



Nr 1 april 2011

MOTORISTEN

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



Besøk på Biltilsynet
tirsdag 10. mai



300.000

Lørdag den 21. mai

Sosialt samvær i vårt nye klubblokale

Flytting

**Vi flytter fra Arnemannsveien !!!!
Pakking skjer fra tirsdag 29. mars.
Flyttingen skjer fra lørdag 9. april.**

**Vi anmoder alle våre medlemmer om bistand.
Pakking foregår på kvelden i vanlig møtetid.**

Følg med på hjemmesidene og e-mail for nærmere informasjon

**Adresse hjemmeside; mkro.lmk.no
Adresse e-mail; mkro@lmk.no**

Aktiviteter

Besøk på Biltilsynet 10. mai.

Innflyttingsparty 21. mai fra kl. 11.00, i det nye klubblokalet (jernbanevogna). Kjør til høyre etter at du har kjørt gjennom jernbaneundergangen ved det gamle meieriet og inn på fraktgods (Linjegods-terminalens parkeringsplass).

Motorhistorisk dag 12. juni. Vi setter av denne dagen for å kunne delta i andres arrangementer, da vi ikke har tid og kapasitet til å ordne noe selv.

Prestegårdsløpet 25. juni kl. 11.00 og kulturminnedagen 11. september for å nevne noen.

Redaksjonens Hjørne;

Ja. Nå foreligger endelig årets første nummer av Motoristen. Overgangen fra 4 til 2 nummer som ble vedtatt på årsmøtet gjør at redaksjonen har fått avlastning i forhold til stramme trykketider og mas om stoff. Vi har fått bedre tid til å lage det vi håper er et mer innholdsrikt blad.

Nå nærmer våren seg med stormskritt, biler og sykler gjøres klare til de mange treff og aktiviteter som skal gjennomføres i løpet av sesongen.

Vi håper på mange fargerike reportasjer, husk, det er mange som er interessert i å se og lese om hva som rører seg innenfor vårt interesseområde.

Spennende er det også med vår "nye" hjemmeside som nå skal være bedre oppdatert.

Alt i alt håper vi at kommunikasjonen i klubben er blitt bedre og at alle føler at de er informert og oppdatert.

Men, alt kan gjøres bedre, og redaksjonen vil sette pris på tilbakemeldinger som kan gjøre oss enda bedre.

Redaksjonen.

Baker Narum



Motoristen

Vingehjulet/Lasse

Skinnegående T-Ford på Randsfjordbanen

I Ringerike Samferdselsmusums rikholdige arkiver finnes mange godbiter og kuriositeter. De underligste ting vedrørende tog, dampbåter, biler og fly er sirlig stablet og montert. I over femti år har ildsjelene bak museet energisk samlet samferdselshistorisk materiale.



Rands-

fjordbanen har naturlig nok en spesiell posisjon i museet. For de uinnvidde, så dreier dette seg om strekningen mellom Drammen og Hønefoss. Opprinnelig gikk den helt opp til Randsfjord stasjon ved Jevnaker inntil denne ble lagt ned i 1980. Det lille tettstedet ved Randsfjorden hadde dermed pussig nok to jernbanestasjoner. For bare noen hundre meter unna Randsfjord stasjon og Randsfjordbanen lå Jevnaker stasjon, en mellomstasjon på sidelinjen Roa – Hønefoss.

Men tilbake til Randsfjordbanen: Ta en kikk på disse morsomme bildene fra 1920-tallet av linjevisitasjonsbilen i Sundland

Motoristen

. I våre dager visiterer Jernbaneverket banestrekningene med skinnegående lastetraktor. I gamle dager derimot, var man litt mer impulsive, og tok det man hadde for hånden. I mange tilfeller dreide det seg om sykkeldressiner i en eller annen kreativ utførelse. Som oftest laget av en dyktig jernbanesmed. Etter hvert dukket mange av dem også opp med en liten mopedmotor foran, og det var mange slike i drift på norske jernbanestrekninger før i tiden.

Ingeniør Bartholomæus Rummelhoff ved Sundland jernbaneverksted fant derimot sin egen kreative løsning. Han tenkte at hvorfor ikke kombinere det praktiske med det behaglige?

Den driftige ingeniøren tok derfor en T-Ford av 1923 årgang, på folkemunne kalt "Pedalford", og bygde den om for jernbanedrift. Litt justering av akslene på grunn av sporvidden, fire jernhjul samt litt småmekking, og dermed kunne han tøffe avsted mot Hønefoss med Pedalforden.

Men hva når doningen skulle snus? Etter å ha tygget litt på problemet fant han en genial løsning. En sentraljekk midt under bilen! Med et håndgrep og noen energiske jekketak snurret han bilen elegant rundt og satte kursen mot Sundland igjen.



T-Forden var i bruk av NSB som visitasjonsvogn frem til 1964, da den brant opp utenfor Sundland Jernbaneverksted.

Noen som snakket om kreative jernbanefolk...?

Dugnad i nytt Klubblokale.

22 januar var det dugnad i de nye lokalene våre leiet av Ringerike Samferdsels museum.

Fremmøtet var svært bra, og som alle dugnader bør begynne, var det kaffe og "hjemmebakst" og en god prat først.

Så var det bare å gå på med krom hals. Støvsuger ble hentet og søppelsekker fylt. Det var nok å ta av. På kontoret hadde musa kost seg. Det var papir rester overalt. Stakkaren hadde møtt sitt endeligt i et skap, så vi får håpe at dette var den eneste synderen. Etter rydding og støvsuging ble faktisk ganske bra, men det må nok til en god omgang med kost og klut og såpevann før vi er helt i mål.

Til de som ikke ha vært på befarung kan vi fortelle at vognen for så vidt består av tre deler.

Hoveddelen har vært en restaurant avdeling med bord og løse stoler. Denne delen er faktisk svært hyggelig og gir muligheter for fine klubbkvelder.

Så er det en liten serveringsavdeling, med en liten disk, og i tilknytning til denne et lite bakrom/kontor. Her er det plass til kaffe-koking og vaffelsteking.

Videre bakover er det en kupeavdeling. Denne var i en relativt dårlig forfatning, men også her er det deler nok til i hvert fall å få en komplett kupé.

Det er nå hentet og satt inn dører og vognen er sikret med gode hengelåser.

Strømtilførselen er foreløpig via toalettskålen som er av den gamle typen med "fri flytt" rett i skinnegangen, og egner seg dårlig til opprinnelig bruk, men til elektrisk kabel ok.

Vi har for øvrig tilgang til toalett og vann i det tidligere pakkhuset, så ingen skulle lide noen nød i så måte.

Det må nok en elektriker til får å få alt på stell, men potensialet for å få et godt miljø her er så absolutt til stede.

Stor takk til deltagerne, som med en positiv innstilling bidro til en hyggelig arbeidsøkt.

Litt om årstreffet 2009 til Norsk DKW Union.

Skrevet av Åsmund Martinsen

Foto: Johan Samuelson, Romerike Veteranvognklubb

I forrige nummer av Motoristen lovet jeg vel mer enn halvveis å komme tilbake med et referat fra det årlige treffet til NDU. Det får jeg stå ved og her kommer et lite referat:

Bjørg og jeg startet i blåøyken litt tidlig på dagen den 28.juni med Kongsvinger som mål.

Årets treff som gikk av stabelen siste uka i juni var lagt til Kongsvinger Festning. Det er sikkert mange av dere som har vært der og er kjent med det flotte området og den vide utsikten.

Selve treffet var lagt til lørdag, men siden de fleste kom om fredagen og reiste søndag så ble tid til mye sosialt samvær. Treffet gikk altså i realiteten over tre dager til ende.

Det er alltid bra fremmøte på disse treffa. Selv om de fleste naturlig nok kommer fra østlandsområdet så stiller det folk fra Romsdalen og flere fra Nord og Sør Trøndelag. Den mest langveisfarende var som nesten alltid "Tannlegen fra Grong". Tannlegen er blitt litt kjendis etter at han er omtalt i flere media med sine 25 strøkne DKW Juniorer. Nå kom familien i en F12, ombygd til kabriolet. Å kjøre åpent og nonstop Grong - Kongsvinger i + 25 C krever kraftig bruk av solkrem – jeg tror ikke alle i bilen hadde husket på det. Med start fra festningen kjørte vi en rundløype på ca. 80 km. Magnor Glassverk var halvveis i løpet og der var det mat å få. Utsalget til glassverket var åpent og det ble snakket om rimelige priser. Kanskje gikk noen av damene berserk der inne, for noen kom ut igjen med ganske store harde pakker.

Motoristen



Opplegget omkring løpet gikk på alt fra å sykle på en håpløs sak til å kjøre slalom på tid til å sparke fotball ala golf. I tillegg var det en god slump vanskelig spørsmål relatert til historien om Auto-union men også til helt andre emner.

**Det er mange bra biler her gitt - Forsvaret la forresten ned hele festningen nesten før dette flotte bygget sto ferdig..
Godt planlagt ?**

For vår del presterte vi til bra bestått + men bare de aller beste ble premiært. Vi befant oss ikke i det selskapet i år.

Det er opp til medlemmene å lage årlige treff. I år var det entusiast Jan Mohn Andreassen med kjerring og andre DKW fan fra Kongsvinger og omegn som hadde tatt på seg jobben, forøvrig for 3.gang. Det ble forresten en større jobb enn vanlig i år, da Jan hadde bestemt seg for å lage et "lavprisarrangement". Det ble leid et festlokale og alt til festmiddag med nødvendig "tilbehør" ble kjøpt inn i smått. Kokk fra egne rekker tok seg av kokinga og andre frivillige sto for oppvartning og opprydning etter 120 festfolk. Alt gikk som smurt og ingen hørte noen som klagde verken

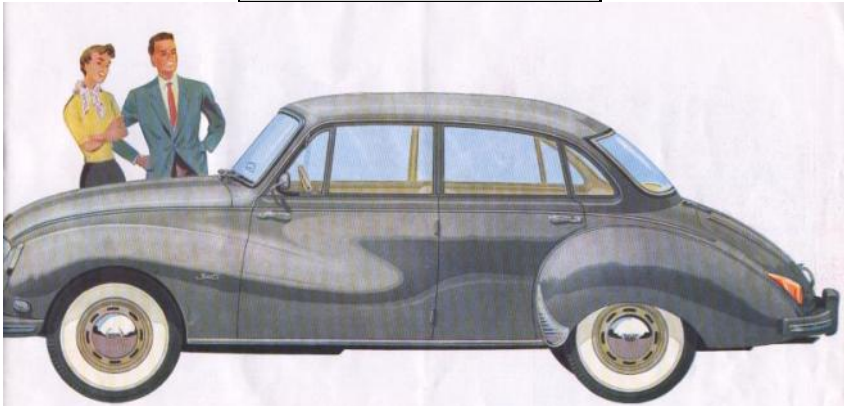
Motoristen

Jan er fra sine tidligere treff kjent for å være en fæling til å skaffe sponsa premier. Dette gjentok seg også i år. Når alt ble gjort på rimelig og frivillig basis så kostet det lite å delta. I tidligere år har basen som regel vært hotell av god standard . Med hotellets festmiddag og det hele koster det selvsagt noe mer, men reglen er at verken DKW klubben eller den som arrangerer skal tape penger. Rimelig eller litt dyrere - de samme folk (og noe nye medlemmer) kommer igjen år for år og er alltid enige om at det har vært noen trivelige dager.

Treffet for 2011 går i Hurdal, basen skal være ved Hurdalsjøen Hotel. Det er rimelig å tro at det midtsommers vil kunne registreres mye blåøyk og totaktputring øst for Gardermoen. Har du en DKW, IFA eller Wartburg er det bare å stille.

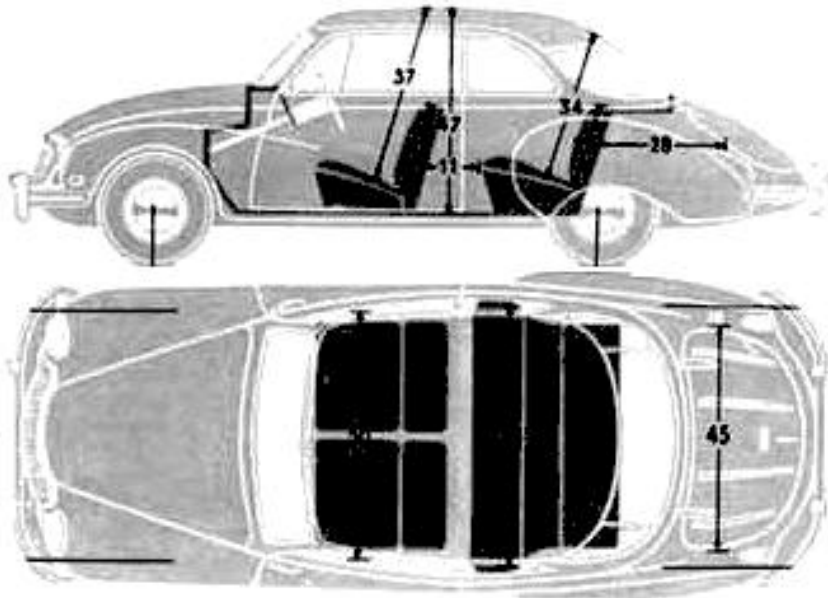


Motoristen



Limousine 4 t rigr

Diese gro e Reize-Limousine beweist, da  man auch mit sparsamen Mitteln repr sentieren kann. Die vier weit zu öffnenden Türen und das um 10 cm verlängerte Fahrgestell bieten bei ergr ndertem Innenraum ein Höchstmaß an Bequemlichkeit. Dieser Wagen wirkt durch seine klassisch schöne und sehr geschickte L nienf hrung noch gr o er und langgestreckter, als er tatsächlich ist. Groß ist der Komfort, und großartig sind seine fahrtechnischen Vors ge. Nur Antriebs- und L nienma nahmen dürfen klein geschrieben werden.



Det var stil over de gamle bil brosjyrer

Motoristen

Klubbkveld tirsdag 1.februar kl. 1800 på Øiom karosseri, Jevnaker

Som vanlig var det stort fremmøte (eller stinn brakke, som det også kalles) på Øyoms med forventningsfulle medlemmer. Kristian kan kunsten å formidle kunnskap til hungre medlemmer. Høydepunktet denne gangen var tinnfylling. Ikke i tenner altså, men på tynnplater. For oss som har prøvd dette, kan sies at det ikke er så enkelt som det ser ut til når Kristian svinger varmen over tinnen. At plata er helt rein er et møst, og at fortinningen må utføres ordentlig ligger også i kortene. Noe som han påpekte var at du ikke måtte få kaldlodding eller at tinnen ikke fløyt ordentlig ut og festet seg i kantene. Dette kunne medføre lommer hvor rusta kunne få tak. Det er nok syndet noe mot dette, er jeg redd.



Vi takker igjen Kristian for et interessant emne.

Nils

Fylling med tinn krever trening



Motoristen



I garasjen

Vi har tidligere vært innom emnet Fiat og Lars-Ole Martinsen. Lars-Ole sier at han har fått bil inn gjennom morsmelken. Så fort han kunne stabbe rundt ble han tatt med ned til verkstedet til faren som drev Krom og Nikkel. Der ble det slipt og krommet bildeler og masse annet, en lærdom som ble suget inn av en vilter krabat.

Så fort han fikk anledning var han fast inventar på samtlige billøp rundt omkring.

Han var også med gutta som kjørte løpsbiler på bane som Terje Spesial Hansen, Leif Berg og Gudbrand Heen. En bil som gikk fort og var forholdsviss oppnåelig var Fiat.

Allerede som syttenåring ble han Fiat-eier for første gang.

En bakgårds-butikk i Oslo skulle selge en 1961 Fiat 600. Selgeren var som tatt ut av tegnefilmen, hvor den sleipe selgeren prater kunden trill rundt, til han plutselig står der med et vrak uten



like. Skjønt det skulle ikke mye overtalelse til før det ble handel. En hadde jo penger i lomma og skulle kjøre hjem med egen bil.

Vel hjemme skulle bilen vaskes og pusses på, reservehjulet ble fjernet fra fronten av bilen og Lars-Ole fikk se noe kjent, nemlig sine egne sko som sto godt plassert på garasjegulvet hans far. Dette ble dåpen på tynnplate-sveisningens mysterium. Som ung og entusiastisk var ikke dette noe problem.

Verkstedet hans far ble omorganisert til bil- og sveiseverksted. Han far brummet litt i barten der han måtte gå kanossagang mellom eksospotter, interiør, stålplater og sveiseutstyr. Men poden ble god til å sveise, pusse og lakkere. Det var jo flaut å kjøre med originalt eksosanlegg, så dette ble modifisert etter beste Abarthoppskrift. Han far ble sendt til Billsakkyndige for å få bilen godkjent.

Motoristen

Som kjent tuller ikke eldre distingverte herrer med eksosanlegget på bilene sine. Og bilen ble godkjent. Den ble rånet rundt omkring over alt, og den gjorde sitt aller beste for å tekke sin eier. Men etter en stund ble Brødrene Lien oppsøkt, og en Austin 1100 tok over for den selvbygde Fiaten. Det ble nok en annen form for bilhandel da bil nr. to kom i Lars-Oles eie. Som kjent lukter brent barn ille. Siden har det vært mange Fiater av alle typer innom gården. Husker jeg ikke feil, hadde han far også Fiat.



Det derre tullet om at gammel kjærlighet osv. det stemmer muligens, for i 2008 var abstinensen på det verste. Han Lars-Ole satt på nettet og saumfarte alt som så ut til å kunne bli en Abarth. En kveld ble det fast fisk. Der var objektet som kunne bli skapelig Abarth.

Telefonkontakt ble oppnådd og

selgeren ble spurt om det var rust i dørstolpen og i kanalene. Tja, det husker jeg ikke, sa selgeren, men jeg kan gå ut og se etter. Nei, dørstolpene er ok og kanalene ser ut til være bra, det knaker ikke når jeg sparker i dem. Da tar jeg bilen, var svaret, og kommer med en gang.



Motoristen

Det var rust i skjermene, og disse ble byttet. Lars-Ole gjorde seg flid med rusten i gulvet. Rusten ble fjernet og nye friske plater ble tilpasset og sveiset inn. Da dette arbeidet vel var fullbrakt, fikk han greie på, av en av de andra Abarth-eierne, at nye gulv til en rimelig pris var å få kjøpt. slik at de kunne tåle hardere påkjenning.

Dette er greit å vite til en senere anledning.

Ellers ble bilen plukket ned til minste del. Delene ble niklet og forsinket etter alle kunstens regler, en får jo litt trening når dette har vært profesjonen hele livet. Deler som så spinkle ut ble forsterket

Abarthdeler vokser ikke på trær, og når de gjør det, er de like forbanna dyre.

Instrumenteringen har Lars-Ole tidligere vært med på budrunde på som har passert 9500 kr før han har hoppet av. Han var heldig og fikk tilslaget på ett for

bare 4600 kr. Abarthskjermer bak samt front med vann- og oljekjølerinntak er montert.

Ole Martinsen har hjulpet til med motor- og girkasseoverhaling.

Doningen på 850 kg har fått montert skivebrems, er hvitlakkert med rødt og hvitrutete tak, Abarthinteriør fra seter til instrumentering og motordekslet er åpent for å slippe til mer luft i beste Abarthstil.

Vi lar bildene tale for seg selv.



Klubbkveld tirsdag den 2. mars på Bærum Biloppretting AS

Innen racing er Jan Rhoar Bjørklund en legende, og på hans verksted- imperium på Rud, som kalles **Bærum Biloppretting AS**, er det samlet et godt knippe av racingriggede biler.

Jan Rhoar startet med biloppretting i en låve i Bærum, noe som hans verksted ikke bærer preg av i dag. Det er ansatt ca. 30 mann med stort og smått på avdelingene for oppretting og lakkering, som behandler ca. 2000 enheter på årsbasis.

Rett innenfor sjefens kontor er det et utstillingslokale med avdeling for godterier.

For å starte i den ene enden: Posche 928 S4 V8 motor med 32 ventiler som det originalt er tatt ut 385Hk av.

Innenfor den står det en rigget og restaurert 911 som er utlånt av en av svirebrødrene, eller racingbrødrene, retttere sagt. Bilen er nitidig restaurert til et smykke. Men den er bare til å se etter, da det lenger inne i lokalet står samme type bil under oppbygging.

1974 mod MB 280 med innsprøytningsmotor er blitt brukt som trekkvogn og bruksbil. Det i seg selv gir en god anledning til å ta vare på doningen.

1965 911 gruppe II med 185 Hk er heller ikke til å kimse av.

Fiat 850 sport coupe, også rigget. Bilen er brukt til utallige billøp gjennom tidene.

Så dukker det opp en BMW Touring av beste syttitalls stil, med tidsriktig farge, nemlig orange. Han mumlet noe om datra, for bilen var ikke rigget.

Videre: Audi Quattro Touring, lang type, gruppe B bil, med bare 450 Hk.

Bortenfor denne står det en Audi Quattro, kort type, 20 ventilers Så en 1971 911 2,5l klasse I og en 1963 Lotus Elan banebil som skal bygges om til fabrikkbil av type 26 R.

Motoristen



Dernest en NSU 1200 TT gruppe II med 130 HK, 600 kg, går som ei kule. Vi ble vist barnefoto av bilen da den nesten bare var et kvarter gammel pluss moms. Har siden vært i familien og er mye benyttet til løp.

motor med 550 Hk. Det er visstnok bare tre stykker igjen av denne type fabrikk- trimmete biler. Fabrikken har vært på besøk for å kjøpe godteriet, men måtte returnere med uforrettet sak. De dro til England og hentet en som sto der, for den beskjedene sum av fem mill. Greit tilskudd til pensjonsordningen om en skulle ha glemt å betale det månedlige tilskuddet til ordningen.

Dere er sikkert kjent med MG Metro gruppe B rallycross bil med 550Hk og ordinær sugemotor. Ikke det, nei. Vel, jeg får prøve å beskrive bilen. Bilen er nesten bredere enn den er lang, det ser i hvert fall slik ut. Direkte pen er den ikke. På en enkel måte kan en vel si at bare en mor vil kunne elske et slikt utsende. Det er enkle å danne seg et bilde ved å se på fotoet av det råde dyret.

Original Posche 930 black edition i førsteklases stand står og humrer blant de andre hestene; kun få produserte eksemplarer,

Motoristen

Det hele toppet seg da vi ble tauet inn i et avlåst rom hvor det sto en hjemmebygget Audi S2, sveiset opp med stålrør av flykvalitet. Kevlar bunnplate og andre karosserideler. Motoren var en såkalt hjemmebygget Imsa-motor på 700Hk. De ble dømt nedenom og hjem da de begynte på prosjektet, men Jan Rhoar og hans andre høyrehånd Bjørn Fjeldheim ga seg ikke før prosjektet ble vellykket. Vel, de hadde også hjelp fra Tanaexpressen eller Martim Schanke som han også kalles, han bygget bilens sekvensielle girkasse. 0 til 100 km går unna på 2,4 sek, sinke i trafikken.

Når Bjørn Fjeldstad er nevnt, må også nevnes at disse to har vært uadskillelige i alle år. Der den ene dukket opp, dukket også den andre opp. Bjørn er en av krumtappene i bedriften. Ingen læregutt slippes løs i verkstedet før Bjørn har skolert dem. Dette kan ta fra måneden opp til et år eller to, avhengig av dyktighet

Klenodier på rekke og rad



Dette blir det fart av

Motoristen

Det kan opplyses at Jan Rhoar fortsatt er gift til tross for lange arbeidsdager mellom helgenes billøp. Kona og ungene deltok på løpsdagene, så søndagsskolen for ungene gikk som regel i dass, men familien trivdes med dette levesettet.

Nutildags blir bilene stort sett brukt til historiske billøp av Jan Rhoar og avkommet.

Klubbens deltaker på denne begivenhetsrike kveld takker **Bærum Biloppretting AS** for en meget hyggelig kveld.

Nils

Krefter nok



Artig liten greie

Formannens hjørne

Værgudene har vært harde med oss i vinter, og det har vel tatt arbeidslysta fra de fleste - i hvert fall undertegnede har hatt tilnærmet flatt batteri når det gjelder å gjøre noe med de antikvariske kjøretøy. Nå kommer våren og snart er vi i gang med sommerlige sysler.

Den 12. mars deltok jeg på LMKs landsmøte på Best Western Hotell – Gardermoen. Det viktigste budskapet herfra var at de økonomiske underskuddene de siste årene var i 2010 snudd til hele kr 272 041 i overskudd. HURRA!

En viktig del av resultatforbedringen er at husleieutgiftene er nesten halvert etter at LMK har etablert seg i Øvre Slottsgate 2B, sammen med 10 andre ideelle organisasjoner. Et slikt felleskap kan det bli kulturelle resultater av. I år vedtok landsmøtet at klubbene oppfordres til å følge opp Motorhistorisk dag 12. mai, og ny av året er KULTURMINNEDAGEN. Her skal vi prøve å vise mangfoldet i vår kulturarv – så her er det ikke bare tekniske innretninger som settes i fokus, også verneverdige bygninger, gjenstander, kulturlandskaper, og steder knyttet til sagn og historier i lokalområdet bør være med.

Motorhistorisk

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn er i forandringens tegn - vi flytter, og vi vil delta i et kulturfelleskap, vi også, først og fremst med Ringerike Samferdselsmuseum (RS) som "huseier" som utvikler sitt område kontinuerlig. R.S. startet høsten 2010 med to jernbanevogner fylt med en mengde ting fra jernbanens barndom. De har inngått langsiktig leieavtale på 7 mål av Hønefoss jernbanestasjon, og de har anskaffet flere veteran- jernbanevogner og - lokmotiver, spesielt vil jeg fremheve HØKA diesellok og vogner.

Det ser ut til at R.S. vil overta det store pakkhuset også; dette har en skinnegang innvendig på langs. Her er muligheter til å parkere lokomotiv og tre jernbanevogner fulle av jernbanehistorie. På "perrongen" vis a vis kan MKRO lage en kjøretøyutstilling slik vi kan det etter mange års erfaring fra Arne-mannsveien. Stasjonsområdet gir god plass til egne og andres veteran/kulturelle arrangementer. Det er vel bare fantasien og midler som setter grensene.

OI - SÅ SPENNENDE TID VI GÅR I MØTE.

Men vi har en del arbeid å gjøre før vi er på plass i nye lokaler – i restaurantvogna – **den 21.mai.**



Motoristen

Så har vi klubbkveldene og arrangementene, og de som spesielt må nevnes er:

Besøk på Biltilsynet 10. mai.

Innflyttingsparty 21. mai fra kl. 11.00, i det nye klubblokalet (jernbanevogna). Kjør til høyre etter at du har kjørt gjennom jernbaneundergangen ved det gamle meieriet og inn på fraktgods (Linjegods-terminalens parkeringsplass).

Motorhistorisk dag 12. juni. Vi setter av denne dagen for å kunne delta i andres arrangementer, da vi ikke har tid og kapasitet til å ordne noe selv.

Prestegårdsløpet 25. juni kl. 11.00 og kulturminnedagen 11.september for å nevne noen.

Følg med på hjemmesiden vår for videre informasjon om tider og eventuelle forandringer.

Årsmøtet har besluttet at MKROs hjemmeside skal speile våre aktiviteter, så følg med her.

Per Chr. Bratheim, vår nye web-ansvarlige har gjort en ypperlig oppgradering av hjemmesida vår, så takk til ham for det.

Det er flere som gjør en god jobb for MKRO, men vi behøver en hjelpende hånd fra enda flere, Så følg med på vår anmodninger om en hjelpende hånd når de dukker opp, enten i Motoristen eller pr. e-post.

Hilsen
Olav V. Simon
Leder MKRO

Medlemsmøte 22.03.2011.

Møtet var satt opp med en agenda som dekket følgende:

- Informasjon fra LMK's Landsmøte..
Se egen side.
- Kulturminnedagen 11 september.

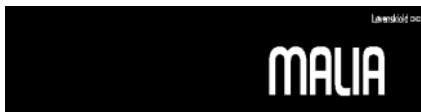
Her ble det vedtatt å samle ledere av de involverte klubber og foreninger til et møte med ledelsen for Samferdselsmuseet. Formål med dette møtet er å sette opp et program og fordele oppgaver. Lederene går tilbake til sine klubeer for videre planlegging og gjennomføring.

- Fremdrift flytting til Stasjonsområdet.

Flyttingen til Stasjonsområdet er vedtatt skal foregå 10 mai. Innen denne dato skal alt være pakket og klart for transport. Tirsdager fremover vil bli benyttet til dette, og 29. mars er den første store pakkedagen. Styret anmoder alle om å delta, det er mye som skal med.

Det planlegges en flyttefest lørdag 21. mai, og Styret håper at alt da er på plass, og innvielsen kan foretaes.

Skrt.



Motoristen

300.000 Kr



Olav Simon på Byscenen

Motoristen

Det var med stor forventning fire fra klubben stilte på Byscenen for å overvære gavedryss fra Sparebanken1 Ringerike Hadeland og Sparebankstiftelsen Ringerike.

Olav Simon hadde fått en forespørsel fra banken om han kunne stille på Byscenen denne tirsdagen.

På forhånd hadde Olav S og Johan Tuft vært i banken og promotert Olavs hjertebarn, nemlig Høkabussen. Godt forberedt hadde gutta lagt fram planer, skisser og fremdriftsplan for restaurering av bussen i sin søknad om støtte fra banken.

Dette hadde nok falt i god jord hos banken, for som nevnt ble Olav oppringt og spurt om han kunne stille på Byscenen. Ut fra forespørselen forsto Olav at vi ville få et forholdsvis stort beløp.

Da utdelingen startet fikk undertegnede hakeslepp, for lag og stiftelser fikk tildelt summer i størrelsesorden som nesten tok pusten fra en stakkars pensjonist.

Da Olav ble ropt opp, ble han stilt spørsmål om bussen. Nils Wærstad sa i sitt innlegg at det var bare å putte på han penger, så snakket han til disse var oppbrukt, og han holdt et fint innlegg. Men Olav var ikke snauere med sitt innlegg om klubbens ve og vel og bussens fremtid.

Det var nok den takketalen med mest tæl, sett fra undertegnendes synspunkt.

Motoristen



Da sjekken på 300.000 kr ble avdekket, var det bra at undertegnede satt, for jeg hadde ikke spurt Olav om størrelse på beløpet som det var søkt om. Og 300.000 kr var fjernt fra min forventning.

Da vi fire representanter for klubben fortumlet havnet i lobbyen på Byscenen etter utdelingen, var gleden overveldende. Da jeg spurte Olav om han hadde forventet en så stor sum, kom det lakonisk fra Olav: Jeg søkte om den summen.

Vi må få takke banken og bøye oss i støvet for en slik sjenerøsitet.

Nils

Motoristen

Lokal industri historie



Hønefoss Karosserifabrikk A/S
A/S HØKA, Karosseri- og
jernbanevognfabrikk
Hønefoss (Buskerud)

HØKA 221-146



1947 Trolleybuss



Høka-trikk 1956

Arrangementer MKRO 2011.

Tirs. 1 feb. Temakveld hos Øiom karosseri.

Ansvarlig Stig Atle Pettersen.

Sted: Øiom karosseri på Jevnaker. **Kl. 18.00**

Tirs. 1 Mars. Temakveld hos Bærum biloppreting.

Ansvarlig Stig Atle Pettersen / Odd Johansen.

Sted: Bærum biloppreting på Rud. **Kl. 19.00.**

Tirs. 5 April. Temakveld hos Hønefoss steam & anti rust.

Ansvarlig Nils K. Nicolaysen.

Sted: Steam & anti rust i Hofsfoss veien **kl. 18.00.**

Tirs. 10 Mai. årlig besøk på Biltilsynet på Hensmoen.

Ansvarlig Dag Vegard Evjen. **Kl. 18.00.**

Lørd. 21.mai Innflyttningsfest , åpen dag i nye lokaler.
(for nærmere info se hjemmesidene våre)

Lør. 28 Mai. Bilutstilling foran Fengslet i Storgata i Hønefoss.

Ansvarlig Kari Torgersen .oppmøte **Kl. 10.00.**

Lør. 4 Juni. Brannbil treff i Oslo.

Ansvarlig Olav Simon.

Det kommer mer info senere.

Lør. 25 Juni. 10 års jubileum Prestegårds løpet.

Ansvarlig Nils K. Nikolaysen.

Det blir grilling og sosialt samvær. **Ta med grill mat og godt humør.**

I profil

Anne Marit Sletbakken er en yngre dame i sin beste alder, født og oppvokst i Åsbygda. Barndomshjemmet er et småbruk som ble overtatt av Anne Marit da hun og nestkommanderende giftet seg i 68.

I hennes barndom var det hest på gården, som det het den gangen. Etter som verden har utviklet seg og blitt mindre, har også terminologien forandret navnet på gården til småbruk.

Moren var den teknisk sakkyndige og bonden som drev gården, mens faren arbeidet på Viul Tresliperi, forteller hun.



Faren døde i ung alder, rett før han skulle kjøpe tohjulsstraktor, så det kom ikke noen traktor til gårds i denne omgang.

Etter et opphold i tigerstaden hvor Anne Marit jobbet på Hansa forsikring, ble hjemlengselen for stor, og Anne Marit med mann og tilbehør flyttet inn på småbruket. Det ble anskaffet gårdsbil av typen Ford Taunus stasjonsvogn. Dette var det ideelle valget for en familie på tre. Etter en stund kom det også traktor til gårds.

Nestkommanderende fikk jobb på Motordrift (eller Bertel O.

Steen, som det nå heter) Men da de flyttet til Hensmoen, ville han ikke være med på lasset. Om det var mobbing av Forden eller at han bare hadde lyst til å starte egen forretning på Lunner ble ikke klarlagt under intervjuet

Interessen for gammel bil ble vekket da Anne Marit fikk nyss om at en slektning skulle selge sin 71 mod. folkevogn. Denne var blitt brukt til helgebefraktning mellom hytta på Gjersjøen og Oslo.

Motoristen

Marit påstår at hun har et godt øye for skjønnhet og estetikk. En bobles linjeføring samt den lysegrønne lakken i kombinasjon med et lyst interiør,



var mer enn hun kunne motstå. Handelen gikk i boks.

Dette var på slutten av åttitallet.

Bilen var langt fra å være veteran, så den måtte friste tilværelsen sammen med museene og tussene på låven til den ble moden. Ved fylte tretti år ble doningen trillet ut fra lo-

ven, og Kristian Øyom fikk i oppdrag å berøre bilen med sine magiske hender. Han har igjen lyktes med sine kunster. Anne Marit har jobbet som barnevernspedagog og har i lengre tid hatt barnepensjonat hjemme. Dette for å avlaste foreldrene.

Før i tiden var barnehagene stengt på sommertid, sier hun. Så det var så absolutt et behov for en avlastning. Enkelte av ungene ble hos Anne Marit helt opp til et par år; dette var sikker til gagn for både foreldre og barn. En skal vel ikke se helt bort fra at Anne Marit også likte oppgaven.

Familien Løken er nære omgangsvenner, noe som sikkert har virket til at Greta Molanders æresløp har stått på programmet når folkevogna skal ut å luftes.

Ellen og Anne Marit har flere løp på baken, ja hele seks løp, og vi husker sikkert avis- oppslaget om jentene i fjor, da de vant både heder og ære.

Anne Marit har to store pokaler stående ved siden av sin kjære i garasjen. Disse er vunnet på Monte Karlans farts- etapper på ovennevnte dameløp.

Motoristen

Anne Marit har blitt førtidspensjonist; hun vil intensivere bruken av bobla, sier hun. Men hennes hjerte ligger nok nærmest de såkalte dameløpene.

Og eplet faller ikke langt fra stammen, sies det. Hennes sønn reiste til svigermor på Stokmarknes og kjøpte hennes Colt. Ja vi snakker om bilen Colt, ikke med det dørre du skyter med.

Denne ble plukket ned i molekyler, og satt sammen igjen på rekordtid. Så nå står den og modnes til å bli fullverdig veteran.

Nils



Motoristen

På kjøretøyet skal storfolk kjennes.

For ikke å trække noen på tærne, går vi ikke tilbake til tida da vi sist var i garasjen til Sigurd Christiansen. Men det er over fire måneder siden, er jeg sikker på. Det er andre garasjer som har hatt bilene stående urørt lengre tid enn hos Sigurd. Skjønt urørt er å dra det langt, Sigurd har jevnt og trutt sveiset, rettet og slipt på objektet som i midten av mars har time hos lakkereren. Sigurd hadde bestilt masse deler fra utlandet, som ikke dukket opp. Etter nesten et år ble det ringt fra en av instansene som pakkene måtte gjennom. Vi har funnet pakken din, den har blitt lagt i feil hylle. Da kunne restauratøren fortsette med å sveise på nye kanaler. Skjønt teknisk burde det ikke være nødvendig med flere kanaler, for det var allerede tre kanallag utenpå hverandre. I fronten på bilen måtte reservehjulbrønnen ut, for der hadde det vært en luring og sveiset utenpå rusten så det rakk.



Motoristen

Sigurd driver nå med finpussen før levering til Lyseng Lakk. Lakkfjerner er til stor hjelp, for å fjerne de fire lakklagene som i tillegg til rust har tynget bilen. Bilen er nå uten nevneverdig sparkel, han har brukt en del tinn som er mer profft en stålplast, og mye bedre. Sigurd har brukt mange timer i garasjen og jeg tror at dette kommer til å bli en Karmann av klasse.



Utsnitt fra "Furtebua"

Mye arbeid igjen



Det er plass til mye moro på gutterommet

Motoristen



Sigurd sier at han sikkert ikke blir ferdig med bilen denne sesongen. Det er rart med det, men når bilen er tilbake i garasjen, nylakkert og glinsende, har jeg en svak fornemmelse av at det begynner å klø i fingrene til bileieren.

Jeg ble dratt med opp på loftet på garasjen, eller furtebua, som han kalte gutterommet. Der var det gromdeler av alle typer. Gamle grammafoner, radioer, posters, mopeder, plater 78 og 45, småbiler av alle VW-varianter parete med alle nyinnkjøpte VW-deler, ferdig til å bli montert. Etter at jeg har frekventert det aller helligste, forstår jeg at Sigurd trives i garasjen. Trivselspotensialet er proporsjonalt med garasjens innhold, sier et gammelt ordtak.

Vi gleder oss til å se at den sorte og gulhvite Karmann Ghia'n begynner å rulle for egen maskin igjen.

Nils

De gamle er eldst

Et gammelt klokt ordtak sier at de gamle er eldst, og det stemmer. Karl Moen er sikkert det eldste aktive medlemmet av klubben. Han kom forsiktig og spurte om han kunne få fikse Simcaen. På seg selv kjenner man andre, heter det så fint i et ikke mindre kjent ordtak. Undertegnede har også vanskelig for å komme i gang med sine egne prosjekter og ikke minst oppdrag fra andre (eller i dette tilfelle dugnadsoppgave).

Dette syndromet er nok et ukjent fenomen for han Karl, som fremdeles er i jobb i en alder som tilsier at han i bortimot 20 år teknisk burde ha vært fulltidspensjonist.

Etter drøye tre uker løsnet den fastrusta motoren. Karl hadde da måtte fjerne toppen for å komme til uhumskhetene med rustløsere av ymse slag. Toppakningen var defekt på siste sylinder, noe som hadde resultert i vann- og frostveskeskader. Blandingen hadde fått boltre seg fritt blant stål og aluminium. Ett av ventilanslagene i stål (ventilsetet), sto nesten i friluft og toppen er nok ikke til å redde. Det var godt at det fulgte med en reservetopp. Denne toppen hadde fått ublid medfart av en stor skrutrekker da forrige reparatør hadde plundret med å få løsnet toppen. Toppen er sendt til Motorteknikk for at det skal sveises på en aluminiumsbit slik at vi slipper vannlekkasje, og den blir også planslipt. På samme stedet er det bestilt slipesett. Dette var forbausende rimelig, kun snaue 800 kr.



Motoristen

Mens Karl har testet tålmodigheten med å få løsnet motoren, har han lakkert felgene. Det var jo enkelt å behandle disse da de likevel var av, for han har også fikset bremsene som var fastfrosset, irret eller rustet, stryk det som ikke passer.

Karl fortalte at han nesten hadde brukt opp all tålmodigheten her om dagen, for da gikk han på startkranen med en stor brekkstang og bearbeidet denne i lengre tid helt til den feigeste ga seg. Nå går motoren rundt som i sine glansdager.

Vi har vært i kontakt med Becken ved Christoffersen & Becken, (det het det i hvert fall i gamle dager). Han trodde sikkert at pakningssett til hovedpumpa skulle ligge lett tilgjengelig i hylla for gromdeler. Da blir alt av bremses nyoverhalt.

Når bladet går i trykken, er det ikke utenkelig at Simcaen igjen går for egen maskin, takket være at de gamle er eldst.

Nils

"Den Gamle Mester"



To ubrukelige blir til en brukbar når ekspertisen slår til.

Motoristen



Dette blir noe å vise
frem til sommeren.

Rundt omkring

Olav Tufta var i fullt arbeid på Follum i 1955. Han var på den tiden eier av en Tempo 150ccm. Denne sykkelen var det fortsatt kjøpetillatelse på, og den ble kjøpt på Bragernes Sportsforening i Drammen. Petter Benzen i Hønefoss kunne ikke levere sykkelen fort nok, derfor ble det utflagging til Drammen. Men etter en stund ble han lei av å bli overfalt av dårlig vær når han i finstas skulle ut for å sjekke rips.

Etter mye telling på knappene og saumfaring av lommeboken gikk turen til Bertel O. Steen i Parkveien. De solgte motorsykkelerstat-



ningen BMW Isetta. Salgssjef Wister ved BOS solgte Olav en Isetta 250 standard for kr. 7600, det var mye penger på den tiden. Dette var i midten av oktober i 55, og doningen ble registrert på F-38061. Biltilsynet skrev i vognkortet at motorsykkelen (Isetta med fire hjul) skulle kjøres med bilsertifikat. Isettaen til Olav var den 14. av denne typen som ble registrert i Norge. Som dere sikker har observert, er denne bilen registrert som tung motorsykkel. Motorsykkelen på den tiden var utstyrt med et buet skilt på forskjermen som fulgte buen på skjermen, et såkalt bukspretterverktøy. Siden ble det påbudt å ha skiltet på tvers foran, men fortsatt buet. Det ble et svare leven da Olav ville ha et vanlig langt bilskilt foran, istedenfor det smale buete motorsykkelskiltet som ikke passet til de originale hullene i døren. Hullene var tilpasset de tyske skiltene, disse var noe lengre enn de norske.

Motoristen

Isettaen var tørr innvendig når det regnet, men varmeapparatet var enda dårligere enn på en datidens VW. Isettaen hadde bare en sylinder som utviklet varme, og standardmodellen hadde en heller elendig løsning på varmeapparatsystem. Eksportmodellen, derimot, hadde et videreutviklet system for varme som funket så noenlunde.

Olav og gode hjelpere på Follum konstruerte og sveiset en form for varmeapparat som heller ikke funket tilfredsstillende.

Olav og hans tilkommende reiste til Tyskland i 58. Dette var etter mange turer på langs og tvers av Norge, Sverige og Danmark .

Siste turen til Danmark måtte Isettaen dyttes inn på Peter Wessel da den var vanskelig å starte. Ved hjemkomst viste det seg at motoren var utslitt. Bilen var da gått 22000 km. BOS var ikke interessert i noen form for reklamasjon, så Olav forfattet et brev til Munchen på tysk. Han fikk svar at ny motor kunne han få, men han måtte selv sørge for å få den montert, og den gamle måtte leveres til BOS. Bilen ble kjørt opp på låvebrua, jekket opp i bakkant slik at det var mulig å komme under, og ny motor ble montert.

Så med ny motor og dame la Olav ut på langtur til Tyskland. På en campingplass i



Åbenraa syd i Danmark, traff Olav en likesinnet. En tysker fra Hamburg kunne fortelle at en forhandler i sentrum av Hamburg som het Fendler & Ludemann på Alstertwiete, hadde brosjyrer over tilleggsutstyr til Isettaen. Der fikk Olav napp på varmeanlegg til eksportmodellen. Dama og Olav behøvde ikke lenger sitte så tett for å holde varmen.

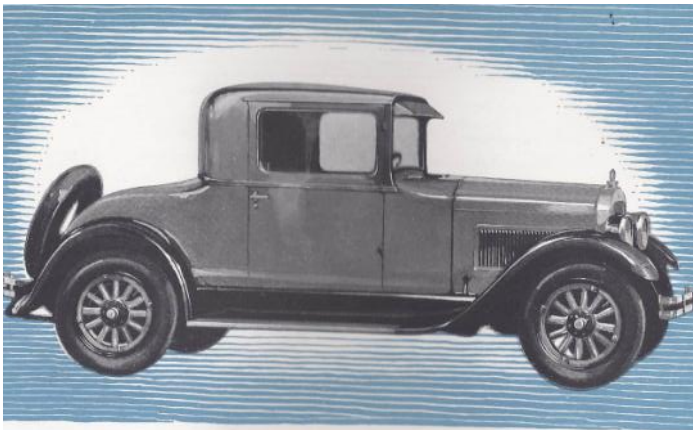
Motoristen

Erling Andersen, som bygget opp Mobil i Hønegata, ble forhandler av Isetta i Hønefoss. Olav ble forespurt om han kunne demonstrere bilene for potensielle kjøpere. Slik gikk det til at bilsakkyndig Tune havnet opp med en Isetta som konebil. Olav mener at det bare ble solgt to biler i vårt distrikt.

I mai 1960 ble Isettan solgt, til fordel for en Anglia med skrå bakrute, til Oddvar Kristoffersen som jobbet på Shell i Storgata (Østvold). Da var doningen gått 50000 km. Kristoffersen solgte den i sin tid videre til en konduktør Liodden fra Hallingdal. Det siste som vites om bilen var at den ble stuet bort i et skur på stasjonsområdet i Hønefoss.



Nils



The Coupe, Two Passengers

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

Adresse hjemmeside;
Adresse e-mail;

mkro.lmk.no
mkro@lmk.no

Motoristen

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



Cap med logo
kr 150 f
arge sort og beige

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



Krus Kr 100

Salg av effekter fore-
går på medlemsmøter
eller ved henv til klub-
ben
mkro@lmk..no

INFO

Styret i MKRO

Leder:

Olav Simon tlf 91814969 olvisimon<att>gmail.com

Nestleder:

Jon C Sandvoll tlf 32122547, kriistin-93<att>hotmail.comom

Kasserer:

Johan Tuft tlf 91627411 johan.tuft<att>okohuset.no

Sekretær:

Kjell Melby , tlf. 93059542, .melbykjell<att>gmail.com

Arr.komiteen:

Dag Snekvik, tlf 90085299, dag.snekvik<att>volvo.com

Stig A Pettersen tlf 97602233, stighulken<att>gmail.com

Kari Torgesen

Odd Espen Kristoffersen tlf 93015315, oevkrist<att>frisurf.no

Dag Vegard Evjen tlf. 32128326,/93885524 hil-
de.evjen<att>hotmail.com

Nils Nicolaysen tlf 40843606 ninicola<att>online.no

Forsikring:

Nils Nicolaysen tlf 40843606 ninicola<att>online.no

Johnny Røst, tlf. 90049972, johnny.rost<att>C2i.net

Redaktører:

Nils Flattum tlf 90941141, nflattum<att>hotmail.com

Kjell Melby tlf. 93059542, .melbykjell<att>gmail.com

Matriellforvaltere:

Atle Jansen tlf 93449704, pondus122<att>hotmail.com

Hjemmeside web ansv:

Per Chr. Bratheim pchrbra<att>online.no

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post mkro@lmk.no

RETURADRESSE:

**Motorhistorisk klubb Ringerike og
omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss**