med gearingen for den dagen, intet å si på dreiemomentet.

Med hel sofa foran og det samme bak var det "god" plass for 11 personer, 7 bak og 4 foran; sjåføren skulle tross alt ha bedre plass enn passasjerene.

Med vennlig hilsen

Arve Larsen



Vesterntangen 1978

Motoristen



vær smart!

Rust-
beskyttelse
forlenger
bilens
levetid
betydelig!



**HØNEFOSS
STEAM & ANTIRUST**

Høfsfossvæien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

w-vangen@frisurf.no

TRANSPORTHISTORISK TREFF 2015

Vinter 2014/2015 begynte Kjell Erik Pettersen og Geir Lermo å prate om å arrangere et tungbiltreff på Ringerike. Kjell la dette frem for styret i MKRO, og vi var positive til dette. Jeg fikk ansvaret for å se videre på om det var mulig å gjennomføre et slikt treff. Vi fikk med oss Asbjørn Paulsen og Olav Simon for å møte Geir Lermo fra Transporthistorisk forening. Vi så på mulighetene rundt å arrangere dette, og hva deltagere kunne ønske seg. Vi tok



dette videre med styret i MKRO og senteret. Styret og senterledelsen var positive til dette og syntes dette var noe nytt og spennende vi ikke hadde prøvd før.

Tungbiltreff ble det, og

deltagere var så fornøyd at de ønsker at vi arrangerer dette neste år også, og det må vi få til.

Vi tok 100 kr. pr. tungbil som ble utstilt som ikke hørte klubben eller arrangørene til.



Motoristen

Vi sitter igjen med litt overskudd etter dette treffet, dette ble satt inn på en tungbilkonto som skal gå til å drifte tungbilene til klubben (stigebil og Høka-buss).

Treffet var planlagt å vare over to dager, men vi valgte og holde det kun på lørdag. Lørdag morgen var vaktene på plass og deltagerne rullet inn. Det ble 21 tungbiler totalt, både lastebiler og busser. Det var klassikerlørdag samtidig, så det var ca. 70 personbiler og 8-10 mc også.



Kl. 12.00 startet et rebusløp laget av Olav Simon. Løpet gikk over Røyse og tilbake, etterfulgt av premieutdeling. Dette ble ett godt gjennomført treff som vi fikk mye skryt for. Det var mange vakter og personell i cafevogna denne dagen, de gjorde en kjempejobb. Takk til alle dere som stilte opp og gjorde dette mulig.

Stig Atle Pettersen.

Foto: Kenneth Kyte



PRESTEGÅRDSLØPET 2015

Søndag 21/6 gikk Prestegårdsløpet av stabelen med 48 deltakere, deriblant 4 mc/mopeder. Starten gikk fra Senteret som det har gjort de forutgående årene med en post før man forlot plassen. Videre ble deltakerne dirigert i to forskjellige løyper der de møttes underveis.

På Helgelandsmoen skulle deltakerne gjennomføre en kjøretest der målet var å kjøre i ei løype der gjennomsnittshastigheten skulle være 20 km/t fra start til mål. Her var det nok noen som hadde riktig speedometer og var flinke til og beregne hastigheten både på sletta og i rundkjøringa, godt gjennomført av mange.



Målgang var tradisjonen tro på Ringerikes museum med grilling, sosialt samvær og utstilling av kjøretøy i prestegårdshagen.

Per O



*Foto:
Stig Atle
Pettersen*

Motorísten



DELEMARKED

Midt i september arrangerte Gutta i blåøyken i samarbeid med Classic MC Rngerike og Hadeland delemarked på stasjonen. Tidligere år har markedet vært begrenset til moped og tråsykkel, men i år var det utvidet til også å omfatte motorsykkeldeler.

Til tross for annonsering i både sosiale og usosiale medier kom det hovedsaklig tråsykkel- og



Ye olde Raleigh roadster

rullet Mercedesklubben sin stjerneprydede bilkortesje inn på området. De flotte bilene utgjorde en fin kontrast til de enkle tohjulte fremkomstmidlene på markedet.

Per Chr.



mopedselgere i år også. MC-deledealerne trenger kanskje noen års tilvenningstid? Markedet tiltrakk seg mange sykkel- og mopedentusiaster, og flere to-hjulte objekter skiftet eier. Ut på ettermiddagen

I PROFIL

Rune Storteig er en forholdsvis yngre mann under førti (jeg tippet at alderen var midt i tjuetåra, men der gikk jeg fem på, gitt). Han er også ganske ny i klubbssammenheng med kun noen få år på baken. Som mye yngre ble det mange biler i sandkassa. Siden gikk han over til moped



av alle varianter selv om alderen for å kjøre sådant verktøy langt i fra var oppnådd. Mopedene og bilbyggesett ble mekket sammen på gutterommet, til enkeltes fortvilelse, tipper jeg på. Som noe eldre ble det Ascona B, 140 Grand Lux pluss flere av samme merke, Escort MkII i flere årsvarianter, og så litt Opel da. Dette pågikk til han kom over en bil med hel motor. For dere som ikke er kjent med terminologien er dette bil som du må kjøpe åtte plugger til. Eller som Rune sier, det er fire sylindere på den ene siden og så er det fire reservesylindere på den andre siden av motoren.

I 1964 og en halv, eller utpå året et stykke, ble det lansert et Ford-



produkt som ble døpt Mustang. Bilen ble en bestselger natten over, og Ford opplevde T-Fordens salgssuksess på nytt. Denne bilen ble manges drømmebil, som tidligere Ford-eier var Rune ikke noe unntak fra regelen.

I jubileumsåret 14 fikk han en 1967 Ford Mustang, vel, fikk og fikk, fru Blom, den var jaggu dyr nok, sier Rune.

Motoristen



Egentlig var det en bil med ragtopp som var ønsket, men prisene på kabrioletter er myyye høyere. Så Rune endte opp med en hardtopp, like greit, egentlig sier han, så slipper en å ha ei flagrene tøyfille over hodet om uværet skulle hive seg over kjøreruta.

Doningen er lakkert sølvgrå metallic med sort matt panser. Dette er ikke for at han gikk tom for penger da bi-

len ble lakkert, men for at han ikke skal bli blendet av en glødende sol verken på veg eller bane. Bilen kjøres som regel kun i fint sommervær. Motoren på 289 cid ga ikke det mattsorte panseret rettferdighet, så den måtte vike til fordel for en 302 cid-motor bygget av Ford Racing. Selvgjort er velgjort, heter det så fint, husk det. Runes motor fikk en trang fødsel, kun etter få mil ble det stopp. To av stemplene hadde skåret seg da motoren var borret for trangt og tre av vippearmerne gikk heden i samme slengen.

Firmaet som hadde bygget opp motoren hadde selvsagt ingen feil, da Rune selv hadde monterert motoren. Men han fikk et nytt sett vippearmer som kompensasjon.

På en fredag aften ble motoren vippet ut, og resten av kvelden og lørdagen ble brukt til demontering. Søndag morgen åpnet JaMoteck verksted sine dører for å borre Runes Motor, det er Shell-servise det. Åtte av de derre som fyker opp og ned i motoren ble bestilt, og behørig monterert med resten av delene for å få svineriet til å



Motoristen

svive. En vakker søndags- formiddag i juni ble bilen startet, og siden har det ikke vært ett feilslag. Motoren skal egentlig levere 345 Hk, sier Rune. Men han mistenker at Edelbrok-forgasseren må vike plassen til fordel for en Holly 600 forgasser for å høste godene av alle hestene.

Mann skal jo ha noen vinterprosjekter, sier han. Det er montert ny servo- styring, så nå er det på tide å oppgradere resten av forstillingen med godsaker, som i den senere tid er utviklet for å få en lettkjørt bil. Han sier at han også ønsker å gå over resten av bilen, noe skribenten fraråder på det sterkeste. Gubben har noe mellom 43 og 44 i skonummer, og skoa har skikkelig vintermønster hvor det kan være mye rester av jord og grus. Tenk på lakken, a gitt.

Ført i pennen av Nils Flattum.



EMW står for Eisenacher motorenwerk, og var en østtysk bil- og motorsykkelfabrikant. Sykkelen på bildet er en EMW R 35 fra første halvdel av 1950-tallet. Sykkelen er basert på BMW R 4 fra 1930-årene.

VI RYDDER!

Klubbens jernbanevogn(lagervogn) skal ryddes til våren. Alle som har eiendeler i den må kontakte styret slik at de kan få disse gjenstandene tilbake. Det som ikke blir hentet før våren blir auksjonert bort eller eventuelt kastet.

GEIR DYBENDALS JAWA

Java Mokka hører sammen, i hvert fall i kaffesammenheng. Ole Brumm sier som kjent ja takk begge deler, i dette tilfelle hadde det blitt Jawa CZ. Men Geir Dybendal sier det holder med bare Jawa. Dette er en 1950 modell, som populært kalles halv rumperister med fjærer i setet og dempere bak.



Sykkelen ble kjøpt for drøye to år siden. Tidligere eier Geir Johnsen foretok en restaurering mellom 2000 og 2001 og resultatet er upåklagelig. Mr. Dybendal bruker sykkelen til hygge og nytte så mye som mulig. Sykkelen med dette utstyret ble bibeholdt til 1954, da kom langputa og sykkelen ble utstyrt med bakfjærer og ny type dempere. Dette gjorde (sammen med prisen) sitt til at denne modellen ble en bestselger og trendsetter for sykler på 50-tallet.

Ført i pennen av Nils Flattum.



Jawaen i godt selskap



RENAULT GORDINI

Finn Asbjørn Andersen, bosatt i Oppenåsen, stilte med Renault Gordini på klubbens Am Car- lørdag. Bilen er en 1962-modell i perfekt stand med et råskinn av en motor på hele 1091ccm. Det høres ikke så imponerende ut i dag. Men i 62 var dette en drøm for mange som av økonomiske årsaker måtte nøye seg med slakkere bil. Finn Asbjørn kjøpte bilen en augustdag i 2014 av bilens første eier. Siden er bilen blitt plukket ned så langt det lar seg gjøre. Vårt medlem Øystein Langslett har svingt sveisebrenneren etter alle kunstens regler, og nåværende eier er meget fornøyet med arbeidet.



Jan Berntsen, med mellomnavn Renault, har stilt sitt delelager og kunnskap til disposisjon så å si hele døgnet. Han har ikke tatt noen skade av det, for han er fortsatt like blid som vanlig. Det er som kjent ikke noe som heter klokke der i gården, når det handler om Renault. Etter hvert ble bilen plateroin og alt av bremses ble byttet. Kåre Hansen i Hønegata har skvettet sølv-



grå maling på doningen, og den fremstår nå som en ny Gordini skal se ut når den forlater fabrikken. Finn Asbjørn sier at siden bilen kom til gårds har det blitt mange lange dager, men bilen har ikke tatt skade av det. Fin og sjelden doning.

Ført i pennen av Nils Flattum.

Motoristen

100%

Martin Stachacz (les Stahars) er broren til Francizek (eller Franek) som de fleste kjenner han som. For dere som frekventerte Am Car-klubben i gamle dager, vil huske Franek som en meget dyktig kar, jeg tror ikke han besitter Am Car i dag. Og



eplet og stammen og di derre greiene der, er i de fleste tilfellene riktige. Det stemmer i hvert fall her.

Martin er ikke et hakk dårligere enn sin bror. Noe som spisebordet hvor det er dekket opp med kaffe og kake til den utskremte, vitner om. Kjøkkenbordet-spisebordet er hjemmespikket i to toms tykkelse med plass til 12, 10 stoler for folket og to for herskapet med armlener, høy rygg og utskjæringer. Stolene er alle malt med kjente motiver fra Asbjørnsen og Moes eventyr. Martins favorittstol er den med bilde av den syvende far i huset, jeg lurer på hvorfor. Malinga er det ei dame som har stått for, sier han noe unnskyldende. Nei vel, så er det tydeligvis ikke rett nedadstigende linje fra Michelangelo.



Stua er utstyrt med villmarkspanel. Peisen i hjørnet virker innbydende og ber nesten om at du skal gå inn i den som Alice i eventyrland ville ha gjort, der den fremstår med stein i alle farger håndplukket i jotunheimen. Huset for øvrig er upåklagelig.

Martin var ansatt på Frog Triosveis.

Motoristen



Hell i uhell datt han ned fra ca. 5 m. og landet på hodet og delvis skulder. Som kjent er hode null poeng, armen er to og benet er ett poeng. Fallet resulterte i at karrieren som yrkesaktiv ble spolert. Via en i familien ble han påtvunget en Opel 1932 18 B modell. Dette var kimen til at veteranbasillen våknet. Etter å ha kost seg i tre år, ble

Opallen bedre enn ny. Det er nesten ingen vits i å begynne å utbrodere hva som er gjort med doringen, den må oppleves, det nærmeste en kan komme med komplimanger er en åpenbaring. Da familimedlemmet fikk se resultatet av opelrestaureringen, fikk han det for seg at han på død og liv skulle gi vekk en Vauxhall også. Det viste seg at Vauxhallen var en Velox 1954 modell.

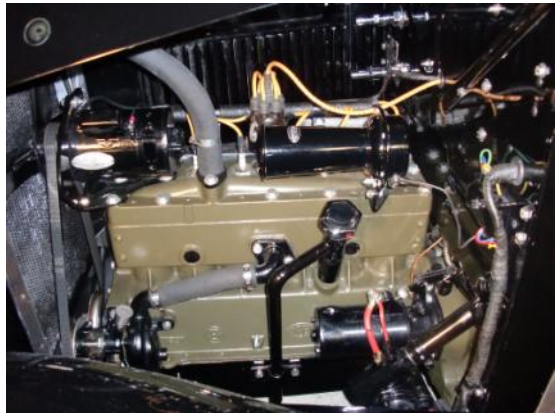
Vauxhall er ikke det merket som var bygget med tanke på veteraninteresserte mennesker, de fleste gikk fort tilbake til moder jord. Martins Vauxhall hadde kommet et stykke inn jordprosessen. Nedre delen av dørene, en del av gulvet og noen biter i skjermene er byttet. Vauxhall er i realiteten en fin bil med 6-sylindret motor og er nok beregnet for høy sigarføring og tweed.

Restaureringen er ferdigstillet og Martin kan trygt ha høy sigarføring.



Martin avslører at han egentlig er Opelfrelst med Manta GTE med turbo som favoritten. Høyt på lista var også 240Z-en som har vært innom, i tillegg til Amazoner, Duetter - og Lada Niva som ikke var en drøm, men mer et mareritt.

Ført i pennen av Nils Flatum



Motoristen

I GARASJEN

Dag Snekvik er behørig omtalt i Motoristen ved flere anledninger, men en god ting kan som kjent ikke sies eller omtales nok. Dag var på prøvetur, tidlig i mars. Dette resulterte i en Corvette hengende på midtrabatten i stigningen etter Sundvollen.

Etter dette var det bare å strippe bilen, karosseriet i en haug og ramma i er annen. For noen år siden hadde Dag bilen i småbiter, og den ble behørig montert og lakkert. Bilen var i perfekt stand før uhellet skjedde. Det var bare å brette opp ermene, om han fortsatt skulle ha en Corvette i perfekt stand. Ramma var skjev i flere retninger, tykkelsen på ramma er en åttendels tomme, (som er 3,17mm) og stiv som en viss ting. Dag er ikke bilingeniør for ingen ting, ramma er rettet og lakkert, nye spindler og bremses er montert. Samtidig er alle kuler og oppheng byttet til det beste som kan oppdrives. Han driver i skrivende stund og snekkerer rustfritt exosanlegg. En del av glassfiberen er reparert, men det gjenstår mye liming og glassfiberjobb. Han var modøllflyger i sin pure ungdom og behersker limingens kunst. Bilen skal på veien til våren, sier Dag, det tror jeg så gjerne. Han er en arbeidsnarkoman.

Ført i pennen av Nils Flattum.



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 • Follummoveien 64 • 3516 Hønefoss
Tlf: 32 11 19 00 • post@ringlift.no • www.ringlift.no

**Ringerike
Liftutleie**

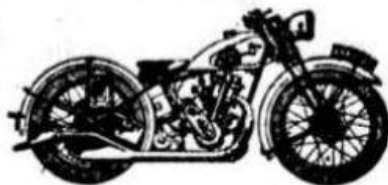
CALTHORP Motorcykler

350 ccm. ankommet.

Demonstreres hos generalagenten

Erling Gran-Henriksen,

Tollbodgt. 40 — Oslo.



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, forstillingsde-
ler Osram lyspærer, Castrol olje, filter og defa-produkter, 20% på
eksosdeler, Bosch vindusviskere og Comma olje/kjemi. Rabatte-
ne 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.

Styret i MKRO

Leder:

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

Nestleder:

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

Kasserer:

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

Sekretær:

Helle Lie, tlf. 918 67 780 hellelie@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

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

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

AUTOSLALOM!

Anders Engesvold kjøpte en lett ombygget rally- og banebil av type Ford Escort Mk II med RS 2000 motor og dertil tilbehør. Bilen ble kjøpt for godt over ett år siden, og var såkalt restaurert. Dette kjenner vi igjen.



Skal du selge huset ditt

er det bare tull å pusse opp, male og skifte kjøkken, for neste eier liker ikke kjøkkenet, fargene er feil og jobben passer ikke inn i den nye eiers standard og forståelse av arbeidet. Hus er nok lettere å forholde seg til enn kvalitetsforståelse av arbeidet på et veterankjøretøy. Så bilen ble plukket ned og modifisert etter ny eiers ønsker. Bilen ble lakkert, justerbar forstilling ble montert og nyoverhelt 2L OHC motor fra Sierra ble montert. Denne motoren er i realiteten en 2000 RS- motor med diverse oppgraderinger og som nå yter 165 Hk. For å sitere skuespilleren og komikeren Leif Juster, mot normalt 112Hk for den originale 2000 RS motoren.

Anders ville ha en bil som var lett å kjøre, så derfor er det ikke dratt ut mer hester av OHC- motoren, som fint kan levere 200 Hk. Bilen er blitt en rask lettkjørt hverdagsbil som kjøres så ofte som mulig, men som også brukes til Autoslalom cup. På de to løpene som han hadde rukket å kjøre da undertegnede saug tak i Anders for en prat, hadde det blitt en tredjeplass av totalt 12 startende kjøretøyer og en femteplass totalt av de tre klassene som deltok i løpene.

Anders, som er bosatt på Brandbu, synes klubbens tiltak er spennende og frekventerer stasjonen så ofte som mulig.

Ført i pennen av Nils Flattum.



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



TERMINLISTE 2015

Tirsdag 1. desember *Årsmøte i samferdselssalen*

Fredag 4. desember *Julebord i samferdselssalen*

LITT OM KJØRETØY I NORGE UNDER OG ETTER KRIGEN

Det var registrert 100.000 biler i Norge i 1939, av disse var 56 % privatbiler. Ganske overraskende var halvparten under 5 år gamle. Bilsalget var fritt og man kunne kjøre det man ville.

Krigen kom og de fem årene med okkupasjon sleit voldsomt på bilparken. Ca. 10 % ble borte eller ødelagt som følge av at tyskerne rekvirerte bilene, og det var de nyeste og beste kjøretøyene som ble rekvirert.

Mange ble nedslitt på grunn av kjøring med gassgenerator. Bilparken som ikke ble rekvirert sto i opplag, ofte under ugunstige forhold. Bilparken etter krigen var i en elendig forfatning.

I årene etter krigen ble det innført restriksjoner mot å kjøre bil. Den ene restriksjonen ble avløst av den andre. En tid var det totalforbud mot å kjøre bil, unntaket var for enkelte som trengte bil i jobbsammenheng. Når forbudet mot å kjøre ble opphevet ble bilkjøringen begrenset ved å innføre bensinrasjonering.

Etter et par år ble bensinrasjoneringen opphevet, men da ble det innført en høy ekstraordinær bensinavgift. Denne rasjoneringsordningen ble imidlertid så dyr å administrere at man høsten 1947 gikk tilbake på restriksjoner på kjøringen. Det ble forbudt å kjøre etter kl.20.00 på hverdager. På søndager og helligdager kunne det ikke kjøres utenfor en sone på 40 km.

Det er ikke til å stikke under en stol at myndighetene hadde sine gode grunner for sin restriktive politikk overfor bilbruken. Liten import førte til mangel på dekk og batterier, for ikke å snakke om dårlig tilgang på deler. Det var lite med utstyr å klare seg med og underskudd på fagarbeidere. Dette gjorde ikke situasjonen bedre.

Stjølet fra medlemsbladet til Norsk DKW Union av Åsmund Martinsen.



DKW

Hastighetsracet i Korketrekkeren

2 DKW motorsykler deltok, begge vandt første premie i hver sin kl.

Dette er ikke prestert av noget annet merke. **DKW** sykklens fremragende egenskaper som bakkelyver gjør den særdeles egnet for norske forhold.

Priser fra kr. 900. Komplott med elektr. lys

WITH & WESSEL ^A/₅

Rådhusgaten 12 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



RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss



Øveraasen Trygg 8-10 hk, årsmodell ukjent