



*Nr 1 april 2015*

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

*Organ for Motorhistorisk  
klubb Ringerike og omegn*



*Foto: Arve Larsen*

**I dette nummer:**

**I profil**

**Eikefelger**

**Opel Kapitän**

**Mazda RX7**

**Drag race Capri**

**NSU Fox**

**Lørdag 2. mai åpning av årets klassikertreff**

**Tirsdag 12. mai besøk hos Biltilsynet**

## LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen!

Da er vi egentlig godt i gang med ny sesong etter en flott mild vinter og tidlig vår. Skal bli spennende å se hva dere alle har puslet med i vinter.



Klubbmessig har vi vært igjennom årsmøte, julebord og temakveld. Bussturen ble det dessverre ikke noe av pga dårlig oppmøte. Her må vi skjerpe oss!

I skrivende stund har vi akkurat sammen med de andre klubbene på senteret hatt dugnad på området på stasjonen, her var det veldig godt oppmøte og vi fikk unna veldig mye, så vi er klare for sesongen.

Nytt for sesongen er at representanter for buss- og brannbilgruppene arrangerer transporthistorisk treff på senteret. Dette skal bli morro! Er det flere som kan tenke seg å være med som bemanning er det bare å kontakte Stig Atle på tlf. 97602233.

Samtidig vil jeg takke alle for en fin vintersesong med sosialt samvær, julebord, årsmøtet og i vogna på tirsdagene. Også stor takk til alle frivillige som stiller opp på det som trengs.

Nyt sesongen, så sees vi.

Odd Espen V. Kristoffersen

## REDAKSJONEN

På siste årsmøte ble jeg forfremmet fra redaksjonsassistent til redaktør for Motoristen. De flittige skribentene Nils Flattum og Åsmund Martinsen er fortsatt med på laget, og ved felles anstrengelser har vi laget et blad som vi håper faller i smak hos leserne.

Sesongen 2015 er i gang, og jeg håper mange finner veien til årets arrangementer på Samferdselshistorisk senter. Første klassikerlørdag er 2. mai. Planlegging av årets utstilling er også godt i gang, den åpner i slutten av mai.

Som tidligere oppfordrer jeg dere til å ta bilder og skrive litt om arrangementer dere deltar på. Kanskje dere har kjørt en spesielt fin vei til et arrangement? Skriv om det også, så kan vi fortsette serien "På smale veier" som har hatt en pause i påvente av mer stoff. Ser dere noe annet som kan interessere leserne, så ta bilder og send dem til redaksjonen.

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 2.12.2014

Det var 24 personer til stede på årsmøtet.

1. Valg av møteleder: Odd Espen Kristoffersen
2. Valg av referent: Nina Nicolaysen
3. Signering av møteprotokollen: Stig Atle Pettersen og Reidar Hamborg.
4. Regnskapet ble gått igjennom og godskjent, se eget vedlegg.

### 5. Valg

Styret:

Formann: Odd Espen Kristoffersen gjenvalgt

Nestformann: Stig Atle Pettersen ny

Sekretær: Helle Lie ikke på valg

Kasserer: Johan Tuft ikke på valg

Nina Nicolaysen tok ikke gjenvalg som nestformann, og går ut av styret.

Arangementskomitéen:

Per Olav Rolund (ny leder)

Stig Atle Pettersen (går av som leder, men fortsetter i komitéen)

John Vidar Myre.

Nils Flattum (ansvarlig for Holemarkedet)

Matrialforvalter: Ragnar Guldahl

Martin Rolid, Kjell Pettersen og Jan Rasmusen slutter som materialforvaltere

Redaktør: Per Christian Bratheim

Webansvarlig: Per Christian Bratheim.

Valgkomiteen: Ragnar Guldahl og Reidar Hamborg

Simcagruppen: Nils Flattum og Finn Benterud.

Odd Espen Kristoffersen og Øyvind Løksild går ut av gruppen.

# Motoristen

Baker Narumgruppen: Harald Løken utgår ( inntil videre)

Brannbilgruppen: Kjell Pettersen, Odd Espen Kristoffersen og Asbjørn Paulsen

Høkabussgruppen: Olav Simon, Ragnar Guldahl, Kristian Øiom, Håvard Heieren og Nils Flattum

Representant i styret til Norsk samferdselshistorisk senter: Reidar Hamberg (ikke på valg)

6. Aktiviteter gjennom året

Liste over aktivitetene i 2014 ble delt ut og gjennomgått.

7. Medlemstall ved utgangen av 2014 er 229.

8. Styrets aktivitet

Styret har hatt 5 møter og behandlet 15 saker.

9. Styret informerer

Styrets forslag til ansvarsgrupper: Buss, Simca, Brannbil eventuelt flere ved behov.

Styrets forslag til retningslinjer for gruppene:

Klubben holder forsikring, årsavgift/eu-kontroller og lagring av kjøretøyene/objektene.

Ansvarsgruppene har ansvar for drift og vedlikehold, samt å skaffe midler til dette fra sponsorer/inntektsgivende kjøring.

Ved ingen aktivitet i gruppa skal årsmøtet bestemme fremdriften til kjøretøyet/objektet. Eksempel: permanent utstilling, donasjon eller salg. Styret kan også søke etter nye som har lyst til å ta over.

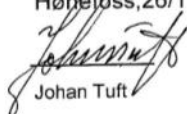
Forslagene ble godkjent av årsmøtet.

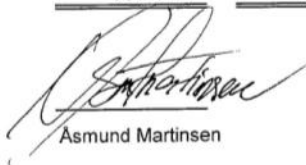
Nina Nicolaysen  
referent

## MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 1/12-2013 - 26/11-2014

INNEKTER OG KOSTNADER	2014	2013
Medlemskontingenter	61 000	61 150
Andre inntekter	5 894	6 050
Renter	992	1 332
Sum inntekter	67 886	68 532
Innkjøp varer for salg	5 131	5 035
Innkjøp utstyr etc.	-	-
Utgifter nytt lokale	99	269
Leie Stasjonen	-	-
Leie Eggemoen - Tronrud	12 500	11 250
Kontingent LMK	4 160	4 820
Trykking medlemsblad	12 670	12 204
Porto / Kontor	19 503	11 187
Utgifter Brannbil	-	-
Utgifter Simca	425	722
Gaver medlemmer	-	4 813
Tilstelninger og møter	4 113	3 437
Tap - opps. medlemmer	-	2 600
Forsikringer	811	836
Bank og kortgebyrer	1 668	2 317
Diverse utgifter	1 155	250
	62 235	59 740
Resultat for perioden	5 651	8 792
Balanse pr 26.11.2014		
Lagervogn	5 000	5 000
Varelager klær/krus	8 754	
Fordringer/forskuddsbet. husleie	30 800	13 900
Kontanter	1 050	1 905
Ring. Sparebank 2280.3204288	6 350	9 570
Ring. Sparebank 2280.3204296	42 285	57 328
Høkabuss - til gode.	13 538	14 423
	107 777	102 126
Egenkapital periodens start:	102 126	93 334
Overskudd/Underskudd i perioden	5 651	8 792
Egenkapital periodens slutt (1/12-13)	107 777	102 126

Hønefoss, 26/11- 2014:

  
Johan Tuft

  
Asmund Martinsen

# 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
Sum:	<u>452 023</u>	<u>-13 538</u>	
Kostnader:			
Kostander 2011	5 390		
Kostander 2012	289 992		
Kostnader 2013	169 564		
Kostnader 2014	615		
Sum:	<u>465 561</u>		
Underskudd - lån fra klubben		<u>-13 538</u>	

## STROMBERG FORGASERE

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

REPRESENTANTER FOR NORGE:

**COLBJØRNSEN & CO. A/S**

NEDRE VOLDGT. 1

Telefon 22 580

**OSLO**

Telefon 22 681

## VANSKELIG Å PEILE OLJA PÅ AUTOMATGEARKASSA?

Det er visst opplest og vedtatt at oljenivået på automatkassa skal sjekkes med motoren i gang. Så er det sikkert flere av dere som har erfart, hvor vanskelig det kan være å lese av ensartet væskeni-vå mens motoren går.

På et forum leste jeg i høst at som kontroll eller etterkontroll kan oljenivået også sjekkes på denne måten:



Kjøre til motoren er normal varm, parkere på plant underlag og sette spaken i P (park). Slå av motoren og innen et halvt minutt sjekke nivå-et. Oljenivået vil da fortsatt holde seg normalt og nivået kan leses av som en tydelig "strek" på peilestaven.

Et annet triks som jeg en gang lærte av en bilmekaniker som reparerte bulldozere (med automatkasser) er:

Vaske peilestaven helt rein for olje, deretter stryke over målefeltet med kritt. Når det så peiles er det lett å lese om oljenivået er som det skal være. Aller først kjøre motoren varm osv.

Som hobbyjurst i faget skulle jeg vel ikke uttale meg om tekniske spørsmål, men jeg tar sjansen.

*Skrevet av Åsmund Martinsen*



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

## DET VAR EN GANG EN OPEL

En Opel kaptein 1954-modell i kjørbare stand, med matt grønn originallakk og gamle C-skilte ville i dag vært et funn for en hver gammelbilentusiast. På slutten av 1970-tallet derimot, var en slik bil umoderne, billig og dermed velegnet som russebil.

Jeg var russ på Ringerike gymnas i 1979. Høsten 1978 begynte vi å finne bilannonser i Ring blad og Aftenposten på jakt etter en egnet russebil. Det dukket snart opp en Opel kaptein som vekket vår interesse. Vi kontaktet eieren, en eldre herre i Sandvika, og dro innover for å se nærmere på bilen.

Det viste seg å være en relativt velholdt bil. Bortsett fra et knust blinklysglass og en mørken eksosspotte var bilen i brukbar stand. Den var naturlig nok matt i lakken, men det bekymret oss veldig lite siden vi hadde planer om å skifte



*Stor spenning utenfor Biltilsynet*

farge. Bilen hadde 2,5 liters rekkesekker og tre-trinns girkasse med rattgir. Med hel sofa foran var den registrert for 6 personer.

Vi ble raskt enige med eieren, og prisen var kr. 2000,-. Det ble den nette sum av kr. 333,- på hver av eierne Einar, Dag, Ove, Erik E., Erik L og undertegnede. Vi kjørte bilen tilbake til Hønefoss, og brukte resten av ettermiddagen til testkjøring. Om kvelden ble bilen parkert på Ask hos Einar som hadde best plass, og dagen etter leverte vi skiltene hos Biltilsynet i Øvre Hønefoss.

Vinteren gikk, russetiden nærmet seg, og det var snart tid for å ta frem bilen og gjøre den om til russebil. Men først måtte vi få skilte på den, og for å få det måtte den gjennom nåløyet hos Biltilsynet. Etter noen mindre

## Motoristen



*Erik E., Erik L. og Dag maler i vei*

reparasjoner stilte vi opp foran porten hos ovennevnte institusjon i Øvre Hønengata. Den gangen var det ingen timebestilling, det var bare å møte opp. Jeg husker at vi var nokså spente, for noen av kontrollørene var kjent for å være skikkelig strenge, særlig mot ungdommer med gamle biler.

Til vår store lettelse

ble bilen godkjent, muligens med noen merknader om småfeil som måtte utbedres. Vi fikk tildelt nytt registreringsnummer, JU41885, og kunne bestille skilte hos Sletta auto rett nedenfor Biltilsynet.

Så begynte forberedelsene. Rød Bengalakk, malerull og pensler ble anskaffet og snart hadde bilen fått en kledelig rødfarge i stedet for den matte grønnfargen. Vi hadde også fått mast oss til noen reklameoppslag mot noen hundrelapper i sponsormidler. De ble malt på etter alle kunstens regler med vannbasert maling av type Strax.



## Motoristen

Det ble mest småkjøring rundt i distriktet. Vi oppdaget snart at bilen var glad i bensin, og med litt stram økonomi ble det ofte fylt bensin for 20 kroner om gangen, det tilsvarte ca 7,5 liter med 92-oktan. Jeg husker at jeg var imponert over dreiemomentet og over hvor stille bilen gikk. Kanskje ikke så rart når man er oppvokst i en støyende VW-boble. En gang brukte vi bilen på tur til Tverrsjøen. Med full bil med folk og bagasje pluss tilhenger full av sykler dro kapteinen seg lett opp Svenådalen i andregir.

I 1979 var alle eksamener ferdig i god tid før 17. mai, og deretter startet russefeiringen for alvor. Vi brukte bilen til og fra lokale arrangementer, tror ikke vi kjørte noe lenger enn til Oslo. Feiringen sto ikke på så lenge, en stund etter 17. mai var det over.

Noen av oss hadde fått sommerjobb på Norema, så det ble til at vi brukte bilen til og fra jobb et par uker. Da fikk vi solgt den til noen av neste års russ for den nette sum av kr. 3000,-. Selv etter å ha justert for prisstigning kan vi vel slå fast at russebilbudsjettene var noe mindre for 35 år siden enn de er i dag.

De nye eierne som var russ i 1980 var en blanding av rød russ og blå russ, så de malte bilen blå og rød. Etter 1980 ser det ikke ut som bilen har vært registrert. Russen fra 1980 solgte bilen til en ny eier på Gjøvik, som igjen solgte den til en på Biri. Sistnevnte opplyser at han solgte bilen til en ny eier i Trøndelag tidlig på 1990-tallet, og her slutter foreløpig alle spor. Så hvem vet, kanskje står den på en trøndersk låve i påvente av restaurering?

Per Chr.



Russen tauer en 40-talls Chevrolet med 1956-57 Opel Kaptein på Vesterntangen i 1978.  
Foto: Per Chr. Bratheim

## OPEL KAPITÄN

Her er en kort oversikt over de ulike utgavene av Opel Kapitän som ble produsert i årene 1939—1970. På norsk har den selvsagt alltid vært kjent som Opel Kaptein.

### 1939-1940

Opel Kapitän var den siste nye modellen Opel rakk å lansere før utbruddet av andre verdenskrig. Bilen ble lansert på bilutstillingen i Geneve våren 1939, og Opel rakk å bygge ca 25 000 stykker før produksjonen ble innstilt høsten 1940. Den sekssylindrede motoren på 2,5 liter var arvet fra forgjengeren, Opel Super Six.



### 1948-1950

Produksjonen ble tatt opp igjen i oktober 1948. Dette var samme utgave som før krigen med noen mindre endringer. Ca 30 000 biler ble bygget frem til februar 1951

### 1951-1953

I 1951 fikk kapteinen en oppgradering. De mest synlige forskjellene var ny front, forlenget bakparti og mer krom, særlig i fronten. Denne utgaven ble bygget i ca 48 500 eksemplarer.



## 1953-1958

Sent på høsten 1953 lanserte Opel en helt ny utgave av Kapitän. Motoren var en oppgradert utgave av den forrige utgaven, men karosseriet var helt nytt. Det er denne utgaven som er omtalt i russebil-artikkelen. I 1956 fikk modellen en ansiktsløftning med bl.a. ny grill. Denne utgaven av Kapteinen ble produsert i ca 154 000 eksemplarer frem til februar 1958.



1956-57

## 1958-1959

Opel Kapitän P1 var både bredere og lavere enn den forrige modellen. Den hadde i tillegg fått panorama-vinduer i likhet med sine amerikanske slektninger. Modellen ble bare produsert i ett år, fra juni 1958 til juni 1959. Denne modellen er i dag relativt sjelden, og dermed ettertraktet blant Opel-entusiaster.



## 1959-1963

Kapitän P2 kom på markedet fra august 1959. I tillegg til nytt karosseri, hadde den fått ny 2,6 liters motor med 90 hester. Denne utgaven ble produsert i ca 145 000 eksemplarer, og er den kapitainen med de høyeste produksjonstallene pr. år.



# Motoristen

## 1964-1968

I 1964 lanserte Opel den nye KAD (Kapitän, Admiral, Diplomat) serien, der Kapitän A var basismodellen mens Admiral og Diplomat var de mer påkostede variantene. Karosseriet var helt nytt, men motoralternativene var fortsatt 2,6 og 2,8 liters rekkesekekre. Noen få biler ble levert med Chevrolet V8 motor. Kapitän A fikk en ansiktsløftning i 1967, og ca 24 000 biler ble produsert frem til november 1968. Det hadde altså vært en betydelig nedgang i salget av Kapitän siden begynnelsen av 1960-tallet.



## 1969-1970

Siste utgave, Kapitän B, kom på markedet i 1969. Det ble bare produsert ca 5000 biler før produksjonen ble avsluttet i mai 1970. Dette betydde slutten på Opel Kapitän etter mer enn 30 år og 6 forskjellige utgaver.



Admiral og Diplomat fortsatte i enda noen år til de ble avløst av Senator i 1978. Opel Commodore kom på markedet i 1967, og før det fantes det en 6-sylindret versjon av Opel Rekord. Opel hadde altså fire forskjellige modeller med 6-sylindret motor å velge mellom i andre halvdel av 1960-årene.

Per Chr.

med god hjelp av Wikipedia



## LITT OM EIKEHJUL

*Skrevet av Åsmund Martinsen*

Nå er det ikke sånn at jeg er ekspert på eikehjul, men ved å bruke noe av det som ligger på nettet skal jeg prøve å skrive litt om emnet.

### RETTING

Et eikehjul til en bil er jo bygget på samme måte som et sykkelhjul og rettes på samme måten. Så sant det ikke er bulker som må rettes, er det "bare" snakk å ha en passende eikenøkkel og tålmodighet for å få hjulet til å løpe rett. Side og høydekast måles ved å sette hjulet på en av hub'ene foran. Hjulet skal hele tiden rotere og eikene må strammes etter et mønster. Når du er ferdige skal det høres som et monotont klokkespill når felgen spinnes rundt med en skrutrekker liggende inntil eikene.



### RETTE BULKER

Å rette bulker i felgen er enda vanskeligere, men med passende treklosser som mothold/mellomlegg og en tung klubbe ( gjerne av bly) går det vist å få et bra resultat, dersom skaden ikke er for stor da. Rustne felger er det ingen vits i å reparere.

### AVBALANSERE HJULET

Da jeg skiftet dekk i sommer prøvde gummiverkstedet å balansere hjula. Resultatet ble langt fra bra. Nei, for å si det som det er så ble det dårlig. Årsaken var at verkstedet manglet det rette utstyret. Eikefelger må spennes opp på to metallkoner, innvendig i bakkant og utvendig ytterst på felgen. Spennes det opp på annen måte er det bare slumpetreff hvis avbalanseringen blir bra.

**TESS Hønefoss as**



## ET PAR GODE RÅD

Mange mener at indre kon-flater skal være smurte, mens konflaten ytterst på eikehjulet skal være nær tørr. Andre mener at konflatene ikke skal smøres, da blir friksjon mellom felg og hub optimal. Begge løsninger fungerer nok. Splines skal smøres som vanlig.

På langt nær alle er klar over at knock-on muttera på høyre side ofte har links gjenger. Når "eksperten" ikke er kjent med det, så banker og banker han så svetten renner. Resultatet kan bli et reint helvete både med spesialklubba og knock-on muttera og i verste fall går både felgen og huben dukken. Her er det best å være på plass og passe på, eller gjøre jobben sjøl.



## HVEM KAN HJELPE OSS?

Det ser ut for at ingen gummiforhandler i distriktet har det rette utstyret for avbalansering. Auto Grip i Oslo har det rette utstyret, men når jeg snakket med verksmester sier han at det blir ikke alltid bra for det. Årsaken er varierende kvalitet på felgene. Sunnaas Hjulservice i Oslo er verdt å prøve når skeive felger skal rettes.



## PRISER

Kjøper du nye eikefelger i dag er disse antakelig fabrikkert i India . Prisen er grovt regnet mellom åtte - titusen-kroner for et sett på fire. Skal du ha topp kvalitet så er det vist italienske Borrani det snakkes om. Borrani felgene er kostbare.



## VANDEN PLAS

Hei

Sender et par bilder av et sjeldent møte mellom to Vanden Plas Princess 4 L R. Så vidt meg bekjent er møtet historisk. Det har neppe tidligere vært samlet to slike biler i Norge tidligere. Jeg synes Hole kirke er en fin bakgrunn da to Prinsesser møtes. Sannsynligvis de to eneste registrerte bilene av denne type i Norge. (Jeg vet det finnes et par uten skilt, men ikke kjørbare.)



Det er ikke solgt noen nye 4 L. R her til lands, men det finnes noen 3 Liter. Det er en noe annen bil, men litt like da de er i familie. 4 literen ble produsert fra 1964 til 1968. Ett eksemplar av stasjonsvogn er laget, denne hadde det engelske kongehus. Det spesielle med svart 4 liter er ei gullstripe på hver side under vinduene. Ellers har 4 literen Rolls Royce motor derfor R, 3 trinns automat og servostyring var standard. I kupen er det selvfølgelig holder til høye støtteglass, og eget varmeapparat til baksetet. Kort sagt dette var engelsk luksus både på godt og vondt.

Hilsen  
Helge Bihli



## DEN FØRSTE MC'N MIN

En skal jo være den første – og for mitt vedkommende ble det en NSU Fox fra 1954.

Jeg mener å huske at sykkelen sto til salgs i Ringerikes Blad, i hvert fall så kom jeg i kontakt med selgeren ved kinoramma på Søndre Torg. Det var på høstparten i 1956. Eieren var Kristian Langvandsbråten. Han bodde ved Langvannet på Sokna. Som sikkert mange veit så ble han politimann og i mange år var han ansatt som betjent ved Ringerike Lensmannskontor.



Sykkelen skulle være bra og det ble avtalt at jeg skulle komme oppover kvelden etter. Far min hadde da en Ford A modell fra 1930. Da vi kom fram ble jeg fortalt at motoren hadde havarert dagen før. Det ble allikevel handel, men jeg hadde ikke lært å prute skikkelig enda. Tauestropp mellom Fox'en og A-forden fra Vestbygda til Haugsbygda. Halvmørkt, regn og søle, noe hullet gjennom Soknedalen, som det ble sagt på radioen i femti- og seksti- åra. Nå glemte jeg nesten å fortelle at bror min hang i enden av stroppen, han ble kliss våt ja.

Sykkelen var ikke før kommet på gårdsplassen før reparatøren var i gang. NSU Fox har firetaktsmotor, veldig sjelden forresten for en så liten motor i den tida. En ventillås hadde tatt kvelden, stemplet med "tilbehør" hadde gått heden. Jeg jobbet i Karlsens Bilforretning og bestilte deler fra importøren B.A. Berg i Oslo. Dette viste seg å være verdens mest upålitelige butikk. Aldri har vel 14 dager vært lengre. Til slutt ble stempel, ventiler, støtstenger osv. egenhendig hentet over disken i Calmeyergata 48. NSU Fox var bare på 98 ccm, men dura som en svær sykkel og gikk bra altså.

Jeg solgte Fox'n til visergutten i Ringerikes Blad etter og ha kjørt den i omtrent to år. Sykkel nummer to var en BSA Star Twin 500 fra 1953.

*Skrevet av Åsmund*

## I PROFIL

Hans Erik Skarvhellen bor på Tatermoen (eller nærmere bestemt Veienmoen) Han har trått sine barnesko i umiddelbar nærhet. Bestefaren hadde hus på tomta som senere rommet Ringerike Sparebanks filial på meieriet. Han drev med tømmerfløting, og for spesielt interesserte kan nevnes at det fins et stort bilde av tømmerfløterne på elva med han bestefar i sentral posisjon som formann for kara. Dette henger i enden av rulletrappa i nå nedlagte ICA i sentrumskvartalet. Faren, som jobbet på jernbanen, i lokstallen, overtok huset, og Hans Erik husker at han ikke var store knøttet da han var



med og kjørte skifteloket. Han har ikke fått men av dette, med diger modelljernbane i kjelleren, som mange andre har. Etter hvert avanserte Hans Erik til høyereliggende områder, ved å flytte til midten av Vinterroveien (flere hundre meter unna). Dette var først etter at han hadde vært ute av distriktet for å finne seg kjerring. Det er utrolig hvor mobil en blir etter å ha fått seg sertifikat, enten på sykkel eller bil. Åkke som e, han fant sin utkårede i småbygda Svene. Og som kjent ligger Svene på høyre side av Lågen fra Kongsberg og oppover. Kom ikke og si at han ikke har vært uttaskjærs. Hans Erik ble som oftest sett i byen bak rattet på en Fiat av ymse typebetegnelser og størrelser. Han burde jo visst bedre, for i sine glansdager, eller yngre dager som enkelte ynder å si det, var han ansatt på det berømte eller beryktede firma Motorverkstedet. Ja, kanskje det var derfor han kunne kjøre Fiat. Neida, vi skal ikke være ufine, det er noe som heter mora og dattera, eller ja takk begge delene. Så begrepe- ne linjeboring, babbitt lager og sliping av veiv er kjent terminologi for Hans Erik etter tiden på Motorverkstedet.

Fiaten i alle størrelser, til og med en med Fællali motor i har vært i hans eie. Dette var da den største typen, med hva vi kaller bil med byttemotor i.

## Motoristen

Etter utskielene i yngre år ble det diverse Forder, Mercedeser og Volvoer. Hans Erik begynte som lastebilsjåfør på egen bil i 79, med fast kjøring som amoniakkdistributør for Felleskjøpet. Dette hovedsakelig på ettersommer og høst da bøndene var ferdig med slåttonna og korn. På vinterstid har blant annet snøbrøyting vært i skuddet i tillegg til all annen kjøring. Og slik går nå dagen. Av lastebiler har det for det meste vært Volvo, men MAN, Ford og MB har også vært innom.

Av privat bil i tiden etter Fiat syndromet, har det i hovedsak vært søta brors stålplater som har stått i høysetet. Da helst i billig versjonen med to dører, og vi snakker selvsagt om arten Amazon. At det bare skal være to dører på bilen kommer sikkert av at det knirker og rister i de to overskytende dørene. Ja ikke vet jeg, det er ikke sikkert han vet det selv heller. Men i de krinsar av tilhengerar av merket er fire et fy-ord. I rask rekkefølge kan nevnes biler på gårdsplassen: 67 Amazon, 67 herregårdsvogn, 73 940 med turbin. Hans mannlige avkom har 242 og Amazon og den kvinnelige delen har ikke 244 men 242, bombe!

Om Hans Erik har hatt fingeren med i spillet da svigerdattera skulle kjøpe bil, vites ikke, men hun kan muligens ha vært påvirket fra andre hold. For hun kjører C30, og det er ikke Citroen. Hun disponerer inntil videre Hans Eriks S60, og fortsatt snakker vi om VOLVO!

Ført i pennen av Nils Flattum.



## I GARASJEN

Dag Snekvik har mange kjøretøyer i meget god stand, bortsett fra ett, som fikk sitt banesår etter en prøvetur da veiene ble snøfrie og tørre for en stund siden. Dag har figurert flere ganger i Motoristen, og i forrige nummer stakk han fram sin etter hvert lyse lugg, i forbindelse med franske følelser.



Denne gangen er det et tyskinspirert japansk bygg. Det tyske innslaget kommer fra Mr. Felix Wankels revolusjonerende konstruksjon, en rotasjonsmotor. Dessverre for Wankel og hans patente utble suksessen. Man kan i ettertid spørre seg om det var vrangvilje fra alle motorfabrikanter mot å kjøpe Wankels patent og



produkt, eller at slitestyrken og driftskostnadene ikke tilfredstilte kravene til produktet.

## Motoristen



Utviklingen på vanlig forbrenningsmotor har i det siste tiåret blitt revolusjonert, med tanke på hestekrefter og forbruk. Hadde disse midlene som er nedlagt i den konvensjonelle motoren, blitt tildelt Wankels produkt, er det mulig at denne motoren også hadde hatt livets rett.

I fjor kom Dag over en bil med den rette motoren, nemlig rotasjonsmotor. Han ønsket helst en kabriolet med rotasjonsmotor,

men NSU Prinz cab. med Wankel motor er det bare to av i Norge, om jeg ikke husker feil. Og Bjørn Monsbakken med NSU museum på Løten tviholder på kuriositetene sine.

Japaneserne greide kunststykket med å utvikle en motor som var driftssikker, og Dag fokuserte på RX 7. I den senere tid er koden for driftssikkerhet



knekket av svorne RO 80- eiere. Motorene blir oppgradert med ettermonterte dyser som spruter olje inn i kamrene. Så rent teknisk går motorene nærmest som en totakter av nyere

type i tillegg til det ordinære smøringssystemet. Så nå er 200 000 km på en NSU-motor ingen hindring lenger.

## Motoristen

Dags Mazda RX7 turbo II er utstyrt med kombinasjonen targa og kabriolet. Jeg er helt klar over at dette er Motoristen, som i vesentlig grad tar for seg veteraner, men Dags RX7 fra 1990 er så spesiell at jeg kunne ikke stå for fristelsen. Det er noe som heter blivende veteran, og denne bilen er allerede en kuriositet, så da så.



Bilen kom til gårds etter ferien i fjor. For å sitere Dag så er det kjedelig å sitte og tvinne tommeltotter. Og han gledet seg til å plukke motoren i småbiter, for den er jo så interessant.

Til Dags store fortvilelse hadde forrige eier gravd dypt i lommeboka og utstyrt bilen med ny motor og rustfritt eksosanlegg til den nette sum av 80 000 kr. Men girkasse og bakaksel er av aluminium og disse er blitt høyglanspolert i den grad det har latt seg gjøre. Øvrige deler som kan demonteres er behandlet av Dags nennsomme hånd.

Bilen ble solgt av Iglebekk i Bergen, og alle servicer er utført av Auka Bil i Molde som er eksperter på denne type bil. Dag har som nevnt plukket



ned bilen for å få den som han ønsker. Vi lar bildene tale for seg. God fornøyelse.

Ført i pennen av Nils Flattum.

Modell: Mazda RX7 turbo II

Fotograf: Dag Snekvik



## VÅRDUGNAD PÅ SENTERET

Det krever sitt å gjøre området til Norsk samferdselshistorisk senter klart til en ny sesong. Direksjonen innkalte derfor til dugnad to lørdager etter hverandre for å være sikker på å få gjort alt klart. Den første dugnaden var annonsert 11. april, og mange møtte opp. Kanskje det var tilbudet om kaffe, vafler og pølser som fristet?



Det ble plukket søppel, ryddet, kostet, vasket vinduer og mye annet. Lokomotivet Kristoffer ble prøvestartet. Dugnadsgeneral Nils sørget for at alt foregikk i velorganiserte former. Det var også tid til å drikke kaffe, spise vafler og prate. Det ble jobbet så bra at

den planlagte dugnaden lørdagen etter kunne avlyses!



Takk for innsatsen til de som deltok, og til alle dere andre: Det blir flere muligheter senere.

*Foto: Nils Nicolaysen*



## DRAG RACE

Tor Nystad bor på Klekken og er hva vi kaller en bilnerd. Men for å begynne i den gærne enden, så starter vi med dattera Siv.

Siv Nystad tok sertifikat på en torsdag, og lørdag kjørte dama Street Legal på Hensmoen. Dette var i 2004 og i regi av amcar-klubben i Hønefoss. Det gikk ikke verre enn at dama, med det nye sertifikatet, gikk hen og vant. Street Legal er å kjøre drag race, som igjen er å kjøre fortest over



en strekning på en kvart mil, 402,33 m, og Street Legal er halvparten av denne distansen. Etter hvert kom Siv inn i et profesjonelt kjøreteam og ble Europas raskeste dame på fire hjul. I en Top Fuel bil som har nitrometan som drivstoff (eller dynamitt om du vil) ble kvartmila tilbakelagt på (hold dere fast) kun 4,97 sekunder og med en fart på 497 km/h. Førre ei dame!



I sine yngre dager hadde Tor både Capri 1600 og en del folkevogner. Han var tidlig ute med å bygge om biler, så en boble ble strippet for lister og senket i front for å oppnå en såkalt Cal Look, som var populær på 80-tallet. Bilinteressen ble tidlig tent, så unggutten

saumfarte alle bilforeninger etter brosjyrer på alle typer biler. Disse ble lest fra perm til perm, og ligger fortsatt i kjelleren.

## Motoristen

Tors Capri ble kjøpt inn for en rimelig penge med tanke på Drag Race og banekjøring. Han har 11,73 på kvartmila, som gir en fart på 175 km med denne bilen, men han har planer om å komme ned på 10-tallet, og helst under. Det skal inn en ny differensial med annen utveksling for å oppnå dette.



Den gang Caprien ble innkjøpt, ble det opprettet kontakt med Biltilsynet for at de skulle bli delaktige i bygget. Det er bedre å være sikker enn sorry.

Sønnen Kjell Vidar var meget flittig med å hjelpe til med bygget. Kjell Vidar lærte å sveise da han jobbet på bilen, og uten hans bidrag hadde det muligens ikke blitt noe av prosjektet, sier Tor.

I henhold til Autofils Jan Erik skal eksosrøra kunne romme en loff, og det gjør de. Med en 5,4 liters V8-motor som yter 505 Hk skal det mye dritt og lyd ut av rørene. For den stakkaren som befinner seg bak bilen burde



hørselsvern være påbudt. Lydnivået inne i bilen er også noe høyt, da bilen ikke har noen form for innvendig isolasjon, den er bygget for racing, må vite. Bilen ble lakkert av Trond Lyseng, som også er en gutt med fart i.

Bilen har fullt veltebur, fire punkts sikkerhetsseleer og racingstoler.

## Motoristen



Instrumenteringen består av oljetrykks- og bensinmåler, speedometer, digitalisert instrument med shift-light (dette betyr at du kan stille inn et lys på dashbordet til å tenne når turtallet er kommet så høyt at du må gire), turteller, volt- og ampere-meter, oljetemperaturmåler for motor, girkasse og bakaksel, bensintrykkmåler, måler for air-fuel ration

(blandingsforhold luft/bensin), vakuummåler, to eksotemperaturmålere (en for hver side), betjening for lys og viskere, el. bensinpumpe osv, osv. Understellet er fra Ford Mustang 8,8 (80-talls Mustang) coilover fjærbein, skiver foran og bak, 5 trinns forsterket girkasse, aluminium mellomaksel, forsterket stabstag.

Med andre ord - alt er nytt og forsterket for å kunne motstå rå og brutal kraft som den måtte bli utsatt for, så vel på dragbane som på racingbane.

Det er en meget tøff bil, så vil du ha maken, er det bare å gå i garasjen og sette i gang.

P.S. Som en kuriositet kan nevnes at bilen har hatt en seks sideres reportasje i et engelsk bilblad.



Ført i pennen av Nils Flattum.

# Oppdrag i høyden?

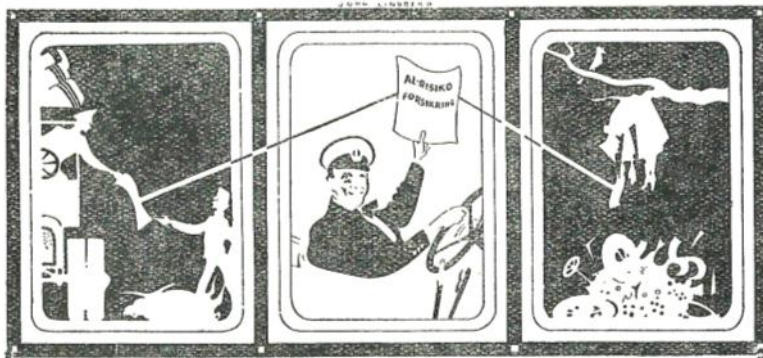


- Utleie av alle typer lifter, trucker og minikraner.
- Utkjøring av maskiner med levering på hele Østlandet.
- Sertifisert og dokumentert opplæring på alle maskiner.

**"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**



*Utklipp fra  
reklame for  
"AI-Risiko"  
forsikring,  
1928*

**INFO**

**Rabattavtaler**

Prosjenter hos **Mekonomen** i Hønefoss

**Malia** i Oslovn

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

**Bilextra**

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



**Mekonomen**

**Styret i MKRO**

**Leder:**

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

**Nestleder:**

Stig Atle Pettersen tlf 976 02 233, stighulken@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

## **TERMINLISTE 2015**

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

Lørdag 25. april	VW-klubben blekktreff
Lørdag 2. mai	Åpning av årets klassikertreff
Lørdag 9. mai	Klassikertreff
Tirsdag 12.mai	Årets besøk hos Biltilsynet på Hensmoen med mulighet for en gratis sjekk av kjøretøyet.
Lørdag 16. mai	Klassikertreff
Lørdag 23. mai	Klassikertreff
Lørdag 30. mai	Klassikertreff og åpning av årets utstilling
Lørdag 6. juni	Klassikertreff og markering av Nasjonal motordag
Lørdag 13. juni	Klassikertreff
Lørdag 20. juni	Klassikertreff
Søndag 21. juni	Prestegårdsløpet
Lørdag 27.juni	Klassikertreff
Lørdag 4. juli	Klassikertreff med besøk fra veterancampingtreff på Ringerike
Lørdag 11. juli	Klassikertreff
Lørdag 18. juli	Klassikertreff
Lørdag 25. juli	Klassikertreff
Lørdag 1. august	Klassikertreff
Lørdag 8. august	Klassikertreff
Lørdag 15. august	Klassikertreff
Lørdag 22. august	Klassikertreff
Lørdag 29. august	Klassikertreff



# Motoristen

Lørdag 5. september	Klassikertreff og målgang Sandvigen - Sundvolden
Søndag 6. september	Kjøretur til veterantreff på Nesbyen
Lørdag 12. september	Klassikertreff og sykkel, moped og MC-marked
Lørdag 19. september	Klassikertreff
Lørdag 26. september	Sesongslutt klassikertreff
Tirsdag 6. oktober	Medlemsmøte
Tirsdag 20. oktober	Deadline for stoff til Motoristen. Bladet skal være ute hos medlemmene innen 10. november.
Tirsdag 3. november	Medlemsmøte
Tirsdag 1. desember	Årsmøte i samferdselssalen
<b>Fredag 4. desember</b>	<b>Julebord i samferdselssalen</b>

## VAKTLISTE 2015

Lista er slik den foreligger pr. 19. april 2015, og er derfor ikke komplett. Link til oppdatert vaktliste finnes på MKROs nettsider. Oppmøtetid er kl. 09.30 hvis ikke annet er spesifisert.

Lørdag 2. mai	MKRO	Finn Benterud tlf 98221860 Per Engen tlf 91562977
Lørdag 9. mai	MKRO	Arne Dølerud tlf 99233303 Helle Lie tlf 91867780
Lørdag 16. mai	MKRO	Atle Jansen tlf 93449704 Rune Storteig tlf 97105103
Lørdag 23. mai	MKRO	Henning Dahlgren 90028450
Lørdag 30. mai	Gutta i blåøyken	Jørn Nicolaysen 41323099 Espen Bråten 99116228
Lørdag 6. juni	Classic MC	Peter Kæseler tlf 48356645 Vidar Mælum tlf 99353234

## *Motoristen*

Lørdag 13. juni	MKRO	Odd Espen Kristoffersen tlf 93015315 Helle Lie tlf 91867780
Lørdag 20. juni	Bussgutta	
Lørdag 27. juni	MKRO	Reidar Hamborg
Lørdag 4. juli	MKRO	John Vidar Myhre tlf 48149000 Geir Kirkaune tlf 97530719
Lørdag 11. juli	Classic MC	Harald Grefsrud tlf 97605674 Tom Erik Lillegård tlf 90098574
Lørdag 18. juli	MKRO	
Lørdag 25. juli	MKRO	Odd Espen Kristoffersen tlf 93015315 Helle Lie tlf 91867780
Lørdag 1. august	Classic MC	Svein Aalberg tlf 93400818 Per Erik Johnsen
Lørdag 8. august	MKRO	
Lørdag 15. august	MKRO	
Lørdag 22. august	Classic MC	Nils og Nina Nicolaysen tlf 40843606
Lørdag 29. august	MKRO	
Lørdag 5. september	MKRO	Stig Atle Pettersen tlf 97602233 Kjell Pettersen tlf 91316643
Lørdag 12. september	Gutta i blårøyken	Odd Arne Ottosen tlf 91195374 Henrik Sandberg tlf 99621762
Lørdag 19. september	Classic MC	Kari Vestmo Per Christian Bratheim tlf 99442599
Lørdag 26. september	MKRO	

**SIGYN**  
GRUNDLAGT 1885

*Alle slags  
Automobilforsikringer.*

---

# **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 125** (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](mailto: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



*Ferdig til sommeren 20.....*