



*Nr 1 juni 2013*

# **M O T O R I S T E N**

*Organ for Motorhistorisk  
klubb Ringerike og omegn*



**I dette nummer:**  
**Olav S. takker for seg**  
**Rally Monte-Carlo**  
**I profil**  
**Rutebilhistorie**  
**Saab**  
**På smale veier**  
**Gumball 3000**

**Nasjonal motordag lørdag 8. juni**  
**Prestegårdsløpet lørdag 15. juni**

# Motoristen

## LEDERS HJØRNE

Hei alle sammen

Vil gjerne begynne med å takke for tilliten jeg fikk ved å bli valgt til vervet som formann i klubben vår.



Nytt styre kom på plass i høst, og tiden er klar for å gi en stor takk til Olav Simon og Jon Christian Sandvold som har lagt mange år i styr og stell med forskjellige verv. Stor takk skal disse også ha for engasjementet deres i Høkabussen som vi gleder oss til å se ferdig.

Ny sesong er også på trappene, og vi drar i gang de stadig mer populære klassikertreffene fra 4. mai av. Terminliste er klar, så det skal skje litt i år også. Arrangementkomiteen har det meste på plass, men trenger stadig noen hjelpere på sommerens mange arrangementer. Bare ta kontakt hvis dere kunne tenkt og bli med som vakt eller vaffelsteker!

Vi sees.

Odd Espen

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

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

## REDAKSJONEN

Årets første utgave av Motoristen er klar. Redaksjonen har funnet en arbeidsform som fungerer bra: Sjefredaktør Nils og assisterende redaktør Åsmund fremskaffer innholdet i bladet. En god del skriver de selv, men det har også kommet inn mye bra stoff fra andre klubbmedlemmer. Redaksjonsassistent Per Christian tar seg av redigering og korrekturlesing, og sender bladet til trykking. Når bladet er ferdig trykket, sørger Nils (og Posten) for at det kommer ut til leserne.

Når dette skrives er treffsesongen godt i gang. MKRO og Samferdsels-historisk senter har en velfylt terminliste, og det foregår også treff og andre motorhistoriske aktiviteter landet rundt hele sommeren. Vi oppfordrer medlemmene til å skrive om arrangementer de har vært med på, til glede for leserne av kommende utgaver av Motoristen.

Per Chr.



*Dem slenger nå fra seg alt mulig rart i veikanten!*

*Bugatti Veyron i Rodeo Drive, LAs dyreste handlegate.*

## TESS Hønefoss as

## REFERAT ÅRSMØTE 4. DESEMBER 2012.

Det var 37 frammøtte på årsmøte.

SAK 1: Valg av møteleder – Jon Christian Sandvold.

SAK 2: Valg av referent – Helle Lie.

SAK 3: Valg av to stykker til å signere møteprotokoll – Harald Løken og Per Olav Rolund.

SAK 4: Innkallingen blei først ikke godkjent. Det skal ikke være eventuelt på innkallingen.

SAK 5: Innkommende saker:

1. Styret har vedtatt å ta i bruk KID på medlemsinnbetaling av kontingent. Dette for å fange opp de som evt ikke mottar giro.

2. Kjell Melby:

- Sammenslåing av Norsk Samferdelshistorisk Senter og MKRO. Dette blei enstemmig nedstemt. Styret skal jobbe med avtalen mellom MKRO og Sentret, og andre klubber. Gjøre den tydeligere og kjent blant medlemmene.

- HØKA-bussprosjektet. Dugnadskveldene bærer preg av at det er de samme få som møter. Det er ønskelig med flere som melder sin interesse til at bussen blir ferdig.

SAK 6: Regnskap.

Bussen er trukket ut av regnskapet til klubben.

Stiftelsen Sparebank 1 har bevilget 500.000,- til bussen, 350.000,- er utbetalt.

Johan skal søke Lotteri – og Stiftelsestilsynet om refusjon av MVA på utgifter i forhold til bussen. Da vil klubben få tilbake ca 60.000,-.

## Motoristen

SAK 7: Valg.

Formann: Olav Simon går ut, Odd Espen V. Kristoffersen kommer inn ( 4 mot 30 stemmer).

Nestformann: Jon Christian Sandvold går ut, og Nina Nicolaysen kommer inn (9 mot 21 stemmer).

Det var 3 stykker som stemte blankt.

Arrangementkomiteen: Odd Espen V. Kristoffersen går ut.

Stig Atle Pettersen går opp som leder.

Tom Grøtåsen kommer inn som ny.

Kari Torgersen går ut.

Høkabussgruppa: Kjell Melby går ut.

SAK 8: Bussen.

Kristian Øiom informerte litt om hva som er gjort reint teknisk, og hva som gjenstår. Hønefoss Glass-s rvice har sponset glassrutene. Det er også flere bedrifter som har sponset materiell til bussen.

Bussgruppa ønsker et større engasjement fra klubbens medlemmer, og flere som kan stille opp på dugnad. Bussen er i grove trekk ferdig innvendig – tak, vegger og gulv ( belegg og seter gjenstår). Utvendig er det lagt nye aluminiumsplater og foldedør. På bakparten gjenstår noe karosseriarbeider. Selv om bremsene er overhalt,

virker de ikke – men nå ser det ut til at de er i ferd med å bli i orden.

MKRO ønsker å låne bussen 50.000,- fra kassa til ferdigstilling. Pengene betales tilbake når MVA er refundert fra Lotteri – og Stiftelsestilynet.

Stor stemning for dette.

Saken videreføres til det nye styret.

SAK 9: Sekretæren leste kort igjennom sak 9-12 på sakslista.

Sekretær Helle Lie.

Per Olav Rolund.

Harald Løken.

## MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 5/12-2011 - 1/12-2012

INNEKTER OG KOSTNADER	Buss	Klubb-2012	Budsjett-2012
Medlemskontingenter	-	54 100	50 000
Gaver	200 000	-	-
Andre inntekter	9 290	-	10 000
Renter	-	2 303	2 000
Sum inntekter	209 290	56 403	62 000
Innkjøp varer for salg	4 020	-	3 000
Innkjøp utstyr etc.	-	179	1 000
Utgifter nytt lokale	-	-	-
Leie Stasjonen	-	7 000	6 000
Leie Eggemoen - Tronrud	-	13 594	12 000
Kontingent LMK	-	4 420	3 500
Trykking medlemsblad	-	10 800	11 000
Porto / Kontor	-	5 558	7 000
Utgifter Høka Buss	289 992	-	-
Utgifter Brannbil	-	300	1 000
Utgifter Simca	-	1 005	1 000
Annonser / Reklame	-	-	2 000
Tilstelninger og møter	-	3 673	13 000
Tap på utleie - opps. Medlemmer	-	5 150	-
Forsikringer	-	942	1 500
Diverse utgifter	8	118	100
	294 020	52 739	62 100
Resultat for perioden	(84 730)	3 664	(100)

### AKK. REGNSKAP FOR BUSS:

Gaver - Sparebank 1	350 000
Gaver - Sparebank 1 - innvilget ikke utbetalt	150 000
Andre aktiviteter salg	9 290
Sum:	509 290
Kostnader påløpt og betalt pr dato	311 485
Kostnader påløpt ikke betalt pr dato	122 025
Sum:	433 510
Restbeløp til ferdigstillelse:	75 780

I tillegg kommer refusjon av merverdiavgift etter søknad til Lotteri og stiftelsestilsynet.

**MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN  
REGNSKAP 5/12-2011 - 1/12-2012**

<b>INNETEKTER OG KOSTNADER</b>	<u>2012</u>	<u>2011</u>
Medlemskontingenter	54 100	46 125
Gaver	200 000	150 000
Andre inntekter	9 290	10 401
Renter	2 303	1 441
Sum inntekter	<u>265 693</u>	<u>207 967</u>
Innkjøp varer for salg	4 020	1 250
Innkjøp utstyr etc.	179	9 126
Utgifter nytt lokale	-	3 165
Leie Stasjonen	7 000	1 729
Leie Eggemoen - Tronrud	13 594	11 249
Kontingent LMK	4 420	3 310
Trykking medlemsblad	10 800	10 612
Porto / Kontor	5 558	7 931
Utgifter Høka Buss	289 992	5 390
Utgifter Brannbil	300	-
Utgifter Simca	1 005	9 937
Annonser / Reklame	-	1 838
Tilstelninger og møter	3 673	16 190
Tap på utleie - opps. Medlemmer	5 150	
Forsikringer	942	415
Diverse utgifter	126	98
	<u>346 759</u>	<u>82 240</u>
Resultat for perioden	<u>(81 066)</u>	<u>125 727</u>
Balanse pr 01.12.2012		
Lagervogn	5 000	-
Fordringer inkl. ref. mva	19 350	8 550
Kontanter	1 905	1 615
Ring. Sparebank 2280.3204288	267	19 323
Ring. Sparebank 2280.3204296	121 430	199 530
Sum Eiendeler	<u>142 952</u>	<u>229 018</u>
Egenkapital periodens start:	229 018	103 291
Overskudd/Underskudd i perioden	(81 066)	125 727
Egenkapital periodens slutt (1/12-12)	<u>147 952</u>	<u>229 018</u>
Hønefoss, 1/12- 2012:		
Johan Tuft (kasserer)	Åsmund Martinsen (revisor)	

## TAKK FOR MEG ETTER 12 ÅR I STYRET

For meg er på en måte en epoke slutt – etter 4 år som sekretær og 8 år som leder av MKRO.

Jeg ble medlem av klubben på midten av 90-tallet, en tid da klubben ikke hadde noe klubblokale. Så fikk vi disponert lokale og laget utstilling på Kistefoss – i to år hadde MKRO aktiviteter her. På samme tid oppdaget jeg at kommunen hadde lokaler i Arnemannsveien som trengte stell og en ordentlig leieboer, og etter en tids forhandlinger fikk jeg til en leieavtale, og snart var vi i gang med å tømme lokalet for all skrot og tilpasse lokalene for



vårt behov. For en flott gjeng – med masse arbeidslyst som stilte opp med traktor, hengere og annet utstyr og verktøy og fikk orden på ting temmelig kjapt.

Kort tid etter fikk jeg sekretærjobben – var det en takk for lokalene mon tro?



Tiden i Arnemannsveien krevde organisering — sommerutstilling, vinterlagring og medlemspleie. Det var litt av en årshjul -

virksomhet som pågikk og gjentok seg. Noen ganger oppsto det litt støy, men du verden så velsmurt organiseringen ble etter hvert, med en sommerutstilling som fornyet seg hvert år, og med nye fjes som tok sin del av arbeidet.



I denne perioden startet klubben med Prestegårdsløpet etter initiativ fra Nils Nicolaysen. Og klubben har kjørt dette arrangementet nå i over 10 år, og hvert år er det en suksess.



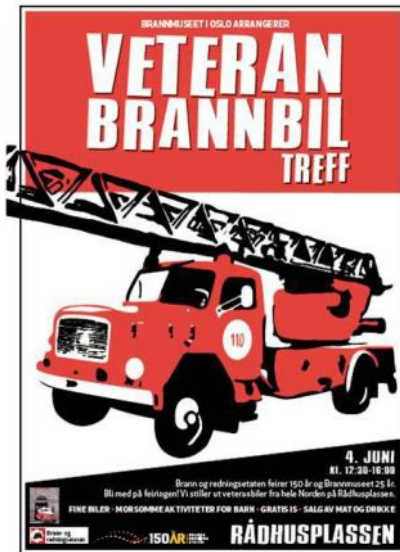
## Motoristen

I 2009 tok Kjell Erik Pettersen. initiativ til at MKRO skulle arrangere brannbiltreff, og som leder og arrangør var det nok dette arrangementet som ga meg særskilt gode opplevelser. Ingen i klubben hadde da noen erfaringer i det veterane brannbil-miljøet eller visste hva som var betydningsfullt for disse gutta.

Forberedelsene gikk som smurt da vi fikk all verdens støtte og hjelp av de sentrale personene i veteranbrannbilmiljøet. 15 biler og ca 40 personer fra Sør-Norge deltok, og de fikk sett og beundret hvor flott Ringerike er, og alle fikk med seg interessant historie bl.a. med nasjonal betydning.



I 2011 deltok Kjell Erik og jeg i veteran-brannbil treff i Oslo – med nær-



mere 100 biler. Når mennesker med samme interesse møtes, så er gjensynsgleden stor, nesten som familie-medlemmer som har vært fra hverandre og så møtes! Og slik er det i veteranbilmiljøet, når vi møtes i miljøet så vises begeistring og glede som driver oss videre og flere blir med!

I 2010 måtte MKRO ut av Arneemannsveien fordi kommunen solgte eieren og ny eier ville disponere våre lokaler på en annen måte. Det var da helt fenomenalt at Jan Østlund hadde en baby i magen, ideen om å samle samferdselshistorisk virksomhet på stasjonsområdet – på den delen som jernbanen ikke benyttet lenger.

## Motoristen



I tidligere år var det 160 arbeidsplasser, men nå er det kun 10 – 15 personer som har sitt virke på stasjonsområdet. MKRO takket ja med stor glede og entusiasme til å etablere klubblokaler i jernbanevogner, og slik ble det. I november hadde vi vårt første klubb-

møte, som vi ser bilde fra her.

Samferdselssenteret ble snart et samlingssted for små og store, her ser vi Eikli barnehage på besøk.



Takket været Jan og en ikke alt for stor gruppe ivrige entusiaster har veteranmiljøet og stedet utviklet seg hele tiden frem til nå, og denne utviklingen bare fortsetter !

Siden etableringen på stasjonen, er stedet virkelig plassert på kartet i veteranbilmiljøet i Norge. Vi får spørsmål om

besøk fra andre veteranbilklubber, noe som fyller kalenderen gjennom hele sesongen. Vi har ukentlige klassikertreff, og vi har en ny og flott storstue. **Jeg vil takke dere som har bidratt til å ha skapt alt dette.**

Som noen av dere vet – har jeg en baby som jeg ønsker skal bli et ikon for klubben: **HØKA bussen fra 1948.** Klubben hentet den fra Romerike 16.mai i 2009. Den ble plassert på Eggemoen, og vi gikk i gang med en forsiktig restaurering av bremses og



## Motoristen

hjul. I april 2011 fikk klubben hele 300 000 i kulturtilskudd til bussen, senere fikk vi 200 000 til.

Da ble det fart i sakene, vi kunne kjøpe tjenester, og snart hadde vi avtale med Kristian Øiom. I desember 2011 ble bussen plassert i verkstedlokalene, og siden da har vi hatt dugnader på torsdager. I mellomtiden har Kristian og & co utført profesjonelle karosseriarbeider. Det har vært perioder med stillstand, men det går fremover og vi tror vi kan få bussen på veien til sommerferien.



Bussen ble i februar kjørt ut og parkert for en periode, men arbeidene tar til igjen etter påske. Utvendig gjenstår noe karosseriarbeider foran og bak. Døra og nesten alle rutene er på plass, så vi tror vi får lakkert i slutten av mai. Setene er under arbeid hos Ivar Jørgensen, så når gulvbelegget er lagt kan setene monteres.

**Jeg vil takke dere som har deltatt i arbeidet med bussen.**

Så til slutt vil jeg takke for meg, spesielt takk til **Jon Kristian** som har vært med meg i styret hele tiden.

Så vil jeg gratulere dere med et godt valg av ny leder, Odd Espen, som allerede har gjort en betydningsfull jobb for klubben og Samferdselssenteret. Så ønsker jeg å bli med videre som medlem og leder av bussgruppa – vi sees.

Hilsen  
Olav



**HØNEFOSS RUTEBILSTASJON.  
INNTRYKK FRA 50 OG 60-TALLET.**

Av: Harald Engeseth

Rutebilstasjonen ble bygget i 1938. Den var senter for all veigående kollektivtrafikk i distriktet. Alle brukerne måtte være aksjonærer i selskapet. De måtte betale såkalt plassavgift i forhold til bruken, samt at de fylte drivstoff der (BP-stasjonen). En annen inntektskilde var provisjon av salget av månedskort og pakkebilletter.

De som sognet til rutebilstasjonen var: **Valdresbussen**, som kom fra Fagernes og Hedalen, **Elsrudruta** fra vestre Ådal, **Gustavsens Bilruter** som trafikkerte strekningen til Follum/Begna. Fra Hole var det 3 selskaper: **Jørgen Dehli** som hadde såkalt kombinert bil, bygget som en buss

som var kappet av 2-3 meter bak førerhuset, med plass for ca 10 passasjerer og lasteplan bak med plass for ymse gods (Commer). Hole /Oslo **v/Bjørnstad** og Hole/Helgelandsmoen **v/ Josef Hansen. Sig. Øveren** som kjørte på Tyristrand, **N.S.B Bilruter** fra Sokna. **Norefjellbussen** fra Norefjell/Krødsherad



og **Nils Heieren** som kjørte Sandaker/Ask. I tillegg **Samkjørende Bilruter** Oslo-Hønefoss-Jevnaker.

Det er de jeg kommer på i farten. I tillegg til persontafikken ble det sendt ganske mye pakker med bussene.

Det var således kjempestor trafikk og et yrende liv på og rundt Rutebilstasjonen. Grunnen til dette var flere. Velstanden var mindre enn i dag. Folk flest hadde ikke råd til privatbil. Personbilsalget var dessuten strengt regulert. Kjøpetillatelse var nødvendig for å kjøpe bil helt fram til 1960. I tillegg var det masse industri i og rundt Hønefoss, både for kvinner (syfabrikker) og menn (bl.a. mekanisk industri).

## Motoristen

Godsruta Hønefoss-Oslo hadde enekonsesjon for godstrafikken mellom Oslo og Hønefoss, og hadde terminal med stort godshus på rutebilstasjonen. Motsvarende terminal i Oslo lå på Kontraskjæret (sentralt). I tillegg hadde BP-stasjonen bra trafikk, særlig så lenge gjennomgangs- trafikken til Valdres gikk forbi. Altså før Kongensgt. ble bygd. Alt dette ble administrert fra Hønefoss Rutebilstasjon. Den gang tror jeg det var 8 mann ansatt der.

### Kroa

Her hadde sjåførene eget bord. Her kunne de kjøpe kaffe og kanskje et smørbrød hvis de skulle flutte seg litt ekstra. Patentsmørbrød eller "fast følge" (karbonade med egg).

Der var stil på Kroa den gangen. Serveringspersonalet hadde uniform, hvit overdel og svarte bukser eller skjørt. Det var spiseplikt. Her kunne kolleger fra transportbransjen møtes på lørdagskvelden for litt sosialt samvær over en øl. De som var familiefedre var sjelden med på dette.

"Samkjørende", hva var det? Jo, det var en samkjøring med fire uavhengige selskaper hvor kjøringen ble fordelt i henhold til antall konsesjoner. Hvert selskap hadde 1 konsesjon. De som var med var a/s Ringesruten, Karlsens Bilruter (Hønefossruten), a/s Hønefoss-Osloruten (Engeseth) og a/s Rutebilen Oslo-Hønefoss (Engeseth).

"Samkjørende" var aldri noe registrert selskap, kun et samarbeidsprosjekt for at kjøringen skulle fordeles rettferdig i og med at alle 4 selskaperne hadde konsesjon på samme strekning, Oslo-Hønefoss- Jevnaker. Et stort puslespill for å få skiftplanene til å gå opp, men det fungerte fint.



Over hele landet -

kjører rute-  
bileiere med  
omraffinert  
smøreolje fra

  
NORSK OLJERAFFINERI

**Reginol**  
MOSSIGE & SKULLERUD  
Ingeniører  
Ulvenveien 66, Økern, Oslo. Tlf. 68 29 71

Samme tykkelse!  
Samme farge!  
Samme smørecone!

Forlang pristilbud!

Representant i Bergen: BJØRN ØRNØYER - Telefon 13 592  
- Rogaland: OLE S. SIMONSEN - Telefon Sandnes 62 287

## GUMBALL 3000

Jeg regner med at alle kjenner til Gumball 3000. Ikke det! Nei, det er ikke ny type støvsuger fra Miele, heller ikke en elektronisk selvdrevet gressklipper.

For å gi dere et hint, husker dere filmen Verdens sprøeste bilrace fra 1981, eller som originaltittelen lød; The cannonball run? Filmen inneholdt mye sprø bilkjøring med blant annet Burt Reynolds og Roger Moore.

Gumball 3000 ligger ikke under når det gjelder bilkjøring, skal vi tro den lokale utøveren av løpet. Men vi kan vel si at racet ligger noe i overkant av hva den ordinære mann kan klare rent økonomisk. For å sette det i perspektiv kan vi starte med kjøretøyene. En rallyrigget Porsche koster i Europa bortimot to mill. Men det går an å leie en bil bare for en åttendedel av nypris, for en uke. Det er billig.

Et hotellrom i Monaco sentrum (Fairmont hotell som ligger ved Fairmont-svingen på løypa) har takterrasse hvor løpene kan beskes. Et enkeltrom i denne brakka koster en bagatell av femtifem tusen kroner og oppover. Og alt var optatt.

Vår lokale helt **Arve Berghheim** ble spurt om han ville kjøre en etappe i løpet, med alt dekket. Etter en lengre tids vurdering, ca. to sekund, ble selvsagt svaret utdelt med positivt fortegn. Han ble blant annet innkvartert på ovennevnte hotell.



Tallet 3000 innebærer at løpet er 3000 miles, altså ca. 480 mil som strekker seg fra København til Monaco.

Arve var først i Køben for å se på starten, for så å snu nesa hjemover og reise til Gardermoen hvor han overnattet og reiste tidlig neste dag til Wien og Marriott hotell med luksus

## Motoristen

så det holdt. Etter en sightseeing i byen begynte deltagerne å komme inn ved femtiden på ettermiddagen. Gumball-deltagerne skapte grande kaos, det vil si, de skuleystne skapte kaoset.

Arve kom i kontakt med en blågul kar fra vårt naboland som lød navnet Finn. Finn skulle kjøre følgebil nedover, så han lånte en splitter ny BMW 530 som bare kostet 9500 kr dagen å leie. Samme Finn var så lur å parkere foran ovennevnte rimelige hotell ved Fairmont-svingen (som dagen etter var løypetrasé) med beskjed til portieren at bilen måtte leveres til bilutleiefirmaet. Kjøregutta bodde på dette hotellet. Det var en fortrønet utleie-fyr som flere dager senere etterlyste bilen sin. Portieren hadde nøklene i lomma og politiet hadde tauet inn bilen, sikkert minutter etter at den ble parkert. Byen var teknisk stengt pga. billøp, noe som gjorde at Gumball-deltagernes inntog ble meget vanskelig. Alle kjørte som huggærne høner i alle retninger, for nesten uten unntak å finne stengt gater.

Arve ble lovet å få kjøre Ferrari. Men den ble nok et par nummer for stor for gutta som hadde etappen fra Køben. Bilen ble vraket. Så Arve og hans makker (svensken Thomas) ble avspist med en rally-rigget Porsche som ovenfor er beskrevet rent økonomisk. Første etappe var på 77 mil

av 120. Thomas holdt turtallet oppe, men etter bare 8-9 mil var blåbærmixeren på plass. Det må innskytes at løpet er offisielt, og det er ikke lov til å bryte fartsgrensene, men den som har brukt minst tid ved målpassering har vunnet. Da er lista lagt. Politien påsto at de hadde kjørt 67 km. for fort og Thomas ble tauet inn i politibilen. Arve ble sittende Porschen, men en motorsykkelpatrulje dukket opp og han begynte å ta bilder av bilen både i hue og ræva. Arve begynte å konversere med gubben og hadde en hyggelig samtale. Politien spurte om han kunne prøvesitte bilen, noe som han selvsagt fikk. Bak setene var det to t-skjorter med Gumball-logo. Snill som Arve er spurte han om han ville ha en skjorte. Den falt i god jord. Samtidig gled det inn en diger Audi, og ut steg politimesteren. Mesteren takket for gaven, for han ble selvsagt tilbudt en



## Motoristen

t-skjorte han også. Dette er noe for sønnen min, sa han. Arve beklaget at de hadde dummet seg ut på denne måten med å kjøre for fort, og sa at dette blir sikker dyrt. Neida, sa mesteren, det ordner jeg. Dere skulle hatt en bot på 120E for ikke å ha kjøpt motorvei-oblat samt drøye 200E for fart. Det endte med at svensken fikk igjen 100E av de 170E som var alle pengene han hadde hatt på seg, og som allerede var betalt.

Nå må dere love meg en ting, sa politimesteren, at dere drar på skikkelig så jeg har en fin film å vise til guttungen. Det er greit, sa Arve, men da må dere ikke komme etter og arrestere oss. Nei, det var greit. Gjennom dekkkrøyken skimtet de så vidt tre poliser som sto med mobiltelefoner og filmet idet de skar ut på veien i 180.

Etter dette var det bare å stå i ramma. De hadde fått opplyst at i Italia var det fri fart, og bilen var stabil og fin i 220 km. og hadde fortsatt mye å gi. Men medtrafikanter blir fort tatt igjen i denne farten. Så toppfarten på kjerra er ikke kjent. Gutta kom rundt en sving i forholdsvis moderat fart, noe som var lønnsomt, for Poschen som sto i autovernet hadde overvurdert kjøreegenskapene.

I ettertid viste det seg at de hadde misforstått, det var ikke fri fart i Italia. Værforholdene var varierende med regn, sol og kaldt vær. Etter en tunnelpassering var det bare 2 grader ute og helt hvitt.

Fredag ettermiddag tok de feil avkjøring i Verona, så snittfarten på de siste 75 milene ble bare 125km. Det var innlagt spisepause på et hotell, og det var stint av folk som omkranset innkjørselen. Gutta kom sideveis inn til innkjøringen, og der i bunnen av bakken var det en vanddam som kom litt overraskende på. Dette medførte at en god del ble nedsprutet så det holdt. Å pokker, sa svensken, nå blir det bråk når vi skal ut igjen samme veien. Bispisingen ble effektivert på kun få minutter. Gutta dro ut fra hotellet med høyt turtall bare for å bli stoppet av en hærskare av folk. Svensken var blek og småskjelven, nå blir det bank å få, sa han. Neida, vannspruten var for lengst glemt. Folket skulle ha bilder både utvendig og innvendig, så det var ingen fare for liv og helse, i hvert fall ikke fra den siden. Veien til Monaco gikk langs kysten med flott utsikt, for de som hadde tid for den slags, og massevis av tunneler.

Som tidligere nevnt var byen teknisk stengt for gjennomkjøring for de som ikke var lokalkjent og hadde fortrinn av det. Etter mye vidervedigheter fant de fram til hotellet og parkeringshuset. Der ble det foretatt en



## Motoristen

kontrollert burn-out til stor applaus. Dekkene skulle likevel byttes så hvorfor ikke. Bilene ble så absolutt brukt og kløtsjen i Porchen sang på siste verset etter turen.

På kvelden ble det et gedigent party. Gutta greide å stå på bena dagen etter selv om venstrebeinet, som hadde operert Porche-kløtsjen, til tider hadde noen betenkeligheter. Lørdag var det Grand Galla-middag med kjøss-meg-i-ræva-frakk og dertil behørigheter.

For å dele på utgiftene tok Arve taxi sammen med Magne Furuholmen og generalen for klesfirmaet Moods of Norway. Man kan jo ikke strø om seg med penger over alt, må vite. Lørdag og søndag var det henholdsvis Posche-løp og formel 1-kjøring.

Det var kjendiser en mass, men skal man trekke frem noen, så kan vi nevne i fleng Arve Bergheim, Prinsen av Saudi Arabia (som antagelig hadde mistet klærne sine. Det så ut som han hadde stjålet et laken på hotellet som hadde han tredd over hodet) og ikke å forglemme David Hasselhoff, damebedårer fra serien Bay Watch, som tydeligvis hadde limstoff på kroppen fortsatt, for damene satt klistret rundt han.

Jammen blir man sulten av å klapre på tastaturet, jeg tror jeg har en brøskælk igjen i boksen, den er vel hard nå, jeg håper at tennene holder. Dårlig med pålegg i kjøleskapet også, nei se her, jeg har jo smør.

Nils



## I PROFIL

Hallvard Dihle liker seg best med hammer, sag og blandemaskin innen rekkevidde. Yrkeskolens bygg og anleggslinje hadde Hallvard som elev fra 71 til 72. Etter endt skolegang slo han lag med en eldre bror som var i faget. Men som ung og vakker ønsker man større utfordringer, og Astrup Aubert dro nytte av hønefossingen i hele tre år. Selvaagbygg ble også et arbeidssted en tid. Men etter at Torild ble født i 81, snudde han nesene mot hjemlige trakter for å følge med på datterens oppvekst og utvikling. Han har også vært innom firma Strøm Gundersen, som produserte bruer og kaier samt rehabiliterte slikt utstyr. Han startet eget firma i 2000 som blant annet drev med rehabilitering av armert betong.



For å nevne noen av hans arbeider i distriktet, forflytter vi oss til Kilemoen. Bortsett fra første byggetrinn av Arve Bergheims lakkeringsverk-

sted, har Hallvard stått for resten av bygningsmassen, som omfatter ca. 5000 m<sup>2</sup> og nå lyder navnet Bilskaadesenteret.

Bilinteressen fikk han praktisk talt i vuggegave, for som yngste



## Motoristen

gutt i en barneflokk på ti (fem gutter og fem jenter), ble interessen vekket etter hvert som hans eldre brødre skaffet seg kjøretøyer av forskjellig karakter. Hallvard har hatt mange kjøretøyer som etter hvert har for-



vitret og forsvunnet. Hans første veteranbil ble innkjøpt i 78; det var en MB 170S 1951 modell. Denne ble ofret og gikk med i dragsuget under innkjøp av nytt hus.



Senere dukket det opp en 55 modell Ford 350 som hadde gått som brannbil på Ulefoss. Som brannbiler flest hadde også denne kun få mil på telleren. Etter en tid ble det eierskifte også på denne, og den nye eieren var en ikke ukjent kar fra H-foss. Jeg tipper på at bilen fortsatt går i distriktet, men nå i en helt annen drakt enn den hadde som brannbil.

## Motoristen

I den senere tid har veteraninteressen blomstret, så bilparken har tatt seg opp, følg med;

52MB, 53MB, 62 MB, Austin A35 59 og 60 modell, 58 Maxi Coupe, 74 Jaguar XJ12 (den står i bånd), 67 Triumph TR6, 67 Nissan SPL 311.

Konas bursdagspresang står i garasjen, en nydelig 71 VW Cab. ( Slei-pulf kaller vi slike triks) Det spørs om Hallvard må bygge på låven for å få plass til nye prosjekter.

Men det prosjektet kan ikke starte før hammeren blir kald etter oppset-ting av nytt, stort og selvbygget beboelseshus.

På nabogården bygges det ny låve. Før den gamle ble revet sto det på endeveggen: **Make låve not war.** Et godt slagord, spør du meg.

Nils



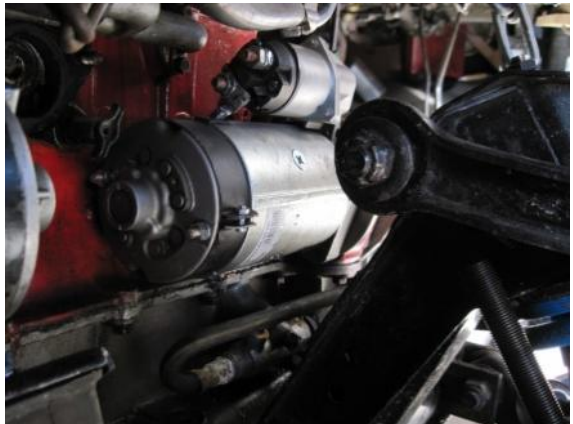
## FINN.NO V.S ALLEGRO.PL

Det er sikker flere av dere som har vært inne på andre nettstedene enn Finn.no og E Bay for å finne betar til bilen. For meg var det mer ukjent at det også fantes andre muligheter.

I lang tid hadde jeg jaktet på selvstarter til Fiaten (.61mod. 1500 Spider) noe som viste seg å være mer enn vanskelig, men tilfeldigvis kom jeg under vær med at starter for Fiat 125P kanskje kunne passe. For å gjøre en lang jakt kort så fikk jeg via en Fiatforhandler i Polen tak i adressen til "polsk EBay": <http://moto.allegro.pl/listing.php/search?string=fiat+125&category=50773>

Adressen førte meg rett til "avdelingen" for Fiat elektrisk. Etter og ha fulgt med på nettet et par måneder var jeg heldig og kom over en fabrikkny starter. Etter 14 dager lå den på postkontoret.

Den kom ikke på mer enn ca. tusen kroner. Denne starteren var adskillig kraftigere og passet ikke sånn helt uten videre, men etter at Per Engen hadde maskinert en spacer så passet bendixen perfekt mot starterkranen. Etter å ha laget et 3.feste på clutchhuset og litt med kabler og sånn var det bare å fyre opp.



Tanken var bare å skrive litt om allegro.pl, men det ble litt mer etter hvert.

Åsmund

### NÅR NOSTALGIEN TAR OVERHÅND.

Etter en sommer uten veteranbil begynte fingrene å klø etter noe nytt. Først var det Landrover. Men, dette fikk liten støtte i heimen. For stor, upraktisk og engelsk ble etter hvert argumenter som ble for gode og prosjektet skrinlagt. Så, en lørdag var det samling på



Samferdsels senteret, og der var Ole Marthinsen med sin SAAB 96 Sport og Jarle Ellingsen med sin SAAB 96, begge totaktere.

Min første bil var en 1963 mod. SAAB 96 og synet av de to bilene gjorde at lengselen tilbake til ungdommen ble for stor.

Jarle visste om et par gamle 96'ere som sto på Gran hos Gammel Saabens venner.

Ideen ble presentert hjemme, og det knytter seg noen romantiske bilder til gamle Saaber så her øynet jeg håp om at det kunne bli en løsning på savnet av gammel bil.

Det ble tatt kontakt med klubben på Gran, og møte avtalt. En søndag i september ble det tur til Gran. Flere prosjekter ble saumfart etter beste evne.

Et par V4 var inne i bildet, men det var bare ikke det som var det store. Så, dukket det opp en totakter 1966 modell. Ingen bremses, ingen clutch, dårlig med seter, men lite rust. En gearkasse som kan by på utfordringer, men alt i alt et interessant prosjekt.

Så bar det hjem til finansministeren for presentasjon og forhåpentligvis godkjenning av prosjektet. Tvilen var stor, har gjaldt det å finne en god strategi for å få gjennomslag.

Frem med gamle fotoalbum med bilder fra den gang jeg fridde på Ringebru i nyanskaffet SAAB.

## Motoristen

Noen gamle minner, et glass rødvin og prosjektet var i boks. Søndagen etter ble klenodiet hentet på lånt tilhenger, (takk Nils).

Manglene som er beskrevet tidligere ble ordnet. Seter, ekstra skjermer, sveiseplater til støtdempere, clutches pumpe, speil



etc. alt kom på plass. I tillegg står det en gearkasse på vent til jeg ser hvordan den som sitter i bilen er.

Dessverre har jeg små muligheter for å jobbe på bilen når det blir kaldt, så nå står den trygt lagret i påvente av svært tidlig vår.

Men, før den ble kjørt til lagring skulle den få ny frostvæske, og etter anbefaling kjørt på tomgang med påfylling av olje i luftfilteret til den stoppet. Dette for å beskytte lagrene mot korrosjon.

Dette ble en selsom opplevelse. Alle vet at totakter ryker relativt mye mer enn en firetakter. Det første som skjer når jeg starter, for den startet faktisk lett, er at den tydeligvis har fått en omgang olje allerede. Det ryker, det ryker bak som det jo skal, det ryker foran, for det er sprekk i en eksosskjøt. Det ryker så mye at kona kommer ut og lurar på om bilen har tatt fyr. Kjell Pettersen som kom innom ble omtrent borte i røyken.

Men, etter hvert ga det seg, og motoren gikk jevnt og fint med normalt med røyk.

Så var det å fylle på olje igjen, og en ny omgang røyk. Vi røykla store deler av Ødegårdsveien, samt Hvalsmoveien, og det var vel like før noen tilkalte brannvesenet. Men, tilslutt ble det nok og motoren stoppet til naboens store glede.

Så, nå blir det en laaaaang vinter, men lesestoff er anskaffet, verkstedhåndbok på svensk, 781 sider med interessant og viktig informasjon før en går i gang med restaureringen.

Det får ikke hjelpe om det er feigt å lese bruksanvisningen, denne gangen gjør jeg et unntak.

KjellM.

## RALLY MONTE-CARLO HISTORIQUE 2013.

Hjemme etter mitt 13. Monte Carlo historiske rally.

Et løp som for første gang på alle mine år gikk nesten bare på tørr asfalt. Da blir det tøft å henge med i teten med en 1960 modell Volvo PV.

Som oftest har vi nordboere hatt litt fordel av snø og is i alpene. Men i år ble vi nødt til å kappkjøre med Porscher, Renault Alpiner og den slags biler på tørr asfalt i kampen om totalresultatet. Så for vår del ble det å kjøre for klasse-seier, som vi lykkes med for andre år på rad, etter 220 mil inkl. 41 mil fordelt på 15 spesialprøver.



Lars Lie, også fra Ringerike i en vel-preparert Volvo 142 måtte også leve med et midt-dels totalresultat. Vi startet i Reims i Frankrike, første etappe gikk til Valence i Rhonedalen, en sammenhengende etappe på 18 timer. Den påfølgende dag i tradisjonelle

rally områder i Rhone Alpes, fin dag i kjente trakter. Neste dag også kjente trakter østover mot Grenoble, videre syd til overnatting i Gap.



## Motoristen

Tidlig neste morgen ut fra Gap med mange fjelloverganger ned til Monaco i strålende vær. Fremme i Monaco med innsjekk på Hotell Hermitage, et av byens luksushoteller. Og når vi sier luksus i Monaco mener vi luksus, det er jo en del av totalpakka.

Da blir det en hvil noen timer før nattetappen på 25 mil med tre spesialprøver, bl. a. rallyverdens mest kjente fartsetappe, Col de Turini, opp og ned til et fjellpass på 1607 moh.

Endelig i mål og et glass øl på kaia i Monaco kl 4.00 på morgen.

Så avsluttes det hele med stor bankett i Monaco Sporting club, for vår del med klasseseier og flott pokal. En slitsom, spennende uke er over, en opplevelse alle rallyfrelste burde unne seg en gang i livet.

Arne D



## **I N F O**

### **Rabattavtaler**

Prosjenter hos **Mekonomen** i Hønefoss

---

**Malia** i Oslovn

---

**Hoels Auto** foretar EU-kontroll, ta kontakt for klubbbrabatt.

---

### **Bilextra**

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



# **Mekonomen**

## **Styret i MKRO**

### **Leder:**

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

### **Nestleder:**

Nina Nicolaysen tlf 928 40 882, thunderbolt\_nina@hotmail.com

### **Kasserer:**

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

### **Sekretær:**

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

### **Arr.komiteen:**

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

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

Tom Grøtåsen

### **Forsikring:**

Nils Nicolaysen tlf 408 43 606 ninicola@online.no

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

### **Redaktører:**

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

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

### **Materiellforvaltere:**

Martin Rolid

Kjell Erik Pettersen

Jan Rasmussen                      lan-ra@online.no

### **Hjemmeside webansvarlig:**

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

### **MKROs representant i Norsk samferdselshistorisk senters styre:**

Reidar Hamborg

## **Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn**

**Postboks 1019**

**3503 Hønefoss**

**E-post mkro@lmk.no**

De som ikke har E-post kan kontakte klubben på tlf. 915 30 231

## Motoristen

### **På smale veier:**

### **GUTTA I BLÅ-RØYKENS TUR TIL HADELAND**

Det finnes mange smale veier i vårt distrikt, ikke minst i Hadelandsbygdene mellom Randsfjorden og Rv 4. Det er derfor ikke tilfeldig at totaktsfantastene i Gutta i Blå-røyken 1. mai hvert år arrangerer moped-tur fra Hønefoss til Granavollen.

Så også i år. Dagen opprant med høy, klar himmel og tilsvarende lav temperatur. Jeg fyrte opp min trofaste Zundapp Combinette 1960-modell og la trøstig i vei mot møttestedet på YX-stasjonen på Jevnaker. Det er aldri en 1. mai-tur uten at minst én av deltakerne har tekniske problemer, og i år var det min tur, for i Setrangsbakken var det nesten stopp. Den innledende feilsøkingen ga ikke noe resultat, så det var bare å kløre seg videre i lav fart. Til slutt var jeg fremme ved møttestedet, der resten av gjengen nesten var klare til å kjøre videre. Her var det mange kyndige mekanikere (når hjelpen er størst er som



**Baker Narum**



## Motoristen

kjent nøden nærmest), så etter en rens av forgasserens hoveddyse mente vi problemet skulle være løst.

Så var vi klare til avgang, de fleste på moped, men også noen på motorsykler. Etter å ha akkumulert en solid bilkø i bunnen av bakken opp Olimbslinna, svingte vi inn på Kanadaveien. Her fant jeg ut at til tross for den overveldende tekniske kompetansen var problemet med bensintilførselen likevel ikke løst, så det var bare å sende hovedfeltet i forveien. Og jammen dukket det opp en til med tekniske vanskeligheter, for Børre Øverby sin Tempo Comet var heller ikke i særlig form. Etter en stunds feilsøking fikk vi begge i gang våre ellers så trofaste mopeder, og startet innhenting av hovedfeltet.



De var selvfølgelig over alle hauger, men det var ikke så farlig, for ruta var den samme som i fjor og året før der. Etter Kanadaveien kjørte vi et



lite stykke på hovedveien før vi svingte inn på gamleveien mot Storetjern. Ved Kalvsjø tok vi av mot Lunner kirke, og herfra til Granavollen fulgte ruta virkelig smale, idylliske veier der man lett kan tro at tiden har stått stille i mange år. Noen steder er det flott utsikt også. De siste kilometrene opp mot Granavollen fulgte ruta den

## Motoristen

gamle kongeveien. Og her var det jammen enda en deltaker med tekniske problemer, denne gangen i form av en løs pluggledning. Dette problemet lot seg også løse, og til slutt kom derfor alle de 14 deltakerne vel frem til bestemmelsesstedet. Her ble vi godt mottatt av resten av gjengen (hva? kommer dere??) som allerede var godt i gang med å iføre seg kaffe og medbragt niste i bakgården til Granavollen gjestgiveri.



Granavollen er absolutt verdt et besøk. Den mest kjente severdigheten er Søsterkirkene, de to steinkirkene fra 1100-tallet. Like ved kirkene ligger Steinhuset fra ca år 1200, og bare noen få km unna ligger Hadeland folkemuseum.

Etter hvert var vi klare for tilbaketuren. Vi kjørte noen km på hovedveien mot Grymyr, så svingte vi til venstre mot Kittelsrud. Dette er enda en av de mange idylliske grusveiene i dette området. Vi passerte et skilt der det sto "kjør sakte", men det gjorde vi allerede til tross for stram gassvaier....

I krysset nedenfor Kittelsrud kjørte vi rett frem mot Sognsbygda og kom inn på hovedveien i Sløvika. På Jevnaker skiltes våre veier, og alle var enige om at det hadde vært en fin tur i år også. Og de som ikke hadde kledd ordentlig på seg, de hutret og frøs i år også.

Det går mange flere idylliske småveier i dette området som egner seg ypperlig for en søndagstur med veterankjøretøyet. Det anbefales å ta med et godt veikart!

Per Chr.

Foto: Nils Nicolaysen



## MINI TOUR TIL MODUM

Det var i fjor at klubben fikk invitasjon av Mini klubben til å være med på felles kjøring til Vikersundbakken.

Noen syntes dette kunne være en passelig anledning til å luften grombielen. Den helt store interessen for å være med var det vist ikke, men et par kom til møteplassen ved klubbhuset på Helgelandsmoen og noen flere kom til underveis – det ble vel til sammen en fem/seks som stilte i det fine været.

Fra Ask og nedover gikk det så det suste men det roet seg litt når vi nærmet oss Drolsum. I stedet for å kjøre rett til målet for turen, ble vi tatt med på tur på vestsida av Drammenselva og etter hvert kom vi til gamle Geithus. Der har nok tida stått litt stille. Bebyggelsen og miljøet der minnet om tidlig i forrige århundre og bare denne opplevelsen var faktisk verdt turen.

Så gikk turen til monsterbakken og den er diger. Planen var at vi skulle kjøre opp til restauranten på "Vingen" – helt på toppen, men det hadde oppstått misforståelser med bomnøkler, så dit kom vi ikke. Det ble til at vi tok kaffe og litt ved maxi-kiosken på sletta og naturlig nok snakket vi om kjempehoppet til Remmen Evensen. Hemmat reiste vi hver for oss.



Kanskje noen fra Miniklubben leser dette? I så fall så takker vi for turen og byr det seg en ny anledning til en liten utflykt så er det bare å si ifra.

Åsmund

246,5 meter

## **TERMINLISTE 2013**

<i>Lørdag 1.juni</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 8. juni</i>	<i>Nasjonal motordag i samarbeid med Samferdselshistorisk senter</i>
<b><i>Lørdag 15. juni</i></b>	<b><i>Prestegårdsløpet</i></b>
<i>Lørdag 22.juni</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 29.juni</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 6.juli</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 13. juli</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 20. juli</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 27. juli</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>1.-4. august</i>	<i>Brannbiltreff i Bergen</i>
<i>Lørdag 3. august</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 10. august</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 17. august</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 24. august</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 31. august</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 7. september</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 14. september</i>	<i>Mopedmarked på Stasjonen, arrangør: Gutta i blå-røyken</i>
<i>Lørdag 14. september</i>	<i>Marked på Vik, kontaktperson: Tom Grøtåsen</i>
<i>Søndag 15. september</i>	<i>Kulturminnedagen i samarbeid med Samferdselshistorisk senter</i>



## Motoristen

<i>Lørdag 21. september</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Lørdag 28. september</i>	<i>Klassikertreff på Stasjonen</i>
<i>Tirsdag 8. oktober</i>	<i>Besøk hos skinnlåven??</i>
<i>Tirsdag 5. november</i>	<i>Besøk og foredrag, Mobil olje??</i>
<i>Lørdag 30. november</i>	<i>Medlemsverving og kalendersalg i Kuben??</i>
<i>Tirsdag 3. desember</i>	<i>Årsmøte i samferdselssalen</i>
<b><i>Fredag 6. desember</i></b>	<b><i>Julebord i samferdselssalen</i></b>

### VAKTLISTE KLASIKKERTREFF 2013

- 1 Juni: Arne Dølerud / Reidar Hamborg
- 22 Juni: Sigurd Kristiansen / Erik Nordrum
- 29 Juni: Nils Kri. Nicolaysen / Nina Nicolaysen
- 6 Juli: Asbjørn Paulsen / Ragnar Gulldal
- 13 Juli: Jan Karlsen / John Myrhe
- 20 Juli: Nils Kri. Nicolaysen / Nina Nicolaysen
- 27 Juli: Per Olav Rolund / Roar Oppen
- 3 Aug: Jan Rasmussem / Helge Dybdal
- 10 Aug: Kjell Mellby / Kjell Erik Pettersen
- 17 Aug: Jan Karlsen / Nils Flatum
- 24 Aug: Odd Espen Kristoffersen / Helle Lie
- 31 Aug: Stig Atle Pettersen / Kjell Erik Pettersen
- 7 Sept: Henning Dalgren / Rune Storteig
- 14 Sept: Per Arne Hubred / Tom Grøtåsen
- 21 Sept: Nils Kri. Nicolaysen / Nina Nicolaysen
- 28 Sept: Odd Espen Kristoffersen / Helle Lie

## Motoristen

**SELGES:**



MC VESKER (PAR) KR. 400,  
- eller bud

Kjøpes:  
Jeg trenger en 5/16" (8mm.)  
union med messing kon – skal  
skjøtte et bensinrør.

Mobil 993 87 056 –  
[asmundm@hotmail.no](mailto:asmundm@hotmail.no)  
Åsmund Martinsen

### **Engen Karosseri utfører:**

- Sandblåsing og rustsveising
- Rustbeskyttelse med olje eller Tectyl

**Tar store og små oppdrag.**

**Ring på tlf: 930 47 115**

**eller send epost til:  
[Engen-karosseri@hotmail.no](mailto:Engen-karosseri@hotmail.no)**



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

## Motoristen



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



**Krus Kr 100**

---

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

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

**RETURADRESSE:**

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



**Ble du ferdig med vinterens restaureringsprosjekt?**