



*Nr 1 april 2017*

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

*Organ for Motorhistorisk  
klubb Ringerike og omegn*



Øioms lasteboble

Foto: Kristian Øiom

**I dette nummer:**

**I profil**

**I garasjen**

**Volvo**

**VW lasteboble**

**Lørdag 27. mai**

**Transporthistorisk treff og åpning av årets sommerutstilling**

**Søndag 25. juni Prestegårdsløpet**

## LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen.

I vinter har det, som i fjor vinter, vært bra oppmøte på arrangementer og på lørdagene.

MKRO jobber nå sammen med NSHS om alternative løsninger for et nytt senterområde som det ble informert om av leder i NSHS Jan Helge Østlund på et felles møte for alle klubbene som har tilhørighet til senteret. Planene rundt Ringeriksbanen tilsier at området vi nå er på skal brukes til den nye jernbanestasjonen i Hønefoss.



Men vi har nye planer som det jobbes mye med. Styret i NSHS ønsker at vi i MKRO blir med videre og lager et nytt senter et sted i distriktet sammen med de andre klubbene og foreningene som er på senteret i dag. Så vi er på ingen måte fortapt, vi satser på å bygge opp et nytt senter som kan nå nye høyder.

Den kommende sommeren skal vi satse på en fin utstilling på senteret og ha mange fine treff, arrangementer og felles kjøreturer. Dette tror vi er viktig for at klubbens medlemmer skal ha det trivelig. Vi har nå et økende medlemstall, og det er vi veldig glade for.

Vennlig hilsen

Stig Atle Pettersen.

## REDAKSJONEN

Ny kjøresesong nærmer seg. Undertegnede har tjuvstartet med tur til Primus-treffet på MZ med sidevogn i februar. Må innse at jeg ligger etter skjema med vintervedlikeholdet i år også, men regner med at de fleste andre er godt forberedt for en ny sesong. Mye spennende skal foregå både på senteret og andre steder, så redaksjonen ser mot neste utgave av Motoristen med optimisme.



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)

## TIL ALLE ENTUSIASTER VED SAMFERDSELSHISTORISK SENTER!

Som kjent er antagelig Ringeriksbanen snart en realitet. Det betyr at Hønefoss stasjon og våre samferdshistoriske arealer går en noe utrygg fremtid i møte. Dette ble også redegjort for av styret i informasjonsmøte den... Et møte som forøvrig var svært godt besøkt. Styret er svært glad for den interesse og entusiasme som ble vist av de fremmøtte her.



På møtet redegjorde vi for de sonderingene som er gjort mot Lager Nord, eller Dina Follum som mange kaller anlegget. Det er også laget en mulighetsskisse for denne løsningen. Denne er hengt opp i kafevogna, og dere kan ta en kikk på skissene når dere er innom. Vi poengterer imidlertid at det kun er sonderinger, og ingen ting er avgjort i denne saken. Vi har dessuten sett på nok en løsning på Hensmoen.



For å klare en så omfattende flytting, er vi helt avhengig av politisk støtte. Styret arbeider derfor intenst med dette i disse dager. Det er mange møter og befaringer som skal gjennomføres, og en rekke politikere og saksbehandlere som skal informeres. Så hvordan vi kommer ut, er dessverre fortsatt uvisst. Det er heller ikke avklart når en flytting må skje. Forsatt er det ikke satt hverken dato eller årstall for dette.

## Motoristen

Styret i NSHS legger opp til en bred og god informasjon mot klubbene. Så snart vi vet noe mer konkret blir det innkalt til nytt informasjonsmøte.

Vi har imidlertid en oppfordring til hver og en av dere:

Sesongen 2017 står for døren, og vil bli fantastisk. En rekke flotte arrangementer skal skje i regi av de ulike klubbene: Ny sommerutstilling åpner 27 mai, Sommertoget kommer, Klassikerlørdager, Volvotreff, tungbiltreff, Prestegårdsløp, mc-treff og mye mer. Møt opp på arrangementene, vis frem kjøretøyene, og sørg for at både dere og senteret blir synlig for alle. Det er slik vi skal vinne kampen om ny lokalisering!



Ha en strålende 2017- sesong!

Hilsen

Norsk Samferdselshistorisk Senter

Jan Helge Østlund

Styreleder



## Årsmøte i MKRO – protokoll

Samferdselssalen 06.12.2016 kl. 19.00

Oppmøte: 22 stk

### 1) Godkjenning av innkalling

Innkallingen ble godkjent.

### 2) Valg av møteleder

Stig Atle Pettersen ble valgt til møteleder.

### 3) Valg av referent

Linda S. Lilleenget ble valgt til referent.

### 4) Valg av medlemmer til å signere protokollen

Ragnar Guldahl og John Vidar Myhre ble valgt til å signere årsmøteprotokollen.

### 5) Opplesning av årsberetningen

Stig Atle Pettersen leste opp styrets årsberetning for 2016. Ingen hadde bemerkninger til den.

### 6) Gjennomgang av regnskapet

Johan Tuft redegjorde for regnskapet for perioden. På grunn av føringstekniske hensyn ser det ut som klubben har hatt et underskudd på 2 540 kroner. Dette er imidlertid ikke reelt, og resultatet er omtrent i null.

Det kom noen innsigelser til måten regnskapet er satt opp:

- bør ikke fremstå som om Høka-bussen «skylder» klubben 4 018 kroner
- det stilles spørsmålstegn ved føringen av «tap» ved utmeldte medlemmer
- verdier som klubben har fremgår ikke av regnskapet. Både bussen, brannbilen og Simca'n bør fremgå for å synliggjøre eiendelene
- styret vurderer verdiene og fastsetter disse, men 5 000 kroner ble foreslått for brannbilen og 10 000 kroner for bussen

I tillegg ble det fremsatt ønske om at det settes opp budsjett for 2017 som inntas i Motoristen.

Jarle Ellingsen snakket litt om medlemslistene. Klubben har om lag 240 medlemmer. Det er ca 25 som har meldt seg ut de siste par årene. Sekretæren melder fra til LMK om dette. For å sikre at alle medlemmene får Motoristen er det viktig at Per Christian Bratheim får oppdaterte adresselister. Styret ser nærmere på det på nyåret.

# Motoristen

## 7) Innkomne saker

Styret fremmet forslag om tre endringer i vedtektene:

- lederen velges for to år (dette innebærer at kun to fra styret byttes samtidig)
  - enstemmig vedtatt
- årsmøtet flyttes, slik at det avholdes innen utgangen av januar
  - enstemmig vedtatt
- brannbilen blir driftet av sponsorer og av inntekter fra Transporthistorisk treff, i spesielle tilfeller kan styret innvilge lån eller vedta at MKRO betaler for nødvendig vedlikehold osv til brannbil
  - klubben var ikke enig i dette og det ble en del diskusjon
  - følgende tekst ble etter hvert vedtatt: «Klubbens eiendeler og kjøretøy vedlikeholdes i henhold til klubbens økonomi.»

## 8) Valg

- styreleder: Stig Atle Pettersen (2 år)
- sekretær: Linda S. Lilleenget (1 år)
- kasserer: Jarle Ellingsen (2 år) Johan Tuft bistår med regnskapsføring
- revisor: Åsmund Martinsen (1 år)
- valgkomité: Reidar Hamborg og Ragnar Guldahl (1 år)
- arrangørkomité: Sverre Tofsrud, Stig Atle Pettersen, John Vidar Myhre og Nils Flattum

Andre verv og grupper:

Uendret fra tidligere år, men Kjell Melby har kommet inn i Tungbilgruppen.

## 9) Utmerkelser

Per Olav Rolund og Odd Espen Kristoffersen blir tildelt en påskjønnelse for sin innsats for klubben.

Sted:

Dato:

3/1-17

Ragnar Guldahl



John Vidar Myhre

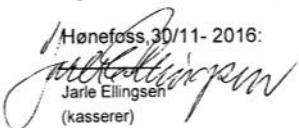


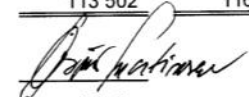
# Motoristen

## MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 30/11-2015 - 30/11-2016

INNETEKTER OG KOSTNADER	2016	2015
Medlemskontingenter	66 650	59 750
Andre inntekter	17 295	14 959
Renter	417	627
Sum inntekter	84 362	75 336
Innkjøp varer for salg	13 648	1 207
Leie Skjærdalen	15 571	13 750
Kontingent LMK	3 705	3 435
Trykking medlemsblad	6 878	20 491
Telefon/kontor	4 218	
Porto	11 998	12 930
Utgifter Brannbil (kr 2.000 står på konto)	4 010	-
Utgifter Simca	776	2 123
Utgifter Høka Buss (kr 484 står på konto)	5 339	
Gaver medlemmer	-	-
Tilstelninger og møter	7 012	2 960
Tap - opps. medlemmer	8 625	5 370
Forsikringer	1 192	1 135
Bank og kortgebyrer	2 579	1 747
Diverse utgifter	1 351	1 923
	86 902	67 071
Resultat for perioden	(2 540)	8 265
Balanse pr 30.11.2016		
Lagervogn	5 000	5 000
Varelager klær/krus	15 874	7 547
Fordringer/forskuddsbet. husleie	16 245	17 900
Kontanter	884	884
Ring. Sparebank 2280.3204288	13 135	40 326
Ring. Sparebank 2280.3204296	952	40 367
Hønefoss Sparebank	57 394	
Høkabuss - til gode.	4 018	4 018
	113 502	116 042
Egenkapital periodens start:	116 042	107 777
Overskudd/Underskudd i perioden	(2 540)	8 265
Egenkapital periodens slutt	113 502	116 042

Hønefoss, 30/11- 2016:

  
Jarle Ellingsen  
(kasserer)

  
Asmund Martinsen  
(revisor)



**MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN  
BUDSJETT 1/1-2017 - 31/12-2017**

<b>INNTEKTER OG KOSTNADER</b>	<b>BUDSJETT 2017</b>
Medlemskontingenter	68 000
Andre inntekter	15 000
Renter	-
Sum inntekter	<u>83 000</u>
Innkjøp varer for salg	2 000
Leie Skjærdalen	13 000
Kontingent LMK	3 700
Trykking medlemsblad	13 000
Telefon/kontor	5 000
Porto	13 000
Utgifter Brannbil (kr 2.000 står på konto)	2 000
Utgifter Simca	1 000
Utgifter Høka Buss (kr 484 står på konto)	2 000
Gaver medlemmer	1 000
Tilstelninger og møter	7 000
Tap - opps. medlemmer	3 000
Forsikringer	1 500
Bank og kortgebyrer	2 600
Diverse utgifter	2 000
	<u>71 800</u>
Resultat for perioden	<u><u>11 200</u></u>

## I GARASJEN

Jasså, du er ute med Bolindern, var vel en form for mobbing av de som holdt seg til svenskestål, da i form av PV eller Amazon.

( SAAB var puttre, puttre, ikke i samme gata som forannevnte, og med god grunn).

Svenskene hadde ikke bare bilproduksjon, men også traktorproduksjon, nemlig Bolinder Munktell. Denne kunne også leveres som Volvo, da med små forand-

ringer, eller snarere tvert om. Volvoen kunne leveres med små forandringer og het da Munktell. Skitt au, det var i hovedsak samme landbruksverktøyet. Dette var sikkert en av årsakene til mobbingen av de to forannevnte bilmerkene, i tillegg var det vel at bilmerkene fremsto som litt tunge, trauste og sidrumpet. Med god fantasi kunne man nok også assosiere bilen med en traust landmann, som det heter på dansk. Det er jo ikke pent å kalle folk for bønder, da.

Kvaliteten var nok noe høyere på Volvo-bilene enn på andre merker, så misunnelseskoeffisienten kunne også spille inn på kallenavnet.



X-biltilsynsman, eller nå pensjonist om du vil, Harald Løken, var på frierfot på Nedre Heggen Gård, som ligger på Veme.

Om det var Ellen eller svigermors vafler som trakk mest, er ikke godt å si, men Ellen og Harald har holdt sammen som erteris siden den gang ( i hele 55 år). Det var ikke bare dama som fikk Haralds hjerte til å slå fortere. Etter hvert anskaffet hans svigerfar en rød skjønnhet til gårds, med navn Bolinder Munktell, som Harald også ble hode-stups forelsket i. Han var meget hjelpsom med gårdsdriften, så sant han fikk kjøre Bolindern.

## Motoristen

Som pensjonist har Harald hatt nok å stri med. Men Bolinderen slapp liksom ikke taket (gammel kjærlighet og den derre rusta du vet). Så Harald gikk til anskaffelse av en Bolinder. Men snekka på Bolinderen var sliten og vanskelig å få ordnet, så for å få en snekke som var førsteklasses, var det enklest å gå til anskaffelse av en deletraktor med god snekke.



Så en Volvo Krabat ble dratt til hus, og denne traktoren var utstyrt med fire-girs kasse. Bolinderen har fem-girs kasse og er noe mer attraktiv og lettere å bruke. For å få to til dels like produkter til å bli ulike, slik at kjøperne hadde valgmuligheter, ble det satt inn forskjellige kasser i traktorene. Bensintank og oljetank byttet plass. Den ene fikk også drivuttak bak, mener skribenten at

Harald fortalte, men hvem av dem det var, gikk i surr for skribenten, som aldri har satt sin gummistøvel i ei plogfure. Begge traktorene benyttet motoren som også sto i PV 444, altså en B 16 motor på hele 32 Hk. med 6 Volt anlegg, og med alle komponentene som det var behov for for å få traktoren til å rulle.

Haralds traktorer, ja dere har vel lukta lunta, det ble to traktorer, en med strøken snekke og en med litt slarkete snekke. Begge står og skinner som sola i Karlstad i den romslige garasjen til Harald.

Det var ikke mer enn rett og rimelig at skribenten fikk høre dem brumme. Det derre med at du kunne sette en krone på høykant på panseret av en Rolls Royce, det tror jeg på.



## Motoristen



Ekspperimentet kunne sikkert også foretas på Bolinderens panser med stort hell. Den startet, var stillfaren, uten vibrasjon og var rene nytelsen for et motor-musikalsk øre.

Ellen var en meget aktiv dame med mange jern i ilden og som stadig vekk var å finne på startstreken til Greta Molander-løpet.

Hun var en reser til å bake, det er forresten rart at Harald ikke er mer kuleformet på midten.

Hun ble dessverre rammet av et slagtilfelle for en tid tilbake, men blir stadig bedre. Taleevnen vender gradvis tilbake, og med litt hjelpemidler kan hun gå over gulvet. Harald har tilrettelagt hus og kjøretøyene slik at Ellen kan være med så vel i bobilen som bruksbilen, for at hennes hverdag skal bli så lett som mulig. Redaksjonen gleder seg over fremgangen og ønsker god bedring.

Ført i pennen av Nils Flattum.

### „Jernhesten.”

Et Parti av Jernhesten ankommet med „Stavangerfjord“. 3 Stykker usolgte kan leveres omg. fra Lager. Forøvrig alle Slags Landbruksmaskiner, hvorav særlig fremhæves „Moline“s nu saa bekjendte Merker. „Moline“ Selvbinder er solgt i et Antal av over 450 her i Landet, bl. a. ogsaa til Norges Landbruksskole.

**S. Turbahn,**

Telefon 362.

N. Torv.

*Fra Ringerikes blad 1920*

# Motoristen

## LANG, LANG REKKE...

Foto: Per Chr.



Lørdag 30. juli rullet det inn en lang rekke med biler på Senteret. De var ikke så store, men de var mange! Nordic Mini Meeting hadde tatt turen fra treffplassen på Røssholmstranda, og snart var hele senteret fullt av minier. For en som ikke kjenner modellen noe særlig finnes den i forbau-sende mange utgaver, særlig når vi tar med alle spesialutgavene. Man måtte lete for å finne to helt like minier blant alle som var på Senteret denne lørdagen!



Til slukking av små branner

## EU-KONTROLL OG BEVARINGSVERDIGE KJØRETØY

De nye reglene for EU kontroll, eller Periodisk kjøretøykontroll som profene sier, har vært uklare for meg og kanskje også for andre. Tenkte jeg derfor også kunne skrive litt om temaet, etter at jeg etter beste evne hadde satt meg inn i lover og forskrifter.

Opplysningene om kjøretøykontroll står i §4 og 5 i forskrift for periodisk kjøretøykontroll. Etter hva jeg forstår så er det slik:

For det første - kjøretøy registrert før 1.januar 1960 er fortsatt helt fritatt for EU kontroll, og kommer heller ikke inn under begrepene **Bevaringsverdige og Bruksbegrensninger**.

Alle andre kjøretøy mellom 35 og 50 år, samt kjøretøy eldre enn 50 år skal som hovedregel gjennom EU kontroll annet hvert år, men godkjenning som bevaringsverdige gir andre muligheter. Skal det søkes om godkjenning som bevaringsverdige må kjøretøyet inn til en ny EU kontroll på den lokale trafikkstasjonen, godkjenningen kan ikke gis av et verksted som foretar vanlige EU-kontroller.

### Bevaringsverdige.

Med bevaringsverdige menes kjøretøy som er i original utførelse, er registrert med påtegning i vognkortet om forbud mot konstruktiv eller utseendemessig endring, samt gitt bruksbegrensninger.

**§ 5: Bevaringsverdige personbiler som er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret), skal fremstilles til kontroll hvert 5. år, første gang når det er 35 år, frem til det er 50 år. Deretter gis det fritak for kontroll.**

### Bruksbegrensninger

Forskriftene sier: "Må bare benyttes ved spesiell anledninger, for eksempel motorhistoriske samlinger og løp eller leilighetsvis når kjøringen ikke er til unødig fare eller ulempe for annen trafikk."

### Kontrollgebyr.

Kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg koster kr. 570,- Ønsker du på et seinere tidspunkt å reversere godkjenningen kreves ny kontroll og nytt gebyr.

Skrevet av Åsmund Martinsen

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

## I PROFIL



Eldar Thoresen er vokst opp på Eikli og har gått på Eikliuniversitetet, som han sier. Hvorfor dra langveis for videreutdanning når man bare kan snu seg på gårdsplassen og stige rett inn på skoleplassen til yrkesskolen. Sveis og konstruksjon og Bygg og anlegg, som linjene het i 76 og 77, ble fullført med bravur. Med dette som grunnlag vandret han ut i den store verden til et yrkesaktivt liv.

Hans første bil ble kjøpt på Kroa over en øl eller tre eller muligens flere, tror han. Selgeren satt helt stille på en stol uten å si noe da Eldar kom for å hente bilen dagen etter. Han

bare pekte på en diger snøhaug ute på tunet. Eldar hadde fått beskjed om å ta med viftereim og batteri, for det manglet. Uten bil ble det buss til Tyristrand sentrum, hvorpå han tok bena fatt til Bråten bru, flere mil uti hutti heiten på dårlig brøytet vinterveg. Det følte i hvert fall sånn. Med batteriet under den ene armen og viftereima rundt halsen kom han endelig fram til bildrømmen. Etter en time med snømåking fikk han blottlagt forundringspakka, en Datsun Bluebird. Heftige greier. Siden ble det blant annet svenskestål i form av en Amazon som rekte innom.

Ola Schia hadde mange biler og var uheldig og toket en bra Amazon, som havnet i Eldars eie. Da fikk han blant annet nye skivebremser og masse annet fint størs. Etter spørsmål fra den utskremte om hvor mange biler han hadde hatt, begynte han å ramse opp bilene i kronologisk rekkefølge. Du verden for et menasjeri av sykler og kjøretøyer. Jeg tror forresten ikke at Rolls Royce ble nevnt. Det var rart. Etter minst femten stykker gikk det i ball for undertegnede som ga opp å føre regnskap. En kan vel si at Eldar ikke er det grann bedre enn oss andre bilgærninger. Jeg tror faktisk at han i tillegg kan være en splittet person, for han bor i Ringerike og har postadresse Jevnaker, slå den,a.

Nå når vi vet sånn cirka hvor han bor, er det på tide å få plassert han mer presist på kartet for de som fortsatt er usikker på hvem denne persjonasjen er.



## Motoristen

For en tid siden hadde vi den hjemmebygde bilen til onklene hans på sommerutstilling. Disse gutta heter Terje og Rolf Thoresen.

De to har også har drevet med mye rart. Som for eksempel utleie av bygg, flyselskap, hoteldrift og masse annet. Det lysnet sikkert noe nå, når man hører hva for arv som ligger snublenede nær. I tillegg var Ola Schia barndomskamerat, og drev bilbutikk. På folkemunne het butikken Olabil, og det var vel ikke akkurat kvalitetsstempel på mange av disse bilene. En del av bilene havnet nok hos Eldar og ble fort oppbrukt.



*Brødrene Thoresen i sin hjemmebyggede BRT tidlig på 1960-tallet. Understellet er fra Fiat 500 1939-modell og motoren er fra Simca 1100.*

I den romslige garasjen til Eldar står det nå en raring av en bil. Den er håndbanket i aluminium på en liten engelsk fabrikk som heter Panther Car Company. Bilen er utstyrt med en tyskprodusert V4 på 2,8 liter. Det er produsert ca.1536 eller 1538 eksemplarer av denne typen fra 84 til 89. Fabrikken skal ha blitt kjøpt opp av Ssang Yong-fabrikken da produksjonen sluttet. Dette for at de skulle bruke fire til fem eksemplarer av bilen i reklameøyemed for å promotere



## Motoristen

DAF lastebiler.

Men prosjektet ble visstnok skrinlagt, sier historien.

Eldar har også en meget fin 88-modell MB 300 SE (W 126) i tillegg til den nydelige sportsbilen som heter Panther.

Kong Olav, uten noen sammenligning for øvrig, hadde en meget spesiell amerikansk bil. Dette var en Nash Metropolitan, en tofarget liten sak som jeg tror han brukte lite.



Eldar har gått til anskaffelse av samme kjøredøning, nærmest ved et uhell. Bilen kommer fra USA, er fortolet, men ikke vist. De ble produsert med to motorstørrelser. De tidlige modellene hadde 1200, og de senere modellene hadde 1400-motor av samme type som ble brukt i MGAene. Her er det noe lurerier; amerikansk bil med Austin motor. Amerikanerne gadd ikke å produsere denne såkalte nærmiljøbilen selv, så det fikk engelskmannen lov til. Derfor den engelske Austin-motoren. For å forenkle bilen mest mulig ble det bare produsert venstredører til bilen. Riktignok ble disse dørene laget helt like i forkant og bakkant eller omvent, slik at hengsler, låsekasser og lignende kunne passe både i forkant og bakkant, og da passet børa på andre siden også. Smart, ikke sant?



Eldar har til hensikt å tilbake stille bilen til original skikk, så vel innvendig som utvendig med de originale fargene. Vi venter i spenning på at denne spesielle bilen skal få rulle på norske veier til glede for liten og stor.

Ført i pennen av Nils Flattum.

Motoristen

# Breibrenna Foto



*Familie - Portrett - Barn - Dyr  
Julekort - Konfirmasjon bilder osv.*



*Flyfoto: : Eiendomsalg - Inspeksjon - Eiendom - Film - Reklame*

Trenger du bilder eller film så ta kontakt.  
Jeg har også mulighet til og streame live fra arrangementer

Hjemmeside: [breibrennafoto.com](http://breibrennafoto.com)

e-post: [breibrennafoto@yahoo.com](mailto:breibrennafoto@yahoo.com)

Telefon: 906 14 432

## OPPSITTER PÅ GJESVOLD GÅRD

På 1600 tallet var Gjesvold gård eiet av Mariakirken. Historisk sett var det kongen som eide kirken. Kongen hadde brukt for mye penger og kunne ikke gjøre opp gjeld til en trelasthandler. Dette endte med at gården måtte selges og leilendingen Tollev Gjesvold, som hadde drevet gården i mange år ble den nye eier. 15. september det herrens år 2012 var det tre hundre år siden Gjesvold kjøpte gården.



Dette ble behørig feiret med ca. 100 gjester. Erna Gjesvold og Christian Grønsløth overtok eiendommen i 1990 og drev den sammen til Erna døde i 2015. Christian sitter nå i uskiftet bo, som det heter. Arverekka vil fortsette, da eldstemann skal overta gården når det måtte passe.



Gården har blitt oppgradert til å kunne holde gjestebud, så vel i nybygget festlokale integrert i låven som på låven for øvrig. I låvens mange kriker og kroker er det et vell av historiske redskaper oppstilt i riktig perspektiv. Det er vel verdt et besøk. (Det må sikkert avtales tid for eventuell visning, for de som måtte være interessert).

Som 17-åring kjøpte Christian sin første bil, som den gang var 16 år gammel. Dette var en 52-modell Standard 1200 uten synkronisert girkasse. Bilen ble brukt opp etter hvert. Neste bil ble en 61-modell folkevogn 1200 som fortsatt blir brukt til forlystelseskjøring på fine sommerdager.

## Motoristen



Svenskestålet fra den tid var og er ganske populært, og en Amazon fra 66 ble hentet fra Moldetraktene 9. januar 2005. Hjemturen på tre vinterdekk av tvilsom karakter og et sommerdekk ble en slitsom tur med sinte trailere som tutet og ville forbi. Bilen var i noe dårligere stand enn fotoene tilsa (er det noen

som kjenner seg igjen?) Da er det kjekt å ha en nabo som Øistein Langslet. Han er behørig omtalt ved flere anledninger. Etter at han hadde lagt sin klamme hånd på kjøretøyet fremsto det som upåklagelig. Speedometeret på bilen har akkurat passert 100000. Fortsetter det i samme tempo, er det vel mulig at Christian i 2066 runder de neste hundretusen kilometer med bilen.



20 september 2009 fikk Øistein et nytt prosjekt inn på tunet. Christian hadde falt for fristelsen og kjøpt en Volvo Duett stasjonsvogn 1964 modell som trengte noe godsnakking og en skvett lakk. Bilen er veldig fin der den står og godgjør seg i en av de mange garasjene på gården.

I juni i 2014 kom det jammen en toflereogførte fra 92, eller 240 som de siste Volvoene ble hetende, inn på tunet. Bilen var egentlig registrert som



## Motoristen

varevogn, men er i ettertid konvertert til stasjonsvogn. Den var egentlig altfor dyr, sier Christian, men jeg måtte ha den i samlingen. Neida, han har ikke bruk for denne heller. Som bruksbil har han en nyere Beatle og en MB elendigvagn, som undertegnede ynder å kalle denne type bil. Ondere tunger kaller den også børstraktor. Begge bilene er som resten av kolleksjonen, strøkne. Som en kuriositet kan nevnes at alle bilene sto med batteriet tilkopleet og alle startet på først slag. Vi ønsker Christian mange fine turer til sommeren, og vi gleder oss til å se bilene på våre klubbblørdager.

Ført i pennen av Nils Flattum.

Volvo PV har han også -



- og Case traktor -



- og masse annet rart.

## TEMAKVELD HOS HØNEFOSS GLASS-SERVICE AS

Tirsdag 14. mars var det temakveld hos Hønefoss Glass-service AS i Osloveien. Innehaver Per Arne Olsen fortalte litt om firmaets historie, og ga oss noen glimt fra sitt 40-årie virke i glassfaget. Egentlig hadde han tenkt å bli bilmekaniker, men ble som ungdom "head-hunta" inn i glassbransjen og har nå drevet eget firma i mer enn 30 år.

Firmaet driver både med bilglass og bygningsglass, og kveldens hovedtema var frontruter. Vi kan bare fastslå at det har skjedd en veldig utvikling fra 1960-tallets flate, laminerte VW-frontruter til dagens hi-tec ruter med kamera som brukes av bilenes styrings-systemer. Firmaet har investert i topp moderne kalibreringsutstyr for frontrutekameraer. Det er svært viktig at alt virker som det skal, ellers kan det ødelegge bilens kjøreegenskaper. Og kundene, for det meste forsikringsselskaper, stiller strenge kvalitetskrav. Det var noen som mumlet at "det var da mye enklere før all denna teknologier!"



Glenn Ottestad Hansen forteller om frontruter

Vi takker for kaffe, vafler og en interessant temakveld!

Per Chr.



Glenn demonstrerer kalibrering



Kjetil Orebråten reparerer en steinsprutskade

## GAMMEL KJÆRLIGHET RUSTER IKKE

Alle eventyr begynner med "det var en gang". Jeg trengte en firmabil. Med nystartet firma, Øiom Karosseri, ville jeg ha en som var billig og ikke forsvant i den almenne hop. I eventyrene kysser prinsene en frosk som forvandles til ei prinsesse. Med kappeskiva kysset jeg en bil og fikk ei prinsesse med sterk rygg som kunne bære mange tunge lass. I min ungdoms



hovmod skilte jeg meg dessverre fra prinsessa etter 5 år, men jeg holdt kontakten og visste hvor du var. Etterhvert gikk du inn i Tornerosesøvn hos Bjørn, og jeg maste i 10 - 15 år på hans skilsmisse. Endelig, høsten 2015 etter nær 40 år på vidvanke var du igjen min! Da oppdaget jeg at dette ordtaket ikke stemmer. Du var rusten!! Jævlig rusten. Her trengtes nok mye kjærlighet og omsorg før prinsessa igjen skulle kunne beundres i sin fordums prakt. Jeg hadde jo formet og striglet henne en gang før, så det skulle nok la seg gjøre igjen.

Men la meg gå tilbake til begynnelsen for det som skulle bli en livslang lidenskap for boble. Etter jobb på et mekanisk- og sveiseverksted og læretid på Ford i Oslo, fikk jeg smaken på Volkswagen da jeg kom til K.Karslens bilforretning på Hønefoss. Etter 7 år hadde jeg lært hver del og skruet på boble av diverse modeller og kjenne. Min første egne boble var en original 51- modell. Den ble kjøpt for 300 kr hos Falken med ulyd i motor, men jeg kjørte hjem, ikke mye drag i 25 hk der. Råden på syl 1 hadde røket og slått hull i blokka og kappet kamakselen tvers av, så den gikk på bare de 2 bakerste sylindrene. Jeg er vel en av de få som har kjørt 2 syl. boble med 12,5 hk. På tomgang gikk den ganske fint! På verkstedet sto en motor som var byttet for en kunde, for den startet ikke. Den nye motoren hans startet heller ikke før det ble fylt bensin på bilen. Ingen tenkte på bensinkrana! Jeg kjøpte den bilen for 150 kr. Og kjørte med den hele vinteren med stort olje- og pluggforbruk. Det var lett å få



## Motoristen

nyere deler til boble den gang, så 51 modellen ble modifisert med stor bakrute, ny forstilling, synkronisert gearkasse, 15" hjul og hellakkert i mørk blå farge med gull sidefelt og felger. En annen 25 hk motor ble trimmet etter alle kunstens regler. Av forandring nevnes: 2 stk. 30 hk forgassere med freste dyser og ut dreid forsnevring, korte manifolder og nylonstrømper som luftfilter, utfreste kanaler i topplokka, større ventiler, eksentriske vippearmaksler og håndslipt kamaksel for høyere løft av ventilene, avdreide sylindere for mer komp, større clutch og letta svinghjul mm. Den fulgte trafikken fint.



Vinteren etter bygde jeg vannvarmeapparat i den! En kobberspiral gjennom eksospotta ga kokhett vann, ekspansjonstank med påfylling i hjørnet under panseret og varmeapparat under baksetet fungerte fint, helt til jeg sto i kø i Hønegata og den modifiserte bensin pumpa, som sirkulerte vannet stoppet og vannslangen på eksospotta blåste av. Da begynte kaoset! Det var så vidt jeg fikk forhindre at det ble tømt 2 brannslukkeapparater og ringt brannvesenet. Ingen trodde meg når jeg påsto at den bare kokte. Dette samboerskapet ble avsluttet og bobla endte sine dager i en tømmerhuggerleir en vinter på Veståsen. Det trengs en mer nennsom hånd med slik mekanikk.

Den neste ble ei 61-modell snelle som hadde fått litt hard medfart. Denne ble striglet opp i org, dress og siden solgt. Deretter ble det ny rullende samboer omtrent annethvert år. Alle med tidligere hardhente ektefeller. Den ene hadde døra på innsiden av bakhjulet etter en ørefik av en hjulaster. Den biologiske familien økte og boblene gjorde nytten helt til den førstefødte vokste ut av bagasjerommet bak baksetet. Med 3 barn og den minste i bagvogn kreves det litt kreative laste løsninger i boble. Da ble det kjøpt 59 Opel stasjonsvogn.

Hele denne tiden hadde jeg drømt og fantasert om et spesialbygd sportsvogn karosseri på boble understell. Det ble målt og prøvesittet i halvt liggende stilling mange ganger. Det ble også pratet med Biltilsynet.



De så det ikke som noe umulighet så lenge det var ramme. Thoresenbrødrene hadde bygget på Fiat ramme noen år før. En liten stilstudie-modell ble lagd i tre og plast, denne

eksisterer enda og blir tatt frem enkelte ganger for å drømme seg bort. Men med en voksende familie og husbygging på Jevnaker ble disse planene lagt på is. Opel ble solgt for å betale dynamitt regninga på tomta, og en rufsete 66 1300 boble ble innkjøpt, motoren var reparert med stålplast og blekk i bunnpanna. Denne skulle fungere som varebil og familiebil i to år under bygginga. Det er meget lett å skli ut og snu høyre sete opp ned baki koffertrommet bak baksetet. Da får du utrolig plass på gulvet. Det går for eksempel 15 sekker sement inni og 16 stk på hengeren, da går det ikke fort opp Eggebakken, men det går. Etter at peisinnsatsen var ferdig sveiset på VW verkstedet var det behov for å frakte den til Jevnaker. Den gikk også inni med tuten ut av vinduet. Vi pratet på at vi skulle prøve å fyre opp. Det var vel litt drastisk for å forbedre varmen i bobla. Men boble med peis høres vel artig ut?

Etter en hard byggeperiode ble denne overhaldt og pusset opp med 68 skjermer, lykter, støtfangere og nye varetrekk. Den ble riktig fin, og ble solgt, for jeg skulle bygge verksted på Benterud. Dette var våren 71. Den nye eieren ble så fornøyd at han ble med på byggingen og vi innledet et livslangt vennskap. Takk, Tore.

For å være mobil i denne startfasen av Øioms Karosseri ble den styggeste og billigste bilen vi hadde på Ringerike Auto kjøpt. Ei 10 år gammel boble som ungene kalte "fryseboksen".

Fryseboksen tjente meg trofast som firmabil i over 1 år til boble pickupen ble klar året etter. Da jeg skulle til Oslo for å kjøpe inn verktøy og utstyr til verkstedet ville kona være med, hun skulle gå i byen mens jeg var hos O. Sørensen maskinforretning for å handle det jeg skulle ha. Da jeg var ferdig og selgeren spurte hvordan han skulle sende dette sa jeg at jeg tar det med. "Jeg har bobla utenfor, men du må sende doseren". Han gjorde store øyne når vi reiste og kona satt i baksetet ved siden av

bormaskinen og beina på smergelskiva.

Plutselig en dag sto du utenfor på Benterud. Enøyd, låghalt og sterkt forkommen. Jeg vet ikke om eieren, en sjømann hadde prøvd å voldta deg. Han hadde i hvert fall lagt deg på rygg med ei buske mitt i trynet. Du hadde jo vært så rød og fin 67 modell 1500, med skivebremseser og nye understellet, søstrene dine fikk jo ikke dette før året etter. Slik sto du ute den vinteren med igjen-tapete vinduer og frøys. Så kom ubudne gjester og stjal seter og alt som var løst, og du trodde vel din siste time var kommet. Men dette var kimen til det som senere skulle bli din udødelighet.

På våren kom sjømannen hjem og jeg fikk kjøpt deg med alle dine skavanker, men også sjelen og dåpsattesten. Min første tanke var å strigle deg tilbake i original utstyr og interiør, for så å selge. Det spesifikke trekket som du var født med var ikke lett å skaffe, så det ville bli en dårlig pris. Da dukker ombyggingsplaner opp igjen. Fryseboksen rommet ikke store kolli som skjermer og tak. Nå ble tommestokk og tegnesaker flittig brukt. Det ble fantasert om mange løsninger og utseender. Bla. baksjermer og flatmotor av type 3 stasjonsvogn med lavt plan mellom skjermene. En løsning som ble vurdert var flat motor og step-side plan med bobleskermer. Alle disse løsningene ble forkastet. Du skulle forbli mest mulig boble. Alle skulle se hvordan du opprinnelig så ut. Jeg husker ikke om jeg den gangen hadde sett bilder eller lignende av de som var bygd i Tyskland til militæret på 40 tallet, men i ettertid ser jeg hvor like dere er. I vinduet har jeg en modell som er helt lik. Til og med samme farge.

Ved fremleggelse av planer hos Biltilsynet var de skeptiske til å øke totalvekt og mål, men jeg sa at det er ikke nødvendig. Samme lengde, bredde og nyttelast var ok for meg. Jeg visste jo at bobla tålte mye, og håpet den ikke skulle bli tyngre en originalt. Da var det grønt lys og kappeskive og sveiseapparat ble flittig brukt ut i sene nattetimer. Bakvegg med firkantrør som veltebøyle blir



Ca. 1980

laget av bakluka på en av de tidligste transportere. Denne donerte også luftfilteret, dette hang på siden av motoren for at lasteplanet kunne ligge helt ned på viftekappa. Planet ble laget av forskalingsfiner, for denne tålte vann, men lakken satt dessverre ikke fast.



Du fikk original farge, rubin rød med sort vinyttak og sort plan. Amerikanske fangere fikk du også, støtfangerhornene foran ble forlenget og kledd med deler av bildekk og ble brukt til å dytte biler med.!! (Det var ikke nåtidens Tupperware kvalitet den gangen). For å bedre nattesynet ditt fikk du også Marshall H4 rette lyteinnsatser i de liggende lykthusene, 5,5 toms felger med nye sko m.m. Jeg var ganske stolt da du fikk ny dåpsattest hos biltilsynet uten anmerkninger.

Du vakte ganske mye oppsikt og gav meg mange artige episoder i møte med andre folk som ikke hadde sett maken. Som for eks. den gangen vi ble stoppet av politiet på motorvegen nord for Gøteborg. Du hadde fronten med forstilling m.m. av en fiat 850 Cupe på ryggen og var ganske sigen i bakbeina. Det var ikke «skrotet» bakpå, som sikkert var både for stort og tungt de ville se på. Det var deg! Det ble tatt bilder og pratet bil et kvarters tid, før vi ble ønsket god tur videre. Du ble nok samtaleemnet på pauserommet etterpå. Eller den gangen du ble forlatt på plenen langs en sidegate til Sjølystsentret. Vi var jo sent ute og ikke lovlig plass å finne. Da jeg kom tilbake hadde alle bilene i gata parkerings lapp på ruta, men på din sto det, » fin bil, jeg kjøper den, ring ..... «Ditt utseende reddet oss også den gang.



Du ble også aviskjendis, med omtale og bilder både i Ringblads Blad og Alle menn, og ga meg god reklame for verkstedet. Min kjødelige neste generasjon lærte å kjøre bil med deg, det ble mange turer rundt omkring på Benterud både med og uten ansvarlig befall. Yngstemann på 12 år ble så sint da jeg solgte deg at han gråt sine modige tårer og pratet ikke til meg på ei uke. Jeg angret meg i alle år at på at jeg gjorde det. Unnskyld!!

Men du ga også din nye eier mye glede. Morten B ga deg ny sort dress, nye 13 toms sko, og ny motor, et tidligere rally cross motor. Du vant nok mange "rød lys grand prix" på den tiden, og ikke mange kunne følge deg opp Sollihøgda ble jeg fortalt. Aksel ga deg nye bronsefarget dress, som du beholdt også i ditt ekteskap med Morten igjen og siden Bjørn. Utseendet og skroget var sterkt forkomment når jeg fikk deg tilbake høsten 2015 etter nesten 40 år på vidvanke. Her trengtes stor innsats og mye omsorg. Gamle damer vil jo gjerne kittes og males litt for å se så unge som mulig ut, men her trengtes nok hardere lut.

Med en donorbil og mange kyss av kappeskive og sveiseapparat m.m i sene kveldstimer og helger kom du sakte men sikkert tilbake på beina. Med masse deler og en kraftig makeup ut- og innvendig, kunne du sommeren 2016 igjen stå brud hos Biltilsynet i din fordums prakt og elegance. Nå skal vi dele gode og onde dager til døden skiller oss ad.

Dette sannferdige eventyret er nedtegnet av Kristian Øiom



## TEMAKVELD HOS AUTOVISION AS

Den nye Ford-forhandleren i Hønefoss



*Kristian Lindstad forteller*

Autovision AS åpnet 10 september 2016 på Benterud. Firmaet ledes av Jan Braseth, Kristian Lindstad og Arne Ørpen Sannerud, Jan som Daglig leder, Kristian som service- og markedssjef og Arne som salgssjef. De har også med seg Malene Rønning som servicerådgiver. De har siden starten i september solgt over 100 biler.

MKRO hadde en fin temakveld på Autovision med omvising i deres fine lokaler. Jan Braseth driver også Nordisk helse design AS i samme bygget. De leverer hjelpemidler for handikappede, og vi fikk en interessant omvisning i disse lokalene også.

MKRO starten hjemme hos faren til Kristian på Hverven Gård i 1981, der hadde vi klubblokale og verksted med løftebukk. Kristians interesse for bil startet muligens her.

Ford har alltid vært ett stort merke i Norge, og de fleste har vel en gang hatt en Ford eller flere. I dag er de fortsatt store, hele 18 forskjellige typer Ford kan kjøpes nye i Norge. Ford har siden 1964 blitt kåret til årets bil i Europa fire ganger: I 1981 med Escort, 1986 med Scorpio, 1999 med Focus og i 2007 med S-max.

Tekst og foto  
Stig Atle Pettersen.



## 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

### Ford før

I 1920 var det enklere å velge. Modellen var Ford T og fargen var svart. Med en markedsandel på rundt 50% i mange land var det ingen grunn til å endre på noe før det var nødvendig. Over 15 mill. av modell T ble produsert fra 1908 til 1927.

## Fordautomobiler

kjøres over hele verden, de gaar altid sikkert og er billige i indkjøp og bruk.

**Erik Eriksen,**  
**Verktøifabriken,**  
Autoriseret forhandler for Ford.

*Ringerikes blad 1920*

# Motoristen

## TERMINLISTE 2017

Felles terminliste for Senteret  
Oppdatert 15.3.2017, endringer kan forekomme.

Dato		Ansvar
Lør. 29. april	Vårmønstring Amcar	Amcar Hfs
Søn. 30. april	VW Delemarked	VW-klubben
Man. 1. mai	Fellesturer, CMCRH og Gutta i Blårøyken	
Tors. 25. mai	Fellestur til Bendix-treffet	MKRO
Lør. 27. mai	Transporthistorisk treff Åpning av sommerutstillingen	MKRO NSHS
Lør. 10. juni	Volvo-treff	Volvo-klubben
Søn. 25. juni	Prestegårdsløpet	MKRO
Lør. 22. juli	Sommertreff Amcar	Amcar Hfs
Ons. 2. aug.	NRK Sommertoget – god mulighet til å profilere senteret og klubbene	
Lør. 19. aug.	Åpent MC-treff	CMCRH
Søn. 20. aug.	Fellestur til veterankjøretøytreffet på Nesbyen	MKRO
Lør. 26. aug.	Holemarten	
Lør. 2. sept.	Sandvigen - Sundvolden	
Lør. 9. sept.	MC/Moped/sykkemarked	Blårøyken/ CMCRH
Lør. 28. okt.	Busstur til Oslo motorshow	MKRO

**Klassikerlørdag på Senteret hver lørdag fra 29. april til 30. september.**

**Alle oppfordres til å stille som vakter på klassikerlørdagene. Meld dere til Per Olav Rolund, tlf. 996 31 234 po.rolund@gmail.com  
Link til aktivitetskalender på <http://mkro.lmk.no>**



*Motoristen*



**LAKKSENTERET AS**  
**Hønefoss**



**AKZO NOBEL**

**sikkens**

## RABATTAVTALER

**Mekonomen** i Hønefoss

---

**Malia** i Hønefoss

---

**Bilutstyr** i Hønefoss

---

**Würth** i Hønefoss

---

**Hønefoss glass-service AS** 25% rabatt på egenandel ved skifte av rute

---

**Automek Arne Holth AS** på Hallingby utfører EU-kontroll på veterankjøretøy(personbiler) for kr 500,- inkl. mva.

---

**Bilextra** i Hønefoss

Som MKRO medlem får du følgende rabatter:  
40% på bildekk, 25% på bremseskiver og –klosser, forstillingsdeler Osram lyspærer, Castrol olje, filter og defa-produkter, 20% på eksosdeler, Bosch vindusviskere og Comma olje/kjemi. Rabattnene 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 S. Lilleenget tlf 950 53 598 linda.lsl@hotmail.com

### **Arr.komiteen:**

Sverre Tofsrud

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:**

Stig Atle Pettersen

## **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

## VETERANVOGNTREFF PÅ NESBYEN

21. september 2016 var det fellestur til veteranvogntreffet på Nesbyen. Dette treffet pleier tiltrekke seg omkring 500 kjøretøyer av alle slag. I tillegg var det stasjonærmotorer som tøffet og gikk og et par flymotorer som ble dratt opp i luftige turtall flere ganger.

Det dukker alltid opp spesielle kjøretøyer på treffet. I 2016 var det utstilt en Troll bil i anledning 60-års jubileet. Mer overraskende var det også utstilt en Troll båt, konstruert av samme opphavsmann som bilen.



Det mest imponerende kjøretøyet var antakelig Tor Eivind Nyhus sin 7-seters Lancia Kappa fra 1919. Han brukte 30 år på å restaurere bilen fra vrak til skinnende klenodium. Bilen var solgt ny til en fabrikkieier i Drammen som den eneste av sitt slag i Norge. Etter å ha blitt brukt til bl.a. turistvogn i Telemark gikk det nedover med bilen. På 1950-tallet ble den ombygget til lastebil og bakparten på karosseriet ble kastet i sjøen. Senere gikk resten av bilen samme vei, men ble reddet av Jan Toflsby ved teknisk museum.

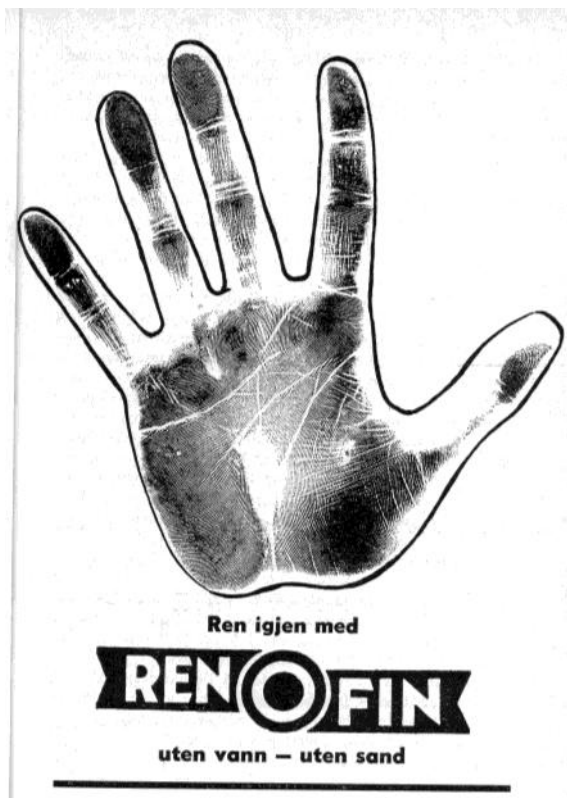


## Motoristen



En annen raritet var Dagatti. Bilen er bygget av Dag Johannesen og er en racerbil med Volvo Duett ramme og midtmontert B-18 motor.

Per Chr.



## Bilvask



Denne litt spesielle vannpumpen på Øland ble visst nok brukt til bilvask.

Foto: Arne Dølerud

## **Utleie av minigraver, beltedumper og beltetrillebår**

**2 tonns minigraver  
Kubota KX 41 3v,  
med tre skuffer.**

**Bertolini  
beltetrillebår  
lastekapasitet på  
hele 550 kg.**



**Minidumper Wacker  
Neuson DT 15, denne  
har svingtipp og kan  
tippe tre veier,  
lastekapasitet 1500 kg.**

**Ring Per Olav for prisforespørsel tlf 99631234**

**[www.minigraverogbeltetrillebår.no](http://www.minigraverogbeltetrillebår.no)**

# ***KLUBBEFFEKTER***



**T-skjorte 125,-  
T-skjorte grå,  
gammel type 75,-**



**Genser 250,-  
Mørk blå eller grå**



**Caps 100,-**



**Klistremerke 30,-**



**Tøymerke 30,-**



**Jakke på forespørsel**



**Termobeger  
200,-**



**Pin 30,-**

**Salg foregår på klassiker-  
lørdagene eller ved hen-  
vendelse til klubben,  
[mkro@lmk.no](mailto:mkro@lmk.no)**

**RETURADRESSE:**

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn  
Postboks 1019  
3503 Hønefoss



*Langtidslagret Fordson. Foto: Per Chr. Bratheim*