



MOTORISTEN

Nr 1 Februar 2008

Les om; Johnny sine nyervervede kjøretøyer

Medlemsmøte i matt og blankt

Bjørn Pedersen i profil, med mer



Fra et hotell rom i USA

Norwegian Chemical Technique AS

2 kg Zinga + 1 liter Corrofix

Corrofix Rustfjerner gjør rent for rust enkelt og effektivt.

Med Uavhengige tester viser at du med to strøk Zinga oppnår bedre og mer varing rustbeskyttelse enn varmgalvanisering. To strøk Zinga har Norsok-sertifisering for behandling av utsatte stålkonstruksjoner i saltvann i offshoresammenheng.

Før kr Nå kr
1.141,- 889,-

Frakt og mva. er
inkludert.

10 kg Zinga + 5 liter Corrofix

Corrofix Rustfjerner gjør rent for rust enkelt og effektivt.
Med Uavhengige tester viser at du med to strøk Zinga oppnår bedre og mer varing rustbeskyttelse enn varmgalvanisering. To strøk Zinga har Norsok-sertifisering for behandling av utsatte stålkonstruksjoner i saltvann i offshoresammenheng.

Før kr 4.648,- Nå kr 3.489,-

Frakt og mva. er inkludert.

Tilbudet er gyldig til 15. januar.

Med vennlig hilsen

Norwegian Chemical Technique

Semsveien 86, 3300 Hokksund, Norway

Phone +47 40 40 20 99 Fax: 32 75 33 58

Web: www.chemical.no E-mail: nct@chemical.no



Alle medlemmene får
20% rabatt på alle
varer. Men det gjelder
ikke våre
tilbudspakker. Men
bilpakkene er med i
rabatten.

På tilbudspakkene
er det ikke noe mer
rabatt og gi.
For å holde orden
på dette så må
kunden oppgi
rabattnummer
0204 for å få denne
rabatten.

Leder`s hjørne

Hei til dere alle

Nå er vi kommet midt i februar og det merkes at dagene er blitt lengre og at solen blir mer intens. Tiden nærmer seg da vi igjen kan ta ut våre vidundere.

Noen av oss (5) var på MKRO tur til Strømmen tekniske museum 9 februar, om den dårlige oppslutning skyldes mangelfull annonsering eller om det skyldes andre omstendigheter vites ikke.

Kommunen startet i 2007 med å forberede opprusting av Arnemannsveien 3. Politikerne vedtok høsten 2006 at hovedbevilgningen for å gjennomføre arbeidene skulle gis året etter, altså desember 2007. Imidlertid har disse bevilgningene blitt strøket, altså er det ikke penger til å gjennomføre tiltakene.

Vi kan med andre ord planlegge sommerens aktiviteter slik som vi har gjort tidligere, og det kan også bety at vi får beholde lokalene i mange år fremover- OG TAKK FOR DET.

Andre steder i avisen vil dere finne våre aktiviteter frem til sommerferien, vi treffes da!

Olav V. Simon
formann

Se agendaen på baksiden

Har du e-post adresse?

Det er ikke alltid det går som på skinner, solslyng kan lett forekomme selv på de kaldeste vinterdager med snøføyke.

Innformasjon til medlemmer er noe av det viktigste i en klubb, men det hender ting blir bestemt etter at avisen har gått i trykken, eller det kommer andre uforutsette ting som skulle vært publisert og som ikke kan vente til neste utgave av klubbavisa.

I dagens elektroniske verden vil vi som et **supplement** til medlemsavisa og vår hjemmeside (<http://mkro.lmk.no>) ta i bruk e-post for de som ønsker dette. Klubben vil spare mye på dette i forhold til å sende ut et stiftet A4 ark med posten.

Som dere skjønner er dette kun et supplement og skal ikke på noen måte erstatte medlemsbladet.

Har du e-post så send oss en mail slik at vi kan få din adresse å legge inn i medlemsregisteret legg gjerne med tlf nr ditt også.

Noen adresser har vi, men send en på nytt slik at vi er oppdatert.

Klubbens e-post adresser mkro@lmk.no

De som ikke har e-post vil få info pr post.

Motoristen

Klubben vil jobbe mot en sommerutstilling.

Dette er avhengig om Kommunen har bestemt hva som skal gjøres med lokalene over oss.

Vi trenger vaktmannskap for sommerutstillingen. Har du lyst til å hjelpe til i sommer ta kontakt Odd Espen Kristoffersen på tlf. 93015315

Klubbens sponsorer

Baker Narum



Sveise-Service as
et TESS-firma

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

Mekonomen



John Myrvang a.s

Heen Grustak Vestsiden Pukkverk Vokstjord Transport



Besøk på Oscarsborg festning

Lørdag 6. oktober 2007 dro 15 forventningsfulle MKRO medlemmer og ledsagere til Oscarsborg festning i minibuss hvor Olav V. Simon var sjåfør.



Etter en liten stopp på veien, ankom vi Drøbak, og det viste seg at vi hadde litt liten tid til båtavgangen og litt dramatisk ble det – men alle kom til slutt med båten.

Ute på øya møtte omviseren oss, og ganske snart begav følge seg langs strand-promenaden til Østre strandfort. Her var kanoner fra 1640 – 1845, de første med glatte løp og munnladning til riflede løp og baklading – hele 5 utviklingstrinn kunne vi beskue. Fra strandbatteriet gikk vi i en underjordisk gang opp i hovedfortet – laget i sikk-sakk i beste militære skikk. Snart dukket vi opp i borggården, et nydelig byggverk i tegl, det gode høstværet ga oss en spesiell god stemning også. Omviseren pekte ut steder på bygningen som var skadet 9.april 1940, og der var også fremdeles kulehull å se.

Motoristen

Inne i den fremre delen av hovedfestningen var tidligere kaserne for soldatene, nå var det bygget museum her, og vi ble loset igjennom våpen, utstyr og uniformer fra krigsutbruddet 1940. På storskjerm og ved hjelp av lyd, lys og modell av området, ble vi vist hvordan krigsutbruddet i Drøbak artet seg. Krigsskuet var svært virkelig – og godt laget.

Hovedfortet, bygget hesteskoformet med lukket bakkant, ble påbegynt i 1848 og ved ferdigstillelsen av kanonbatteridelen på hovedfortet ble årstallet 1853 slått inn over hovedinngangen, men hovedfortet var ikke ferdigstilt før 1856.

Turen gikk videre ut langs vollgrava og opp til de tre store 28 cm kanonene som er hovedbatteriene; Moses Aron og Josva, bygget i 1887. To av dem ble brukt i krigshandlingene, det var ikke not personell til å betjene den tredje kanonen selv om de var 450 rekrutt soldater på stedet. Forklaringen var at disse var ankommet. 2. april og fullstendig ”grønne” i å betjene de store våpnene. Dette forteller oss at beredskapen var svært lav, til tross for den spente internasjonale situasjonen. Den ene 30,5 mm Krupp-kanonen fra 1879 som også tilhørte den vestlige delen er bevart. Den er i dag kjent under navnet ”Methusalem”, og på løpet av denne ser en store sår etter beskytningen fra «Lützow» 9. april 1940. Denne var tatt ut av bruk før 9. april 1940.

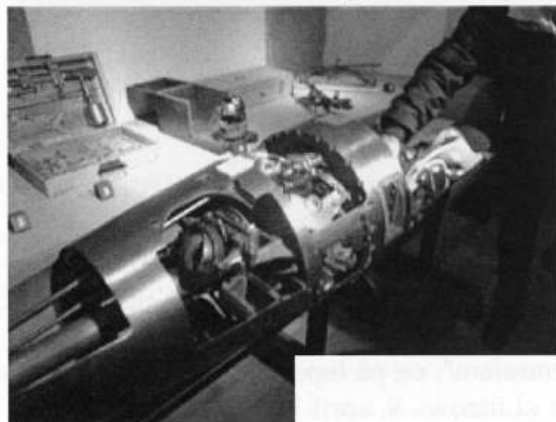


Så gikk fotturen norover på øya, tvers over kongeparken, hvor kongene Oscar 2, Håkon 7, Olav 5, Harald 7 hadde signert i fjellet under sine besøk på Oscarsborg. Vi passerte Skolekasserna, et staselig byggverk plassert ved brua over til søndre del av øya. Egentlig har vi nå vært på Søndre Kaholmen, og brua fører oss over til Nordre Kaholmen, med kommandantbolig og torpedobatteri og andre fasiliteter.

Motoristen

Helt spesielt var det å komme inn i bunkersen hvor torpedobatteriene var, spesielt for meg som avtjente 9 måneder verneplikt på Oscarsborg i 1973, og da fikk jeg aldri adgang til torpedobatteriet fordi det hadde høy militær sikkerhetsklarering, og jeg hadde egentlig ingen oppgave her.

Inne i torpedobatteriet var det masse teknologi. Torpedoen, utviklet i 1902 var en historie for seg, trykkluftdrevet, gyro for styring i side og dybde, sprenglegemet som også kunne byttes ut med øvelsestupp osv. Vi så seks utskytningsenheter (2 x 3) og siktemiddel, kommandoplass, kompressor-rom eget strømaggregat og mye mer. Rolf og vi andre følte en tilnærmet religiøs opplevelse av duppeditter som hang sammen til en teknologisk funksjon, brukt på en måte de fleste ikke hadde sett tidligere.



Motoristen

Klokken 0421 åpner festningen ild med to kanoner - den tredje har man ikke folk til å bemanne og den kan dessuten ikke svinges i riktig vinkel for å treffe «Blücher». Avstanden til fartøyet anslås til 1 200 meter, og granatene på 345 kg treffer. Første skudd er signalet til de andre batteriene, Kopås, Husvik og Seiersten på Drøbaksiden og Nettet på Hurumsiden om å åpne ild. Kanonene på Oscarsborg rekker bare å avfyre ett skudd hver, på grunn av mannskapets uerfarenhet og «Blücher»s fart, men begge var fulltreffere, og setter blant annet skipets kommunikasjonssystemer ut av spill. Klokken 0425 treffes «Blücher» av to torpedoer fra festningens undersjøiske torpedobatteri, kommandert av pensjonert kommandørkaptein Andreas Andersen; det er disse som senker skipet. Klokken 0440 ankrer «Blücher» ved Askholmen og synker der 0623, de andre tyske fartøy har trukket seg tilbake sørover i fjorden.

Fra torpedobatteriet gikk turen til Kafe Oscar, som ligger i underetasjen i den tidligere gymsalbygningen. Etter et godt måltid hvor inntrykkene ble bearbeidet, gikk turen så over Drøbaksundet i den ganske nye fergen. Jeg tror også at bussturen ble en ok opplevelse, takk for samværet.

Olav V. Simon

Å lakkere med sprayboks er ikke alltid like lett. Det er lett å få sig og fargene stemmer som regel ikke alltid med originalen på bilen. I tillegg koker som regel spraylakken med originalen. Har du unngått sig og koking skjer det sikkert noe dumt når klarlakken skal påføres. Om du misser med klarlakken, og må lakkere om igjen, vil lakken koke opp klarlakken. Er det noen som kjenner seg igjen?

I Osloveien 4 ligger **Hønefoss Farge og Interiør A/S**. I denne forretningen får du kjøpt grunning, lakk og klarlakk i sprayutgave av samme fabrikant. Disse boksene kan du sjonglere med akkurat som du vil uten at det vil koke.

Vi har **15 prosent** i denne forretningen bare til underretning. Du må fremlegge medlemsbevis for å oppnå procenter.

Referat, årsmøte 4.desember 2007

Årsmøtet ble avholdt på Vik skysstasjon, med godt oppmøte – 32 medlemmer, noen ektefelle/samboere hadde også tatt seg tid til en frikveld i julestria. Som møteleder ble valgt Jon Kristian Sandvoll, møtereferent Olav V. Simon.

Vedtak: *Innkallingen godkjennes. Innkommet sak etter forslag fra Per Olav: Årsmøtet anmoder medlemmene om å komme med stoff i Motoristen*

Årsmeldingen ble delt ut til de fremmøtte medlemmer, og Olav refererte denne. Vedtak: ***Godkjent***

Regnskapet ble delt ut til de fremmøtte medlemmene og Olav refererte denne i Bjørns fravær. Revisorkontrollert regnskap vedlegges referatet, her vises at et overskudd på kr. 4.580,23, beholdningene er kr.107.637,20. Vedtak: ***Godkjent***

Forslaget fra valgkomiteen ble lagt frem av Kristian. Vedtak:

Leder Olav V. Simon *gj.v*
Nestleder Jon Kristian Sandvold *ikke p.v.*
Kasser Bjørn Hagen *gj.v*
Sekretær Kjell Melby *ny*

Motoristen

Arr.komite:

Nils Flattum ikke p.v. (Innkaller til konst. møte)
Dag Snekkevik ikke p.v.
Odd Espen Kristoffersen ikke p.v.
Tom Grøtåsen ikke p.v.
Martin Rolid ny
Per Arne Berg ny

Forsikringskomite:

Johnny Røst ikke p.v. (Innkaller til konst.møte)
Bjørn Skjolden ikke p.v.
Atle Jansen gj.v.

Redaktører:

Per Olav Rolund gj.v.
Nils Flattum ikke p.v.

Matriellforvaltere:

Jørn Steen gj.v.
Nils Kristian Nicolaysen gj.v.

Web ansvarlig:

Stein Espe gj.v.

Revisor:

Asmund Martinsen ikke p.v.

Valgkomite:

Ole Martinsen ikke p.v.
Bjørn Pedersen ny

Frivillige interessegrupper som ikke velges:**Brannbilkomite:**

Kjell Pettersen ny
Odd Espen Kristoffersen ny
Per Olav Rolund
Per Erik Fjelstad
Jørn Steen
Petter Høibakk

Motoristen

Baker Narum`s T-Ford

Harald Løken

T-Ford (eier er Trine Skøien)

Karl Moen ny

Følgende har meldt seg som gjesteskribent i Motoristen:

Olav V. Simon, Jon Kristian Sandvoll, Anne Marit Slettbakken, Asmund Martinsen.

Gruppelederne har møteplikt med stemmerett.

Kristian presiserte at styret bør sette i gang valgkomiteen

Forslag til turer:

Forsvarsmuseet på Hvalsmoen, Hortenmuseene, Lillehammer, Strømmen/
Teknisk museum, traktormuseet på Stange.

Vi takker alle som har deltatt i lagets arbeid i året som er gått.

Takk til sponsorerne: Baker Narum og John Myrvang as

Etter årsmøtet satte 43 personer til matbordet. God mat og drikke gav en god stemning rundt bordet

Hønefoss 3.januar 2008

Olav V. Simon, leder
Sign.

Motoristen



*Klubben har mange tungvektene innen
motorhistoriske emner og i kilogram*

I profil

Bjørn Pedersen er et forholdsvis ubeskrevet blad i veteransammenheng. Han har bare vært med i klubben en kort stund, men er så visst ingen nybegynner innen bilverdenen. Hør bare her.

Som så mange av oss har han også gått på yrkesskolen i Hønefoss, i det herrens år 1964.

Det høres nesten ut som tatt fra en bok av Kjell Halbing. Morgan Kane red inn i den støvete hovedgata i Santa Fe en gråkald høstkveld i det herrens år 1864. Herre gud, har det tørna helt forn nåa.



I 1964 begynte Bjørn som lærling på verkstedet til Georg Bentzen. Han fikk det ærefulle oppdraget å være med å produsere sprengstoffkasser i stål.

Disse stålkontainere hadde trekasser innvendig hvor gubbene var lagret. Stålkontainere ble presset i en gammel, manuelt drevet presse, med et stort stålhjul. Bjørn, som navnet tilsier, var og ble sterk av å bakse med det tunge pressehjulet. Her skulle det ha stått negerjobb, men da dette uttrykket ikke lenger er stuerent, står det ikke det. Han lærte også å lage smijernsporter o.l.

Dere som fra tid til annen frekventerer Hønefoss kirke, eller går forbi kirkeporten, ta den i høyere øyesyn. Mange av delene i porten har Bjørn hatt fingrene i. Porten er like fin i dag som da den ble bygget i 1965 eller -66. Bjørn husker ikke årstallet sikkert.

Apropos å huske. Det heter ikke lenger Alzheimers light, om det er noe du ikke husker helt sikkert. Nå heter det det: Sometimers. Sometimes I remember and sometimes I don't.

NAPI, eller Norpapp, som vi kjenner best, var også kunde av Georg Bentzen. Bjørn hadde mange oppgaver i den sammenheng. Det var hovedsakelig å dreie reimskivehjul, forteller Bjørn.

Motoristen

Ring Bygg hadde på den tiden jernlager på Tippen. Rett som det var måtte Bjørn dit og hente jern og plater i alle størrelser. Lasset ble pr. håndmakt dratt opp bakken til verkstedet. Trafikken var ikke av samme format den gang som nå.

Det var en turbulent og vilter tid, minnes Bjørn. Personlig tror jeg at vilterhet i de fleste tilfeller er aldersrelatert.

Piltingsrud bulldoser-bedrift har også hatt nytte av Bjørns erfaring. Bjørn jobbet der som reparatør. Han kjørte blant annet mobilkraner, bulldosere og alle typer maskiner som bedriften hadde. Du kan prøve å nærme deg en mobilkran uten sertifikat nutildags. Da skal du se hvordan det løper av! På Viul hadde Piltingsrud en diger barkemaskin. Bjørn ble sendt dit for å kjøre maskinen. Det gikk så flisa spruta. Allsidighet er ikke å forakte, dog uten sertifikat, pytt sann.

Ungdommen er som kjent rastløs, og Bjørn var intet unntak i så måte. Gresset er bestandig grønnest hos naboen. Så Sverige ble oppsøkt. Hasselblad lukter det kvalitet av, og firmaet Viktor Hasselblad fikk ny medarbeider. Der dreide han fotoapparater i den grad det lar seg gjøre. Det var mye jobbing der, sier Bjørn. Det ble kjørt serier på 200 til 300 enheter i revolverbenkene.

Den gang måtte dreibenkene betjenes manuelt. Nymotens benker går uten tilsyn. Utvikling, utvikling, utvikling. Alt var bedre før i tia da folk hadde hår i tia. Bjørn var ikke så interessert i fotografering, (det brummet som kjent ikke, og er vanskelig å skifte dekk på) så Bjørn lot være å sikre seg et rimelig Hasselblad.

På sine stadige hjemturer var det nok mange biler som ble stående igjen hos Hønefoss sine bilopphoggere. Bilene var som kjent rimelige hos søta bror, og en behøvde ikke legge så mye penger i kjøretøyene.

Etter 3 år i utlendighet ble hjemlengselen for stor.

Bjørn begynte å reparere på Scania, eller som han selv sier, han drev som altnuligmann, og alt hva det gir. Begnabruket hadde mange Scaniaer, det var bare en liten hake ved disse bilene. De var for store for mekkehallene. I tillegg gikk bilen som regel i stykker med fulle lass.

Motoristen

På vinterstid fikk Bjørn utlevert en stor militærfrakk, liggebrett og verktøy. Det var bare å legge seg ned, ute i kuldegrader, og bytte fjørblader på bil med fullt lass.

Hamax hadde lettere arbeidsoppgaver med tynnplatearbeid. I 1973 (det herrens år) tok han fagbrev som oppretter.

Volvo og Isberg nøt godt i flere år av Bjørns erfaring med stål av alle dimensjoner.

I 1985 begynte han for seg selv. Han leide lokaler av Henriksen på Fiat. Han hadde Haugli og svenskestål som hovedoppgave. Etter 3 år flyttet han til Benterud i lokalene til Ringerike Frukt.

Som vi har hørt før, tar ryggen til opprettere farvel før teknisk pensjonsalder (alder og til dels dårlige arbeidssituasjoner er ikke gode å bryte håndbak med), så Bjørn måtte kaste inn håndkleet i 1999.

Trygdeetaten godtar som kjent bare dødsattest, og det ble en sabla røre i 4 år.

Advokat er ikke bare eggelikør, men det måtte advokat til før trygdeetaten ga seg etter å ha tapt saken to ganger. Bjørn ble til slutt tildelt yrkesskadetrygd.

Bjørns favorittbil, en Cortina GT, ble innkjøpt som ny i 1965. Om det var resultat av dårlig engelsk handverk, eller om det var ungdommelig kåtskap vites ikke, men bilen var utslitt etter to år. En Volvo 123 GT ble så innkjøpt som ny. Her er beviset på at svenske-stålet er dobbelt så godt som det engelske stålet. Denne bilen holdt i fire år før den var utslitt.

Etter disse nedslående resultatene, var det slutt med å kjøpe nye biler. Kona kom inn i bildet i 1963, så da var det ikke lenger behov for disse dyre imponatorene. Heretter ble det kjøpt skadebiler som fikk en omgang med hammeren. I hovedsak SAAB-biler. Men også Austin Healy og Jaguar Mk II var også innom.

Bjørn har også vært innom motorsyssel. Motorsysselklubben Gnist hadde Bjørn som medlem. Han kom på 2. plass i Trail-NM i 1966.

Året etter ble det 4. plass, forteller han.

Bjørn sitter på en pen 1966 Cortina som han har store planer for. En skal ikke se bort fra at det i nær fremtid vil rulle ut en rød Cortina GT-forvandling fra garasjen, om helsa holder, da.

Motoristen

For ikke å gi slipp på bilmiljøet helt, har han flekkvis engasjement som ryddegutt på Tronrud Bil. Når Bilia tar over, kan det hende denne jobben henger i en tynn tråd. Og ryker tråden, får han bedre tid til Cortina-forvandlingen.

Nils

Tur til Strømmen museet



Etter at gutta hadde fått seg en kopp kaffe og noe å bite i, rullet en bilkortesje (i den utstrekning to biler kan sies å være en kortesje) ut fra Gjestegården i strålende solskinn lørdag den 9. februar.

Den annonserte bussen var avbestilt da bare seks personer syntes det var av interesse å besøke Strømmen på en travel lørdag.

De håpefulle kom tidsnok til å være med å åpne museet denne dagen. Med store øyne og åpent sinn saumfarte vi museet opp til flere ganger.

Motoristen

Flere i gjengen var til dels meget godt bevandret i totaktsverdenen, og diskusjonen gikk livlig om års-modeller, kubikk, og med innslag av gamle selvoopplevde minner. Det var mange motorsykler i utstillingen. Av biler var det flere av interesse, så som Sonia Hennies Cord fra 38. Dette er den første amerikanske bil med forhjulsdrift. En meget dyr bil, bare for den amerikanske overklasse. Muligens en meget dyr bil også den dag i dag. Det var flere Strømmenbiler av vanlige størrelser, samt drosjeutgave i utstillingen. Dørene på drosjeutgaven var over meteren i lengde og bilen var diger. At det var fokusert på Strømmenproduserte biler var vel ikke mer enn rett og rimelig, da vi var på det opprinnelige produksjonsstedet.

Av nyere klassikere kan nevnes en Mercedes kupéversjon fra femtitallet i perfekt stand.

Museet hadde også store samlinger av avdankede radioer og nygammel elektronikk. Det var avdelinger for femtitalls møbler. Kjøkkener med tilbehør fra trettitallet og femtitallet. Kort sagt et vidt spekter for oss som liker å mimre.

Til dere som har ventet på trekningen av muséets lotteribil, en rød Fiat 500, så er denne vunnet av en lærerinne fra Sagdalen i Strømmen. Den er muligens for salg for dere som er interessert, og den står fremdeles i lokalene.

Vi var av de første til å kjøpe lodd på den nye bilen som museet lodder ut, nemlig en antikk mini. Så nå er nok løpet kjørt for dere andre.

Det var mange likesinnede som besøkte museet denne dagen, så det er nok flere enn den lille gruppen fra Hønefoss som er bitt av bilbasillen. Som kjent er det ikke vanskelig å komme i kontakt ned folk som har sunne interesser. Praten gikk livlig, og en kunne høre både bergensk og trøndersk.

Etter noen timer var alle mette av museumsstøv og inntrykk.

Privatbilene ble snudd i riktig retning, og alle syntes det hadde vært en fin tur.

Nils

Brev fra reisende Mack



At kjerringene tør å sende sine bedre halvdelar til det store utland er mer en jeg kan fatte.

Åkke som er, havnet Johny og jeg i det forgjettede land California igjen. Jeg skal ikke nevne at temperaturen på dagtid kom opp i over et par og tjue grader, midt i januar. Jeg skal heller ikke nevne de fine veiene, som med fire til åtte baner i hver retning er en drøm å kjøre på. Dette for at det ikke skal bli vondt blod mellom leserne og de farende fanter. Men en ting jeg kan nevne er alle de fine spisestedene som er over alt. Igjen gikk undertegnede i baret ved å forlange en stor kyllingsalat. Store porsjoner er bare for folk som ikke har sett mat de to siste dagene, og da er det ikke vanskelig å tenke seg utfallet. Man skal helst ikke kaste mat, men..!

Motoristen

Som tidligere gikk turen til Huntington Beach på lørdag. Vi var seint ute kl. 6.30 om morgenen. Da var det allerede drøye 100 biler på parkeringsplassen til Donuts-sjappa i krysset Adams og Mangolis St. For meg ser det ut som bilene bare blir finere og finere med årene.

Kaffe og donut smakte godt mens gutta diskuterte Amcar og sugde i seg bilinstrykk fra bilens hjemland.

Dagen derpå var vi innenfor portene til Pomona 6.52 om morgenen.

Dette er også noe i seineste laget. Jonny forelsket seg i en rød Oldsmobile fra '64, med hvit cab.

Håndpenger ble betalt, og vi lovet å hente bilen dagen etter. Noe vi også gjorde. Det ble en begivenhetsrik dag. Etter en tur på nesten to timer nordøst for L.A., havnet vi langt ut på landet til et stusslig lite hus på

minst 1000m². I den ene garasjen sto det 25 biler, uten at det var direkte trangt. I den andre garasjen var det plass til 6-8 biler. Denne ble brukt til reparasjoner. Smørebukken sto ute. Tenk hvor kaldt det blir å reparere biler ute i snøvær og storm? Som en kuriositet kan nevnes at gubben på 70 hadde 3000 rosebusker i hagen, han hadde flere store frukttrær som bare var til fuglene. På den store eiendommen hadde han alle slags dyr på besøk. De han minst likte, var klapperslanger. Han hadde mistet en av hundene nylig.



Bilen Jonny kjøpte var meget pen og hadde sorte Carlifornia-skilt, som tyder på få eiere. To, ette hva selgeren fortalte.

Motoristen



Her er
Johnny's nye
fritidsbil

Alt er stort
i USA.
Dette er på
baksiden
av huset til
Olds.
Selgeren

Pipene på
taket er til
aircondition



Motoristen

Jonny kjører Honda 750. Han var fast bestemt på å utvide tohjulsparken med en Harley. Slik ble det også. På internett hadde han printet ut en sykkel i Hollywood-traktene. Da sykkelen ble avduket, var løpet kjørt, og Jonny var fast fisk. Det var akkurat den sykkelen han skulle ha, med 1000 ccm. Vel, etter bare et par timer var Jonny i gang med å omkonstruere sykkelen, så da var det bare å sette seg i bilen og kjøre til nærmeste deleforhandler. Der gikk han berserk og kjøpte alt som så ut til å passe en Harley. Kuffertene ble finpakket og veid flere ganger for å få presset inn så mange deler som mulig. Det skal bli morsomt å se denne sykkelen på norske veier etter at Jonny har preparert den et par måneder.

Nils



Gammel og ny spent eier i Hollywood, sykkelen har vist nok ikke spilt inn noen film

Veiproblemer?

Om du kjører langs Strandgata i San Diego, hvor slagskipet Midway ligger som et flytende museum, og tar av til venstre bortover i byen, vil du komme til avkjøringen til Koronado. Coronado er en øy som ligger rett utenfor byen, i de rikes område, meget fasjonabelt.

På øya ligger også et stort trehotell, Coronado Hotel, som er blitt besøkt av alle verdens celebriteter som presidenter, skuespillere og lignende statusbefengte folk. I lobbyen er det et stort bildegalleri av alle kjendisene. Merkelig; det var ingen fotografer tilstede da Reidar og undertegnede besøkte stedet for noen år siden. For dere som i sin tid fulgte med på TV-serien Baywatch og Pamela Anderson og hennes fordeler, husker muligens at en av episodene ble tatt opp akkurat på dette hotellet.

Utenfra, på sjøsiden, ser du et par tårnværelser, og i nevnte serie var hovedpersonen plassert i nettopp et av disse tårnene. Vel, nok om dette, det jeg egentlig hadde trenkt å fortelle, var om de trafikale problemene til og fra øya. I morgenrushet har veien tre baner fra øya og om kvelden er det tre baner til øya. Dette i seg selv er ikke så rart, men disse to alternative tre veibanene er avdelt med betongveiskillere, noe større enn de som deler banene på andre siden av Sollihøgda.

Veiskillerne er noe annerledes enn de vi er vant til. Toppen er utformet som en T-bjelke, bare noe grøvre. Inn i dette T-sporet kjørte veivesenet en spesialbygget bil som løfter blokkene samtidig som de forflyttes sideveis i bilens kjøreretning og settes pent ned i den andre kjørebanelen. Enkelt. Dette gjøres daglig for å utnytte kapasiteten på brua. Det meste er stort og annerledes i Amerika.

Nils

Motoristen

Pin up siden



*Det var den
gang bilene
hadde
pupper*

Medlemsmøte i matt og blankt i november

Vi var invitert til Bergheim Autolakk på Kilemoen for omvisning i distriktet største lakkverksted og demonstrasjon av div reparasjoner når det gjelder lakk.

Innehaver Arve Bergheim ønsket oss velkommen på spiserommet til lakk-gutta. Her ble vi fortalt om oppstarten til lakkfirmaet og hvordan veien frem til i dag hadde vært. Skjønt enig var vi at dette lå det mange lange dager bak, ikke noe åtte til fire jobb.



Arve Bergheim forteller om bedriften

Lakkverkstedet har 21 ansatte i dag, men en utvidelse er på gang og i løpet av mai 2008 ville det være ca 35 personer på lønnslista.

Arve driver sammen med broren Ringerike Liftservice i tillegg til lakkverkstedet her er det seks ansatte og de har totalt ca 180 enheter.

Motoristen

Etter presentasjonen av firmaet fikk vi en gjennomgang i hele lakk verkstedet. Her var det heisekraner, lastebiler og veteran biler som var slipt ned og klare for lakkering. Det som imponerte meg mest var en



helt ny lastebil som akkurat var ferdiglakkert. Den hadde blitt levert på mandag (vi var der på tirsdag) da hadde de plukket den ned. På tirsdag var det sliping og maskering og det er ikke liten jobb bare maskeringa, og så lakkert. På onsdag kl 1200 skulle den leveres. Turbofart? JA. I løpet av to og en halv dag skifter lastebilen farge. To av våre medlemmer hadde kjørt inn bilene sine i verksteder for å få noen gode råd om noen skader. Ripper som var på ei dør ble grundig betraktet og det var flere teorier om hvordan dette kunne gjøres.

Motoristen

Dessverre så var ei av ripene så dype at det ikke lot seg gjøre å reparer dette, så her måtte det en lakkering til. Men Arve mente at han skulle klare å få bort ei rype som ikke var så dyp, vi bruker bare litt vannslipepapir og sliper det ned sa han. Det ser jo litt brutalt ut syntes jeg å gå på med slipepapir og du veit at du ikke skal lakkere etterpå. Først ble det brukt 1200 kornet papir så 2000 så rubbing og polering to ganger med maskin.

Ripa den blei borte og like blankt ble det hvis ikke enda blankere. Det er bare det å tørre å gå på med slipepapir så kan du få bort mange riper som er til ergrelse.

Vi takker for en fin og lærerik kveld.



Her er Porsche'n til Johnny som får rettet på en lakkskade

INFO

Rabattavtaler

prosjekter hos Mekonomen i Hønefoss på deler .

Malia i Oslovn på lakk

.. husk gyldig medlemsbevis.

Utgivelser av Motoristen 2008

Stoff som skal være med i klubbavisa må være sendt til redaksjonen innen følgende datoer:

- Nr. 2: 22. April
Nr. 3: 20 august
Nr. 4: 4 november

mkro@lmk.no

Tlf: Nils, 90941141

Per O, 99631234

Styret i MKRO 2008

Leder.

Olav Simon tlf 91814969 olav.simon@bluezone.no

Nestleder.

Jon C Sandvoll tlf 32122547

Kasserer.

Bjørn Hagen tlf 90194166 bjorn.hagen@sensewave.com

Sekretær.

Kjell Melby kjell.melby@freeway.no

Arr komiteen

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

Tom Grøtåsen, tlf. 93028850

Per Arne Berg, tlf. 95468205

Odd Espen Kristoffersen, tlf. 93015315

Nils Flattum, , tlf. 90941141 nflattum@hotmail.com

Martin Rolid tlf., 32123493

Forsikringskomitee

Johnny Røst tlf 92603561

Bjørn Skjolden tlf 32124373,

Atle Jansen tlf 93449704

Redaksjonen

Per O Rolund tlf 99631234 po.rolund@c2i.net

Nils Flattum tlf 90941141 nflattum@hotmail.com

Stein Espe (webansv.) stein.espe@norskeskog.com
tlf 95728837

Matriellforvaltere

Jørn Steen, tlf. 90205711 jstee@online.no,

Nils Nicolaysen, nicicola@online.no tlf 408 43 606

Markedet

Er på søk etter en 3,6 L blokk, ev. hel motor til Blitz kriger.

Erik Platou
T: 951 63 952

BMW 728iA 1982 mod., lys blå metalikk, kun 148000 km. på meteret.

Rustfri, aldri vinterkjørt. Nye skjermer. Nye Pirelli P6, på tidsriktige BBS felger.

Pioner CD, el. vinduer, speiler og soltak.

Bilen er godkjent som kommende klassiker av LMK.

Ønsker kun å selge bilen til person som vil å ta vare på bilen. Ønsker avtale om forkjøpsrett om bilen på sikt skal videreselges.

Ring Petter Høybakk på tlf. 95156435

På denne siden kan du annonsere etter det du er på jakt etter eller det du vil selge.

Ta en tlf eller send en E-post så skal vi legge det inn.

Tlf 99631234 E-post mkro.lmk.no

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

**NOEN FÅ PIKQUE
JUBILEUMS-
TRØYER IGJEN .**

**PRISEN ER
KR 150.**

**I TILLEGG HAR VI
FÅTT INN PINS
MED LOGOEN VÅR
PÅ.**

**T-SKJORTER
KR 100**

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



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



Krus Kr 100



RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og
omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss

Tirs 4 mars kl 1900

Medlemsmøte, klubblokale i Arnemannsvn
Tema: Meguiar`s bilpleie, Panvulk

Tirs 1 april kl 1830 MERK TIDEN

Medlemsmøte Ringerike Samferdsels museum
Fremmøte på Kastet for felles avreise til
Ringerike samferdsels museum som ligger på
Hønefoss stasjon