



Nr 2 november 2011

MOTORISTEN

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



Årsmøte med Julemiddag på Vik Skystasjon

Tirsdag 6.12.2011 Kl. 1900

Årsmøte med Julemiddag på Vik Skysstasjon

Tirsdag 6.12.2011 Kl. 1900

Årsmøtet:

Godkjenning av innkalling
Valg av møteleder
Valg av referent
Valg to til å underskrive protokoll
Årsmelding
Regnskap med godkjenning
Valg
Innkomne saker

Innkomne saker må styret i hende innen 25. november.

Julebord kl. 20.00

Vi oppfordrer alle til å ta med partneren. Om du opplevelser som du kan tenke dele med andre under middagen, så kom med det.

Meny blir klar senere.

Påmelding til Jon Kristian 321 22 547 eller Olav 942 78 392 innen 25 november.



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 har vært på befaring 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.

Motoristen

Sjelden opplevelse.

På en parkeringsplass ved Grenen i Skagen oppdaget jeg to biler av ukjent fabrikat. Bilene var fransk registrert og av merket. Salmson, Som bildene viser var det to åpne sportsbiler.

Den hvite minnet litt om Peugeot, men den blå var det umulig å finne noen jeg husket som liknet.



Dessverre er min fransk svært dårlig, så noe kommunikasjon med eiere lot seg ikke gjennomføre.

Jeg snakket med flere, men ingen kunne bidra med opplysninger som sa noe om hva dette var. Da er Internet løsningen. Salmson viste seg å være

Fransk. Fabrikken hadde produsert både biler og flymotorer og var faktisk svært gammel. Fabrikken ble startet i 1890 av Emile Salmson, De første årene ble det



produsert damp kompressorer og pumper til jernbane og militær virksomhet. I 1896 ble den slått sammen med et annet selskap, og Emile Salmson & Cie ble startet. De startet med produksjon av motorer for fly. De var faktisk de første som produserte motorer spesielt bygget for formå-

Motoristen

Denne produksjonen fortsatte inn i den andre verdenskrigen, men etter denne var det behov for å finne nye områder.

Da kom bilproduksjon inn. De laget biler frem til 1957. Som en kan se, var det i hovedsak store og mer eksklusive biler som ble produsert.



Stilig interiør?



Flotte linjer.

Motoristen



Salmson S4E

Salmson S4C.



Motoristen

Aktiviteter Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn 2011

Vår og sommer har blitt preget av en del dugnader og ildsjeljobbing.

Mye har blitt gjort, og det nye området har blitt penere og se på og mer funksjonelt for de aktivitetene vi ønsker.

Oppmøtene på dugnadene har vært bra og vi har fått til mye. Ting som rensk av området og tilsåing av pløn på baksiden av togsettet.



Svelviksand og John Myrvang har sponset litt varer så vi har fått pyntet opp de verste sølepyttene, og Halvar Dihle har donert flotte gjerder til sikring av området.

Ildsjeler har fått ordnet strøm i vognene, fikset på interiøret, snekkert overgang av skinner, snekkert solide trapper inn til

vognene, og malt og vokset disse (antigraffiti).

Martin Rolid har rusket opp i klubbrekvizita og fått orden her, så vi har fått dette opp å gå i ordnede former igjen (egen butikk i salongvogna).

Vi har hatt Klassikertreff hver lørdag i hele sommer, og de har vært jevnt besøkt. Prestegårdsløpet har gått av stabelen for tiende gang, og i samarbeid med Norsk Samferdselshistorisk senter har vi hatt to treff på området 21/5 og 11/9. Dette ble en suksess og kommer sikkert til og bli vide-reført til neste år.

Motoristen



Hønefoss Miniklubb arrangerte og innbad oss og Amcar Hønefoss på cruisingtur til Hadeland Glassverk. Det var skinnende sol og en flott dag hvor hver klubb fikk overrakt et fint glassfat. Vi har også blitt innbudt og deltatt på flere av Hønefoss Amcar sine mønstringer. Vi har også samarbeidet med

Ringerike og omegn busshistoriske forening og innbudt flere lokale grupper, deriblant Traktorgutta som vi kjenner fra tidligere oppmøte ved prestegården og Opelgjengen fra Tyrstrand til samarbeid.

Gutta i blåøyken har stått for områdets eneste faste utstilling i år, med tittelen «Norges minste totakts-museum».

1981-2011, dvs. 30 år, og klubben har blitt en veteran i bilmiljø her i Hønefoss. Vi feiret dette med flott jubileumsløp over to fylker og avsluttet med en hyggelig fest med god mat i et gammelt ærverdig bygg, nemlig det gamle gods-huset vi akkurat fikk tilgang til. Dette bygget blir også brukt til vinterlagring av kjøretøy til en hyggelig pris(, i skrivende stund er dette nå fylt.



Renoveringsobjektet vi fikk av Finn Benterud for noen år siden er nå også blitt gjort i stand av Karl Moen med litt hjelp av Nils Flattum slik at denne originale Simcaen ble en fryd for øyet.

Motoristen

Summert synes jeg vi har fått gjort masse og vil takke alle som har hjulpet til. Jeg føler vi er på god vei til å lage noe spennende og flott i samarbeid med andre klubber og grupper.

Mvh Odd Espen

(Fra redaksjonens side vil vi føye til at Odd Espen har utmerket seg som en spesielt flittig maur.)



Området har mange muligheter

Motoristen

Du verden så feil en kan ta.

Som alle vet går det an å kjøre i en gravid jernplate med to bærehåndtak og 34 Hk. Det er mange som har opplevd barndommen baki dette bråkete kjøretøyet som ble døpt folkevogn, sammen med opppakning for telttur i fjorten dager med mor, far, søster eller bror.

Fortsatt er det mange tilhengere av dette kjøretøyet, som er å finne i mange utgaver og tilstander. Den siste moten er å kjøre i biler som mer ligner på vrak enn oppegående kjøretøyer, men heldigvis er disse er i fåtall. De fleste pusser, strigler og kjæler med kjøretøyet. Enkelte utskudd trimmer sågar motoren opp til å yte masse mer hester en den frontlette doningen er konstruert for.



Man begynner med en type 1AS 41 motorblokk som har standard 1584ccm. Med standard veiv og råder får en ut 1915ccm, med 94mm boring. Hvis ønsket mer ccm byttes veiv og råder til optimalt 2498 ccm, men det mest vanlige er 2276 ccm. Mange benytter faktisk standard topper med stor suksess. For de som ønsker mer krefter ut av motoren byttes det til andre topper (se foto) for å oppnå høyere effekt. Der blir det montert større ventiler på innsug og utblås. Fødinga av disse motorene foregår gjennom doble forgassere av type Dellort, Weber eller HPMX, som er en Weber-kopi, disse er i størrelse 40-48 mm.



Linjeboret motorblokk



Originalt og racing stempel for modifisert 1915

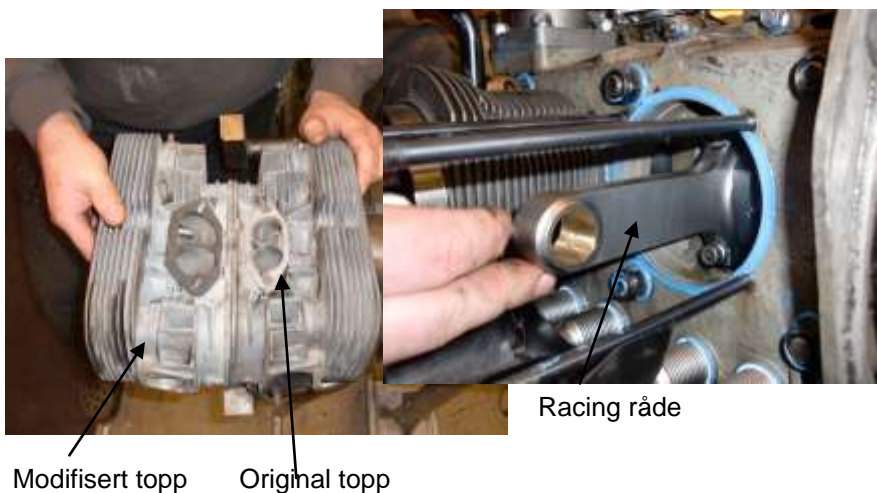
Motoristen

Den dolle kamakselen som sitter i originalmotoren benyttes enten som pinne når en kaster på stikka, eller hesteskokasting, med promille. En kam av type Engle eller Scat er det som oftest benyttes. Men det finnes andre typer som kan brukes. Standardsvinghjulet kan benyttes, men det må lettes samt at det settes inn flere styrestifter/sikringsstifter. Svinghjulet kan også kjøpes over disk i bearbeidet stand. Standardkløtsjen holder til ca. 100 Hk, men mange benytter en sterkere type levert av Kennedy Engerering. Oljesystemet er meget viktig, derfor skiftes oljepumpen ut med en kraftigere pumpe av fullflow versjon. Flere versjoner av fullflow-pumpen forefinnes.

Eksterne oljefilter er et must. Filteret blir i mange tilfeller montert under venstre baksjerm på bobla. Det blir da vanskelig å oppdage for mange slags tilsyn.

Tenning er viktig, og ofte benyttes en Bosch fordeler med stift eller alternativet med elektronisk bryter. For de som ønsker full pakke, men bedre ytelse, benyttes MSD tenningsystem.

Som oss mennesker er motorene avhengig av luft. For å la motoren få nok luft er det mange som setter ut motorlokket. Så har du blitt forbikjørt av en folkevogn med noe slurvete montert motorlokk, er det ikke for at gubben trenger briller, men for at bobla har åndenød. Overopphetede motorer ender som regel i ventilras alt. sprekte topper.



Dragracetoppene er mye grøvre enn denne. Da med 200Hk+

Motoristen

Det originale eksosanlegget byttes med for eksempel EMPI, TMIL eller CSP Pyton.

De mest ihuga av de gale har sågar skivebremses på alle fire, med motorer som skissert ovenfor må man jo få stoppet faenskapet. Myten om at bobla er for lett i fronten er muligens noe overdrevet, men kjøreegenskapene forbedres vesentlig med andre fjærer, dempere, hardere foringer i for- og bakstilling, kraftigere stabstag samt avstivninger mellom fjærbena (gjelder kun 1302 og 1303). Dette gir særdeles gode kjøreegenskaper og presis kjøring.

Følger du dette konseptet kan man si at du har tatt den helt ut.

En ikke så ukjent tysker med navn Adolf satte i gang en kjent kar med navn Ferdinand for å produsere en bil som gikk til lands og til vanns. (Ferdinand er et meget kjent oxenavn, men det er ikke oxen Ferdinand som er i bildet her)

Hadde Ferdinand sett disse påkostede og modifiserte doningene igjen, som han er til dels ansvarlig for, er det ikke sikkert annet enn at han ville kommet å prøvekjøre fartsvidunderene. Han produserte også en modell med noe mer fartsfylt navnet Posche.

Jo, årsaken til de vanskelige termene ovenfor er at undertegnede ble dratt opp av godstolen en lørdagsmorgen; sitt ikke der og dra deg gutt. Nå reiser vi til Gardermoen på folkevogntreff og dragracing, var beskjeden fra

Originalt kjøleblikk type 1



Kjøleblikk for racing type 3



Ettenmarkeds blokk fra Auto Linea for 2,3 l. med blant annet forsterket gjenger til sylinderpinner.

Motoristen

Ole Martin Hakvaag. Lydig som jeg er brakk jeg meg opp av stolen og fulgte med ut i bilen.

På Gardemoen ble vi avkrevet masse penger for så å bli jaget inn i svarsteste skauen. Etter en lang tur blant tyttebær, sølepytter og røtter havnet vi blant folkevogner av alle typer og alder.

Vi gikk og sjekket ut biler, noen var til salgs med pris opp til 45000, og det var mye fint der.

Plutselig smalt det til i høyttaleranlegget og en nordmann begynte å snakke engelsk, og det fortsatte han med. Han er ikke direkte god i engelsk, sa jeg til Ole Martin, var det ikke bedre at han holdt seg til norsk. Du, dette er et internasjonalt dragracestevne over tre dager, var svaret. Å, pokker.

Vi går og setter oss og ser på, sa Ole Martin. Bilene begynte å kjøre. Det var spredning i kvaliteten på bilene fra 17-18 sekunder til ned på 10 sekunder. Noen hadde moderat motorlåt og noen hørtes ut som en sinna Ferrari. Disse hadde hjulløft da de stakk av på sine 402 m.

I pausen var vi i depotet og så på herlighetene. Du verden, dette var ingen vanlige husmorbiler. Noen bobler var med skilter, lettere modifiserte, og noen var med rørramme og plastkarosseri. Eller motor med en hel haug med Hk. og fire hjul, og tider ned til 10 sekunder på stripa. Min forståelse av folkevogn og folkevogninteressen er noe bredere etter dette møtet med disse helfrelste menneskene.

Nils Flattum med påholden penn av (teknisk unikum) Per Henning Kilen

Bildet over viser standard svinghjul og modifisert lettet svinghjul med flere festehull.



Besøk på Hadeland glassverk i juni i sammen med Amcar klubben og Mini klubben



Representanter fra klubbene mottok gaver fra Hadeland glassverk



Bjørn Berntsen sin Thunderbird



Bjørn Erik Løkken sin Cortina



Helge Askim sin svarte F



En fin dag for en hyggelig sammenkomst

Motoristen

Opp i Otta

På folkemunne betyr opp i otta å stå tidlig opp. For meg som blir utkommandert på ferietur burde ikke dette ordtaket gjelde, man er jo på ferietur, for pokker. Men når man i tillegg til ferien skal bo på hoteller, så begynner dette ordtaket faktisk å gjelde allerede når du legger deg. Får du ikke et hotellrom som vender ut mot Storgata hvor festlystne folk hyler og skriker til lyse morgenen, så kan du være like uheldig som undertegnede i utlandet en gang for lenge siden.

Av erfaring forlangte jeg et rom mot bakgården, men det skulle jeg ikke gjort. For i bakgården gikk det en luftekanal som hadde en raslende lyd som forsterket seg til et h-vetes bråk, for så å begynne på nytt med en svak rasling. Dette fortsatte hele natta. I tillegg var paret på naborommet meget forelsket, noe som gjenspeilet seg i lyder og artikulerte låter. Jeg vet ikke hvem som var mest utslitt av meg og han som hadde hatt seg hele natta, da resepsjonen ringte og opplyste at nå var klokka syv. Det var på tide å gå på møtet med fyrstikker i øya for å se ut som en var våken.

Ja, og så er det den derre røykeloven da. Egentlig en fin lov, men den har en stor bakdel ved seg. Vi går igjen tilbake til ferieturen og hotellovernattingene. Uansett hvor på hotellet du måtte få rom, så kan du forbanne deg på at det utenfor vinduet ditt var røykeavdelingen til betjeningen eller andre som ikke greide å overvinne røyksuget kl. tre om morgenen. Hadde de bare røkt utenfor vinduet ditt, men de skulle også innvie alle andre i sine plager og politiske overbevisninger. Det var ikke til å holde ut. Nå skal jeg gå over til telt på fjellet, sammen med årets myggkoloni. Du verden så godt det var å få feriedagene ut av kroppen.

Etter å ha tråklet rundt omkring i fjellheimen havnet vi på Otta. Fint sted forresten. Vi satt og koste oss på utekafé da vi kom i kontakt med en gubbe som kjørte en pen MB fra midten av åttitallet. Praten gikk om løst, fast og bil. Det bor en kar nedi her som har en trehjuling, ble det opplyst. Han heter Gjellemo.

Som feriegjest har du forholdsvis frie tøyler til å gjøre hva du vil hvis din bedre halvdel er i godlune, og forslaget om å besøke en av BMW-gutta gikk rett hjem av en eller annen merkelig grunn.

Motoristen

Oddvar Gjellemo, som tidligere var ansatt på Biltilsynet på Otta, bodde idyllisk til noen kilometer syd for Otta sentrum. Før vi svingte ned til Oddvar var det tydelige merker etter sommerens heftige regnvær. Broen som vi passerte var nesten tatt av vannmassene. Vannmassene hadde overtatt sildrebekken som til vanlig gikk der.

Nede på eiendommen til Oddvar var det store skader. Det var en diger gate med rundstein hvor det tidligere hadde vært plen. De to garasjene hans, som var nabo til bekken, måtte evakueres, og det var et svare styrt mens det holdt på som verst.

Vi dukket selvsagt opp uanmeldt. En av garasjedørene sto oppe, og der fant vi Oddvar med hodet ned og rumpa opp, ivrig opptatt med å slipe på en Fiat Topolino fra 1952. Disse bilene var tildels like fra 1936 og fram til avviklinga av modellen i 1954.

Oddvar kjøpte bilen for ca. 5 år siden. Da var den forsøkt restaurert av forrige eier med varierende resultat. Oddvar måtte blant annet lage nytt gulv. Det er kjekt å være godt kjent, men ikke dårlig likt. Huggeriet i nærheten ringte og sa at de hadde en varevogn i dårlig forfatning som skulle presses. Så hvis han skulle ha noen deler måtte han få ut fingeren. Hele bilen ble prompte hentet. Forskjermene var brukbare og står nå på 52-modellen. Andre brukbare deler ble demontert og restene ble solgt til en svenske ved navn Stig Wiren fra Fagerstad, som så verdien i dette.

Oddvar har nå kost seg ca. 3-4 år med prosjektet. Jeg tror, at når bladet går i trykken, er lakken kommet på og monteringen er i full gang.

I en av de flomusikre garasjene hadde han en 1956 modell BMW Isetta 250 i førsteklasses stand. Den andre garasjen inneholdt en 1959 modell 300 fra samme fabrikant. Denne var utstyrt med pyntelister, bagasjebrett samt innvendig bagasjehylle. Alle disse godsakene er sjelden vare, og spesielt de utvendige listene.

Motoristen

Denne bilen ble kjøpt i deler. To biler var plukket ned for å bli solgt i smått. Gutta på biltilsynet hadde mulighet til å jobbe på egen bil i fritiden, og denne tiden ble flittig brukt av Oddvar. Bilen ble veldig flott å se på, og det tekniske er heller ikke forsømt. Bilen har høstet flere priser på treff og tilstelninger. Seksogfemtien ble nyregistrert i Molde den 11. mai i 1956 på nr. T 2401, som den fortsatt er utstyrt med.

Da Oddvar fikk tak i bilen var denne blitt brukt som barnevakt, og var deretter. Motoren var til dels demontert og trengte det meste. Oddvar kjøpte bilen midt på nittitallet og har lagt ned mange timer i doningen, noe den bærer preg av.

1955 og 1956 Isetta har et noe annerledes karosseri enn senere modeller. Bakruta er av type panorama og av plast. Det er to små trekantede sidevinduer som kan åpnes i bakkant. Det er nesten umulig å kjøre uten at taket er oppslått, for det er nesten ingen lufting og mye vinduer. I tillegg mangler det støtdempere foran. Den har en form for dempere, disse ligger horisontalt og har nesten ingen virkning. Motoren er på 250 ccm. og er ingen rakett. Varmeapparat var ikke tatt med i prisen, så vinteren var en utfordring. Varmeapparatet ble standardutstyr i 1957 da det nye karosseriet kom med skyvevinduer, støtdempere foran og noe modifisert karosseri, samt større motor. De to første modellene er vesentlig mer verdsatt enn modellen med skyvevinduer.

For bilinteresserte kan opplyses at ingen av Isettaene er til salgs, så det er ingen vits i å ringe. Med mindre du har tekniske spørsmål du ikke du ikke rår med selv, om disse bilene som er registrert som stor motorsykel.

Nils

Baker Narum



Motoristen



Stemningsrapport fra
Amcar treff på Mega.

"Oops!... I Did It Again"

Britney Spears synger om å gjøre det igjen. I lengre tid har jeg prøvet å bli kvitt noen av veteranbilene mine, og nå var jeg nede i et antall som lot seg håndtere.

Men så ringte John Kristian Sandvold. Du, nå er det avertert en sånn rød NSU Prinz Sport som du har snakket så mye om, her er telefonnummeret, og han heter Bjørn. Den må du ringe på. Snill som jeg er, (en er jo blitt vant til å lystre ordre etter mange års ekteskap) tok jeg opp telefonen og slo det oppgitte nummeret. Hei, jeg ringer angående Prinzen du averterer. Jo da, Prinzen hørtes ut til å være akkurat det jeg var ute etter, så vi ble enige om å treffes etter kl. seks. Av høflighet tenkte jeg at jeg måtte presentere meg, som trengt, så gjort. Da kom det fra den andre enden: Å pokker, er det deg. Bjørn Monsbakken er formann i NSU-klubben, og jeg var innom klubben da jeg tidligere hadde en Prins 3.



Monsbakken med 31 mod Peugeot 201



Klokken seks var jeg på Frogner, ikke langt fra Jessheim. På Frogner er jeg selvsagt lokalkjent, så det ble en telefon til Bjørn. Jo, du kjører til høyre der og til venstre neste kryss også--, du om jeg snur meg to ganger fort rundt så vet jeg ikke hvor jeg er, kom og hent meg.

Da vi svingte inn på gårdsplassen til Bjørn, ble jeg møtt av et stort skilt med NSU-Klubb Norway.

Motoristen

En av garasjene sto åpen, og der var det parkert understellet og karosseriet til en Anglofil nabo. På bukken sto Prinzen, og den ble meget lett saumfart før jeg forflyttet meg lengre inn i lokalet. Det var da voldsomt så mye kjøretøyer som var parkert der. Hvor mange biler og sykler har du egentlig, spør jeg. Det er tjue sykler og de fleste av merke NSU, og jeg har ca. førti biler, sier Bjørn, men jeg har en låve til resten. Jeg har kjøpt en nedlagt bensinstasjon som jeg skal oppgradere til gammel stil samt at jeg skal bygge på slik at det kan bli et museum for biler mine, opplyser Bjørn. Jaha ja. Du har en stor garasje her sier jeg. Ja det var det som gjorde utslaget da jeg kom inn her for å kjøpe huset. Jeg kom ikke lengre enn til garasjen da jeg ble frelst, og sa at jeg kjøper huset. Selgeren foreslo at vi skulle se på resten av huset, men ble noe rystet da jeg sa at det ikke var nødvendig, jeg hadde sett det som var av mest interesse.



Det er registrert en Prinz Speeder med rotasjonsmotor (RO), den står i den ene garasjen sammen med en Opel 1951 med (kabrokoch), tror det skrives slik, altså en bil med kabriolet hvor en del av taksidene står igjen. Bilen blir stivere og vil ikke lekke vann. Videre en Prinz sport til som ikke er helt ferdig restaurert, en Opel GT, en BMW Isetta (eller det som er igjen av den), en Peugeot type 201 som BOS ikke visste eksisterte.



Motoristen

Er det noen av dere som har hørt om Mercedes Karat på 1985 S-karosseri. Ikke det, følg nøye med: MB på S-karosseri, takluke, men ikke av vanlig type. Foran luken er det en forhøyning på ca. 8-9 mm integrert i taket som vindavviser (aldri sett dette før), innvendig er det gul hud på



seter, tak og dashbordet bortsett fra der det kan speile seg i ruta, der er det semsket gult skinn. Ved første øyekast var det bare de gule integrerte draperte gardinene som skilte denne fra en ordinær MB S-modell. Bjørn fiklet med noe som så ut som en liten pokal, men det var det ikke. For bare kr 60000, i tillegg til en allerede høy pris,

kunne du få med fire nummererte drammeglass i sølv omkranset av sølv- og gullenker, sammen med sigareske, i noe som så ut som mørk flammebjørk, og selvsagt sammen med sigarkutter i sølv. Høy sigarføring, selvsagt. Bjørn har puttet fire MB-er i en av garasjene, og fortsatt står bruksbilen av samme merke ute. Inne står en Pagode og en SL av meget ny modell.

Nils

PS; I tillegg hadde han ca. 3 til 500 miniatyrbiler pent fordelt i skap både her og både

(Har du opprettet eller byttet e-mail adresse alternativt telefon nr. i det sist, vær snill å kontakte Nils Flattum på e-mail adresse; nflattum@hotmail.com for at arkivet kan oppgraderes. Dette for enkelt og rimelig å komme i kontakt med medlemmene)

Motoristen



Også i år har veteranbilgjengen fra Åsbygda, det vil si Ellen og Harald Løken, Jan Sletbakken samt undertegnede vært på tur den 20.-21. august.

Avreise fra bygda kl. 0700 presis. Det var en fin tur til Hamar, litt regn, og det var nytt, vi har alltid tidligere hatt strålende vær.

På Hamar torg var det utdeling av materiell samt grundig presentasjon av bilene, mange fine veteranbiler som ble beundret. I år var det spesielt mange som hadde gjort seg flid med antrekket både tilpasset bilens årgang og annet. Som annet nevnes en gjeng med nonner, de vakte berettiget oppsikt. Dette billøpet er jo bare for kvinnelige førere, og mange hadde mestret symaskinen godt også. Det er premie for beste antrekk ved avstemming.

Ca. 70 deltagere startet turen kl. 1000, fra Hamar via Elverum-Flisa-Svullrya grenseovergang-Torsby til målet Sunne og Selma Lagerløf Hotell.

Underveis var det to fartsetapper, fotorebus, observasjon av kirker og konkurranse om å kjenne bilfelger. Begge kartleserne, altså Harald og Jan samt førerne fikk noe å bryne seg på.

Lunsj på Finnskogen Kro og pensjonat. Det ble noe regn underveis, men vel framme i Sunne skinte sola og pilsen kunne nytes ute som vanlig. Stor festmiddag om kvelden, tidligere har det vært litt både og med servering og mat, men i år var alt perfekt.

Før returen på søndag ble det holdt årsmøte i klubben.

Søndagens rute: Sunne-Trøvik-Chalottenberg, hvor det ble stopp og "Harry-Handel", -Magnor-Kongsvinger. Avslutning med premieutdeling på Glåmdal Utstyr-og Motorhistorisk Forening. Det ble premie i alle øvelser, stooooore blanke pokaler! Det ble premie til Åsbygda, Ellen vant fotorebusen!

Årets vinner totalt ble Gunn Elin Donatelli.

Vi var alle fornøyd med turen på 347 km+tur retur Åsbygda Hamar uten uhell. Takk til våre kjære veterankjørerøy.

Neste års løp går 18.-19. august og vi satser på å kjøre. Det hadde vært veldig hyggelig om flere fra klubben også ble med, vi kan trykt anbefale løpet.

Anne-Marit Sletbakken

Biltreff på Vik

Om jeg ikke husker feil var det Frivillighetsentralen som holdt messe på Vik den 3. september i år.

Klubben ble kontaktet, og det var ønske om at vi skulle delta på denne begivenheten. Grøtåsen ringte undertegnede og spurte om jeg skulle dit. Dette var samme dagen som det var delesalg på Ekeberg. Joda, det skulle nok ordne seg. Jeg kunne sikkert sette fra meg et par biler og stikke på delesalg, jeg bor jo i nærheten.



Som tenkt, så gjort. Hele tre biler ble skranglet sammen slik at det i hvert fall skulle bli noe representasjon fra klubben. Mr. Grøtåsen (eller populært sagt Gråtassen var der) med traktoren i kjent stil, samt nymæligen



Kapri av hovedmerket Ford. Den ene etter den andre datt inn, og etter en tid var det hele atten biler samlet midt på grusbanen på Vik. Skravla gikk, den ene timen slo den andre i hel. Plutselig var det for sent å reise på delemarked og jeg

Motoristen

måtte vinke farvel til alle edeldelene som jeg hadde planlagt å kjøpe til min nyervervede NSU Prinz.

Jeg er sikker på at alle bilgutta\jentene koste seg i det fine været. Simcaen vekket berettiget oppsikt, det er ikke hver dag at en sådan bil dukker opp.

I samme åndedrag kan sies at Simcaen er benyttet av undertegnede så ofte som mulig i sommer, for å fjerne barnesykdommer etter at den har stått i så mange år. Men det er fortsatt noe problemer med malingsrester i bensintanken. Dette forårsaker at det lett blir noe hakkete kjøring etter noen kjørte km. Det er planer om å sette på to bensinfilter for å avhjelpe dette.



Nils Kristian har ytre ønske om å benytte Simcaen på Flåklypa-løpet neste år og muligens blir det den eneste av sitt slag på løpet. En vet aldri, for det dukker som kjent opp mange biler på dette løpet, så det kan være flere flekkete enn prestens.

Nils

Baker Narum

Motoristen

I profil

Jens-Petter Gasmann ble trillet rundt i barnevogn på Grefsen, av sin mor, i det herrens år 1960. Om det var støyen fra Ringveien eller det var onkelens bensinstasjonen nede på Ringvegen som trigget bilinteressen er ikke vitenskapelig bevist, men kimen for brummende kjøretøyer ble vekket. Jeg tror forresten at det ligger latent til i alle gutter.



Som Grefsen-ramp ble hans første kjøretøy selvsagt en Vespa 125 super; denne ble dullet og stelt med, for Vespa-eierne var og

er stolte av sine kjøretøyer.

Etter Vespa-tiden ble det en hvit 71 BMW R 75/5. Jens-Petter led i unge år av samme sykdommen som de fleste av oss andre, for dårlig med likvide midler, så etter to år ble BMW-en ofret til fordel for kjøretøy med tak.

En forfinet engelskmann av type Mini Clubman med firkantet grill og falskt treverk på sidene ble innkjøpt. Denne gikk i skytteltrafikk mellom Oslo og Hvalsmoen i årene 80-81, hvor den unge mannen avtjente sin verneplikt. Den anglofile halvdelen av hjernen ble trigget; dette er en egenskap eller en sykdom som er vanskelig å bli kvitt. Jeg har hørt at psykologisk terapi i visse tilfeller kan hjelpe. Da denne bilen hadde sett sine beste dager, falt han for fransk komfort og en Renault 16TL ble innkjøpt. Denne ble pyntet og oppgradert etter alle kunstens regler, slik at den lignet på den dyreste Renault-modellen og ikke på den opprinnelige TL som lå til grunn for bygget. Jeg kjenner meg igjen i dette mønstret. Dette var i de dager Storrusten var sjef for NAF og de fleste biler på denne tiden ble medlem av hans parti og rustet bort. Renaultens skjebne var allerede forhåndsbestemt av fabrikkens, og i tillegg til Storrustens herjinger var det ikke lenge han hadde fornøyelsen av komforten.

I ettertid har det vært både MB, Volvo av type 240, 740 osv. innom familien Gasmann.

Jens-Petter er utdannet bygningsingeniør og var byggeleder på fengslet under anleggstiden. Det er ikke alle som konverterer til en fengslende jobb, men Jens-Petter snudde bare i døra da byggeperioden var ferdig og begynte som driftsleder på Ringerike Fengsel.

Motoristen

.Han kjøpte tomt og ble da holeværing med til dels selvbygget hus. Som driftssjef er ansvarsområdet fordelt på bygningsmassen, kjøkken, vaske-riet og verkstedene samt en god del mannskaper. Han sier selv at det er nesten som å møte seg selv i døra å ha levert produktet og å være bruker.

En lilla mini av årsmodell 1997 ble innkjøpt for bruk som konebil/guttebil eller farsbil alt etter som behovet melte seg. Denne har nå blitt avhendet til fordel for en Mini av årgang 2004. Den gamle minien var som minier flest stumpete med ett hjul i hvert hjørne. Den nyinnkjøpte fra 2004 er mer bil, men fortsatt med ett hjul i hvert hjørne og kan ikke sidestilles med den gamle, sier han.

En klassiker av en engelskmann ble kjøpt i 2005. Den røde MGB-en av årsmodell 1965 har siden innkjøpet vært minstemann i familien. Som kjent blir som regel familiens minste noe bortskjemt, så også i dette tilfellet. Jens-Petter og gammel kjærlighet osv. Den nyoppussede Vespaen måtte vike banen for splitter nye Dunlop eikefelger til minstebarnet. Den har også fått nytt interiør, matter og nye seter med stolrygger som er utstyrt med nakkestøtte. Dette er som å banne i kjerka, men både ny uoriginal vindavviser, samt nakkestøtter er ting som fremmer komfort og ikke minst sikkerhet, og av den grunn er installert på denne modellen. Bilen har fått nye fjærer bak og støtdemperne eller snubberse-ner er byttet (disse ser ut som en dørpumpe).

Ny girkasse med elektrisk overgir er også installert og ny clutch selvsagt. Han ymtet frempå om ombygging til ordinære flaskedempere og mumlet noe i skjegget om rådelagere, bærelagere, boring, pakninger og oljelekkasje. Det er jo så billige deler til denne bilen og alt leveres over disk. Ja, etter bestilling fra England da, kommer det stille. Gutta skal trives og må jo ha noe å skru på, sier han med glimt i øyet.

Etter en rundtur i Sverige og Danmark i sommer ble MG-en sur og bestemte seg for å gå til sit down streik. Det er ikke lurt å forlate en åpen bil på en rasteplass rundt Gøteborg-traktene sammen med trailere fra Litauen og det som verre er. Så poden ble oppringt og sjåfør og co-driver måtte tilbringe natten komfortabelt avslappet i setene på MG-en. Utpå dagen dukket poden opp med bilhenger, og turen hjem gikk med til å få rettet ut bena og få lirka ryggen på plass.

En tommelfingerregel som må huskes er å ikke dra på tur uten nok reservedeler. Etter en del feilsøking ble rotoren byttet og vips var bilen som ny igjen.

Motoristen

Bilen nytes så ofte som mulig i fint vær, sier Jens-Petter og ser litt be-
tenkt ut av vinduet og på gradestokken som begynner å nærme seg fry-
sepunktet.

Nils



**(Har du opprettet eller byttet e-mail ad-
resse alternativt telefon nr. i det sist, vær
snill å kontakte Nils Flattum på e-mail ad-
resse; nflattum@hotmail.com for at arki-
vet kan oppgraderes. Dette for enkelt og
rimelig å komme i kontakt med medlem-
mene)**

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

Motoristen

Styret i MKRO

Leder:

Olav Simon tlf 91814969 olvisimon@gmail.com

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

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

Nils Nicolaysen tlf 40843606 ninicola@online.no

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:

Atle Jansen tlf 93449704, pondus122@hotmail.com

Hjemmeside web ansv:

Per Chr. Bratheim pchrbra@online.no

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post mkro@lmk.no

Motoristen



Vi takker følgende firmaer for gaver i forbindelse med vårt 30 års jubileum og flytting med opparbeidelse av vårt nye område:

Würth

Shell i Hønengaten

Hadelands Glassverk

Svelviksand avd. Hønefoss

Kistefoss Museet

Bilutstyr AS

Thorshov Bilrekvisita

Tess Hønefoss

Scania Hønefoss

Volvo Trucksenter Hønefoss John Myrvang AS

Motoristen

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

Vi gratulerer



Stolt eier av "ny bil" av eldre årgang. Øyving Løkslied med sin 1965 modell Ford Taunus 17M i svært god stand.

(Har du opprettet eller byttet e-mail adresse alternativt telefon nr. i det sist, vær snill å kontakte Nils Flattum på e-mail adresse; nflattum@hotmail.com for at arkivet kan oppgraderes. Dette for enkelt og rimelig å komme i kontakt med medlemmene)

Motoristen

Sigurd sin Carman står fortsatt i stampe, men nå er den stampet hos lakkereren. Vi gleder oss til ferdig produkt.



Motoristen

Bilder fra Sandvigen—Sundvollen 2011



Motoristen

Bilder fra Bendix-treffet



Motoristen

RETURADRESSE:

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



Simca'en er nå oppe å
går med originale skilte.
Stor takk til Karl Moen for
flott arbeid.