NORD-TRØNDELAG MOTORHISTORISK FORENING

NTMF
Februar 2019

STYRE 2018

LEDER	Trygve Sandberg Gruslina 114 7620 Skogn	Tlf: 95 05 35 81 E-post: gudleif.vangen@gmail.com
NESTLEDER	Steinar Røstad Hanskemakergata 7 7650 Verdal	Tlf: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
SEKRETÆR	Tore Svartås Gamle kongevei 25 7650 Verdal	Tlf: 90 57 22 40 E-post: toresvar@online.no
KASSERER	Per Sverre Rannem Runevegen 16C 7725 Steinkjer	Tlf: 97 10 72 33 E-post: persverre1943@gmail.com
MC-OPPMANN	Odd Bjørn Wekre Tindvegen 114 7650 Verdal	Tlf: 91 83 99 60 E-post: obw@vktv.no
STYREMEDLEM	Steinar Nilsen Einar Solstadsv. 21 7715 Steinkjer	Tlf: 90 95 29 87 E-post: steinar.nilsen@ntebb.no
FORSIKRINGSKONTAKTER	(BIL) Trygve Sandberg Gruslina 114 7620 Skogn	Tlf: 95 05 35 81 E-post: gudleif.vangen@gmail.com
	(MC/BIL) Svein Holmstad Fredrik Nilsensv. 6 7650 Verdal	Tlf: 95 94 93 58 E-post: sholmsta@online.no
	(MC) Steinar Røstad Hanskemakergata 7 7650 Verdal	Tlf: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
HJEMMESIDE	KONTAKTPERSON: Steinar Røstad	E-post: steinarr@vktv.no Hjemmeside: http://www.ntmf.no
KONTINGENT	MEDLEM: KR.: 300,- (Familiemedlemmer under 21 år og kone/samboer GRATIS.) F O R F A L L : 15. MARS BANKGIROKONTO: **4212.11.42745**	
ADRESSE, Innbetalinger	NTMF v/Per Sverre Rannem Runevegen 16C 7725 Steinkjer	

Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening,

Skippergata 9, 7715 Steinkjer

ISSN: 1891-1196
ORG. NR: 990 209 820

LEDER HAR ORDET!

2018 ble et år med mange begivenheter. Etter årsmøte i februar hadde vi som vanlig Vår-mønstring, Stiklestad-løp og Verdalsrace. Våre månedlige klubb-møter har også i år hatt bra oppmøte. Møter på gamle brannstasjonen og ute blant medlemmer på garasjemøter. Vi har besøkt og sett på samlingen til Roy Visth i Malm og på besøk hos Kjell Ivar Haltvik for å se på framgang vedrørende Renault 1913. Imponerende hva enkelte får til. Dette for å nevne noe av aktivitetene i 2018.

Gamle brannstasjonen har fått brostein og ny dørstokk under port. Står igjen å skifte dør og å reparere port. Håper at vi blir ferdig med dette i 2019.

Sneglefarten ble arrangert for første gang i Selbu. Og vi stilte med Viviniusen og Per og John som støtteteam. John sto for oppstart og teknisk kompetanse, og Per som habil sjåfør.
Som base hadde vi Selbusjøen Hotell & Gjestegård. Årets høydepunkt!

Roar opprettet en facebook- side med følgende tekst:

VETERANBIL / LASTEBIL / MC / MOPED, TREFF HVER ONSDAG HEILE SOMMERN KL 18.00 PÅ GRÅMYRA. OGSÅ NYERE SPESIELLE ENTUSIASTKJØRETØY. v/ Brenne Dekk
MULIGHET FOR Å KJØPE SEG BÅDE MAT OG KAFFE.
KRO/GATEKJØKKEN LIKE VED.

Dette ble en stor suksess med over 65 kjøretøy på det meste.

Etter at vi startet med onsdagsmøter på Brenne Dekk på Gråmyra i Skogn har mye av min fritid gått med til dette arrangementet. Vi kommer tilbake med nye onsdagmøter i 2019

Og til slutt vil jeg ønske alle våre medlemmer ett godt og aktivt veteranår i 2019

Trygve

Nord-Trøndelag Motorhistoriske Forening
Orientering fra kasserer.

Foreningens regnskap for 2018 viser et underskudd på kr.20.862,83. Underskuddet skyldes delvis store IT-kostnader, påkostnader rundt ”Fenka” i Steinkjer, der klubblokalene er, samt et lite tilskudd til Kjell Ivar Haltviks ”Renault-prosjekt”.

Med bakgrunn i dette vil jeg si at foreningens økonomi framdeles må karakteriseres som tilfredsstillende.
Foreningen hadde ikke noe spesielt prosjekt i året, slik at årets momsrefusjon ikke er så stor.
Det er i løpet av året innbetalt medlemskontingent fra medlemmene med til sammen kr.29.710,00, en liten nedgang fra i fjor da medlemskontingentene var på kr. 30.340,00.
Det ble på årsmøtet i 2017 bestemt at årskontingenten fra 01.01.2019 skulle være kr.300,00,
noe som vil hjelpe til med å holde aktivitetsnivået oppe.
Som jeg skrev i fjor, så viser det seg at medlemmene må få en skriftlig henvendelse for å huske å betale inn medlemskontingenten.
Årets underskudd vil redusere Egenkapitalen, men som tidligere skrevet, økonomien er tilfredsstillende.
Per Sverre Rannem
kasserer

De neste klubbmøter

Tirsdag 5. februar. Årsmøte
Spiserommet til Drifts og vedlikeholdsavdelingen / Brannstasjon Kvislavegen 1, Verdal.

Tirsdag 5. mars. Klubbmøte
Gammel brannstasjon på Steinkjer

NTMFs veteranbiler gjennom 2018

Tradisjonen tro må bladet ha med seg litt om veterankjøretøyene til klubben - en slags status.
Vivinus har vært en god del på veien i 2018 og den lengste turen var til Sneglefarttreffet i Selbu. Riktig nok var turen fram og tilbake på henger med Steinar som sjåfør, men Vivinusen gjennomførte løpet på 36 km i god stil. Her var Per sjåfør og han bare skryt av hvor godt den gikk. Bildet er fra dette treffet.

Største jobben med den har vært reparasjon av en lekasje på uttaket på toppen av radiatoren. Bjarne hadde ikke så lite problemer, men fikk det i orden til slutt.
Skulle ønske at denne flotte bilen hadde en noe bedre plass å stå på gjennom året. Er spendt på hvordan det blir når ombyggingen på Egge er gjennomført. Trist at NTMF som har slike flotte kjøretøyer som Vivinus og bussen stående her og har sånn tettsamarbeid bl.a. med kjøring av gammeldagsongan ikke får være litt med i planleggingen på Egge museum!

Bussen har hatt en mer tradisjonell sommer med kjøring under Barnas dag samt kjøring av Gammeldagsongene på bytur. Bussen var litt tungstartet fra våren av og ble først grei da museet spandert på nytt

batteri. Til våren må vi gjøre alvor av å få reparert den slakken som er i styringen.

Brannstasjon og brannbil har vel vært lite brukt dette året. Bilen ble kjørt ut på Fakkelstafetten, men ellers?
Det ble grovlagt brostein på et areal utenfor porten. Steinen fikk vi av Steinkjer kommune som også gjorde en del maskinarbeid. Transport og legging var det en liten gruppe av medlemmene som sto for. Nå gjenstår ferdigstilling av arbeidene til våren og kommune har lovet å legge nødvendig asfalt rundt brodekke.
Det er produsert ny inngangsdør, men det ser ikke ut som vi har noen som vil ta ansvar for utskifting samt reparasjon av porten.
Melkbilen var som vanlig lånt ut til teaterforestillingen i Malm. Har ikke hørt annet enn at den funket bra.

Bussen, flytting fra Verdal og hjem til Trygve i 1999

Vivinus, Langaard, Egge og Skånes

Knut Christian Langaard (1886-1963), gift 1. gang med Elisif Fearnley (1889-1954), og 2. gang med messearrangøren Ingrid (Linge) Cappelen (1905-1981)
Knut Langaard, og kona Elisi kom til Egge kommune. Der bodde de I Søndre Hegge. Gnr 12, Bnr 1. hos Gaardsbestyrer Anton Martin Olsen, Knut og Elisi hadde tittelen godseier.
Vet ikke om han da eide andre eiendommer enn Skånes Vestre fra 1911 til 1917.

Skånes er en stor gammel gård med bosetting tilbake til bronsealderen. På gården er det mange gravhauger, de lå sikkert ved sjøen, men pga landheving ligger de eldste i dag, høyt oppe på land. På 1600 tallet ble det bygget en skanse / festning der husene på gården i dag ligger, med både mur og trepalisander. I dag kan en se restene av muren rundt gården, kruttkammeret eksisterer og blir i dag brukt som vinkjeller. Skånes skanse var et forsyningsfort for Stene skanse oppe i Verdal. I en tid uten ordentlige veier, var sjøen forsyningsveien, derfor ble det bygd ved sjøen. Skånes skanse ble brendt ned av General Armfeld i 1718. Knut Langaard kjøpte gården, og eide den fra 1911 og 17. Solgte ut alt av verdi, det ble sagt om Skånes, som hadde mye skog, at det var ikke igjen så mye, at det var til gjerdepåler. Han eide den i 6 år og solgte den da han «måtte» forlate Steinkjer. Kjøpte så en gård på Stange.
Per Amdal, nå kårkall på Skånes, hadde samlet stoff om Knut L, alt fra ei nidvise om han, laget av studentene i Trondheim, den handlet om hans jaktturer ute i Ila. Per visste Langaard hadde bil, men ikke at det var en Vivinus og at den fremdeles eksiterte.
Ei historie var som følger: Knut Langaard skulle innover til Steinkjer, og det var en kall som skulle få sitte på med han. Knut L var ikke en som tok for mye hensyn, og kjørte så fort at hatten til kallen blåste av. Kall`n ville ha stoppet bilen og hentet hatten, men Langaard bare raste videre til sutring fra den hattløse kallen. I Konges gate stoppet Langård bilen utenfor en butikk og gikk inn og kjøpte ny hatt til kallen.
Ei anna historie var at i 1960 kom han med sin andre kone, Ingrid, til skånes. Hun hadde jobb som messearrangør i Trondheim, og de benyttet anledningen til å besøke gamle tomter. Skånes var da var en flott veldrevet gård, Ingrid spurte hun Knut om hvor mye han fikk for den. «Nei, jeg har hatt så mange eiendommer at det husker jeg ikke» sa han på slepent vestkantmål.

BSA Bantam D1.

I 1996 fikk jeg en BSA Bantam av Ola Berg, Ola var da godt oppe i 70 åra og syntes det var synd at has fars BSA, skulle stå å forfalle. Den hadde da blitt tatt ut av vedskjulet, sto der under takkutstikket uten plugg. Ola hadde også en BSA på femtitallet, det var en D3, en 150 ccm, det ble brukt året rundt til og fra arbeid som tømmerhugger både i Norge og Sverige. En gang han var på tømmerhogst ved Frankrike (innenfor Kall i Sverige), han bodde i skogskoie i uka, men i helgene kjørte han hjem opp i Helgådalen. Det var en tur på ca 13 mil og det kunne være trivelig på en sommerdag i godvær, det var bare det at den gangen Ola fortalte om var i januar og 20 kuldegrader. Gode kjøreklær var det dårlig med, for å holde varmen ble det pakket fullt med aviser innom bukse og jakke. Det gikk ganske greit til han kom ned i Sogna, dvs fra Sul til Inndalen, der går veien i en smal kløft, vinden som var rolig over fjellet, var alt annet i Sogna. For hver 500 meter måtte han stoppe og slå floke. Da han kom til Stene og skulle ta vegen ned til Vuku, sa han til seg selv at dette gikk ikke lenger, han måtte ha bedre kjøreklær. Da kjørte han videre til Hveding Sport på Levanger og kjøpte seg en Gresvig kjøredress, så la han turen hjem opp til Elneshøgda i Helgådalen. Dette ble en omveg på ca. 7 mil, men nå med Gresvig kjøredress. Temperaturen var fremdeles 20 minus.

BSA`n var i dårlig forfatning, tanken hadde rusthull i bunnen, og i veivhuset var det vann. Tanken skulle jeg lodde, det var som sagt stort hull i bunnen og den hadde ikke hatt bensin i seg på 30 år. Her trengte en ikke å brenne ut bensingass, trodde jeg. Tanken eksploderte, en slik tank er tinnloddet sammen av tre deler. Det pep i ørene og tanken fant jeg i 3 deler, til og med bulken etter styret var rettet ut! Flaks.
Motoren hadde vann i veivhuset og veiva med lager var rustet nesten fast, ellers var motoren i god forfatning. Ringte mc butikken til Stene i Ilsvika, joda han hadde ny råde med lager.
Jon Kvam har en BANTAM D1, spurte han om han hadde noen deler til overs, det hadde han, en motor jeg kunne ta deler av og en rustfri tank. Ramme og blikkdeler ble sandblåst og lakkert, motor overhalt, og gummideler, lyktbryter ble skaffet fra England. Så ble Bantam`n stående slik 95 % restaurert, på garasjeloftet i 20 år, da det kom andre mere interessante prosjekter.
Jeg hadde sagt til flere, at BSA`n var til salgs, helst at den havnet i Verdal. Så fikk jeg besøk sønn til siste eier, de hadde fått høre at den eksiterte, og ville se den. Det endte med at de kjøpte BSA`n, men først måtte den bli ferdig.
Da jeg restaurerte den første gang, ble jeg tipset om at en kunne bruke elektronisk tenning som på gressklippere. Problemet var at en ikke fikk en gnist hver gang veiva var på topp, men hver gang en magnet på svinghjulet passerte tennspolen, 4 ganger hver runde på veiva. Det så ut som om pluggen brann. Selv om motoren startet og den gikk greit, bestemte jeg å restaurere tenninga tilbake til originalen, med condensator og stifter. Ny kondensator, stiftsett og coil, pluss en bra forgasser ble kjøpt på Ebay.

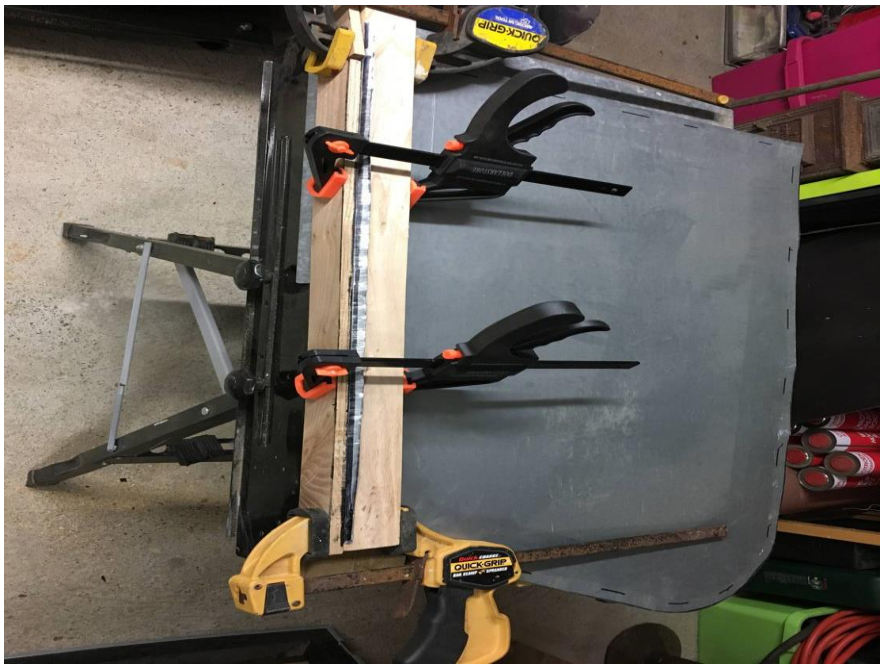
Harald Sakshaug`s Morgan + 4 seater

Karosseriet på en Morgan er i tre, det samme gjelder dørene. Å plateslå karosseriet er ikke så komplisert, alle platene er bare bøyd en vei og man slipper å bruke engelsk hjul eller krympeverktøy for å få dem til å passe. Morgan selv spikret platene sine på bilene, men jeg har valgt å bruke treskruer. Disse deformerer platekantene litt mindre.
Når det gjelder dørene så er det dobbelflenset, og disse har vært kompliserte å få til. Jeg har faktisk utsatt dette arbeidet lenge siden jeg var usikker på hvordan jeg skulle klare dette med vanlig verktøy som kan kjøpes lokalt.

Det første som må gjøres er å montere en fals på treramma som dørbladet skal monteres på. I samme slengen må låskasser og gjennomføringer gjøres ferdig, siden dette ikke kan tilpasses etterpå.
Det er mye sløyd når man jobber på Morgan, og skruer med torx, phillps eller pozi hoder skal ikke brukes.
Det har derfor blitt noen kjøp på ebay for å få tak i alle skruene som skal brukes på bilen. Alle skruer har rettspor, og det kan være litt problematisk å skru i disse uten å ødelegge dem når det er asketre, som er et veldig hardt treverk.

Tilpassing av håndtak på ramma, slik at dørbladet kan borres opp riktig. Man starter med et stykke metall som klippes opp i riktig størrelse, og man knekker toppvinkelen øverst i en plateknekke. Jeg bruker å få til litt runde knekker, som passer fint på toppen av en dør. Men siden døra er rundet, så må falsen som er knekt krympes med krympeverktøy. Dette var overraskende enkelt å få til om man har godt krympeverktøy. Ingenting å grue seg for viste det seg.

Når det kan ligne på at plata passer på ramma. og hull for håndtak er på rett plass, så begynner jobben med å få dette sammen.
Jeg tok sikkert 20 mål, og dobbelt sjekket hvert enkelt mål 20 ganger hver. Jeg var usikker på hvor mye plata kom til å krype sammen når jeg skulle banke vinkelen rundt falsen, og om den i det hele tatt skulle passe etterpå.



Den første jobben består i å lage knekken i toppen som skal henge på treramma. Dette betyr at det blir en rett 90 graders knekk på det partiet som er krympet sammen. Jeg bruker hardved på hver side som holdes på plass med tvinger. Hver hammerslag

endrer da KUN den delen av metallet som stikker opp slik at selve dørbladet ikke deformeres.
Med litt forhøyet puls kan jeg konstantere at så langt passer dørbladet på dørramma.

Neste jobb er å knekke rundt falsen på døra. jeg bruker å sage til kryssfiner som passer perfekt i døråpningen og dørramma, og knekke plata mellom disse. Ved å presse kryssfiner på hver side av dørbladet med klemmer så unngår jeg å deformere dørbladet som forklart lenger opp i teksten.

Ferdig banket på 90 grader så ser knekken slik ut, det ble flere runder med prøving og dobbeltsjekk før jeg var sikker på at dørbladet skulle

passe både på dørramma og i åpningen på bilen. Dette kan ikke endres etterpå, man må da bare klippe bort metallet og begynne på nytt. Derfor ble det mye spekulering og måling før jeg ble fornøyd.
Etter at metallet er bøyd rundt falsen, så kan døra prøves på bilen, og heldigvis passet alt sammen som det skulle.
Jeg bruker gjerne en tang for å klemme sammen falsen før jeg banker den sammen med hammer. Da er plata ferdig bøyd, og ligger som den skal, og jeg kan rette opp ujevnheter i bøyen med hammer. Når falsen er banket samme så står dette i sju stein og tilpassinger er vanskelig.
Jeg felte inn hengslene i dørbladet, usikker på om dette er standard fra Morgan, men jeg synes det så penere ut fra utsiden da alle platekantene ble usynlig.
Jeg ble veldig fornøyd med resultatet, dette var den første døra jeg laget, og den passet helt fint. Jeg må bøye hengslene litt for å minske åpningen foran døra, og utvide bak, men dette er normalt. Og det ble bare en millimeter å tilpasse.
Det meste av paneler er nå laget på bilen og jeg jobber med interiøret. Sidevinduer og cab er det som fullføres for tiden.

Når alt er ferdig skal bilen se slik ut som på nettsidene som jeg har satt opp for akkurat denne biltypen fra Morgan: http://www.snobmog.com

Det finnes også en byggeblogg for prosjektet mitt, denne finnes på hjemmesiden min http.//www.nostalgeek.no (Klikk på Snobmog menyen i toppen på PC eller i menyvalget Snobmog på menyknappen om du åpner sidene på telefon/nettbrett)

Tore Svartås

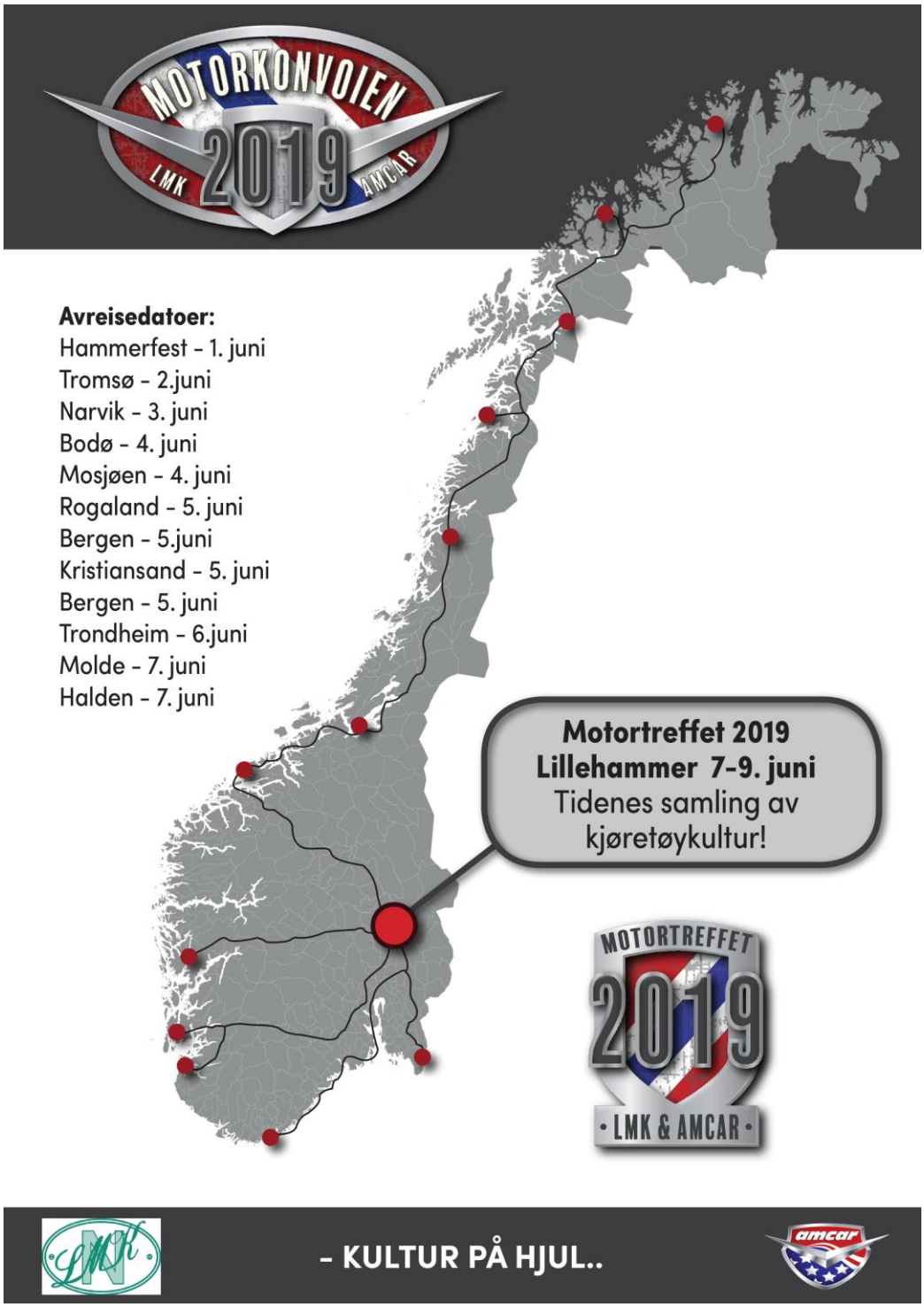
Forsikring - en av fordelene med medlemskapet i NTMF!

Forsikring - kjedelig tema? Jo da, men nødvendig for å sove godt om natta når man eier en eller flere verdifulle kjøretøy. Og som medlem i Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening har du tilgang til det vi mener er markedets beste forsikringsordning for veterankjøretøy. NTMF har i mange år vært tilsluttet LMK - Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, som organiserer de fleste kjøretøyklubbene i Norge. Mange av våre medlemmer har flere motorsykler og biler forsikret i denne ordningen. LMK eies av medlemsklubbene - altså oss - og taler kjøretøyentusiasters sak i nasjonale og internasjonale fora. Av de viktigste sakene det jobbes med internasjonalt er reglene som de siste årene er foreslått og delvis gjennomført i flere EU-land, som omhandler bruksbegrensninger eller bruksforbud for eldre kjøretøy, særlig i sentrum av store byer. Dette vil vi jo ikke ha noe av, men for å vinne fram med våre interesser trenger vi en organisasjon med internasjonalt arbeidsfelt, da slike regler har en tendens til å bli overnasjonale etterhvert. Andre saker LMK arbeider med er blant annet leveringsplikt for 98 oktan bensin hos oljeselskapene, enklere regler for periodisk kontroll av veterankjøretøy og opprettelsen av Nasjonalt Kjøretøyhistorisk Museum på Hunderfossen. LMK har også arbeidet med regler for historiske kjøretøyskilt, og er høringsinstans når det kommer søknader om eksport av bevaringsverdige kjøretøy med norsk historikk, eldre enn 1950 - for slikt skal det faktisk søkes om. Og altså forsikring.

LMK Forsikring er en unik forsikringsordning etablert allerede i 1983, tilgjengelig for alle medlemmer i en LMK-klubb. Forsikringen er tilpasset ALLE typer entusiast- og veterankjøretøy, fortrinnsvis 30 år eller eldre. Det er også etablert spesielle løsninger for ombygde/modifiserte kjøretøy, samt ”Blivende Klassiker”- morgendagens ettertraktede veteraner mellom 15 og 29 år. LMK-forsikring leveres i samarbeid med IF. Tidligere var det en ganske streng prosedyre for å få LMK-forsikring. Dette ble vesentlig forenklet for et par år siden, og kravet til besiktning og innsending av bilder ble fjernet. Dette betyr ikke at man skal slutte å dokumentere tilstanden på kjøretøyet når det tegnes veteranforsikring. Verdien på et kjøretøy vil selvsagt variere med tilstand, og det er alltid enklere å argumentere for en høy verdi hvis man har bilder som viser at den var i topp stand på skadetidspunktet. Men disse bildene må du altså oppbevare selv nå.

Før var det også forholdsvis strenge krav til at kjøretøyet var i tilnærmet 100% original utførelse for å få den godkjent som LMK-forsikret.

Situasjonen nå er at det er opp til forsikringstaker å opplyse om at kjøretøyet er originalt, ingen sjekker dette ved å kontrollere bilder opp i mot ”fasit”. Det blir dermed noe friere tøyler på kravet til originalutførelse. På den annen side kan det nok oppstå problemer hvis man får en skadesak, og takstmann eller verksted umiddelbart kan se at dette kjøretøyet har hardt trimmet eller uoriginal motor, andre hjul eller modifisert fjæring, eller ser helt annerledes ut enn et originalkjøretøy. Dette er nå altså en tillitssak mellom eier og forsikringsselskap, og klubben du er medlem i har ingen påvirkning på om du får forsikring, eller noen rett/plikt til å uttale seg om kjøretøyets originalitet.
For de som ønsker å forsikre et ombygget kjøretøy finnes det en egen ordning i LMK - utvidet forsikring, som koster mer og gir forholdsvis frie tøyler når det gjelder grad av modifisering.
Hvordan flytte eller tegne ny forsikring? Nå holder det med å ta en telefon til IF! Men ikke ring din lokale eller faste forsikringskontakt - disse kjenner ikke ordningen. Du må ringe 21 49 50 37 - da treffer du folk som kan LMK-ordningen og vet hva en veteran er. Du kan også ta kontakt her; https://www.if.no/privat/partner/lmk/fullmakt
Pris og betingelser? Kr. 465,- pr år for kjøretøy eldre enn 30 år, med verdi inntil kr. 300 000. Inkluderer full kasko, fri kjørelengde hele året, redning i hele Europa! Ombygde kjøretøy koster kr. 1100,-. Ta kontakt med vår forsikringsansvarlige Steinar Røstad hvis du fortsatt er usikker!



LMK drar i gang et løp til sommeren som kalles Motorkonvoien 2019. Dette løpet starter på flere steder i landet og avsluttes samtidig på Nasjonalt Kjøretøyhistorisk Museum på Hunnerfossen fredag 7. juni. Grenen som starter i Hammerfest, går gjennom Trøndelag i tiden 4. og 5. juni. Her er ingen påmelding, det er bare å hive seg på et lite stykke, eller helt fram til Hunnerfossen. Det vil bli skrevet mye om dette utover våren og forsommeren, vi håper mange vil være med.

Ekspedisjon til Isle of Man i august og september 2018

Stein Aage Sørvig

I McRotary nr 5 2017 var det 4 siders innbydelse med fargebilder til mc-tur i regi av International fellowship of motorcycling rotarians – chapter ”Norden”. Tidsbruk: 14-20 dager !

For egen del hadde jeg utvidet mc-stallen med min tredje veteran-mc og utferdstrangen var blusset opp igjen etter mange år med kortere mc-turer rundt i Trøndelag.

Isle of Man TT (tourist trophy, eller turistenes pokal) er kanskje verdens mest berømte motorsykkelløp, og Manx classic TT på høsten er virkelig et samlingspunkt for alle med litt mer enn vanlig mc-interesse. Løpet startet i 1907 (!) og går fortsatt i stort sett samme trase på alminnelige landeveger rundt øya.

Min egen historieinteresse ble trigget av muligheten til å utforske det gamle norske kongeriket i Irskesjøen, og se kong Magnus Berføtts slott.

Jeg ryddet plass i kalenderen, kontaktet Tor som bor i Namsos med minst like stor interesse for gamle mc-er og vi meldte oss på til PO og

Anita Erikson. I januar fikk jeg epost fra PO om at reisen var booket, med hotell og fergebilletter for 6 personer.

I tillegg var det ordnet med homestay hos rotarianere fra Halifax rotaryklubb, midtveis mellom Newcastle og Liverpool. Herlig blanding av mc-turisme og internasjonalt vennskapsarbeid i god rotaryånd. Dette gledet jeg meg til !

Vi to nordmennene startet turen 19. august fra Namsos med første etappe til Oslo. Det pøste ned gjennom Trøndelag, og vi fikk turens første (og eneste) nesten-ulykke på Skogn, der dekkene slapp på begge mc ene i en oljeflekk i en rundkjøring, men det gikk bra.

Oslo – Kiel ble gjennomført 21-22/8, fremme i Kiel på morgenen så krysset vi Tyskland over til Emmen i Nederland. Vi fikk også sett en god del av landsbygda i Tyskland på grunn av at vi ikke hadde GPS.

I Emmen traff vi PO og Pelle fra IFMR, og Gøte og Thord som viste seg å være gamle venner av PO og Pelle fra den svenske BMW-klubben. Ettersom Tor og jeg kjører Moto Guzzi, lå det an for tysk-italienske diskusjoner, men i god mc-ånd var det heller respekt og beundring for hverandres maskiner som rådde gjennom hele turen.

Vi hadde avreise mot Amsterdam tidlig og med god tid til avgang til Newcastle hadde turlederne PO og Pelle lagt opp til en rundtur på en av de store dikene som beskytter Nederland mot havet som truer med å oversvømme kysten. Turen tok flere timer, og vi ankom terminalen akkurat da innsjekking åpnet.

MC-tur med båttransport er et greitt avbrekk fra landeveien, men alle var glade og ivrige da vi sto på terminalen i Newcastle 23/8, klar for å krysse England over Yorkshire. Alle besto også prøven om å kjøre i riktig retning i den første rundkjøringen!

I Richmond møter vi Ken Robertshaw, IFMR og tidligere district governor i district 1040. Han tar oss med på en fantastisk tur på smale veger over ”the Dales” og frem til hans hus på landsbygda utenfor Halifax. Ken er en ekte eventyrer som blant annet har fulgt Mississippi river fra kilden til utløpet.

På kvelden var det sammenkomst med flere rotaryvenner og Bryan Harkness forklarte meg om et av Halifax rotaryklubbs prosjekter, Rotary box, en innsamling som klubben gjør hvert år i desember: de deler ut

mat, klær og lekesaker til barn i familier med vanskelig økonomi. De deler vanligvis ut ca 5000 bokser til skolelærere i hele distriktet, etter at skolelærerene har bestilt boksene og deler de ut til elevene som trenger det.

Om morgenen 24/8 fortsatte vi reisen mot Liverpool og kom frem i god tid, bare for å få beskjed om at båten var forsinket. Etter hvert dukket det opp et betydelig antall motorsykler i samme ærend som oss på kaia, og på natten til 25/8 ankom vi Douglas, hovedstaden på Isle of Man. Fra terminalen til hotellet var det bare noen få kilometer, og vi ble innlosjert av en trøtt, men hyggelig hotelleier.

25/8 var det løpsdag for senior TT, det vil si veteran løpsmotorsykler. Masse ensylindrete engelskmenn i full konkurranse – modus og maskinene blir ikke spart! 26/8 var det stort veteran-treff på Jurby airfield i det ”norske” området på Isle of Man. Her var det en fantastisk samling av sjeldne veteran mcsykler, og den engelske veteranklubben arrangerte ”defilering” av maskinene på en runde over to gamle flystriper. Ikke alle klarte å holde seg i skinnet på runden og ambulansen måtte rykke ut to ganger på banen på grunn av utforkjøring!

Her var Mike Hailwoods originale Ducati 900 utstilt, sammen med Hondas 6 sylindrete 250 kubiker fra 1966, mange sjeldne Benelli racere og engelske sykler.

27/8 var det ny løpsdag for classic TT, og i år var det særlig Hondas RC30 (V4-750) som ble kjørt i et eget tributeløp. Maskinene som kom i 1988, hadde ca 108 hk med toppfart på 270-280 km/t. Vi stod ved tribunen på Union Mill hele dagen, i nærkontakt med løpssyklene som passerte nedenfor oss.

28/8 var det på tide å kjøre TT-løypa selv for oss turister og få følelsen av hvordan det er å gjennomføre den 60km lange traseen. Det er riktig å si at vegen som utgjør løypa er en vanlig landeveg, med varierende bredde og overflatekvalitet. Ved Ballaugh bridge går vegen over en gammeldags hvelvet bro, og videre rett mot en 90 graders sving. Her hoppes det med løpssyklene over brua og mens de er i lufta vinkles nedlegget slik at de er klare til å ta svingen etter at de har landet. Ingen av oss prøvde det.

29/8 var det lunsj hos Douglas RK, der vi tre rotarianerne deltok. Douglas RK er en meget tradisjonsrik klubb med lang historie. En tilgrensende klubb fra Peel – området hadde dagens program, der de la frem planene om å finansiere en tilrettelagt offentlig adkomst til Bradda

head, det store fyret som står på motsatt side av bukten der Magnus Berrføtts slott i Peel ligger. De ønsket samarbeid med en internasjonal klubb, slik at de kunne kvalifisere prosjektet for Global grants i Rotary. Det hadde vært noe å få til!

30/8 var det endelig på tide å utforske området mot Peel castle, kong Magnus Berrføtts slott. Navnet Peel kommer av påle, ettersom de første vollverkene var av tre. Det må ha vært den største begivenheten noen gang på Isle of Man at Kong Magnus flyttet med sitt hoff fra Norge til Isle of Man ca år 1100. Årsaken til dette var at nordmennene hadde mistet kontroll over en av sine aller viktigste inntektskilder: slavemarkedet i Dublin, en aktivitet som var fordømt av paven og Dublin var overtatt av Irske konger. Kong Magnus selv døde i kamp i forsøket på å gjenerobre Irland og er begravet på St Patricks Isle utenfor Isle of Man.

Det er et overraskende flertall av norske navn på tettsteder, fjell og elver på Isle of Man, men den kanskje største kulturelle overleveringen fra nordmennenes regime er Thynwal, parlamentet som ligger noen kilometer fra Peel castle, der selveiende bønder bestemte egne lover og dømte i saker mellom innbyggerne, akkurat som i Norge og Sverige i vikingtiden. Befolkningen på Isle of Man har forsvart parlamentet oppigjennom historien og de har vunnet kampen: Thynwal er fremdeles lovgivende forsamling for den uavhengige staten Isle of Man.

31/8 var vi to nordmennene igjen på tur tilbake til England, krysset Yorkshire til Newcastle med båt til Amsterdam 1/9, krysset Tyskland til Danmark og diverse ferger til Helsingborg, der vi overnattet.

2/9 var det morgentur Helsingborg til Gøteborg, formiddagstur Gøteborg til Oslo og ettermiddagstur Oslo til Namsos, 1250 km denne siste dagen. Til sammen har vi kjørt ca 5000 km på 14 dager.

Tusen takk for en lærerik tur og fantastiske opplevelser sammen med dere, PO og Pelle skal ha en ekstra takk for solid reiseledelse.

ONSDAGSTREFFENE PÅ GRÅMYRA.

Roar Røssing

Etter flere forslag om en plass vi kunne treffes på ukentlig, lik det Stjørdalingene har hver torsdag på torvet.
Kunne Trygve Sandberg og undertegnede diskuterte flere mulige plasser, det ble nevnt Torvet, Havna, Moan og Gråmyra. Vi kom fram til at det enkleste ble Gråmyra.
Så etter en samtale med Terje Brenne på Brenne dekk. Ble det Gråmyra. Takk for lånet av plassen til Brenne Dekk.
Det var oppmøte der gjennom hele sommeren hver onsdag kl 18.00. Oppmøtet varierte fra 60-70 kjøretøy ned til to. Den kvelden det stilte bare to var de nok der alene for de kom og dro på forskjellige tider, dårlig vær kan vi nok skylde på denne kvelden, 5 grader og sur vind.
De eldste kjøretøyene var ifra 20 tallet, men ikke bare veterana, også nye hobbykjøretøy.
Se denne siden for masse bilder og oppdateringer. Facebook og www.ntmf.no. Vi som er fra Levanger og flere til ble veldig fornøyd med dette, så vi satser på onsdag kl 18.00 i 2019 også.

Corvette og Harley

NÆR
Dekkma

NÆR
Dekkmann
Brenne

NÆR
Dekkmann
Brenne Dekk

Sneglefarten og Messingtrippen. Selbu 24-27 Mai 2018.
Kjell Ivar Haltvik

Da var anledningen kommet til at trønderne skulle få arrangere Sneglefarten. Løpet for de eldste og minste bilene. Sven Oskar Vanderås sto i spissen for dette arrangementet sammen med sin kone Solvor. Undertegnede var også med i komiteen for løpet sammen med Per Olav Faaren fra den sørlige delen av det nysammenslåtte trønderriket. Løpet skulle foregå i og rundt Selbustrand Hotell. En meget fin ramme om hele løpet var lagt opp av Sven Oskar og Solvor. I år skulle vi Trønderne virkelig slå til. Trodde egentlig vi skulle få med mange flere, men det er tungt og få ut de aller eldste kjøretøyene. Det var åpent for motorsykler også, men der stilte ingen.
Av erfaring så vet jeg at det blir hektisk før slike arrangement. Jeg hentet Piccoloen fra Bymuseet for å gå igjennom den litt før den virkelig skulle få prøvd seg. Løypa var opplagt til en kjøretur på 3,6mil tur retur Hotellet – Radiomuseet –Hotellet. I tillegg til litt kjøring rundt om i Selbu. Vi gledet oss stort.
Piccoloen ja. Bakhjulene var litt raklete i fjor sommer. Men etter en vinter i rådhuset så er ikke raklete lengre rette ordet. De holdt rett og slett på å falle sammen. Jeg turte så vidt bare trille bilen opp på tilhengeren. Begge bakhjulene ble demontert. Eiker var krympet slik at det manglet til sammen 12mm treverk for å fylle i navet i felgen. 2 uker til løpet i Selbu. Google og kaffe i store mengder ble fortært. Nødløsning: Ta ut alle eiker. Pusse vekk all lakk og støv og skitt fra indre og ytre ender. Måle opp og begynne å lage kiler. Jeg håpet at hvis jeg kunne lime inn en kile tilpasset mellom hver eiken der de 12mm ble jevnt fordelt og samtidig lime eiker i ytre ringen med ekspanderende PU lim, så bør det gå an å kjøre løpet. Og kanskje ut sesongen. Nitidig arbeid med tilpassing av kiler. Når hjulene endelig var kilet og lagt til tørk så dukket det opp en kjent bil til.

1 uke igjen til løpet: Da dukket U2 opp. Piccoloen til Hr. Vanderås. En liten service og gjennomgang var på sin plass før denne skulle ut på veien også. Men med V13

inne på snekkerbenken og U2 i verkstedet så ble ikke armene lange nok. Jeg måtte ringe til Harald Haltvik og få hjelp til å gå over U2. Sjekke alle skruer, koblinger og ledninger samt smøring og kontroll av olje. Med under en uke igjen så skulle begge Klargjøres og i tillegg skulle Stein Tranvik læres opp som Piccolosjåfør på U2. Jeg vet jo at det tar ikke mere enn 2 år å lære seg startprosedyrer samt å kjøre disse bra, uten for mange stopp eller i verste fall havari. Løpet skulle starte fredag med påmelding. Tirsdagen før var det intensivkurs i Piccolo noter og unoter samt utallige «hvorfor stoppa den nå». Til den omsider gikk tom for bensin borte på veien her. Onsdagen og utover kvelden og deler av den lyse sommernatta fikk jeg stabla sammen hjulene til V13. De ble stive og fine og ikke så verst runde. Faktisk har den aldri vært så god å kjøre. V13 ble nå vasket og fylt opp med bensin og olje. Bensin ja. Et eget kapittel i denne historien.
Onsdagskveld dukket det opp en bil jeg ikke har hatt befatning med før En 1910mod Opel doktorwagen. Gigantisk firesylindret motor på rundt literen med ca 10 hester. Trenger litt service og har ikke vært startet på mange år sa eier. Hr. Vanderås. Han skal kjøre denne på treffet mens Stein skulle kjøre den grønne Piccoloen. Jaja, inn i verkstedet og i gang med skruingen. Den grønne Piccoloen ble med til Selbu den kvelden. Beskjed om å fylle bensin!! Opelen har kommet fra Sverige og hadde stått noen år.

Torsdagen: Påmeldning i morgen. Startet med service, sjekk av alt om det satt fast, og bevegelige ting beveget seg som det skulle. Smøring av alt og sjekk av alle oljer og vann. Oppdaget at 2 oljerør var gnisset mot hverandre og det hadde blitt hull i de. Ut med rør. Lodding av skader og inn med rør. Klokka var bare 12 og dette så lovende ut. Ringte til en kjenning på Skogn, Arve Engum, og lurte på om han orket og komme etter jobb for å ta de første timene med håndsveiving av motor for å få start. Jeg antydet at det ble uavbrutt sveiving, null kaffe og kun svette her den kvelden. Etter lunsj prøvde jeg å fylle bensin i Opelen. Alt rant utover golvet. Den manglet bensinkrane og flottøren i det som skal være en forgasser tettet ikke så det rant villig. Til og rote i kasser og skuffer. Fant en krane. Kappet rør og fikk inn krane. Puhh. Berget for bensin oversvømmelse en gang til i alle fall. Demonterte forgasseren. Sjønner enda ingen ting om hvordan den skal virke. Fikk rensket opp og pusset flottørnål og ventil. Endelig ble den tett og holdt bensinen. Såp var det spørsmål om gnist. Alle plugger ut og en real vask av disse. Og som den stortosk en er så må en holde i en pluggledning og sveive. Magnet tenning gir strøm også ved lav fart. Etter alt dette så kom Arve Engum utover for å ta første sveivetørn. Vi trillet ut. Funderte litt på tenningsinnstilling og gasshendel. Denne har bare håndgass på rattet og en tenningsinnstillingspedal. For å få seinere tenning fant vi ut. Antagelig til start. Opelen har 4 drammekraner og alle disse fikk en god dram. Klart for sveiving. Arve kom ikke mere enn en runde med sveiva så ble han og jeg stående og klø oss i hodet. Den gikk. Den startet. Tvært. Og gikk helt reint på tomgang. Tvært. Mystisk.
Vi kom da til konklusjonen med at reklamen stemte. Opel Doktorwagen. Så enkel at kjøre at en slipper å ha sjaufør. Kan ikke si det samme om Piccoloen selv om de reklamerte med at den var så enkel at kjøre at selv damer skulle kunne gjøre det alene.
Nå ble det ivrig testkjøring av Opel. Vi hadde jo en liten time før Svenn Oskar skulle hente den og kjøre den til Selbu. Litt lite bensin hadde vi da mesteparten rant utover gulvet i verkstedet, så den skulle vi i alle fall bruke opp. Møtte Sven Osker borte i veien og han fikk en tur før den ble lastet opp på hengeren. I god tid før treffet. Kl 21. kvelden før. Beskjed om å fylle bensin på denne også.
Fredagen lastet jeg opp Lille blå. V13 og tok med 2 kanner bensin i tillegg til at jeg hadde full tank på Piccoloen. Kjørte til Selbu og losset bilen der sammen med noen fra sydligere og vestligere strøk av Norge. Etter påmeldingslisten skulle vi bli 15 kjøretøy. Ved oppstart lørdag så viste siste opptelling 10 kjøretøy.

Fivelstad fra Stranda kom med 2 kjøretøy. En Dansk Pedersen. Den var blitt reisesyk og manglet en stabil gnist. Han hadde også med seg en Caddilac fra 1906. Men den hadde felgene tørket inn på slik at felgbanan var løsnet. Roveren til Norsk veteranvognklubb. 1 Piccolo fra 1909 og en Piccolo fra 1910, Doktorwagen fra 1910, Viviniusen fra 1910, 1 Fiat, 1 Rex Simplex samt Per Olav Fåren med sin Packard som følgebil.
Siden Fivelstad ikke fikk start så skulle han sitte på med meg i V13 og vi skulle kjøre først og vise vei. Grønn Piccoloen fikk en kanne bensin da den fortsatt var tom etter prøvekjøring og startet villig. Jeg visste ikke veien men antok at dette skulle gå bra. Pumpet innpå godt med olje å motoren siden vi nå virkelig skulle lange i vei. Jeg kom 3-400meter til første kryss. Der ville ikke Piccoloen mere. Han hadde fått for mye olje og pluggene druknet plutselig i olje og den stoppet. Jaja, opp med motorhuven og ut med plugger og vaske rein. I mellomtiden hadde alle de andre passert oss og forsvunnet. Med nyrensede plugger og strak asfaltvei så fikk jeg fintunet Piccoloen opp i maxfart bortimot 55/60kmt. Fivelstad lurte på om jeg hadde kjørt den så fort før og så ikke helt komfortabel ut.
Vi kom et par km der nådde vi igjen Stein med den grønne Piccoloen. En av coilene hadde takket for seg og den ville ikke gå på bare en sylinder.

Faaren ble igjen som hjelpemann. Vi fortsatte i fult driv. Var sikker på at jeg tok rette veien, men kjørte feil og havnet langt uti huttaheita bak en låve til slutt. Kjørte tilbake til krysset og fikk oss på rett vei. Da nådde vi igjen Faaren med Stein på slep. Vanderås hadde ventet på dem. Han yppet nå til kappkjøring opp en bakke. I starten klarte vi å holde unne men med sine 4 sylindre tok han oss igjen oppi bakken. Side om side opp bakken i allefall i 15kmt så plutselig dro vi fra. Gode gamle V13 var i toppform. Opelen viste seg å være nesten tom for bensin og måtte snu og rygge opp.
Ute i svingene mot museet traff vi På Trygve Sandberg som sto på veikanten og veivet med armene. Vi blokkerte bakhjulene og fikk svingt oss unna Vivinusen som kom trillende baklengs ned en bakke. TOM FOR BENSIN!!!. Men siden de hadde så stor bil så hadde jeg satt den andre bensinkanna mi oppi til dem. Når de fikk på den kanna så brummet den i gang igjen. Etter denne stoppen så kom vi oss bort til Radiomuseet uten mere stopper og tull. Vanderås kom etter hvert frem og Faaren kom slepende med grønn Piccoloen,
Vi fikk omvisning og lunsj. Meget hyggelig og et flott museum.
På hjemturen ville ikke Fivelstad sitte på med meg. Harald min far fikk da lov til å være passasjer. Han og moderen hadde tatt turen for å beskue dette treffet. Toril skulle kjøre et stykke for å stille seg opp og ta bilde av oss på retur. Vi fant henne i bunnen av en bakke og slakket av for at det skulle bli et klart bilde. Iherdig tuting og roping bak oss og Fiaten kommer i en rasende fart på full gass og passerer mellom oss og moderen. Han skulle egentlig bremse ned sa han etterpå, men Fiaten har gasspedalen i midten så han hadde gitt full gass og endog tråkket enda hardere på gassen i det de passerte oss. Må legge til at det var ikke eier som kjørte Fiaten. Eier var passasjer. Noe blek men fattet. Jaja, det gikk bra. Vi durte videre og ble passert av de store vognene Opelen og Rex Simplex. Vi nådde etter en stund fram dit vi skulle ta treffbilder. En fotograf var ikke helt klar for oss så vi rygget tilbake opp bakken og møtte sjarken oppi bakken. Roveren. 1 sylindret 1,6 liter. Med mye ettertenning og skarpe salutter. Mens vi sto og ventet begynte det å tute og rope bak oss. «De må da farsken itj stopp den!!!. Å ailler minst i en bakke.» Vi gløtta bak og så Viviniusen komme med en noe oppglødd sjåfør som ikke var direkte imponert over hverken parkeringen vår bredd i bredd eller bremsene på den store Viviniusen. Vi kom oss i gang forholdsvis kvikt og satte kursen mot hotellet. Lille blå klarte å passere og legge Roveren behørig bak seg, men vi ble vist oppfattet som noe saktegående av en viss Vivinius med 2 karer oppi. Begge gliste fra øre til øre og tutet på oss.
Søndagen ble det båttur og etterpå en runde oppi sentrum med Piccoloen og til slutt ble alle bilene utstilt. Vi fikk da også besøk av

Wartburgen fra Trondheim. Under hele treffet hadde vi knallvær og strålende sol. Noe disig under båtturen men det ble bra etterpå. Jeg fikk til og med ut og prøvekjøre Roveren. Den var vesentlig enklere å kjøre enn Piccoloen. Jeg hadde heller ingen salutt med den pga ettertenning. Synd ikke flere ble med. Dette var et kjempetreff og så trivelig at vi er forespurt om vi ikke kan arrangere treff en gang til. Ikke til neste år, men kanskje 2020?? Inderøya??

Messingtrippen 2018 i Selbu

Trygve Sandberg

Sneglefarten og Messingtrippen , løpet for de eldste og mest sakte gående kjøretøyene.
Løpet er ment å ha karakter av treff, ikke å være et utholdenhetsløp eller noen form for styrkeprøve. Det skal være tid til å snakke og bli kjent.

Kjell Ivar kjørte Piccolo og vi kjørte Vivinius for NTMF.
Torsdag 24. mai kjørte Steinar med bil og henger Viviniusen til Selbu. Undertegnede ankom på fredags morgen i god tid for å delta i løpet med Viviniusen. Den fikk sin ildprøve. Da dette var lengste turen til nå. John

hjalp til med å starte og kom med gode råd. Per var sjåfør og undertegnede som på- sitter.

Det var sol og varmt vær, og glade mennesker. Dagens sjåfør var Per som rattet Viviniusen. Opplevde stopp i en bakke p.g.a. at den ikke fikk bensin. Falltank! Vi prøvde å ta bakkestart, men clutchen sluret og røykla hele dalen. Clutch med mye tran . Men med noen liter fra lånt kanne fikk vi fortsette mot målet som var Norsk Radiomuseum. En meget opplevelserik tur. Viviniusen trivdes og må få seg flere langturer da den er meget god på lengre turer. Den gikk bare bedre og bedre. Fartsmaskin. Måtte bremse for ikke å kjøre på de som ikke hadde så stor motor og hester å rutte med. Konklusjonen må bli en fin dag og et meget velykket løp.
Kjøreturen gikk til Norsk Radio og Fjernsynsmuseum. Det var en kjøretur på 16 km. Vi fikk omvisning på både radio og TV museet av Jan Erik Steen. Vi inntok lunsj på museet. Etter omvisningene, kjørte vi tilbake til hotellet.
Det var grillkveld i grillhytta på odden om kvelden.
Og på lørdag var det kjøretur i bygda.
Utstilling ved hotellet på ettermiddagen, og Bård Toldnes kåserte på kvelden.
På søndagen gikk ferden til Ringve Museum Trondheim.

1913 Renault BC. «Freiabilen» Oppdatering.

Kjell Ivar Haltvik

Etter påtrykk fra redaktør så kommer jeg med en oppdatering på prosjektet. Planen var egentlig å være ferdig med karosseriet til skolestart høsten 2018. Men i og med at kjøpelysten av og til tar over for fornuften så måtte jeg ta mye ekstern jobbing i vår og sommer. Jeg kjøpte meg en nyere datastyrt fres. Da måtte Renaultprosjektet vike plass en stund. Nærmere fra påske til august.
Men i august kom jeg endelig i gang igjen. Byggingen av trerammen kunne endelig fortsette. Jeg var heldig og fikk tak i en god del bjørk på Frosta. Ligget i minimum 20 år samt et lass som hadde ligget fra midt på 60 tallet. Oppe i Okkenhaug fikk jeg et lass fra Joar Langeland også. Da ble det mere enn nok. Det blir forresten en gode del ved av slike bildeler. Mye inngrodd kvist i bjørk. Karosseristammen i tre er i alle fall fullført.
Nå var det platekledning som sto for tur. Bilen er lengre enn vanlige tynnplater leveres som. Løsningen da er plater på coil fra Langnes og Bakkan. Coil er plater på rull. De kjøres gjennom et valseverk for retting og kappes på ønsket lengde. Etter en diskusjon og måling av platetykkelse som var brukt på torpedoen på bilen kom L&B og jeg fram til at 0,7 måtte være beste alternativet. Lange plater ble valset ut og klippet til rett lengde. Max 3meter som de får i saks. Skulle hatt 3,2m, men den biten får jeg lodde inn. For å forenkle håndtering ble de nedre karosserisideplatene knekt inn slik at de hadde en innknekk klar for spikring. Da ble det enklere å holde rett retning i nedre kant. Dessverre er ikke legeringen i disse platene av slik kvalitet at de har samme egenskaper som karosseriplater av kaldvalset stål. De er stivere, vanskeligere å krympe og forme. De øvre platene. 2,87m lange og 80cm brede kunne ikke ha noen knekt kant. Disse var utfordrende å montere alene. Men med litt prakk og spekulering så dukket det opp en løsning. Platene er selvfølgelig spikret. Spiker får en vel kjøpt over alt? Nix. Ingen jernvare fører små spiker med normale hoder lengre. Alt er maskinspiker og dykkert. Hobbybutikken «Sløyddetaljer» har heldigvis spiker enda. 1,4mm x 30mm med 3mm hode. Alle plater spikres med 3cm mellomrom hele veien rundt. Det blir mange spiker det. Ca 2000stk har gått med til platene. Inkludert dører. En må selvfølgelig slå hull i platen med en syl før en spikrer. Korte små spiker og stor hammer kombinert med under opp spikring har resultert i 2 blånegler. Ved 3. gang slag på samme blåneggel så er det påkrevet med kaffepause. Kunne sikkert ramsa opp alle himmellegmer og norlandske gloser da. Men alt i alt har det gått bra.Så var det dette med lister rundt dører. Jeg fikk pristilbud fra levrandør i Norge. Det var forholdsvis tydlig at de egentlig ikke ville handle med meg. Her måtte en annen løsning fram. Dørkantlist løste

seg. T formet med buet topp på T. Restoration supply i USA har disse.

Jævlig dyr frakt når det blir 2,5m lengder. Og attpåtil klarte jeg å bestille feil dimensjon først. Dobbelt opp av jævlig dyr frakt. Men det kom omsider riktige lister. De store som var rett går ikke an å bøye rundt så små radier sa Restoration supply til meg. Ok sa jeg. Dem er nå bøyd slik nå. Ved hjelp av varme og en aksel og noe annet skrot satt sammen til hjelpeverktøy så gikk det likevel. Over spikerrekker og plateskjøter skal det være en D formet list. Den norske levrandøren skulle ha rundt 16.000 for det jeg trengte til bilen. Latterlig. Det er så dyrt at det kan ikke regnes som seriøst. Løsning som jeg så for meg. Kjøper inn alu profil 2x20 (Flatstålprofil). Buen må da gå an å få til. Disse alulistene sponset Hanssen Mek. Men med aluprisen normalt så koster dette rundt

4-500,- Jeg kom fram til at jeg ville forsøke å kjøre aluprofilene gjennom den store bordfresen for tre som jeg har. Med 30mm spindel så er den forholdsvis stødig. Litt tilpassing av ekstra lange klemklosser i bjørk påmontert støttelabber på fresen og et fresehode for fresing av ytre bue på staver til badestamp. Nå skulle stuntet prøves. Opp med porten tilfelle fresen hugger og sender profilen som et prosjektil. Men sannelig. Fresen tygger aluminium som om det var bjørkved. Godt med skjæroljespray for å prøve å forhindre klining av aluminium. Det gikk!!! List ble seende ut som den originale fra 1913.

Listverket til midjelisten, rundt taket og vertikalt bak på sidene. Måtte si meg fornøyd. Da fikk det så være den blemma med feilbestilte lister. Fikk hjelp av Karianne og Magnus her en kveld. Å kjøre 6meters lengder med tynne alulister gjennom fresen alene er ikke mulig. De fikk holde en ende hver. Da gikk det suverent. En annen snedig detalj. Det er 62mm mellom hver skrue som listene er skrudd fast med. Litt over 40 skruer på hver midjelist. Men det rare er at det går opp uforskammet godt både på midjelister og på de vertikale bak på sidene. Så det er muligens en grunn til den inndelingen. Ref listen over torpedoen i framkant. Men det er ganske mange hull og merke opp, bore og forsenke ja.
Det er litt snedig når jeg holder på med denne bilen. Det er nesten så jeg føler på meg hvordan det skal gjøres og hvordan ting skal løses. Å plutselig kommer det innfall med at du må ta dette før du gjør mere der. Jeg fikk det for meg en kveld at jeg måtte demontere radiator og få ut torpedoplaten mellom radiator og førerplassen før jeg kledde igjen sidene helt framover. Jeg fikk ut radiator og begynte å ta av listen over torpedo. Der jeg trudde den var feste til platen. Det viste seg at den var ikke festet der. Det norskbygde er tredd ned over torpedoplaten og skrudd fast med noen braketter. Hadde ikke trengt å ta av listen over i fronten. Måtte løfte opp hele karosseriet 30cm for å få ned platen så mye

at den kunne lirkes ut. Nå kan karosseriet gjøres ferdig uten torpedoplaten og tres ned på den etterpå. Genialt.
Karosseriet er nå ferdig platekledd og jeg driver med siste listene vertikalt bak og de siste listene rundt dører. Det som gjennstår før jeg er ferdig med karosseriet er å montere øvre dørlås på ene bakdøren samt stålstykket den skal gå imot. Lage fester til «dørstykket» over gir og bremsehåndtak. Lage dørlåshendel på førerdør og lage dørklinke og beslag til denne på bakdør. Vurderer å sette inn en nøkkellås i tillegg. Lage noen vinkelbeslag for fremre dørstolper. Lage vindusåpning fra førerplass mot lasterom og lister utvendig rundt vindu i bakdører. Da er karosseriet ferdig til å løftes av. Seterammen og seter venter jeg med til karosseriet skal oppå bilen igjen. Må bygge bensintank før jeg kan bygge seterammer og det inni hytta på den. Men har god tro på å bli ferdig med det meste av dette før nyttår.
Før jeg løfter av karosseriet så må jeg tilpasse de nye bakskjermene som var med bilen. Eller lage nye. De er fine men det er brukt feil trinser på sikkemaskina da de laget dem. Det er feil profiler på kantene på skjermene. Dette må fikses og skjermer tilpasses før karosseriet løftes av for lakkering. Regner med å sende det til lakkering så snart det er ferdig.
Når det er sendt til lakkering så er det teknisk restaurering som står for tur. Gleder meg stort til det. Mye utfordringer som venter der. Det er så morsomt å jobbe med denne bilen at det er vanskelig å slutt om kveldene. Begynner å nærme meg 600 timer på den nå.
Ellers jobber Tor Ivar Volla som er redaktør for Norsk Motorveteran iherdig for å hjelpe meg og skaffe midler til dette prosjektet. Dette er ikke som å restaurere en «normal» veteranbil. Det er nok en grunn til at Kraft food ga opp og Trygve Krogsæter sendte stafettpinnen videre. Selve restaureringen av bilen er en grei jobb med overkommelige utgifter. Men når den skal tilbake til slik den var med all messingpynten som var forniklet i tillegg, så blir dette vanvittig dyrt. Men er optimist. Det har kommet inn flere bidrag fra flere klubber og privatpersoner som følger dette prosjektet. Det nye nasjonale bilmuseet under bygging på Hunderfossen er svært interessert i bilen.
Etter ønske fra flere private ble siden Freiabilens venner opprettet på Facebook. Det var flere private som ville bidra og følge prosjektet. Det er jo litt morro.
Jeg har også kommet over bildebevis på at det var minst en til av denne typen i Norge. Men den ble ikke solgt av AS AUTO. Muligens tatt inn av Braastad. Har forresten fysisk bevis også. Jeg har fått den ene felgen fra den andre bilen. Selve bilen er for øvrig gravd ned under et fjøs i Rendalen.

NTMF`s løp og turer i 2018

Det startet med vårmønstring.

Det var samling på Brannstasjon på Steinkjer, med felleskjøring til start på Levanger Torg. Godt oppmøte , planen var å kjøre samlet over Nesset, Støre og ned på gammel E6 i Skogn sentrum. Derfra skulle vi kjøre gammel E6 til Tuv skole, dette er ikke skole lenger, men Sven Oskar Vanderås holder på å starte et motormuseum, fikk omvisning blant Opler, for det er mest det han har, men meget skjelne sådanne. Videre gikk turen over til Ekne og endte opp på Tautra. På Tautra møtte vi de som ikke fulgte med på Info på torget, om hvor vi skulle kjøre, bare at vi skulle ende på Tautra. Derfor kjørte de rett fram ved kirka og tok raskeste veg til Tautra, de fikk ikke se museet til Vanderås, men det kommere flere anledninger.

Så ble det Stiklestadløp, med en større oppslutning enn på mange år. Ett tredvetalls deltakere ble med på en uhøytidelig konkuranse og en fin kjøretur på verdalske og levangerske bygdeveger.

Artig var det at så mange to-hjulinger ble med, det var til dels heftig totaktsrøyk oppover bakkene. Kjøreturen hadde pause med teoretiske oppgaver utenfor Okkenhaug forsamlingshus, en liten feilkjøring førte til at vi besøkte Hansfoss kraftverk, Levangers første kraftverk. ca 1916. Turen gikk videre og vi endte til slutt på Skallstuggu. Der var det fullt med folk, en trubadur serverte sine viser ute, ellers var det servering av

grillmat ute og sodd inne, pluss kaffe. Vi okkupert noen benker slik at vi ble samlet.

Vi fikk gjennomført den praktiske delen av konkuransen, Kåre Ringen klarte å skru ned en låsmutter ned hele gjengestålet på 1 minutt, noe som ga 5 poeng, imponerende, men ikke nok. Det ble premiert for beste på to hjul, bil og passasjer.

Beste passasjer: Julia Sakshaug
Beste på mc: Tore Svartås
Beste i bil: Torleif Bakken

Museumstur til Mørsil

Vi ble bedt på besøk til et privat motorsykkelmuseum i Mørsil 7. juni.

Det ble sendt ut invitasjon til NTMF og SVMC.

16 kjørte fra YX i Verdal, vi kjørte samlet til Åre der vi møtte de som kom fra Stjørdal og Trondheim. Totalt ble vi 32 personer som møttes i Åre. 3 biler og 24 motorsykler. Eldste veteran motorsykkel var en Ariel NG fra 1936, men de fleste var nyere veteraner og noen nyere motorsykler.

Det ble litt «Harryhandel» og mat på en lokal kafe`, før vi samlet kjørte inn til Mørsil der …… møtte oss og geleidet oss fram til museet. Vi ble tatt imot av eier, Erik Ørjan, han hadde brukt 35 år på å samle og restaurere alt i museet. Dette var et småbruk, der uthuset var bygd om og taket forhøyet for å få til et utstillingslokale i andre etasjen. Det var

imponerende alt han hadde samlet og tatt vare på, mye av dette hadde havnet på dynga, hvis det ikke hadde vært for denne idealisten. I den folkelig prisen på inngangen fikk vi også servert kaffe og rundstykker.

Flere bilder er å se i Album og Museumstur til Mørsil på Hjemmesiden.

Elste motorsykkel som var med og kjørte hele turen, en Ariel 500 ccm fra 1936

Øverste: Sosial tur, her servering av kaffe og rundstykker på museet.
Under: En meget sjelden motorsykkel i Norge, Husqverna 170, på museet var det 2 av de.

Så var det årets Verdalsrace.

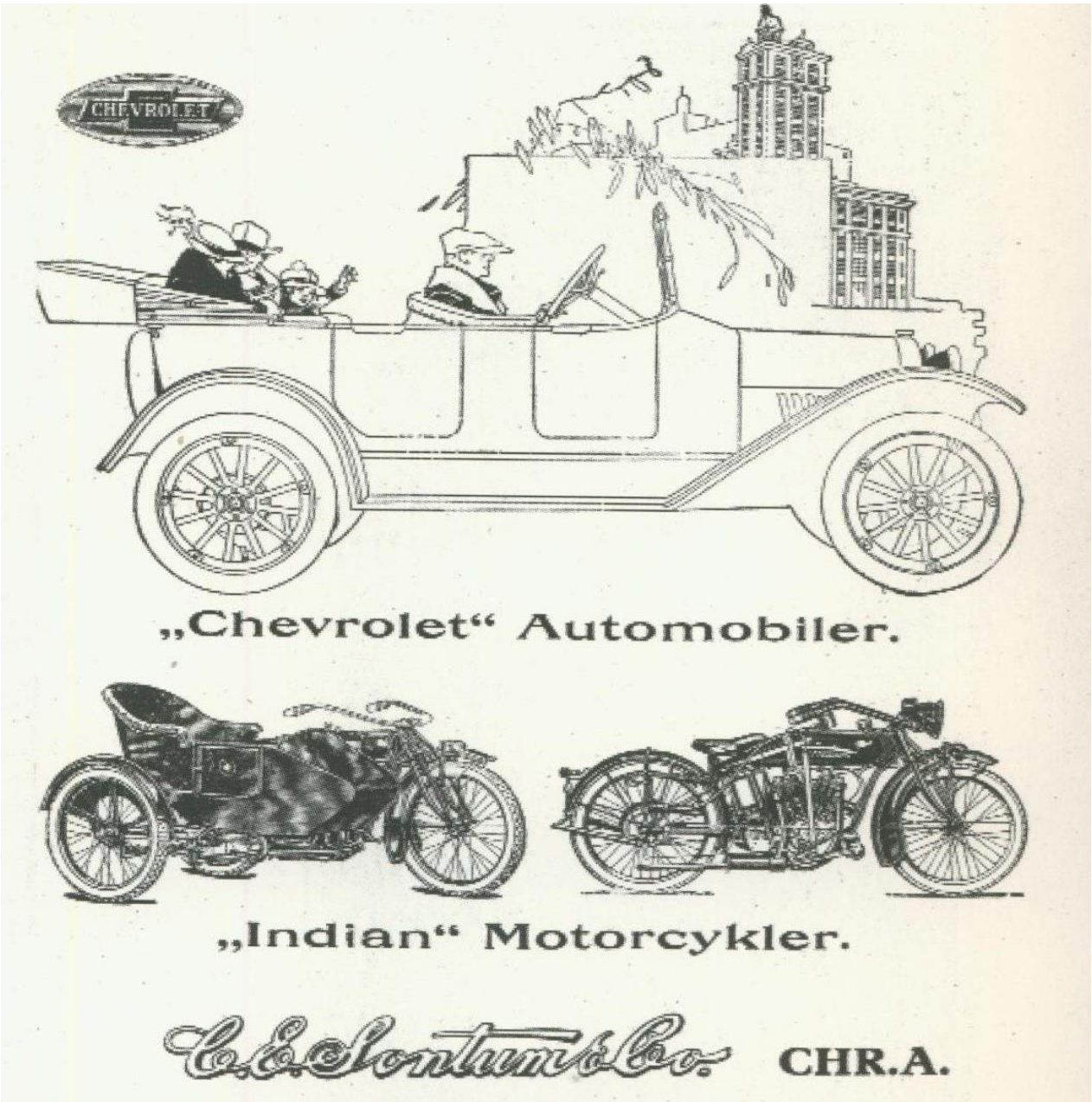
Dagen begynte VÅT, og jeg er imponert over deltakerne som trosset ausregnet for å være med i Verdalsrace.

Per Arne Naust kjørte hele veien fra Heimdal på en 1920 modell Harley Davidson, ikke noe problem var kommentaren. Vi utsatte oppstarten i 45 min, og derfra kom det ikke en dråpe.

La om ruta fra mye grusvei til bare ett par km, resten på asfalt. Besøk hos Martin Friberg på Nordenget med omvisning og kaffe. Avsluttet på Munkeby gjestgiveri med middag og premiering.

Litt våte tall: 25 veteran motorsykkler stilte til start, med hjelperne var vi 29 som ble med på årets Verdalsrace. Eldste motorsykkel var 1920 Harley Davidson eid av Per Arne Naust fra Heimdal. Deltakerpris gikk til 1938 Zundapp tilhører Trond Sakshaug. Den teoretiske konkurransen ble vunnet av Sverre Valstad.

Havariprisen gikk til Geir Singstad med god margin, glemte denne koppen, da ingen de siste årene har gjort seg fortjent til den. Men Geir klarte å havarere to 2 mopeder. Utmerkelsen ble overlevert på jobb!

C-15256
HONDA
DBK 250

Returadresse:
Steinar Røstad
Hanskemakergata 7
7650 Verdal