



# MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK  
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 1 februar 200 ÅRGANG 19

**MEDLEMSMØTE** tirsdag 5/3. Tur til Gardemoen med omvisning på brann/redningstjenesten. NB Påmelding! Se i bladet.

**Les mer om Norgesløpet 2001**



# Redaktøren har ordet

Hallo igjen og godt nytt veteran år. Nå er det på tide og sende ut en avis igjen. Denne avisen vil bli en rein svart hvit utgave. Vi skal nå forsøke og sende ut 4 – 6 aviser i året. I neste nummer trykker vi datoer for utgivelser og deadline for stoff som skal være inne i avis redaksjonen. På dette viset håper vi og få til en jevnere utgivelses takt en det som har vært tilfelle hittil. Vi trenger fortsatt stoff fra dere medlemmene da vi i redaksjonen vel ikke er de mest aktive deltakere i løp og treff. Derfor må dere skrive og levere bilder skal vi få noe variasjon i avisa vår!!!!

Vi skal nå tykke noen aviser i reint svart hvit på Kommunens trykkeri, for på det viset og spare penger slik at vi kan ofre litt ekstra på de numrene som er i farger.

Les avisa godt og merk dere datoer for når det er arr. I klubben. Lykke til utover og vi sees forhåpentligvis litt mer en hva som for mitt vedkommende var tilfelle sist sesong.

Det er også trist at Olav Rypdal ikke lenger ønsker å være en del av klubben vår! Men det er jo forståelig når han bor så langt unna. Olav har og vi håper han fortsatt vil skrive stykker til avisa vår.

Så til deg Olav, Takk for alle innleggene vi håper du fortsetter å sende stykker til oss

Morten

morten.oiom@ringnett.no

---

## Internett

Besøk oss på Internett, <http://mkro.lmk.no>

Her ligger hele tiden oppdatert terminliste. Du kan abonnere på siden og få beskjed på mail når noe nytt er lagt ut.

Send en mail merket "Siste nytt" med adressen din til [mkro@lmk.no](mailto:mkro@lmk.no) og du holder deg oppdatert.

# FORMANNSHJØRNET.

Ja nå er det blitt et nytt år og jeg sitter ved roret enda ett år. Jeg får takke for tilliten Vi er allerede kommet et lite stykke ut idet nye året og det betyr ny kontingent som vi legger ved i avisen. Håper alle betaler så snart som mulig slik at dette ikke blir glemt. Jeg hadde håpet å få ut en avis litt tidligere men det har dratt ut med det første styremøtet i år og det er en del ting som skal med i avisen fra møtet, så derfor ble avisen litt sen. Utover våren kommer vi til å arbeide med en del ting, det blir arrangement både i kulturruka og i forbindelse med byjubileet så jeg håper flest mulig har mulighet til å være med på det som skjer. Vi skal selvfølgelig også ha utstilling i sommer slik som vi hadde i fjor, så det blir nok og henge fingrene i.

Styret har fått innkallelse til LMKs Landsmøte og vi reiser to stykker innover, dette blir Jon C. Sandvold og meg.

Vi har mottatt viktig info fra LMK. Dette gjelder hovedbryter ved LMK forsikring. Jeg siterer:

Et vilkår for å tegne LMK Helforsikring er at kjøretøyet ( ikke to-hjulinger )er utstyrt med hovedstrømbryter med tilstrekkelig kapasitet for å bryte strømmen fra batteriet. LMKs sentrale forsikringsutvalg har til nå under tvil godkjent flere typer hovedstrømbrytere og forskjellig plassering av disse. Det viser seg imidlertid at hovedstrømbryter har liten eller ingen hensikt hvis den ikke kan håndteres uten å åpne kjøretøyets motorpanser. Forsikringsutvalget har derfor med virkning fra 1. januar 2002 besluttet at hovedstrømbrytere av godkjent type skal kunne utkobles med lukket motorpanser, helst fra kjøretøyets førerplass. Årsaken til kravet er åpenbart, da det er lite sannsynlig at noen er i stand til å bryte strømmen dersom man må inn under panseret etter at det er oppstått motorbrann. Fra samme tidspunkt vil derfor ikke hovedstrømbryter montert direkte på batteriplen kunne godkjennes.

Kravet er forelagt for og godkjent av LMKs styre, og gjelder både ved nytegning og ved rebesiktigelse etter 10-års regelen.

# TERMINLISTE 1

## HALVÅR 2002

### **Tirsdag 5 mars**

Tur til Gardermoen, med omvisning på Brann / redningstj.

Husk påmelding tlf. 99631234 innen mandag 4/3

Ans. Per Olav Rolund

### **Tirsdag 2 april**

Medlemsmøte i Arnemannsveien. Vi har invitert med oss "HØKA veteraner"  
(tidligere arbeidere ved HØKA)

Ans. Jon C. Sandvold

### **Tirsdag 7 mai**

Vi møtes som vanlig på biltilsynet Hensmoen Der får vi mulighet til en enkel kontroll av klenodiene våre.

Ans. Tom Grøtåsen

### **Lørdag 11 mai**

Åpning av utstillingen i Arnemannsveien.

Ans. Nils Flattum

### **Lørdag 1 juni**

Arrangement i forbindelse med kulturruka

Ans. Helge Bihli

### **Tirsdag 4 juni**

Medlemsmøte i Arnemannsveien

Ans. Per Arne Hubred

# Norgesløpet 2001

Av Per Olav Rolund.

Norgesløpet 2001 ble arrangert 11/8 av Valdres Veteranvogners venner (VVV) og løpet ble selvfølgelig kjørt i Valdres. Med start fra Fagernes og mål på Leira, hadde de lagt opp til en meget interessant tur i dalen.



Formann Per Arne og undertegnede fant ut at vi ville være med på dette løpet i og med at det var nesten i heimtraktene. Minien fikk nye plugger og olje, og vi var klar til tur. ”Styrkeprøven”, et løp som gikk fra Oslo til Lærdal på samme tidspunkt, startet videre på sin ferd før starten i Norgesløpet gikk samme lørdag.

Styrkeprøven skulle kjøre til minne om nederlenderen Petrus Scheltemer Beduin, som var den første utenlandske turist som kjørte bil gjennom Norge, for 100 år siden.

Bilen Beduin kjørte var en Panhard & Levassor av Paris-Amsterdam typen. Motoren skulle yte 8 hk, men med elektronisk tenning var den på omkring 18 hk.



Ferden hans gikk fra Oslo til Lærdal. Som de fleste veit gikk turen hans gjennom vårt distrikt.

Utdrag fra Beduin's dagbok etter han var kommet til Hønefoss:

Hønefoss er en liten by på et par tusen innbyggere. Mens vi gikk på gaten ble vi tilsnakket av en mann som spurte om vi hadde ankommet med den "nye vognen". Etter at vi hadde bekreftet dette, spurte mannen om vi hadde skremt en hest ved Sundvolden samme morgen, og han forlangte erstatning. Plutselig var alt mitt bekjentskap til det norske språk forsvunnet, og jeg var ikke i stand til å forstå et ord av hva mannen sa. Det var tilfelle at en løs hest hadde løpt avgårde, men det var ikke vår feil, vi hadde stoppet på forhånd, og ventet rolig til hesten ble innfanget. Det ble ikke gjort noe skade i det hele tatt. Likevel hadde folk telefonert til Hønefoss for å få noen til å presse penger av oss. Ved at jeg lot som jeg ikke forsto norsk kunne mannen lite gjøre, så han gikk for å klage til

hotelleieren, som også syntes å være en slags magistrat. Denne måtte ha roet ham for vi så ham gå med et surt blick, og vi hørte ikke mer om den saken.

Den eldste bilen som sto til start i Messingløpet var en 1900 mod Daimler. Tøffinger.

Etter at Styrkeprøven var startet, var det vår tur. Løypa vår gikk mot Beitostølen med tre poster underveis. På Beito var det matstasjon med masse god mat, så det var godt det vi skulle i utoverbakke igjen med hensyn til overlast. Vi kjørte mot Ryfoss og da er vi i Vestre Slidre. Så var det tre poster igjen før vi kom til mål på Leira. Her var det bankett senere på kvelden med premie utdeling og fest. Det ble faktisk første plass til oss



i vår klasse. Selvfølgelig er det jo fordel med Mini i ryggekonskuranse i motsetning til Buick fra midt på 60 tallet med koffertlokk så stor som et spisestubord med plass til 12 rundt. Vi overnattet på hytta til min fam. i Reinli. Neste dag var det prosesjonskjøring på Leirin Lufthavn (



himmelske freds plass )

Det var litt surt denne dagen så det var ikke så mange som deltok. Etter et par timer var vi fornøyd, og satte kursen mot Ringerike.

Vi var enige at dette var et fint løp, og at vi skal prøve å stille til start i år også. Ja ja, ikke i Norgesløpet men i Valdresløpet. Norgesløpet i år går av stabelen i Narvik 5-7 juli.

VVV har gjennomført Valdresløpet i mange år og bygd opp erfaringer, så



Norgesløpet 2001 gikk fra deltagerenes side knirkefritt, så det kan trygt anbefales. Kanskje vi hadde blitt flere fra klubben vår til neste løp? Følg med, vi skal publisere det om tidspunkt.





# Hva er det med bremsene på mine Fiat-biler ?

av Olav Rypdal

Silicon ?

Alle vet hva noen kvinnfolk benytter silicon til, og noen har lest om dalen i California som heter Silicon Valley (ikke pga damer, her er det snakk om silisium, som benyttes i elektronikk).

Det er anerkjent som en "sannhet" at silicon bremsevæske er "bra" for veteranbiler, og biler som ikke er i regelmessig bruk.

Nettopp derfor har også Forsvaret benyttet silicon bremsevæske på biler som står på mob.-lager. Også US Army benytter visst silicon. Men er det nå sikkert at silicon er så bra ?

Mine erfaringer

Jeg har erfaringer som gjør at jeg har begynt å tvile på om siliconet i bremsesystemet er så saliggjørende.

Det var på en rep-øvelse i Troms tilbake i 1989.

Med grad som fenrik var jeg, ved siden av troppsjefen tildelt en av Forsvarets "Børstraktor", til og med med egen sjåfør. Bilen var ikke like "flashy" som de man kan se i morgenrushet på Drammensveien i kollektivfeltet, men en noe enklere slektning, en MB Gelendewagen 240 D. Med grønn, matt lakk. Det var ikke engang skinn-seter.

En søndag før selve øvelsen hadde startet, ville jeg og en del andre befal ta en tur til Narvik. Bilen ble fylt opp med 6 personer, jeg bak rattet i "firmabilen". Jeg hadde en bråbrems pga feilkjøring før vi tok fatt på stigningen fra Tennevold opp Spansdalen til Gratangsfjellet der vi kom innpå E6 til Narvik. Opp bakkene gikk bilen utrolig tregt. Jeg var den eneste som ikke hadde profesjonell bilmekaniker-bakgrunn, men et enstemmig brøl bakfra om at bilen ikke var god for mer, gi på, gjorde at jeg nesten tro gjennom gulvet på veien opp.

På toppen, og der veien begynte på unnabakkene, ville den ikke engang

kjøre nedover uten mye pedal. Jeg svingte av på en rasteplass, og da vi kom ut av bilen, brant det i bakhjula. Snøen vi skuffet på, bare fordampet!

En del av øvelsen besto i å trimme dele-leverandørene og reparasjonsmulighetene i felt, og vi bestilte nye deler for å fikse bremsene. Vi fikk levert nesten alle nødvendige deler, men da de ikke kunne skaffe alt, ble til slutt hele bakakslingen skiftet!

Teorien om årsaken til denne bremseaffæren var at silicon kan løse opp gummi. Bråbremsen før stigningen hadde presset en gummibit gjennom en trang passasje, og blokkert for bremsevæsken slik at trykket ikke gikk av, og dermed hadde bakhjula full brems.

Jeg kjenner ikke til andre erfaringer fra folk i Forsvaret. Jeg antar at denne MB ble levert ny med vanlig bremsevæske, men hva slags prosedyre ble benyttet ved skifte til silicon ?

Jeg har selvfølgelig opplevd at bremsen har ”satt seg” etter lengre tids lagring. Det hadde også skjedd med min polski Fiat da jeg tok den i bruk, så jeg måtte likevel gå over bremsene og skifte bremsevæske. Å velge silicon bremsevæske var derfor lett.

Alle calipere og stempler ble demontert og rengjort, systemet ble tømt, og etter montasje ble ny silicon-væske fylt på.

De som kjenner meg og denne bilen vet at det har vært stadige problemer med at bremsene ligger på. Stempler har vært demontert og pusset rene, og smurt med bremse-sylinder fett før ny montasje. Unormal høy slitasje på bremseklosser, at bilen av og til virker treg og går tungt, noen ganger er også bremsepedalen stein hard, viser at det er bremseproblemer. Denne bilen, som er en pick-up, er svært lett bak, tenk hvordan den blir å kjøre på vinterføre når bremsene foran ligger på og bakhjula omtrent kaver i tomme lufta for å finne feste !

For kort tid siden skiftet jeg bremseklosser foran på polski'n. Det er normalt en rask affære, men stadig større problemer med at bremsene ligger på, gjorde at jeg hadde litt bange anelser. Klossene var helt nedslitt, det lave nivået i bremsevæskebeholderen tydet også på det. Jeg sjekket overflaten på stemplene siden de sto nesten helt ute. Ingen spor av rust, belegg eller andre skader. Stemplene ble smurt opp med fett (for bremsesylindere), og jeg ville skyve dem inn i caliperen igjen. De satt blegg fast, det var bare med

hjelp av en svær snekkertvinge at jeg fikk presset dem inn. Jeg pumpet dem ut igjen v hj a bremsepedalen, de gikk også tungt den veien. Inn og ut et par ganger, det letnet kanskje noe, men de gikk fortsatt tregt.

Pga at stemplene er så vanskelige å bevege, tror jeg at gummitettingene i sylindrene har svullet og klemmer på stemplene. Fettet jeg har brukt er kompatibelt med bremsevæske DOT 4 og 4, samt 5.1 ? Og da ser jeg ingen annen årsakssammenheng med at systemet har fått skiftet til silicon bremsevæske.

Min andre bil med silicon bremsevæske er Fiat 130 Coupe. Også her ble væsken fylt på på samme måte, etter rengjøring og smøring av alle sylindre. På denne bilen er det også slik at bremsene ligger på, men ikke så galt som på polski'n. Den er svært tung å dytte, selv om dette er en tung bil og den har differensialbrems, så er det unormalt. Hjula blir også varme under kjøring.

Ingen av systemene ble flushet før fylling av silicon, og ikke noe gummi ble skiftet. Gummien var altså eksponert mot ordinær bremsevæske tidligere.

Hva andre sier

Jeg har etterhvert fått vite at å benytte gammel gummi ved skifte til silicon væske er dømt til å mislykkes. Gummien må være ny, og noen sier også at det må til en spesialkvalitet for silicon. Til og med slanger må skiftes. Systemet må også flushes (skylles ut). Hva slags skyllemiddel som er best vet jeg ikke, men jeg har hørt at rødsprit kan benyttes.

Noen har også opplevd hengende bremses og clutch selv når all gummi er ny. Det tyder på at spesialkvalitet for siliconvæske kanskje er riktig.

Noen har etterfylt vanlig bremsevæske i et system med silicon uten å oppleve problemer, tvert i mot, clutchen gikk lettere.

Andre har fått den reneste grøt/gelé av å fylle silicon i et system med vanlig væske.

Det advares mot å blande ulike typer væske, og med flaska med silicon bremsevæske følger det et advarselsskilt til å henge på bremsevæskebeholderen. Ikke bland væsker!

Hva sier produsentene ?

På flaska med silicon bremsevæske fra en anerkjent leverandør er det en meget enkel bruksanvisning: Tapp gammel væske, sjekk slanger og gummi, fyll på ny silicon væske og luft systemet. Ferdig !

Det eneste forbehold er at silicon ikke må benyttes på noen Citroen og Rolls Royce fordi disse har systemer ment for mineralolje. Vanlig bremsevæske (DOT 3 og DOT 4) er basert på glykol. Det loves også at silicon vil fungere blandet med glykol væske, bare at da taper silicon-væsken sine egenskaper, ellers er det ingen negative effekter. Ja, og så må flasken oppbevares utilgjengelig for barn.

Jeg har sjekket på flere nettsteder, men ingen beskriver problemene jeg har opplevd. En del klaging på fjærende bremsepedal, men det har ikke jeg opplevd som noe problem.

Hvordan kan feilene rettes ?

Jeg er ennå ikke sikker på hva jeg skal gjøre. Det er en omfattende jobb å skifte all gummi. Til polski'n er det mulig å skaffe nye deler, men til 130 Coupe er bremsedeler ikke så lett å få tak i.

Det sikreste er selvfølgelig å skifte alt, og for å unngå risikoen med silicon, benytt ordinær høy-kvalitets bremsevæske. Noe jeg har tenkt på, er å legge gummidelene i f eks rødsprit noen døgn for å "tørke ut" siliconen, men jeg vet ikke om det vil gå. De som har lakkert opp en bil som har vært polert med Turtle silicon vet at det ikke er lett å bli kvitt dritten.

Er det flere med lignened erfaringer som meg ?

Jeg har selvfølgelig snakket med mange om mine problemer, men det er få som har konkrete erfaringer. Noen har også benyttet silicon bremsevæske i flere år, uten å oppleve noen problemer i det hele tatt, tvert imot, bremsene har fungert utmerket.

Det er vel også det normale, siden leverandører serverer så mye skryt, og siden Forsvaret (og US Army) fortsetter å benytte silicon.

Jeg ville være svært takknemlig dersom noen med matnyttig informasjon eller synspunkter på mine erfaringer kontaktet meg.

tlf 977 06 122, eller e-post: oryrdal@netscape.net

# Årsmøte 4 des 20 01

Møtested Vik Skysstasjon

## SAKSLISTE:

### 1. Valg av møterefert

Morten Ydalus

### 2. Godkjenning av innkalling

Dag Snekvik synes innkallingen burde vært utsendt tidligere

### 3. Årsberetning

Styrets årsberetning ble gjennomgått av Per Arne Hubred. Årsberetningen hadde utelatt flere dugnader i arnemannsveien. Flere lørdager i sommer ble utstillingen i Arnemannsveien holdt åpen for publikum med godt besøk. Egen gjestebok ble ført med mange hyggelige kommentarer.

### 4. Regnskap

Bjørn Hagen gikk gjennom regnskapet. Det ble vedtatt at de som ikke har betalt medlemsavgift ikke skal motta Motoristen. Mottok i år kr. 2000.- i kulturmidler fra Ringerike kommune. Klubben har kr. 44644.- på bok. Dag Snekvik mente det burde føres eget regnskap for Arnemannsveien. Kristian Øiom mente dette burde styres av styre. Styret lager budsjett for 2002 og balanserer utgiftene. Bør søke kommunen og banker om støtte for 2002. Regnskapet ble godkjent.

## 5. Innkome saker

Valgkomiteen ønsket å utvide valgkomiteen med 2 medlemmer til tot. 6

Godkjent for 2002, bør taes opp igjen på neste årsmøte.

## 6. Eventuelt

Morten Ydalus briefet om samarbeidsprosjekt mellom klubben og NVK om mulige arrangement i forbindelse med Hønefoss Byjubileum 2002.

# Årsberetning 2001

Motorhistorisk klubb Ringerike og Omegn

Tillitsvalgte har vært:

- Formann: Per Arne Hubred  
N formann: Jon Christian Sandvoll  
Kasserer: Bjørn Haga  
Sekretær: Morten Ydalus  
Styremedlem: Nils Flattum (arr kom)  
Terje Kvitberg (forsikr. Kom)
- Arrangementskomite: Nils Flattum  
Dag Snekvik  
Helge Bihli  
Olav Simon
- Forsikringskomite: Bjørn Skjolden  
Knut Haugan  
Terje Kvitberg
- Brannbilkomite: Tom Grøtåsen
- Redaktører: Roar Langen  
Morten Øiom
- Materialforvaltere: Håvard Martinsen  
John Bisgård

Revisor: Åsmund Martinsen  
Valgkomite: Per Olav Rolund  
Johnny Røst

Tirsdag 6 feb.

Årets første møte hadde vi på Hønefoss Bilpleiesenter hvor vi fikk en briefing på hvordan vi kan gjøre bilene våre fine og blanke.

Tirsdag 6 mars.

Dette ble et temamøte på Ringerike Gjestegård sammen med Am Car klubben hvor Stikkbakke fra Omega holdt foredrag om oljer og tilsetningsmidler.

Torsdag 15 mars.

Tur til Strømmen motormuseum der vi så utstillingen ”sportsbiler fra tidenes morgen frem til dagens drømmer”.

Tirsdag 3 april

Medlemsmøte i Arnemannsveien der temaet var planlegging av utstilling.

Tirsdag 8 mai

Utemøte på Biltilsynet i Hønefoss, med meget bra oppmøte.

Lørdag 26 mai.

Kulturuka: samling utenfor Hønefoss hjelpefengsel og åpning av motorhistorisk samling i Arnemannsveien der vi også har holdt åpent hver lørdag frem til september.

Tirsdag 4 sept.

Temaet var avslutning av utstillingen, utrydning av og plassering av kjøretøyer for vinterlagring.

Tirsdag 7 nov.

Temaet var tanker om planer og temaer neste år.



# MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

UTDRAG AV REGNSKAP 18.11.00 - 24.11.01

	INTEKTER	UTGIFTER
Medlemskontingent	23 630,-	
Potto		2 719,50
Servoting Meter		130,-
Motoristen		8 642,-
Beambil		1 655,70
Renter	1 188,18	
Arbeidsutvæien	11 385,-	21 295,50
Forsikringsprovisjon LMK	3 810,-	
LMK kontingent		825,-
Kulturmidler Ringerike Komono	2 000,-	
Diverse		3470,50
	<u>41 414,18</u>	<u>40 738,70</u>
Overskudd i perioden :		675,98
	<u>41 414,98</u>	<u>41 414,58</u>

**Beholdning pr. 24.11.01:**

Kasse	237,45
Postgro	18 446,73
Postbanken	<u>25 960,12</u>
	<u>44 644,-</u>

Regnskapet er oppgjort pr. 24.11.01

30/11. 01

President og finans-  
i perioden.

*Arne Nordmark*

Arne Nordmark  
revisor

*Bjørn Hagen*

Bjørn Hagen  
Kasserer

# Til Salgs.

Deler til veteranbiler Mye nye/brukte deler til veteran biler selges, Opel - Fiat - Skoda - Ford - Bmw - Volkswagen - Wartburg - Peugeot - Mercedes - Saab - Austin - Vauxhall - Moskwich - Dkw . Som f.eks dører, panser, baklokk, bensintanker, ruter, varmeapparat, felger, instrumenter, chrom, detaljer, støtfangere mm. Delene befinner seg i Hedmark. Henv tlf: 41572341

Motorsykler vurderes solgt.

1936 NSU 250ccm

1938 Ariel red hunter 599 ccm

Begge syklene er restaurert og i originalstand

Henv, Leif Hatle tlf 32159523

## OLJETILBUD!!



Kendall olje til gammel bilen på lager.

GT-1 SAE 20-50 mineral motorolje.

Three star gear 80-140 dekker GL 2- 3- 4- 5.

MC 4 cycle SAE 20-50 mineral for m.sykkel.

Alt av Sunoco oljer til nyere kjøretøy.

Tilbud: 20 l. Synt. Gold 5-40 A3/B3 +5 l.

Classic SAE 40 kr. 1050,- inkl. mva

Ta kontakt for et godt tilbud!!!

Helge Bihli

32160105 / 95867362



## MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Postboks 1019

3503 Hønefoss

**E-mail: [mkro@lmk.no](mailto:mkro@lmk.no)**

Hjemmeside: [mkro.lmk.no](http://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

Arne Berg 32157391

Torleif Hovi 32157414

Brannbilkomite

Tom Grøtåsen 32160251

Redaktører av Motoristen:

Morten Øiom 61311674

Roar Langen 61310074

Forsikringskomite:

Terje Kvitberg 32159784

Knut Haugan 61311642

Bjørn Skjolden 32124373

Materiellforvaltere:

Håvard Marthinsen 32127282

Karl Moen 32142569

Åsmund Martinsen

~~RETURADRESSE~~  
Motorhistorisk klubb  
Ringerike og omegn  
Postboks 1019 FLATTUM  
3503 HØNEFOSS

