

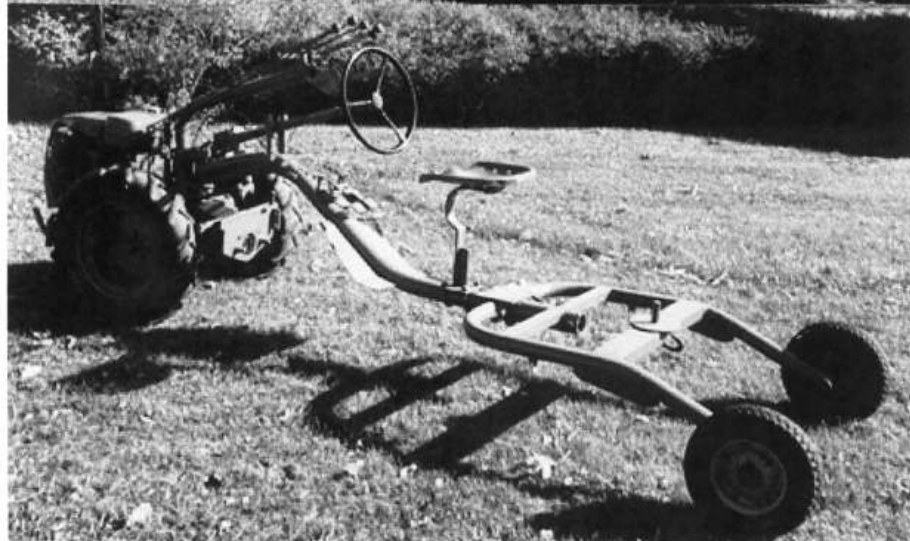


MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 4 Oktober 2001 ÅRGANG 18

Les mer om Agria
2800 i bladet



NB! MEDLEMSMØTE tirsdag 6/11 kl 1900

Redaktøren har ordet

Hallo

Nå er det høsten igjen og tid for en ny avis. Som dere sikkert har fått med dere har jeg hatt veldig mye og gjøre med husbygging, men nå er jeg vel såpass ajour, så jeg kanskje kan få tid til litt annet sånn som Motoristen eksempelvis. Håper alle har hatt det fint med gammelkjøretøyene i sommer. Selv har jeg ikke noe gammelbil for tiden så det blir dårlig med kjøring for meg. Ikke har jeg rekt og være på møter i det nye lokalet heller, men alt skal som kjent bli bedre etter hvert. Vi får håpe at det kommer mange på møtene i vinter slik at vi får stort aktivitetsnivå i klubben, så stå på, så sees vi i vinter.

Morten

Til Salgs.

Motorsykler vurderes solgt.

1936 mod NSU 250cm³

1938 mod Ariel Red Hunter 500cm³

begge sykkelen er restarert og i orginalstand.

Henv. Leif Hatle tlf 32159523

1953 Bentley R.type

Godt restaureringsobjekt.

Bud ønskes over kr 60.000

Kontakt Kjetil Nissen Lie 975 07101

FORMANNSHJØRNET.

Hei alle sammen! Det har nå blitt en stund siden sist. I sommer har vi stort sett konsentrert oss om utstillingen i Arnemannsveien. Det har vært veldig mange besøkende som også har skrevet i gjesteboka vår og rost utstillingen. Flere har også kommentert at de syntes den var så variert. Dette har vært vellykket så her har vi noe å arbeide videre med til neste år

Nå er vi kommet så langt at utstillingen er avsluttet og plassering av kjøretøyer for vinterlagring er i gang. Vi regner med å få plass til ca 15 biler og noen motorsykler. Det er besluttet å ta kr 800 for bil og kr 200 for motorsykel for lagring i vinterhalvåret, dette er god inntekt for klubben som dekker leie og omkostninger i Arnemannsveien.

Det er åpent i Arnemannsveien hver tirsdag fra kl 1900 så det er bare å stikke innom for kaffe og en prat.

Det er kommet en god del nye medlemmer til klubben i år og jeg ønsker dem riktig velkommen.

Hilsen Per Arne

Møteplan Høsten 2001

Tirsdag 6. november kl. 1900

Temakveld. Tema er ikke bestemt.

Tirsdag 4. desember

Julebord og Årsmøte sted ikke bestemt.

VETERANMARKED KULMOEN.

Lørdag 16 juni var det igjen duket for det årlige veteranmarkedet på Kulmoen.

Som vanlig var været godt, derfor mye folk, men parkering på innerbanen går greit. Damene tok ytterrunden fra start, mens vi gutta så mer på utstillingen av større prosjekter. Det er et par år siden jeg var her sist, jeg må nok si at andelen av gamle traktorer og motorer var betydelig mindre i år. Jeg angret meg sist for jeg ikke kjøpte en noe medtatt Lanz Alldog. De er det ikke mange av i Norge, men selvfølgelig var den ikke her i år. For de som lurer på hva det er kan det enklest beskrives som selvgående møkkakjerre med hekkmotor.

Bilutstillingen var mye større enn sist ganske variert, men uten de helt eldste. Lite førkrigs ,mest femtitalls amerikanere, gjerne åpne. Det var også noe militære kjøretøy. Junior og jeg skulle se litt etter engelsk klassiker, Jaguar , Rover eller annet med mye motor,skinn og treverk, det var det lite av. En Jaguar XJ6 type 2 fint restaurert, men den reiste før vi fikk samlet familien til å studere den skikkelig. (En må ha et nytt prosjekt i kikkerten hvis Fiat'n skulle bli ferdig.)

Det ble ikke overfylt bil på veien hjem , kona med 4 stk Brynhild glass fra Hadeland som vi hadde noen av fra før.

Jeg kjøpte en Briggs & Stratton 8 hk motor tiltenkt en brannskadet snøfreser. Jeg ble litt lurt da kom hjem og oppdaget at motoren var uten stempel , men egentlig var det forgasseren jeg trengte mest.

Må også ta med at for de som var ute etter noe på to hjul var det stort utvalg både av nytt og brukt i deler og objekter. Kan avrunde med at det var en trivelig dag på passe stort og godt organisert marked, som gjerne besøkes igjen.

Hilsen Helge m fam.

Polski 125, Sammenraska deler... igjen frisk og rask ! (en ferierapport)

tekst og foto: Olav Rypdal

Jeg bruker navnet sammenraska deler, for da Fiat konstruerte denne bilen, tok de deler fra forskjellige modeller.

Chassis fra den eldre 1500, div karosserideler og dører fra 124, motor fra 124 sport, osv. Polakkene fortsatte med dette på sin lisensbygde Polski, og jeg har på min bil brukt enda flere deler

Siden forrige rapport, 3 år siden ? har bilen gått jevnt og trutt, men etterhvert har den skrantet litt og diverse ting som måtte gjøres ble mer og mer tydelig.

Etter å ha byttet et bakhjulslager begynte bilen å stoppe, eller rettere sagt, etter en liten oppvarmingstur lot den seg ikke starte igjen. Når den gikk var det ikke tegn til fusk eller feil. Etter en viss tid for avkjøling, startet den lett som alltid, som om ingenting var hendt. Bilen har elektronisk tenning fra Bosch (Fiat 2000).

Altså, tenning og alle koblingspunkt ble sjekket, uten å finne feil. Av Tim F fikk jeg låne komponenter for å eliminere feilkilder. Tenningsmodulen var det ikke, men med en annen fordeler startet den igjen og problemet var løst.

Motoren hadde også utviklet en alvorlig oljelekkasje som ikke bare var dårlige pakninger. Jeg visste at fiberklossen som bensinpumpa var montert på var sprukket og noe olje kom ut her, men etter at denne var skiftet var det mer spor etter frisk olje på undersiden av panseret ! Røret der slangen går fra radiatoren til ekspansjonstanken var løsnet i loddingen, og her så det ut som om det dryppet olje ?

Ganske riktig, radiatoren var tilsynelatende full av svart olje i stedet for

deilig grønn glykol. Oi, dette betydde skifte av toppakning og allt det arbeid som følger med.

Nå hadde jeg fra tidligere skaffet en annen topp og stempler fra en Ritmo 105 TC, planen med dette var å skifte delene for å få høyere kompresjon. 132 motorens original kompresjon er bare 8.9 : 1, litt lite når man tenker mere forgassere osv.

Jeg kastet meg rundt og demonterte alt på en lørdag ettermiddag, den delen av jobben gikk greit.

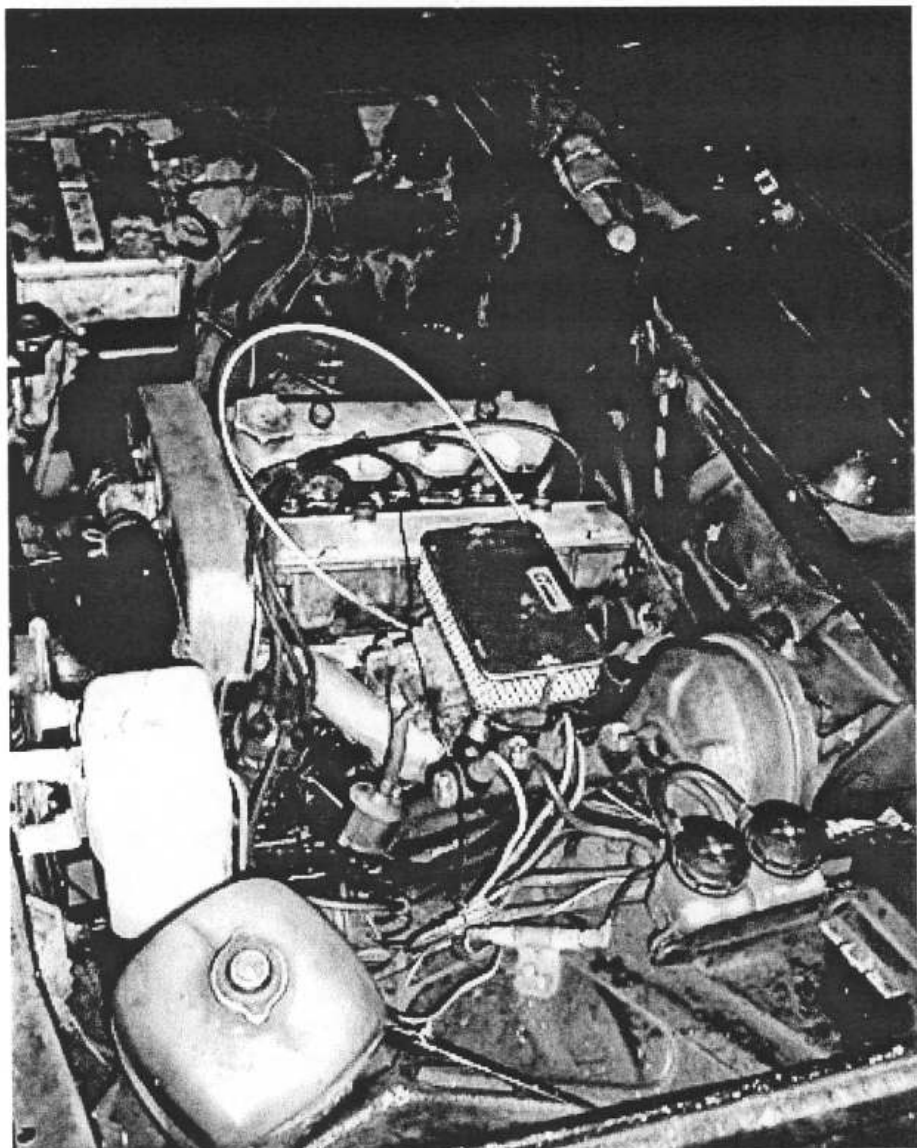
Midt oppi dette holdt jeg på å legge takstein på huset, men det er ikke så trivelig å drive på taket i regnvær, så det ble noe tid til skruing i garasjen.



Likevel gikk det noen uker, men innimellom fikk jeg komponert toppen med mine gamle kamakselhus og 2000 kammer. Ventilene ble shimmet inn av Asbj Berg.

Stemplene måtte monteres på mine gamle råder, og da skjedde et uhell og

et av stemplene ble ødelagt. Uiiik! Stempler til 105 TC er ikke akkurat noe som alle og enhver har flytende omkring, og ingen andre Fiat modeller har slike heller. Bortsett fra Regata 100S ? OK, et nytt stempel ble bestilt fra Cylinderservice i Trondheim, da det kom, viste det seg at



det selvfølgelig var annerledes, det var til en nyere Regata, den med «omvendt» topplokk, nyere enn ca 1986. Igjen ble Tim F redningen, han hadde en 105 TC motor stående, og jeg fikk låne et stempel fra den. Han tenker på en lignende motor som meg, og jeg må skaffe ham et stempel. Kan noen av leserne hjelpe?

Å få motoren skrudd sammen igjen gikk egentlig greit, men det var litt problem å få startet første gangen. Da den endelig fyra, hørtes en ekkel tikke- eller bankelyd. Nåda, var det ventiler eller ? Jeg tenkte også på akslingen til bensin-, oljepumpe og fordeler, eksenteret til bensinpumpa kan kollidere med råden på stempel no 2, var det en touch her ? Siden tannreima likevel var kommet på ei tann feil, ble dette også sjekket igjen ekstra nøye.

Drevet på denne akslingen skal stilles med merket ca 34 grd med vertikal, mitt skakke øyemål gjorde at dette kanskje var blitt nærmere ca 45 grd. Da dette ble rettet opp gikk den heldigvis fint.

Og nå er det adskillig mer fart i bilen. Den går jevnt og fint, og ved full gass aksellerasjon kjennes det at nå er det mer skyv i motoren.

Til tross for relativt høy kompresjon høres ikke noe tenningsbank, selv om jeg slipper den lavt ned i turtall og gir gass igjen. Jeg kjører med 98 oktan blyfri, og jeg har i litt blyerstatning fra Shell. Jeg tenker med gru på min fars tidligere -72 Volvo 144 som hadde 10.5 : 1 i komp, den låt som et steinras på blikktak hvis den ikke fikk 102 oktan Mobil bensin. Fiat har tydeligvis mer effektivt utformede forbrenningsrom i topplokket.

Jeg har også fått tak i nytt luftfilter. Jeg har et sportluftfilter fra svenske Misab, men tidligere forsøk på å kontakte dette firmaet har ikke lyktes, jeg har fått vite at de var konkurs. Nå er de igang igjen, både med filter og forgasserdeler, ny filterinnsats er altså på vei.

Nå er det bare glede, motoren er tett, ingen oljedrypp, og den går som et skudd. Men jeg har tidligere snakket om noe forgassergreier, hva det blir, får den tålmodige se etterhvert. Jeg noterte meg også under montasjen av motoren, den toppen jeg benytter nå (105 TC), har trangere porter/

kanaler enn den tidligere 1800 toppen jeg tok av. Måling viste at innsugningsmanifolden også har trangere løp enn 1800 toppen.



Manifolden har jeg ikke skiftet, så da betyr det mindre at toppen er litt trang her. Jeg har lest at 130 TC topper har større kanaler selv om ventilstørrelsen er den samme, kanskje dette er veien å gå, selv om jeg da vil miste litt kompresjon igjen ?

MEN: Rust

Jeg har vært under bilen og fikset opp avslitt tectyl og overflaterust her og der. jeg gjorde også en mindre hyggelig oppdagelse.

En kanal er gjennomrustet, og innen den er fikset er ikke bilen klar for vintersaltet. Nå foregår det intense turnøvelser på det uferdige garasjegulvet (pukkstein) der bilen står oppjekket. Plater er klippet til, det gjenstår sveising og avsluttende overflatefinish. Fristen jeg har satt for meg selv er høstferien i oktober, da er ungene bortreist og jeg kan vel få noen lange kvelder under bilen.

Facts:

Polski Fiat 125 Pick Up 1983 (kanskje noe eldre)

Helt original, bortsett fra motor og hjul

Motor: 132 1800 1973

Kamaksler: Fiat 2000

Stempler: 105 TC

Topplukk: 105 TC (dette gir ca 10.6 : 1 kompresjon)

Tenning: Bosch elektronisk (Fiat 2000)

Radiator og kjølevifte: 124 Sport Coupe -74

Ratt: Fiat Ritmo Abarth 130 TC

Felger: Two Gates Allycat 6 x 13 (egentlig ikke så gode, men bra nok til denne bilen)

Dekk: 185/70 x 13

Autoslalom

Skrevet av
Per Olav Rolund

Autoslalom, ja hva er det? Det er kanskje noen som lurer på hva dette egentlig er. Jeg skal prøve å forklare litt om denne sporten, da jeg selv har vært med noen løp som har vært meget gøy.



Autoslalom er en konkurranse hvor deltakere, selvsagt med bil skal på kortest mulig tid manøvrere bilen gjennom en bane med fartsreducerende hindringer.

Banen skal settes opp med kombinasjoner av to eller flere av følgende kjøreeøvelser:

slalåm

unnamanøver

sirkel

u-sving

sving med økende radius
sving med minkende radius
avstanden mellom de forskjellige kjøreeøvelsene er maks 25 m.

Tidtaking skjer oftest med elektronisk utstyr, men det kan benyttes stoppeklokke også.

Hvem kan delta i Autoslalom? ALLE!!!

I klasse 1 er det standard biler som kan starte. Dekk og felger skal være i overensstemmelse med bilens typegodkjenning og vegtrafikk lovgivning

Klasse 2: Modifiserte standardbiler, GTI-biler og lignende.





Minien som E Lie og T Nicolaysen kjørte i KNA løpet

Klasse 3: Nybegynner

Klasse 4: Sportsbiler produsert før 1966

Klasse 5: Sportsbiler produsert fra 1966
med sportsbiler menes 2 seter eller 2+2 seter.

Dette var i grove trekk hva det går ut på.

For nærmere opplysninger om emne kan du kontakte Norges
Bilsportsforbund eller besøke dem på <http://www.bilsport.no>

Naf cup i Autoslalåm på Fornebu gikk over tre ettermiddager i sommer
hvor flere Ringerikinger stod til start. Einar T. Lie og Trine Nicolaysen,
begge kjørte Mini, Nils K Bang i Porsche 911, Svein E Johnsen i Volvo
PV Sport, Helge Askim i Mini, og undertegnede selvsagt også i Mini.

Som dere ser her er det gamle biler vi kjører med.

Arrangøren kan legge til flere klasser slik at veteran biler og veteran rallybiler starter i egne klasser.

Resultatlista fra Naf cupen på Fornebu er ikke klar i skrivende stund, men resultat fra KNA sitt løp i kongensgt i Oslo 29 sept er som følger.

Nå er vi så egne at vi tar med kun de som er fra distriktet.

Klasse 1 standard biler

7 pl Einar T Lie i lånt bil Mini Cooper 2001 mod.

Klasse 2 modifiserte st.biler og GTI-biler

14 pl Per Olav Rolund i Mini (dette er ikke noe å skryte av)

Klasse 6 veteran rally biler:

3 pl til Helge Askim i Mini.

6 pl til Svein E Johnsen i Volvo PV Sport





E Lie foretrekker Farris til Autoslalom. Naf Fornebu

Klasse 9 Dameklasse

3 pl Trine Nicolaysen i lånt Mini Cooper 2001 mod

Dette er en løpsgren som flere av dere som leser avisen kunne være med på. Man treffer mange hyggelige mennesker og ser my fin kjøring, så kan man bruke kjøretøyet litt. Så jeg oppfordrer til de som har lyst eller er nysgjerrige på dette til å ta kontakt enten med meg eller en av oss andre som har prøvd dette. Er interessen til stede kan vi arrangere et løp her i distriktet for å prøve litt i det små.

Detta er j..... gøy.

AGRIA 2800 8 HK. DIESEL TRAKTOR.

Mimret av Helge Bihli.

Per Olav skreiv om sin Agria i et tidligere nr. av Motoristen. Han nevnte at Agria Drabant var en kjent skogsmaskin, men nå brukt som elgtrekker.

Importør Reinhart så tidlig at det var behov for noe som kunne erstatte hesten i de norske skoger. Det begynte først på femtitallet med det jeg nå skal skrive litt om, og fortsatte med en helbelte maskin som ble kalt Agria Drott med Vatne frikoblinger. Disse styrekoblinger gjorde at en beltemaskin ble betydelig enklere å få styrt, dette var etter min mening den første brukbare erstatter av hesten. Drott fikk nye motorer og mer hester etter hvert som de forskjellige motorfabriker gikk konkurs. Hatz motoren var etter hva jeg husker på 12 hk.

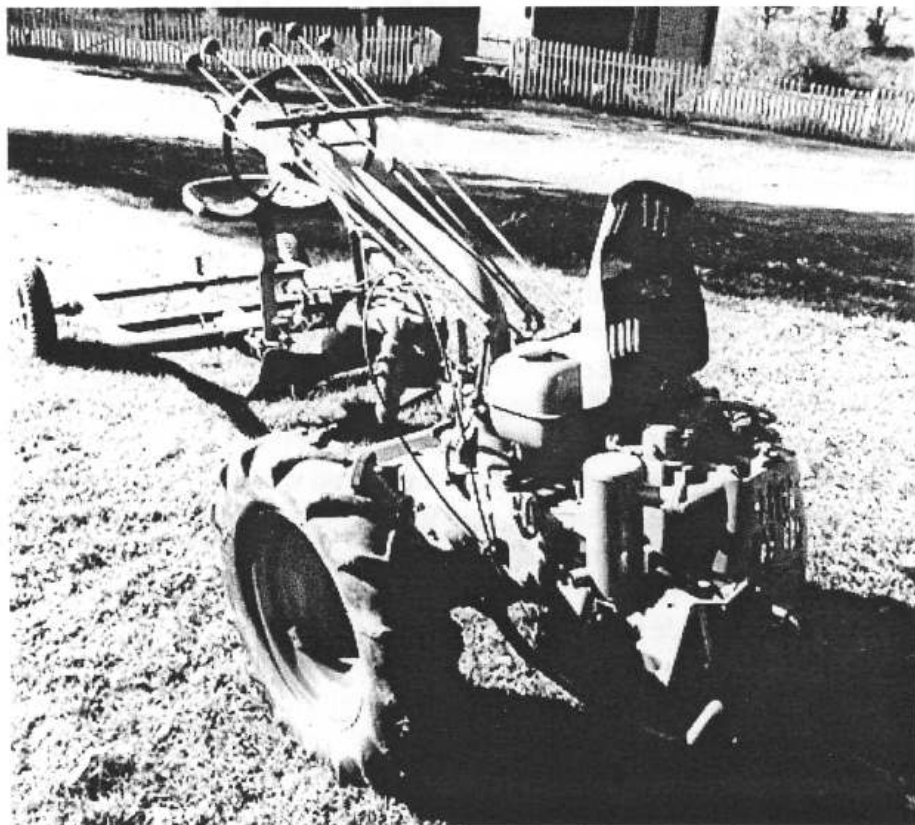
Det som var fint med disse maskinene var dieselforbruket som var meget lite, som en sa at den gikk hele uka på ei 5 liters kanne. Da Drott'n hadde vokst ferdig på 60 tallet ble etterfølgeren døpt Drabant, denne fortsatte



og vokse og hadde på slutten en 3 syl. Perkins diesel motor på 32 hk, selvstarter og veltebøyle.

Det ble også laget en midjestyrt versjon med 4 like store hjul med drift på alle, den hadde også 3 punkts løft. Denne

ble kaltt Grom Basen og ble mye brukt, særlig på vestlandet og i dalene. Grunnen til at det ikke ble veldig mange av disse maskinene var prisen som ble noe høy. Jeg hadde også gleden av å være involvert i utviklingen av et prosjekt for Reinhardt med helbelter, frikoblinger og variatordrift. Maskinen fungerte godt, men det var for seint til at den ble satt i produksjon. Nyere større maskiner hadde begynt sitt inntog i norske skoger.



Jeg vil nå fortsette med vårt Agria Prosjekt. Da jeg sier vårt mener jeg junior og undertegnede.

Min interesse for denne Agria'n begynte for mange år siden, da var den til salgs med mye utstyr, slik at det ble en meget allsidig universalmaskin for helårsbruk. Skjebnen ville det nå slik at jeg kjente kjøperen, og da

traktoren sa takk for samarbeidet ved å bråstoppe, ble jeg spurt om å ta vare på utstyret.

Først litt om hva maskinen består av. Grunnmaskinen er en helt standard 2 hjulstraktor med 1 syl. Berning diesel motor på 8 hk ved 3000 omdr. Den er på 425 ccm og er direkte innsprøytet . den har sveivstart , dekompresjon og startsigarett. Girkassa er avansert med vendegir og diff. sperre. Hvor mange gir den har er jeg fortsatt i tvil om, jeg tror 6 eller 9 finner litt nytt hver gang jeg prøver den.

Jeg sa at det var en allsidig universalmaskin , faktisk er det noe både Drott og Grom Basen her. For sommer bruk settes på ei bakstilling med store hjul og drift som Grom Basen. På den ekvipasjen er det et forminsket hydr. løft. I denne kombinasjonen blir det originale jordfreser styret brukt sammen med midjestyling. Det er meget ubehaglig å kjøre fort over en stein i denne versjon.

For vinter bruk er det halvbelter med ettervogn til å lesse tømmer og ved på. På kraft uttaket er det satt på en kraftig vinsj, denne var grei å ha da maskinen setter seg fast eller veltet noe som ikke var uvanlig. Jeg husker en som sa at Agria'n hadde kjørt over han 4 ganger i løpet av vinteren. Bakdelen med dette utstyret var at hvis en hadde tung tømmervending var det lasset som bestemte hvor en skulle. Den var vanskelig å styre, derfor ble det et stort framskritt med styrekoblinger. Disse tok heller ikke krefter, slik tidligere bremsestylinger gjorde.

Vi hadde en jobb med å løsne alt som satt fast , spesielt bremsen på vår Agria da den hadde stått ute en del år. Vi fant også grunnen til den hadde stoppet. Topplokket var løst, og pakningen var blåst ut.

Deler til en motor som konket for mange år siden var ikke å få tak i.

Derfor ble en syl. av pakningen til en IH 414 traktor redningen.

Etter dette var gjort og prøvekjørt gikk junior i gang med pussing og lakkering . Vi synes resultatet ble godt og mener dette er et prosjekt på veien til noe mer brukelig. Prisen var til å skremme med , dette utstyret kostet mer enn en ny gråtass. Da sier det seg at mange å bevare er det ikke.

**MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN**

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-mail: mkro@lmk.no

Hjemmeside: mkro.lmk.no

Postgirokonto 0530 54 16748

Vårt Styre

Formann:

Per Arne Hubred 61312847

Nestformann:

Jon Cristian Sandvold 32122547

Kasserer:

Bjørn Hagen 61311633

Sekretær:

Morten Ydalus 32125514

Arrangementskomite:

Nils Flattum 32159464

Dag Snekvik 32160268

Helge Bihli 32160105

Olav Simon 32131308

Brannbilkomite

Tom Grøtåsen 32160251

Redaktører av Motoristen:

Morten Øiom 61311674

Roar Langen 61310074

Forsikringskomite:

Terje Kviteberg 32159784

Knut Haugan 61311642

Bjørn Skjolden 32124373

Materiellforvaltere:

John Bisgaard 61311688

Håvard Marthinsen 32127282

RETURADRESSE
Motorhistorisk klubb
Ringerike og omegn
Postboks 1019 FLATTUM
3503 HØNEFOSS

B



E Lie foretrekker Farris til Autoslalom. Naf Fornebu