



*Nr 2 november 2016*

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

*Organ for Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn*



*Fra Transporthistorisk treff 2016. Foto: Stig Atle Pettersen*

**I dette nummer:**

**I profil**

**Vestre Ådal**

**I garasjen**

**Treffreportasjer**

**På langtur**

**Tirsdag 6. desember årsmøte**

**Fredag 9. desember julebord**

## LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen !

Da er atter en sommersesong forbi. Vi kan se tilbake på en travel sommer i klubben og på Norsk samferdselshistorisk senter. Det har vært mange fine klassikerlørdager, arrangementer og treff.

Prestegårdsløpet og Transporthistorisk treff Ringerike var i år som i fjor en suksess med mange deltagere og tilskuere. Bra gjennomført folkens !

Det har også vært noen kjøreturer til Burud og andre felles kjøreturer i sommer med bra oppmøte og blide deltagere.

Det har også vært en vellykket veterantogtur til Finse i regi av NSHS.

Vi har også mye bra i vente fremover, temakveldene står nå for tur. Det kommer til å bli mange bra temakvelder nå i vinter, så følg med og møt opp. Det blir mulighet i vinter som i fjor vinter for kaffe og sosialt samvær på Stasjonen noen lørdager. Følg oss på facebook, det blir annonsert når vi har åpent.

Da takker jeg alle som har bidratt og møtt opp i sommer på arrangementer og klassikerlørdager.

Vi sees !

Stig Atle Pettersen.



**Anglia** **STASJONSVOGN**

fra **K**jøle

**Ford**

Denne er bilen både De og vi har ventet på!  
Den nye FULLTREFPEREN fra Ford - en sporty vogn, smidig, romslig og kraftig.  
Kom innom oss i Sorgenfrigt. II, og få den demonstrert, eller ring 60 35 95 for nærmere opplysninger.

## REDAKSJONEN

Vi kan se tilbake på nok en aktiv sommersesong med mange arrangementer og stor aktivitet. For min del var høydepunktet langturen til Finnmark med en 80 år gammel motorsykkel. Det vanskeligste med en slik tur er ofte å bestemme seg for å gjøre det, den såkalte dørstokkmila.

Nå er en ny sesong i gang, nemlig vintersesongen. Det er tid for vedlikehold av veterankjøretøyet slik at det kan fremstå enda litt bedre til sommeren.

Kanskje vi kan komme litt videre med prosjektet som har stoppet opp?

Også denne gangen har det vært bra tilgang på stoff til bladet. Takk til dere som har levert bilder og artikler. Nye bidragsytere ønskes velkommen!

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)

## **INNKALLING TIL ÅRSMØTE I MKRO**

Tirsdag 6 . desember 2016 kl. 19.00

Møtested: Samferdselssalen, Vinteroveien 2.

Saker til behandling på årsmøtet må være meldt inn til styret senest tirsdag 29 november.

Foreløpig sakliste:

Valg av møteleder

Valg av referent

Godkjenning av innkalling

Årsberetning

Innkomne saker

Regnskap

Valg

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

Styret

### **INVITASJON TIL JULEBORD**

Fredag 9.desember kl 19.00

Sted: Samferdelssalen, Vinteroveien 2.

Meny: Juletallerken eller biff

1 drikke etter bestilling

Dessert: Riskrem eller karamellpudding

Pris: Kr 250,- betales ved inngang.

Påmelding til Jon Christian Sandvold, tlf. 32 12 25 47

Påmeldingsfrist: Mandag 5. desember

Påmeldingen er bindende.

## ÅRETS UTSTILLING

De som besøkte årets utstilling kunne se et rikholdig utvalg at mopeder og motorsykler i regi av Gutta i blåøyken og Classic MC. I tillegg var det det fly, modelljernbane, sykler, jernbanemateriell og mye annet rart. Besøket har vært bra, men nå er denne utstillingen historie, og det er tid for å tenke på hva vi skal ha på neste års utstilling.



## **MKRO TAKKER**

**alle som har gitt oss gaver og støttet vår virksomhet i 2016:**

**John Myrvang AS  
Vianor AS avd. Hensmoen  
Norsk Scania AS. avd. Hønefoss  
Volvo Truck Center AS Hønefoss  
Bertel O Steen Ringerike AS  
AS Bilutstyr Hønefoss  
Mekonomen Butikk Hønefoss  
BilXtra Hønefoss  
Staples avd. Hønefoss  
Dekk 1 avd. Hønefoss**

## SESONGEN ER OVER...

Sesongen 2016 er over. Den gikk sannelig fort. Alt for fort. Vi har vært gjennom en rekke flotte arrangementer. Folkevognmarked, Klassikerlørdager, tungbiltreff, Prestegårdsløp, Sandvigen-Sundvolden, markeder, veteranog og en rekke andre aktiviteter. Hvor mange som egentlig har vært innom senteret, vet vi ikke teller. Men at det dreier seg om mange tusen mennesker er sikkert. Og alle er de imponert over det vi sammen har klart å bygge opp. Både besøkende og de som hører til i klubbene ser ut til å trives på senteret, og sammen har vi klart å skape en attraktiv møteplass for klassiske kjøretøy i regionen.

Det er inspirerende å se at senteret etter hvert rommer mange klubber og aktiviteter. Mkro er den største, men også klubber som Classic MC Ringerike Hadeland, Gutta i blåroyken, Rutebilhistorisk forening, sykkelhistorisk forening, samferdselsgruppa har sin naturlige plass på senteret. Nytt av året er det også at Ringerike knivlag har hatt tilhold i den gamle museumsvogna. Også de trives godt, og syntes dette er ypperlig ordning for dem. På tampen av sesongen flyttet også Ringerikes Malerklubb inn i det store rommet i Skiftehytta. Riktignok via en kommersiell avtale, men de kommer likevel til å delta på arrangementene ved senteret på sin måte. Sammen skaper alle klubbene et interessant kulturelt spenn, og appellerer til besøkende på en helt ny måte.



## Motoristen

Nå går vi inn i vintersesongen med vanlige klubbaktiviteter. Noen skal kanskje prate litt om hva man ønsker å gjøre til neste år? Og hva 2017-sesongen vil by på, blir spennende å se. Som vanlig lager klubbene sine egne opplegg, og så syr vi det sammen i terminlisten til senteret. Det blir helt sikkert en flott sesong til neste år også.

Noen er naturlig nok opptatt av presseoppslagene rundt Ringeriksbanen og bruken av stasjonen i fremtiden. Jeg får en del spørsmål rundt dette. Det umiddelbare svaret er at vi fortsatt ikke vet hva som vil skje. Ett scenario er at det ikke vil skje noe i det hele tatt. Et annet er at arealene vil bli gjort om i sammenheng med en helt ny stasjon. Styret jobber med ulike løsninger og forslag i forhold til dette. En ting er imidlertid sikkert: Samferdselssenteret vil bestå!

Fra tid til annen kommer det spørsmål rundt økonomiprinsippet på senteret. Mkro og de andre klubbene har tilhold på senteret helt gratis. Det er ingen kostnader i forhold til bruk av hverken kafevogna, Samferdselssalen eller området forøvrig. Den leien man normalt ville betalt, dekkes i stedet opp gjennom å stille opp på noen kafevakter og noen dugnader. Det er alt. Samferdselssenteret på sin side har ingen medlemskontingent, og er helt avhengig av kafeinntekter for å få betalt regningene. Det er slett ikke ubetydelige summer det er snakk om. Vi leier uteområdene og Skiftehytta av Jernbaneverket, og vi leier terminalbygningen av ROM Eiendom. I tillegg kommer strøm, vann, forsikringer, alarmer, og forbruksmateriell som dopapir, såpe og alt annet som trengs. Derfor arrangerer senteret også mopedlotteri og vinterlagring i tillegg. Det blir absolutt ikke noe overskudd av dette, men styret syntes likevel at det er en god ordning med tanke på det klubbfellesskapet og det miljøet vi har greid å skape på senteret. Om det fortsatt skulle være spørsmål rundt dette, foreslår jeg at dere kontakter meg.

Nok en gang, takk for innsatsen til alle som har bidratt til en flott sesong. Vi blir lagt merke til, og klassiske kjøretøy har nå faktisk blitt en viktig del av kulturtilbudet i regionen!

Hilsen  
NSHS  
Jan Helge Østlund  
Styreleder

## I PROFIL

Amcarklubben gikk for en tid siden ut i media for å verve nye medlemmer fra den yngre garde. Dette for å få ny drive og nytt blod inn i miljøet, som har en forholdsvis høy gubbefaktor.

Klubben vår tok en del grep for en tid siden, og tilsiget av nye medlemmer har vært ganske tilfredsstillende i det siste.

I profil denne gangen tar vi for oss et forholdsvis nytt medlem med bare ett års fartstid i miljøet.



**Leif Juterud** fra Hønefoss er en yngre person som akkurat har blitt pensjonist. Han tro sine barnesko i Ådalen, nærmere bestemt Hallingby. Jeg tror ikke han har fått mén av oppholdet.

Som 21 åring ble hjembygda forlatt til fordel for en liten lyshåret snelle fra Hønegata, og en leilighet på hele 40 m<sup>2</sup> i annen etasje på gamle Ullerål skole. Annen etasje ble parets faste tilholdssted i hele 3 år.

Firmahuset til Svelviksand i Askveien ble avertert til salg og pirret parets nysgjerrighet.

1. juli i 1980 flyttet de inn i nyervervet hus, og de besitter faktisk samme boligen den dag i dag. Vel, samme bolig er nok å ta mye i, diverse ombygginger og diverse garasjebygg er kommet til etter hvert.

Leif tok først Realskolen for så å velge teknisk tegning på Yrkesskolen. Med denne bagasjen ble det søkt stilling på Keyes Norway. Om gutta på Keyes med vitende og vilje ga Leif oppgaver langt over hans utdanning og kompetanse vites ikke. De hadde kanskje bare planer om å utvikle krabaten etter eget behov. Leif fikk mange tunge oppdrag, og han er ikke akkurat født bak en dass, så oppgavene ble løst til alles tilfredsstillelse. Leif ble til og med utleid til Viul tresliperi for å tegne kloakksystemene, samt grunnflatene på bygningsmassene, for at de skulle få et overblikk over firmaets aktiva.

Keyes la sine øyne på Hvervenkastet for utvikling av området. Leif fikk i oppdrag å lage en modell av området. Han tenkte seg om i noen sekunder, før han oppsøkte Kartverket og fikk detaljert kart av område med



## Motoristen

kotehøyder og daler. Da var det bare å forstørre kartet, tegne av alle høyder på stiv papp som ble limt på hverandre for så å bli malen for en gipsmodell. Sjefene tok med modellen til den andre siden av dammen. Prosjektet ble skrinlagt og modellen ble etterlatt i det forjettede land.

Etter disse eskapader så Leif en annonse etter altnuligmann fra Ringerike Rørmøbel, men Leif fant seg ikke til rette der. Så lageringeniør på Hiab ble neste jobb. Allsidighet er lett bør å bære på.

Høvik Verk ble også utprøvet. Der var det masseproduksjon, og etter div måneder på stansemaskinen med hørselsvern i ensomhet, ble Verket forlatt. For en utadvendt person som Leif ble dette for kjedelig. Gartnerhallen ble Leifs nye arbeidsplass. Først på lageret, så som salgssjåfør. Å kjøre rundt til kundene var noe han likte. Passe sosialt, passe med mosjon og passe med kjøring, dette var midt i blinken for konstruktøren, lageringeniøren og stansesjefen.

Etter to år fikk Nidar nyte godt av hans talent som selger. Leif forteller at det var en vanlig gigge blant selgerne på Nidar å fortelle at de var reisende i glede. Noe som selvsagt i visse tilfeller ble mistolket, til selgernes store fornøyelse. Hva er vel bedre enn å kunne glede folk, og spesielt med en nydelig sjokolade.

Leif ble pensjonist i fjor, med samme snella fra Hønengata og deres avkom, som er to gutter. Jobben som bestefar er en jobb Leif trives med, og han går opp i rollen med liv og sjel.

Leif er motorsykkelgutt, han har hatt mange sykler, men den beste var en Honda ST 1100 Pan European fra 97. Det var som å kjøre en stor Mercedes, sier han. Før det hadde han en Moto Guzzi og en Java 350 med sidevogn, sistnevnte står fremdeles i garasjen. Denne brukes som tursykkel i dobbel forstand. Man tager da sitt verktøy i



## Motoristen

hende, fjerner sidevognkarroseriet og erstatter dette med et hjemmelaget sammenleggbart campingvognkarroseri, som kan slås opp og forlenges i flere akser for å få sitteplass og liggeplass med tett duk over som i et telt. Reodor?

Den dagen undertegnede var på besøk hadde den lyshårede snella (fra Høngengata), også kalt kjærvinga, bakt. Et nydelig

bakverk med masse godsaker innvendig og utvendig, (det er pussig at Leif fortsatt er så slank og atletisk som han er). Undertegnede er en ordentlig kakemons, men for ikke å skjemme meg ordentlig ut, sluttet jeg/vi etter halvspist kake. Men det var en tøff avgjørelse.

Når Leif og snella er på tur og treff, skjer det ofte at det er kakebunn eller multer med i reisetaska.

Så når middagen er fortært, henter Leif turvispen og multa. Til treffdeltageres store forundring tar Leif og demonterer turtallsvaieren på Javaen og kopleter til en hjemmelaget turvisp. Med et turtall på 2000 omdreininger på Javaen tar det bare to minutter å mixe krem alternativt multekrem. Reodor, ja. Jo da, han Reodor monterer også ski på sykkelen som brukes på Primustreffet, for da er det som regel nok snø å ta av, og masse kuldegrader. Jeg begynner å helle til den teorien at oppholdet i Ådalen har hatt en viss innvirkning likevel.

I garasjen står det en rumperister i perfekt stand, eller CZ fra 1953 om du vil. Det står også en 640 tursykkel som er god å kjøre, sier Leif. Denne blir også flittig brukt.

En MGA 1500 knall rød er det siste tilskuddet på stammen. Denne brukes hele sommeren med kabben nede. Helst med snella ved sin side hvor vinden fritt kan ruske i hennes lyse hår.

Ført i pennen av Nils Flattum.



## RUSTFJERNER

Ikke så rent sjelden er det rust i bensintanken på kjøretøy som har stått lagret i årevis. Når du starter opp virker kanskje alt ok, men så går bensinfilteret tett og der står du. Hva gjør vi da, jo tanken må ut og skylles godt med vann for deretter å tømmes for løse partikler. Så må tanken renses skikkelig av profesjonelle eller du kan gjøre det selv. En rimelig og bra løsning for rens som du klarer selv er å bruke sitronsyre, den leveres i pulverform.

Vi tenker oss en tank på 40 liter - når ca. 2 kg. sitronsyre blandes ut i ca.40 liter vann blir det en passe blanding.

Blandingen gjør underverker når den har stått i tanken et

par tre dager, tanken skakes godt før den tømmes. Om nødvendig fylles blandingen på tanken en gang til før du bruker hageslangen til ekstra vask. For å nøytralisere syren avsluttes prosessen med kokende vann. Det kan lønne seg å gjøre samme prosessen med bensinrøret - uten å ta det ut da. Dersom det ikke er snakk om gravrust skal dette gå bra, men kanskje det hele bør avsluttes med en kanne tanksealer. På apoteket koster 100 gram sitronsyre etthundreogfemti kroner. Andre selger den i langt større pakninger og til helt annen pris.



Åsmund



*Denne rustne metalldingsen og rustne skiftenøkkelen har ligget i blandingen sitronsyre/vann i tre døgn. Metalltet ble som du ser blankt og fint etter behandlingen.*

## VESTRE ÅDALEN

På høyre side oppover i dalen akkurat der elva er bredest bor Bror Tollef Rognerud med fru Anne. Det er nesten som å komme til flatbygdene et helt annet sted. Dalen brer seg utover med upåklagelig utsyn til Jevnaker, Åsbygda og Ringkollen.

På solsiden, med direkte inngang til et romslig kjøkken i parets hus, ble den utskremte skribenten plassert på terrassen med en kaffekopp i den ene handa og noe muffens i den andre. For ordens skyld skal nevnes at



muffens er en kake, og den var dekorert med blåbær, sikkert fra årets sanking i nærområdet. Været var upåklagelig med borti 20 grader i solveggen, det var minusgrader i dag tidlig, sier Tollef da han ser at jeg kikker på gradestokken. Gården hadde et stort tømret og bindingsverk-hus som var tung drevet og kaldt. Tollef gikk til skogs og hogg tømmer til nytt hus, som sto ferdig i 82. Det var en snekker som hadde hovedansvaret for byggingen. Småtterer som hugging og saging av tømmer, grunnmur og lignende tok Tollef seg av selv. I tillegg var han håndtlanger til den profesjonelle, med hammer. Det er sånt det blir penger av. Ny og mer moderne låve ble ferdigstillet i 1976. Husfrua Anne har så absolutt satt sitt preg på huset med interiør og dekorering. Hun var ikke snauere en at hun satte seg til veven og vevde stråtapet til stua fra egen avling, slå den. Gården er på 270 mål dyrket mark og 1550 skog og utmark. 160 mål av det dyrkede arealet er såkalt nybrott, som Tollef har opparbeidet. Tollefs Mercedes ble født i 1965 og hadde ekstra varmeapparat montert (Ebensprecher).

Bilen ble kjøpt i 1974 i Akersgata i Oslo. Det var disponenten i Kaffebrenneriet som hadde brukt den fram til at disponentstatusen tilsa at han måtte ha et nyere statussymbol. Som nygifte ble bilen salet opp til bryllupsreise, og både Tollef og Anne var enige om at det hadde vært en flott tur. Det er ikke sikkert at det, i denne settingen, var behov for å

## Motoristen

benytte bilens ekstravarmeapparat. Tollef hadde bilen som bruksbil i åtte år før den ble satt på låve med forholdsvis få kilometer på telleren. Forskjellen på 65 og 66 modellen var blant annet at motoren ble forsynt med femlagret veiv, mot tidligere trelagret. Dekkdimensjonen gikk opp fra 13 tommer til 14 tommer og blinklysene ble fjernet fra bakkant av skjermen til foran på skjermen under frontlykta. Siden ble det også kupeutlufting i hodehøyde ved bakkdøra.



Det har blitt forbrukt diverse biler gjennom tiden som BMW 518 og Peugeot 504 stv, Peugeotten ble etter hvert gammel og mett av dager, og ble avertert. Det kom en luring som ville kjøpe 504en. Det er ikke sant at gammel kjærlighet ikke ruste, i hvert fall ikke når det gjelder biler. Kjøperen så potensialet i den rustende 504en, sier Tollef, bilen ble solgt for vrakpanten. Den ble rehabilitert og gikk på veien flere år etterpå. Familien Rognerud har fortsatt Peugeot av nyere type som daglig transportmiddel.

Tollef syntes det var for ille at bryllupsbilen, som var forbundet med så mange fine minner, bare skulle stå og bli ødelagt. Så den ble tatt ut fra låven og børstet støv av. Vel, det krevde sin mann å få oppgradert den gamle kriger til å fremstå i sin fordoms prakt. Bremses ble en kostbar sak, det var gått mark i en av kanalene, og for å ikke få lakkskiller ble hele bilen lakkert. Innvendig ser den splinter ny ut og utvendig er det ikke langt unna der heller. Tollef sier at de bruker bilen så mye som tiden tillater til treff og turer.



Ført i pennen av Nils Flattum.

## DET STORE MOPEDLOTTERIET

De fleste som har besøkt Norsk samferdselshistorisk senter denne sesongen har nok fått spørsmålet: Vil du kjøpe lodd i det store mopedlotteriet?

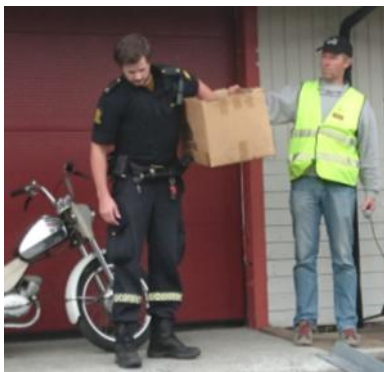
Senterets styre bestemte seg nemlig for å prøve en ny vri for å skaffe penger i kassa. En Tempo Corvette ble innkjøpt, og et antall loddbøker ble trykt opp, pris: 100 kr pr. lodd. Så var det bare å håpe på et godt loddsalg, og det ble det. Takket være ivrige loddsel-

gende klubbmed-

lemmer ble det solgt mange lodd på klassikerlørdagene gjennom hele sesongen. De samme ildsjelene drev også loddsalg på andre arrangementer som de besøkte. Så kom den store dagen da gevinsten skulle trekkes. Det skjedde på Gutta i blåøykens delemarked lørdag 10. september. Med bistand fra det lokale Politiet ble vinnerloddet trukket.

Den heldige vinner var Svein Erik Johnsen fra Heradsbygda. Han ble kontaktet, og dukket opp etter kort tid for å motta gevinsten. Vi gratulerer, og håper å se Svein Erik på neste års klassikerlørdager.

Per Chr.



Motoristen



**vær smart!**

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



**HØNEFOSS  
STEAM & ANTIRUST**

Høfossveien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

w-vangen@frisurf.no

## PRESTEGÅRDSLØPET 19/6 2016

Nok en gang var det samlet kjøretøy fra fjern og nær for å være med på løpet vårt, som i utgangspunktet var tenkt som et klubblop da vi startet med dette, men som nå har bredd seg litt ut over klubbens medlemmer. Dette er jo svært hyggelig at det er flere som viser interesse for vårt "enkle" opplegg. Når jeg sier enkle så var jo det i utgangspunktet at det ikke skulle kreve så mye ressurser til planlegging og opplegg, det skulle være enkelt. Vi har de siste åra engasjert oss litt mer med noen bemannede poster og igjen, det er ikke det store opplegget nå heller slik at vi fint kommer igjennom med hue over vannet.

Løpet i år samlet over 50 kjøretøy i ei løype som hadde start på Samferdselsenteret og en tur oppom Hallingby og Haug før vi endte opp i den idylliske hagen på Prestegården i Norderhov (Ringerike museum). Ser frem til neste år og et nytt løp, dette har blitt en suksess så vi må bare gi gass. Har dere ideer om opplegg og løype eller har lyst til å være med å trekke i noen tråder, så er arrangementskomiteen åpen for forslag.

For arrangementskomiteen  
Per O. Rolund



*Foto: Stig Atle Pettersen*



# Motoristen



Foto: Stig Atle Pettersen

## TRANSPORTHISTORISK TREFF 2016

Transporthistorisktreff Ringerike 2016 ble en suksess. Vi fylte nesten hele plassen med kjøretøyer, og deltagere og publikum var blide og fornøyde. Det var mange fine kjøretøyer av forskjellige merker å se på, fra store lastebiler med tilhenger til en mini pickup.



Dette er et treff MKRO kan være stolt av å få til. Transporthistorisk treff Ringerike blir lagt merke til, det er et forholdsvis lite treff til å være for transporthistoriske kjøretøyer, men det er et treff som deltagerne og publikum syntes det er koselig å være med på.

Etter utstillingen var det premieutdeling og en felles kjøretur for de transporthistoriske kjøretøyene. Dette treffet er planlagt å bli ett fast arrangement fremover fordi vi får så mange fine tilbakemeldinger. Det gir også MKRO noen inntekter som brukes til drift og vedlikehold av Klubbens tunge kjøretøyer.

Tekst og foto: Stig Atle Pettersen.



Motoristen



## I GARASJEN

Det gjøres oppmerksom på at journalisten lider av en smule frankefilisme, så innlegget kan muligens være farget av dette forholdet. Som 18-åring eide en kamerat av undertegnede en Peugeot 404, eller som den også blir kalt, fire høl

fire, da dekkklokket bak nullen i typemerket etter en stund løsnet og forsvant. Den første turen i kameratens Peugeot ble et vendepunkt for bilinteressen som tidligere hadde begrenset seg til Renault Dauphine, Mini og BMW Isetta. Journalistens første 404 ble en støvgrå 60-modell, altså den første modellen etter 403en. Det skumles om at 403en var bedre å kjøre en den nye typen 404, dette skal ikke bestrides av undertegnede da 403 ikke har vært i undertegnedes eie. Har heller ikke hatt den glede å sitte bak rattet på forannevnte type.



Peugeoten 403 med reg. nummeret Z-5390 ble registrert av første eier som bodde i Holmestrand, på firesifferet Z-nummer. Det vanlige var fem sifre på skiltet, men skiltplassen bak på Peugeotten var best egnet til de



firkantede Franske skiltene. Den nye eier insisterte på å få skilter som passet til den avmålte plassen, så derfor det korte nummeret. Colbjørn Hovland, som var den lykkelige eier av en ny støvgrå 403 var en meget pertentlig mann. Han så det ikke hensiktsmessig å kjøre bilen på vinterføre. Det var forresten en bratt

## Motoristen

bakke opp til huset, som muligens også kunne være en medvirkende årsak til at bilen ble parkert på vinterstid. Og vinterdekkene var heller ikke akkurat noe å skryte av i 1960. Alle Peugeot-er ble levert på Michelin X-dekk. Vinterdekket til Michelin var på den tid så godt som identiske med sommerdekkene, forskjellen var bare litt større avstand enkelte steder i mønsteret på dekket.



Peugeot-fabrikken og Michelin var til dels under samme paraply, og bilene og dekkene ble produsert for å passe sammen. De som syntes at X-dekkene ble for dyre og byttet til et annet merke, opplevde at bilen mistet noe av karakteren og kjøreegenskapene, og fjæringen ble helt forandret.

Familien **Aslaksrud** består av Johan, fru Gro og avkommet på 33 år som falt i gryta da han var liten og ble kokk. Disse har bodd på gården siden 1970, (guttungen har selvsagt flyttet til mer urbant strøk for å utføre sin profesjon som kokk). De besitter en meget fin gård, 4 km etter Hallingby og inn til høyre. Undertegnede hadde ikke peiling på at ingen skulle tru at noen kunne bur der.

Jo da, etter noen hundre meter gjennom skogen åpnet landskapet seg og to gårder kom til syne. Bygningene var plassert i en ring rundt et hyggelig og fint tun, området var flatt og utsikten var upåklagelig. Hovedhuset hadde vært bestyrerbolig og besto av gammel og ny del som var holdt i samme stil. Huset lå lavt i terrenget og virket innbydende, "kom og besøk meg". Et hus av dette format kan bare stå på en gård, med takbjelker, blått kjøkken, gamle skatthold og utskåret bjørk spisestue. Før i tiden var gården stor nok til å livberge en familie, den er på 2000 mål skau og 170 mål dyrka mark. Johan og frue har vært i fast jobb hele tien. Johan har jobbet både i skogen og vært tømmermåler. Jeg tipper på at det til tider har vært travelt med onna, skogen og fast jobb.



## Motoristen

Peugeoten kom til gårds med Gro. Hennes far gikk bort så altfor tidlig, det var bare Gro som hadde sertifikat i den familien. Så hva var vel mer naturlig enn at Gro ble ved farens øyesten.

Gros støvgrå Peugeot har hatt gode dager og har bare 140000 km. på meteret.

403 var kjent for å ruste i baksjermmer og innersjermmer, og de fleste bilene gikk tilbake til moder jord.

Men som sagt, bilen har hatt gode dager og fremstår som meget pen og i god stand. For noen år siden fikk den ny lakk. Men lakken før i tiden, hadde problemer med

sammensettingen av grunning og lakk, med en tendens til å utvikle lakkpest. Gros bil har fått dette problemet på et par steder, men det er ikke skjemmende, og en kan godt leve med denne lille skavanken.

Det har nesten ikke vært feil på bilen, så Gro trodde den gikk på gammel vane, helt til slutten av Sandvika-Sundvollen et år. Da var det på håret at de greide å bryte målstreken før den åndet ut.

Holt i nærområdet Ådalen ble konsultert. Han fant ut at tilsiget av bensin var minimalt, for tanken var mettet av bunnslam. Etter en opprensk livnet den til igjen og har siden ikke hatt et feilslag. Man skal som kjent ha god rygg for å tåle gode dager, dette gjelder også gamle biler.

403-bilene ble levert med tre motorstørrelser, 1290, 1468 og 1816 ccm<sup>2</sup>. Gros bil er utstyrt med 1468ccm<sup>2</sup> motor på hele 60 hester. De gamle Peugeotene hadde tre gir med overgir som det kaltes, i realiteten var det en ordinær firegiret kasse. Det spesielle var giringsmønsteret, for å få satt den i fjerde måtte du dytte spaken fra deg og ned. I riktig gamle dager var det vanlig med gulvgir, men amerikanske biler innførte rattsliv. Peugeotten hadde adoptert rattgiring, for det var det fineste på den tiden. Det lot seg gjøre å få gulvgir, men da måtte du gjøre en del ombygging, så det ble en sjelden vare.

Det er snakket mye om Gros bil, men Johan har også en veteranbil. I garasjen står det en hvit 1984 Golf i bra stand. Vel, en nylakkert



## Motoristen

venstre framsjerm henger klar for å bli montert, og dette skal gjøres i løpet av første halvdel av nærmeste fremtid. Det er ikke alltid tiden strekker til, sier Johan, gården har en stor husmasse som krever mye vedlikehold pluss alle andre ting, og det blir dessverre for liten tid til å dyrke bilinteressen fullt ut, sier han.



I mars 1955 ble 403en introdusert, og modellen ble tatt av samlebåndet i oktober 1966, da var det produsert 1.214.121 eksemplarer av arten 403, iberegnet varebil og pick up. Bilen kunne også leveres med elektro-magnetisk Jeager automatisk clutch, som ble aktivert ved å gjere.

To-dørs convertible ble levert fra 1956 til 1961. Hvem husker vel ikke Colombo, den loslitte detektiven i skrukkete grå støvfrakk og i en dertil bulkete og skranglete 403 cab fra 1959 eller 1960, derom strides de lærde.

Som en kuriositet kan nevnes at Argentina bygget også 403. New Zealand bygget 1033 eksemplarer fra mars 1960 og fire år fremover.

Ført i pennen av Nils Flattum

## PEUGEOT 403



**Bilen det  
snakkes om**

blant folk som har greie på biler!

*Prøv den • og Du  
skjønner hvorfor!*

**BERTEL O. STEEN A/S**  
Parkvn. 127/29 - tlf. 46 18 85  
Utstillingslokaler i Dr.vn. 26 B

## ARNE HODTS AUTO AS

Publisert i DKW Nytt nr. 117 2015 av Jarl Persson – litt omskrevet av Åsmund Martinsen

Redaktørgruppa for DKW Nytt, medlemsbladet til Norsk DKW Union, skriver en serie om DKW forhandlere i Oslo. Blant flere var Arne Hodts Auto som lå i Løkkeveien 4, som ligger mellom Vika Terrasse og den amerikanske ambassaden. Jeg har med samtykke tillatt meg å sakse litt fra denne artikkelen. Siden både Arne Hodt og Johs. Hodt bodde på Røyse blir dette nærmest litt om lokal bilhistorie.

Det er noe usikkert når driften startet, men etter gransking i gamle aftenposten-annonser var det opprinnelige navnet Vika Bil og Motor-sykkkelverksted. Ut i fra annonse fra 12. september 1948 ser det ut til at navneskiftet til Arne Hodts Auto AS ble foretatt omtrent da. Seinere flyttet firmaet til Hansteensgt. 1, også den ligger i nærheten av den amerikanske ambassaden. Uten å være sikker så fant flyttingen sted mellom mai 1953 og april 1955

I DKW Dienst fra mai 1953 er Arne Hodts Auto den eneste forhandler for DKW i Norge utenom With & Wessel. Etter hvert ble det solgt flere og andre merker enn DKW - IFA, Wartburg, Trabant, Audi og Renault. Jeg er ikke sikker på når Arne Hodt begynte med Wartburg. Den tidligste Wartburgannonsen jeg har funnet fra firmaet er fra juni 1957. Når de begynte med Trabant er heller ikke sikkert, tidligste annonse for Trabant er fra 1961. Men etter hvert gikk jo tiden for totakttere ut. Firmaet begynte i 1965 å forhandle firetaktere, først i form av Audi.

Arne Hodt hadde nok et sterkt forhold til Wessel-familien, for da Christopher Wessels Eurobil overtok som importør av Renault, ja da blir også Arne Hodt forhandler av Renault i drøyt et års tid. Som for mange av de andre DKW-forhandlerne, så var det også slutt for Arne Hodts Auto på slutten av 60-tallet. Bedriften ble avviklet i 1969.

Tor Ivar Volla hadde et intervju med en Reidar Jarbekk i DKW Nytt nr. 74. Jarbekk fortalte at han begynte hos Arne Hodt i 1954.





## Motoristen

-Hvordan var nå forholdene hos Arne Hodt da Jarbekk? -Kummerlige! Vi var rundt 10 personer som jobbet der, fem-seks mekanikere, en delesjef, Hodt-brødrene, jeg som altnuligmann pluss yngstemann som gjorde alt mulig forefallende. Jeg var blant annet selger, sentralbordoperatør og kontormann. Som kontormann ble jeg blant annet satt til å holde orden på økonomien.

Det var trange forhold. I utstillingslokalet mot gata fikk vi så vidt plass til to biler. Fra gata gikk det en trang passasje inn til en gårdsplass, der lå verkstedet i bakgårdens første etasje. Vi måtte sette biler som skulle til reparasjon ut på gata, men trafikken i gatene var jo ikke som nå da. Ei bratt hønsetrapp førte opp til annen etasje der det var verkstedkontor, delelager og plansliperi. Det var der oppe jeg holdt til mest. Det sto biler overalt og det ble et svare liv med å flytte på dem når en bil var klargjort fra verkstedet. Jarbekk fortalte videre: -Arne Hodt var en skoleflink og teknisk interessert mann, han var pålitelig, plikttoppfyllende og egentlig altfor god for bilbransjen slik som den så ut den gangen. Men selve den økonomiske siden av driften interesserte ham lite, så det tok altså jeg. Det mest allsidige talentet i bedriften var Arnes bror Johs. Hodt, som var ekspert på plansliping. Johs. var dessuten snekker og sto for snekring og reparasjoner på førkrigsbiler som kom inn med karosseriskade. Han var uvurderlig. Det var jo vanskelig med deler på den tiden så det meste ble laget av oss og av andre i Oslo. Blant annet ble girkassedeler laget på tannhjulfabrikken på Carl Berners plass. Eksosanlegg lagde vi til bilene selv.



### Så langt Jarbekk og DKW Nytt.

Dele mannen som Jarbekk snakker om tenkte jeg måtte være Jan Heggelien fra Røyse. Da jeg snakket med ham for et par dager siden fortalte han: Jeg begynte hos Arne Hodt i 1947, samme år som Vika Bil og motorsykkelverksted ble startet. De første åra hos Hodt gikk det for det meste i motorsyklar.

## Motoristen

DKW syklene var i skuddet og det ble et ganske stort motorsykkelmiljø i Løkkeveien 1. Basse Hveem og andre aktive kjørere var ofte innom. I tillegg til bilmerkene som Jarl Persson skriver om, så forhandlet Arne Hodt også Goliat i en periode. Arne Hodt som var teknisk utdannet jobbet i motorfirmaet Møller & Larsen fra 1943 til 1947.

Det "nye" verkstedet i bakgården til Hansteensgate 1 hadde tidligere vært stall for Oslo Vognmannsforretning. Det var trangt der. Til nød var det plass til to biler innendørs. Mye av reparasjonene måtte gjøres utendørs i det trange gårdsrommet. Høyloftet i annen etasje gjorde Johs. Hodt om til kontor og delelager. Heggelien fortalte at Reidat Jarbekk var en skolert kar, seinere begynte han hos Harald A. Møller hvor han var med på å bygge opp VW forhandlernettet.

Det er sikkert flere av dere som er kjent med at Jan Heggelien i mange år drev Essostasjonen i Sundvollen. Han var særlig kjent for å være stor-selger av Gislaved dekk. Plassen tillater ikke at alt det som Jan Heggelien fortalte kommer på trykk, men sikkert er det at mannen har hukommelsen i behold, til tross for sine 88 år. Avslutningsvis sa han: Kunne godt tenke meg en F8 fra 1939 igjen! Så føyde han til at F8' gikk 10 km. raskere opp Sollihøgdbakka når høsten og råværet kom. Jeg takket han for en veldig hyggelig prat.

Åsmund

Side 18 – Nr. 67

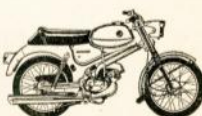
Drammens Tidende og Buseruds



**PUCH DS 50/4M**  
Nydelig scooter-design med ekstra flott utstyr. Robust og kraftig 4 gears motor. Sertifikatfri.



**PUCH VS 50/4M**  
En virkelig kvalitetsmoped med stil og temperament. 4 gear - 2.4 HK. Sertifikatfri.



**PUCH VZ 50 V**  
En rask og sporty moped. Barske linjer - bygget for hardkjøring. 4 gear - 2.4 HK. Sertifikatfri.



**TETORNE**  
**ROGSTAD**  
MOTORSYKLER • MOPEDER

Gjøtergaten 8 - Drammen  
Telefon 83 78 35

# 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

Blad

Torsdag 20. mars 1969



### **PUCH DS 50 V**

Årets nyhet. Moped scooter med sporty design. Store hjul som gir sikker kjøring. 4 gear - 2.4 HK. Sertifikatfri.



### **PUCH M 50**

Moped med motorsykelens kjøreegenskaper. Dobbelvirkende hydraulisk demping av begge hjul. 4 gear - 2.4 HK. Sertifikatfri.



10 TYPER. M 125 - SM 125

### **PUCH motorsykler**

Rett i blinken for motorsykkelfans. M 125 registreres som lett motorsykel - 6.6 HK (16 år) SM 125 12 HK (18 år).

## PÅ LANGTUR

**Hvor langt kan man egentlig kjøre på tur med en 80 år gammel motorsykel? Det er det antakelig ingen som vet, men det kan gi mange flotte kjøreopplevelser mens man prøver å finne svaret.**

Hvert år arrangeres Finnmarkstreffet av NVMC avdeling Finnmark. Det tiltrekker seg selvsagt flest deltakere fra nord, men hvert år er det også en del søringer som legger i vei på den lange turen. Etter i lengere tid å ha snakket om at "Det kunne ha vært artig å kjørt til Finnmarkstreffet en gang", så innså både Terje Bjørndahl fra Kongsvinger og undertegnede at det første vi måtte gjøre var faktisk å bestemme oss for å dra!



*Klar til avgang*

Og det gjorde vi. Bestemte oss altså, for kalenderen viste januar og sommeren var fortsatt fjern. Men prosjektet ble bifalt av våre respektive bedre halvdel, og 2 uker ferie i siste halvdel av juni ble lagt inn i jobbkalenderen. Valg av kjøretøy var ganske greit: Terje skulle kjøre sin Honda GL 1100 fra 1982 som ble vekket til live høsten 2015 etter flere års hvile. For mitt vedkommende var det heller ingen tvil: Det måtte bli DKW SB 500 1936-modell.

Våren kom og datoen for avreise nærmet seg. Plutselig var det bare tida og veien for å få klargjort sykler og utstyr for langturen. Hva trenger man av reservedeler og verktøy på en langtur? Vanligvis ikke så mye, men erfaring tilsier at enkelte ting som f.eks. ekstra tenningsdeler, noen eiker og en reserveslange kan være greit å ha med.

Innledningsetappen var ikke så lang. Strekningen Hønefoss – Kongsvinger ble tilbakelagt fredag kveld uten problemer. Lørdag 18. juni stor vi klare for avreise utenfor Terjes garasje. Etter størrelsen på oppakningene å dømme hadde vi fått med oss alt vi trengte og mere til.

### **Motvind**

Hovedveien Kongsvinger-Elverum går øst for Glomma, så vi holdt oss på

## Motoristen

vestsiden. Der er det fin vei og liten trafikk. Etter noen supplerende innkjøp hos en større bilrekvisitaforhandler på Elverum la vi oss ut på Rv 3 oppover Østerdalen. Det var skyet oppholdsvær og økende motvind. Motvind betyr økt bensinforbruk, og da vi fylte bensin på Tynset senere på dagen gikk det på 12,2 liter på DKWen, totaktsolje ikke medregnet. Oppgitt tankvolum er 12,7 liter, så det var veldig nær tom tank på turens første dag. Dagens etappe sluttet i regnvær ved bredden av Trondheimsfjorden med overnatting i en hytte på Flakk Camping

### Helgelandskysten

Etter fergeturen over Trondheimsfjorden kjørte vi over mot Verran og videre langs Beitstadfjorden og inn på fv 17 mot Namsos. Fv 17 mellom Namsos og Saltstraumen kalles også Kystriksveien og er en klar favoritt blant norske motorsykelveier.

Landskapet er variert og flott, veistandarden bra og trafikken moderat. Dette gjør denne veien til en meget populær turistvei.

Vi var et par uker før det største rushet, samtidig som fergene hadde innført sommerruter. For det er mange ferger på denne veien, minimum 6 stykker mellom Namsos og Bodø. De lengste fergene tar ca 1 time og har ikke så mange avganger pr dag. Det er derfor lurt å planlegge litt slik at man ikke blir stående på en øde fergekai og vente i mange timer. Mye av det flotte landskapet var skjult av skyer da vi kjørte Kystriksveien, men da vi kom til Saltstraumen på ettermiddagen dag 3 var det flott vær. Dessverre var det tilbake til normalen med gråvær neste dag



*Rasteplass i Nesna med flott utsikt mot Træna*

### E6 med avstikkere

Fra Fauske la vi oss ut på E6, det er ikke så mange alternativer. Den eneste ferga på E6 går over Tysfjorden fra Bognes til Skarberget, men her tok vi en alternativ rute: Ferge Drag-Kjøpsvik og videre på fv 827. Veien går i tunell under Norges nasjonalfjell, Stetind. Nasjonalfjellet var dessverre innhyllet i tåke da vi passerte.

## Motoristen

Neste dag tok vi en annen avstikker fra E6. Fra Bardufoss går fv 87 til Øverbygd og videre til Øvergård ved E6. Den første delen av veien er fin å kjøre, men den siste delen er i elendig forfatning og kan ikke anbefales. Fra Oteren innerst i Storfjorden kjørte vi til Lyngseidet og tok fergetil Olderdalen. Det er 6 mil kortere enn E6 rundt Kåfjorden.



*Ferga Drag—Kjøpsvik*

-Her brant dæm alt, men kirka lot dæm stå, for han Hitler var jo en kristen mann! Det var en elegant eldre dame som kom bort til oss og fortalte denne dramatiske historien mens vi fylte bensin på Storslett. Denne landsdelen har en svært dramatisk historie, nesten all bebyggelse øst for Lyngen ble lagt i aske under tyskernes tilbaketrekning i 1944.

-Dokker må fylle ut alle feltan i boka, for æ e så nysgjerrig! Vi hadde rullet inn på en camping i Kvænangen og her hoppet man ikke over hverken yrke, alder eller nasjonalitet i gjesteboka. Vi hadde bare noenogtredve mil igjen til treffplassen i Børselv, og det er ikke så langt i denne delen av landet.

-Denne lyden har da ikke vært der før? Det var torsdag formiddag og vi nærmet oss Alta. Terje syntes det kom rare lyder fra forhjulet på Hondaen. Kunne det være et dårlig hjullager? Nye hjullager ble kjøpt i en verkstedbutikk i Alta for sikkerhets skyld. Ut på ettermiddagen rullet vi inn på treffplassen som



*Lunsj på Statoil i Alta*

## Motoristen

var Bungalåven i Børselv. Vi ble ønsket hjertelig velkommen av Ingeir Kristiansen og kollegene hans i NVMC avdeling Finnmark. Det var fortsatt bare torsdag, men flere hadde allerede kommet, deriblant flere fra Sør-Norge. Superveteran Odd Borge fra Sarpsborg var på plass i år også. Det er imponerende når man vet at han er flere år eldre enn sykkelens min.

Fredag passet det bra å ikke kjøre en eneste meter. Syklene hadde fungert glimrende så langt, og det var tid for litt smøring og ettersyn av DKWen. Ettersynet avslørte en røket eike i bakhjulet. Den ble skiftet, og det var faktisk eneste reparasjonen på hele turen. Terjes Honda gjennomførte hele turen uten et eneste feilslag. Den mystiske lyden fra forhjulet viste seg å være falsk alarm, det var bare dekket som laget lyd mot asfalten.

### **Finnmarkstreffet**

Treffet arrangeres av NVMC avdeling Finnmark. Treffplassen skifter fra år til år, avhengig av hvem som er ansvarlige for arrangementet. I 2016 var det Lakselv-gjengen som sto for arrangementet. Finnmark er et stort fylke, og det



er litt annerledes å drive et lokallag her sammenlignet med sørpå. Hvordan ville det vært å drive et lokallag der medlemmene var spredt over hele Sør-Norge? Antakelig ikke så lett, men Finnmarkingene er vant med lange avstander, og da går det greit.

Lørdag var det fellestur til Lakselv og besøk hos 330 skvadronen på Banak flyplass. Her flyr de Sea King redningshelikoptere, og vi fikk et innblikk i hverdagen til de som rykker ut når noen er i nød. Om kvelden var det duket for jubileumsmiddag, for dette var det 20. Finnmarkstreffet. Middagen ble holdt på Kventunet like ved treffplassen. Noen hadde deltatt på alle treffene og fikk velfortjent premie for det. Det ble delt ut flere premier i ulike kategorier. Undertegnede var så heldig å vinne premie for

## Motoristen

både eldste sykkel og lengst kjørt til treffet, og det var selvsagt stor stas. Men det var flere andre som hadde kjørt nesten like langt. Og om kvelden gikk praten til ut i de små timer. Gammel-lensmann Reidar Johnsen fra Lakselv bidro som vanlig med noen muntre historier fra sin lange karriere som lovens lange arm. Det var 42 sykler på årets Finnmarkstreff, så antall deltakere var omkring 50 inkludert passasjerer. Det er en pen økning fra 11 deltakere på det første treffet i 1997.

### Hjem igjen

Søndag startet den lange veien hjem via Finland og Sverige. Det er litt kortere og helt annerledes enn å kjøre på norsk side. Vi kjørte til Karasjok der vi tok farvel med Kirkenesgjengen, og fortsatte inn i Finland. Ved Karesuando



krysset vi grensen til Sverige. Der fylte vi bensin på en stasjon hvor de påsto at "Vi har allt, nästan... ", og det så nesten ut til å stemme. De neste to dagene fulgte vi E45, også kalt Innlandsvägen. Kontrasten til landskapet på norsk side er stor. I Nord-Sverige er det lite høydeforskjeller og mye skog. Og mye rein langs veien som ofte kom brått på. Vi passerte tettsteder som Gällivarre, Jokkmokk og Arvidsjaur og kjørte 50 mil pr dag uten problemer. Etter hvert som vi flyttet oss sørover ble det kortere mellom tettstedene og litt mer trafikk. Tredje og siste overnatting på hjemturen var i Sveg, og her forlot vi E45 og satte kursen sørvestover mot Norge og Trysil. På Elverum skiltes våre veier, og Terje la ut på siste etappe til Kongsvinger og jeg fortsatte hjem til Hønefoss.

Totalt kjørte vi 4 500 km. Vi var innom 65 norske kommuner i 9 fylker og ganske mange svenske kommuner. Vi vet fortsatt ikke hvor langt man kan kjøre på tur med en gammel motorsykkel, men kommer til å fortsette å lete etter svaret. Og det vil sikkert gi oss enda flere fine kjøreopplevelser.

Per Chr. Bratheim

Foto: Terje Bjørndahl og Per Chr. Bratheim



*Motoristen*



**LAKKSENTERET AS**  
**Hønefoss**



**AKZO NOBEL**

**sikkens**

## 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](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**

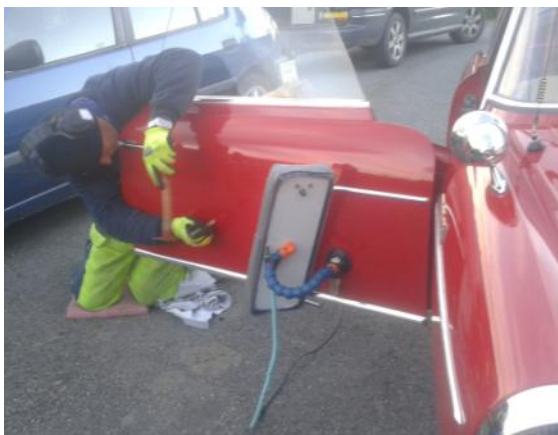
**3503 Hønefoss**

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

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

## THOMAS BULK

Det bor en underlig gråsprenget en, høyt oppe ved smeden i Haug, og noe bortenfor han Per Olav Rolund. Thomas er en arbeidsom maur som til daglig trakterer gravemaskin med nennsom hånd. Jeg greier ikke å uttale etternavnet til Thomas, som opprinnelig er fra Litauen, og av alder



muligens et sted i trettiåra. Så gråsprenget er vel å ta hardt i. Thomas bulk, som jeg kaller han, er en reser i å rette opp parkeringsbulker og bulker hvor lakken er ubeskadiget. Du ringer, og han kommer med vertøy sitt, som er en mellomting mellom operasjonsinstrumenter og tannlegeredskap og lange rare spaker. Han masserer, dytter, drar, varmer lakken så den ikke skal sprekke, banker med spesialdor, muligens av plastmateriale, og en liten lekehammer, ser det ut som. Og vips, så er bulken borte. Det var en i klubben som sa at døra på NSUen min var bulkete. Jeg var jo klar over det, for jeg eller kona hadde rygget inn i døra på Prinzen, som ble meget bulkete. Jeg grovrettet dette, men ble avsporet og glemte det til etter at døra var kledd med lyddempende matter og dørtrekk, men den var fortsatt småbulkete. Du kan kikke på høyredøra etter at Thomas har vært der og tryllet. Mercedesen er faktisk tynn i platene så Thomas masserte litt på den også. Mustangen og BMWen fikk også behandling. Så parolen blir, ikke bli hysterisk over parkeringsbulker, ring Thomas.

Ført i pennen av Nils Flattum.



## TEMAKVELD

Tirsdag 4. oktober samlet 30 MKRO-medlemmer seg til møte i salen på Samferdselssenteret. Trond Bull Engen var invitert til å holde et foredrag han kalte "Bestefars biler". Vi fikk høre om hans bestefar Rolf Malm som levde fra 1883 - 1956 og hans mange biler, turer og billøp. Rolf Malm drev firmaet Johan O. Larsen i Oslo.

Den første bilen kjøpte han i 1916. Det var en Chalmers. Senere fulgte blant andre Hudson, Fiat, Mercedes og Packard. Rolf Malm og hans to brødre kjøpte ofte helt like biler. Bakkeløp som Korke-trekkeren var populært, men også lengre billøp. Vi fikk blant annet se bilder fra et løp som startet på Frogner

stadion i 1921. Løpet var 70 mil langt og ble gjennomført på 29 timer inkludert opphold underveis. Dette må jo sies å være en akseptabel tid, tatt i betraktning datidens veier og biler. Som seg hør og bør måtte man ha en betrodd tidtaker, og hvem var vel da bedre enn en urmaker? Vi fikk også se bilder fra hasardiøse fergeoverfarer hvor bilene balanserte på noe som i bestefall kunne kalles en pram, og 6 meter høye brøytekanter på Strynefjellet. Videre hørte vi om gutte-gjengen som dro på tur hver pinse - de kalte seg selvsagt "Pinsevennene".

Etter et interessant foredrag smakte det godt med kaffe og vafler som Pelle hadde ordnet. Tusen takk!

Linda



# 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



## ***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



*Russer i Rauddalen. Foto: Per Chr. Bratheim*