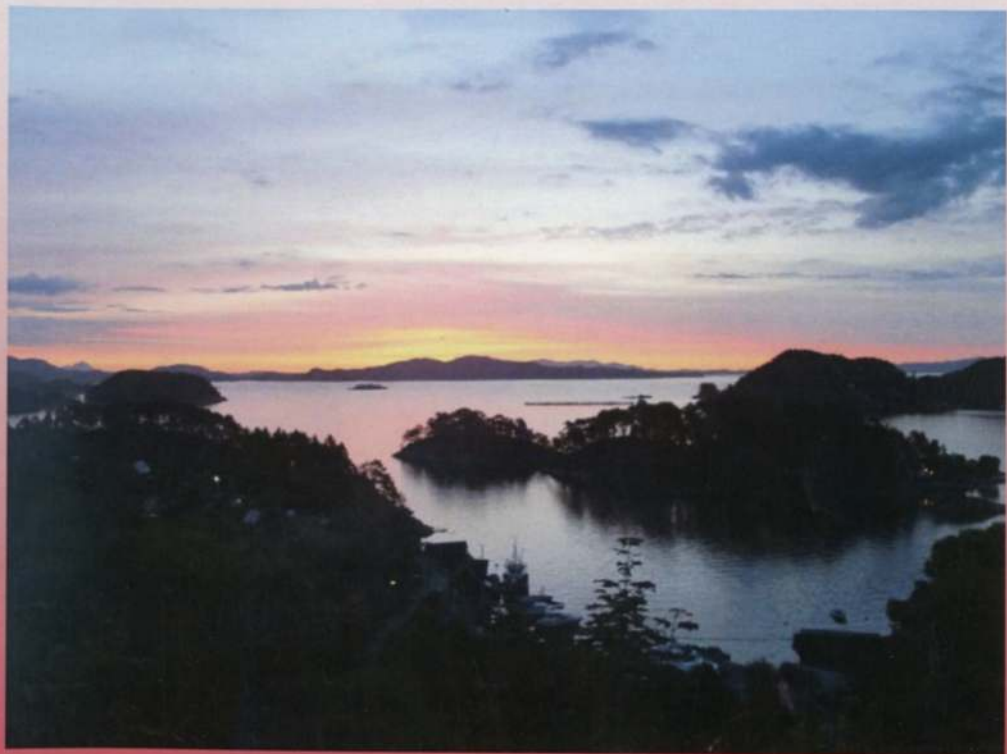




Nr 3 september 2010

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



Les om:
Øistein's 34 Ford
Svein i Profil
Museumstur

Leders hjørne:

September er nå kommet og sesongen er på hell. I skrivende stund har vi kun vårt høst løp igjen – 11.september.

Det er ingen nye signaler fra Ringerike kommune om salg av Arnemannsveien heldigvis.

Utviklingen av Samferdselsmuseet på Eggemoen ser ut til å utvikle seg videre, kan vi oppleve bygging av hall allerede til neste år mon tro?

Så vil vi satse på dugnader på bussen fra lørdag 17.september og noen lørdager fremover. Bremses/hjulnav og karosseri blir nå prioritert. Oppmøte kl 10 ved hallen bussen står (på Eggemoen)

Olav V. Simon
Leder MKRO



**A
S** **BILUTSTYR**
DELER • REKVISITA • VERKTØY

Redaksjonen:

Jeg er redd for at vi i redaksjonen muligens har det samme problemet som dere, hvilket treff eller tilstelning skal vi være med på denne sesongen. Å planlegge er etter egen erfaring umulig, kona har sin egen avtalebok som må følges, og som regel går den på tvers av mine ønsker.

Noen utflukter har det blitt, men ikke i nærheten av det jeg kunne ønske.

Vi i redaksjonen er i mange tilfeller prisgitt dere som har vært på de forskjellige tilstelninger for å få stoff til Motoristen. Så tenk på oss andre når du befinner deg på steder, eller løp hvor du ikke drar kjensel på ansiktene rundt deg. Det er slett ikke så vanskelig å sette noen ord ned på papiret, farlig er det heller ikke. Vi andre vil sette stor pris på dine opplevelser og inntrykk.

Jeg håper at våre anstrengelser med stoffvalg faller i smak. Om du har forslag til endringer og forbedringer er vi lydhøre. Forbedringspotensialet er der, men det er vanskelig å oppdage det selv.

Enkelte av dere har sikkert vært på nettet i det siste, på vår side. Planene var å få lagt ut Motoristen på sidene våre, men det oppsto problemer. Disse skal vi løse slik at det går an å lese bladet på nett.

Red.

TESS Hønefoss as

Norsk Motorhistorisk Museum.

Et besøk på Norsk Motorhistorisk Museum på Stange er et spennende opplevelse for den som er interessert i gamle maskiner og mobilt utstyr.

Museet disponerer et presentabelt lokale på hele 2002 kvadratmeter på gården Lindstad Vestre like utenfor Stange sentrum i Hedmark . Veien dit er enkel, enten du kommer E6 nordfra via Gjøvik Mjøsbrua eller sørfra på E6 fra Oslo, så tar du av i krysset til Stange, fra krysset er det godt merket. Legg inn Stange og "Gamle Stangeveg 39" på GPS'en så skulle alt gå bra.



og



Samlingen omfatter totalt ca. 400 motoriserte kjøretøyer og maskiner. Av dette er ca. 200 stk. traktorer i et utall av varianter. Den eldste en "Lokomobil" fra 1903.

Den underligste var en liten tøjuls traktor med tilhenger. Den var tydelig hjemmelagd, med en 8 HK. motor. Utrolig å se hva en måtte nøye seg med av utstyr og ikke minst

arbeidsmiljø og sikkerhet på de først "traktorer".

I tillegg til den store traktorsamlingen var det noen få veteranbiler og motorsykler. Blant annet en tysk militær motorsykkle av krigsmodell. De hadde også utstilt en Harley Davidson med sidevogn fra 1929. Med motor på 1000 ccm³ som utviklet hele 17 hk. Sykkelen ble benyttet til racerkjøring på bane, og representerer en del av en del

av norsk motorsports historie.

Mopeder av ulike slag var også på plass sammen med en liten



"Maico" Scooter med sidevogn.

En liten kuriositet var en Fiat 600, bygget om til elektrisk bil av en lokal "tusenkunstner". Bilen var utstyrt med en 12V motor fra en gaffeltruck. Den hadde 1 gir forover og 1 gir bakover.

Ellers var det en del motorer brukt til ulike formål.

Så, for den som er interessert i traktorer og det som rørte seg av innretninger på "bygda" i gamledager, så er et besøk virkelig verdt turen.

KjellM



I profil



Som liten gutt var undertegnede med han far til urmakeren. Urmakeren var en eldre mann som bodde i et lite hus aldeles inntil veien. Allerede før vi kom inn i gangen hørte vi klokker som tikket, og tikkingen ble forsterket etter hvert

som vi passerte gangen og kom inn på kjøkkenet. Kjøkkenet fungerte både som kjøkken og reparasjonslokale. Det var esker med skruer og tannhjul i alle varianter fordelt utover bord og benker. Tikkingen var ganske intens i en guttunges ører. En uforglemmelig opplevelse for en liten pjøkk som skrudde på alt som så ut som det gikk rundt.

Det er ikke vanskelig å forstå at Svein Grønvold trives som urmaker aldeles inntil veien ut av Hønefoss, i et koselig tikkende miljø. Om det er dårligere hørsel eller det er teknologien med batteridrevne klokker som gjør at tikkingen ikke er like intens som for mange år siden, er ikke godt å si, men det tikket så absolutt også i hans omgivelser.

Svein Grønvold er hva vi kaller en eldre ungdom fra beste etterkrigstid, med ulovlig motorsykkelkjøring før sertifikatet ble plassert i baklommen. Bakdelen ved å være født i februar er at det å kjøre opp til lappen kan by på besvær med snø og lignende vinterlige fenomen. Oppkjøring til lappen ble en dag forsinket fordi bursdagen var på en søndag. Så på mandag den 28. stilte Svein opp med sykkel og godt mot.

Det forsmadelige var at han nok muligens hadde brukt harelabben på føreprøvens ABC, eller at eksaminator hadde funnet på for intrikate spørsmål. Til stor skuffelse ble han sendt hjem en hel uke for å lese mer.

Man kjørte sykkel også på vinterstid den gangen, sier Svein. Den kommunistiske MZen ble flittig brukt inntil en 58 Ford Anglia av riktig type, uten motorsagmassakre av bakruta, ble funnet og innkjøpt. Bilen hadde hele fire sylindere og tre gir, og gjorde hele 110 nedforbakke (rene drag-raceren), sier Svein.

Kameraten til Svein kjørte en Kaftain, og Svein ville ikke være dårligere.

Om bilene i de gode gamle dager var dårligere, eller om vi bare havnet opp med eldre biler av økonomiske årsaker er uvisst, men det ble en del reparasjoner på kjøretøyene den gang.

Varmeapparatet var dårlig på Kaftainen som ble innkjøpt, og Svein byttet dette. Han skulle bare inn og hente noe; bilen sto på tunet å gikk på tomgang, (uten handbrekk) Idet han lukket kjøkkendøra bak seg hørte han et alvorlig brak. Å pokker, der gikk bilen i låveveggen, sa han til kona.

Jo da, bilen sto på trynet i låveveggen, og bilen tapte.

Han Ville på hoggærn i Karlstad ble igjen frekventert, og bilen fortsatte sitt utsvevende liv på Ringerike.

Frankofil ble han aldri, for den etterfølgende Renault Dauphine ble altfor sped i forhold til Opelen som var avhendet.

Boble var i en periode familiens kjøredoning, helt til kona protesterte og forlangte firedørs bil for å få med barnevogna. Hillman Minx ble kjøpt. Siden avanserte han til Hillman Hunter.

I 78 ble han stjernegrise, en MB 220 Diesel kom til gårds, og denne typen bil var ikke kjent for å bryte lydturen. Så ble en 300 Diesel innkjøpt; han var lei av å smøre matpakke hver gang han skulle på tur på over 5 mil.

Motoristen

I 12 år har han eid en Mazda MX3 med V6-motor. Han blir både varm i toppen og han får den religiøse glansen i øynene når han forteller om den beste bilen han noen gang har hatt. I tillegg til denne har han også MB 300TD stv, en Mustang coupe Mk2 for sommerkjøring, en Honda CBR 600 og en Suzuki Intruder 800, også for sommerbruk

I 82 arvet Svein farens 34 Austin Seven som var i daglig drift fram til 59. Dette er den blå, lille Austinen som har vært i vår sommerutstilling i flere år.

Bilen ser liten og skrøpelig ut, men skinnen bedrar. BMW kjøpte lisensrettigheter fra engelskmennene da de startet produksjonen av biler på slutten av 20-tallet. Bilen ble kalt BMW Dixi, og er identisk med Austinen. Delene går om hverandre, men Dixien er mer verdifull enn sitt opphav. Den første Datsun-bilen var også en engelsk lisensproduksjon på basis av Austin Seven.

Nils

Reis med Krøderbanen!

Klubbens medlemmer var også i år på vellykket fellestur til Krøderen





Restaurering av bil.

Man tager hva man finner av deler til Ford V8 1935, sveiser, skrur og lakkere og vips så har man en nydelig rød gårdsbil av type pick up. Dette er kortversjonen, her kommer en noe mer sofistikert beskrivelse av hendelsesforløpet.

Enkelte norske skrotnisser tråler USA for deler som ser ut som det har tilhørt en bil. I dette tilfellet ble det sanket deler fra tre biler eller retttere sagt rester av biler. Disse delene, kan karakteriseres som IKEA-bideler, da de var flatpakket, så vel karosseriet som planet. Delene ble importert til Ådals-traktene, og ble lagt bakom garasjen til gjennomrusting.

Motoristen

En av byens innbyggere syntes det var for gæli at delene lå ute og rustet, så for å redde delene ble det eierbytte. Dette var innenfor familien til Øistein Langslet som kunne tenke seg et prosjekt av eldre årgang. Nok en gang byttet delene eier.

Jeg har tidligere gitt dere et bilde av Hønefoss-mafiaen som jobbet på Ullern Bil. Og Øistein var i mange år på Ullern Bil som oppretter. Man kan vel si at delene var kommet hjem, eller til den rette personen.

Dette eierbyttet ble foretatt for to og et halvt år siden. Som innskutt bisetning kan jeg nevne at Øistein har konvertert til bonde og driver bare 700 mål med dyrket mark på sommertid og brøyter bort dritten (det hvite) på vinterstid, i tillegg til skogsdriften.

Som dere forstår har han dermed mye fritid. En blir jo som kjent bare lat av å tvinne tommeltotter. Øistein har en stor reparasjonshall som bør benyttes til noe fornuftig.



Motoristen

Det gode ved prosjektet var at ramma var sandblåst. Bakdelen av ramma ble forsterket, bokset, som det heter på fagspråket. Den originale forstillingen ble erstattet med en drop head aksel og ramma ble kryssmålt.

Fester for bakfjærene ble sveiset på, disse var selvsagt fjernet av uvisse årsaker. Øistein forteller at å få dette til å



harmonere er ikke så helt enkelt. Mange har fått problemer med at bilen blir noe ustødig å kjøre. Hans 35 ble meget stabil og lett å kjøre, med en aksel fra en femtittalls Ford Fairlane. Han vil karakterisere operasjonen som 100 prosent vellykket.

Deler til grillen var ikke til å oppdrive. Hva gjør vel det når man har hammer for hånden. Diverse nye spiler ble fabrikkert og de gamle ble rettet som bare en fagmann kan. Den blanke ramma rundt grillen ble laget av et niklet kobberør. Enkelt, ikke sant. Grillen tok det en uke å få ferdig, men er bare en brøkdel av de nesten 1500 timene som ble brukt på prosjektet.

En blir aldri ferdig, sier Øistein, han har nå bestilt ny bremseforsterker for å oppgradere bremsene. De blir



Motoristen

Bilen virker meget sint når Øistein vrir om tenningen og mater 350 V8 som er tilkopleet en automatkasse. Den er noe lett i rumpa, sier han idet det brøler til i de to eksosrørene og bakhjulene avgir sorte striper på asfalten.

Bilen virker meget sint når Øistein vrir om tenningen og mater 350 V8 som er tilkopleet en automatkasse. Den er noe lett i rumpa, sier han idet det brøler til i de to eksosrørene og bakhjulene avgir sorte striper på asfalten.

Nils



Alle kjører AUDI nutildags

-Nye medlemmer 18. august 2010:

Vidar Roos, Kindsv. 6, 3533 Tyrstrand

Øyvind Bakken, Lagensensgt 12, 3510 Hønefoss

Roar Oppen, Kirkeveien 1C, 3534 Sokna

Ådne Kvadsheim, Åsbakken 41, 3530 Røyse

Kjell Lad, Harehaugveien 120, 3514 Hønefoss

Øystein Langslett, Fekjærveien 55, 530 Røyse

Geir Kirkeane, Vikersundvn. 168, 3533 Tyrstrand

Helge Nyhagen, Pålerudbyen, 3516 Hønefoss

Ola Solbakken, Kverndalslinna, 77, 2150 Gran

Petter M. Sandvold, Parkgata 4, 3513 Hønefoss

Binyam Andersen, Glederudveien 35, 3517 Hønefoss

Aktiviteter:

Vinterlagring:

Ta kontakt med Stig Atle på telefon 97602233 e. kl.16.00.

2. desember: Årsmøte og julebord.

Underlige avgifter

Utgangspunktet for artikkelen er "Hvordan **2 CV** fikk sitt navn" men samtidig er den en historie om bilavgifter slik de beregnes i Frankrike.

Frankrike har en variabel avgift beregnet etter komplisert formel som har vært i bruk helt fra bilens opprinnelse.

Beregningsmåten ble tatt opp igjen etter 2 verdenskrig, og er fremdeles i bruk den dag i dag. Opprinnelig stammer den fra det 19. århundre, og var i utgangspunktet en beregningsmåte for å måle effekten på dampdreve kjøretøyer, derfor navnet CV (Cheval Vapeur) damphestekrefter.

Den Franske veiavgiften øker trinnvis avhengig av sylinder volum og effekt. Det ble derfor viktig å lage funksjonelle biler med små motorer.

Veiavgiften øker i trinn, slik at det var en lav avgift for biler med motor under 400 ccm, (2 CV).

For eksempel Citroen 2CV, som opprinnelig hadde en motor på 375 ccm. nettopp for å komme i laveste avgifts klasse

Etter hvert som motorene ble større, først 425 ccm og i 1967 også en motor på 625 ccm. burde betegnelsen vært endret, denne motoren er egentlig en 3 CV når det gjelder avgiftsberegning.

Men, 2 CV var allerede et begrep og betegnelsen ble

Leasing
MALIA

Motoristen

Renault 4 var en annen populær bil, denne hadde en motor på 760 ccm, denne måtte opp et par avgiftsklasser til 4 CV og fikk dermed betegnelsen Renault 4.

Enkle og greie navn som anga avgiftsklasse, ble ansett som viktigere enn fine modell betegnelser.

For motorer opp til 2000 ccm. (11 CV) var avgiften fremdeles moderat. Men herfra og oppover ble det virkelig dyrt. Riktig ille ble det for biler over 2,9 l (16 CV) disse straffes hardt for stor motor og mange Cheval Vapeur (CV).



Vi tror det er en Simca 1500 Bertone, men vi er ikke sikre. Hukommelsen er ikke det den heller aldri har vært.

Baker Narum



Industriallei, 1400 Høybråten og 0400

Postboks 1019

2001 Høybråten

E-post: post@bak.no

INFO

Rabattavtaler

Prosjenter hos **Mekonomen** i Hønefoss

Malia i Oslovn

Hoels Auto

- Priser på EU kontroll kr 485 etterkontroll kr 195 inkl mva. Verkstedspriser kr 600 + mva

Bilextra

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



Mekonomen

Styret i MKRO

Leder:

Olav Simon tlf 91814969 olav.simon@bluezone.no

Nestleder:

Jon C Sandvoll tlf 32122547, kriistin-93@hotmail.com

Kasserer:

Johan Tuft tlf 91627411 johan.tuft@okohuset.no

Sekretær:

Kjell Melby , tlf. 93059542, .melbykjell@gmail.com

Arr.komiteen:

Dag Snekvik, tlf 90085299, dag.snekvik@volvo.com

Stig A Pettersen tlf 97602233, stighulken@gmail.com

Odd Espen Kristoffersen tlf 93015315, oevkrist@frisurf.no

Nils Flattum tlf 90941141 nflattum@hotmail.com

Dag Vegard Evjen tlf. 32128326, /93885524 hilde.evjen@hotmail.com

Forsikring:

Nils Nicolaysen tlf 40843606 ninicola@online.no

Johnny Røst, tlf. 90049972, johnny.rost@C2i.net

Redaktører:

Nils Flattum tlf 90941141, nflattum@hotmail.com

Kjell Melby tlf. 93059542, .melbykjell@gmail.com

Matriellforvaltere:

Jørn Steen tlf 90205711, jstee@online.no

Atle Jansen tlf 93449704, pondus122@hotmail.com

Hjemmeside web ansv:

Stein Espe tlf 95728837, stein.espe@hotmail.com

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post mkro@lmk.no



Fransk bildag på
Hadelands Glassverk i
juni.



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



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



Ystads (Sverige) nye brannbil.