

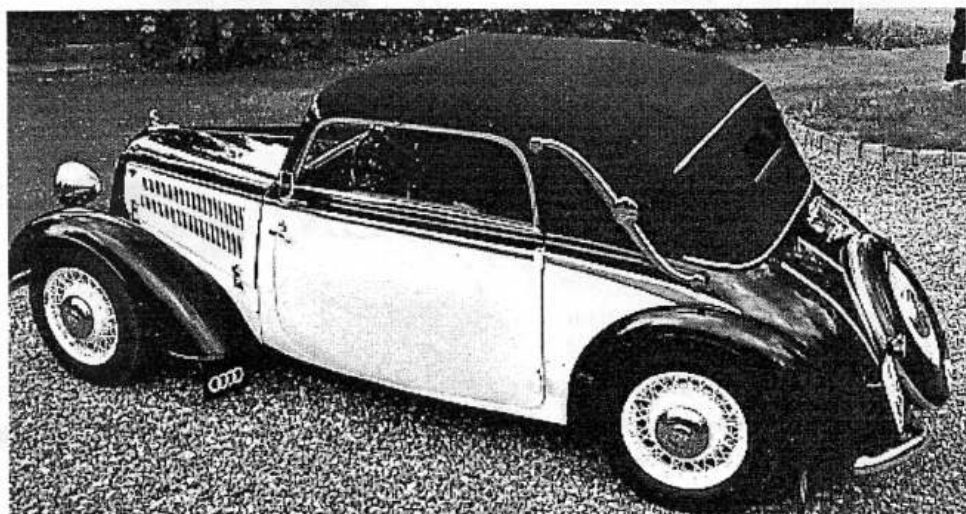


MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 2 APRIL 1999 ÅRGANG 16

LES BLA. OM MARTINSENS DKW



**GÅ IKKE GLIPP AV MØTE 13 APRIL PÅ
GARDEMOEN ELLER FØRSTE UTE-
MØTE 4 MAI HOS BILTILSYNET**

REDAKTØREN

Venner av motorhistoriske kjøretøy.

Vi i redaksjonen av Motoristen har slitt litt med hver avis vi har laget de siste gangene. Dette skyldes at vi prøver å gjøre oss kjent med et program som heter Pagemaker. Programmet skal hjelpe oss å redigere avisen slik at leserne får et godt lesbart eksemplar, med gode bilder. Tidligere ble avisen laget ved hjelp av saks og lim. Dette resulterte i dårlig kvalitet på bildene, fordi de ble kopiert tre ganger før dere som leser så dem.

Styret i klubben har nå vedtatt å gå til innkjøp av en skanner, et digitalt kamera, og programvaren pagemaker. Dette vil vi installere på min private datamaskin, slik at avisen kan lages der. Dette resulterer i en avis som er raskere og enklere å redigere, samtidig som bilder blir av en betydelig bedre kvalitet. Hvert eksemplar av avisen vil bli ren utskrift. (ingen kopi). Avisen leveres til de som kopierer i form av en diskett, å mangfoldigjøres direkte fra denne. Stoff kan mailes til rolangen@online.no

Det digitale kameraet er til utlån til klubbmedlemmer som skal på

tur, å vil lage en historie om det. Disse bildene vil vi kunne laste direkte inn i datamaskinen, sammen med stykket dere skriver. (det er ingen film i kameraet å det har plass til over 500 bilder).

Roar

UTEMØTE

4 mai

4 mai blir det arrangert utemøte på biltilsynet. Det serveres kaffe og noe å bite i.

Ønsker du å vise bilen, er dette en glimrende mulighet til å få en uhøytidlig EU kontroll.

Formannshjørne

Det går mot lysere tider, å takk for det.

I skrivende stund som det så fint heter, har det blitt god gammeldags vinter. Rett før uværet satte inn hadde jeg måkt av verandaen, får sola varmet så godt at en fikk vår-fornemmelser. Å kunne sitte i sol-veggen med en kopp kaffe så jeg frem til, og kunne kanskje tenke på det en skulle ta seg til utover våren. Men, det har godt over, for nå er det 70 cm føykesnø der.

Møte i sivilforsvaret i febr. var interessant. Der fikk vi omvisning av selve anlegget, og vi så på noen kjøretøy som ikke var innkjørt enda, selv om det var veteraner. Så vi sender en takk til Olav Simon som var vår guide denne kvelden.

Mars møte var heller ikke mindre interessant, da vi var hos Øiom på Jevnaker. Her så vi på det nye lakkverkstedet som akkurat er ferdig. Svigersønn til Kristian dreiv å snekkerte nytt karosseri til T-Forden til Narum. Den ble fullstendig ødelagt etter en brann i bilen for noen år tilbake. Dette var et nydelig stykke arbeid som her ble vist frem, så vi gleder oss til å se den ferdig.

Videre skal vi få en avis med bedre kvalitet når vi nå fornyer oss litt med hensyn til programvare til pc etc. lover redaktørene våres. Vi gleder oss.

Mai møte er på Biltilsynet.

Den 12 juni er det utstilling i forbindelse med kulturuka. Vi skal også prøve og få til et løp slik som vi gjorde i fjor. Mer info følger.

Ønsker dere alle en god påske. Vi snakkes.

Hilsen Per Olav

Klubbmøte tirsdag 13/4-99

Tur til Flysamlingen og brann/ redningstjenesten på OSL Gardermoen.

Vi har fått lov til å komme å se på Flysamlingen nå, før den åpner for publikum til sommeren. Her er vi blitt lovet en guidet omvisning, og her er det mye fint.

Etterpå besøker vi brannstasjonen, og får en omvisning der.

Helge Dybdahl's bussreiser vil frakte oss til Gardermoen i sin turbuss.

Kl 1700 Avgang fra
Yrkesskolen på Risesletta

Kl 1830 Omvisning på
Flysamlingen

Etter omvisningen på Flysamlingen, tar vi en tur på brannstasjonen. Her tar vi kaffe og noe å bite i.

Ut på kvelden Ankomst
Risesletta

Vi kan parkere privat bilene på Risesletta mens vi er ute å reiser.

Husk å gi beskjed om du vil bli plukket opp på veien. Reiseruta går om Hadeland.

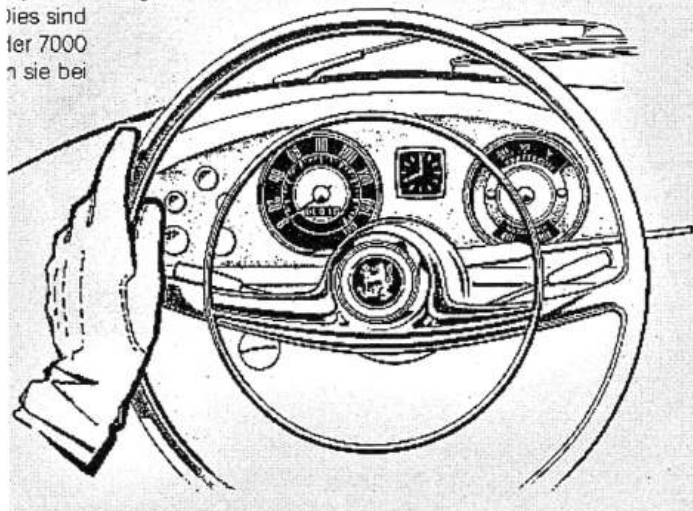


**Påmelding på tlf
91193007 innen 12/4**

HISTORIE FRA ET KLUBB-MEDLEM

Skrevet av Martinsen

opprinn
lies sind
ter 7000
n sie bei



Ved julemøtet den 2. desember ble jeg oppfordret av Morten til å bidra med et stykke i Motoristen. Jeg tok imot utfordringen uten å tenke over at det nok er mer jobb enn du tror å fylle en 2-3 sider med leseverdig? stoff.

Jeg starter med å skrive litt om Fiat 1500 S cabriolet 1961 modell med OSCA (Maserati) motor som jeg kjøpte i Sverige for noen år siden. Jeg har forresten både lest og hørt om flere som har skrekk for å importere fra Sverige. To av bilene mine er handlet der og for min del

har dette vært positivt. Fiat'n hadde riktignok alt for dårlig oljetrykk og dette førte til at motoren måtte hel-

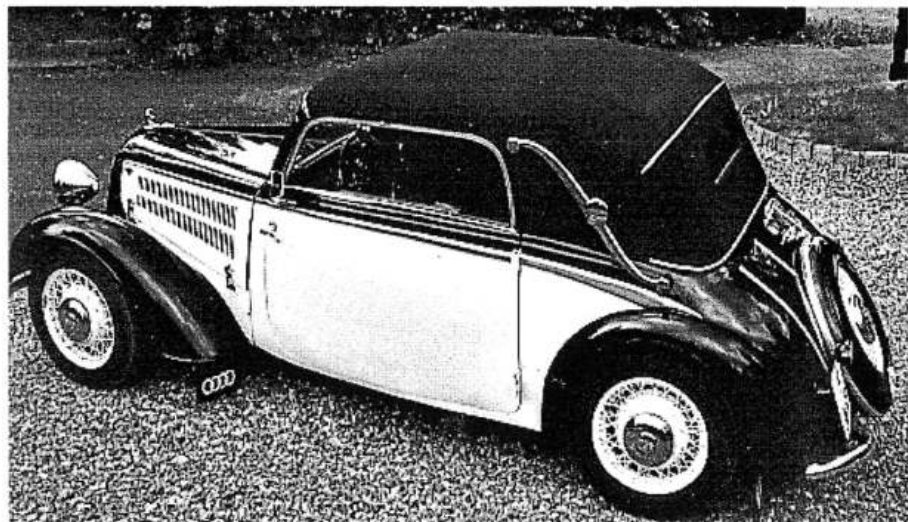
overhales. Jeg prøvekjøpte imidlertid bilen bare rundt to kvartaler på sommerdekk og på snøføre i nyttårs-helga, så dette må delvis på min egen kappe selv om selgeren nok kunne vært noe mer ærlig

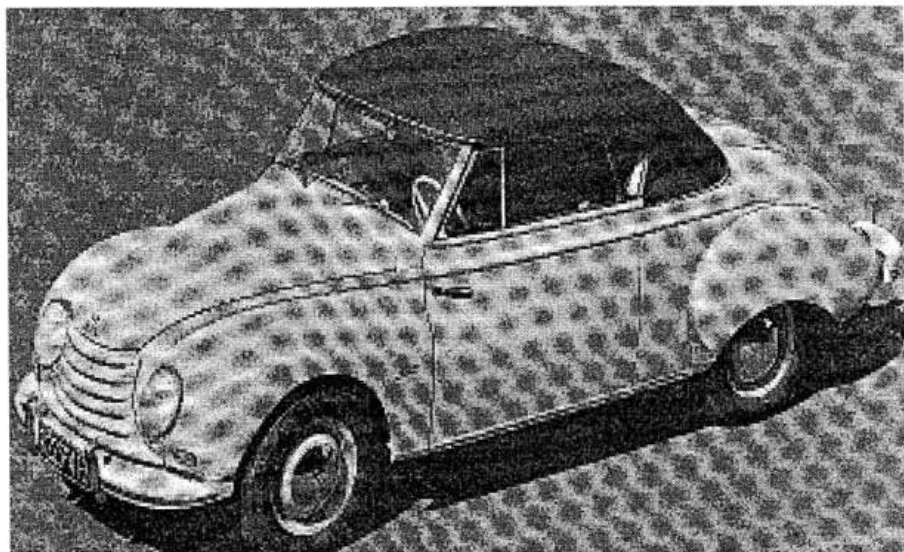
om tilstanden på motoren. Karosseriet var uten rust og fanteri og det tekniske forøvrig var bra. Tilbake til OSCA. Bokstavene står for Officiena Specializzata Construzione Automobili, og ikke som mange tror initialene til brødrene Masarati som het h.h.v. Alferi, Ernesttro og Ettore. Det spesielle med bilen er nok i første rekke motoren. I betraktning av at den ble konstruert for godt over 40 år siden er det helt klart at gutta hadde greie på motorer, selv om Alfa Romeo var et par stå hvassere. De tok ut 84 HK av 1500 ccm3. ved hjelp av doble

overliggende kamaksler og en dobbel Weber. Motoren har 5 lagret veivaksel og alu. Crossflow topp. Max. speed er 105 Mph. En tilsvarende motor men med noe mindre volum ble allerede i 1954 brukt i OSCA fabrikk racer ved Sebring 12 timers løp. Kjørere var Stirling Moss og Bill Loyd. Det er vel unødvendig å opplyse at det ble første plass. Fiaten vekker nok ikke de helt store følelsene hos sportsvogn entusiasten. Jeg kan fortelle litt om det. I sommer så var jeg en liten tur innom Rodeløkka kafe hvor Sportvognklubben hadde møte. De enset ikke bilen min med et blick og jeg ble både lei meg og vonbråten når jeg så hvordan de saumfarte Engelsmennene . Litt til om Fiaten. Det står i bøkene at det ble laget

20420 slike Fiater med cabriolet med 1200 og 1500 motor, men bare 1490 med OSCA motor. Den med Fiat motor har 14" hjul og trommelbremsers mens 1500 S har 15" hjul og skiver rundt om, og så han den Nardi ratt. Det betyr vistnok en del for de som liker Italianere. Da får det være nok Fiat, særlig siden Morten mente at passende tema kunne være DKW.

Jeg har en DKW F8 cabriolet 1939 modell og en Auto Union 1000 Limosine fra .61. Disse er jo temmelig forskjellige og passer hver til sitt bruk. Den gamle vekker litt oppsikt og det er moro. Særlig ble den lagt merke til en gang vi kom av Danskebåten i Oslo. En stor flokk





tyskere som stå klare til å kjøre om bord "fikk det travelt" når de hørte putringen. Dette var nok en bil de hadde sett før i tida og som de hadde et forhold til. Jeg kan forresten fortelle litt om hvorfor vi (Björg og jeg) kom med denne båten. Det hadde seg sånn at danskene i 1995 arrangerte internasjonalt DKW treff i Vejle i tida 28. til 30. juli. Fra Norge deltok det 9 kjøretøy med 20 personer. Totalt deltok det 330 kjøretøy fra 13 nasjoner. Jeg kunne telle førkrigs biler på en hånd og jeg tror det bare var med tre cabrioleer. Plasseringsmessig så gikk det skeis, det gjorde det forresten med alle fra Norge. Vi skyldte på uvant klima. Det vi etterpå husker best og som det hyggeligste var ekte dansk lunch på

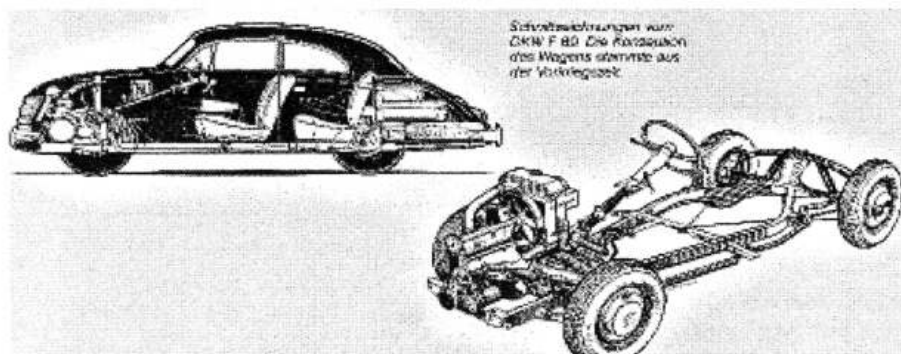
en gammel kro på veien nedover til Vejle. Maten var god men "Gammel dansk" smakte nok passasjerene enda bedre. Det ble et langt måltid, over 3 timer. Minst en av passasjerene ble veldig trøtt når vi hadde kommet godt i gang med turen igjen. Å være på treff er forresten hyggelig og vi har flere ganger deltatt på Treff til tusen som jo hver høst går i Ytre Enebakk. Vi har ikke sett noe til Fridthjof med mopeden der, men for et par år siden traff vi Terje Kvitberg, uten sammenligning forøvrig. Det er premie til alle og i 1996 fikk faktisk undertegnede 3 plass av vel 70 deltakere og F8'n ble valgt til Car of the show.

Litt om gamle DKW'er. Dette

var den første ? bilen hvor motor og gir var sammenbygd til en enhet. Cabriolene ble fabrikkert på Horch fabrikken og har stålkarosseri i motsetning til "fliskorgene" som er popularbetegnelsen på sedan, hvor en stor del av karosseriet er laget av finer. 1939 modellen fikk moderne hjuloppheng og tannstangstyring. Dette var svært uvanlig på den tida

resten av bilverden i tur og orden har kopiert.

Jeg hadde tenkt å slutte her men kom på en liten ting. Etter å ha sett et TV program fra Doblaug gård på Hedmarken, kom jeg til å tenke på at det kanskje kunne være en ide at klubben laget en fellestur dit en gang på sommeren ?. Det er bl. annet et



og etter hvert er det flere som oppdaget fordelene med måten denne bilen var konstruert på. Førkrigs DKW var den tids folkevogner og de hang godt med til først i 60. åra. Fabrikken ble da solgt til Mercedes. Totalt mistet etter hvert grepet og salget stagnerte. Den siste F 102 ble vel fabrikkert i 1964. Så overtok VW hele greia og F 102 ble til Audi 60 med Mercedes motor. Resten av historien er kjent og Audi 80 90-100 osv. har klart seg bra med det konseptet som man overtok og som

mindre bilmuseum der. Årsaken til at jeg nevner dette har også sammenheng med at når det er anledning til å luften vidundret så er oppmøtet veldig bra, så kanskje en sånn utflukt kunne være noe som fenget.

Fiat 130 Coupe 1973

av Olav Rypdal

De fleste kjenner nok min lidenskap for italienske biler, og Fiat spesielt. Jeg har hele tiden mens jeg har kjørt mindre og billigere Fiat coupe modeller (850 og 124) vært oppmerksom Fiats «top of the line», flaggskip, nemlig den store og påkostede Fiat 130 Coupe. Jeg så av og til en 130 Coupe, men jeg hadde aldri tanke for at jeg skulle stifte nærmere bekjentskap med en slik.

Litt om bilen:

Fiat utviklet Fiat 130 Berlina (sedan) i slutten på 60-tallet, for å erstatte sine 2100- og 2300- modeller. Bilen vokste under utviklingen, og for Fiat er den en stor bil. Den første motoren på 2.8 l ble litt liten, så i 1972 kom en større V6 motor på drøyt 3,2 liter og 165 hk. Det er mange som tror (eller ønsker) at denne motoren kommer fra Ferrari, men det er ikke riktig. Det som er riktig at motoren er designet av Aurelio Lampredi, som tidligere i sin karriere var hos Ferrari.

Med denne oppgraderingen kom Pininfarina på banen, og bygget en Coupe på Berlina-chassiet. Dette firmaet er ikke hvem som helst

i bil-sammenheng, Ferrari og andre eksklusive biler har ofte karosseri eller design herfra. Jeg leste forresten nylig i avisen at Pininfarina skal arbeide for noe så sidrumpa som norske NSB, men kanskje dette får fart på statsbanene?

Tilbake til bilen, den kunne fåes med automat- som standard eller 5 tr manuell gear uten ekstra kostnad. Interiøret er påkostet med deilig plysj i setene trepaneler i dashbord og sider. Skinn var ekstra utstyr.

Tidligere eiere:

Så en vårdag i 1986 ble jeg utkommandert av sjefen min for å være med for å se på en bil. Han var svært hemmelighetsfull, han hadde svart på en annonse med bill. mrk., men han røpet at det var en 130 Coupe. Etter hans skjønn hadde jeg litt greie på Fiat, og han tenkte vel meg som en slags konsulent.

Vi fant fram til selgerens adresse, og traff en litt merkelig fyr som egentlig drev med Citroen. Han hadde hatt 130'n i flere år, og gjort en god del med den, bla a var det nye dekk, han beklaget at det ikke var Pirelli, men Michelin. Han hadde også tonnevis med deler, mye nytt, kjøpt fra Norsk Auto, og deler fra en vraket bil fra Sverige. Bilen så fin ut, men det trakk litt ned at det var satt i en glassluke i taket.

Vi tok plass i bilen for en prøvetur, jeg i baksetet. Kjøreturen ble kort, og vi tok det pent. Sjefen som ellers kjørte Porsche Turbo hadde et glassaktig blikk da han meddelte selgeren «jeg tar den». Jeg var ikke blitt spurt, og jeg ante ikke om prisen som var forlangt var riktig. Sjefen prutta heller ikke.

En bekjent av meg innen Fiat systemet har fortalt at han var på

pressevisning av nye Fiat modeller på Sanderstølen i 1973. Blant bilene der var det 3 stk 130 Coupe. Disse har bunnpanne i støpt aluminium, og den ligger veldig lavt. Og ganske riktig, de gasskåte journalistene greide å smadre bunnpanna på to av bilene.

Første registrerte eier på min bil er Norsk Auto (Fiat importøren), så at den var en av bilen fra Sanderstølen er sannsynlig. Siden har den



hatt en rekke eiere, og mange har skrudd og mekket.

Sjefen min brukte bilen en stund, men etterhvert ble det oppdaget rust rundt bakre hjulbuer, nederst på dørene og sidepaneler. Siden han heller ikke likte fargen, lys metallic, fikk han et verksted til å reparere all rust, og hellakkere bilen i en mørkere grå Lancia metallic. Samtidig ble glassluka byttet til en Webasto elektrisk stålluke. Etter dette så bilen nydelig ut.

Så ble jeg tilkalt igjen, bilen hadde stoppet, og det tydet på alvorlig feil med motoren. Vi skiftet hele drivenheten, kpl. motor og automatkasse fra debilen som fulgte med på kjøpet. Bilen gikk bra lenge etter byttet, men den hadde en lei tendens til å stoppe av uforklarlige årsaker. Like uforklarlig gikk den igjen etter en stund. Mistanken gikk til bensinpumpa eller forurensning i tanken, og jeg tror at pumpa ble byttet, men problemene fortsatte. Av samme grunner kunne ikke kona hans utstå bilen, så han fikk vel noen meldinger om at han burde kvitte seg med den.

Så plutselig stoppet motoren igjen, og det var ingen kompresjon. Årsaken til forrige motorhavari var at veivakselen var røket tvers av, kunne det være det samme igjen? Nærmere granskning avslørte at

viftereima hadde røket i mange biter, og en av bitene hadde kommet mellom drevene til registerreima, og dermed forårsaket ventilhavari.

På denne tiden drev et verksted på Hamar-kanten (der promillekjørere snekrer paller) med motoroverhalinger, og de hadde standardpriser på overhaling av 6-sylindret motor. Bilen ble fraktet til Hamar, og der ble den stående. Etter lang tid pga venting på deler, kom det melding om at prisen ville bli over dobbelt så høy som lovet. Sjefen min ville ikke gå med på det, og de ble enige om at de skulle benytte de beste delene fra forrige motor og den som satt i. Greit nok, men da bilen kom tilbake var det gått nesten ett år.

Så var det min tur:

Nå var det blitt 1991, og sjefen var blitt lei av bilen, den ble avertert til salgs. Denne tiden var nok ikke den gunstigste for å selge en så spesiell bil, så responsen på annonsene hans var null.

Jeg ble utsatt for en sjarmoffensiv, dette måtte være bilen for meg som jo hadde flere Fiater fra før. Presset økte, og jeg måtte innrømme at dette var fristende. Jeg vet ikke hvor mye bilen hadde kostet ham til sammen, men til slutt ble vi enige, jeg skulle overta bilen og alle delene.

Jeg hadde kjøpt en Pininfarina Coupe !

Det ble et svare strev med å flytte alle deler til mitt lager, og jeg begynte å se nærmere på det jeg hadde kjøpt. Støtfangerne ble demontert og levert til kromming for

som et skudd, men det var noe rart i bakstillinga, kunne den være skikkelig fastskrudd eller var det slarkete foringer ?

Jeg ble innkalt til eierskiftekontroll hos Biltilsynet, og før det fant jeg betydelig med rust i reserve-



3. gang, dette skulle være en reklamasjon, men kromverkstedet nektet etter 6 mnd å gjøre noe, da stålet var slipt for tynt til å få på ny krom.

Jeg hadde avtalt med en fyr i sør-Sverige å bytte noen Fiat deler, så premiere-turen ble dit, tur og retur Oslo - Malmø fra fredag ettermiddag til lørdag morgen, bilen gikk

hjulsbrønn og bakplate.

Rusta ble oppdaget hos Biltilsynet også, og i tillegg til andre mangler, ble det en del jobb på bilen. Jeg hadde også nettopp kjøpt hus, og da regninga på forsikring kom (det var ikke billig), ble det dråpen som fikk meg til å sette bilen på lager i påvente av bedre tider.

Ut fra Tornerose-tilværelsen:

Etter 6 år, uten noen hobby bil, og uten noe sted å stå med bilen, fant jeg ut at noe måtte gjøres. I april 1997 tok jeg bilen ut av møllposen, og gjorde den klar for kjøreturen til Ålesund. Jeg fikk tak i en støtfanger foran, og jeg hadde den på verksted for å sjekke forstillinga. Hjelpesnekka ble skiftet, men årsaken til at den trakk til siden var at bremsene lå på. Jeg prøvde å løsne stemplene i bremsecaliperen, men selv om de virket løse, trakk det like mye. Jeg la likevel iveri, og jeg kom helt til Lesja uten problemer. Da fusket bilen under aksellerasjon, var det det gode gamle bensinpumpe-problemet igjen?

Med forsiktig kjøring kom jeg fram til Ålesund, og bilen var bare innom bilvask før SAKs bil-utstilling på Moa. Etter utstillinga bar det til verksted for rustsveising, jeg antok at det bare ville ta noen uker, så kunne jeg kjøre med bilen til sommeren.

Så feil kan man ta, det var mer arbeid enn beregnet, andre ting kom i mellom, osv, først i november kunne jeg begynne på det jeg hadde tenkt å gjøre selv. Verkstedplass ble ordnet, og i løpet av vinteren har jeg gått over bilen og utbedret en rekke mangler, mangellappen fra 1991. Jeg

rettet og lakket akterenden, bakstilling og understell ble sjekket, og i alle bremsecalipere var pakningen snudd feil vei, slik at stemplene ikke gikk så lett tilbake. Nå fungerer bremsene utmerket med silicon bremsevæske. Til og med ny eksospotte fikk jeg tak i, og den ble skiftet med mye vold og besvær. Fra en kontakt i Sveits kom det støtfanger bak.

Sommeren 1998

Som nevnt er det mange mekanikere som har vært bortpå bilen, det er skiftet skjermer foran, og en del annen rust er også utbedret. Min sjef plasket rundt med den i saltlaken i Oslo i flere vintre (han kjørte Porsche om sommeren), og det gjør at skjermer og litt rust ellers må taes igjen. Videre er panseret ikke bra, det ser ut som om bilen har vært utsatt for takras. Pga dette samler jeg deler i påvente av senere utskifting. Da vil også hellakkering i lys metallic (originalfarge) komme.

Nå kjører jeg med bilen for å bli kjent med den, og jeg vil ta ting etterhvert. Det er i løpet av sommeren blitt en liste med diverse ting. Bakstillinga er ikke helt bra, slitte foringer og evt også slappe støtdempere er årsaken. Bensinpumpa (uoriginal) som sitter i virker stort sett bra, men den har

tre feil: Den støyer, under hard aksellerasjon leverer den ikke nok, og i regnvær tar den seg av og til en pause. Det er litt dumt når jeg er sent ute til ferga. Ny original pumpe står på ønskelista. Foringer i forstillinga har nok også gjort sitt, slik at bilen knirker og knaker i bevegelsene. Denne giktiske oppførselen har lite til felles med kjøre egenskapene ellers, bilen går meget bra, og det gode dreiemomentet gjør at motbakker og forbikjøringer ikke er noe problem.

Bilen vekker oppmerksomhet alle steder jeg dukker opp, spesielt i fergekøer og slike steder kommer det folk og spør om dette virkelig er en Fiat ?, er det Maserati eller Ferrari motor, og nesten ingen har sett en slik bil før.

I løpet av sommeren deltok jeg som eneste Fiat i SAKs Overlandtur fra Hellesylt til Geiranger, og blant alle Buick'er og andre klassikere gjorde vi et bra inntrykk. Jeg møtte

også Per Jon Moen fra Tønsberg som også har en 130 Coupe, men han reiste på ferie i en Fiat 2300 Coupe.

Bildetekster:

Bilde nr 1

Fiat 130 Coupe. Bildet er tatt på den gamle brua i Horningdal, under SAKs Overlandtur i sommer. Fjellet Horningdalsrokket i bakgrunnen.

Bilde nr 2

Fiat 2300 Coupe og Fiat 130 Coupe. Møte på Aursnes i Sykkylven

Annonser:

Porsche replika selges med Porsche 924 understell.

Pris for bilen med 17" felger er kr 130.000

Kontakt Morten Øiom Tlf dagtid:61311374, kveld 61311674



Motorhistorisk klubb ringerike og omegn har noen artikler med klubbens logo for salg:

Regnjakker	kr 175,-
T - skjorter	kr 50,-
Tøymerker	kr 25,-
Klistremerker	kr
15,-	



MOTORMUSEET PÅ STRØMMEN STORSENTER ARRANGERER:



SAMLER...marked

Lørdag 10/4 - Søndag 11/4 - 1999

Leker - Bil/Mc-modeller - Automobilia 
Brosjyrer - Litteratur - Blader - **Bøker**
Snurrepiperier - Nytt og gammelt.

Her kan en gjøre masse spennende funn og
samtidig se et av Norges beste
kjoretøyhistoriske museum

Åpent for publikum fra kl 10.00 - 16.00
begge dager.



Entré: Voksne kr. 30.- Barn/Honnør kr 10.- Familiebillett Kr 60.-
Motormuséet på Strømmen Storsenter, Støperiveien 5,
2010 Strømmen - Tlf 63 80 23 10
Du finner oss under REMA 1000 på baksiden av Storsenteret

Motormuseet Strømmen Storsenter, 2010 Strømmen • Telefon: 63 80 23 10 • Bankgiro: 6203 0508713

EKEBERG 1999

NORD-EUROPAS STØRSTE DELEMARKED EKEBERG CAMPING, OSLO

Over 800 selgere og mer enn 25000 besøkende!

Egne felt for bilklubber, delemarked og lopper
Salg av veteranbiler og motorsykler.

Kafeteria og pølseboder.



Neste marked: Lørdag 18.8.99

GRATIS ADGANG

FOR PUBLIKUM

LØRDAG 8. MAI 1999 - KL 0600 - 1600

INFORMASJON TIL SELGERE:

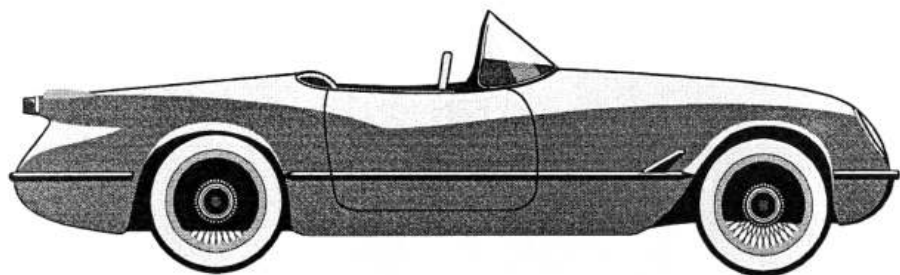
LØRDAG: Standleie kr 300,- (NVK-medlemmer kr 200,- ved framvisning av gyldig medlemskort)
FREDAG: Tilriggssavgift kr 150,- Portene åpner for selgere fredag 7.5.1999 klokken 1800
Ingen innslipp av selgere etter lørdag klokken 0900. Ingen utkjøring tillatt før klokken 1400.
NB! Ingen forhandsbestilling av plass! Klubber bes kontakte NVK for klubbstande.

INFORMASJONSTELEFON: 22 95 04 60 Kontortid onsdag - fredag kl. 1000 - 1400

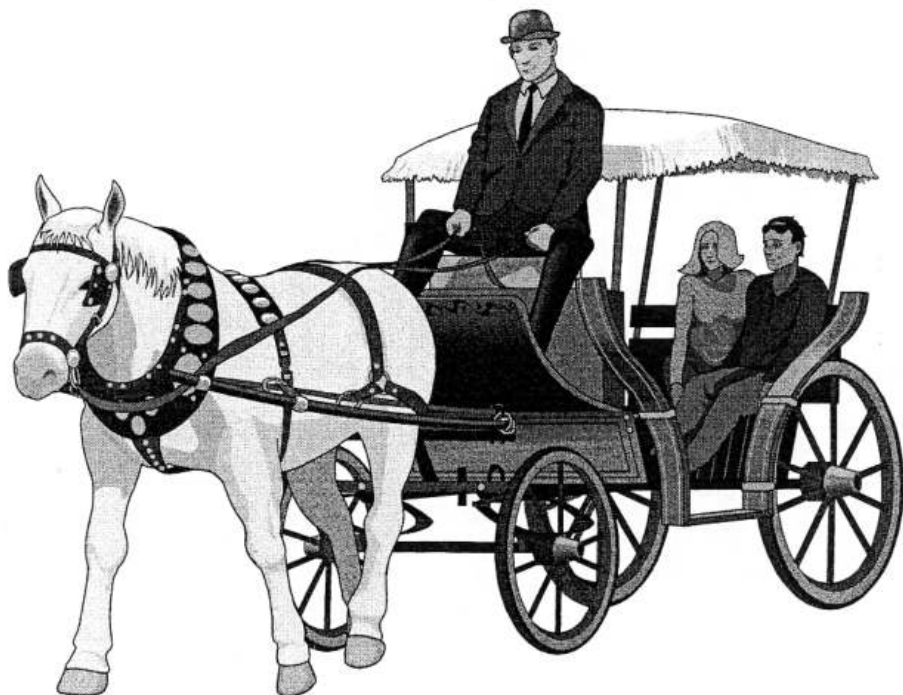


ARR:
NORSK VETERANVOGNAKLUBB

I neste avis kan du som du ser på baksiden av heftet lese om Kristians besøk i paris. I tillegg kommer siste nytt i fra LMK.



Motsetninger?



**MOTORHISTORISK KLUB
RINGERIKE OG ØMEGN**
B
Pb. 1019
3501
Hønefoss
3506326
0805311
Postgironr: 0803
Bankgironr: 2335
Vårt Styre
Formann:

Per Olav Rolund 32132552

per-olav.rolund@hjemme.osl.no

Nestformann:

Jon Cristian Sandvold 32122547

Kasserer:

Bjørn Hagen 61311633

Sekretær:

Johnny Røst 32160206

Arrangementskomite:

Nils Flattum 32159464

Dag Snekvik 32160268

Tom Grøtåsen 32160251

John Bisgaard 61311688

Redaktører av Motoristen:

Morten Øiom 61311674

morten.oiom@ringnett.no

Roar Langen 61310074

RETURADRESSE

MOTORHISTORISK KLUBB
FINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS

Arkivet

B



I neste avis kan du lese et stykke fra Retromobilemessen i Paris. Stykket er skrevet fra Kristian Øioms besøk der forrige sommer

