



Nr 1 mai 2012

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



I dette nummer:

Sigurd Christiansens nyrestaurerte Karmann

Høka-bussen fra 1948

Mars 1852/2012

Terje Haglund i profil

På smale veier

Lørdag 16. juni kl. 11 går Prestegårdsløpet av stabelen fra klubblokalene på Stasjonen.

Protokoll fra årsmøtet 6. desember 2011

Antall fremmøtte med stemmerett: 30.

Årsmøtet ble gjennomført som følger:

- 1: Valg av møteleder: Valgt: Olav Simon
- 2: Valg av møterefereent: Valgt: Kjell Melby
- 3: Valg av 2 personer for undertegning av protokoll:
Valgt: Odd Espen Kristoffersen
Kjell Pettersen.
- 4: Godkjenning av Innkalling, denne ble godkjent uten kommentarer.
- 5: Årsberetning ble opplest og godkjent uten kommentarer.
- 6: Regnskap, revidert regnskap ble fremlagt og godkjent med følgende kommentarer:
Husleie for Eggemoen føres fra bussregnskap til Klubbens driftskostnader.
Budsjett:
Det avsettes nødvendig beløp til forsikring og veiavgifter for Simca og Brannbil. Styret pålegges å sørge for nødvendig forsikring av øvrige eiendeler.
- 7: Valg

Styret for 2012 består av følgende:

Leder: Olav Simon **gj.v**
Nestleder: Jon Christian Sandvoll
Kasserer: Johan Tuft **gj.v**
Sekretær: Helle Lie **ny**

TESS Hønefoss as

Motoristen

Arrangementskomité:

Dag Snekvik
Odd Espen Kristoffersen (leder)
Stig A. Pettersen (nestleder) **gj.v**
R. Guldahl (utgår etter eget ønske)
Kari Torgersen
Kom. Reduseres med to pers.

Forsikringskomité:

Nils Kristian Nicolaysen **gj.v**
Johnny Røst

Materialforvaltere:

Martin Rolid **ny ett år**
Kjell Erik Pettersen **ny**
Jan Rasmussen (hjelper til) **ny**

Redaktører:

Nils Flattum for 1 år.
I samarbeid med Åsmund Marthinsen **ny**
P.O. Rolund bistår med layout.
Komiteene pålegges å levere stoff.
Per Chr. Bratheim tilbød datateknisk bistand

Revisor:

Asmund Martinsen

Webansvarlig:

Per Chr. Bratheim

Valgkomite:

Reidar Hamborg
Ragnar Guldahl **ny**

Frivillige interessegrupper som ikke velges: (Disse ble ikke endret på årsmøtet)

Simcagruppen

Odd Espen Kristoffersen
Karl Moen
Øivind Løkslied

Baker Narum-gruppen:

Harald Løken

Brannbilgruppen:

Kjell Pettersen, leder
Odd Espen Kristoffersen
Per Olav Rolund
Per Erik Fjeldstad
Jørn Steen
Petter Høibakk

Høka-bussen:

Olav V. Simon, leder
Jon Christian Sandvoll
Kjell Melby

Innkomne saker:

1: Oppfølging av medlemsregister og nye medlemmer.

Det ble vedtatt at det legges ut påmeldingsskjema på klubbens websider. Svar på disse blir distribuert til 3 adresser, hvorav leder og kasserer mottar hver sin.

Oppfølging av nye medlemmer og oppdatering av medlemsregister pålegges styret eller den i styret som delegeres ansvaret.

Under samme sekvens ble det også drøftet på hvilken måte klubben skal kommunisere med sine medlemmer når det gjelder aktiviteter.

Det ble vedtatt å bruke SMS og E-mail der adresser etc. er tilgjengelig. Dette vil være en naturlig del av medlemsregisteret.

2: Deling av årsmøte og julebord.

Årsmøtet og julebordet avholdes separat. Dette vil gi bedre tid til å drøfte innkomne saker ved årsmøtet.

3: Bussprosjektet:

Bussen befinner seg nå hos Øiom karosseri. Dette muliggjør at klubbens medlemmer nå kan delta i restaureringsarbeidet, og dugnader avholdes hver torsdag fremover. Start kl. 17.30.

Øiom ønsker en fremdriftsplan hvor det oppnevnes en ansvarlig for delmål, for eksempel eksosanlegg, bensinsystem etc. slik at oppgavene kan koordineres og utføres i rett rekkefølge. Første klubbmøte i januar 2012 legges til Øiom karosseri for videre planlegging.

En slik plan er også viktig i vårt forhold til Ringerikes sparebank, slik at vi kan rapportere fremdrift og gjøre rede for de midler vi har mottatt.

4: Lokaler:

Østlund informerte om videre arbeid med lokaler på "Myra". Klubben disponerer nå deler av det gamle pakkhuset til lagring av kjøretøyer.

Samarbeidet med Norsk samferdselshistorisk senter er godt, og klubben får ros for opparbeidelse av utearealer og de aktiviteter som er gjennomført.

Motoristen

Protokoll godkjent:

Hønefoss: 20.12.2011

Hønefoss: 20.12.2011

sign

sign

Kjell E. Pettersen

Odd Espen Kristoffersen

I ettertid har Ragnar Guldahl gjort det klart at han ikke sa seg villig til å være i arrangement komiteen, det er en misforståelse, og i protokollen strykes Ragnar fra vervet

O.E.K./K.E.P



Dette er Sigurd Christiansens VW Karmann Ghia under restaurering. Les artikkelen lenger ute i bladet.

LEDERS HJØRNE

Hei MKRO medlemmer.

Nå er påsken kommet, og det er tid for ferie for en stund. Det har vært en travel vinter for mange av våre medlemmer. Det har pågått arbeider på stasjonen i nesten hele vinter, og nå trer snart flotte møte- og fest-lokaler frem i det enkle pakkhuset.



Skiftelokomotivet som ble kjøpt inn i høst har fått en facelift og den er reparert - den er blitt noens baby! så den trives og er pen.

Som dere ser et annet sted i bladet er HØKA bussen kommet svært nær ferdigstillelse . Alt arbeidet betyr at 1000 til 2000 dugnadstimer er utført av våre medlemmer, så vi kan ikke si at MKRO er en passiv forening!

Klubben vår er i fokus i lokalpressen og andre steder. På facebook er det stor aktivitet, og vi har fått orden på vår hjemmeside. Det nye innmeldingsopplegget med at nye medlemmer registrerer seg selv på hjemmesiden fungerer helt fenomenalt – jeg ser det i mailboksen flere ganger i uka.

Denne vinteren har som sagt ikke vært noen hviletid, og nå står vi foran en hektisk sommersesong, og Odd Espen og Stig Atle har lagt opp til en maratonsesong, se vår hjemmeside - helt fenomenalt.

Som leder håper jeg at all aktivitet tenner dere som ennå ikke har oppdaget hvor moro det er å være med – besøk oss så får dere se !

Vi er blitt kontaktet av andre organisasjoner som ønsker å besøke oss fordi de har sett at vi holder på med noe spennende og det vil de dele med oss.

Vi er en klubb i voldsom utvikling og synergien i samarbeidet med Ringrike samferdselshistorisk forening er åpenbar – vi sees og hygger oss sammen i sommer.

Hilsen
Olav V. Simon
Leder MKRO

HØKA-BUSSEN FRA 1948

Har siden 15. desember i fjor vårt plassert i verkstedet til Kristian Øiom på Jevnaker. Her har den blitt restaurert fra bunnen av; Ramme og alt av stålkonstruksjon er rengjort for rust og skitt, grunnet og påført to malingstrøk.



Utvendig har Kristian laget og montert nye alu.plater og komplett ny dør. Bakstussen er lite gjort foreløpig. Bak skilleveggen har Kristian laget baksete og sidevendte seter som fungerer som en rundsittegruppe.



Førerplassen er totalt renoveret. Vår nymønstra pensjonist Kjell Melby har gjort en fenomenal jobb med instrumentrehabilitering. Hele dasj-bordet ble plukket fra hverandre og instrumentene plukket ned til minste detalj. Han har gjort det samme med dynamo, starter og bensin tilførsel- helt fenomenalt.

Nytt elektrisk anlegg er 80% ferdig, og det er Kristian som har tegnet og montert det meste her. Nils Flattum har skaffet nytt eksosanlegg i rustfritt

Motoristen

nesten gratis. Eksosanlegget er montert sammen, og med en ventil kan eksosen ledes inn i bussen som oppvarming i varmerør etter kirkebenk-



prinsippet – akkurat slik det ble gjort for 60 år siden. Ragnar Guldahl er bremsemannen, han har restaurert bremseser og hjulnav sammen med Olav V. Simon, nye slanger og bremserør er montert, snart er arbeidene fullendte når vakumforsterker er rehabilitert. Disse spesielle

lærpakningene lar seg ikke skaffe på ordinært vis, men det gjør ikke noe når vi har Nils Flattum på laget – for han lager dem sjø!

Alle innvendige beslag og seterammer fikk sin rødfarge ute i hagen til Olav sist helg, nå ligger de klare for montering.



Motoren har gitt oss en stor utfordring, det fant Kjell ut da han demonterte manifolden for å pusse den opp. Da fant han at blokka var revnet på langs ca. 30 cm på grunn av frost – og der var vann i olja – filler'n.

Kristian sveiset blokka og det var en tidkrevende operasjon. Litt vann sivet ut, men med Omega i vannet en ukes tid så ser det ut til at vannet holder seg der det skal være.

Vi håper at motoren kan brukes foreløpig, og vil om nødvendig jobbe med å skaffe ny motorblokk.

Motoristen

Så langt må vi takke Kristian, Morten, Steinar Øiom og de andre for fagmessig god utførelse. Detaljene vi kan se er av meget høy standard og kvalitet – helt fenomenalt. Det meste av arbeidet er kjøpt men mye er utført på dugnad.

Når vi oppsummerer nå i mars måned har vi brukt opp de 300.000 kronene som Sparebank1 har gitt oss. Vi er i dialog om å skaffe mer penger til veie for å få bussen ferdig. Vi har fått deler og innredning for nærmere 40.000 kroner. Vi har utført ca. 800 timer i dugnader og bussen er ikke ferdig – helt.



Snart begynner Per Arne Olsen/Hønefoss glasservice å montere vinduer i bussen – og det nesten gratis.



Motoristen

Faktisk er det nødvendig med ca 200.000 kroner til for å slutføre karosseriarbeidene, utvendig lakkering og polstring og trekk på setene, dette



ordner seg med det første, er det ikke flott? Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn er i ferd med å få en ny buss anno 1948, men det gjelder ikke motoren. Vi håper å kunne bruke motoren en tid, og som tidligere nevnt anskaffe en annen motor uten frostska-

Takk til dere alle som har gjort dette til virkelighet.

Olav V. Simon

Leder MKRO



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

Motoristen

MARS 1852/2012

Hesten beveger seg rytmisk under meg der den møysommelig tar seg fram på den støvete stien. Solen er drepende varm over den vide Stetson-hatten som hviler på mitt hode. Jeg strekker automatisk ut handa for å sjekke vannflaska.

Høyt der oppe sirkler en musvåk på jakt etter bytte, og nesten ubemerket krysser jeg Hidden Vally Road på min vei sydoover. Jeg håper at turen vil gå uten uhell slik at ikke jeg blir musvåkens middag i dag.

Omgivelsene er temmelig like overalt, et høydedrag og så en liten dal. Dette gjentar seg etter hvert som ekvipasjen skrider fram i landskapet. Lomas Santa Fe Dr. dukker opp i synsfeltet. Hesten arbeider seg utrettelig sydoover, den burde vel bli vannet snart, men varmen driver oss stadig fremover.

Stedsnavnet Via de la Vaile tyder på at landet er tatt over av de små svartsmuskede fra Mexico. Her må en fare varsomt fram for ikke å bli angrepet av en Cougar, Jaguar eller lignede villdyr, med harde fangere, på vår slentrende tur sydoover. Etter en tid har vi helskinnet passert den farlige strekningen.

Santa Fe Ranch dukker opp og blir passert uten at noen har gjort anskrik over vår tilstedeværelse. Vi lunter videre på stien som tidvis utvider seg til seks, syv og åtte felter. Jeg føler meg automatisk litt sikrere når



Motoristen

jeg har vid oversikt, og har retrettmuligheter fra side- og bakholdsangrep. Idet vi passerer Miramar får jeg øye på to store fugler på bratt stigning opp i luften, med brølende motorer. De så oss visst ikke. Vi var heldige denne gangen.

Del Mar Hights var tunge å forsere, men hesten kjente nok ferten av



vann, så den luntet villig opp stigningen, idet en innsmigrende kvinnestemme forkynte: Keep left on 405.

Varmen og tørsten er ille, men nå begynner sulten å gjøre seg gjeldene. Vi må finne ly og mat før kvelden kaster sine lange skygger over landskapet.

Nesten ubemerket har landskapet forandret seg til et mer åpent lende, vi har begynt å nærme oss tettbebyggelsen, og er på tryggere grunn. Jeg klapper hesten og mumler noe åndsfraværende, flink gutt.

Den kvinnelige stemmen forkynner: Mission completed, you have now reached your destination.

Jeg stiger av, og henger muleposen med havre på gampen, snur meg halvveis idet jeg distré trykker på fjernkontrollen til min 180 hesters Buick, og går med et drømmende blick de få trinnene opp til Denny's restaurant for en bedre lunch i San Diego.

Nils

TUR TIL ARVIKA MOTORMUSEUM

Lørdag den 11. februar reiste en busslast med veteraner til Arvika for å beskue motormuseets veteraner. Det var vel ikke alle som var i aldersgruppen veteran; folk i alle aldersgrupper deltok på bussturen. Men av interesseårsaker foretrekker vi å bli betegnet som veteraner.



Fulda mobil

Det er ikke sikkert at å kjøre buss er vanlig for veteranfolket, vi er jo en gjeng med bilkjørere og bilelskere. Men turen var meget behagelig,

noe som sikker kan tilskrives sjåførens kjørestil.

Arvika motormuseum er ikke bare installert i et



-37 BMW 328. Denne vil ha en prislapp på minst 2 mill. Går fortsatt opp mot 200 km/t.



tidsriktig pittoresk bygg, hele settingen er av samme klasse og meget profesjonelt iscenesatt. Biler og sykler av edel årgang og avstamning sto på rekke og rad, til beskuelse og eventuelt misunnelse.

Motoristen

Museets omviser ga oss bilhistorie, han hadde selv bil stående utstilt, og var meget kunnskapsrik. Etter denne informasjonen ble det tid for inntak av kaffe og tyggemateriell.

Harry var også med, og han ville innom polet og grensehandelen. Dette er jo synonymt med sverigetur. Hele dagen gikk, og alle var enige om at det hadde vært en fin tur.

Vi må trigge arrangementskomiteen til å pønske ut et nytt nedslagsfelt for strandhugg i nær fremtid. Arvikaturen ga mersmak.

Nils



Gutta på tur og kaffen var ikke sur.



Kjell i dype funderinger — har jeg råd til å kjøpe en slik tro?

Motoristen



Mye interessant å se!

Motoristen

I PROFIL

Terje Haglund er en yngre kar i sin beste alder født på slutten av -43 og oppvokst på Haglund utenfor Sundvollen. Han er fortsatt bosatt sentralt på Sundvollen, hvor han utøver sin hobby.

Sin første motorsykkel kjøpte han i godt voksen alder, som førtiåring. Når man går til anskaffelse av sykkel i den alderen blir det som regel Harald Davidson eller BMW, og det ble det. I garasjen står det en BMW 600 1971 mod., den fjerde av denne type sykkel. Og det eneste som det går an å kjøre, etter Terjes utsagn.

Allerede som 17 åring kjøpt han sin første bil. En 36 Fiat Ballilla, som han mange ganger har angret på at ble solgt. En 62 Skoda Felicia ble en av veldig mange biler som var innom gården,



dette var i sin tid noe av det ypperste av sportsbil en vanlige dødelig med normal lommebok kunne drømme om, da var du en av gutta. Terje har mistet oversikten over alle bilene som har vært i hans eie, men Opelen fra 36 lignet mye på Fiaten, forteller han. Det kom ny Opel i 36 som til forveksling lignet på 54

Moskvits. Kanskje ikke så merkelig da russera stærte fabriikken med hud og hår, og bilen ble introdusert tidlig på femtitallet som Moskvits.

Motoristen

Tidlig på åttitallet gikk Terje til innkjøp av en etterdønning av Goggmobilen, som Hans Glas hadde produsert helt til tyskerne fikk bedre økonomi og ble lei av småbilene som var til dels en erstatning for motorsykler.

Hans Glas startet å produsere bilen Glas. Denne kunne leveres i flere typer 1004/1204/1304/1300GT og V8 utgaven. 1300GT ble lansert som BMW 1300 GT da BMW kjøpte opp Glas fabrikken i 1968. Dette året ble det bare produsert 368 eksemplarer av bilen Glas, en æra var over etter 41000 biler, fordelt på årene 1962 til 1968.



Terjes Glas er en coupé-versjon, som er til dels meget enkel men finurlig oppbygget. Motoren er av aluminium og utvikler 53 hester.

Den har overliggende kam og tannreim. Bilen er levert med større motor på 1177 ccm og 70 hester som var mye på den tiden, spesielt med tanke på at dette er en meget lett bil. Den vil da gå som en kule.

Etter flere år med planlegging sier Terje at han skal sette i gang med restaureringen igjen.

Terjes Glas er en meget sjelden bil, ikke bare i Norge men også i resten av verden, vi gleder oss som små barn til å se bilen på veien igjen.

Nils



Baker Narum



OVERHAULING

Chip Foose og Discovery driver også og overhaler gamle biler. Dette tar bare en uke med hardjobbing. Som regel myldrer det av fagfolk på verkstedet, jobben går unna i en fei, og bilene blir som nye.

Sigurd Christiansen har myldret rundt bilen sin i noe lengre tid enn en uke. Vi har tidligere hatt omtale av prosjektet. Bilen er nå ferdigstillet, og resultatet er i hvert fall ikke dårligere enn arbeidet til Foose og de profesjonelle. Her er et knippe bilder til forlystelse.



Motoristen



Nyyyyyydelig!



TILFELDIGHETER OG FLAKS

Å skrive om eget kjøretøy kan lett oppfattes som navlebeskuende, men jeg tar sjansen, for dette handler mer om tilfeldigheter og en god porsjon flaks.

Det hadde seg sånn at jeg i lang tid hadde vært på jakt etter en bra gearkasse til Fiat'en min. Dette hadde vist seg å være mer enn vanskelig, selv om samme type kasse også sitter i mer alminnelige fiater.

Seint i høst så åpnet jeg helt tilfeldig nettsida til Norsk Fiat Register og så litt på kjøp/salg. Under salg sto det at hvem som helst kunne komme til Langesund og plukke deler av en -61 modell 1100D. Jeg sendte avgårde en mail til eieren og sa at jeg lurte på gearkassa, og hvis den var bra sa jeg at han ikke måtte la andre slippe til. Han svarte at bilen hadde stått kollisjonsskadet i årevis hos en eldre kar. Han sa den var i teknisk bra stand, og at det bare var interiøret han trengte, resten skulle han gi bort og ble det noe igjen gikk det på "Tyrimyra".



For å gjøre historien kort så fikk jeg med meg bror min nedover. Vi starta litt tidlig og var i Langesund ved halvtitida. Det var riktig som eieren hadde sagt, alt så veldig bra ut. Vi veltet bilen over på sida og tok ut gearkassa samt differensialen - for også den kunne jo være bedre enn den jeg hadde fra før.

Vel hjemme ble herligheten sett over og begge deler viste seg å være helt feilfrie. Etter at clutchhuset var byttet over og det ble bygget om fra rattgear til golvgear ble gearkassa og differensialen smokket i bilen. Dette skriver seg som sagt fra høsten i fjor og det ble vår før jeg kunne rulle ut av garasjen. Det er jo bestandig spennende å prøvekjøre, men dette gikk så det suste.

Motoristen

Som sagt så var dette bare avhengig av flaks og tilfeldigheter. Akkurat som ellers i livet, som alt fra kjøp av veteranbil til hva du blir sittende med av ektefelle eller samboer.

Åsmund Martinsen



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

ØDELAGTE MOTORFESTER

Det hender jo at jernplatene på gamle motorfester løsner fra gummien. Når nye originalfester ikke er å oppdrive har du et problem, men jeg har nettopp erfart at det finnes løsninger. Jeg tenkte at noen kanskje kunne vulke motorfestet sammen igjen og etter noen telefonrunder fikk jeg tips om at Rub-Tech AS på Moelv kunne være løsningen. Dette viste seg å være en bra opplysning, for formannen der sa at de kunne lime sammen festet med et tokomponent lim , men bare dersom gummien er helt fri for olje. Alternativet var å beholde jernet og lage en ny gummipute. Jeg sendte det i posten til Moelv og etter en åttedagers tid var det på benken igjen , like helt og godt som nytt. Det holdt med bare å lime – det kostet firehundrekroner.

Limet som brukes leveres av firma Otto Olsen – det heter Contisekur. Rub –Tech sa at limet koster trehundre for en kilo – ”det var jammen billig”



Sånn var det -



og slik ble det

Dette er sikkert kjente saker for flere av dere, men at gamle motorfester kan bli som nye var ukjent for meg . Så der ser du- man lærer så lenge man lever.

Åsmund Martinsen

TESTING AV LADING

Spenningsfall:

Sett + på voltmeter og B + på vippe

Sett - på voltmeter på + på batteriet. Lavest tall på voltmeter sier at det er bra.

Høye tall sier stort spenningsfall, altså feil.

Spenningsfall til dynamo på minussiden:

Sett minus på voltmeter på – på batteriet og sett + på voltmeteret på dynamo, da måles spenningsfall på minussiden.

Måle om dynamoen lader:

Ta av DF ledningen og sett denne til jord på dynamo. Sett + på voltmeter til B + på dynamo.

Sett - på voltmeter til jord, da måles det om dynamo gir strøm.

Eller ta et batteri og sett startkabler fra + på batteriet til + på dynamo, tilsvarende med minus. Om dynamoen begynner å gå rundt som motor, er det mest sannsynlig at den virker.

Kanskje det var en ide å slå en kopi opp på garasjeveggen – det er aldri godt å vite.

Artikkelen er sakset fra DKW NYTT – medlemsbladet til Norsk DKW Union.

Når det gjelder Norsk DKW Union så kan jeg ta med litt til: Klubben arrangerer høst og vår et "servicetreff" for medlemmene. Dette er forholdsvis enkle greier. Det går ut på at et par motorkyndige medlemmer påtar seg å justere tenning og forgasser . Det forekommer også at det utføres småreparasjoner.

Om "servicetreff" kan være noe for vår klubb og kopiere skal ikke redaksjonen ta stilling til, men forslaget står til gratis disposisjon for arrangementskomiteen - men ta ikke det som noe press!

Åsmund Martinsen

Motoristen

VETERANPLØYING PÅ RØYSE.

Lørdag 1. oktober var det duket for pløying med veterantraktorer på Røyse (Ringerike). Noen gammeltraktorentusiaster har de siste årene hatt pløyesamling en gang på høsten for å slite rusta av gamle ploger. Selvfølgelig må det være gamle traktorer som trekraft.

Det var i år rekordmange som kom med utstyr.

Artig var det at så mange skuelystne hadde "været" at noe skulle skje.



Moro var det at en del unggutter syntes det var gjevt å få prøve en skikkelig "old timer" innen traktorverdenen. Det inspirerte til å finne fram noe gammelt, og ta en tur til Røyse neste høst. Et fint opplegg og moro var det!!!



Bjørnar Ullern med Steyr fra først på 50-tallet.

Baker Narum

A logo for "Baker Narum" featuring a stylized illustration of a basket filled with various types of bread, including loaves and rolls.

Motoristen



Dag Rasmussen med Agria Drott. Vil tro en sover godt etter en dag med dette utstyret.



Rune Helgeland med Deutz ca 40 modell.



Ole Anton Hafnor med Farmall H. Dette er modellen til klesmerket Moods of Norway og traktorvaffeljer-net.

Helge Bihli

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. slitedeler, diesel- og bensinpumper samt Defa-produkter.



Mekonomen

Styret i MKRO

Leder:

Olav Simon tlf 91814969 olvisimon@gmail.com

Nestleder:

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

Kasserer:

Johan Tuft tlf 91627411 johan.tuft@okohuset.no

Sekretær:

Helle Lie, tlf. 91867780 hellelie@hotmail.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

Kari Torgersen

Forsikring:

Nils Nicolaysen tlf 40843606 ninicola@online.no

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

Redaktører:

Nils Flattum tlf 90941141, nflattum@hotmail.com

Åsmund Martinsen, tlf 99387056, asmundm@bluezone.no

Materiellforvaltere:

Martin Rolid

Kjell Erik Pettersen

Jan Rasmussen lan-ra@online.no

Hjemmeside webansv:

Per Chr. Bratheim, tlf 99442599, pchrbra@online.no

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post mkro@lmk.no

Motoristen

På smale veier:

Vestsiden av Gudbrandsdalen

Mange av oss som kjører eldre kjøretøyer opplever ofte at vi ikke klarer å følge trafikken på moderne hovedveier. Det kan være ganske slitsomt å ligge forrest i køen, og stadig oppleve å bli forbikjørt av utålmodige moderne bilister. Noen ganger kan det derfor være fint å prøve noen alternative veier der det går litt roligere for seg.

En slik alternativ rute går på vestsiden av Gudbrandsdalen. Studerer vi veikartet ser vi at det er mulig å holde seg unna E6 og Rv4 nesten hele strekningen fra Dombås til Gjøvik! Jeg kjørte denne strekningen en søndag sommeren 2011 med DKW motorsykel 1935-modell med stiv bakramme og full oppakning.

Dombås-Otta

Fra Dombås går det alternative veier både på øst- og vestsiden av E6. Begge går så langt som til Dovre, så må man ut på E6 igjen noen km. Ved Sel kan man svinge til høyre og inn på en vei som følger vestsiden av dalen ned til Otta sentrum. Veien har fast dekke av brukbar kvalitet.

Otta- Ringebu



Fra Otta fortsetter veien mot Sjøa. Dette er en strekning på 11 km med brukbart fast dekke. Den er ganske smal med møteplasser.

På Sjøa må man svinge til høyre på fv 257 mot Randsverk. Etter noen hundre meter, ny sving til venstre på Baksidevegen. Strekningen har fast dekke, stort sett ok. Da jeg kjørte der sommeren 2011

var veien under utbedring ved Kvam etter flomskader, så egentlig var denne strekningen stengt.

På Vinstra er det en bensinstasjon (Shell) på vestsiden av Lågen. Fra Vinstra til Hundorp heter vestsideveien Fv 256.

Fra Hundorp er det slutt på asfalten. Til Ringebu er det smal grusvei, men greit å kjøre, få huller i veien.

Ringebu-Fåvang-Tretten

Det er fortsatt grusvei, og den svinger seg bratt i retning mot Kvittfjell. På toppen kommer man inn på hovedveien mot Kvittfjell, så derfra er det brukbart fast dekke til Fåvang. Veien går bratt og svingete ned igjen, flatt de siste km til Fåvang. Det er hele 14 km mellom Ringebu og Fåvang langs denne veien, mens det langs E6 er bare 9 km. Ca 1 km før Fåvang er det avkjøring til høyre mot

Tretten i en bakke, den kommer litt brått på. Det er fast dekke de første kilometerne, deretter går det over til smal, svingete grusvei med mange slag hull. (Traff et digert hull med full kraft, holdt på å tryne!) Etter Losna blir det etterhvert fast dekke, men veien er dårlig med mange ujevnheter. Det bedrer seg noe siste stykket mot Tretten. Her tar vi til høyre inn på fylkesveien fra Tretten mot Gausdal (Ikke skiltet). Etter noen hundre meter tar vi til venstre mot Øyer.



I 1896 sluttet jernbanen på Tretten, og det ble satt i gang rutebildrift videre oppover Gudbrandsdalen med

Norges første bil. Dette gikk som kjent ikke så bra, og ruten ble innstilt etter kort tid.

Tretten-Øyer-Vingnes

Det er ganske brukbar grusvei i begynnelsen. Etterhvert blir det fast dekke, men dette er dårligere enn grusveien, med mange ujevnheter. Det blir bedre nærmere Øyer. Vi kommer etterhvert inn på veien Øyer-Hunderfossen og passerer familieparken og Norsk vegmuseum (absolutt verdt et besøk). Deretter kommer vi inn på veien fra Fåberg til Jørstadmoen og følger denne til Vingrom.

Motoristen

Ved Vingrom kommer man til en rundkjøring. Følg fv 250 et lite stykke, etter noen hundre meter tar gamleveien av mot Biri. Veien går gjennom Biristrand og Biri, der det er 30- og 40-sone med fartshumper gjennom tettstedene. Rett sør for Mjøsbrua kommer man ut på E6, og herfra til Gjøvik ser det ikke ut til å være noe alternativ til riksveien.

Oppsummering

Dette er en morsom vei å kjøre, og viktigst: Det er nesten ingen trafikk. Veien går mange steder et stykke opp i dalsiden, noe som gir god utsikt over dalen. Man passerer også mange fine gamle gårdstun, ja mange steder ser det ut som tiden har stått stille i flere tiår. Hvis vi ser bort fra den strekningen som egentlig var stengt, er veien dårligst mellom Fåvang og Øyer. Her er det mange kilometer med ujevn, hullete veibane. På det meste av strekningen er det ingen bensinstasjoner eller butikker, med unntak av Vinstra må man ta avstikkere over til andre siden av dalen for å få kjøpt noe eller fylt bensin.

Å kjøre hele vestsiden i ett strekk kan kanskje være i meste laget, men det kan absolutt anbefales å kjøre deler av veien hvis man blir lei av stresset på E6.

God tur!

Per Chr. Bratheim



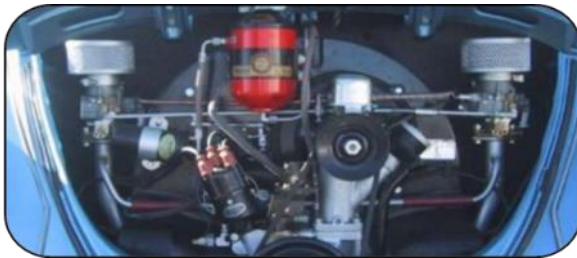
I DE GODE GAMLE DAGER

– i slutten av nittenfemtiåra/først i sekstiåra - når den i dag eldre garde som meg hadde vokst seg til litt, ble det også trimmet bobler.

Jeg hadde hatt min VW 1200 i et års tid når det ble avertert et Okrasa trimmesett i Aftenposten. For å gjøre historien kort så traff jeg selgeren fra Bergen på Bekkestua i Bærum og det ble handel.

Jeg mener å huske at jeg prutet fra tolvhundre til nihundre kroner. For å sette det i perspektiv så har penga fra 1960 til i dag lagt på seg til nitusensjuhundre – så nihundre var en del penger det, for lønninga var ikke så stor.

Okrasa leverte settet med to 32 PBIC Solex forgassere, sport luftfilter, innsug med doble porter, det samme med topplokk - med kompresjon 7.5-1, – (originalt 6- 1 ?) smidd veivaksel, oljefilter og oljetemperaturmåler. Seinere kjøpte jeg et ANSA exosanlegg med fire blanke rør. I tillegg fikk jeg Smed Marthinsen i Sløvika til å lage "EMPI" krenkning- stabilasator. For den som ikke kjenner produktet så var det ei bladfjør, festet til gearkassa med to balatareimer rundt bakakslene. Kjøreegenskapene ble mye bedre. Nå hadde jeg nesten glemt å skrive at jeg borret en rad 25 m.m. hull på innerfelgen - det ble fint! For bedre grep så surret jeg ei lær-



Akkurat sånn var motoren og også min VW var blå. Bildet er lånt fra nettet

reim på rattet – den ble kjøpt i Sverige. I dag sitter reima på en av DKW'ne og jeg syntes fortsatt den er like imponerende.

Originalt var jo dette en 30 hester og det ble skrevet at effekten gikk opp til 40. Den gikk vel ikke så mye over 125 km, men opp Sollihøgda mer-

ket jeg kreftene, den ble adskillig kjappere. Med egen erfaring fra landeveien kan jeg si at den gikk omtrent som en Cortina GT og det var ikke verst.

Men etter hvert ble det Bjørg og så ble det ble det tomt og så ble det hus og ikke mer VW 1200 Okrasa.

Åsmund

TERMINLISTE 2012

Lørdag 5. mai	Årets første klassikertreff på Stasjonen. <i>Treffene holdes hver lørdag t.o.m. 29. september</i>
Tirsdag 8. mai	Årets besøk hos Biltilsynet på Hensmoen. <i>Ansvarlig: Dag Snekvik</i>
Lørdag 12. mai	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 19. mai	Klassikertreff på Stasjonen med besøk fra Norsk Capri Club Også bokmesse i Samferdselssalen
Lørdag 26. mai	Klassikertreff på Stasjonen
25.-27. mai	Flåklipa grand prix <i>(Nils Christian Nicolaysen tlf 40843606)</i>
Lørdag 2. juni	Markering av Nasjonal motordag med besøk av Norsk MG klubb <i>Arrangement i regi av Norsk Samferdselshistorisk Senter og deres samarbeidspartnere</i>
Lørdag 9. juni	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 16. juni	Prestegårdsløpet
Lørdag 23. juni	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 30. juni	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 7. juli	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 14. juli	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 21. juli	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 28. juli	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 4. august	Klassikertreff på Stasjonen

Motoristen

Lørdag 11. august	Klassikertreff på Stasjonen
10.-12. august	Stavanger dampskipsfestival (Eget opplegg v/Kjell Pettersen)
Lørdag 18. august	Klassikertreff på Stasjonen med besøk fra Rammebiltreffet på Norefjell som arrangeres av Mercedes Benz-klubben
Lørdag 25. august	Klassikertreff på Stasjonen Også marked på Vik (Tom Grøtåsen)
Søndag 26. august	Tur til Krøderen? Avreise fra "Stasjon" til Vikersund 11.00. Toget går fra Vikersund 12.15 og vi følger toget til Krøderen med ankomst ca.13.20 Hjemreise etter eget ønske.
Lørdag 1. september	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 8. september	Klassikertreff på Stasjonen
Søndag 9. september	Kulturminnedagen Arrangement i regi av Norsk Samferdsels-historisk Senter og deres samarbeidspartnere
Lørdag 15. september	Klassikertreff på Stasjonen og Challenge-løp Arrangement i regi av Norsk Samferdsels-historisk Senter og deres samarbeidspartnere
Lørdag 22. september	Klassikertreff på Stasjonen
Lørdag 29. september	Klassikertreff på Stasjonen med besøk fra Norsk Veteranvogn Klubb
Tirsdag 2. oktober	Besøk hos Skinnlåven?
Tirsdag 6. november	Bilder og film i Samferdselssalen??
Tirsdag 4. desember	Årsmøte i Samferdselssalen
Fredag 7. desember	Julebord
Lørdag 15. desember	Mulig vervekampanje og kalendersalg i Kuben ?

NY MEDHJELPER TIL REDAKSJONEN.



Til årsmøtet hadde valgkomiteen klart å få dekning til alle verv med unntak av ny redaksjonskomitee. Nils Flattum og Kjell Melbye hadde begge stått i vervene i flere år og mente at nå burde andre ta over.

Dette viste seg å bli en svært vanskelig sak. Flere ble forespurt, men ingen hadde verken tid eller anledning til å bidra. Det er for så vidt forståelig, for bladet blir så absolutt ikke til av seg selv. Til slutt ble det lagt frem forslag om å legge ned hele Motoristen. En dårlig idé syntes flertallet. Særlig

da Motoristen blant annet er det eneste bindeleddet ut til de mer passive medlemmene. Helt til slutt og da det så som mørkest ut tok Nils ordet og sa han kunne fortsette som redaktør, men pekte samtidig ut i salen og sa: " Men da vil jeg ha med han". Jeg håpet han pekte på sidemannen min, men nei, han pekte på meg. Det ble til at jeg tok utfordringen. Det er vel ikke stort annet og si enn at jeg skal prøve å gjøre jobben så godt jeg kan, ut fra forutsetningene. Per Chr. Bratheim sa seg villig til å bistå med redigering av bladet.

Åsmund Martinsen



*Full tank?
Fin gammel BP-stasjon
ved Grimsbu i Folldal*

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

Motoristen

RETURADRESSE:

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

