



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 2 FEBRUAR 1995

ÅRGANG 12



Over : Brann i Brødbilen på torvet i Hønefoss. Les mer om den tragiske hendelsen. Foto: Lisa Kind

Under : Les også om denne bilen og Europaturen den hadde med sin eier Gunnar Rohr Torp



Kjære leser av MOTORISTEN. Du sitter nå med vår andre avis som redaktører.

Denne avisen begynner å bli slik vi mener en klubb avis bør se ut. Det vi imidlertid ønsker er mere stoff fra leserne (Det er dere som lager avisen Vi redigerer). Stoffet vi ønsker kan være alt fra opplevelser på turer til annonser av ymse slag. Av sistnevnte kan både salg, kjøp eller bytte være aktuelt. Trenger du deler verktøy eller ny (gammel) motor redskap eller du har noe for salg kanskje løser annonsen problemet.

MOTORISTEN sendes ut til ca 150 hvorav ca 10 til andre klubber. Disse klubbene har mange lesere av annonser fra vår avis. Så har du noe å avertere så send det til klubben ! Du når mange, og sist men ikke minst, de har samme interesse som deg!

I skrivende stund har vi hatt ca den femte våren. Men vi vet at når det nærmer seg april/mai da kommer den ekte våren. Arrangementskomiteen pønsker ut et hyggelig vårtreff den 8 mai. Denne datoen må alle klubbens medlemmer holde av slik at vi kan få solid oppmøte fra også de litt mindre aktive i klubben.

Morten & Roar

**MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE
OG OMEGN**

Pb. 1019 Flattum
3500 HØNEFOSS

Postgironr :
0803 3506326

Bankgironr :
2335 0805311

Redaktører :
Morten Ølom &
Roar Langen

Vårt styre :

Leder :
Kristian Ølom
Tlf. 61 31 13 74

Nettleder :
Torbjørn Grønvold
Tlf. 32 15 73 21

Kasserer :
Bjørn Hagen
Tlf. 61 31 16 33

Sekretær :
Helge Dybdal
Tlf. 95 25 61 37

Arr. kommite :
Dag Snøkvik
Tlf. 32 16 02 68

Forsikring :
Torbjørn Grønvold
Tlf. 32 15 73 21

Matr. forvalter
Knut og Håkon
Lindstad
Tlf. 32 15 35 37

FORMANNENS HJØRNE

For 12 gang har jeg vært på LMK Årsmøte på Norsk Teknisk Museum. Det blir en lang dag når mange saker skal diskuteres og vurderes fra alle kanter. Vi får et referat fra dette i et senere nummer av Motoristen. 4-5 stykker av oss avsluttet lørdagen i museets kjeller, og fikk se mye rart og sjeldent som venter på oppussing, og utstilling. Når så du sist en Isotta-Frasini, eller 1915 Cadillac V8 ? Meget imponerende kjøretøyer.

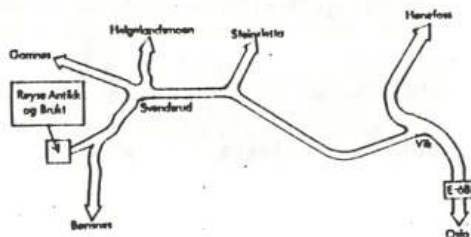
Vi sender denne gangen innbetalingskort på medlemskontingenten. Den er kr. 150,- som de siste 10 åra, så vi håper du syntes den er så rimelig at du betaler den straks, så det ikke blir avglemt. Dette er klubbens eneste inntekt, og meste delen går til avisen som du forhåpentlig mottar 5-6 ganger i året. Hjelp gutta i Redaksjonen med stoff og bilder så de får fylt alle bladene.

Husk neste møte 6. mars på yrkesskolen. 3. april møtes vi på Røyse, til garasjebesøk hos JØDALS. (Se egen annonse). De driver Antikk og brukthandel, dessuten er der en 1930 mod. NASH under restaurering. Der er det sikkert mye interessant å se på. så ta gjerne med deg din bedre halvdel. Vi har fått pristilbud på vindjakker med klubblogo, for og markere klubbtilhørighet på treff og stevner, Er det interesse for dette til den prisen? Se på annonsen og la oss få høre.

Vi ses vel
Kristian



Røyse Antikk og Brukt
Innbo med særpreg
KJØP · SALG · KOMMISSJON
SOLVI JØDAL
3506 Røyse, tlf. 067/37 370



Kristian Øiom

3520 JEVNAKER



13.02.95

13.02

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato:

TILBUD PÅ JAKKER, REF MOTORHISTORISK KLUBB

Fra vår gode nabo Petter Hval har vi fått høre at klubben er interessert i lette jakker.

Vi kan tilby en "windbreaker" som er enkel i utførelsen. Den er laget i ren nylon og er vind og vannavvisende. Den har hette i kraven og luftehull med maljer under ermene. Se forøvrig vedlagte kopi/tegning.

Prisen for denne jakken vil ved antall 50 stk, og med stort ensfarget trykk på ryggen være Kr 148,00 inklusive startomk.
Jakkene ventes inn til lager i juli/august.

Vi kan også tilby andre typer produkter, se vår enkle brosjyre. Gi oss gjerne et tips om ønskede antall etc, så kommer vi gjerne med konkret tilbud.

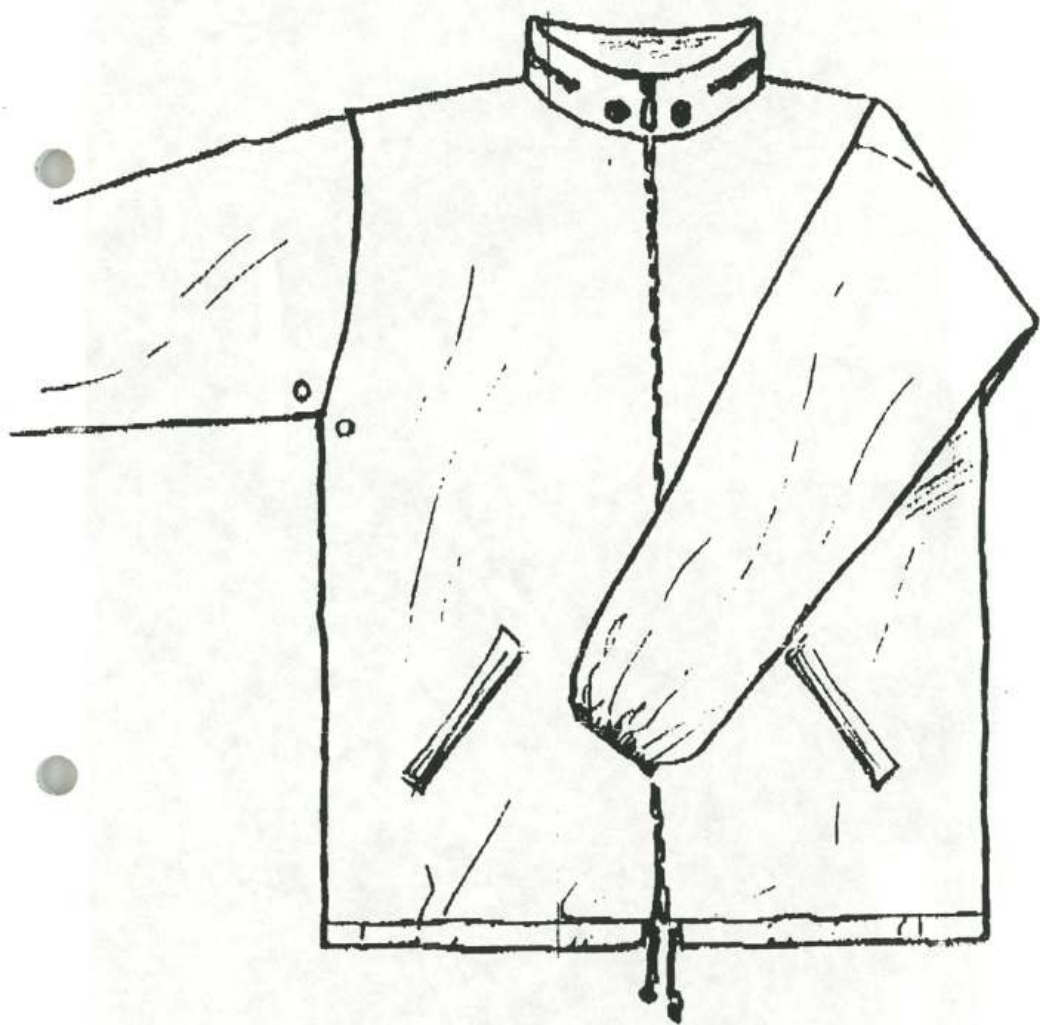
Med utgangspunkt i klubbens selvklebende merke, kan vi tilby broderte emblemer i størrelse 75 mm Ø til kr 19,50 v/50 stk, kr 16,50 v/100 stk og kr 11,50 v/200 stk. Også disse prisene inkluderer startomkostninger.
Leveringstider for broderte merker er normalt ca 4 uker.

Alle oppgitte priser er ekskl mva, og forutsetter at brukbare originaler foreligger.
(Det selvklebende merket vil være god nok original for broderte merker.)

Vi mottar gjerne en ordre, og dukker det opp spørsmål står vi selvsagt til tjeneste.

Vennlig hilsen
NORTEY

Kristian Øiom
Oddbjørn Hvalshagen





MFF 206

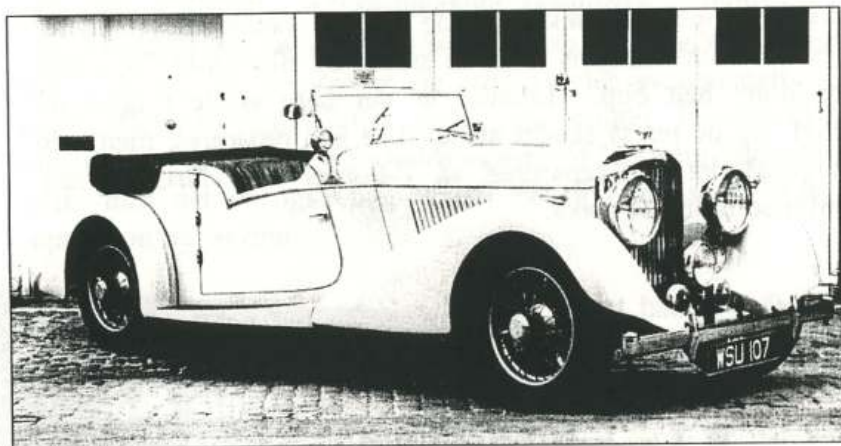
Vedr. bilde foregående side.

DIESEL PIONEER !

Iht historiebøkene var Daimler-Benz den første som laget en diesel personbil, og det var 260D som kom i 1936. Men i følge det Engelske bladet Classic and sportscar er ikke dette sant. De har kommet over en 1935 modell Citroen Rosalie (se bildet tv) med en 1750 ccm diesel motor. Det sies at de begynte å se på diesel som et motoralternativ allerede på 30 tallet av samme grunn som vi i dag kjøper dieselbil. I 1938 var denne Citroengen opp til 70 prosent mer økonomisk enn bensinversonen.

KONKURRANSE

Vi spør som forrige gang. Hva slags bil er dette?



Svaret gis til kristian på møte den 3 april (garasje treffet på Røyse hos antikvitetsforhandler Jødal)
Premien denne gang er et 2 kg's brannslukkingsapparat gitt av:

**A
S BILUTSTYR**

DELER - REKVISITA - BILLAKK

Industrigt. 4
3500 Hønefoss

TLF. 32 12 26 77

HØSVEIS NÆRINGS-PARK

«DEN RØDE HANE» PÅ BESØK I HØNEFOSS

At bakerne har en varm jobb foran brødovnene vet vi alle, men at de skal få det så varm som i denne T-Forden regnet ingen med. «Den røde hane» kan slå seg ned når du minst aner det. Det kan gå ille når ikke den blir kvalt i fødselen.

T-Forden til Baker Narum skulle kjøres til torvet for å skape litt liv og reklame under Jule gateåpninga. Under den korte kjøreturen på ca. 400-500 meter har sannsynligvis eksosrøret løsnet på manifolden. Eksosflammen har da antent en av gulvbjelkene som er av trevirke, som resten av karosseriet. Under gulvet ligger også bensinslangen og filteret som har smeltet og latt bensin renne ut og gitt næring til varmen og flammene. Dette er vel grunnen til at branslukkingsapparatet ikke hadde noen nevneverdig nytte. Brannvesenet kom heldigvis raskt til stedet og fikk slokt flammene før bilen brant helt opp. Likevell er det bare skalle t igjen av karosseriet og de ter så skadet at det ikke kan repareres, men hele chassiset er så det kan repareres, så T-Forden dør aldri, de bare gjenoppstår som fugl «Fønix».





Selv om vi aldri kan sikre oss 100 % må vi gjøre det vi selv kan for at slikt aldri skal skje. Godt vedlikehold, rengjøring av motorrom, feste løse ledninger og bensinrør, påse at disse ikke ligger å gnisser på skarpe kanter på karosseriet og varme deler av motoren. Slå av hovedstrømsbryteren etter bruk og monter brannslukker lett tilgjengelig. Disse enkle forholdsreglene vil redusere tilløpene under bruk, men det er også ting vi bør se på i garasjen, både under reparasjon og lagring.

På forsikringsseminaret på Danskebåten i høst hadde vi foredrag av en kar fra MHRF (svenskenes LMK), ang skadereduserende tiltak. De er jo mange flere klubber enn oss og har også langt flere medlemmer, og ser derfor tidligere en skadefrekvens enn hva vi ser i Norge.

Branner i kjøretøyer og garasjer/bosteder har blitt et stort forsikringsproblem, med store summer til utbetaling. Slikt går utover premien vår. Av svenskene fikk vi en liten huskeliste over enkle ting som vi bør passe på. Heng den gjerne opp i garasjen og tenk gjennom din egen situasjon og bruk fornuft. Husk at ei lita sveise eller slipe glo i eks. gulvmatta eller pussefilla kan gløde lenge før det er full fyr.

Bruk hode og tenk positivt så sees vi alle ute på veien til sommeren.

FÖREBYGG BRAND:

- håll rent
- tag bort brännbart material
- avskärma
- svetsvakt
- brandsläckare
- bevaka arbetsplatsen
- varmlufts- och limpistol
- bilens elsystem
- bilen, strömbrytare och släckare
- då du lånar ut Ditt garage
- förvara Din bil tryggt
- uppdatera med bilder

Häng gärna upp detta papper i Ditt garage



Ormen Lange

Lørdag 10. desember hadde Knut Lindstad arrangert møte på Melkebaren for å få fram flere opplysninger om Ormen Lange.

Lars Skaug, Sigurd Enger og Trygve Kristiansen som alle hadde kjørt den, og Peder Bjerke (salmaker) og Harald Berg som begge jobbet på Høka da den ble bygget, møtte. Knut R Holme som har jobbet mye med historien om Høka var kommet helt fra Fredrikstad.

Ormen Lange er vel den eneste semitrailerbussen som har gått i Norge, men ifølge Holme skal det ha gått noen få i Sverige og på Kontinentet. Når en tenker på hvordan bussene så ut midt på 30-tallet, vegnettet osv. så var det en modig avgjørelse å sette i gang byggingen i 1938. Når en ser på følgende omtale (markeds-føring?)

- ved brann som nesten alltid oppstår i motoren kan tilhengeren på et øyeblikk fra kjøles. Sjøføren sitter i trekkvognen, uforstyrret av passasjerene -

kan en kanskje ane noe av de problemene de hadde på den tiden.

Bussen ble altså bygget på Høka (Hønefoss Karosserifabrikk) og levert til Engeseth i 1938. Understellet var en Fruehauf en-akslet semitrailer. Denne må ha vært meget solid (og tung?), for den ble senere brukt til buldozertransport etter at karosseriet var revet. Karosseriet ble altså i sin helhet bygget på Høka, bare ett år etter at den første bussen var levert. Med sine 60 seter må den ha vært ca 12 meter lang (pluss 4 - 5 m trekkvogn), og bredden ca 240 cm. Den var iallfall så bred, og kanskje også så lang at den måtte ha dispensasjon for å kjøre

Hønefoss - Oslo.

Innvendig var den oppbygd foran over King-pin, og bakerst over et stort bagasjerom. Det var jo vanskelig å få overført varme fra trekkvogna til tilhengeren, så "varmeapparatet" var en god gammeldags vedovn som billettøren holdt holdt fyr i. Det fortelles at de som skulle kjøre den (eller kanskje billettøren) måtte begynne fyringen minst en time før avgang for å få tilstrekkelig varme i kupeen.

Gulvbordene ble på forhånd smurt inn med Antiparasitt, og etter monteringen med Blyhvitt. Og så var det et svart golvbelegg som var stivt og vanskelig å bøye over hjulkassene. På platene ble det smurt Flintcote, et asfaltlignende stoff som skulle dempe platesvingningene. Innvendig var bussen kledd med harde huntonittplater. De platene som var montert over vinduene ble fuktet med olje/vann og bøyd i overgangen til taket. Det var fire salmakerer på Høka på denne tiden. De fikk rørrammene til setene ferdig fra Romo fabrikk, og laget resten. Det var fjærsatser i setene, og ryggene som var buet var noe bredere enn det som var vanlig da. For å gi bedre plass i midtgangen var setene forskjøvet litt i forhold til hverandre. Kravet til bredden på midtgangen var 35 cm, og Bjerke forteller at det ikke var uvanlig å høvle av armlenene for å få bredde nok. Men denne var altså noe bredere.

Den første trekkvogna var en Volvo med 60 Hk Hesselmann motor som snart viste seg å være for svak. Den gikk på råolje, hadde innsprøytningspumpe, magnettenning og vanlige tennplugger. For å starte kald motor måtte det pumpes inn bensin fra en egen liten tank (priming). 3 - 5 pumpe var tilstrekkelig til å starte, og etterhvert som den fikk litt temperatur tålte den å gå på råolje. Ved kjøring utfor bakke

måtte oljetilførselen stenges, og når bakken var slutt måtte den ha et pumpe med bensin før den fikk olje igjen. Dette for å unngå at pluggene ble rå og motoren fusket.

Bremsene var gjennomgående på bil og tilhenger, sannsynlig-vis trykkluft-hydrauliske. Med en-krets bremses og parkeringsbrems på mellomakselen var det nok så som så med sikkerheten.

På et av bildene ser det ut som trekkvogna hadde veldig små speil som var vanlig på den tiden. Disse ble senere skiftet ut med "elefantører" etter at vognkomiteen i Skøyens Bilcentraler (som hadde administrasjonen for Engeseth da) hadde funnet ut at Hønefoss-bussene hadde for små speil. På støtfangeren foran var det siktestenger som gjorde det lettere å beregne bredden. Trygve Kristiansen som var med på den første prøveturen forteller at det gikk greit å komme fram, men den måtte ha mye plass i svinger og rundt gatehjørner. Sigurd Enger forteller at da han skulle kjøre den første turen, brukte han litt tid på å trene foran garasjen før han kjørte avgårde.

9. april 1940 ble Ormen Lange rekvirert av tyskerne og turen gikk mot Minnesund. I bakken ned mot den smale brua må sjåføren ha "glemt" å stenge oljetilførselen med det resultatet at den ikke ville gå lenger da den kom inn på brua, og den ble da stående og stenge hele vegen. Soldatene ble kommandert ut og til fots og kranvogn rekvirert. I mellomtiden fjernet sjåføren magneten, slik at det ikke ble noe mer trosstransport med Ormen.

Under krigen sto bussen (tilhengeren) parkert i Ring Bladgarasjen i Hønefoss, mens trekkvogna ble bygd om til servicebil i Skøyens Bilcentraler. Den kom aldri tilbake til Ormen Lange.

Disse bygget



Ormen Lange

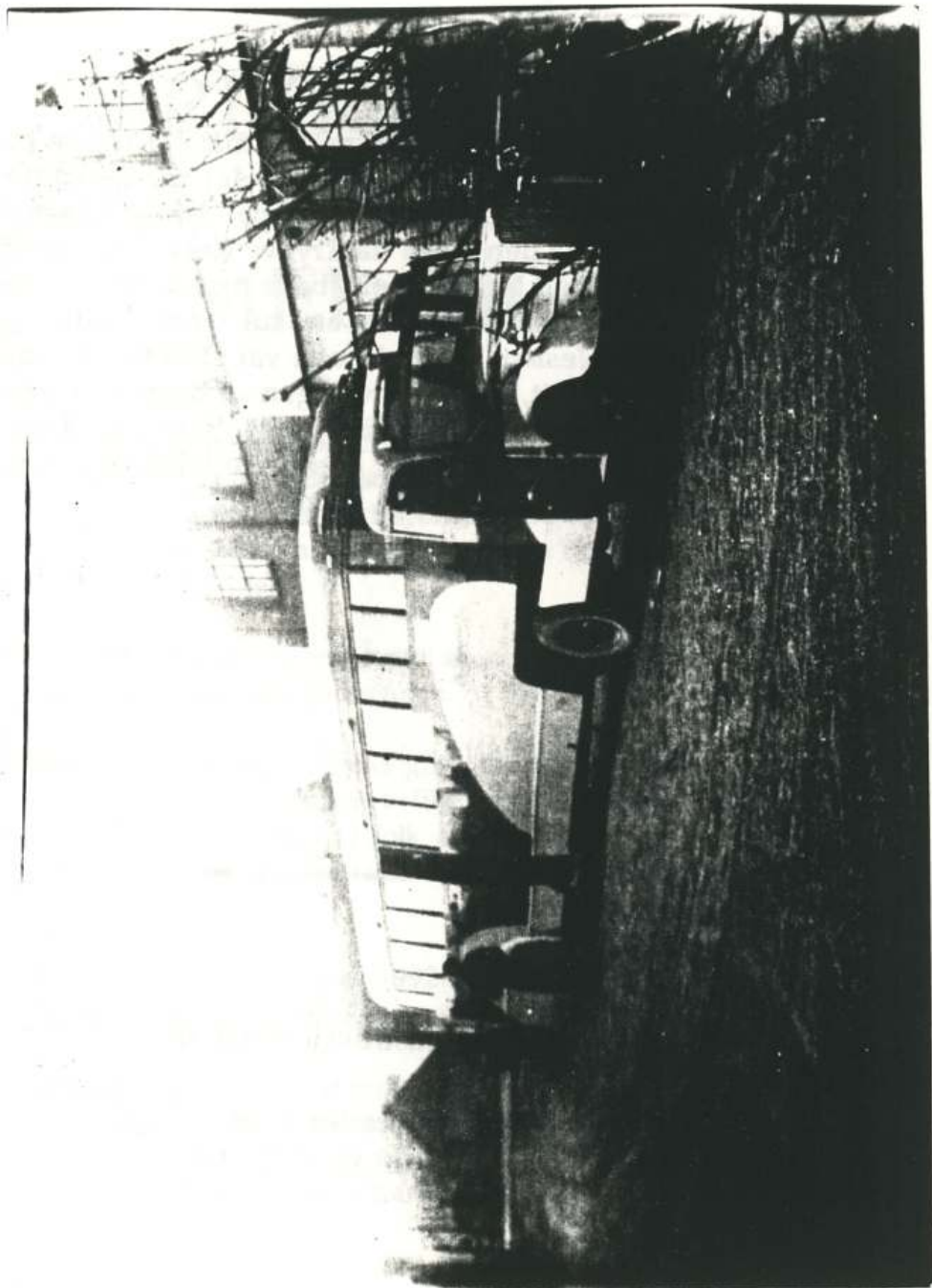


*Staben på
Hønefoss Ka-
rosseri-
brikk der Or-
men Lange
ble bygget.*

Tilhengeren ble ikke tatt i bruk igjen før i 1946. Da hadde Engeseth fått tak i Faun'en som tidligere er omtalt tidligere i Motoristen. Dett var en tysk terrengvogn med tandemboggi og en 6 - sylindret forkammermotor med volum på 13,5 liter og en effekt på 150 Hk ved 1600 n/min. Tyskerne brukte Faun blant annet til å trekke to 4-hjuls tilhengere. Da hadde den en kasse med jernspon på ramma som ballast. Denne hadde også dobbelt førerhus som ble ombygd, antakelig på Strømmen, for å passe til bussen. Førerhuset ble kortet inn, og bakveggen hadde en bue innover for å gi plass til tilhengeren, Fronten ble bygd om med en "buss-grill", og på taket foran var det lyskasse med stedsanviser som på de andre bussene.

Denne trekkvogna ble så en del av Ormen Lange som trafikkerte strekningen trofast mellom Hønefoss og Oslo til den ble parkert for godt i 1954. Da hadde den fraktet et stort antall passasjerer. Lars Skaug forteller at han en gang i tyttebærtiden hadde så mange passasjerer at billettøren hang i døråpningen. Det var ikke så mye plass at han kom inn og fikk lukket døra. Samtidig hadde Skaug 6 passasjerer i førerhuset! Det var et dobbelt sete ved siden av førerasetet, og der gikk det an å sitte tre mannfolk som hadde hver sin dame på fanget. Trygve Kristiansen forteller at han hadde 139 passasjerer i bussen en gang. Da er det ganske fullt i en 60-seter.

Olaf Engeseth fortalte en gang at en deg han kjørte innover syntes han det gikk så greit og med få stopp. I nærheten av Skui kom han til å snu seg og se på frontvinduet på tilhengeren. Der var det fullt av folk som tydeligvis forsøkte å få kontakt med ham. Da han så stoppet, viste det seg at forbindelsen mellom bil og henger var brutt, så passasjerene



ikke fikk gitt stoppsignal til sjåføren.

For hver tur mellom Oslo og Hønefoss måtte Faun'en ha en kanne vann for å unngå å gå varm. Og det var vel motoren som gjorde utslaget til at det ble slutt på Ormen Lange. Det hadde vært ulyder i den lenge da Trygve Kristiansen kom fra Oslo siste turen med tydelig motorbank og frarådet en tur til, med det skulle prøves enda en tur som endte med motorhavari på Neslandet. Med dette var et betydelig kapittel i rutebilhistorien slutt, og med rivningen av bussen er også et betydelig kapittel i motorhistorien endt. Selv om deler av Faun'en fremdeles finnes er det dessverre tvilsomt om vi får se noe som ligner Ormen Lange igjen.

Helge Dybdahl
sekretær.

ANNONSE !

Ønsker å kjøpe en instruksjonsbok til
AGRIA 2800
boken kjøpes eller lånes for kopi.
kontakt Helge Bihli tlf 32 16 01 05

REGULARITY RALLY MED MG TC

Det var en gang en MG TC som i blank og nybygget tilstand forlot Abingdon og la ut på den lange reisen til Trondheim, Norway. Det var i 1946 og en herre med åpenbart god bil-smak kjøpte den lille sportsvognen. Siden hadde bilen en rekke eiere, og noen brukte den til og med til bil-løp.

Bilen ble trimmet og var svært så ,sprek i sin ungdom, med bl.a. Shorrock kompressor på motoren.

Men så forfalt bilen. Årene gikk, treverket morknet, motoren ble slitt og rust og elendighet fikk tak. Heldigvis for den lille sportsvognen kom den til folk som virkelig likte gamle engelske biler, og den ene eieren etter den andre satte bilen i litt og litt bedre stand.

Da bilen kom til meg våren 1992 (byttet med en annen TC som ikke var fult så god), var bilen svært så oppegående og frisk.

Det viste seg dog snart at her var behov for både ut- og forbedringer. Ikke minst ved god innsats fra Kr. Øiom på Jevnaker ble bilen nå riktig fin, med ny kalesje, nye king-bolter, overhalte bremseser, etc. MG'n ble faktisk så fin at Kari og jeg bestemte oss for å kjøre løp

med den, med start i Bordeaux!

Claret and Classics heter løpet. Når man vet at Claret er hva engelskmennene kaller rød Bordeaux vin, forstår man straks at her var det dobbelt interessant å delta !

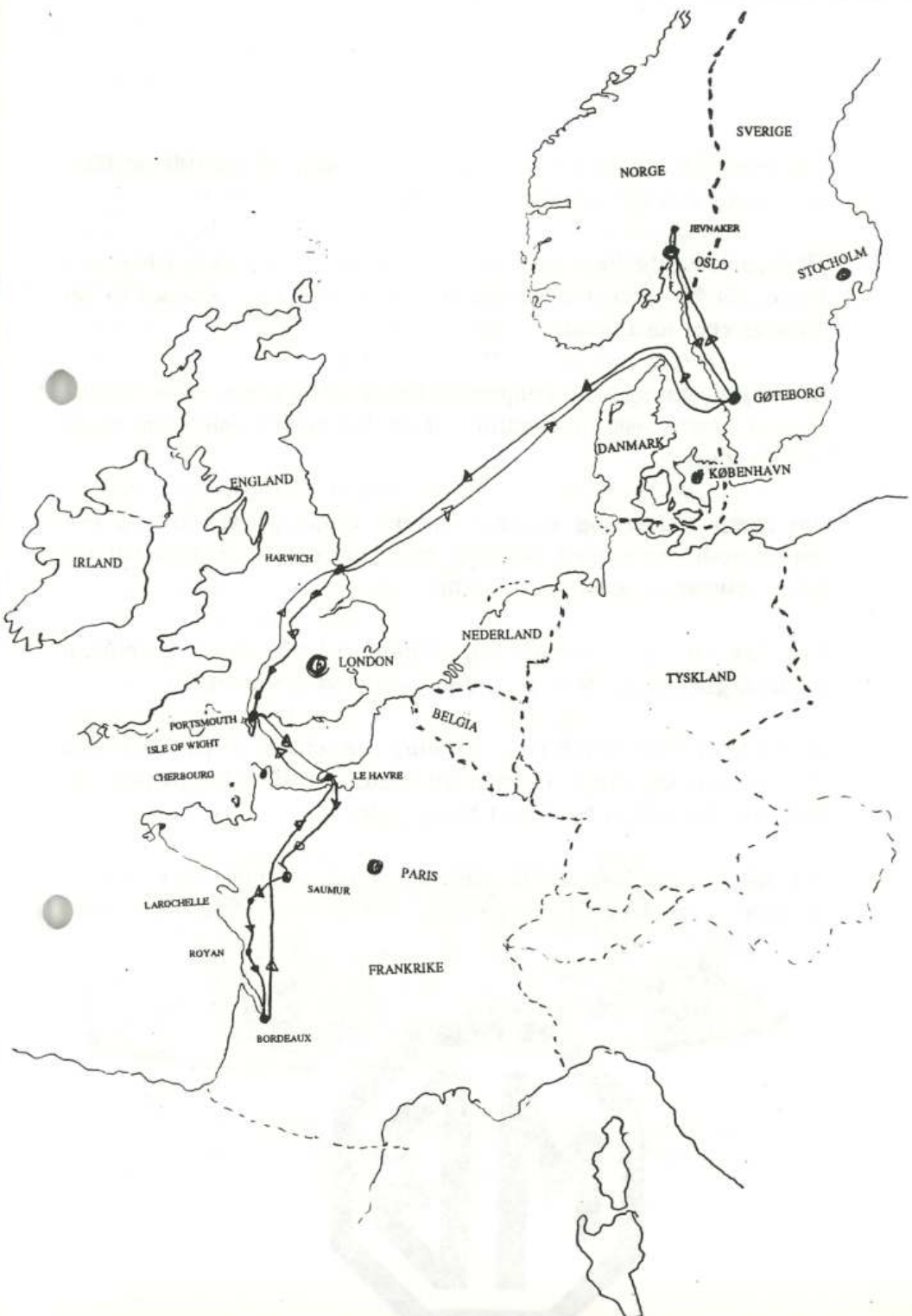
I slutten av juni 1993 kjører vi i pøsende regnvær til Gøteborg for og ta fergen til Harwich i England. (Det er ubegripelig at det ikke går ferge fra Oslo til England.)

Vi brukte en halv dag langs småveier de 350 kilometrene fra Harwich ned til Portsmouth. Etter et par dager tok vi fergen derfra over til Le Havre i Frankrike. Vi dro sammen med Jan Heftye Blehr og hans datter. De skulle delta i samme løpet i sin Daimler 2 1/2 litre Special Sports 1951 model.

Turen ned til Bordeaux tok et par dager. Det var spennende å møte de andre deltagerne - 51 biler i alt - alle fra England bortsett fra oss og en Hollandsk MG A.

Etter en hyggelig kveld i baren på hotellet hvor alle bodde, var vi allerede blitt ganske godt kjent med flere - dette viste seg og være en skikkelig hyggelig gjeng. Noen gamle rallyvetraner og andre fullstendig nybegynnere.

Starten gikk fra hotellet, og selve løpet pågikk i fem dager. Starten var klokken 0900 hver morgen, med kjøring frem til lunch. Vi fikk utlevert en kjørebekræftelse ved start, og skulle holde en gjennomsnittsfart på 45 km/t. Navigeringen var krevende, med korte "tulipan" angivelser av hvor vi skulle kjøre, uten noen angivelse av avstand til nest "tulipan".



SVERIGE

NORGE

IEVNAKER

OSLO

STOCHOLM

GØTEBORG

DANMARK

KØBENHAVN

ENGLAND

IRLAND

HARWICH

LONDON

NEDERLAND

TYSKLAND

PORTSMOUTH

ISLE OF WIGHT

CHERBOURO

LE HAVRE

BELGIA

PARIS

LAROCHELLE

SAUMUR

FRANKRIKE

ROYAN

BORDEAUX

Vår trippetter sa tak for seg, så vi kunne ikke bruke tids-tabeller, men hadde kun speedometeret å holde oss til.

Tidskontroller dukket opp som troll i eske 3 - 4 ganger i løpet av dagen. Da ble man straffet med ett poeng for hvert sekund man var før eller etter idealtiden.

Selve kjøringen og navigeringen var krevende og svært engasjerende. Så etter dagens siste tidskontroll var det lunch med deilig mat og de herligst viner.

Om ettermiddagen og kvelden var det besøk på vinslott og hos cognacprodusenter, med smaking, middager etc. I det hele tatt var den sosiale siden av løpet fantastisk.

Siste dag var det premieutdeling i Saumur i Loire-dalen og gedigen avslutningsmiddag. Vi ble nr. 38 og var fornøyd med det.

Så dro vi til Portsmouth fra Cherbourg, og reist ut til Isle of Wight for å gå turer og slappe av, men det pøste ned, så vi ble på hotellet. Etter tre uker var vi hjemme i Norge igjen.

Det går ann og farte rundt i Europa med gammel liten engelsk sportsvogn, og det er mange ganger så moro som å kjøre Toyazda



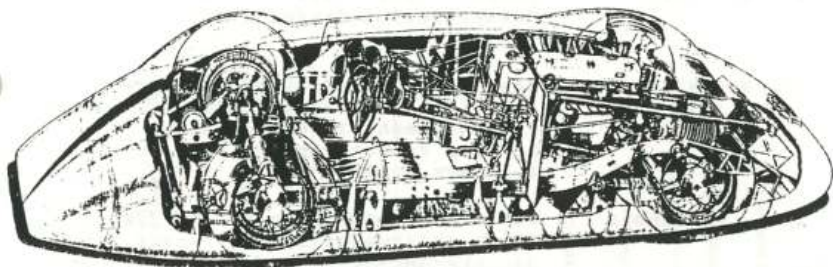
Litt data om MG T-serien.

MG TC ble produsert i 1945-1949 i ca 10 000 eksemplarer. Det var nærmest samme bil som MG TB fra 1939, den var igjen en MG TA fra 1936, men med annen motor. MG TC ble avløst i 1950 av MG TD med uavhengige fremhjulsfjærer. Denne ble modernisert utseendemessig i 1953 (MG TF) og T-serien overlot scenen og sine tenpåligend skjermes og førkrigsutseende for godt til den mye mere moderne MGA i 1955.

Motor: 4 cyl. rekke, toppventilert med 2 SU forgassere 1250 kubikkcentimeters volum som leverte 54,5 Bhp.

Chassis: Bladfjærer foran og bak, med stive aksler og hydrauliske trommelbremses.

MG TC veide ca 800 kg og ble mye brukt i løp i forskjellig trimmingsgrader. Med Shorrock kompressoren udet den ca 97 Bhp



MG EX135 VAR EN VELDIG SUKSEFYLT KONSTRUKSJON SOM HOLDT MANGE FARTSREKORDER FØR OG ETTER KRIGEN I ALT FRA 350 CCM TIL 2000 CCM KLASSENE.

TERMINLISTE FOR LØP OG UTEARRANGEMENTER 1995

- | | |
|-----------------|---|
| 4. - 5. mars | Bok, modell og Automobiliamarked
Samarbeid m/Strømmen Storsenter
Tlf. 63 80 23 10 |
| 1. april | Garasjerunden |
| 22. april | Hurumlandet Rundt
Arr. NVK og Motorhistorisk Klubb Drammen |
| 6. mai | Vårmarked Ekeberg |
| 13.-14. mai | Vassdragsløpet
Løp for kjøretøyer fra 1925 og eldre
samt biler med 2-hjuls bremses t.o.m.
1930.
Arr. NVK og Østfold Veteranvogn Klubb |
| 14. mai | Vognmannen
Løp for kommersielle kjøretøyer
Arr. Motormuseet Strømmen |
| 27. mai | Alexandra-løpet
Løp for kvinnelige bilister og mannlige
kartlesere.
Arr. NVK |
| 10-11. juni | Sognefjordløpet
Arr. ISAC |
| 15. juni | Termosløp
Åpent for kjøretøyer eldre enn 30 år
Arr. NVK |
| 14.-16. juli | Sommer - sol - sjø
Sommertreff i Sandefjord
Arr. NVK |
| 27. august | Hans Torgersen Vestbys Minneløp
100 år siden Norges første bil kjørte
fra Strømmen til Christiania.
Løp for kjøretøyer fra 1925 og eldre.
Arr. NVK og BCN |
| 1.-3. september | Sandvigen-Sundvolden for 40. gang.
Stort stjerneløp og treff over 3 dager i
Jevnakerområdet.
Arr. NVK og Motorhistorisk Klubb Ringerike. |
| 16. september | Høstmarked Ekeberg |
| 7. oktober | Høstløp
Åpent for kjøretøyer eldre enn 30 år. |

Påmeldingskjema Flåkløypa Grand Prix -95.

Namn:

Adr.:

Tlf.: (priv/arb.):

Kjøretøy:

Merke:

Årsmodell:

Reg.nr.:

Lukket:..... Ope:

Ikke tillatt med prøveskilt!

Løpsmiddag 27/5: Antal:

Påmeldingsfristen er 6 mai 1995

Tidlig påmelding - lågt startnummer!

Påmeldinga sendast til:
Flåkløypa Grand Prix -95
v/Rolv Blankenborg
2692 BISMO



FLÅKLØYPA GRAND PRIX



Overnatting:
Følgende steder kan tilby overnatting:

Mogard Motell og Camping, Bismo	61 21 40 26
Rom og hytter	
Skjåk Turistheim, Bismo	61 21 40 24
Hytter, rom m/TV	
Blipen Camping, Bismo	61 21 41 30
Hytter	
Skamsar Camping, Bismo	61 21 43 99
Hytter, rom m/TV	
Uppigard Skjåk, Skjåk	61 21 33 63
Froda gard, 4 rom m/rokost, felles bad.	
Storøya Camping, Skjåk	61 21 31 76
Hytter	
Furuøy Camping, Noreberg	61 21 47 43
Hytter m/dusj og WC	
Nordal Turistcenter, Lom	61 21 10 10
Hotell, motell, hytter, camping, gæstjøggen og bensinstasjon.	
Fosberg Turiststasjon, Lom	61 21 10 73
Hotell, motell, hytter og kafeteria.	
Fosheim Turisthotell, Lom	61 21 10 05
Overnatting, rom, hytter og god mat.	
Lom Motell og Camping, Lom	61 21 12 20
Motell, hytter og camping.	
Storheim Kaffe, Garso	61 21 25 65
Hytter	
Øyen Camping, Garso	61 21 25 44
Hytter	
Briani Fjellstuga, Teasenden	61 23 98 12
Overnatting enk./dobb.rom, kafeteria med rettar av fisk og vill.	
Rethheim Hotell og Skytastasjon, Lom	61 21 20 31
Overnatting med alle rettigheter.	



FLÅKLYPA GRAND PRIX -95



I år med Flåkløypa Grand Prix har gløve meirsmak
 må å arrangera veteranløp. Vi vonar at dykk som har
 ore her tidlegare også har fått meirsmak på løpet,
 ig at mange, både gamle og nye ekvipasjer finn
 egen attende til oss i 1995.

1995 er løpet lagt til 27. mai med start og innkomst
 Bismo, men sjå det med ein sving oppom Reodor
 eigen sitt rike i Flåkløypa i Lom- og hugs, her gjeld
 familiebudsjett sitt krav.

Der er forbudt å røyke med rødtaldeck over Kjell
 lukrust sin eiendom i Flåkløypa.

Med dette er frukt minne / ynskjer vi alle
 veteranutøvarar velkomne til

Flåkløypa Grand Prix -95
 Lørdag 27. mai 1995

Start/mål:

Start og mål blir i Bismo sentrum.

Første start kl. 11.00.

Alle deltakarar må vera på plass ved starten seinast
 kl. 10.30.

Startkontingent

bilar

kr. 200,-

Motorsyklar

kr. 100,-

Startkontingenten betalast ved henting av start-
 nummer.

Utlevering av startnummer

Løpskontoret blir i Bismo og vil vera ope for henting
 av startnummer og deltakarinformasjon

Fredag 26. mai kl. 16.00-22.00

Lørdag 27. mai kl. 08.00-10.30

Klasseinndeling

Klasse A

Klasse B

Klasse C

Klasse D

Klasse E

Til og med 1919

1920 - 1929

1930 - 1945

1946 - 1965

Motorsyklar

Påmelding

Påmelding bør sjå skriftleg på vedlagte påmeldings-
 skjema.

Eventuelt kan påmelding sjå på telefon til

Mathilde Skamsar 61 21 43 88

Sigrun Paula Blankenborg 61 21 45 15

Påmeldingsfristen er 6. mai 1995!!!!

Startlista blir sett opp etterført som påmeldingane
 kjem inn, så hugs
 tidleg påmelding - lagt startnummer.

Det blir høve til etteranmelding fram til løpsdagen
 mot dobbelt startkontingent.

Mat

Det blir matrasjon under løpet. Startkontingenten
 for bilar inkluderar 2 matbillettar og for motorsyklar
 1 matbillet.

Det blir høve til å kjøpa fleire matbillettar på løps-
 kontoret.

Premieutdeling/tilstelningar

Fredagskvelden blir det "Veterankafe" i Bismo.
 Lørdagskvelden blir det "Veiarankafe" med
 premieutdeling, løpsmiddag og høve til ein
 svingom.

Meir informasjon om løpet får dykk på telefon

Jan Randen

61 21 12 81

(kl. 08.00-16.00)

61 21 43 88

(kl. 17.00-22.00)

61 21 11 25

(kl. 07.30-15.30)

61 21 45 15

(kl. 17.00-22.00)

Rolv Blankenborg

Med helsing

Jotunheimen Veterankjøretøyklubb

Østfold Veteranvogn Klubb

Postboks 47
1740 Borgenhaugen

Sarpsborg 08.01.95

Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegn
Boks 1019 Flattum
3501 Hønefoss

Vi bringer her årets terminliste for Østfold Veteranvogn Klubb og ber om at De tar dette med i Deres rundskriv til medlemmene /terminliste til leserne.

- 22/4 Vårmarkedet i Råde (utendørs). Kontakttelefon 69 26 51 99
13-14/5 «VASSDRAGSLØPET». To-dagers løp i Østfold for biler og Mc produsert før 1925, samt biler med 2-hjuls brems av senere årgang. Kontakttelefon 69 19 63 05, 69 18 73 35.
- 25/5 Vårtreff i Bohuslän. Kontakttelefon Sverige 0526 22150/14241, Norge 69 18 73 37.
- 10/6 ØSTFOLDLØPET. Veteranbilløp for biler/mc eldre enn 25 år. Løpet går i år i Sarpsborg. Kontakttelefon 69 15 73 35 eller 69 14 16 72
- 10/6-2/7 Sommertreff i Østfold. Kontakttelefon 69 18 73 35.
17/9 Høsttreff i Østfold.

Med vennlig hilsen



Erik Anderson
sekretær

RETURADRESSE:

MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS

B



Over : Start på PO løp i Bordeaux
Under : Picnic på Chateau Beychevelle

