



# MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK  
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 4 SEPTEMBER 97. ÅRGANG 14



Husk klubbtreff, første tirsdag i hver måned kl  
1900. Se møteplan side 4.

## Redaktørenes hjørne



Hallo venner av motorhistoriske kjøretøyer. Sommeren 97 er over, og dere har forhåpentligvis hatt mye glede av klenidiet. Eller er det med dere som med meg ? Sommeren går alt for fort og jeg ha nesten litt dårlig samvittighet fordi gammelbilen står.

Vi har byttet den ene Austin Healeyen med en 1967 Porsche 912. Artig bil men ikke på langt

nær en Healey. Den andre Healeyen er 70% ferdig restaurert, og dere er alle hjertelig velkomne på klubbtreff hos meg i November.

Jeg vil rette en takk til Olav Rypdal som er så flink til å sende historier til Motoristen. Denne gang har vi også fått ett interessant stykke av Per Olav Rolund, historien om Morris Mini. Han følger opp med å fortelle om sin egen mini i neste utgave av Motoristen. Det ville vært fint om Finn Sveen også kunne fortelle klubbens medlemmer om historien bak hans MGB.

Roar

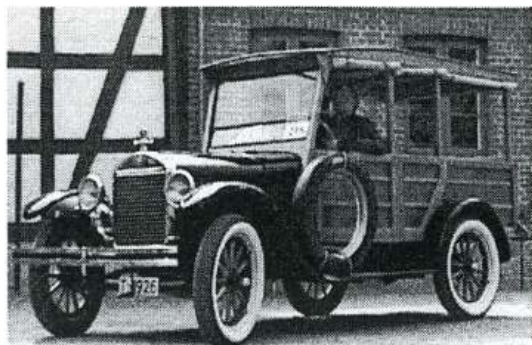
## Forsidebilde

Piloten som ble funnet på en låve i Ådalen nå i september. Les mer om historien på side 19.

## Baksidebilde

Bilde fra et av museumene på Egeskov vollgravslott i Danmark. Les mer på side 15

## FORMANNSHJØRNE



Ja nå er det på'n igjen etter feriene. Dere har vel alle vært ute på mye artige turer med gammel kjøretøyet. Det er jo løp og stevner nesten hver helg hele sommeren. Så det burde være et eller annet opplegg for nesten en hver smak eller kjøretøy.

Men det er vel med dere som meg selv, det er så mye annet og gjøre så tiden strekker ikke til. Det er som Dag sier:»Jobben tar for mye tid fra Hobbyen». Jeg har da kjørt T-Ford løp og vårt jubileums løp fra Glassverket i sommer. På Sandviken - Sundvollen ordnet vi med parkeringa om morgenen, så da fikk jeg tid til både se og prate gammel bil, dette er jo halve moroa med vår hobby.

De som fulgte med i lokalavisen i sommer har sikkert sett at arkeologene har begynt å grave i Halvtanshaugen på Stein Gård. Jeg har også vært litt arkeolog i sommer. Jeg ble nemlig bedt med til Ådalen for og hente en bil som har stått på samme sted i 75 år!! Da vi åpnet døra til låven skjønnte jeg hvilke spenning disse folka må ha over hva de kan finne i slike hauger.

Mange av oss har objekter som kan minne og hauger. Disse burde vi prøve og gjøre noe med i løpet av vinteren. Så sett igang, snart er det sommer igjen. Vi ses vel på møtene, så vi kan prate litt om vinterens oppgaver.

Kristian

## KLUBB AKTIVITETER FREM MOT JUL

Vi treffes første tirsdag i måneden som vanlig.

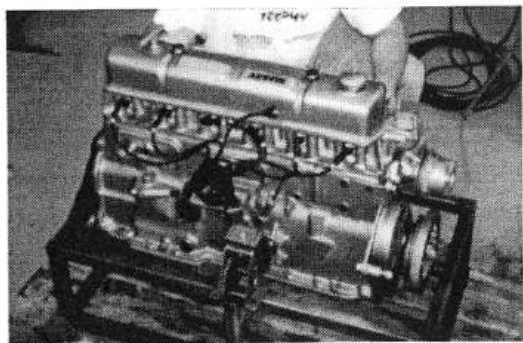
**7 oktober 1900** I Kistefoss museum.

Vi har fått lov til og sette brannbilen i Kistefoss Tresliperihallen. Vi møtes her og tar en liten dugnad på vinterlagring av bilen. Vi får en liten orientering om hva som skal gjøres med museet og dets maskiner. Er det noen som kunne tenke seg å være med på oppussing av noen av museets maskiner og utstyr? De har også plass for vinterlagring av biler mm. Alt dette får du høre mere om på møtet, men vi skal også ha tid til en liten prat om hva vi ahr opplevd i sommer. Ta med bilde og prate humør til kaffen.

**Tirsdag 4 november: kl 1900**

Det er ca et år siden vi var på garasjebesøk hos Roar Langen. Da så vi på et objekt som er på vei til å bli en Austin Healey 3000 MK III fra 1965. Hvor langt Roar har kommet skal ikke røpes, men forandringen på objektet er merkbar. Vi treffes på Sammsmoen 1. på Jevnaker adressen er Kistefossveien 35.

**Har denne kommet på plass i Healeyen???**



Tirsdag 2 desember

Årsmøte: Innbydelse og informasjon kommer i senere

## Fiat 125, sammenraska deler

av Olav Rypdahl

Da Fiat lanserte sin 124 (ikke 125) i 1966, var den en helt ny og moderne bil. den hadde moderne karosseri uten halefinner, den hadde oppdatert hjuloppheng og skivebremses på alle 4 hjul. Motoren var også helt ny. Bilen erstattet Fiat1300, og var en verdig etterfølger til denne Fiat i mellomstørrelse, og den ble valgt til årets bil.

Samme år ble også 124 Sport Spider lansert, og den hadde et snertent to-seters karosseri designet og bygget av PininFarina. I tillegg til sitt meget tiltalende ytre, inneholdt Spideren den etterhvert legendariske Twin Cam med en gummirem fra Pirelli. Også på denne løsningen var Fiat banebrytende (jada, jeg vet at også

Glas benyttet tannrem, men hvor mange motorer bygget de?). Twin Cam motoren ble snart forstørret til 1608 ccm, og med 2 doble forgassere ga den hele 110 Hk.

Nå hadde Fiat i 1967 også behov for en litt større bil for å erstatte sin 1500 modell. Man tok en titt i hyllene og fant der det meste av delene som trengtes til den nye 125. Understellet



fra 1500 ble beholdt. Dette var fortsatt gangbart, og holdt uten store endringer. Selv med stiv bakaksel og bladfyører benyttet Fiat understellet også til sin Ferrari kloning, Dino. 125 fikk også skivebremses, de samme som på 124. 125's karosseri ble i stor grad et modifisert 124 karosseri. Dører, front og bakrute er helt like, mens fronten og hekken ble modifisert og er noe lengre enn på 124.

Juvelen i bilen er motoren, der ble den nye Twin Cam motoren på 1608 ccm valgt. I 125 ga den 90 Hk, i spesial versjonen hele 100Hk. Fiat 125 var en meget rask bil.

Fiat 125 ble avløst av 132, i 1972, og i dag er det ikke mange igjen av denne undervurderte bilen. Selv om 132 også hadde mange mekaniske komponenter felles med 125, er ikke 132 like morsom som 125.

Men 125 levde videre i mange år, som lisensbygget Fiat i et øst-Europeisk land. På samme måte som russerne overtok 124 og konverterte den til Lada, fikk FSO i Polen lov til å bygge sin polski Fiat125p. Polakkene måtte nøye seg med en noe redusert utgave av bilen. Juvelen, den motoren ville Italienerne beholde selv, og Polakkene måtte selge bilen med den originale motoren på 69 hk. Polskien ble produsert stort sett lik sin Italienske forgjenger, men detaljer som lykter, grill, lister og emblemer skiftet etterhvert. Polakkene bygget også stasjonsvogner og Pick ups. En parallell modell som het Polonez dukket også opp. Den hadde samme teknikk, men et mer moderne kombi-karosseri (etter Polakkenes oppfatning). Bilene ble solgt i mange land, men Polakkenes noe mangelfulle kvalitetsbegreper gjorde bilene sjanseløse selv om de var billige. Det var mye kluss med dem, og dette bidro sikkert til at Fiats generelle rykte ble svekket. Norsk Auto (Fiat importøren i Norge) måtte re-eksportere et parti usolgte biler, de fant nye og forhåpentligvis glade eiere i egypt.

Når mitt prosjekt egentlig startet har jeg glemt, men jeg ønsket meg en bil for henting og bringing av deler osv, en pick up bil måtte være fin å ha.

Blant lagrede Fiat deler hadde jeg også motoren fra en 132, opprinnelig tenkt som trimmet erstatning for motoren til en 124 Sport Coupe som jeg også har.

Et prosjekt begynte å ta form, en 125p pick up med en 132 motor? Det gikk noen år, jeg så av og til en 125p pu i trafikk, og jeg kunne ikke slippe tanken om125/132. I 1987 averterte et vaktmesterfirma

en 125p pu som delebil, med defekt motor. Bilen var i tillegg utsatt for hærverk. Glass og lykter var knust. Den var av årgang 1983, og hadde minimalt med rust. Til gjengjeld hadde den mer bulker og småskader. I følge selger var bremsene overhelt før motoren ga opp. Bilen skiftet eier for kr 1000, og dermed var jeg i gang. Etter flere besøk hos opphuggere var glass og lykter skaffet tilveie pluss masse smådeler som manglet. Jeg startet overhaling av 132 motoren, her hadde Fiat vært så lure å levere veivakslingen med en dimensjon som det ikke fantes lagere til. Veiva måtte derfor slipes. Ellers gikk overhalingen rutinemessig. Motoren er en 1800ccm med 105 hk, den vil vel sette mer fart i bilen en de 69hk som Polakkene leverte.



Til å begynne med tenkte jeg at Motoren passer rett på gearkassa, Fiat er Fiat. En rask kikk avslørte at dette var langt fra tilfelle. Bla.a. hadde 125p starteren på feil side. En gearkasse fra en 125 (Italiensk) ble skaffet for dyre

penger. Den hadde starteren på rett side, men passet ikke på motoren. Enden på visa ble at jeg måtte benytte clutchhuset fra min 124 Sp.C. (likt med 132) mellom motor og 125 gearkasse. Dette så riktig bra ut, inntil motor og gear var på plass i bilen. Da passet ikke mellomakslingen på gearkassa. Ved å bruke 125p gearet var dette løst.

Oljefilteret kolliderte med krengningsstabilisatoren, men ellers så det ut som motoren hørte hjemme i bilen. (det gjør den jo også).

125p har hydraulisk operert clutch. 125 og 132 har det ikke jeg måtte skaffe deler for ombygging fra en Italiensk 125. En ringe-  
runde til de fleste huggere innen rimelig avstand fra Oslo. avslørte  
at Fiat125 er en sjelden bil. delene ble funnet i Moss. Ombyggingen  
til vaier operert clutch er forholdsvis enkel å gjøre selv, men jeg  
synes den mest elegante løsningen er å benytte originale Fiat-deler,  
selv om de stammer fra forskjellige biler. Det er jo samme filosofi  
Fiat selv benyttet da de designet 125, så det stemmer jo bra.  
Med servo og clutchsystem på plass, gikk ikke luftfiltere på. Jeg  
lurer på hvordan dette ser ut på 125? Eksosanlegget har jeg også  
fått til, det polske tok en tur ut i framskjermen før det fant riktig vei  
bakover. Et originalt 125 anlegg passet rett på. Dørene og panser  
hadde fått hard medfart av vandalene, disse delene rettet jeg selv,  
mens resten av karosseriet måtte ha profesjonell hjelp.

Prosjektet stanset opp, og bilen ble stående i 6 - 7 år.  
Ny inspirasjon gjorde at bilen sommeren 1996 ble lakkert svart, og  
alle deler ble montert på igjen. Skiltene kom på i oktober, og siden  
har bilen ruslet og gott, selv om det har vært litt kluss med lading og  
el.anlegg. Generatoren er Italiensk mens polakkenes el. anlegg viser  
stadig nye merkelige påfunn. Forgasseren er ikke helt god, dette er  
den eneste delen som ikke er overhaldt, en ny forgasser står derfor  
på ønskelista. Bilen er rask, og praktisk til sitt tiltenkte formål.  
føreren kommer litt for nær ratt og pedaler, kjørestillingen blir litt  
anstrengt. Setenes bevegelse bakover blir hindret av veggen mot  
lasteplanet. Noen spesielt god vinterbil er det ikke, uten last blir den  
for lett i bakenden. bilen er et eksempel på øst-Europeisk bil-  
historie, og den fortjener derfor å bli tatt vare på. Den er også en  
yrkesbil, slike har ekstra lett for å havne i pressa. I 1982 kostet en  
slik pick up kr 29.105, dette var den laveste pris som ble forlangt  
for 4 hjul og et ratt det året, da fikk han egentlig ganske mye for  
pengene eller hva?



## Bikkjehuset

Per Olav Rolund

### *Hypermoderne veteran med stor konkurransehistorie*

Alec Issigonis ble verdensberømt for konstruksjonen av Austin/Morris Mini.

Med motoren på tvers, framhjulsdrift og et hjul i hvert hjørne har den blitt forgangsmodell for den type bil som de fleste av oss kjører omkring i dag. Vi tenker selvsagt på den tverrstilte motoren.

Til og med Volvo har introdusert en modell på Mini prinsippet 32 år etter presentasjonen av originalen. Mange anser Volvo 850 som Volvo's hittil beste og mest fremtidsrettede bil, så Issigonis ideer fra femtitallet kan nok ikke være helt feil.

Issigonis første konstruksjon av en komplett bil var Morris Minor, en bil som ble produsert i over en million eksemplarer. Når Morris gikk over til BMC i 1952, begynte Issigonis hos Alvis, men det varte ikke lengere enn til 1956 da var han tilbake hos BMC. Det var året før Suez-krisen. Tilgang på bensin ble begrenset og prisene høye. Bilinteressen hadde da blitt stor i Europa, og de som ikke hadde råd til bil skaffet seg motorsykel eller en MC bil. Disse som var meget bensingjerrige ble selvsagt meget populære. Issigonis ble skremt når han så folk kle på seg slike biler. Her trengtes det en riktig mini bil i stedet mente han, en bil med god plass og likevel økonomisk.

Ledelsen for BMC var inne på noe av samme tanke og ba Issigonis sette i gang.

Bilen skulle bli liten og lett, og lengden ikke over ti fot, men fire voksne måtte få plass. Det ble ikke mange cm. til overs for motoren, derfor ble denne satt på tvers mellom og foran framhjulene. Girkassen fikk ikke plass noe steds, derfor fant Issigonis ut at den beste plassen var å sette motoren opp på girkassen, og la dem dele oljen.

For at ikke baksete plassen skulle bli for liten mellom hjulkassene, valgte man å bruke små hjul, med felgdiameter på ti tommer. Dunlop måtte produsere en spesiell dekkserie for Mini, da dette ikke fantes som noen standard den gang.

Med en handfull medhjelpere greide Issigonis å få frem en bil etter bare et halvt år. Konsernsjef Sir Leonard Lord, prøvekjørte og ble overbevist at dem hadde funnet frem til rett bil. Prosjektet ble drevet videre, og i august i 1959 ble Mini'en satt i produksjon, og den nye bilen ble presentert.



Den ble salgført både som Austin Seven og Morris Mini-Minor, selv om de var praktisk talt like. På eksportmarkedet ble de kalt Austin 850 / Morris 850 eller BMC 850 saloon, men Mini ble senere det offisielle modellnavnet og senere eget merke. I Sverige ble den kalt Hundkojan og i Danmark Mariehønen, her hjemme kjenner vi den som Bikkjehuset.

Mini debuterte med mange nye konstruksjonsløsninger, med sin avhugget bakpart og små hjul, lignet den ingen bil. Skulle den bli akseptert av bilkjøperne? Hva sa de når de fikk vite at motoren satt på tvers med girkassen under motoren, og med samme oljen til begge deler?

Det var ikke lett for Mini å komme inn på småbil markedet, siden av Fiat 600, Renault Dauphin og Volkswagen. Kjøperene var meget skeptiske og salget gikk trekt. Suezkanalen var åpen igjen, og lavt bensinforbruk var ikke så viktig lenger. Men Issigonis konsept fungerte i praksis. Selv med små yttermål var Mini like romslig som mange andre større biler. Det begynte som smått og bli en populær bil i Londons trange gater med rask akselerasjon og små yttermål.

Med en vekt på bare 630 kg var det tilstrekkelig med motor på 37 HK og med en toppfart på 120 km/t, hadde den et bensinforbruk på bar 0,6 l pr mil ved anstendig kjøring.

Alt i 1960 kom varebil-utgaven "van", og senere samme år "herregårds-vogn" med tredekor på sidene. Den ble kalt Contryman i Austin utgaven og Traveller i Morris.



Og i 1961 modifiserte formelbyggeren, John Cooper en Mini som ble akseptert av fabrikken, som begynte og produsere den under navnet Austin/ Morris Cooper. Cooperen hadde fått skivebrems foran og motor på 997cm, doble forgassere, større ventiler, høyere kompresjon og hvassere kam, ble effekten 55 hk. ved 6000 o/min. Dette begynte og ligne dynamitt i en så lett bil.

I 1963 kom det en motor på 1071cc og modellen fikk navnet Cooper S. Et år senere fikk Cooper S 1275cc motor, men det kom også en type Cooper S med 970cc motor, dette på grunn av de som skulle konkurrere i klassen under 1000cc i bilsporten.



Da er vi straks inne på det området som Mini gjorde det meget bra, nemlig bilsporten.

Coopermodellene dominerte i konkurransene. Det sier en hel del når BMC tok ut sine Big Healey i Monte Carlorally 1964 og erstattet dem med Mini Cooper S.

Paddy Hoppkirk vant, og året etter ble Timo Makinen nr 1 i en 1275cc Cooper.

BMC hadde satset riktig, og deres Big Healey måtte vike plassen for Mini'n.

I 1965 fikk Mini Hydrolastikfjæring, og Mini Moke ble lansert. Moke'en var en jeep versjon som fabrikken presenterte til den Engelske arme. Men Moke'n hadde like små hjul og kun fremjulsstrekk så den kunne ikke stille



opp mot Land Rover som de allerede hadde fra før av. Mini Moke ble en strand- bil, og produksjonen stanset i 1968.

1967 kom MK II med motor på 998cc. Og i 1969 kom en helt ny variant som ble kalt Clubman.

Clubman hadde lengere front og 998cc motor. Cooper versjonen med 1275cc motor fikk navnet 1275 GT. Denne erstattet Mini Cooper S etter et par år. Men Clubman ble ikke noe stor suksess, folk ville heller ha saloon typen i stedet.

Senere har det blitt flere typer av Mini, bla Mini Pick up som ble meget populær og Wolseley Hornet/ Riley Elf og flere andre med visse små forandringer.



Mini produseres fremdeles, med 1300cc motor og katalysator. Skinnseter, el vinduer å masse annet snacks fåes som ekstra utstyr.

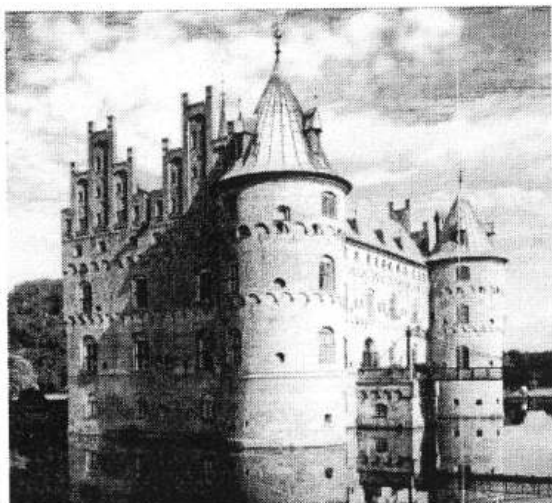
Men med de velsignede avgiftene vi har her i landet slipper vi å se nye Mini'er etter veiene. Prisen på de billigste ville ligget på ca 180 000 her til lands, og hvem vil kjøpe en så liten bil til den prisen?

Vi får nok ta vare på de Miniene som har hvert her i landet en stund, så vi fremdeles kan se "originalen" til de nymotens bilene vi har på veiene i dag.

# EGESKOV VOLLGRAVSLOTT

Roar Langen

I sommer hadde familien bestemt å reise til Legoland. Utover til dette var ingenting bestemt. Det ble en 8 dagers tur hvor vi kun skulle gjøre det vi fikk lyst til. Etter å ha besøkt noen venner i Sverige reiste vi over til København (ikke veldig morsom by å kjøre bil i, Spesielt ikke i ferietrafikken). København er som



de fleste sikkert har opplevd, en meget trivelig by. Fra "Køben" gikk veien til Odense på Fyn. Her gikk vi å tittet i koselige bygater før vi gikk innom turistinformasjonen.



Vi ville se hva mer Fyn kunne by på.

Egeskov vollgravslott fattet vår interesse, så da reiste vi dit. Det viste seg at slottsgården inneholdt mye mer en "bare" et praktfullt vollgravslott som vi kunne gå inn i. Rundt slottet var det fantastiske hager, en kjempestor labyrint, og flere interessante museer.

Det var mopeder, og motorsykler av alle årganger så langt øye kunne se i en bygning. I en annen "låve" var det et kjøretøy-museum. Det inneholdt camping vogner/biler, fly, helikoptre og biler av eldre årgang. Det var også innredet et gammelt komplet bilverksted.

Landbruksmuseet inneholdt alle hjelpemidler til primærnæringen gjennom tidene.

Jeg vil på det sterkeste anbefale en tur til dette stedet, for her var det mye å se for alle og enhver.

Etter dette gikk turen til Legoland, før vi reiste til Fredrikshavn og hjem igjen.

NB ! I Danmark kjører alle som om dem har stjålet bilen!

# KNA VIKING CHALLENGE 1997

Roar Langen



Årets KNA Viking Challenge gikk av stabelen på forsommeren.

Løpet skulle nå gå fra Oslo og sørover mot Kristiansand.

Denne gang deltok vi med vår Porsche 912. Løpet bestod i år som tidligere av førerprøver på lukkede baner og pålitelighetsprøver.

Nytt av året var kartleserprøver hvor vi skulle følge en beskrevet løype på kart.

Årets løp forløp ikke uten vanskeligheter. På teknisk kontroll dagen før løpsstart, ble dekkene underkjent (for lav profil). Jeg fikk låne dekk av en gammel Saab av Morten Øiom, og la om disse. Ferdig med dekkomlegging og innkjøring av trippetter kl 23:30. Løpet startet fredag morgen på historisk museum i Oslo. vi oppdaget raskt at ett dekk lakk luft, og det var selvfølgelig det hjulet trippetteren var koblet til. (synkende diameter - økende trippavstand).

Halveis i løpet punkterte vi, og det var selvfølgelig Trippetterhjulet.





Heldigvis skjedde dette mellom to pålitelighetsprøver, og vi fikk lagt om uten tap av tid/poeng.





Løpet fortsatte Lørdag med start og mål i Kristiansand.

Vi kom i mål kl 1800 lørdag kveld. Avslutningen på løpet var en førerprøve rundt NRK huset i Kristiansand sentrum. Til slutt møttes alle på hotell Caledonien til middag, premieutdeling og dans.

Totalt sett gikk det meget bra for vår del. Vi vant bilklassen og kom på tredje plass totalt.

Denne typen løp har begynt å ta seg opp i Norge. NAF har i sommer arrangert en liten challenge cup, hvor det har vært treningsløp med opplæring. Dette er en løpstype som jeg kan anbefale. Bli med da vel!

# ARKEOLOGI

Kristian Øiom

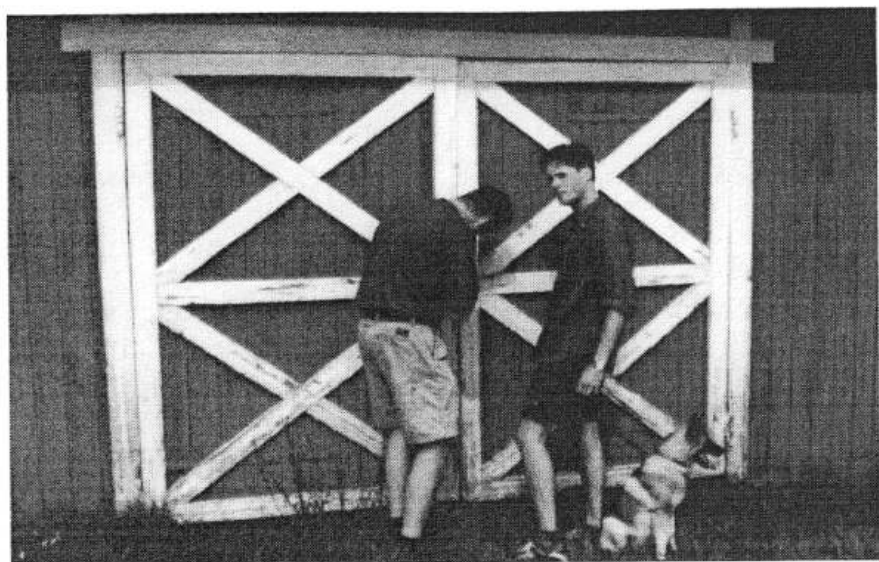
## FINNES DET FORTSATT UOPPDAGEDE BILER ELLER MC GJEMT I LÅVER OG SKUR?

Er alle hentet, kanskje ryddet bort og presset. Utallige er de historier du hører»en slik bil var det der i bygda, den tilhørte N.N og var helt i orden når den ble parkert.» Vet du hvor bilen er nå, spør du kanskje. Nei den ble vel gravd ned, eller satt på isen kanskje, borte ble de aller fleste. Men ikke alle!

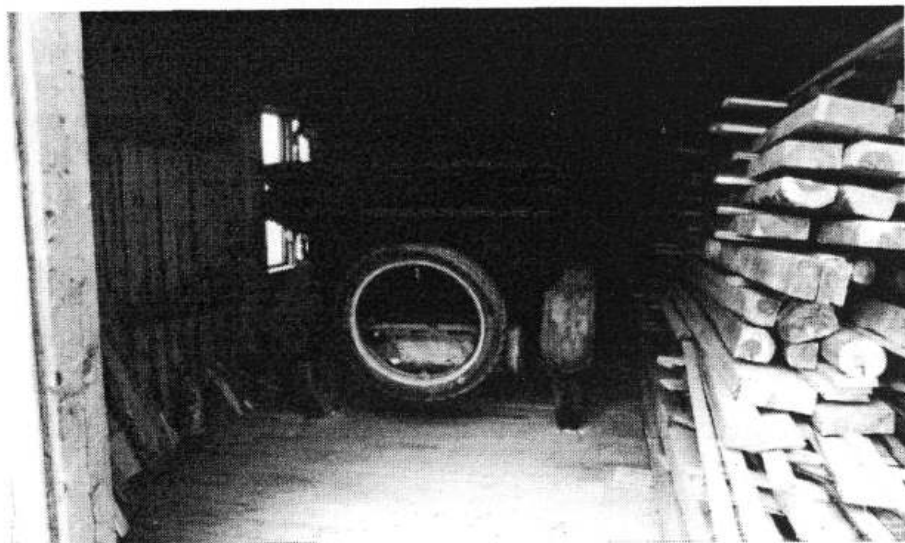
En historie har gått i mange år, om at i Ådalen skulle det stå en slik. Den hadde stått i mange år da eieren ikke hadde førekort og var nesten ikke brukt. Dette var nesten som Gud, alle har hørt om han men ingen har sett ham, enda.

Plutselig en dag ble jeg spurt om jeg ville være med å hente en gammel bil, nettopp i Ådalen. Jeg skjønte jo snart at jeg skulle få være med på en åpenbaring. Hva slags bil og hvor gammel hvar den? Nei det vet vi ikke, men kanskje du kan finne det ut var svaret. Vi var alle spent og mange tanker raste i hode når vi åpnet døra til vognskjulet. Hva skjulte seg der inne i mørket. Var det en rusthaug av en T-Ford eller var det en Dusenberger. Det er jo nettopp slike spørsmål som gjør enslik biljakt så utrolig spennende.

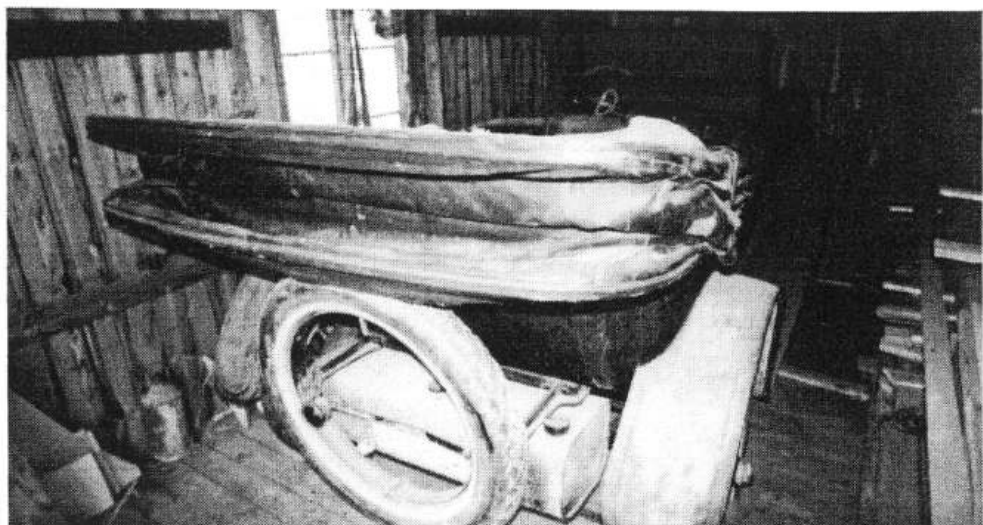
«Jeg fant jeg fant» sa Askeladden, men dette var ikke noen vanlig skjærevinge, men selve PILOTEN



Hva skjuler seg i låven?



I mørket der inne står det noe rart. Hva er det?



Mer lys her! Det er jo en hel bil:



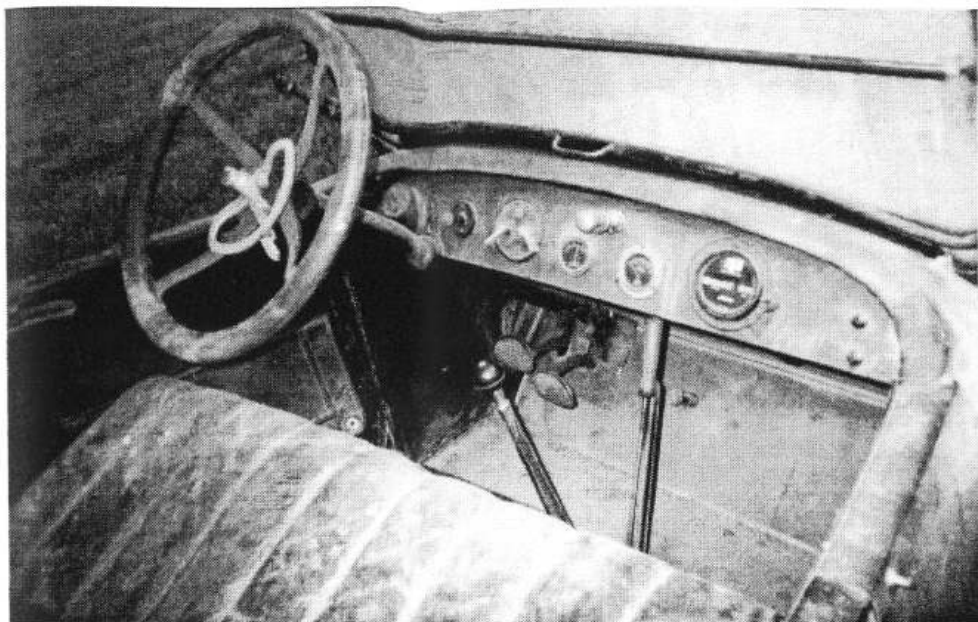
Iherdige anstrengelser for å få hjulene runde igjen. Bilen må ut i lyset for en nærmere granskning.



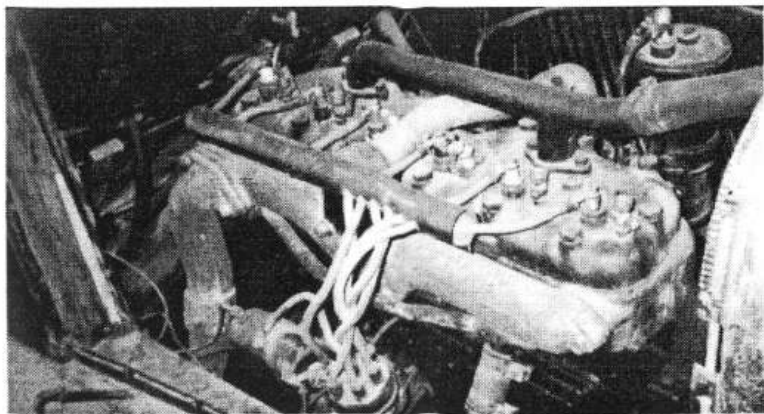
Nytteløst  
pumpe. Hjula  
har fått perma-  
nent flate.



Med list og lempe ser den dagslys for første gang på 75 år!!



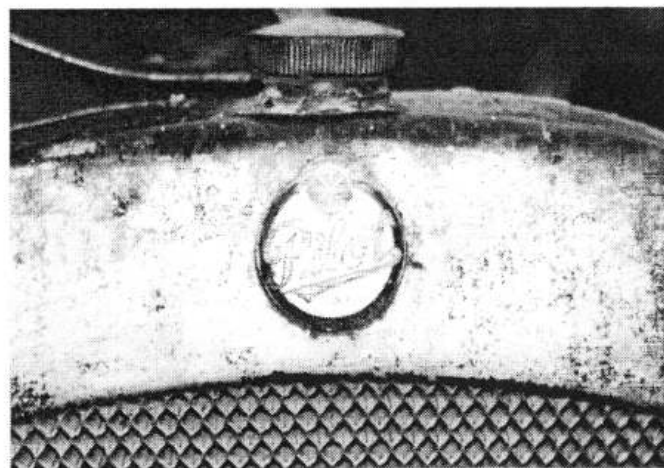
Vi fant og instruksjonsbok på batteriet, Vakumtanken og kjetting, samt oljeboks, bensinkanne og fatpumpe. Alt så nesten nytt ut. Førerplassen er helt intakt med alle brytere og instrumenter. Alt ser ut til å virke. Her har ingen unger herjet og lekt med hammeren. 13 794 km.



Har du hørt om «TETTOR MOTOR CO»? Ikke jeg. Den gikk rundt og hadde kompen i orden.



Stolte nye eiere på første prøvetur. Selv om det ikke er for egen maskin. Den er så original og komplett at av museale hensyn burde den kanskje ikke restaureres?



PILOT «The car all-menn head» Richmond Indiana iflg. Georganos. Var denne fabrikken i drift fra 1909 - 1924. Denne modellen 6-45 kom i 1916 og var i produksjon helt fram til slutten av 1924. Dette er sannsynlig en 1919 modell.

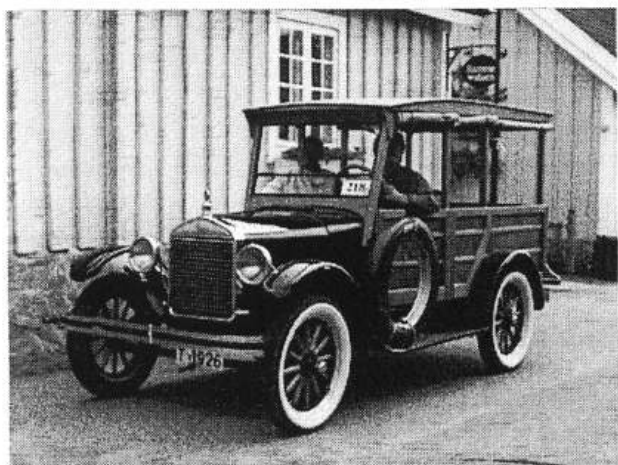
Tusen takk til Lars Jørgen og Gudbrand for at jeg fikk være med på denne «Åpenbaringen». Det var en stor opplevelse. Håper vi ses på vegen til sommeren og at denne bilen atter kan gjøre gamle Ådals veger litt utrygg igjen.



# Messingtrippen 1997

Morten Øiom

Årets Messingtriipp gikk av stabelen den 31. Mai fra Akershuskaia. I år var det innlagt egen klasse for T-Ford slik at dette løpet telte som årets Pedalfart. Messingtrippen er egentlig bare åpent for biler eldre en 1925, eller biler med bare bakhjulsbremsler.

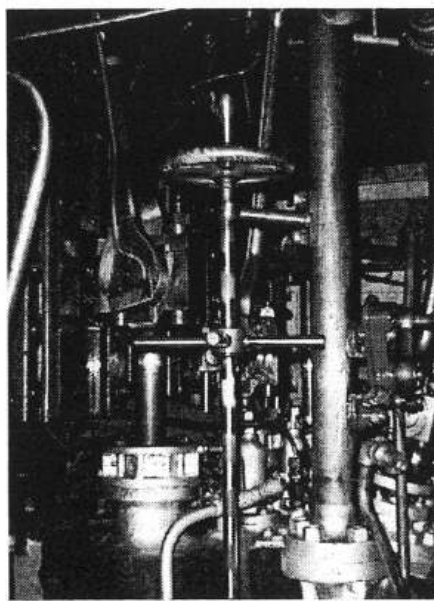
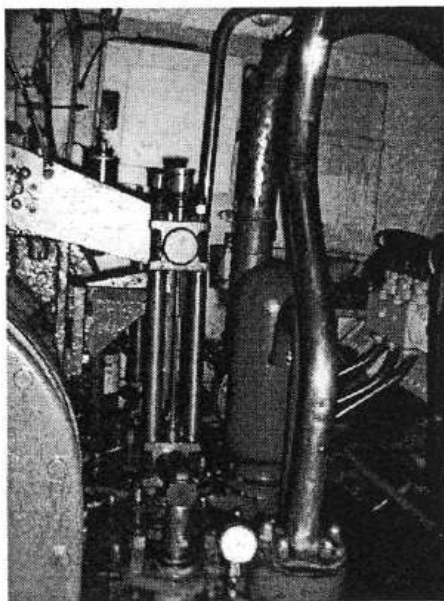


Siden det var Pedalfarten innlagt i løpet deltok Kristian Øiom med nabo og Ford mekaniker, Kristian Haugerud som side mann. (dette tyder på at Kristian ikke stoler på Woodie'n lenger siden han hadde med en profesjonell Ford mekaniker.) Undertegnede var også påmeldt men fikk ikke tid til øvelse-

skjøring eller klargjøring så jeg stilte i Porsche som utskremt medarbeider for Motoristen.

Fremmøte var som nevnt på Akershuskaia hvor det var samling med kaffe og frokost ombord i D/S «BØRØYSUND». Dette er en veteran båt, som en egen forening holder i orden slik at den kan brukes til daglige avganger. Hele opplegget rundt båten er basert på frivillighet og det er sikkert moro og drive og restaurere slike store doninger når, den kan tas i bruk og ikke bare brukes som en statisk utstilling.

Som en del av bildene viser er det i denne båten en stor dampmaskin som sitter i bunn av båten. Vi gikk helt ned i maskinrommet og fikk en innføring i teknikken som var brukt., og dette var skikkelige saker. Båten er bygd i treverk og hadde opprinnelig 3 klasser ombord hvor 3. Klasse ikke hadde uteplass i det hele tatt. For de som er interessert så anbefales det virkelig en tur hit. Den har faktisk daglige avganger på sommeren, noe ikke vi fikk tid til og benytte oss av.



Fra start gikk turen oppover Karl Johan vi Rådhusplassen. Fra KNA-Hotelet svingte vi opp i Bygdøy Allé. Denne gata var stengt for dagen men, vi fikk kjøre opp til Frogner kirke hvor vi hadde post. Postene var hovedsakelig bygd opp som ferdighetskjøringer og he var det kjøring i slalåm hvor det var om og gjøre og treffe svampene som var lagt ut.

Herfra gikk turen ut til Bygdøy Folke-museum. Hvor vi svingte inn en bak-vei og rett inn i gatene som førte in til den gamle bensinstasjonen som er restaurert opp til originalstand. Her inne er det en hel del bygninger som er restaurert og satt i stand og det er derfor et ypperlig sted og ta bilder av



våre gamle doninger i tidsriktig omgivelser. Som regel blir jo bildene vi tar bare et forsøk på og etterligne nasjonalromantikken i landet. For utlendinger kan det jo se ut som vi ikke har annet en natur og at vi må bo under jordens indre det ikke synes noen bilder av våre veteranbiler annet en i skogen eller ute på åkerengene.

Turen videre gikk til Bogstad hvor vi hadde en nydelig kjøretur langs Bogstadvatnet fra Bogstad Hovedgård. Posten her gikk ut på og kjøre to runder på en snuplass forlengs for deretter og gjenta det samme på lik tid men i Revers.



Da var det Bue David Andersen i 1904 Rover hadde en høyst original kjørestil. Inn med gearet på med håndgassen og så reise seg opp på knea i sete, føre hendene bak ryggen og la det stå til mens han sto baklengs og kjørte. Det verste var at det gikk rimelig fort og, men helt sikkert var det ikke, og heller ikke så nødvendig siden oppgaven når du var ferdig lød slik: «Hvor langt var det du har kjørt nå?»

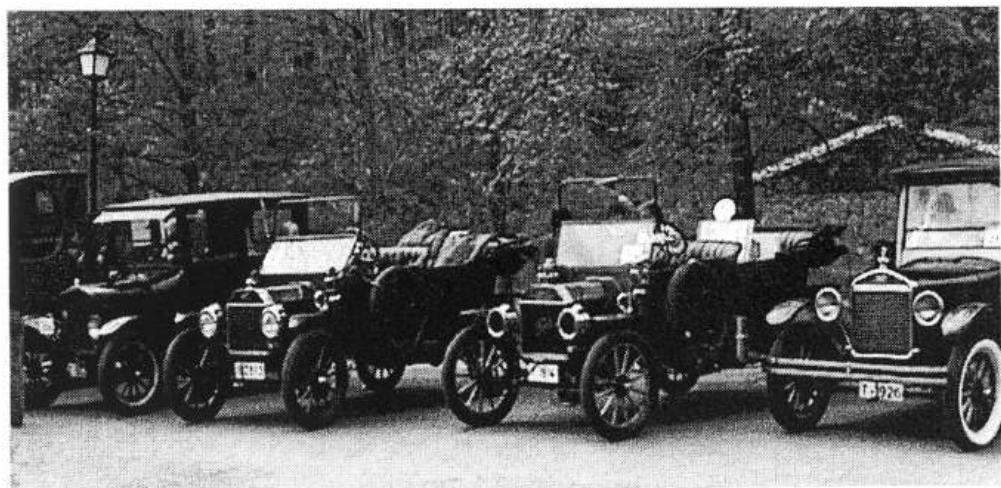
Målgangen på løpet var på Bærums Verk, Et sted som har salg og



produksjonsbutikker i samme stil som Hadlands Glassverk, men i mindre og roligere stil. Her var det parkering og lunsj. Så vi bare slo oss ned i graset og spiste maten vår mens det ble finregnet på



poengsummer og satt opp resultat lister med påfølgende premieutdeling. Hele løpet var en hyggelig affære og jeg personlig syntes slike løp hvor det er virkelige gamle bile som deltar og hvor distansen er tilpasset disse er fine tiltak. Noen flere deltakere kunne det vært, men det er fint med slike små løp også, ikke bare slike enorme løp som noen har blitt.



## ANNONSER

Som dere ser ønsker vi å sette annonser inn i Motoristen. Denne gangen har vi kun fått inn en annonse. Men i neste avis håper jeg at vi kan få inn flere. Alternativet er jo å gjøre som tidligere, nemlig klippe ut annonser fra andre aviser.

Red.

### ØNSKES KJØPT

Seksti talls lastebil av typen MAN med "bulldogg" nese ønskes kjøpt.

Ta kontakt med Ole Martin Pedersen. Nedre Klekkenvei 5.  
3500 HØNEFOSS

# MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Pb. 1019 FLATTUM

3501 HØNEFOSS

Postgirnr: 0803 3506326

Bankgironr: 2335 0805311

## VÅRT STYRE

Formann:

Kristian Øiom 61 31 15 33

Nestformann

Jonny Røst 32 16 02 06

Kasserer:

Bjørn Hagen 61 31 16 33

Sekretær:

Helge Dybdahl 95 25 61 37

Arrangementskomite:

Dag Snekkevik 32 16 02 68

Nils Flattum 32 15 94 64

Per Olav Rolund 32 13 25 52

John Bisgaard 61 31 16 88

Redaktører av Motoristen:

Morten Øiom 61 31 16 74

Roar Langen 61 31 00 74

Forsikringskomite:

Torbjørn Grønvold 32 15 73 21

Knut Haugen 61 31 16 42

Harald Ødelien 32 13 27 17

Materiellforvaltere:

Knut Lindstad 32 15 35 37

Håkon Lindstad 32 15 35 37

RETURADRESSE:  
MOTORISTORISK KLUBB  
RINGERIKE OG OMEGN  
POSTBOKS 1019 FLATTUM  
3501 HØNEFOSS

NORSK VETERANMOTORSYKKELKLUBB  
30 9 97  
POSTBOKS 594 SENTRUM  
0106 OSLO



1910 Myhre

*Retur*



**B**

