



Nr 2 november 2013

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



I dette nummer:
Prestegårdsløpet
Ford
I profil
Mitsubishi
På smale veier
Høka-bussen
Flåklypa grand prix

Årsmøte tirsdag 3. desember kl. 19
Julebord fredag 6. desember kl. 19

LEDERS HJØRNE

Heisann alle sammen

Så sitter/står/ligger vi her igjen med mørkere tider og de fleste kjøretøy/kuriositeter parkert. Tiden for prosjekter, vedlikehold og annen morro er inne.



Ser jeg tilbake på sesongen må jeg si vi må være kjempeimponert over hva vi har fått til av turer, arrangement og treff. Vil gi en stor takk til alle frivillige som har gjort dette mulig, både frivillige vakter, skribenter, restauratører og andre hjelpere. Samtidig vil jeg også si at vi har bruk for flere så vi ikke sliter ut de som stiller trofast opp.

Som en liten fristelse så må jeg si det er gøy å holde på når man ser folk kommer innom på treff og arrangement, og samtidig høre skryt av hvor bra dette har blitt.

Sist jeg snakket med Olav Simon, sjef for bussen, forteller han det går fremover, men han har masse plass for flere frivillige.

Styret dette året har fått/tatt på seg en utfordring angående å hjelpe litt på økonomien til klubben ved å få ned faste utgifter. Dette blir en egen sak på årsmøtet, så jeg håper mange kommer og tar med seg noen gode ideer.

Vi sees som vanlig på tirsdager i vogna utover mørketiden.

Mvh Odd Espen

*Bildet på forsiden viser Gudbrand Bergsunds Pilot 1918-modell på vei mot mål under Prestegårdsløpet 2013
Foto: Arve Larsen*

TESS Hønefoss as

REDAKSJONEN

Å trykke bladet på Hensmoen ble det slutt på da de la ned denne tjenesten. Førrige utgave ble trykket hos en annen aktør i Hønefoss. Det har også vært på tale å flagge ut til hallingdalsregionen for å spare noen kroner. Bladet du nå sitter og leser i koster klubben ganske mange penger, så les det med ærefrykt og andakt.

Vi håper at bladet og innholdet kan forsvare prisen, men vi er egentlig også prisgitt ditt nærvær. Da gjerne som bidragsyter med småfortellinger om turer i eldre årgang på sommerveier i fint vær. For i ettertid var det bestandig fint da du for eksempel krysset Golsfjellet med Opelen fra 58. En dråpe her og en dråpe der kan det bli noe av, som musa sa osv., og vi trenger ditt bidrag. Om du føler at det du har å bidra med, sikkert ikke er interessant for andre, kan du ikke se bort fra at leseren vil bli meget fascinert av dine opplevelser. Dørterskermila, og frykten for å skrive, er egentlig enkel å overvinne, begynn, skal du se hvor lett det går.

Arve Larsen (Volvo) er durkdreven innen arrangement og utstillinger; han dukket uanmeldt opp med fyldig innlegg om Prestegårdsløpet og en dullion med bilder. Dette setter vi umåtelig stor pris på. Takk Arve!

Redaktøren ønsker avløsning. Jeg må prøve å ta inn noe av slakken som gjennom årene har bygget seg opp om hus og hjem samt å prioritere samvær med voksende barnebarn, før alderen når å bryte for mye håndbak med meg.

Det ideelle hadde vært at de som føler for det kan få hvert sitt treff eller tilstelning å skrive om gjennom sommersesongen. Tenk på dette! Arrangementskomiteen er nesten for flinke, slik at det blir for mange treff og tilstelninger for redaksjonen gjennom sesongen.

Den avtroppende vil fortsette å fore klubbavisen med stoff, men vil overlate roret til andre personer for å få tilført kreative tanker. Som kjent feier nye koster best.

Redaksjonen ved Nils

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 3.DESMEBER 2013

Tirsdag 3.desember 2013 kl 19.00.

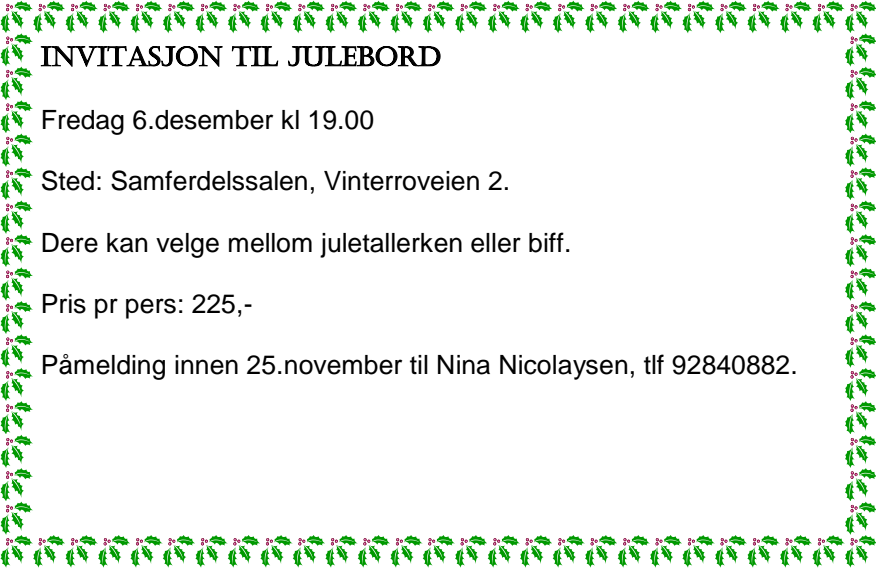
Møtested: Samferdelssalen, Vinterroveien 2.

Saker til behandling på årsmøtet må være meldt inn til styret seinest 7 dager før møtet.

Foreløpig saksliste:

- Valg av møteleder og referent
- Godkjenning av innkallingen
- Årsberetningen
- Innkomne saker
- Regnskapene
- Valg

Enkel bevertning.



INVITASJON TIL JULEBORD

Fredag 6.desember kl 19.00

Sted: Samferdelssalen, Vinterroveien 2.

Dere kan velge mellom jule tallerken eller biff.

Pris pr pers: 225,-

Påmelding innen 25.november til Nina Nicolaysen, tlf 92840882.

GRATULERER MED VEL OVERSTÅTT 2013!

Det er november, og 2013 tikker mot slutten. Det kan derfor kanskje være lurt å stoppe opp litt, for å se hvordan året ved senteret har vært. For jammen har det vært litt av et år!

En svært variert og spennende sesong, som MKRO som vanlig har vært helt sentrale i. De faste Klassikerlørdagene er i ferd med å bli en institusjon, og er god kjent blant veteranentusiaster fra hele Østlandet. Tilbakemeldingene er svært gode, og folk setter pris på både stedet og det gode miljøet som er skapt.

Vi må heller ikke glemme de andre store arrangementene. Vi nevner spesielt Nasjonal Motordag hvor det antageligvis ble satt en solid publikumsrekord. Men også Folkevognklubbens vårrangement, volvoklubbens treff, målgangen til Sandvigen-Sundvolden og Gutta i blåøykens marked er arrangementer som er verdt å nevne i denne sammenheng.

Hva som vil skje i 2014 vites ikke, da terminlista ikke er satt opp ennå. Men det er antagelig god grunn til å glede seg også til 2014-sesongen. Når det gjelder senteret forøvrig, så er det innfasing av den resterende delen av terminalen vi venter på. Men det er dessverre ingen ting som tyder på at dette vil skje i nær fremtid, og vi må nok belage oss på at senteret vil være slik det er i dag også en stund fremover.

Noen har kanskje lagt merke til at det har kommet et nytt lokomotiv til senteret, og det er den nyopprettede Dieselgruppa som han ansvaret for dette lokomotivet. Vi har også et lønnlig håp om at også andre grupper vil tilslutte seg senteret i løpet av kommende år.

Avslutningsvis er det bare å takke for en fremragende innsats fra MKRO, og se frem til 2014-sesongen!

Norsk Samferdselshistorisk Senter
Jan Helge Østlund
Styreleder

PRESTEGÅRDSLØPET 2013

Tekst og foto: Arve Larsen

Hittil i år har vi dessverre ikke vært velsignet med for mange solskinnsdager. Heldigvis viste værgudene seg fra sin gode side lørdag 15. juni, da det tradisjonelle Prestegårdsløpet skulle gå av stabelen. Heldigvis for alle deltakerne, men mest av alt for de som kjører åpne biler, motorsykler og moped.

Fremmøtested var utenfor klubbhuset ved Norsk samferdselshistorisk senter. Undertegnede var tidlig ute, men etter hvert dukket det opp et solid antall biler og to-hjulinger.

Sjefen sjøl, Odd Espen Vørner Kristoffersen, var sannsynligvis førstemann til stede sammen med sin Helle, de stilte med hver sin Opel, og de hadde full kontroll på det som skulle foregå. Nykokt kaffe smakte godt, og det ble en god del motorprat før deltakerne var samlet ved siden av klubbens togsett.



Odd Espen har godt overblikk, full kontroll og tid til en blås, men det var så tidlig som 09.30



Helle, du trenger ikke se bekymret ut, Odd Espen er like i nærheten.

Oppmøtetidspunktet var satt til kl. 10.00, og anslått løpsstart til kl. 11.00

-11.30. Løpsgeneral Nils Flattum hadde hele opplegget i sin hule hånd, og ingen fikk vite hvor de skulle kjøre mer enn et halvt minutt før start.

Uten tid til verken å lese kjøreruten eller å lese gjennom spørsmål og rebuser, var det mer enn kjekt å ha med seg en kartleser som kunne foreta høytlesning underveis, mens hjulene rullet.

Motoristen

Nils, som er lokalkjent i området løypa gikk, Hønefoss-Ask-Tyristrand-Nakkerud-Drolsum og tilbake, hadde funnet på en god del intrikate spørsmål vi måtte finne svarene på underveis. I tillegg var det en del spørsmål som ikke var relatert til selve kjøreturen. Man måtte må være skjerpet helt i fra starten av denne lørdags formiddagen.

Som innfødt Høleværing, og med en god del hundre tusen kilometer bak rattet, fordelt på både små og mye større kjøretøy, har jeg regnet meg selv for å være over gjennomsnittet kjent på veiene i Hole og Ringerike. Denne oppfatningen av egen kunnskap fikk seg en knekk i løpet av rebusløpet. Løypa førte oss ut på veier jeg ikke engang ante at eksisterte i områdene rundt Tyristrand og Nakkerud. Vel hadde jeg kjørt meg skikkelig fast med fullastet vogntog på en vinterbkledd sidevei på Nakkerud for en god del år siden, med den følge at ingen som kjørte annet enn traktor kom fram der jeg sperret veien, men kjent; langt i fra.



Six-pence og solbriller er standard antrekk for de som kjører engelsk cabriolet



Har man slike klenodier er det greit også å ha kunnskaper også innen møbelsnekkerfaget, i tillegg til bilmekanikerfaget.

Nok om det. Skulle man ha noen som helst sjanse til å være med i toppkampen i rebusløpet var det bare å følge med, evt. snu om man forsto at et eller annet var oversett underveis.

Selv om bilene ble sendt ut med om lag et minutt mellomrom ble det noe "køkjøring" underveis. Et veiarbeidsområde ved Tolpinrud sørget for å samle noen biler da de ventet på grønt lys, men det samme lyssignalet sørget også for at gruppene ikke ble bestående av for mange biler samtidig.

Motoristen

En del av løsningsene i de forskjellige spørsmålene gav en bokstav som skulle plasseres i et løsningsord. Dette løsningsordet ble ” Prestegårdsløpet 2013”, eller ”Prestegårdsløpet 2016”, som også ble godtatt som svar, da herr Flattum tydeligvis var en anelse transsynt da han talte opp et antall halmballer på et jorde på Snyta. Normalt er det jo dobbeltsyn som er plag-somt, men ikke så i dette tilfellet.

Selve løpet varte, i alle fall for under-tegnede, i underkant av to timer. Noen gjorde vel unna løypa noe kjappere enn det, mens andre brukte litt leng-er tid. Ikke alle klarte seg helt problemfritt, men alle, både folk og biler kom seg uskadd i mål. Som tradisjonelt var det i Museumshagen på



En meget fin Opel Rekord

Ringerikes Museum. Da jeg, som en av de første kom dit, var hagen allerede tett besatt av veteranbiler fra Drammen og Hadeland, som var kommet på besøk, men litt for sent til å kunne delta i løpet.

Museet var åpent for alle, og kon-servator Preben Johannessen var som alltid tilstede for å ta i mot sine gjester.

Min plan med å starte tidlig i lø-pet, jeg snek meg foran i rekka, og ut som deltaker nr. 3, var å kunne ta bilder av alle bilene etter hvert som de var ferdige med rebusløpet, da de ankom målområdet. Med bile- ne som allerede var på plass i Museumshagen kom jeg tidsmessig på hælene, men etter hvert, med løping hit og dit, ble jeg etter hvert å jour med fotograferingen, og kunne fotografere resten da de svingte inn por- ten foran museet.

Mens jeg var opptatt med å fotografere hadde andre tent opp grillene, og kaldt drikke og nyrillet, varm mat smakte aldeles utmerket etter



Dagens eldste deltaker fikk start- nummer 1. Bilen eies av Gud- brand Bergsund, og er en Pilot .

at alle deltakerne var trygt i havn. I mellomtiden hadde min kartleser og jeg også svart på de resterende spørsmålene. Det var ikke tillatt å google etc., men det var lov å ringe venner og bekjente for hjelp til svarene. Akkurat det var en dyd av nødvendighet for alle, vil jeg anta. Nils Flattum hadde ikke funnet de enkleste spørsmålene vi skulle svare på, og noen svar var skudd i blinde. Andre svar man var "sikker" på, viste seg likevel ikke å være så sikre.



Lars Martinsens Fiat Abarth. Etter sigende ikke en fabrikkbygd Abarth, men like fullt et meget sjeldent syn.

Da Nils hadde fått inn alle oppgaveløsningene, (fra de som ønsket å delta) fikk vi andre slappe av og spise, mens Nils satt inne på museet og rettet oppgaver. Med alle spørsmålene måtte det være, etter forholdene, en tidkrevende jobb. Om Nils rakk å spise er jeg neimen ikke helt sikker på.



Prestegårdsløpet 2013 ble avsluttet med premieutdeling og premier til de tre beste, og etter dette dro hver og en til sitt.

Selv konkluderer jeg med at årets Prestegårdsløp føyer seg inn i rekken av de mange vellykkede sådanne, noe både arrangørene og værgudene skal ha all ære av. Dermed er bare å vente på neste års treff, det er ikke engang et år til.

Premieutdelingen er det Nils Flattum og Stig Atle Pettersen som tar seg av

På vegne av meg selv takker jeg for en meget hyggelig lørdag i kjente, og ukjente, trakter.

Motoristen

FLERE BILDER FRA PRESTEGÅRDSLØPET

Foto: Arve Larsen



Motoristen



Eieren av denne bilen, Einar Trygve Lie, eller Ty Lie, er medlem av en eksklusiv norsk klubb. Som det fremgår av grillemblemet heter klubben Norwegian Rally Drivers. De håndterer nok bilene sine noe annerledes og mer voldsomt enn de fleste av oss, men man kan bare tenke seg hvor gøy de har det når de suser rundt på alskens veier rundt om i Europa. Som for eksempel når de deltar i Rally Monte Carlo Historique.

ER FORDEN IORDEN SÅ GÅRDEN

73 Consul 2300GT



Ingar Solstad kjøpte Consulen i 2008, ferdig restaurert, som det så fint heter. Eller som jeg ynder å kalle det; et bra objekt med et stort potensiale og en god del jobbing.

Allerede etter et par måneders bruk begynte det å komme rustbobler både her og både der. Så det var bare å begynne å samle nye deler. Skjermene ble behørig sveiset opp til tilfredsstillende standard, da nye ikke var å oppdrive. Skjermbuene ble



byttet, og samme skjebne led de gamle kanalene. Øvre og nedre frontplate ble erstattet med nye.

Først etter at bilen var lakkert ble det avertert nye skjermer på internett, men da var toget gått. Det er da som utgjort også, butt butt, som enkelte rally-stjerner ville ha sagt.



Edeldeler som lister, emblemer og lignende ble behørig erstattet med lytefrie deler. Buland interiør på Dal har gjort et bra stykke arbeide med interiøret, men Ingar er litt på tuppa for fargen er ikke helt tusen prosent lik originalen. Men han kan trygt slappe av, for det er så likt at selv hardbarkede Fordere ikke ser forskjellen.

Motoristen

Som 19-åring var dette bilen med stor B og et adrenalinkikk av de store for Ford-elskere, noe som brant seg inn i Ingars minne. Eller var det linjeføringen og jentedraget som gjorde utslaget. Jeg bare fabulerer litt høyt for meg selv, så ikke bry dere om det.



Fargen er lakkert etter Fords fargekart med farge nr. 7. Men en meget pirkete herremann påstår at fargen er en tanke mørkere enn original. Faren ved at en bil blir så fin som Ingars Ford har blitt, er at eieren lett blir for kritisk til små detaljer som ingen andre ser. Fargenyansene i en lakk kan som kjent variere bare ved å legge et ekstra strøk klarlakk.

Bilen kom opprinnelig fra Lesja, og der er det ikke så mye salting. Men den har vandret fra sted til sted før Ingar fikk den. Og som fugl Fønix har den gjenoppstått fra asken og har blitt minstebarnet i familien, selv bikkja har kommet i bakleksa nå.

Nils



I PROFIL

Per Nygård er i sin beste alder, halvveis til hundre. Han begynte sitt yrkesaktive liv på Høvik Ståls lakkavdeling. Etter ca. seks år gikk turen tilbake til Hønefoss og Follum Fabrikkers PM 2. Etter ca. ti år fikk Arve Bergheim ny lakkereer. Bilskadesenteret Ringerike er det nye navnet på Bergheims bedrift, og Per er nå arbeidende formann på lastebilavdelingen. Vi har tidligere omtalt Bergheims imperium og kan bare repetere at bedriften er et av de største lakkerverksteder i østlandsområdet.

Per sier at lagarbeide gir en positiv effekt på jobben. Som et eksempel kan nevnes at å ferdigstille en betongbil går på en dag. Da skal bilen slipes ned, maskeres med eventuelle striper på trommelen og lakkeres. Maskeringen blir fjernet først neste dag, og bilen kan da leveres til kunden. Med en slik leverings- tid forstår vi at den nevnte bilen kommer hele veien fra Ålesund for å bli lakkert på Hønefoss.

Pers arbeidsdag er ikke kjedelig, for på lastebil- og bussavdelingen er ingen dag lik. Den ene dagen er det en buss som skal inn og lakkeres. Denne må kjøres inn, og det er Pers jobb. Neste dag kan det være en mobilkran som skal inn, og bommen og støttebena skal betjenes for å få farge på seg. Dette foregår på ulike måter med for eksempel joystick eller lignende, det gjelder å holde tunga rett i munnen, så ikke krana går gjennom taket. Arbeiderne i hallen er i hovedsak polakker eller litauere som til dels forstår norsk-engelsk og fingerspråk.

Per har en 1957-modell båtmotor av type Sleipner med snortrekk med originale papirer og verktøy. Motoren vurderes solgt, så her har du mulighet til å få en godbit.

Naboen til Per kjøpte en Tempo Taifun av Georg Bentzen, visstnok den første som ble levert med fotgir. Naboen brukte bare mopeden på fiske- turer, men en dag var det glatt på vegen og gubben ble liggende i veien med mopeden over seg. Han fant da ut at dette var farlig, og mopeden ble satt i garasjen.

Per fikk kjøpt Tempoen i det herrens år 90 og har siden kost seg med mopeden, som er benyttet til hygge og nytte på fine sommerdager.

Nils



ELEKTRISK SERVOSTYRING.

At man lærer så lenge man lever er et ordtak som også for min del stadig viser seg å være like aktuelt. I høst har jeg lært litt om servostyring til eldre biler.

I reklamen for nye biler står det stadig oftere at kjøretøyet er utstyrt med elektrisk styring. Det virker visstnok like bra som pumpestyrte servoer. Noen av



oss har eldre biler som er tunge på rattet og slitsomme å håndtere, særlig ved parkering. En kjenning av meg fra Spydeberg, fortalte i høst at elektriske servoer også finnes for ettermontering i "våre" vogner. Han hadde montert det i sin bil for et års tid siden og sa det fungerte veldig bra.

Et selskap i Holland som heter "EZ elektrisk servostyring" leverer rattstammer til et utall forskjellige biler. Jo, for hele servoen sitter faktisk montert på rattstammen.

Reklamen sier at aggregatet er laget av NSK i Japan mens hollendrene tilpasser aktuell elektrisk servo inn i nye rattstammer. Den nye rattstammen erstatter fullt og helt originalen.

Enheten er kompakt og komplett og trenger bare strømtilkobling fra teningslåsen for å virke. Den bruker 5-8 amp strøm og bare når systemet er operativt. Servovirkningen kan justeres og avtar når farten øker.

Hele installasjonen er under dashbordet og er knapt synlige.

Dette ser jo positivt ut, men det koster flekk. Kjenningen min fra Spydeberg sa han betalte seksten tusen kroner for det hele og at monteringen var enkel.

Adressen til hjemmesiden: www.ezpowersteering.nl/158/Home.html

Åsmund

MITSUBISHI

Mitsubishi, jeg må smake titt på ordet Mitsubishi, Mitsubishi, jo da, det smaker av varmpumpe, bil og muligens noe annet, er ikke sikker, Google er løsningen. Oisan, det er nok ikke bare bil og varmpumper nei, men masse rart konsernet produserer.

Merket er nok ganske nytt på markedet her på berget, men har vært i handelen såpass lenge at de har begynt å oppfylle trettiårsregelen for veterarbiler. Mange av de første bilene som



kom har nok lidd samme skjebnen som mange syttitaldere led. Marken har vært der og forsynt seg grådig. Jentungen kjørte et meget pent eksemplar av arten for snart tjue år siden, den var strøken innvendig og utvendig, men etter syv mnd. endte den sine dager på slitne bilers hvile, da hele underdelen av bilen manglet.

Vidar Nordlund fra vestsia (vi snakker da om Jevnaker) har en Mitsubishi av type Starion Turbo 2.0i, dette er visstnok den rimeligste versjonen av Starion. Denne bilen er produsert i Japan mellom 10. og 20. juni i 1982. Om den gikk som demonstrasjonsbil eller bare var tungsolgt vites ikke. Men den ble første gang registrert på Gjøvik den 4. mai i 1984, da kaller



vi den overligger. Totalt antall registrerte Starioner i Norge var bare 68 stk. dette fordelt på årene 1982 til 1988.

Ut fra rammenummeret ser det ut som denne bilen er en tidlig utgave med nr. 309. Modellbetegnelse på Starion Turbo i tillegg til allerede nevnt var; EX samt EXII, som kaltes flat body with intercooler.

Motoristen

Knut Ruth på Mitsubishi i Hokksund har oversikt over kjente eksemplarer som pr. i dag er kun 33 stykker. Av disse er det bare 4 som har skilter. Bilen ble solgt til Knut Tvetter (Rema på Eikli) den 2. februar 1985. Tvetter lakkerte opp bilen i Ferrari-rød farge etter en stund. Den originale fargen så ut som rustrød Koroless grunning.

19. mai i 1994 ble bilen solgt til Erik Hagen på Jevnaker og ble forbrukt frem til den igjen skiftet eier i 97.

Terje Iversen skiftet nye dører, sveiset inn betydelige mengder av plater og lakkert bilen. I 99 var bilen ferdig rehabilitert og EU-godkjent. Da var selvsagt ikke prosjektet interessant lenger, så bilen ble avskiltet og plassert på en låve.

Vidar som nå-værende eier tok over bilen i våres. Den bar da preg av lengre tids lagring. Slangere og lignende ble byttet, men doningen

ville ikke over 4000rpm. Så noe var galt. Vakuumplokk kan være et C-moment å få tak i, men Mitsubishis Knut Ruth hadde en kamerat som hadde en kamerat som hadde en eske i kjelleren sin med det rette delemmeret på. Så da så, det er kjekt å kjenne noen osv.

Jo, jeg glemte å fortelle at bilen har ettermontert intercooler som gir noen hester mer enn de originale illsinte 170 som allerede ligger i motoren.

Så ser du en rød sak foran deg som har noe til felles med en amerikansk Pontiac, så ikke ypp med den. Bilen har også diff.sperre og hele konseptet er bygget for å tåle opp til 450Hk.

Vidar er bare et stort smil når han kruser rundt i distrikter med denne sær egenheten.

Nils



ADDITIVER – ER DET NOE Å SATSE PÅ?

En av merkeklubbene jeg er medlem av har et veldig aktivt medlemsforum. Jeg har tillatt meg og bruke noe av dette, dog litt omskrevet. Ett tema som går igjen er om alle disse tilsetningene (additivene) som selges til alt som beveger seg, eller for den saks skyld ikke beveger seg. I den siste tida er det særlig to forhold som diskuteres.

Det aller siste på tapetet er om det er nødvendig med blytilsetning for firetakere hvor topplokket ikke er bygd om til blyfri bensin. Meningene her er absolutt delte.

Det virker som om den "den gamle garde" nesten enstemmig er enige om at blytilsetning ikke er så nødvendig. Dette begrunnes med at disse gamle bilene våre brukes lite og som regel så kjøres det pent, de fleste gjør i hvert fall det. For å motvirke at ventilene tar skade så anbefales det imidlertid å justere ventilene litt oftere enn ellers. Men det føyes til at når det kjøres på motorvei så er blytilsetning på sin plass.

Årsaken til at hyppigere ventiljustering anbefales har sammenheng med avsnittet under, hvor det skrives om brente ventiler.

Så er det den yngre garden som går mer ingeniørmessig inn i saken og sier som så:

Det som skjedde med bly i bensinen, var at blyet festet seg til ventilsetene og hindret med det slitasjen som oppsto når ventilen med stor kraft traff ventilsetet. Problemet i eldre biler er at ventilsetet er maskinert direkte i det bløte støpejernet som toppen er laget av. Videre var ventilene av enklere stållegering i forhold til dagens kvalitet.

Når kamakselen åpner eksosventilen, vil det medføre - eller kan medføre - at ørsmå metallpartikler fra ventilsetet blir hengende igjen på ventilen. Dette skjer hver gang ventilen åpner og det kan være mange titalls ganger pr. sekund. Med tiden vil ventilsetene bli kraftig brent og det kan bli nødvendig å foreta en omfattende og dyr reparasjon.

Denne gruppen konkluderer med at blytilsetning skal brukes.

Jeg skal ikke ta stilling til hvem som har rett i sine antakelser, så det får være opp til deg å vurdere hva det skal satses på. Det som er helt sikkert er at alle som kjører totakere kan ta denne problemstillingen med stor ro.



”Før krigen”

Siden det blir sagt, kan jeg føye til at ”før krigen” ble det også brukt forskjellige triks når bilen skulle selges. Å fylle sagflis i kardangen var visst et effektivt middel mot uling. Det virket i hvert fall til bilen var ute av gårdsplassen.

Tilsetninger (additiver) til motoroljer, oljer til gear og kardang, styresnekker osv. er også gjenstand for diskusjoner.

Blant veteranfolket er skepsisen til disse produktene ganske stor, selv om noen mener at tilsetninger kan ha en virkning. Flertallet sier nok imidlertid helt bestemt – styr unna.

Representanter fra selskaper som selger produktene sier blant annet at en liten kanne lurium vil ta bort uling fra kardangen og gearkassa. Etter min erfaring er dette en påstand som ikke holder mål.

Det er vel så enkelt at for å bli kvitt mekanisk støy fra drivverket, skal det svært mye til at man unngår å skifte deler. Men for all del, er det noen som har spart seg for dyre reparasjoner ved å bruke tilsetninger i oljen kan det jo ikke bli bedre.

Åsmund



Hjemmebygget racerbil observert på lørdagstreffet på Huntington beach

Karl Moen til minne.

Vi hadde fått signaler om at Karl ikke var helt frisk, men likevel kom meldingen om hans bortgang som et sjokk på oss. Den ungdommelige, lettvinne og blide gutten var ikke lenger blant oss.

Karl var det vi kaller en kjernekar, han sa ikke så mye, men det han sa sto det respekt av. Han var som kjent meget aktiv helt til det siste, og det var ikke nei i hans munn om vi spurte om en tjeneste. I mange tilfeller var det ikke behov for å spørre, for Karl kom stille og tilbød sin hjelp.

Han var muligens den eldste blant oss bilgutta, men det var i så fall bare i alder, ikke i væremåte.

Karl vil bli savnet som den kjernekaren han var. Vi lyser fred over Karl Moens minne.

Motorhistorisk Klubb Ringerike og omegn.



Har du opprettet eller byttet e-mail adresse eller telefonnr. i det sist, vær snill å kontakte sekretær Helle Lie på e-mail adresse; hellelie@hotmail.com slik at arkivet kan oppdateres. Dette for enkelt og rimelig å komme i kontakt med medlemmene

Dette gjelder spesielt de som er oppført med e-postadresser i c2i.net og tele2, da disse adressene ikke virker lenger.

Motoristen

Rolf Arild Karlsen til minne.

Rolf Arild slet i flere år med sykdom, men vi så han aldri i dårlig humør. Han hadde sine tunge stunder, men lot ikke andre ta del i det.

Han var en ualminnelig god mekaniker, og garasjen hans bar preg av hans interesser. Der var det maskiner til ethvert formål som han behersket fullt ut.

Hans mange restaurerte kjøretøyer bar så absolutt preg av hans dyktighet.

Hans milde vesen og fremferd var det umulig å ikke like. Vi håper at hans tilknytning til klubben ga han et livskvalitetsutbytte som kunne lindre noe i hans sykdomsbilde.

Rolf Arild vil alltid bli husket som den hyggelige karen han var. Han forlot oss i en altfor tidlig alder av bare 56 år.

Vi lyser fred over Rolf Arild Karlsens minne.

Motorhistorisk Klubb Ringerike og omegn.



Motoristen

På smale veier: NORGES VERSTE VEI

Fylkesvei 60 heter hovedveien på sørsiden av Nordfjord i Stryn kommune i Sogn og Fjordane. En del av denne veien har blitt kåret til Norges verste vei, sannsynligvis i sterk konkurranse med andre veistrekninger.



Strekningen som har fått denne tvilsomme utmerkelsen er ca 15 km, og går mellom tettstedene Olden og Innvik. Kåringen er riktignok høyst uoffisiell, men etter å ha kjørt denne veien ser man at de som har gitt veien denne utmerkelsen har et poeng.



Veien ble bygget i første halvdel av 1930-tallet. Det var dårlig med penger til veibygging, men bompengefinansiering var ikke noe tema på den tiden. I stedet ble halve kostnaden til veiprojektet forskuttert av den svært velstående amerikanske kunstmaleren William H. Singer. Hr og fru Singer var styrtrike, og de hadde i flere år tilbrakt store deler av tiden i Olden. Huset deres, Singerheimen, er i dag museum. Veiarbeiderne satte opp en stor minnestein, Singersteinen, til minne om den noe uvanlige veifinansieringen.



Etter at veien sto ferdig i 1936 har det egentlig ikke skjedd så mye. Veien har blitt asfaltert, og enkelte steder er den utvidet, men det er

Motoristen

fortsatt mye som minner om veistandard anno 1936. Det er smalt og svingete med bratt fjell på den ene siden og fritt fall ned i fjorden på den andre siden. De siste årene har Statens vegvesen jobbet med fornyelse av veien, men prosjektet ser ut til å gå på sparebluss, så det er fortsatt mye som gjenstår.

Det er mange interessante smale veier i dette området, men vil du kjøre på Norges verste vei bør du passe på før det er for sent.

Per Chr.



*Smal tunnell anno 1930.
Godt at det er en romslig
møteplass på utsiden!*

*Denne garasjen
utenfor Olden ble
visstnok bygget av
en kunstner en
gang i tiden. Hvor
kan han ha fått
inspirasjonen fra?*



BUSSRAPPORT NOVEMBER 2013

Siden i august har dugnadsgruppa vært samlet på torsdagene fra kl. 1800.



Interiøret nærmer seg å bli ferdig. Det gjenstår et sistestrøk på enkelte veggflater, tre vinduer må monteres før gulvbelegg og seter settes på plass. Nye seteputer, rygger og rammer ligger klar for montering.

Utvendig gjenstår karosseriarbeider i front og i bakstuss, hjulbuer må lages, og alle plateskjøter skal dekkes av aluminiumlister. Takluker og støtfangere må så festes. Når dette er gjort kan bussen lakeres.

Det elektriske anlegget mangler en del kabling og montering av lamper utvendig og innvendig. Selvsagt så dukker det opp overraskelser her og der, så det er nok uløste oppgaver som ikke er nevnt her!



Motoren går relativt bra ved kjøring, den og clutchen må kjøres inn ved å brukes, etter mange års parkering. Differensialen virker slarkete og må nok ha en overhaling.

Til klubbens medlemmer må vi fortelle at den 8.november ble bussen parkert ute og pakket godt

Motoristen

inn, da Kristian må bruke verkstedet sitt til andre oppdrag et par måneder. Så vi tar en dagnadspause frem til januar.

Vi ser frem til å bli ferdig med bussen i løpet av vintersesongen og forhåpentlig få den ut i bruk til sommeren. Har du lyst og anledning til å hjelpe oss, så trenger vi deg. Dagnadskveldene er ikke bare jobbing, vi unner oss en prat over kaffekoppen.



Alle bilder er tatt 8. november 2013

Hilsen

Kristian, Ragnar, Nils, Håvard, Jon Christian og Olav

VI UTARBEIDER
tegninger og prisoverslag uten forbindt-
lighet. Deres passasjerer stiller krav til
komfort og sikkerhet.

Selv forlanger De busser som er solide og økonomiske
i drift. Våre busser oppfyller disse betingelser.
Chassier i forskjellige størrelser og prislag kan vi
levere av GMC - BEDFORD - CHEVROLET

Ole A. Iglebæk
AUTOMOBILFORRETNING

OSLO — KR. SAND S. — TRONDHEIM

INFO

Rabattavtaler

Prosjenter hos **Mekonomen** i Hønefoss

Malia i Oslovn

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

Bilextra

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



Mekonomen

Styret i MKRO

Leder:

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

Nestleder:

Nina Nicolaysen tlf 928 40 882, thunderbolt_nina@hotmail.com

Kasserer:

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

Sekretær:

Helle Lie, tlf. 918 67 780 hellelie@hotmail.com

Arr.komiteen:

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

Dag Snekvik, tlf 900 85 299, dag.snekvik@volvo.com

Tom Grøtåsen

Forsikring:

Nils Nicolaysen tlf 408 43 606 ninicola@online.no

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

Redaktører:

Nils Flattum tlf 909 41 141, nflattum@hotmail.com

Åsmund Martinsen, tlf 993 87 056 , asmundm@bluezone.no

Materiellforvaltere:

Martin Rolid

Kjell Erik Pettersen

Jan Rasmussen lan-ra@online.no

Hjemmeside webansvarlig:

Per Chr. Bratheim, tlf 994 42 599, pchrbra@online.no

MKROs representant i Norsk samferdselshistorisk senters 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

Motoristen

FLÅKLYPA GRAND PRIX 2013

Flåklypa grand prix arrangeres i Lom/Skjåk siste helgen i mai hvert år. I år skjedde det for 22. gang. Arrangøren, Jotunheimen Veterankjøretøy Klubb, har bare ca 100 medlemmer, men de kan skryte av å arrangere Norges største veterankjøretøyløp med ca 350 deltakere. Løypa er vanligvis 50-60 km lang, og alle typer kjøretøyer stiller opp, fra mopeder til vogntog.

Flere av MKROs medlemmer har de siste årene deltatt i Flåklypa grand prix. I år var det 4 biler fra klubben som tok veien over fjellet. Nils og Nina Nicolaysen stilte med sin grønne VW-boble med CZ sport på slep. Familiens yngre garde, Ida og Even, kjørte turkisblå VW-boble. De andre lokale deltakerne var Jan Helge Østlund, også han med VW-boble, og Sigurd Christiansen og Liv Ødegaard med VW Karmann Ghia. Med i reisefølget var også formann i VW-klubben Vidar Engebretsen fra Asker med familie. De stilte med både VW cabriolet og Mercedes.

Turen til treffet gikk i fint vårvær over Valdresflya. Løpet var som vanlig vellykket, og det blir sikkert noen lokale deltakere på neste års Flåklypa grand prix også.

Nils Nicolaysen



Motoristen



Eldste kjøretøy,
1914? T-Ford



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



Vinterens vedforsyning er snart i hus.

FLINKE GUTTER!

Det gamle styret vedtok for ca. ett år siden å innføre en påskjønnelse av de personer som «den siste tiden» hadde utmerket seg i en eller annen retning, når det gjaldt innsats for MKRO. Innsatspremien ble vedtatt å være et vinsett i tinn, laget hos Tinn Per. Det var ikke vanskelig å velge ut kandidater til denne anerkjennelsen. Tre personer pekte seg klart ut som «virkelig verdige» til denne æresbevisningen:

Jan Helge Østlund for «gründerarbeidet» når det gjelder etableringen av Norsk samferdselshistorisk senter

Odd Espen Kristoffersen for det enorme arbeidet og den iherdige tilstedeværelse han har vist overfor «vårt nye sted» og arrangementer etc.

Olav Simon pekte seg også klart ut for sitt store arbeid og enorme innsats når det gjelder buss- prosjektet vårt (HØKA- bussen).

Utmerkelsene skulle egentlig vært utdelt ved julebordet 2012, men på grunn av «produksjonsproblemer», ble utdelingen utsatt til våren/sommeren 2013. Da endelig datoen ble fastsatt og utdelingen skulle skje, midt i juli, var kun O.E. Kristoffersen tilstede og fikk sin påskjønnelse. De to andre nevnte; Østlund og Simon vil få sine påskjønnelser ved julebordet 2013.



Undertegnede er helt overbevist om å ha alle medlemmene i MKRO med i bifallet av denne tildelingen.

Referent, Jon Christian Sandvold

ÅPENT BREV TIL STYRET I MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN.

Etter siste årsmøtet gjorde jeg meg noen betraktninger omkring kjøretøyene i klubben.

Jeg kom til at klubben (MKRO) ikke bør eie brannbil og buss og heller ikke andre eiendeler av betydning. For det første er det ikke vanlig at veteranbilkubbene gjør det, for det andre fører eierskap til svære utgifter og mye arbeide. Jeg mener det er langt bedre at økonomi og krefter brukes aktivt til best mulig drift av klubben og slik at medlemskontingenten kommer alle medlemmene mer direkte tilgode.

Brannbilen:

I fjor kostet det over tretten tusen kroner å leie garasje plass av Ola Tronrud. Leien som indeksreguleres, gjør at neste år vil det koste sånn omtrent fjorten tusen å få den under tak. I tillegg kommer forsikring og driftsutgifter.

Bussen:

Det var på et årsmøtet at daværende styreformann fortalte at MKRO hadde gått til anskaffelse av et prosjekt som skulle bli buss for medlemmene. Årsmøtet viste liten interesse, fremdriftsplanen var vag og det forelå ingen kalkyle. Styret mente imidlertid at ved dugnad og økonomisk hjelp fra næringslivet, ville restaurering la seg gjennomføre uten kostnader for klubben. For å gjøre historien kort så gikk et flertall på Årsmøtet inn for å sette i gang. Pr i dag er det meste av restaureringen gjennomført som planlagt, men når bussen kommer på veien kommer de faste utgiftene. Også bussen må under tak og det vil ikke koste så rent lite.

Simca:

Den ble donert til klubben av Finn Benterud. Bilen ble satt i stand bl.a. av Karl Moen. Bilen er registrert og var i bruk i sommer. Så vidt jeg husker ble følgende vedtatt på et årsmøte:

Bilen skulle tilbys som lån til et klubbmedlem for bruk i veteranbilsammenheng. Kanskje til en som ikke disponerte gammel bil fra før. Styret skulle godkjenne brukeren. Bruken og faste utgifter skulle ikke belastes klubben? (Husker ikke helt bestemmelsen her)

Motoristen

Økonomi:

Høyst sannsynlig vil 30-40 % av medlemskontingenten hvert år gå med til å dekke garasjeleie og andre faste utgifter for bilene.

Historisk verdi:

Det er ved flere anledninger sagt at bussen måtte reddes siden den ble fabrikkert ved HØKA. Ferdig restaurert ville den bli av stor kulturhistorisk verdi for distriktet. Brannbilen kommer litt i samme kategori som bussen, selv om den ikke er fabrikkert her. Før Ringerike Kommune solgte den for kr 1,00 til MKRO gikk den i en årrekke som brannbil på Ringerike og sånn sett er også den kulturhistorisk nok

Økonomisk verdi:

For MKRO har bussen antakelig ingen økonomisk verdi. Moralsk sett kan ikke bussen selges da femhundretusen kroner kom som ren gave fra Sparebankstiftelsen.

Dersom det ble avtalt begrenset råderett når Ringerike kommune overlot brannbilen til MKRO, kommer brannbilen i samme kategori som bussen.

Norsk Samferdselshistorisk Senter:

I følge nettsida til Brønnøysundregisteret er formålet følgende:

"Et samferdselsmuseum som skal ivareta samferdselshistorie".

På "Senterets" Facebookside står at: Tog, dampskip, buss, bil, fly og motorsykler er noe av senterets virkeområde.

Forslag:

Jeg tillater meg å foreslå at Motorhistorisk klubb Ringerike og Omegn inngår avtale med Norsk Samferdselshistorisk Senter, om vederlagsfritt ? å overlate Volvo buss og Magirus brannbil til "Senteret". Som en del av avtalen kan stå at MKRO kan låne bilene for å delta på stevner og utstillinger, og derigjennom få litt PR som initiativtager.

Det bør velges en i klubben som tar ansvar for hver enkelt bil. Altså en for brannbil og en for bussen. Om Simca'n skal være med i opplegget tas det ikke stilling til i forslaget.

Motoristen

Begrunnelse:

1 – Underskudd i driften vil føre til at MKRO blir ute av stand til å betale løpende utgifter.

2 - Det er ikke vanlig at veteranbilkubber står som eier av biler og andre kostbare eiendeler.

3 – Norsk Samferdselshistorisk Senter er i posisjon til å søke om nødvendige midler fra banker og Buskerud Fylke, for å sette opp en nødvendig bygningsmasse. Det er nok å vise til hva Motorhistorisk Senter på Burud har fått til i den sammenheng.

Håper forslaget blir tatt opp til seriøs vurdering både av MKRO og av Norsk Samferdselshistorisk Senter .

Hønefoss den 9.oktober 2013

Åsmund Martinsen



Mye folk på Nasjonal motordag

K l u b b e f f e k t e r

Motoristen



**Cap med
logo kr 150**
farge sort og beige



Krus Kr 100

T-skjorter
kr 80 gråmelerte
med logo på rygg
(Ikke avbildet)

Salg av effekter foregår på
medlemsmøter
eller ved henv til klubben
mkro@lmk.no

RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss



En DKW 3=6 på vei tilbake til naturen.