



# MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK  
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 7

DESEMBER 1995 ÅRGANG 12



Trine Nicolaysen i Auto slalom

Buick i Conquors d'charme



## REDAKTØRENS HJØRNE

Dette nummeret av MOTRISTEN er ment som et Jule nummer og vi har derfor lagt oss på to fargesider slik at vi kan få litt flere bilder fra noen av sommerens hendelser. Dessverre har vi redaktørene vært så opptatt med enten arrangementet eller som deltagere at vi har fått litt for lite egenproduserte bilder men, vi har prøvd og få samlet sammen litt her og der.

Vi skal prøve og få til en fast spalte hvor vi oppfordrer de bedre halvdelene til og skrive litt betraktninger om hobbyen både som garasje enker og som ko-piloter om sommeren eller kanskje noen av dere er sjåførere.

Vi har forøvrig i dette nummeret fått inn 3 ferdigskrevde stykker fra medlemmene dette er veldig gledlig. Vi er fortsatt interessert i stoff og hjelp til ideer til avisen så fortsett og send oss stoff.

God jul og godt nytt veteran år.

## LEDERHJØRNE

Ja nå har et nytt år gått og jeg sitter fortsatt ved roret inn i 1996. I følge valgkomiteen er det veldig vanskelig å få nye folk inn i div verv. Jeg føler at vi gamlekara gror fast og går tomme for ideer. Derfor er det ekstra hyggelig vi finner positive mennesker som kan si ja. Vi har fått en ny nestleder.

### MOTRISTEN HISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Pb. 1019 Flattum  
3500 HØNEFOSS

Postgironr :  
0803 3506326

Bankgironr :  
2335 0805311

Redaktører :  
Morten Ølrom &  
Roar Langen

Vårt styre :

Leder :  
Kristian Ølrom  
Tlf. 61 31 13 74

Nestleder :  
Torbjørn Grønvold  
Tlf. 32 15 73 21

Kasserer :  
Bjørn Hagen  
Tlf. 61 31 16 33

Sekretær :  
Helge Dybdal  
Tlf. 95 25 61 37

Arr. komitee :  
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

Hans navn er Jonny Røst, han er mangeårig medlem hos oss og tidligere sterkt involvert i AMCAR klubben på Ringerike. Han er bilmann av yrke og har god erfaring fra gammel bil arb. bla. i forsvaret. I et senere nummer vil han presentere seg selv og sine gammelkjøretøyprosjekt.

Jeg ønsker dere alle en riktig God Hjul og et rullende aktivt nytt år, og håper vi sees på møtene.

Vel møtt  
Kristian

## **INNHOLDSFORTEGNELSE**

- 2 -3 LEDER, REDAKTØRENS HJØRNE**
- 4 -5 MB-170**
- 6 ORMEN LANGE**
- 7 -8 BMW ISETTA**
- 9 -12 KNA CHALLENGE 95**
- 13-15 SANDVIGEN SUNDVOLDEN 95**
- 16-18 DIV. FARBEBILDER MED FORKLARING**
- 19-23 SANDVIGEN-SUNDVOLDEN 95**
- 24-29 ÅRSMØTEREFERAT 95**
- 30 MØTEPLAN 1995**
- 31 ANONSER**
- 32 BAKSIDE**

## MB 170 SB, 1953 MODELL

Skrevet av Sindre Nørgaard

Bilen ble kjøpt høsten 1989. Bilen var da 95 % restaurert, og kjørbar. Bilen ble bruktimportert sannsynlig fra Tyskland i 1968. Den gikk i vanlig trafikk helt frem til 1983, sommer som vinter.

På vinteren tok den seg langt bedre frem enn dagens høyteknologiske Mercedes. P.g.a. en høy og slank konstruksjon og god tyngde på bakhjulene, dro den seg etter sigende like bra frem som den legendariske VW bobla. Så takket været 2 bygdeoriginaler og eiere fra 1968 til 1983, overlevde bilen. I 1983 hadde verdien på slike gamle biler blitt såpass at emne "spiker" var heller uinteressant.

Bilen har en 52 hk, sideventilert rekkefirer. Ved 60 km p.r. t., er det i håndboken angitt at bilen skal bruke 0,7 l p.r. mil. Ved 90 km p.r. t., 1,0 l p.r. mil. M.a.o. meget lav utveksling i girkasse/kardang. Motoren er forøvrig den samme som i etterfølgeren av 170-serien, nemlig 180 utgaven. En trofast sliter m.a.o.

Tysk ingeniørkunst fra før 2. verdenskrig fornektet seg ikke, og bilen har enkelte detaljer i teknikken som vekker stor hodebry når de trenger overhaling. Her kan nevnes mansjetter ved kardang, rattgirooverføring, og eterbasert temperaturoverføring til måler.

Men dette glemmes fort når men snakker om kjøre glede og eleganse. En kjøretur gir meg kanskje et større

mentalt løft enn en hyggeligere stund med det motsatte kjønn. Men en kombinasjon er jo ikke å forakte!

Bilen kostet i 1989, kr 54.500,- inkl. ett mindre delelager. Angående entusiaster som innehar en MB 170, har jeg alltid noen gode råd til overs. Kanskje har jeg en del på lager som kan byttes mot noe i din samling?!

Vennligst ring 32 15 99 89 - dagtid.

Et godt råd kan jeg gi på veien. Har du en gammel vannpumpe i din veteranbil, som har smørenippel, og hvor vannet har begynt å lekke ut. Benytt vannfast fett, slik som brukes i båtmotorer. Da slutter lekkasjen, og du har spart de pengene du trodde du måtte punge ut for en ny vannpumpe. En engangs smørepatron av denne typen koster ca. kr. 40,-. Ny vannpumpe koster et sted mellom 2-3 tusen kroner til min MB-type. Da har man noe ekstra til å investere i annet i gammelbil.

Vennlig hilsen Sindre Nørgaard

PS! Hemmeligheten ved veteranbilhold etter min mening, er å oppgradere bilen hvert eneste år. Dessuten jevnlig søndagstur. Da har mann en bil i fin kondisjon.

# Er Ormen Lange reddet ?

av Olav Rypdal

Jeg har skrevet om Ormen Lange i flere sammenhenger, både i dette ærede tidsskrift og jeg har sendt artikler til andre. Norsk Motorveteran har i tillegg spandert en liten omtale, sakset fra dette klubbladet. Ingenting har skjedd, bilen beror fortsatt hos Larsen.

Jeg fikk nylig respons fra Rutebilhistorisk forening, de hadde bilder og en liten omtale av bilen. I tillegg hadde de funnet noen gamle bilder (Ringerikes Blad 1981) der Tor Bergly hadde fotografert Ormen Lange med sin siste trekkbil, omtalte Faun ! Jeg legger ved kopier.

På besøk i Hønefoss i sommer var jeg innom skraphandler Larsens bilopphuggeri på utkikk etter deler til mine mange objekter. Selv om jeg prøver å ikke tenke på det, er det likevel svært trist at trekkbilen til Ormen Lange fortsatt står der. Jeg var ikke på nært hold og kikket denne gangen, men forfallet går sin gang når den står ute i vind og regn.

Inne i bua, da jeg skulle betale for andre deler, fikk jeg vite at en gjeng fra Oslo hadde vært på stedet og sett på bilen. De kom fra en bussforening, og ønsket å hente bilen ved en senere anledning.

Dette lød som musikk i mine ører, selv om vår klubb ikke synes å interessere seg nevneverdig for distriktets mest berømte motorhistoriske objekt, er det svært positivt at noen likevel ser mulighetene i å bevare denne bilen. En forening fra Oslo er ikke det verste, bilen har jo tross alt trafikert Hønefoss - Oslo.

Jeg ringte til Sporveismuseet i Oslo, og snakket med Henrik Sarts i Lokaltrafikkhistorisk Forening, og han kunne bekrefte at de hadde tatt et initiativ i denne saken. Det var likevel ikke helt avgjort, de hadde mange prosjekter, og plassmangelen er et problem de lever med hele tiden. I tillegg er deres lokaler i Oslo under oppussing, de har måttet flytte ut mange ting i sommer. De hadde også mange jern i ilden i forbindelse med åpningen av trikkesporet over rådhusplassen nylig.

Likevel hørtes dette optimistisk ut, jeg håper at det nå blir alvor av å bevare denne motorhistoriske godbiten !

## BMW ISETTA 300

Skrevet av Terje Kvitberg

Min BMW Isetta 300 fra 1956 er endelig ferdig og registrert på sitt opprinnelige nummer. Det har tatt 7-8 år, men nå skinner den lyseblå og pen i sin originale farge.



Isetta ble produsert fra 55 til 62 i et antall på 160.000, 22.000 i 56. 55 og 56 modellene hadde 250 ccm 1 cyl. motor, men fra 56 kom den også med 300 ccm. Min Isetta er den 10. med "stor" motor, og den 40. i rekken som ble tatt inn til landet. Den ble bestilt 26. mai 1956 hos B.O. Steen, og registrert 22. juli.

Fru Gerd Wiborg-Thune var første eier. Prisen var 7.150,- kr.

# Er Ormer "Länge" reddet?

Jeg kom over den i 71, hensatt under en låve i Haugsbygd. Eieren ble kontaktet og kjøpet ordnet. Motoren lå i løsvekt inni bilen. Vi satte bilen i stand og tok den i bruk som leke. Det bli mange turer på gårdsveier og nyhøsta jorder. Så fulgte noen år med skole og plikttjeneste i Luftforsvaret, deretter jobb i Stavanger. Isettaen sto hensatt bak uthuset hos mine foreldre. I 85 flyttet jeg tilbake til distriktet, og etter et par år til ble Issetaen "avduket" og tatt i betraktning. Det var håp for restene. Det ble total demontering, sandblåsing, rustsveising. Overhaling av motor, drivverk og bremseser. Alt med god støtte og hjelp av vår BMW-klassiker venn Nils Flattum. P.g.a. min kalde garasje har det tatt lang tid, med bare vår og høstjobbing. De to siste år har den dog stått nesten ferdig, i påvente av økonomi til å kjøpe bl.a. bakrute fra Tyskland til ekstrem pris. Den 11. oktober ble "motorcabinen"(registrert som MC) registrert, 28 år etter at den sist hadde skilter. Nå står en 31 Chevrolet for tur.





# KNA CHALLENGE 95

Skrevet av Lisbeth og Roar Langen

Med Austin Healey'en på løp bestående av pålitelighetskjøring, touring og førerprøver. I helgen etter Sandviken-Sundvollen's 40 års jubileum kjørte vi ca 120 mil på alt fra motorveier til traktorveier.

**D**et hele startet på klubbmøte den 8. mai da Trygve Lie opplyste om at det skulle arrangeres en ny type billøp her i landet med likhetstrekk til Monte Carlo Challenge. Vi tenkte hvorfor ikke. Healeyen skulle jo brukes. Så vi meldte oss på.

**S**tarten skulle gå fredag den 9 september, men alle ble innkalt til teknisk kontroll dagen før. Kontrollen foregikk på universitetsplassen i Oslo. kontrollen gikk forsåvidt bra, men bremselysene virket ikke, og de måtte vi ha ordnet før start. Etter kontrollen ble vi henvist til KNA hotellet for mer informasjon om løpet. Her fikk vi en startpakke bestående av kjørebok, startnummer og diverse reklame fra sponsorer. Alle deltagere ble invitert til Samson's bakeri ved Karl Johan på snitter og champagne. Vi måtte dessverre takke nei, da vi hadde et bremselys å fikse.

Vi møtte opp på universitetsplassen fredag morgen, hvor alle ekvipasjer sto på plass. Det var litt av et syn, med både før og etterkrigsbiler, orkester og Bjørn Ausjen Johansen som konferansier (han deltok også i løpet med sin Volvo PV).

Vi fant en parkplass ved siden av Trond Scea sin Ford Escort.

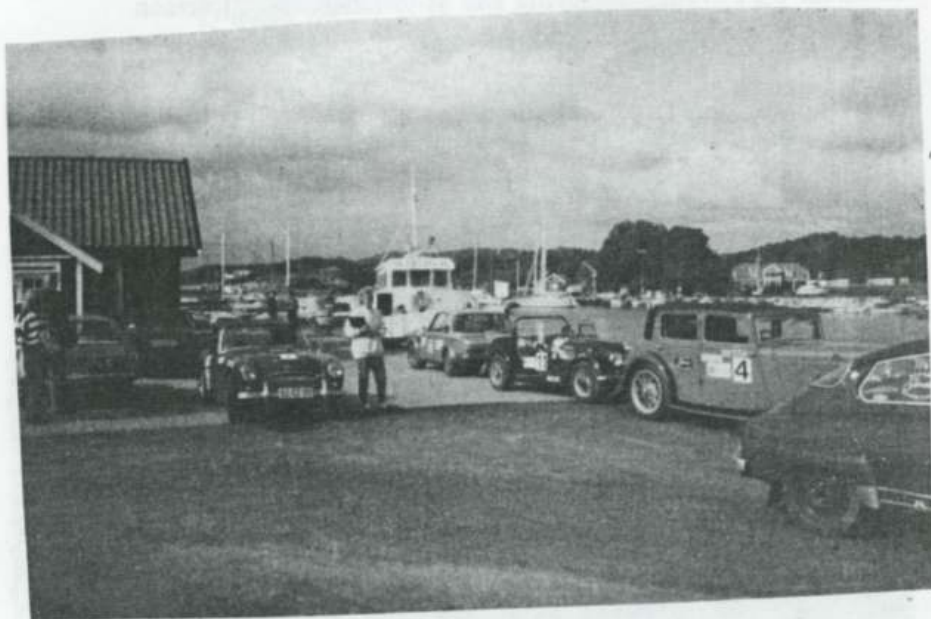


*Her begynner bilene å samle seg til start på universitetsplassen ved Karl Johans gate. Vi ser bakenden på Healeyen ved siden av Trond Shea's Ford Escort.*

Første etappe gikk til Lyngås Motorstadion, hvor det var førerprøve. Her skulle vi kjøre en runde på kortest mulig tid.

Videre gikk løpet mot Grimstad langs kysten og på smale grusveier. Kjente gamle fartsetapper ble pålitelighetsprøver. Ved starten av etappene fikk vi oppgitt en gjennomsnittshastighet f.eks 38 km/t som skulle holdes forbi traktorer, krøtter og bærplukkere. I tillegg skulle vi navigere, passe tiden og holde øye med tripp telleren. Dette

ble for mye for oss i begynnelsen, og straffepoengene kom på løpende bånd.



*Her har vi parkert på havnen i Helgeroa for å spise lunch. Start nr 4 er en svenskregistrert Alvis fra 1937.*

Etter å ha tilbakelagt en distanse på ca 40 mil var fredagens etapper ferdige. Og vi kunne innlosjere oss på Grimstad hotell. Her ble det mulig å slukke tørsten samt å diskutere dagens hendelser med andre løpsdeltagere. Det må sies at ikke en eneste av de 40 milene var kjedelige.

**L**ørdag morgen gikk starten fra Fevik strandhotell (like nord for Grimstad). Etter å ha startet dagen med en førerprøve (bilslalom) på våt asfalt gikk turen sørover mot Kristiansand. For de som er kjent kjørte

vi i Vågsbygd, Søgne, Lindesnes og Mandal. jeg tror vi kjørte på det som fantes av grusveier. Det gikk oppover, nedover og i sving etter sving slik at vi nesten fikk følelsen av å være med i et ekte landeveis rally.



*De fleste kontrollpostene ble lagt til bensinstasjoner. Her er det like før Lisbeth skal klokke oss inn.*

Vi tilbakela også på lørdag ca 40 mil før vi kom i mål som også nå i Grimstad. Vi returnerte til hotellet for å klargjøre oss til avslutningsfesten. Den ble gjennomført med stil, og vi danset ut i de små timer.

Neste års løp kommer antageligvis til å gå på Golsfjellet med sentrum på Sanderstølen høyfjellshotell. Vi vil anbefale klubbens medlemmer å delta, for detta var skikkelig morro!



Tekst: Morten Øiom Foto: John Bissgård Øyvind Grimsø

Jeg skal prøve og få ned litt mer på papiret om dette årets SS. Dette stykket vill hovedsakelig ta for seg løpet på Lørdag og litt av planleggingen om dette.

Årets Sandviken Sundvolden var som kjent det 40. i rekken som er arrangert, så dette skulle bli ett jubileum. NVK fant da ut at de ville arrangere dette på Hadeland med Hadelands Glassverk som et naturlig midtpunkt. Da var det naturlig at klubben vår ble samarbeidspartnere på lørdagens løp. På det første planleggingsmøte som ble avholdt ble det fra vår klubb sin side lagt fram ideer om at løpet på lørdag skulle inneholde 7 alternative løp slik at det ble ett bredt tilbud som tiltrakk seg en mengde forskjellige deltagere med helt forskjellige interesser. Interessen i Norge for veteranløp har nemlig vært sterkt dalende de siste årene og dette var det en drøm og få gjort noe med. Hadelands Glassverk har forøvrig fått egen veteran bil på deling med Christiania Glassmagasin. (se bilde senere)

Det ble sendt ut innbydelse til alle med veteraninteresse i Norge, med en forholdsvis tidlig påmelding. Denne falt sammen med ferien til mange og den ble derfor utsatt en mnd. Det førte ikke til noen nevneverdige effekt og vi hadde derfor ikke så mange deltagere som ønskelig.

**M**otorsykkelløpet som skulle gått rundt Randsfjorden med skyting og lunsj på Bjøneroa samt innlagt fergetur over fjorden ble avlyst da det bare var påmeldt 2 motorsykler, som forøvrig var fra vår egen klubb.

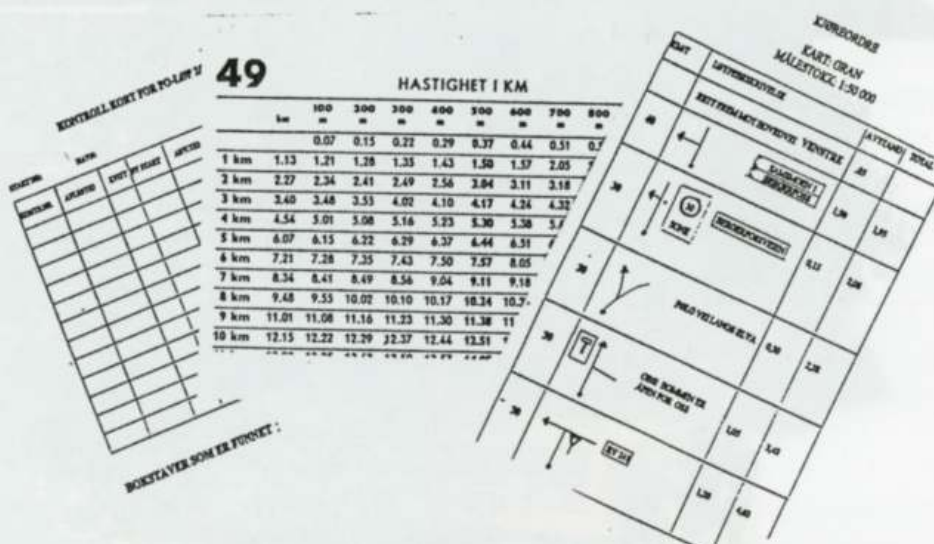


**A**utoslomen som skulle ha ferdighetsprøver på glattkjøringsbanen på Eggemoen samlet også bare 2 deltagerne og ble derfor avlyst. Her bestemte vi oss for att deltagerne som hadde meldt seg på denne aktiviteten skulle overføres til PO-Løpet og at vi skulle legge inn Autoslalom øvelser inn i dette løpet istedenfor.

**D**e andre 5 alternativene ble derimot gjennomført med stort hell. På Lørdag morgen når løpene skulle starte så satte det inn med et grått og trist vær, som gjorde at mange av deltagerne som ville kjøre åpent måtte la taket bli på. Starten som vi hadde fryktet skulle kunne volde oss noen problemer forløp problemfritt.

Militærløpa var den første aktiviteten som startet. De haddeovernattat i egen leir rigget til nede på Haugerstranda som var velvillig utlånt fra grunneiere og vi hadde via kommunen fått rigget til med vann kran og satt opp toaletter så dette ble en funksjonell leirplass. De stilte opp utenfor Glassverket i 2 kolonner og ble ledet av hver sin gruppeleder som førte dem gjennom en variert løype som inneholdt både lokallhistorie, skyting og terengkjøring ute på Egemoen ved siden av militærleiren.

PO-løpet hadde dessverre også litt få deltagere men vi lå an til og få ca 10 deltakere. Dette løpet var lagt opp som et orienteringsløp for biler etter en blanding av gamle rally reglementer og gamle PO-reglementer. Det ble kjørt både etter kjøreordre som sa høyre og venstre etter avstander helt ned til 10 meters nøyaktighet, og det ble henvist til kart steder som man måtte finne og så velge korteste vei mellom disse punktene. I tillegg var det hele tiden lagt inn forskjellige snitthastigheter som deltagerne måtte følge mellom de forskjellige punktene.



Dette er ikke nødvendigvis så lett når en strekning bare er ca 4.5 km, med flere kryss innlagt hvor farten reduseres. Da må farten







Bildene på midtsiden i avisen er alle hentet fra Sandvigen Sundvolden 1995. Bildene er tatt av John Bisgaard og Øyvind Grimsmo.

Bildene viser aktivitet fra både Lørdagens Conquors d'charme, Auto slalomen, og fra Søndagsløpet inn til Oslo.

Den hvite DKW er i aksjon i Auto slalom delen av PO Løpet, og den låt noe merksnodig når den ble presset for fult. To-takts lyden begynner jo og bli litt skjelden. Roar på sin side i den samme løype hadde noen problemer med at Healeyen slo nedpå i grusen, noe som vel er et problem med lave sportsbiler.

På Conquors d'charme var det som du kan se mye gromt. Den blå Citroen B 11 «Traktion avant» Manglet bare fargen til og kunne komme fra en fransk gangster film.

Bently er et merke som det lukter engelsk overklasse av og i denne sort/røde utgaven var man ulastelig kledd som engelske adelige bør være.

Alvisen i sort og burgunder er en mer sportslig preget engelsk bil men den er litt mere smekker i linjeføringen.

Forden nede i midten er det ikke så mange som hadde sett før. Den er ganske nylig innført til Norge og mange tok den for og våre noe rått Italiensk. Det hadde de litt rett i for det er en Ford med Pinnafarina karosseri.

Woodien til Kristian Øiom sees i regnværet på plassen foran Rådhuset i Oslo. Den ble for anledningen kjørt av Sigurd Øiom.

Avslunings vis sees Tankvogna til Shell. Den har faktisk fått godkjent tanken til frakting av bensin. Men de har vist tendens til og stadig vekk i vetranløp, å gå bensintomt.

øke på de andre rekningene, samtidig som man ikke er klar over hvor kontrollpostene er plassert ut.

**D**et ble her gitt straffeprikker for hvert minutt feil bilene kom inn på kontroll postene. Løypa før lunsj gikk på forholdsvis krokete veier bestående av ca 60% grus og 40% asfalt. Løypa var ca 65 km lang og hastighetene varierte fra 30 km/t til 49 km/t. Grunnen til at det var lagt opp til 49 km/t var at dersom vi går opp i 50 km/t så er vi inne på det internasjonale bilsportforbundets regler og må tenke på helt andre lover og regler. Men jeg kan garantere at det ble kjørt betydelig fortere til tider når tapt tid som følge av feilnavigering skulle tas inn.

**V**ed ankomst Glassverket for lunsj skulle bilene kjøre en krevende slalomløype inne på område til Glassverket. Her gikk det kvast unna rundt lagerbygninger oljetanker og propanlagere (litt spenning og fare skal de jo være). Tiden de fikk her skulle så forsøkes tangert etter andre runde som gikk etter lunsj.

**E**tter lunsj startet løpet på andre runde. Denne var noen få km. kortere og gikk hovedsakelig på asfalterte veier. Starten var da lagt til Grymyr, for og få noen nye veger og kjøre på. Denne løypa ble noe raskere, men inntrykket var at de flest likte kjøringen på grus vel så godt.

**E**tt slikt løp setter minst like store krav til kartleseren som sjåføren. Til tider sitter kartleseren og stirrer i papirene i lange perioder. Dette kan føre til store problemer for de som blir lett bilsyke. Dette kan Trine Nicolaysen skrive under på. Hennes kartleser for anledningen ble bilsyk og Trine måtte skaffe ny kartleser 2 minutter før ny start.

**D**et og være kjent i område det kjøres på er en fordel, men Gunnar Rohr Torp og Kari Heiern som forøvrig vant løpet uttalte at de til tider ikke ante hvor på Hadeland de var, og da kan jeg

opplyse at vi har mange spennende veier vi ikke brukte: det hele tatt under de 120 km som løpet var på tilsammen.

Ved innkomst til mål måtte alle bilene kjøre en ny runde i slalåmløypa og tidsdifferansen mellom første og andre forsøk ga tidstillegg pr. sekund forskjell. Raskest her ble Ty foran Trine og Roar på 3. (Ty hadde vist misforstått og trodde at raskeste tid talte dermed måtte han jo gasse på like mye på andre runde.

Dette løpet føler vi som arrangerte det at kan bli ett morsomt løp for ettertiden. På kontinentet kalles det for Regularities og er veldig spennende. Etter løpet fikk vi veldig mye ros for dette opplegget og det gleder såpass at vi planlegger og prøve et rent PO løp til sommeren. Her kan nemlig alle biler delta. I år deltok det MG -TC, MGA , Alfa Romeo Giulia, Daimler, MB 190 SL, MB 170, DKW, Austin Healy, og Citroën 11.

Kulturløpet som var det største ble delt inn i kort og lang løype, for og markere hvor mange severdigheter det var anbefalt og ta med seg. Det var faktisk noen som misforsto og prøvde og få med seg alle 11 severdighetene. (disse skal jeg garantere deg at har hatt det travelt). Kulturløpet var ment som et normalt Veteranløp hvor du selv fikk velge kjørerute til de forskjellige severdighetene som Kristian hadde plukket ut. Det var ett stort sprang i hva slags severdigheter som var tilgjengelig, og de virket veldig populære mange av de. En stand hvor det var et keramikk verksted som ikke lå i nærheten av noen andre aktiviteter, fryktet vi at det kanskje kunne bli litt tynt med besøkende. Men til lunsj så var det vist nesten ikke varer igjen i hyllene, det var solgt unna alt sammen.

Lunsjen skulle bli servert på Folkemuseet for noen mens andre hadde fått med seg lunsj pakke. Dette skapte noe misnøye, men dessverre hadde ikke museet kapasitet til og servere så mange.

Severdighetene som kunne besøkes var som tidligere nevnt varierte. Vi hadde Folkemuseet, Gruve museet, Toverud kraft museum, diverse brukskunst steder, Kirker og andre severdige steder. På hvert sted fantes det spørsmåls ark som skulle besvares. For og få svarene måtte man oppsøke severdigheten og bli med på omvisning eller gå litt rundt på egen hånd. Dersom en bil leverte inn flere besvarelser var det snittet som telte, men det ble gitt bonuspoeng for og ha oppsøkt mange steder. Dette gjorde at Kristian og Jan Erik Gulbrandsen hadde over 500 besvarelser og rette, noe som ga over 6000 svar og kontrollere. Så neste gang Kristian, legger du nok opp dette litt annerledes for og spare arbeid ved rettelsen.



Conquors d'charme som ble arrangert på scenen på ettermiddagen trakk mye folk og var en fin avslutning på bildelen av arrangementet. Noen deltagere hadde virkelig lagt sjel og arbeid i dette. Eller hva syntes dere om denne stramme karen i nystrøket marine uniform, gråblå bil med marinemerkinger og alt riktig tilbehør. Eneste som ikke var helt korrekt var vel sokkene som vi kan se av bildet under. Disse hadde nok feil mønster. Denne ble nok en liten publikumsfavoritt, men det var Ambulansen som stakk av ned

seieren i denne klassen, også denne pinlig korrekt i Galjene, så her hadde juryen en vanskelig jobb.



Videre kunne beskues store europeiske og amerikanske limousiner med hele familier i tidsriktig antrekk. Men det ble de med litt annerledes bil og framtoning som skilt seg ut. Hva sies om denne SAAB 92 2-takter i helt tidsriktig rutemønstret dress med Potte hjelm i samme mønster.



Vinneren forøvrig denne 1951 modell Chevrolet med tilhørende Campingvogn. Når gutta åpnet døra til vogna så satte de på 50-tals musikk og ut spratt damene og det ble gitt en danseoppvisning som overbeviste juryen nok til at det ble seier.



På kvelden ble det gjennomført en stilfull og bra bankett for 40 årsjubilarer SS. Det var faktisk en ekvipasje her som fikk premie for å ha deltatt på samtlige 40 SS. Det er godt gjort!!!

For flere bilder fra arrangementet så se oppslaget på midtsiden i farger.

Det har i leserinnlegg i andre aviser kommet fram litt misnøye ved deler av dette arrangementet. Dette skyldes i stor grad at deltakerne ikke har fått med seg all informasjon som er gitt, men vi må nok tnoe ta noe av dette adnota og rette på til senere, men dette er ting vi selv ble klar over uten at vi trengte beskjed fra andre.

## Referat fra årsmøte / julebord 11 des. 1995

Formann Kristian Øiom ønsket velkommen til en litt mindre forsamling enn tidligere år. Kristian sier at kanskje prisen hadde noe å si. Tidligere har klubben sponset julemiddagen, men på grunn av at vi har mye penger utestående og at vi har brukt mye penger dette året så sponsess ikke julemiddagen dette året.

Ingen hadde tillegg eller anmerkninger til innkallingen, så Kristian begynte gjennomgangen av årsberetningen.

## ÅRSBERETNING 1995

Tillitsvalgte for i år har vært:

|                |   |
|----------------|---|
| Formann:       | Kristian Øiom   |
| Nestformann    | Torbjørn Grønvold   |
| Kasserer:      | Bjørn Hagen   |
| Sekretær:      | Helge Dybdahl   |
| Arr.komite:    | Dag Snekkvik<br>John Bisgaard<br>Nils Flattum<br>Roar Magnussen |
| Forsikr.komite | Torbjørn Grønvold<br>Knut Haugan<br>Harald Ødelien              |
| Matr.forv.     | Knut Linstad  |



Håkon Linstad

Revisor

Mai Haugan

Valg komite

Karl Moen

Knut Berglien

1995 har vært et aktivt år for klubben. Som tidligere har vi hatt 4 medlemsmøter før sommerferien og 3 etter. Alltid 1. mandag i måneden.

Til mai-møtet ble alle innkalt med kjøretøy på Hadelands Glassverk. Hele 17 kjøretøyer møtte i flott vær på frigjøringsdagen. Dette må vi gjenta også neste år?

Vi hadde også biler med i 17. mai toget i Hønefoss, samt utstilling i forbindelse med kulturuka. Disse arrangementene har fått bra oppslutning, men det er plass til flere. Ingen er dårlige til å være med. Husk det er motorhistorie vi driver med. Hverdagsliterne har også sin plass i dette bildet. Gråtasstraktoren til Tom Grøtåsen med treskerverkmotoren til Helge Dybdahl bakpå hengeren, og begge i tidsriktige klær vakte berettiget oppsikt på kulturuka. BRA!!

Ellers vet vi at enkelte medlemmer har vært på diverse arrangementer i andre klubber. Send gjerne noen ord og bilder til redaktørene så alle får høre om dette.

I forbindelse med NVK løpet Sandviken Sundvolden for 40. gang hadde vi samarbeid med NVK om løpet. Lørdag på Hadeland og starten på Vik på søndag. Lørdag var et stort arrangement med 120 deltagere fordelt på flere løpstyper. Mange av deltagerene var også fra vår klubb. Hele løpsopplegget var utradisjonelt og ble godt mottatt. Takk til alle som hjalp til med dette.

Concoursen på lørdag ettermiddag samlet også mange tilskuere utenfor miljøet.

Styret har hatt 3 egne styremøter samt tlf.kontakt i perioden. og flere samarbeidsmøter i forb. med SS 1995/kulturfestivalen.

Rett før jul 1994 innkalte Knut alle kjente gjennlevende som hadde vært involvert i «ORMEN LANGE» mens den var under bygging eller i bruk. Det møtte 3 sjåførere og 2 arb. fra HØKA. Vårt styre og Ragnar Holme som skriver bok om HØKA møtte. Det ble fortalt mange innteressante og morsomme historier om og rundt dette spesielle kjøretøyet.

Iflg. regnskapet har vi brukt mye penger i år, noe som gir underskudd. Dette skyldes følgende:

1. Data anlegget som ble kjøpt inn til redaksjonen ble fakturert så sent att det havner på 1995 regnskapet.

2. Innkjøp av 50 vind/regnjakker med klubblogo. Samt 200 fargede klubbmerker for og sy på klær og lignende. Jakkene selges til medlemmer for 175,- pr. stk.

3. Avisen som har kommet ut med 5 nr. hvorav 3 er i farger som fordyrer avisen noe. Men den blir jo bedre også.

Vi kunne tenke oss flere tilbakemeldinger fra medlemmene slik at vi sammen kan bidra til og holde klubben frisk og rask også i fremtiden.

Styret ønsker Dere alle en god jul og ett godt Nytt År

## **VALG**

Det ble også i år vanskelig å skaffe frivillige til valg. Man velges over to år om gangen. Det å ha et verv er noe meget få ønsker. Vi får se på det som et nødvendig onde som vi for rettferdighetens skyld tar vår del i.

Johnny Røst ble innvalgt som nestleder. Han jobber på Helgelandsmoen. Av veteraninteresse har han hatt både Amerikansk og europeisk. For tiden har han en Karman Ghia som han har restaurert.

RINGERIKE OG OMEGN MOTORHISTORISKE KLUBB

UTDRAG AV REGNSKAP 30.11.94 -15.11.95

|                           | Inntekter | Utgifter  |
|---------------------------|-----------|-----------|
| Medlemskontingent         | 15.700,00 |           |
| Porto                     |           | 2.948,00  |
| Servering, møter          | 3.125,00  | 8.088,50  |
| Motoristen, PC og skriver |           | 12.698,00 |
| Gebyrer                   |           | 63,50     |
| Renter                    | 1.020,59  |           |
| Diverse                   | 1.800,00  | 15.865,47 |
|                           | -----     | -----     |
| SUM                       | 21.645,59 | 39.663,47 |
|                           | =====     | =====     |

UNDERSKUDD: Kr. 18.017,88

=====

BEHOLDNINGER:

|               |               |                     |                     |
|---------------|---------------|---------------------|---------------------|
| Kasse         | Kr. 938,85    | Aktiva pr. 30.11.94 | Kr.44.942,72        |
| Postgiro      | " 8.398,06    | Aktiva pr. 15.11.95 | kr.26.924,84        |
| Sp.banken NOR | " 2.376,90    |                     |                     |
| Postbanken    | " 15.211,03   | Underskudd          | <u>Kr.18.017,88</u> |
|               | -----         |                     |                     |
| SUM           | Kr. 26.924,84 |                     |                     |
|               | =====         |                     |                     |

Regnskapet er oppgjort 15.11.95

Bjørn Hagen  
Kasserer

Regnskapet er gjennomgått av revisor uten anmerkninger.

Mai Haugan  
Revisor

## Disse ble valgt til nytt styre for 1996

Leder : Kristian Øiom  
Nestleder: Johnny Røst  
Kasserer: Bjørn Hagen  
Sekretær: Helge Dybdahl

### Arrangementskomite:

Dag Snekkvik  
Nils Flattum  
Roar Magnussen  
John Bisgård

### Redaktører:

Morten Øiom  
Roar Langen

### Forsikringskomite:

Torbjørn Grønvold  
Knut Haugan  
Harald Ødelien

### Materialforvaltere:

Knut og Håkon Lindstad

### Revisor:

Mai Haugan

### Valgkomite:

Helge Bihli

Finn Løland

## MØTEPLAN VINTER /VÅR 1996

Vi prøver denne sesongen med møter på **TIRSDAGER**. Håper dette passer bedre. Mandag er kanskje mange slitne av helgas strabaser og blir derfor hjemme.

**TIRSDAG 6. FEBRUAR.** Kl. 1900 Hos ØIOMS

KAROSSERI, Jevnaker. Vi ser på biltekniske undervisningsfilmer (16 mm) fra 1950-60 åra. (utlånt fra Forsvaret) Vi tar en prat om karosseriarbeid og ser på restaureringen av en 50 mod. BENTLY og kanskje Bussprosjekt nr. 2.

**TIRSDAG 5. MARS** Kl. 1900 Hos YRKESKOLEN,

Risesletta ikke fastsatt emne, se nærmere info. i et senere nummer av avisen

**TIRSDAG 9. APRIL** Kl. 1900 Rett etter påske. Emne og sted se nærmere info. i et senere nummer av avisen.

**TIRSDAG 7. MAI.** Kl 1800 Utemøte med kjøretøyer.

Arrangementskomiteen kommer med program senere, møt opp og vær med på å slå rekorden fra 1995 på 17 kjøretøyer!!!

SÅ STARTER LØPSESSONG OG FERIE.

∞ Klipp ut og heng opp i garasjen eller over senga-----

## **KLUBBMATERIELL TIL UTLÅN**

Klubben besitter noe materiell som bør gjengis i avisen.

### SYMASKIN

Denne symaskinen kan brukes til å sy lær, presenninger og kalesjer (eller stue gardiner). Maskinen står hjemme hos Kristian Øiom. Har du behov for å sy noen sting må du ringe Kristian på tlf 61 31 15 33

### DREIEBENK

Dreiebenken står hjemme hos Håkon Lindstad. for å låne maskinen ringer du 32 12 35 37

Ellers har klubben noen bøker og videoer. Disse kan du låne ved å møte opp på klubbmøtene

## **TIL SALGS**

**1926 T-FORD** i bruksstand selges.kr 50.000 el bud  
kontakt Runar Berg Knausen (ved Klekken hotell)

**1975 BMW 1502** selges kr 25.000 Dette er en spesiell bil i god stand.

**1971 BMW 2000** m/motorskade selges  
kontakt Nils Flattum 32 15 94 64

**1933 OPEL KADETT** restaureringsobjekt selges  
kontakt Steinar Øiom 61 31 03 70

**RETURADRESSE:**

MOTORHISTORISK KLUBB  
RINGERIKE OG OMEGN  
POSTBOKS 1019 FLATTUM  
3501 HØNEFOSS



NORGE 450  
Frigjøringen 50 år  
1945-1995

**B**

Vi beklager forsinkelsen som har oppstått i utgivelsen av dette bladet. forsinkelsen skyldes rot fra firmaet som vi brukte til og lage foto fra slides for oss. Men den som venter på noe godt venter ikke forgjeves.



**MB 170 SB eier SINDRE NØRGAARD**