



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK
KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

NR. 4 NOVEMBER 1994

ÅRGANG 11



*MB 230SL "PAGODA"
EIER: DAG SNEKVIK*



*1925 HARLEY DAVIDSON
EIER: KNUB BIRGER HAUGAN*

Vi er de nye redaktørene i MOTORISTEN. Dette nummeret er preget av at vi har brukt stoff som har vært samlet inn fra før. Vi hadde en artikkel av forrige redaktør om Ormen Lange. Vidre har vi tatt med et stykke av Asbjørn Rolseth som belyser EU debatten fro vår hobby. La ikke dette være det eneste som betyr noe men, se på det som en del av den helheten, vi kanskje mangler i debatten. VI, er da Roar Langen som jobber til daglig på Helglandsmoen hvor jeg er på Våpenskolen som instruktør. Jeg har fra før en Willys Jeep 1943 modell, og en DKW 350ccm SB 1938. Jeg er videre på utkikk etter et objekt jeg kan jobbe med i kjelleren, men jeg har hittil ikke funnet det jeg er ute etter. Men nå som kjelleren/ garasjen snart er ferdig innre, det så er jeg klar til og begynne. Andre mann er Morten Øiom, som til daglig jobber på Øiom Karosseri. Jeg har i dag stående en 54 modell Opel.

Ellers har jeg hittil brukt mest energi på gamle og nyere VW av alle slag. Pr i dag har jeg en 67 mod "Notchback" samt en Porsche Speedster 1955 mod replika som jeg driver med. Hittil har bygging av ny garasje hjemme tatt for mye tid til at jeg har fått gjort så mye, men jeg har da fått kjørt Porsche på prøve skilter i 1 mnd. i høst, så i løpet av vinteren satser jeg på og ha den "ferdig". Vi ønsker som alle andre redaktører og få inn stoff og tips fra Dere, og vi vil når tiden strekker til prøve og kontakte flere av dere for og få tak i stoff om egne og andre prosjekter. Vi kan begge sees på som dagdrømmere når det gjelder biler og sykler, så ikke bli overasket om det dukker opp et stykke om prosjekter som for oss normalt dødlige virker helt uoverkommelig. Husk det er lov til og drømme seg bort i hverdagen. Vi vil også satse på og få inn litt farger i avisen .

God hjul
vi sees, høres på nyåret
Roar Morten

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORISTENE I DEN NORSKE OG SVENSK

Motorhistorisk
Klubb Ringerike og
Omegn

Postboks 1019

Flattum

3501 Hønefoss

Postgironr.:

0803 3506328

Bankgironr.:

2335 0805311

Redaktør:

Vårt styre:

Leder:

Kristian Øiom

Tlf. 81 31 13 74

Nestleder:

Torbjørn Grønvold

Tlf. 32 15 73 21

Kasserer:

Bjørn Hagen

Tlf. 81 31 16 33

Sekretær:

Helge Dybdahl

Tlf. 94 25 81 37

Arr. komite:

Tom Grøtåsen

Tlf. 32 16 02 51

Forsikring:

Torbjørn Grønvold

Tlf. 32 15 73 21

Matr. forvalter:

Knut Lindstad

Håkon Lindstad

Tlf. 32 12 35 37

LEDERNS HJØRNE

Ja nå har lange høstmørke kvelder senket seg. Alle er vel igang med ett eller annet som må fikses på vetranen. Kanskje det er på tide å plukke frem objektet som ble demontert for noen år siden. Vintern går mye fortere hvis det er noe som burde være ferdig til våren. Sola er ikke så lenge bort heldigvis.

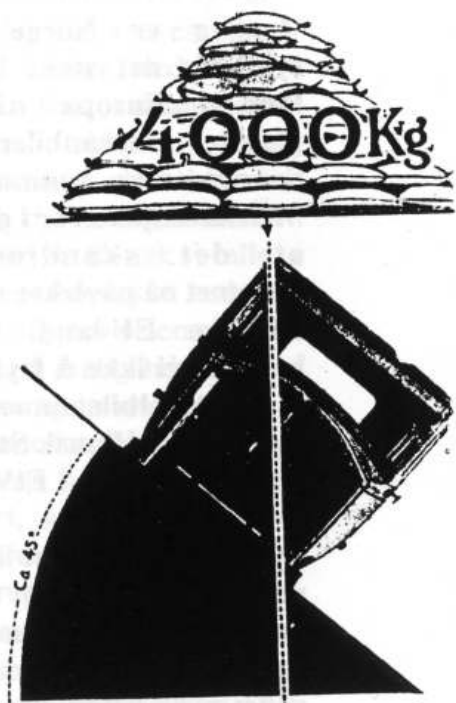
Endelig har vi funnet noen som kan ta seg av avisen. Roar og Morten presenterer seg selv som redaktører. Vi prøver for første gang en avis med farger. Resultatet blir sikkert bedre og bedre bare gutta får tiden på seg. Avisen må vi satse mere på i fremtiden, det er jo eneste bindeledd med mange av medlemmene, som vi skjelden ser på møtene desverre.

Jeg håper mange av dere hjelper disse to med å samle stoff og bilder til fremtidige blader, samtidig får de tips om

hva de skal skrive om.

Lykke til vi ses på møtekveldene.

KRISTIAN



Styrke prøving av biler anno 1929 ?

FIVA PASSER PÅ!

Ved Asbjørn Rolseth

-I dag er Norge sannsynligvis det mest liberale land i Europa når det gjelder veteranbiler med Sverige som nummer to. Men situasjonen er i dag slik at det skandinaviske systemet nå påvirker mer restriktive EU-land. Derfor behøver vi ikke å frykte EU i gammelbilsammenheng, mener Carl Henrik Størmer, generalsekretær i FIVA.

Tyske godseiere som ikke har noe annet å gjøre enn å stelle med slottet og bilsamlingen sin. Engelske lorder som stiller med sjåførkjørt Rolls i veteranbilløp. Militante miljøaktivister som legger seg i veien foran veteranbiler fordi

de ikke har katalysator. Franske myndigheter som krever du må ha kjøretillatelse for å krysse fylkesgrensen med veteranbil.

Slik oppfatter mange norske gammelbileiere EU. Bli vi med der er vi vel snart tilbake til The Red Flag Act, mister 30-års regelen og må sende søknad et halvt år i forveien for å kjøre søndagstur med en '64 Mustang.

FRYK!

Det er mange årsaker til at folk sier nei til EU. Hovedårsaken er kanskje frykten for det ukjente, fordi vi vet for lite om hva et medlemskap innebærer. Noen er mot fordi de frykter at nynorsken forsvinner, andre er



bekymret for at Vinmonopolet ikke kan opprettholdes, og noen tror at det mystiske Dyre skal åpenbare seg hvis Norge tiltrer Roma-traktaten. Sett bort i fra alle andre forhold, hva skal en bilentusiast mene om saken? For å bli klokere har vi tatt en prat med Carl Henrik Størmer. Mest kjent som innehaver av Automobilia bilbokhandel i Oslo, men også en "størrelse" i bilhobbykretser.

Det internasjonale samarbeidet i veteranbil-sammenheng ivaretas gjennom organisasjonen FIVA. Carl Henrik Størmer har vært generalsekretær i FIVA siden 1985, en funksjon som innebærer at han er FIVA's øverste administrative leder.

FIVA innså allerede for syv år siden at det var av vesentlig betydning å følge med i nye regler i EU. Derfor finansierer FIVA en lobbyist, Reg Dawson, som er aktiv både i Strasbourg og i Brussel. Hans oppgave er å få tak i alle saksfremlegg som kan tenkes å få betydning for veteranbiler på et tidligst mulig tidspunkt. Dawson har hjelp av en britisk euro-parlamentariker til dette. Hver måned sender Dawson en rapport, som gjennomgås og vurderes av en FIVA-arbeidergruppe i England. Hvis noen krever aksjon, går gruppen tilbake til Dawson, som igjen sørger for å komme med innspill til EU-byråkratene på et tidligst mulig tidspunkt.

- Dette overvåkningsarbeidet har ført til at FIVA har klart å få inn unntak i forskjellige bestemmelser, som i utgangspunktet ikke er ment å ramme oss, men som allikevel gjør det hvis ingen sier i fra. Et eksempel er ferdskriver-saken, sier Størmer.

Forskjellige juridiske-historiske bakgrunn spiller inn når men skal sammenligne regelverket i ulike land. Nordiske lande støtter seg til gammel sedvane om at alt som ikke er forbudt, er tillatt mens andre har sine røtter i romerrett, der alt er forbudt



SYMPATI

-Vi får masse sympati for gammelbilhobbyen, som ses på med velvilje. Vi har fått forsikringer om at ingen lovgivning

skal gjøre det vanskeligere å bruke historiske kjøretøyer. Å ta vare på gamle biler betraktes som viktig både av industrihistoriske og kulturelle årsaker, forteller Størmer.

hvis det ikke uttrykkelig er tillatt. I Frankrike må du ha kjøretillatelse for å krysse fylkesgrenser med gammelbil, men vel og merke bare hvis bilen er registrert som historisk kjøretøy med et spesielt vognkort, som også betyr avgiftslettelse. Er bilen registrert på ordinær måte er det ingen restriksjoner. I Tyskland er det visse

begrensninger for veteraner, som for eksempel kjøring på autobahn.

- Det vil fortsatt være mulig å innføre nasjonale bestemmelser, derfor må man være på vakt i hvert enkelt land, i tillegg til det FIVA gjør i EU, sier Størmer, og legger til at noen land har sine egne, sære regler, uten at det er noen smittefare.

FORSKJELL

Det har vært, og er delvis fortsatt, en fundamental forskjell på gammelbilhobbyen i Skandinavia og på kontinentet. Hos oss er det en folkebevegelse, mens det i andre land har vært en hobby for overklassen. Dette henger fortsatt igjen i Italia og i Sveits, mens det har endret seg radikalt i Tyskland.

- Ved siden av Skandinavia er det i dag i Storbritannia og Frankrike gammelbilhobbyen har bredest oppslutning, sier Størmer.

Problemet er imidlertid at veteranbiler fortsatt betraktes

som en overklassehobby av mange politikere og folk innen media. Miljøbevegelser var også en motpol til vår hobby, men nå er de mest aggressive rød-grønne i mindretall. Aksjonene i Sveits, der miljøaktivister stanset veteranbilløp, var like mye en demonstrasjon mot pengebruk som mot avgassutslipp. Ettersom miljøforkjempere også er i mot bruken og kast og økt bilproduksjon, blir det å ta vare på gamle ting betraktet som positivt.

- Vi har almen sympati, konkluderer Størmer.

Men selvsagt er det skjær i sjøen. Bilindustrien ønsker en raskest mulig utskifting av bilparken. Den samme bilen de solgte deg som verdens beste for noen år siden, er i dag en sikkerhetsrisiko og en stinkende miljøbombe - kort sagt et vrak som det er best for alle at du kvitter deg med. Særlig er det best for bilprodusenten. Bilindustri betyr arbeidsplasser, og myndighetene i

bilproduserende land har en tendens til å lytte til bilindustrien. Det kan være et f a r e m o m e n t f o r gammelbilhobbyen. På den annen side skaper miljøet rundt veteranbiler også arbeidsplasser, og det bidrar til å i v a r e t a g a m l e håndverkstradisjoner.

AVGRENSNING

- Det verste for oss ville være innføring av miljøbetingete bestemmelser, som for eksempel strenge avgassbestemmelser med tilbakevirkende kraft. Tendensen er imidlertid at nye regler ikke gis tilbakevirkende kraft. Samtidig må vi være klar over at alle biler etterhvert blir gamle, og målet er jo ikke å tå vare på alle, men et representativt utvalg, sier Størmer.

Da er vi inne på et annet diskusjonstema, nemlig avgrensingsproblematikken. Selv om FIVA forsøker å få gehør for en 21 års grense, er 30 år mer akseptabelt og praktisk gjennomførbart. Det

må dessuten skilles mellom kjøretøyer som fortsatt er i vanlig bruk og de som bevares for sin motorhistoriske betydning. En eller annen form for avgrensning må finnes. Å kreve at bilens e skal være medlem i en bestemt organisasjon for å oppnå fordeler for en gammel bil møter sterke motforestillinger. Da er det mer stemning for å knytte unntaksbestemmelser til selve kjøretøyet, for eksempel i form av spesielle registreringsskilter.

- Vil vi ha unntak fra ordinære bestemmelser må vi samtidig gå med på en eller annen form for avgrensning, men det skal ikke gjelde bruken av bilen. En annen s er jo hvilke begrensninger en spesiell forsikring gir.

- Det er viktig å være klar over at EU bare gir grunnleggende basisregler, som skal tilpasses lokalt. Slike justeringer lillates, bare de ikke virker konkurransevridende. Men norske

myndigheter oppfatter det gjerne slik at alle EU-direktiver skal iverksettes straks, uten tilpasning. Vi skal jo alltid være flinkest i klassen, sier Størmer.

Slutt står vi da igjen med spørsmålet: Uten å ta hensyn til andre momenter, skal en norsk gammelbilentusiast si nei til EU?

Nei, svarer Carl Henrik Størmer.

HVA ER FIVA?

F I V A (F e d e r a t i o n Internationale des Vehicules Anciens) er en internasjonal organisasjonen for nasjonale klubber som arbeider for å bevare, restaurere og bruke historiske kjøretøyer. FIVA ble etablert i 1966 og har i dag ca 400.000 medlemmer gjennom de tilsluttede klubber. Norge er representert ved LMK.

FIVA er en non-profit organisasjon, uten heltidsansatte personer. Alle verv er honorære, det vil si at de er

ulønnet, det ytes kun utgiftsdekning.

President i FIVA er i dag tyskeren S. D. Kraft, Furst zu Hohenlohe-Langenburg. Carl Henrik Størmer fra Norge (LMK) er generalsekretær. FIVA's fire vise-presidenter kommer fra Hellas, Østerrike, Sør-Afrika og Frankrike, kasserer og vise-generalsekretær er fra Sveits, mens den tekniske og den juridiske kommisjonen begge ledes av svensker.

FIVA har videre en kommisjon for arrangementer, og en parlamentær kommisjon som ledes av Michael J. Banfield fra Veteran Car Club of Britain, tidligere formann i Historical Commercial Vehicles Club. Han betraktes som en meget kompetent person for denne oppgaven.

FIVA's 1994-budsjett er på ca 670.000 kroner, hvorav rundt halvparten går til lobbyvirksomheten.

ORMEN LANGE MÅ REDDES !

av Olav Rypdal

I sommer avla jeg hjem-traktene på Ringerike en visitt, og det ble tid til å kikke på gamle prosjekter. Jeg har en forkjærlighet for lokal kjøretøyhistorie, og til denne hører absolutt **Ormen Lange**.



Faun hos von Tangen på Veme 1989

Tilhengeren er etter det vi vet i klubben forlenget blitt til spiker, men den siste trekkbilen, en Faun fra krigens dager, står fortsatt hos

skraphandler Larsen. Jeg var der og fotograferte restene, og det er leit å måtte fortelle at fra da bilen sto hos von Tangen på Veme, er forfallet ytterligere forveret. Nå mangler motorkassa og venstre dør, og Finn Benterud hos Larsen visste ikke om delene ligger igjen på Veme. Roy Arne Bråten bor på Veme og kjente til von Tangen, men hadde ikke klart og lokalisere delene. Det er ingen ting igjen der.

Benterud lovet at de ikke skulle røre eller fjerne noe av bilen, men et er selvfølgelig en viss risiko å "lagre" en bil hos en bilopphugger, man kan ikke ta noe for gitt.

Noen i klubben (styret) må nå føle ansvaret for å redde denne bilen, den fortjener en bedre skjebne enn å ende som armeringsjern!



Den samme Faun hos Larsen 1994

Klubben leder har lagt stort arbeid i å bygge og markedsføre en spesialbygget A-Ford buss, og dette er et prosjekt han fortjener all mulig heder for. Bussen vil kanskje hos sin nye eier skape interesse blant publikum for veteran hobbyen, og det er bra. Mange ser muligheten til å profilere seg ved hjelp av et veteran blikkefang, og det slår an, folk er interessert.

Jeg vil komme med følgende

utfordring: kan klubben med lederen som dyktig bussbygger i spissen, ta for seg **Ormen Lange**, og selge dette prosjektet som sightsing prosjekt i Ringerike / Hole ! Prøv gjerne å få Engeseth med som sponsor/ medarbeider, har ikke de noen gamle busser ellers også forresten? Trekkbilens må resteres, det er fortsatt mulig, og det må bygges en ny tilhenger. Av den originale tilhengeren finns det bilder og kanskje det også i Høkas gamle arkiver. Tenk på Ormen Lange som sightsing buss i Hønefoss, dette er helt enormt i forhold til de stusselige og triste Thomas togene! For klubben er dette et stort løft, men tenk hvilken fin reklame dette ville være for vår hobby! Jeg skal ikke gå mer i detalj nå, men jeg gjør oppmerksom på at jeg også vil orientere om bilens tilstand til Knut Ragnar

bilens tilstand til Knut Ragnar Holme i Fredrikstad (han skriver historien om Høka), og også Rutebilhistorisk Forening. Denne saken er så viktig at ingen muligheter må være uprøvd.

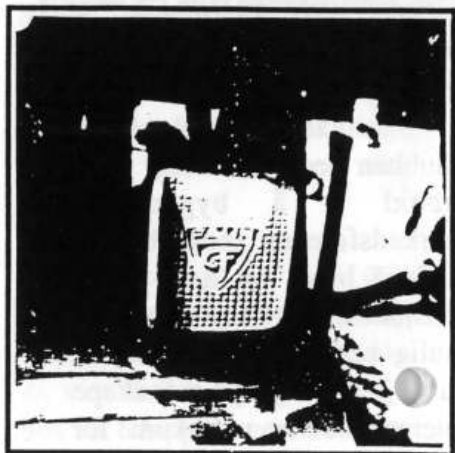
Se ellers bildene, det er ennå mulig å få til noe av denne bilen.

Knut Ragnar Holme fra Fredrikstad jobber med historien om HØKA og dermed også ORMEN LANGE.

Klubben har besluttet å samle samen gamlekara som kjente til bussen og invitere Knut Ragnar Holme til en prat om HØKA og Ormen Lange. Vi kommer nærmere når dette vil skje.



Walk right inn



På bremsepedalen kan man lese "FAUN"

JULEMØTE

Innkalling til årsmøte på Restaurant CIRO mandag 5/12 1994 kl. 1900. Vi begynner med vanlige årsmøte saker:

Årsberetning
Regnskap
Valg
Eventuelt

Saker som ønskes behandlet på årsmøte må være innsendt til styret på forhånd. Valgkomiteen har klarert alle kandidater. Resten av kvelden har vi hyggemøte med Juletalerken, riskrem og kaffe, samt en masse prat.

Gunnar vil fortelle om vetranløp i Frankrike foregående år, samt P.O.Løp med Alfaen rundt i Europa i sommer.

Alle medlemmer med sine bedre halvdelers e.l. ønskes velkommen.

Pris pr. stk. blir kr 125,- Vi har fått til en så rimelig pris fordi klubben sponser med kr 100,-

Påmeldingsfrist mandag 28/11 pga maten. Henv;

Torbjørn Grønvold	321 57321privat/jobb
Kristian Øiom	613 11374 jobb
	613 11533 privat

SPØRREKONKURANSE!

Vi vil i fremtidens nummer av MOTORISTEN ha en spørrekonkurranse for å teste lesernes kunnskaper innen motorhistorie. Svaret vil bli presentert i neste nummer.

Hva slags bil er dette ?

Bilen var populær i Norge på 50 tallet! Vi er bare ute etter navnet på bilen



Svaret sendes til Klubben innen 31/12-94 (se avisens bakside)

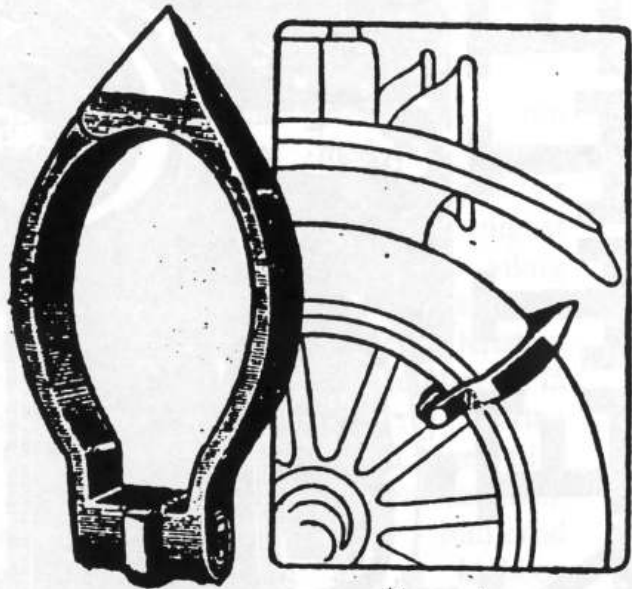
Fin premie leveres av:



Industrigt. 4 3500 HØNEFOSS

Auto Theft Signal.

This is more than a lock. It not only makes it practically impossible to run the car, but shows quickly what anyone tampering with the device or running a car with it attached is a thief.



It is impossible for a thief to escape with any car protected by a **Theft-Signal**.

The hardened point of the device bangs a hole in the road at each revolution of the wheel, leaving a distinct trail which can easily be followed, while the noise and clatter made by the bumping car warns the public of the approach of a stolen automobile.

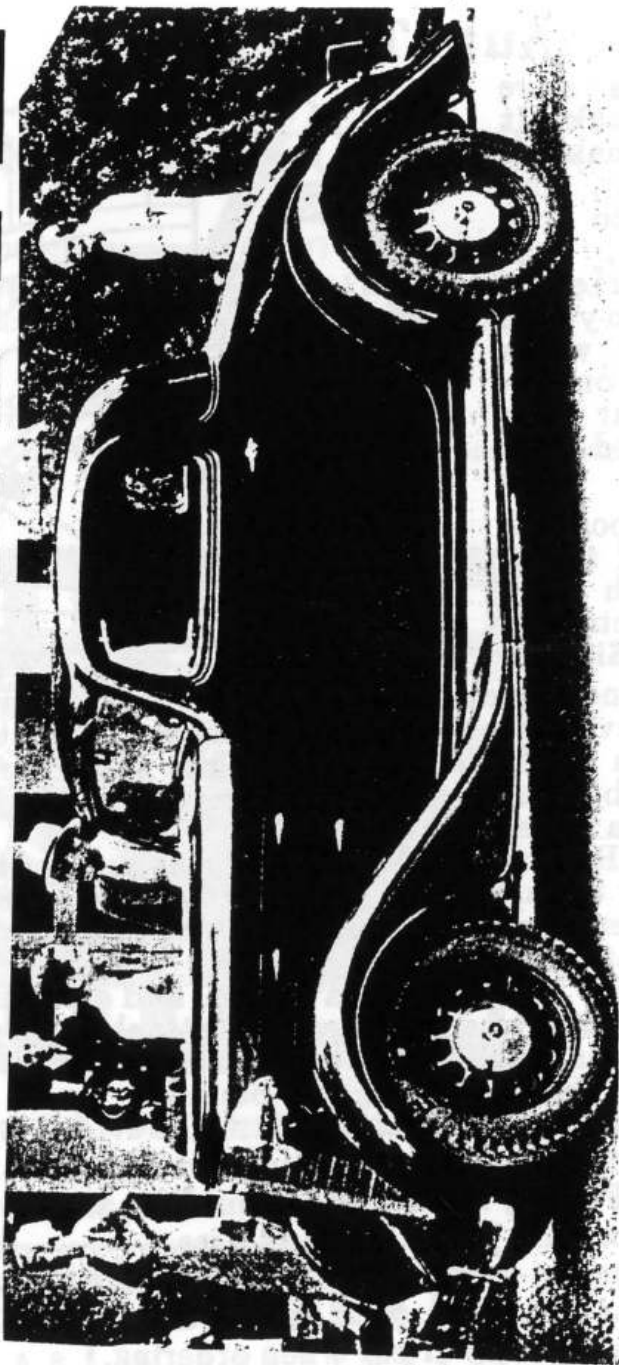
\$100.00 Reward is offered by the makers of this **Theft Signal** for the arrest and conviction, as a thief, of any person tampering with a **Theft Signal**, or operating a car with one attached.

The device is made of heavy steel and embodies a pick-proof lock, and when you leave it attached to your front wheel you may know your car will be **right there** when you return. Shipping weight, 5 pounds.

1B906—For 3-in. Regular Rim and Tire.....	\$5.00
1B907—For 3½-in. Regular Rim and Tire.....	6.00
1B907A—For 3½-in. Regular Dem. Rim and Tire	6.00
1B909—For 4-in. Dem. Rim and Tire.....	7.00
1B910—For 4½-in. Dem. Rim and Tire.....	8.00
1B911—For 5-in. Dem. Rim and Tire.....	10.00

(Give make of rim or car when ordering.)

LAFAYETTE



Reklamen til denne bilen i dag ville kanskje vært:
34 LAFAYETTE en bil med stort lastevolum, plass til en stor familie,
billig i drift og ellers økonomisk på alle måter!

Referat fra medlemsmøte 10/10

Det var igjen innkalt til medlemsmøte. Denne gangen i Yrkeskolens nye lokaler på Risesletta. 13 medlemmer møtte.

Kristian ønsket velkommen og orienterte om at grunnen til at møtet ikke var lagt til første mandag i måneden var skolens høstferie. Møtene vil i fortsettelsen bli lagt til første mandag i måneden i henhold til den utsendte møteplan.

Kjell Kvam orienterte om bakgrunnen for at skolen har opprettet en ny filial på Riseslette, og litt om de virkningene Reform 94 har fått og vil få videre, samt det store udekkede behov for investeringer som ligger som et resultat av reformen. Etter dette tok han medlemmene med rundt i bygningen og viste fram verkstedet og noen klasserom.

Tom hadde ordnet med kaffe og kaker, og det ble servert etter omvisningen.

Kristian orienterte så om arbeidet med og skaffe redaktør til avisen, og få fart i den igjen. Det var enighet om at avisen er et viktig bindeledd mellom klubben og medlemmene, og Kristian hadde nå kanskje klart og få to medlemmer, Morten Øiom og Roar Langen til å ta denne jobben sammen. Dette var i midlertid avhengig av at klubben kjøpte inn en dataskjerm og en skriver som kunne brukes på Kristians gamle anlegg. Det var enighet blandt de fremøtte at dette måtte prioriteres raskest mulig for å komme igang med avisen igjen.

Bland brevene som var kommet fra Olav Rypdal var det også nevnt Ormen Lange og et mulig engasjement for å få gjort noe med den igjen. Kristian oppfordret medlemmene til å engasjere seg i historien om Ormen

Lange, samle arbeidere fra Høka og sjåførene som kjørte bussen.

Torbjørn og Kristian hadde deltatt i LMK-forsikringskurs, og hadde med seg noe nytt matriell. Kristian påpekte at forsikringskomiteen måtte se litt på rutinene for besiktigelse av kjøretøyene ved tegning av forsikringer.

Til slutt orienterte Kristian om det arbeidet som foregår i bla. LMK for å unngå vising av store kjøretøyer. Alle eiere av lastebiler over 3500 kg har fått innkalling til ettårskontroll som medfører store utgifter hvert år for kontroll. Dette arbeides det nå med å slippe for de motorhistoriske kjøretøyene.

Referat fra medlemsmøte 7/11

Møte var denne gangen lagt til garasjen til Dag Snekvik.

Han har nok hatt noe frykt for ledigang i vinter, og gikk derfor til anskaffelse av en Mercedes 230 SL Pagoda 1964 i sommer. Det var interessant å høre om bakgrunnen for handelen som nok skjedde noe raskt, og bilens historie.

Bilen er importert for Irland via Sverige, og Dag hadde fått mye informasjon om den fra Irland sammen med bilder, delekatolog med irske priser, noen nye deler, og noen gode og mange dårlige jobber som var gjort på karosseriet i Irland.

Karosseriet ligger i dag på siden, sandblåst og delevis skrappt for understellsmasse, og nå var det synlig for alle hvor mye arbeide dette prosjektet inneholder. Men Dag er godt i gang. Mesteparten av komponentene er allerede sandblåst og grunnet/lakkert og klar til montering når karosseriet er ferdig om noen hundre arbeidstimer. Vi må bare beundre det

pågangsmot han viser, og ønske lykke til videre med restaureringen (eller skal vi k a l l e d e t gjenoppbyggingen?). Vi gleder oss til å se vidunderet på veien - kanskje til våren?

Det ble igjen snakket litt om Ormen Lange. Det er stadig like aktuelt å finne ut mest mulig om den. Knut Linstad hadde vært i kontakt med noen som hadde kjørt den, og han foreslo å arrangere et møte med flest mulig både sjåførere og evnt. "bussbyggere" fra HØKA. Det var enighet om at dette var en god idè, og det ble foreslått og arrangere dette over en kaffekopp på Melkebaren lørdag 10 desember.

Helge Bihli hadde med seg en stasjonærmotor fra 30 åra. Det var meget interessant både og se denne og høre om andre slike som er tatt vare på. Helge har selv tatt vare på 5-6 stykker som er sjeldene og han vet tydeligvis mer enn de fleste

om slike motorer. Denne motoren sm var en fransk Bernard var nok forholdsvis moderne med sine 5 hk og hele 1200 rpm. Den startet og gikk fint, selv om den nok helst skulle hatt litt belastning for å få frem den rette lyden. Dette med stasjonærmotorer er nok et emne som klubben gjerne kommer tilbake til ved en annen anledning.

Som vanlig hadde Tom sørget for kaker, og det ble igjen et vellykket møte.

H.D., sekretær.

RETURADRESSE:

MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS

B



*1955 TEMPO 150CCM
EIER: KAI MARTINSEN*