



NR 3 AUG 2003 ÅRGANG 20

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEVN

LES MER OM

- Prestegårdsløpet
- Ringerike samferd
selsmuseum
- Stafettpinnen
- Utstilling 2003
- VW sommertur 2003





Klubbeffekter

Salg av effekter foregår på medlemsmøter
eller ved henv. Richard Brandt tlf 41407407



Collage genser Kr 180

Med klubblogo i farger

T-skjorter

kr 80 gråmelerte
med logo på rygg

(Ikke avbildet)

Cap med logo kr 150

farge sort og beige



Krus Kr 100



FORMANNEN

Hei alle sammen! Det er sikkert mange av dere som har vært ute med kjøretøyene deres i sommer når vi har hatt så mye fint vær, men nå merker en at dagene blir kortere og det nærmer seg slutten på denne sommeren også. Men noen dager er det vell ennå igjen.

Det er satt opp terminliste for høsten med flere interessante temaer, se terminlisen i bladet. Det blir også et billøp (Tyrifjorden rundt.) Løp som NVK er arrangør og innkomst i Storgt. i Hønefoss lørdag 30/8 ca kl 1400 Vi skal være med på innkomsten av bilene. Fengselet vil være åpent med bla utstilling av bilder som omhandler rullendemateriell.

I Arnemannsveien går det mot slutten av utstillingen vi har hatt i sommer, også i år har vi hatt mange besøkende som har skrytt av utstillingen vår, så dette er tydelig populært. Men nå avslutter vi utstillingen for i år og begynner å forbrede lagring av kjøretøyer for vinteren. Det vart besluttet på styremøte den 17/6 og øke prisen på vinterlagringen til kr 1000,- for bil og kr 250,- for MC

Jeg vil til slutt bare minne om at det er åpent i Arnemannsveien hver tirsdag fra kl 1900, så det er bare å stikke innom for kaffe og prat

Hilsen Per Arne

REDAKSJONEN

Det ble lite plass til redaksjonen, men jeg behøver vel ikke mer heller .

Minner bare på om deadline til neste avis som er 11/11. har du noe du skal selge eller ønsker å kjøpe så ta kontakt. Klubbens digitalkamera er til utlån. Vi snakkes.

Per Olav

Styret i MKRO**Formann:**

Per Arne Hubred tlf 97682580

Nestformenn: Dag Snekvik tlf 90085299 og

Jon C Sandvoll tlf 32122547

Kasserer:

Bjørn Hagen tlf 90194166

Sekretær:

Morten Ydalus tlf 48200591

Arr.komiteen:

Helge Bihli tlf 95867362, Olav Simon tlf 91814969, Arne Berg tlf 92042400,
Torleif Håvi tlf 90150902, Nils Kristian Nicolaysen tlf 40843606

Forsikring:

Bjørn Skjolden tlf 32124373, Johnny Røst tlf 93483221
Terje Kvitberg tlf 91599707

Redaktører:

Morten Øiom tlf 90880592, Per Olav Rolund tlf 99631234

Matriellforvaltere:

Karl Moen tlf 32142569, Richard Brandt tlf 41407407



**Klubbens adresse: Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019, 3503 Hønefoss**

Internett: <http://mkro.lmk.no>

E-post: mkro@lmk.no

I N F O**Rabattavtaler**

presenter hos Mekonomen
i Hønefoss på deler .

% på Sønakk batterier

- kontakt Per Arne på

tlf 97682580.

.. husk gyldig medlemsbe-
vis.

Skal du forsikre kjøretøyet
ditt? Ta kontakt med en i
forsikringskomiteen for be-
siktigelse og godkjenning.
Du må ha vært medlem av
klubben i et år får å nytte
deg av dette tilbudet.

Dead-line for neste nr av
Motoristen er 11/11

Vi ønsker følgende nye medlemmer velkommen:

Gunnar Rohr- Torp, Sollihøgda

Kjell Grøthaug, Åsbygda

Annonsepriser i Motoristen er:

1/1 side kr 400 og kr 200 for 1/2 side. Rubrikk an-
nonse under salg / kjøp er gratis for medlemmer

Prestegårdsølpet 2003

Av Per Olav Rolund

21 juni stilte 40 kjøretøy opp til løp fra Prestegården i Norderhov. Vårt eget arrangement andre år på rad og som nå er i ferd med å bli en tradisjon, ser ut til å være meget populært.



Det var også en del nye medlemmer som stilte opp, dette var hyggelig å bli bedre kjent med disse og.

En spesiell takk til Nils C Nikolaisen og Jan H Østlund som har vært initiativtakere til Prestegårdsløpet. I samarbeid med bestyrer Preben Johansen ved Ringerike Museum, har dette blitt et sosialt og fint samlingspunkt for alle oss i klubben.

Løypa gikk i år på Røyse, på kryss og tvers. Hvor du enn var på hvilke som helst vei så møtte du et kjøretøy som lette etter neste post. Oppgaven var å finne bokstaver som var hengt opp på forskjellige steder, så skulle dette settes sammen til et bilmerke. Troll var løsningen, og mange kreative forslag ble levert.

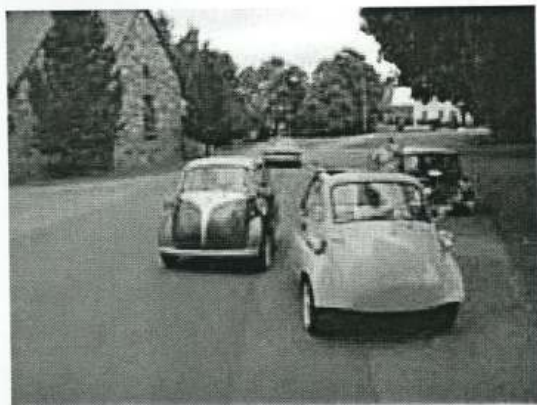
Etter endt løp og alle var kommet til mål var det grilling og kos i museums haven. Mange benyttet dagen fullt ut og koste seg i det fine været og besøkte museet som har mange fine ting å by på.

Vi takker for deltakelsen og Ringerike Museum, å ser frem til neste års "Prestegårdløp".



Sekreteriatet

Post ved Hole kirke



Grilling etter løpet

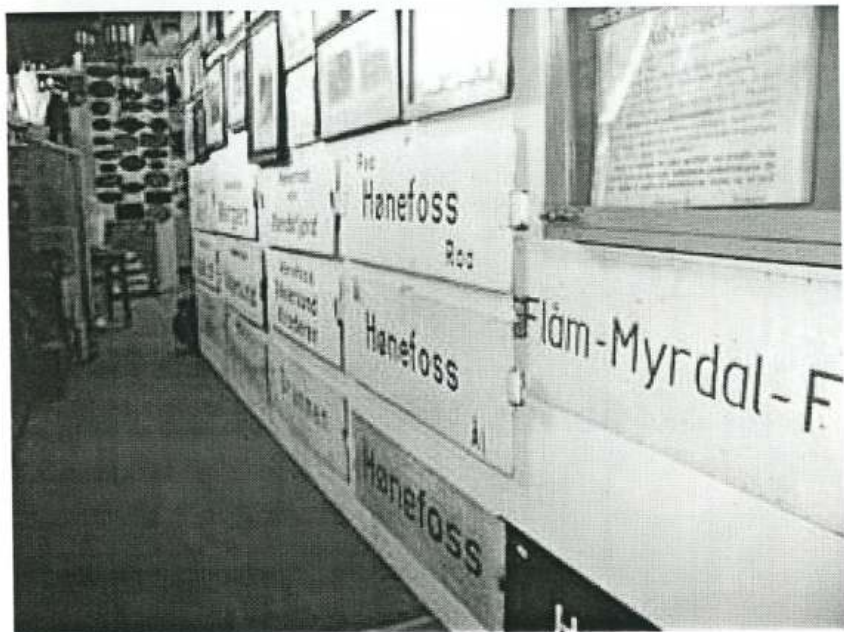
Ringerike Samferdselsmuseum

Av Per Olav Rolund

Ringerike samferdselsmuseum ble stiftet i 1974 og det er kanskje ikke så mange som har hørt om dette. Samlingen tar for seg jernbane relaterte ting, alt fra lokomotiv til stasjons inventar.

Jeg var på besøk hos Kristoffer Drolsum tidlig en søndags morgen, for å se på hva museet hadde samlet. Kristoffer og Kristian Bjerke var de som startet samlingen i 1974. Begge var ansatte på jernbanen og viste interesse for å ta vare på ting som var blitt for gamle å skulle kastes eller ikke var i bruk lenger. Vi som driver og tar vare på gamle ting veit jo hvor viktig det er for vår etterkommere å se hvordan det var i "gamle dager".





I to innredede jernbane vogner på Hønefoss stasjon holder Ringerike Samferdselsmuseum til, her ble jeg godt mottatt av Kristoffer som viste meg rundt blant bilder og utstyr fra stasjonsbygningen og det som ble brukt ute på linna av forskjellig art.

Alle ting var nummerert så det var enkelt å finne dokumentasjonen som var plassert i permer. Det siste som er blitt gitt til museet er to stålvogner, første og andre klasse som ble byttet ut for noen år siden da Signatur togene kom.



Dette er den første radioen på Hønefoss stasjon



Inventar fra Honefoss stasjon

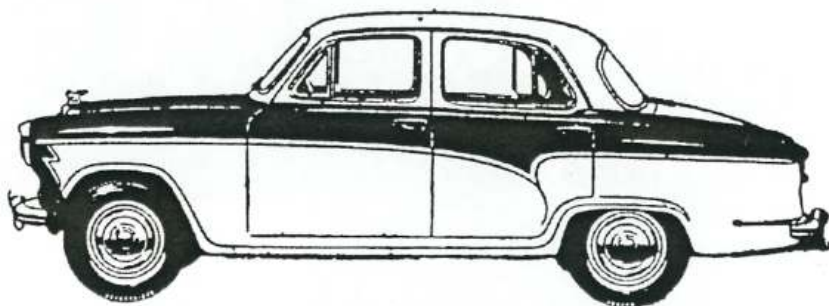
Det finnes også et lokomotiv i samlingen som er produsert på HØKA, dette kan du lese om i neste avis.



Rex 1938 98cc

AUSTIN

Bilen med tolv mnd. garanti, uansett kjørte kilometer.



Pris kr. 17.450,—.

SKAL DE KJØPE BIL ?

Kom da til oss! — Vi har utvalget-

PERSONBILER - VAREBILER - LASTEBILER
SMABUSS PICK-UP TRUCK

Ring eller skriv til oss, og få demonstrert en Austin.
Austin — en garanti for kvalitet og økonomi.

Serviceverksted og Delelager etableres.

ALME & BRODAHL

Tlf. 348

Hønefoss

Tlf. 589

Motorhistorisk utstilling 2003

Vår 3de motorhistoriske utstilling i Arnemannsveien dra seg nå mot slutten for sesongen. Dette viser seg å være meget populært blant turister og Ringerikes befolkning når vi ser i gjesteboka. Vi må legge til at det ikke er alle som skriver i boka, så det faktiske tallet er nok over dobbelt så mye.



Det er til tider kø av folk som går og titter på gjenstandene vi har her.



Åpningstiden har i år vert fra kl 1030 til 1330 hver lørdag i sommer, og de dagene det har vert fint vær har det vert så mange besøkende at vi har mått strekke åpningstidene.

Salg av is og brus har også godt unna det har salg av klubbeffekter og.

Utstillingen vil være åpen til siste lørdag i august, så hvis du ikke har vert der ennå så har du fremdeles en sjanse. Vi vil takke alle medlemmer som har bidratt med gjenstander og alle som har stilt opp som vakt. En takk til Olav Simon som har hvert "utstillingskoordinator" i sommer.

Etter nok en suksess rik utstilling i år så er det nok mange som ser frem til en ny sesong til neste sommer.



Salg / Kjøp

2 skjærs plog m/ dybdehjul
fra ca 1950 ønskes kjøpt.

Tlf 95867362 Helge

Kontakt-sett og fordelerlokk til
forskjellige eldre biler, selges

Karl Moen tlf. 32142569

Selges eller gis bort.

Chevrolet motor 1925-26

DKW motor ca 1960

Ford Cortina motor ca 1960

K Haukedalen tlf 32110775

**Kadett B 1700 (68mod) Sel-
ges**

Lite rust, nesten komplett
strøket interiør, to doble
40mm Weber (ikke montert).
Delvis restaurert, noe bulker,
forskjerner rustene, bra ut-
gangspunkt. Går bra!!

tlf: 920 12 788

Fortelt til Lillebror ø. Kjøpt

Ellers alt av interesse ang Lille-
bror-henger

Tlf 32120482 / 40843606 Nils



Vurderer å selge min 1986 mod.

Alfa Romeo GTV6. Kjøpte bilen ny
og den er kun sommer kjørt. Helt
original med originalt skinninteriør og
soltak. V6 motor på 160 DIN,
95blyfri, 100000km service tatt i fjor
høst. Meget artig bil å kjøre med
50/50 vektfordeling. Skadefri med
originallakk, kun kosmetiske småfeil.
Må dessverre selges pga. plass-
mangel, nye prosjekt er på gang.

Kun seriøse bud over 100000,-

Sten E. Fossum

tlf 32122090 / 91329087

NVK sitt løp " Tyrifjorden rundt " arrangeres lørdag 30/8. Innkomsten er i storgt. I Hønefoss, og vi er bedt om å være funksjonærer. Har du lyst til å hjelpe til, kontakt Jan H Østlund e-post Jan-Helg0@nsb.no eller på tlf 91651599



Bilde fra starten på Sandvigen-Sundvollen i fjor

Klubbens medlemmer med gyldig medlemskort, for rabatt på deler og utstyr hos Mekonomen i Hønefoss



(samme bygget som
Ring Diesel)

Gigstadsv 10, Eikeli

EKEBERG 2003

**NORD-EUROPAS STØRSTE DELEMARKED
EKEBERG CAMPING, OSLO - 13.sept. KL. 06.00 - 16.00**

**VETERANBIL OG MC DELEMARKED
SALG AV BILER OG MC OVER 30 ÅR
ANTIKVITETER
GRATIS ADGANG FOR PUBLIKUM**



NORSK VETERANVOGN KLUBB
Postboks 5379, Maj. 0304 Oslo
www.norskveteranvogndklubb.no

INFORMASJON TIL SELGERE

FREDAG: Portene åpnes for selgere kl. 18.00.

LØRDAG: Ingen innslipp for selgere etter kl. 09.00

Ingen utligning fra området før kl. 14.00

Standlese innen 6 meter kr. 350,-. Deretter kr. 50,- pr. påfølgende meter.

Tilleggsavgift for tilgang på tredie kr. 150,- (NVK-medlemmer rabatt kr. 100,- ved framvisning av gyldig medlemskort.)

Plass for salg av bil eller mc eldre enn 30 år kr. 200,-

Merkeklubb kr. 200,- for klubbansettelse.

For å øke brannsikkerheten må hver stand ha eget brannslukningsapparat på min 2 kg.

Selgere med veterane kjøretøy/relaterte varer prioriteres, kontroll må påregnes.

Ingen adgang for seminarlervogn og og andre tunge kjøretøyer over 12,5 meter

Følg med på våre nettsider for oppdatert informasjon!

NB INGEN FORHANDSBESTILLING AV Plass

RASKERE INNKJØRING - HA KONTANTER KLAR VED INNSKJEKKING I PORTEN

En får værre som en er når'n itte vart som en sku.

Når en først lider av en uhelbredlig sykdom så er vel bilgalskap den sykdommen som er lettest å leve med. Det er ikke helt sikkert at ens livsledsager er av samme oppfatning. Jeg har fra tid til annet fått erfare at ens sprø innfall ikke lenger faller i god jord. Hun var blant annet ikke enig å ta inn høvelbenken i stua, har du hørt på maken!



En sykdom oppstår som regel ikke sånn helt uten videre. I mitt tilfelle har nok lidelsen gradvis vokst fram fra en mørk kveld tidlig på våren i 1953. Han far hadde gått til anskaffelse av en Adam Opel Kadett kabrokorts av årgang 1936. Bilen var i så dårlig forfatning at fattern ikke tok sjansen på å kjøre den hjem så folk skulle se hva han dro hjem til gårds, så først ved 23 tiden kom den lykkelige eier med nyervervet kjøredning.

Guttungen på 10 år ble satt til å skrape rust og male under høyre bakskjerm.

Etter et intenst arbeide med rustskraping, maling, lakkering, sying av ny kab og setetrekk ble bilen riktig fin etter datidens målestokk. (Vi var faktisk de første i bygda som hadde egen privatbil).

Flittsprøyte er en innretning som ble brukt til å sprøyte innseks-

middel på rosebuskene o.l. for at de skulle være frie for utøy (insekter). (Dette var på den tiden at en kunne kjøpe DDT og andre godsaker for å ta knekken på jævelskapet som kravlet og krøp rundt alle steder.)

Fattern var ikke født bak en vogn så han fant fort ut at flittsprøyte var et vel egnet verktøy til å påføre lakk innvendig i bilen. Ved riktig konsistens på lakken forstøvet denne så bra at denne håndopererte sprøyten virket tilfredsstillende til formålet.

Utvendig lakkering ble utført i det fri med en dertil egnet gassflaske (luft) og sprøytepistol i en forholdsvis pen grønn farge.

I 1953 ble en pen Opel fra 1936-38 betalt med 3-6000 kroner, som på den tiden var mye penger. (Som ny bil i 1936 var prisen på denne Opelen ca. 3200 kroner).

Da russerne forlot Tyskland etter krigen, var de ikke snauere enn at de demonterte fabrikken som produserte Adam Opel Kadett 1936 modell.

Da den russiske Mosk(vitsen) kom, var den så og si helt identisk med vår Opel. Til og med den blanke lista på koffertlokket var der. Men, vår gamle Opel hadde en gummiknott på denne lista som kabriole'n skulle hvile på. Det er vel lett å forstå at en meget ung mann var stolt av kjøredningen has far. Interesse for bil gikk hånd i hånd med interessen for alt som så ut som verktøy. Dette resulterte i at ti-åringen justerte de mekaniske bremsene, smurte og byttet olje på bilen has far når han kom fra Hønefoss på onsdager og lørdager. Turen fra Vikersund (Flattum) til Hønefoss var foreløpig så lang, at han far var såkalt ukependler. Først på slutten av 50-tallet og begynnelsen av 60 tallet, var veiene og økonomien blitt såpass god at han far begynte å dagpendle de 2 ½ milene til Hønefoss. I dag hø-

res det nok noe rart ut, og 2 ½ mil er ikke lenger er noen form for distanse.

Vi beholdt Opelen i en 4 – 5 år, da begynte forstillinga å bli så slitt at bilen ble vanskelig å holde på veien. Opelen var utstyrt med kneledd i forstillinga.

Disse var meget vanskelig å få tak i. I tillegg var de så dyre at han far ikke så det regningsvarende å bytte disse. Jeg husker at i hastigheter opp mot fartsgrensen (70 km/t), begynte forstillinga å skjelve. Da var det bare å bremse ned for å kunne holde bilen på veien. Som regel holdt nyjusterte vaierbremses bare en 4 – 5 harde oppbremsinger, før du bare hadde bremses på et hjul. I verste fall la bremsene seg på, så videre ferd var umulig. Da var det bare å komme seg ut av bilen, legge seg ned i grusen og legge bremsene fra. Ved søndagsturer eller ferie var det som regel jeg som fikk jobben med å ordne med bremsene når de la seg på eller måtte strammes.

Den neste bilen han far kjøpte var en 1948 Skoda varevogn. De som har fulgt med i veterankretser en stund har sikkert sett reportasjer om en Skoda 1948 modell som går i Drammen. Denne bilen er burgunderfarget med sort kabriolet. Vår Skoda hadde samme front med aluminiums ribber (grill) og lyktering i aluminium. Jeg husker det var mye treverk i bilen. Gulvet i varekassa var av kryssfiner, men jeg er ikke helt sikker på om det var kryssfiner i dørken for øvrig. Denne bilen var teknisk vesentlig bedre da den blant annet var utstyrt med hydrauliske bremses. Det var dårlig støpejern i motorblokkene på den tiden, så etter ca. 80 000 km var motoren moden for overhaling. Tyristrand Bilverksted overhalte motoren på Skodaen vår for den nette sum av ca. 800 kroner som var ganske så dyrt. Bilen gikk bra etter dette. Det begynte å bli meget moderne å ha tofarget bil, og vi kunne ikke være dårligere enn de med nye tofargede biler. På Skodaen

ble det lakkert gule felt på varekassa der det var plass for å sette inn vinduer. Bilen for øvrig ble lakkert blå. Bilen ble meget moderne og meget skrikene i fargene. Det er ikke sikkert at denne kombinasjonen hadde vært en betinget salgssuksess i dag, om du ikke er svensk da.

Som 16 åring var det tid for å kjøpe lett motorsykel. Far og sønn dro til Motorhuset i Hønefoss som den gang lå der JK-Sport ligger i dag, for å kjøpte en NV med DKW motor. Sykkelen var ikke utstyrt med bakfjæring og uten bakfjæringen ble den noe stumpete. Dette resulterte i at akslingen i bakhjulet til stadighet ble skjev, så etter en stund ble denne sykkelen solgt og jakten på en Tempo Sving ble intensivert. I Skotselv var det en sykkel som var til salgs. Denne ble kjøpt, fraktet hjem og registrert. I ettertid har jeg fått vite at denne sykkelen hadde vært med i en stygg ulykke med personskaade, så tidligere eier hadde nok ikke sertifikat. Dette var nok årsaken til salg av sykkelen og at den ikke var registrert. Jeg var Tempoeier i et drøyt år, da som nå var jeg pirkete med enkelte ting. Skjermer, speiler, luftfilter o.l. ble byttet dersom det ble riper eller bulker. Sykkelen hadde crossutstyr med opplagt eksosrør og blanke skjermbøyler den ene uken og gjenoppsto som originalsykel neste uke, da med veltebøyle. Det var en form for konkurranse om å ha den blankeste og peneste sykkelen. Bagateller som stempler og fjærer ble byttet om motoren ikke hadde rette klang (låt) osv. osv. Vi hadde Tommyhjelmer, men denne hang som regel på lykta. Det var ikke tøft å kjøre med hjelm.

På 18 års dagen solgte jeg sykkelen. Jeg hadde lenge gått og sett på bil.

Det var en bil jeg var helt oppslukt av, en hvit DKW 1000 sportcoupè. Denne ble selvsagt altfor dyr i innkjøp, og selv i dag er jeg svak for denne doningen.

Ved siden av DKW var det også en BMW Isetta som jeg hadde saumfart meget nøye. Denne type bil passet bedre til min lommebok. I Aftenposten sto det avertert en BMW Isetta 1956 for 1500 kroner. Prisen passet bra for en som ikke tjente mye penger, og for 1200 kroner var jeg bileier for første gang.

Bilen var malt rød med kost. Da jeg begynte å slipe på fronten (døra) viste det seg at den hadde fått flere omganger med kosten i flere nyanser. Døra ble demontert og slipt ren. Denne ble tatt med på buss og tog til Oslo for så å bli bearbeidet med grunning og lakert innvendig. Det ble samme prosessen hjem med buss og tog med døra på slep. Det var et helv.... arbeid å få fjernet malingen på resten av bilen. Det første året gikk bilen med grunnet dør, venstre side så ut som en lite vellykket kamuflering av militært kjøretøy, og høyre side var rød kostemalt.

Isettaen hadde kingbolter som var meget slitt. Dette resulterte i at hjulene la seg over i svingene og bilen lå forbausende bra på grusvei med denne defekten. Bakhjulene sitter ganske tett sammen, så fabrikanten av motorsykelbilen fant det ikke regningsvarende å lage differensial på doningen. På grusvei med full trottet (80 km), stiv bakaksel, medvirket dette til å slå rumpa ut i svingene i tillegg til forhjula som føyde seg etter veien, var det nesten som å kjøre liten rallybil.

Forstillinga på Isettaene som ble produsert i 1955-56, hadde ikke støtdempere i vanlig forstand, bare ett liggende rør med en sylinder som skulle fungere som støddemper. Dempefunksjon var minimal på min slitte bil, så den ble noe stumpete å kjøre. Etter en tid ble jeg nødt til å bytte kingbolter. Denne reparasjonen fungerte en måned eller to, så var de nesten like slitt igjen. Årsaken til dette var at verkstedet som byttet støddemperne, burde har jukset ved å bore hull på toppen av forstillinga slik at de kunne komme til begge kingbolt foringene for å brosjø disse to samtidig. Dette ble ikke gjort da forstillingen ikke var bygd slik at dette lot seg gjøre uten å jukse litt.

De første Isettaene fra 1955-56 med stor panorama bakrute står vesentlig høyere i pris enn de senere modellene, uten den store plast bakruta.

Med den store bakruta har du flere muligheter. Om du fjerner ruta kan du sette inn lasteplan (bilen ble også levert originalt med lasteplan). Jeg har også sett bilen som sykebil med plass til en liggende person i et forlenget lasterom. Isettaen ble egentlig redningen for BMW fabrikken da denne jobbet veldig tungt etter krigen. Fabrikken vedkjenner seg ikke dette (det er sikkert flaut å bli reddet av en sånn liten motorsykel-bil). De øvrige BMW modellene på denne tiden var altfor gammeldags i karosseriet, bortsett fra modellen 507. Denne var tenkt for det amerikanske marked, og var en ren sportsbil med aluminiumskarosseri og V8 motor. Denne bilen ble produsert kun i 253 eksemplarer. Grunnen til dette lave produksjonstallet var at 1956 Ford Thunderbird ble en formidabel suksess samtidig som Chevrolet Corvette også var en stor suksess. Amerikanerne var ikke interesserte i denne dyre utlendingen.

Den lille Isettaen ble importert av Bertel O. Steen og det ble solgte ca. 400 biler i Norge.

Bilen hadde sine svakheter som de fleste ble smertelig oppmerksomme på etter hvert. Eksosventilen hadde en tendens til å brenne av og legge seg på toppen, med det resultatet at stemplet sluttet å fungere grunnet store hull.

I tillegg så topplokket ut som om det hadde blitt brukt som selvanviser ved en skytekonkurranse. Mange motorer havarerte før kjørte 20 000 km.

Det første året jeg kjørte Iseatta var jeg på ferietur til Göteborg hvor jeg gjorde gatene utrygge. Av en eller annen grunn holdt bilen uten sammenbrudd hele ferien. Som regel kjørte jeg i helgene og skrudde resten av uka. Noen av disse havariene skyldtes sikkert at bilen var meget slitt, men man skal ikke se bort fra at eierens kjørestil også hadde vesentlig skyld i havariene. Vi skulle følge trafikken, og helst kjøre fra andre med bedre doning enn en

selv, så bilen ble kjørt som om den var rallyrigga med kun to stillinger på gassen – av og på!

Vaktmesteren på jobben hadde av en eller annen merkelig årsak en tendens til å være sent ute på byen hver dag. En kveld (natt) han kom hjem sto det en rød Isetta parkert i enden av innkjøringa til vaktmesterboligen. Undertegnede hadde også hybel i denne boligen. Døra på Isettaen var åpen. Det var hektisk aktivitet av to mennesker av forskjellig kjønn (til dels i det fri med taktfaste rytmer). Etter at vaktmesteren med fulle lys og med hornet hadde tilkjennegitt at han ønsket å komme forbi den parkerte bilen som sto midt i vegen, ble det fart på manufakturene for å dekke de bare kroppsdelene. At det er liten plass i en Isetta er bare en illusjon. For ordens skyld gjør jeg oppmerksom på at min Isetta sto parkert inne i gården og undertegnede sov de uskyldiges søvn.

Johnny Røst er en meget habil bilmann med mange restaureringer bak seg, så jeg gir stafettspinnen videre til Johnny. Kanskje får vi en historie om amerikansk biloppbygging, alternativt Karmann GlA restaurering eller muligens Mercedes finpussing.

Nils Flattum

*Her er Isetta'n
ferdig restaurert.
Bilde er tatt
hjemme i stua
fos Nils*



VW sommertur 2003

2 biler starter fra Hønefoss fredag 4/7 Sigurd og Liv Christiansen VW 1500 1969, og fam. Nicolaysen VW 1300 1968 og Lillebror campinghenger 1962. Kjører Begnadalen Fagernes Beito. 40 hk og lillebror drar tungt i stigningene mot Valdresflya. Sjoadalen er vakker som alltid. De luftkjølte hestene får en hvil. Første overnatting Lom. Lørdag 5/7 Kjører Ottadalen, drar tungt i stigningene mot Grotli 1500 m til Sigurd drar innpå. Etter en liten rusletur i Geiranger treffer vi Kasserer Bjørn Hagen. Han er på tur med kone og P-1800. Kjører Ørneveien Valldal andre gir ned Trollstigen, har forståelse for at tromelbremser gikk av moten. Overnatting på Trollveggen camping. Søndag 6/7 går med til å bese Åndalsnes og Romsdalen. Mandag 7/7 Kjører vakre Isfjorden Sunndalsøra igjen tunge stigninger mot Oppdal. Har ikke problemer med å følge de Tyske bobilene. Kjører til Gullvåg camping hvor vi skall treffe andre deltakere på sommerturen, alle medlem i Veteran VW klubben. Tirsdag 8/7 I dag er høydepunktet på turen. Vi skall besøke Kjell Jenssen på Ler og bese hans imponerende VW





Kjell og noen trønderske vwister , så vi er samlet 15 biler + 7 biler i samlingen. At en mann har klart å rigge til en så imponerende samling er helt utrolig.

Av biler har han 5 VW- 1 DKW F11 og 1 NSU K70.



Bilder fra Kjell Jenssen sin samling

MOTORISTEN

Kaffe og vafler smaker utmerket og dagen går med til bilprat og å se på hans alle 50talls greier. Onsdag 9/7 går med til å utforske Trondheim. Torsdag 10/7 går veien mot Røros 6 bobler med 5 Lillebror 1 Karman Ghia med Lillebror og 2 type 2 splitt camping-biler. Førstemann i følget kjører 49 modell boble med 25hk og lillebror , vi lager noe kø men alle smiler og vinker til oss. Felles middag og en halvliter smaker godt. Fredag 11/7 er hjemreisedag for oss , kjører innom Aukrustsenteret og kjøretøymuseum på Lillehammer. Dette er første dagen med regn, i bobla har vi tåke på begge sider av frontruta. Ca 100 mil uten ett fuskeslag er ikke mer enn forventet av en Volkswagen.

Hilsen Nils.



Noe til overs?

Vi trenger en batterilader og litt håndverktøy som kan ligge i klubblokale. Det er kjekt å ha litt der hvis vi akutt må skru litt for å få flyttet eller startet en bil.



Vil du se etter om du har noe?

Vinterlagring.

Vi tilbyr medlemmene vinterlagring av sine kjøretøy i år også. Klubblokale er et perfekt sted å lagre kjøretøy i med hensyn til klimaet. Kontakt person for laring er Olav Simon, han treffes på mobiltlf. **91814969.**

Prisene er kr 1000 for bil, og kr 250 for mc.

Det er begrenset plass, så her er det første mann til mølla.

Tirsdager i sept. Er det utkjøring av kjøretøy fra lokale for de som ikke skal vinterlagres der. Passer det ikke på tirsdager så ta kontakt med Olav

RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

AGENDA:

2 September kl 1900 klubbløkale

Sommerens begivenheter. Ta med bilder. (Dag)

7 Oktober kl 1900 klubbløkale

Motor og kjøretøyteknisk kveld og info om LMK forikkring
(Terje)

4 November kl 1900 Gamle fengselet i stort.

Lokalhistorie fra Ringerike

Desember Årsmøte og julebord. Info i neste avis