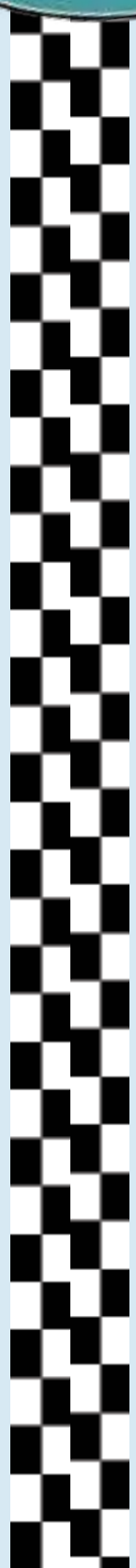


# BLADSØKER 'N

Medlemsblad for TRIUMPH OWNERS MC CLUB - NORWAY #1 - 2016



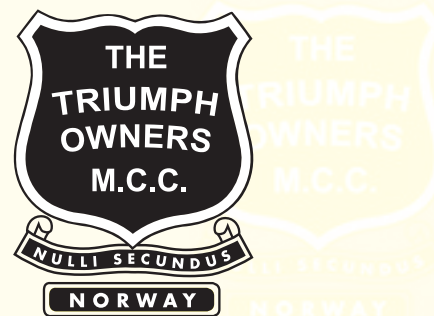
1986 - 2016



# Innhold

Bladsøker'n No1 – 2016

- 2 Innholdsfortegnelse
- 3 FORMANN & REDAKTØR
- 4 GJENOPPLIVING..
- 8 KØBENHAVNTUR 2015
- 10 TRIUMPH NYTT
- 11 LESERNES EGNE BILDER
- 12 REFERAT ÅRSMØTE 2015
- 16 NY BENSIN OG GAMMEL MOTOR -  
KAN DET GÅ BRA?
- 22 SYD-NORGE PÅ KRYSS OG TVERS  
MED HINKLEY TRIUMPH
- 28 MOSTEN-TREFF INFO
- 30 HUNDRE PORTUGISISKE MIL..
- 38 YLLAS TRIUMPH-LAGER
- 40 TOMCC-NORGE, OPPSTARTEN...
- 42 BETTY
- 44 WATOC
- 45 MC MESSE PORSGRUNN 2016
- 47 KLUBB EFFEKTER



[www.tomcc-n.com](http://www.tomcc-n.com)

<b>Stiftet</b>	1986
<b>Adresse</b>	TOMMC-N v/Jens Hovind Hovindvegen 9 2067 Jessheim
<b>E-post</b>	<i>styret@tomcc-n.com</i>
<b>Kontonr.</b>	0530 229 9279
<b>Formann</b>	Jens Hovind Tlf. 90202040 <i>stjehovi@gmail.com</i>
<b>Nestformann/ Sekretær</b>	Kristin Rognstad Tlf. 91709833 <i>krrog@online.no</i>
<b>Kasserer</b>	Jan O. Johansen Tlf. 91365682 <i>janoj@online.no</i>
<b>Styremedlem</b>	Jan Håvard Østvold Tlf. 92213922 <i>jansenjansen1970@gmail.com</i>
<b>Styremedlem</b>	Morten Lund Tlf. 916 25262 <i>morten.lund@felleskjopet.no</i>
<b>WATOC</b>	Thor Christer Høimyr Karlsen Tlf. 90862792 <i>christertriumph@hotmail.com</i>
<b>Treff-profilering</b>	Glenn Cae Tlf. 97027880 <i>cae@online.no</i>
<b>Revisor</b>	Liv Ingrid Lund

**Bladsøker'n utgis 2 ganger i året av  
The Triumph Owners Motor Cycle Club – Norway**

**Redaktør/  
Redaksjon** Nils Hjallen, *nils.hjallen@gmail.com*  
Anne-Lena Ekström

**Form** Anne-Lena Ekström  
*annelena@artleap.no*

**Webmaster** Anne-Lena Ekström  
Tlf. 95119355  
*annelena@artleap.no*

**Forsidefoto** NN

**Trykkeri** Interface Media

**Annonsepriser** Helseide s/hv kr 1000,-  
Halvside s/hv kr 500,-  
Rubrikkannonse (1/6) - a kr 250,-

Angående tekster og innlegg: Redaktørens eller medlemmenes  
meninger gjenspeiler ikke nødvendigvis TOMCCs offisielle standpunkt.



**Vær hilset kjære Triumph entusiaster.**

**Kalenderen sier 13 Mai og jeg sitter inne med rennende øyer og nese, tette bihuler og resten av «pakka» du får når du i et ungdommelig øyeblikk starter badesesongen alt for tidlig.**

Fra Formann Jens Hovind:

For min del skjedde dette på lørdag i badeparken i Drøbak. Sola skinte, temperaturen var som en flott sommerdag og 5 meter'n sto der og ropte på meg. Møte med vannflata ble en kald opplevelse og siden badestigen ikke var satt opp ble det ekstra kaldt å svømme de 50 m frem til et svaberg der jeg fikk krabbet meg i land. I kveld skal jeg bli bra, har jo tross alt en flaske «medisin» i skapet.

Mc sesongen ble tjuvstartet i år med tur til Portugal. Flott tur som dere kan lese om inne i bladet. Første Triumph tur ble gjennomført til Bengtfors Sverige 22-24 April. Strålende vårvær på fredag på små veger nedover, enda bedre vær lørdag og snøvær søndag! Vi listet oss ut på vegen mellom noen snøbyger og road captain Ole, tok klokkelig veien ut til kysten og E6 hjemover. Viste seg som en klok avgjørelse da vi slapp unna det værste været.

Stuntet vi gjorde i år med å sende separat innbetaling har gjort at klubben sitter med en «romsligere» økonomi på forhånd av treffet og dertil større handlefrihet.

Alle har vel fått med seg at klubben feirer 30 år og at jubileums treffet skal avvikles hos Farmers MC nord for Lillehammer. Møt opp og bidra til at dette blir en kjempe happening.

Husk å melde adresseforandring til klubben og hvis noe ønsker å være med i styret, ta kontakt.

Ellers så vil jeg avslutte med et sitat fra Stefan Brekh i siste MCM. «Triumph er som alle vet, verdens beste motorsykkel.

JessheimJens

Fra Redaktør Nils Østenfor Hjallen

Bladsøkeren er 30 år -  
Vi feirer jubileet med større format!

Da ble vi omsider ferdige med vårt jubileumsnummer av Bladsøkeren. Vi har samtidig tatt et tilbakeblikk til starten i 1986, hvor vi har fått god hjelp av en av Gründerne, Kjell Andersen fra Drammen. Kjell: Gratulerer med ny Thruyton, forresten!

Jeg ble i høst overtalt av Jens til å være med i redaksjonen i Bladsøkeren for å avlaste vår trofaste formann. Det har vært morsomt og interessant til nå. For de som ikke kjenner meg, så kan jeg opplyse om at jeg bor i Porsgrunn, har rundet 50 år, kjører mest med min 2009 Tiger 1050, men har også en del eldre prosjekter, blant annet en -75 Commando og noen Bonneville fra 66-70. Jeg har ikke så mange års fartstid i klubben, men har fått med meg noen Britannia Rally både i inn og utland, samt WATOC meeting i fjor høst sammen med Christer. Jeg har også fått ansvaret for å holde nettsiden vår oppdatert.

Jeg vil på vegne av redaksjonen takke alle bidragsyterne som har sendt inn bilder og stoff. **Ikke slutt med det**, vi trenger masse bidrag fra dere for å holde bladet i gang! Vi tar gjerne imot flere annonser også, så hvis dere har bedrifter eller kjenner noen som ønsker å bidra med en annonse, så send oss en mail. Alle bidrag hjelper. Planen er å gi ut minst ett nr til dette året. Vi prøver oss med A4 format for dette jubileumsnummeret. Det var dette formatet det startet med. Fordelen er at vi kan ha større bilder, men det blir noe dyrere distribusjon. Hvordan neste nr blir får vi vurdere etter hvert.

Ha en riktig fin Triumph-sommer.  
Håper vi sees på treff!

Hilsen Nils

IN  
TRIUMPH  
WE TRUST



# GJENOPPLIVING AV 1970 Triumph T120 Bonneville

Tekst: Kjetil Eide Andersen TOMCC medlem fra Ski

**For tiden holder jeg på med et «langtidsprosjekt», som startet i 2004. Da kjøpte jeg et 1970 T120 Bonneville prosjekt på Ebay i USA, ramme og motor med matching numbers og en haug med deler. Dette fikk jeg sendt til en kompis i Florida, og jeg reiste senere over dit samme år for å skru den sammen og få sendt den hjem i en trekasse. Det hører med til historien at jeg også kjøpte et T120R prosjekt som ble sendt hjem i samme trekasse. T120R'en ble restaurert først og går etter hva jeg forstår nå i Finnmark. T120 prosjektet begynner nå etter mange år å ligne noe, og jeg har som mål å få registrert den i løpet av sommeren.**

De som kjenner meg vet at jeg er rimelig hekta på Triumph Bonneville, spesielt 1970 årgangen og U.K. modellen med 4 gallon tank, lite styre, baklys med nummerskilt plate for å nevne de mest synlige forskjellene fra U.S. modellen. Det er ofte en grunn til det meste her i livet, og mitt «lodd» er at vår familie i 1970 fikk besøk på Ski fra en kar helt ifra Mo i Rana som hadde kjøpt ny Triumph Bonneville i Trondheim for så å kjøre til Ski for blant annet å **besøke min eldre søster**. Gjett om det gjorde et uutslettelig inntrykk på en 10 åring da han kom kjørende opp Myrveien på Ski. Siden den gang har det KUN vært 1970 Triumph Bonneville som har vært det gjeveste, gammel kjærlighet rust-er som bekjent ikke.

MC lappen tok jeg som 16 åring, og min første Triumph Bonneville var en 1974 modell jeg kjørte litt med i Texas da jeg bodde der på 80 tallet. Det var ikke før i 1999 at jeg hadde tid og økonomi til å erverve meg en 1970 Bonneville. Riktignok var det et restaureringsobjekt (TR6R) med T120 sylindertopp som jeg kjøpte hos Geir på Classic. Det ble mange telefoner og kjøp av mye deler hos Geir for å bygge den om til U.K.modell. Denne sykkelen fikk etter hvert navnet «gamle blakken», **jeg vet ikke selv hvorfor, da den ordentlige «blakken» vel var hakket traustere og mer pålitelig enn min «gamle blakken»**. Etter mye prøving og feiling, en del kronasj og ikke minst tålmodighet fikk jeg til slutt ganske bra skikk på den, og den ble solgt til Tananger i 2007. Den lå for øvrig kort tid





ute på Finn.no i mars i år hvor den fremstod som meget godt tatt vare på av ny eier.

Etter at trekassen fra USA med begge syklene ankom Norge vinteren 2005, ble begge rammer og alle braketter sandblåst og lakkert. I 2006 begynte jeg å sette sammen T120R modellen mens T120'en måtte vente til 2009 før det skjedde noe igjen. Prosjektet stoppet opp igjen for jeg begynte med min 69 Truxton Bonneville replica. Dårlig samvittighet over at T120 prosjektet hadde stått stille og støvet ned i kjelleren i for mange år, i tillegg til at jeg er ferdig med litt videreutdanning og hyttebygging, er årsaken til at prosjektet nå er godt i gang igjen.

Siden nyttår har jeg skrudd rammen og braketter med originale skruer, bolter og muttere, disse er syrevasket og galvanisert i Vestby. Originale Dunlop felger er slipt og krommet, og hjulene er eiket om med, dog ikke originalt, men rustfrie eiker. Jeg er spent på dette resultatet da jeg viste at det var litt kast i bakfelgen, noe jeg ikke har klart å få bort under stramming av eiker.

Det vil tiden vise når den kommer på veien, i verste fall må jeg finne meg en ny Dunlop felg.

Veiv, råder, stempler etc ble sendt til SRM i England for dynamisk avbalansering for 5-6 år siden og har ligget klar hjemme til montering siden da. Høyre halvdel av motorblokken var ikke i god nok stand, dårlige gjenger og bruk av helicoil. Jeg fant heldigvis en meget bra halvdel på Ebay. Selv om halvdelene ikke matcher og de i sin tid ble linjeborret så fikk jeg et godt tips av Frode Sørensen i Allingåbro under et tidligere Mosten treff. Han monterte begge halvdelene med lager og veiv, satte



inn et par gamle slitte kamaksler med litt slipepasta for å hone bronsjeforingene til kam'ene. Drill på moderat hastighet settes så på kam'ene for rottere dem. Deretter demontering, god rengjøring for å skru det sammen igjen med de kamakslene du skal benytte. På min Truxton replica gjorde jeg dette og kam'ene roterte jevnt og fint. Jeg er som dere sikkert skjønner en «motor grovsmed» men jeg har snart kjørt 50000km på gammel Triumph som jeg



har mekket selv, og det er godt vi ikke snakker om toleranser dagens kompliserte motorer opererer med.

Det som gjenstår pr 17.april er å skru motor sammen. Jeg har gjort driveside motorblokk halvdel klar. Jeg skifter alle lagre i motoren selv, det er en grei jobb med litt varme og bruk av fryseboks for å sette inn kalde lagre. Sylindertoppen ble også sendt til SRM for 6-7 år siden og ser helt ny ut der den ligger i en plastkasse i kjelleren og venter på å komme til sin rett. Den er også klar for blyfri bensin med hardere ventilseter. Jeg har kjøpt nye Amal standard forgassere med korrekte luftfiltre, sentrerte med forhøynings ring bak (meget viktig) Sylinderen er uborret med STD mål.

Noe nymotens tillater jeg meg, så lenge det ikke syns. Jeg har god erfaring med Sparx elektronisk tenning, spenningsregulator og likeretter (med capacitor i tilfelle flatt batteri) og alternator.



Repro seter man kjøper nye ruster for et godt ord, jeg sandblåste setepannen og sendte den også til galvanisering i Vestby og fikk lakkert den på skikkelig vis med syregrunning først. Vi får tro den holder en stund nå. Jeg kjøpte nytt trekk og benyttet den gamle skumgummien.

Når dette leses har vi vært på Stafford hvor jeg har kjøpt med meg en del småting som manglet, eksempelvis originale bolter i alle størrelser etc. Jeg håper å få skrudd motoren sammen i løpet av april mai, jeg har det ikke travelt, det er jo andre ting i heimen som også krever stell, eksempelvis maling



av hus denne våren.

Jeg har også investert i ny turteller og speedometer fra Smith's av den elektroniske typen med eksakt samme hus som de gamle. Jeg har de gamle også, så det skal bli spennende å se hvordan de nye fungerer.

Sykkelen blir montert i kjelleren og skal snart flyttes ut i garasjen hvor jeg har et lite verksted med løftebukk. Jeg tipper jeg setter inn motoren der ute.

Lakkerings detaljer har jeg studert med lupe, ofte ser man skjerm og tankstriper som går i «hytt og pine», det har jeg ikke noe sans for. Maskering har jeg tatt meg av selv så har lakkerer gjort resten. Da har jeg kun meg selv å klandre dersom andre mener det er galt.

Min sykkel ble produsert i juli 1970, derfor har den sorte skiver på turteller og speedometer. Triumph benyttet også helkrommet grabrail sent i 1970. 1971 lyddempere ble også benyttet, det hadde sykkelene som kom til oss i 1970, men de syns jeg

ikke er så klassiske. Derfor har jeg valgt å gå for standard «ballongpotter». Det blir også finere lyd av dem.

Jeg har også kjøpt et par replica windtone «Clear-hooters».

**De ser skikkelig staselig ut og er en viktig detalj for helhetens skyld. De ble kjøpt hos Andy's Rare Spares for flere år siden.**

Som dere forstår så nærmer det seg avslutning på prosjektet. Skal vi tro at du kan lese om fortsettelsen med prøvekjøring, registrering og det hele i høstens utgave av Bladsøker'n? Inntil da, ha en fortreffelig sommer på to hjul.

DRIVE SMART & SAFE!!



# KØBENHAVNTUR

## 29. – 31. januar 2016

Tekst: Vivi Østvold, The Triumph Owners MCC, Norway

**Så var endelig dagen kommet for vår weekendtur til København og til våre kjære danske venner. Vi ankom fredag Kastrup flyplass på litt ulike tidspunkt avhengig av hvilket fly vi hadde valgt fra Norge.**



*Gjengen samlet før guidet tur i Christiania*

De fleste av oss reiste samlet med Norwegian og ble møtt på flyplassen av Loni & Rene og Jens. Her ble vi møtt med danske og norske flagg og øl fikk vi også. «Det smakte deilig»

Så tok vi toget inn til Hovedbanegården og gikk derfra til hotell Danmark. Det er for øvrig et veldig enkelt hotell med små rom, men ok frokost og hotellet ligger veldig sentralt. Noen synes det var litt vanskelig å finne hotellet når man skulle finne det litt sent fredag og lørdagkveld/natt, men alle fant det til slutt. Fredag kveld ble tilbragt på en pub og jammen hadde de masse godt drikke der også.

Lørdag formiddag kl. 11.00 ble vi hentet med buss av våre danske Triumph venner også var det sightseeing for å bli kjent med noen av Københavns severdigheter.

Vår fantastiske guide ved navn Rene, kunne masse om København og vi fikk se blant annet Operahuset, Rosenborg, Den lille Havfrue, Gefion Springvandet, Amaliehaven og Amalienborg slott. Til slutt var det omvisning på Christiania av en lokal kvinne som hadde bodd der i 25 år.

Dette hadde jeg gledet meg mest til da jeg har alltid lurt på hvordan livet fungerer der. Hun viste oss rundt og fortalte om hverdagen i Christiania og vi synes alle det var veldig interessant. Det er et stort område og et fristed og her finns det ikke «sjefer». Det vil si at det kan noen ganger ta litt tid når en beslutning skal tas og alle skal si sin mening og alt skal vurderes på alle måter. Vi fikk også se guiden sitt hus og hennes smykkebutikk i huset og her fikk hun solgt flere smykker.



Hun fortalte at hun hadde 2 døtre, og den ene datteren hadde tatt over



Formann og Jansen prøver å få kontakt med havfruen

hennes første hus. Husene går ikke i arv, men blir fordelt videre etter behov. Så det hadde tatt ca 1 år før hennes datter ble tildelt huset deretter skulle hun prøvebo det i 1 år og nå var det hennes hus så lenge hun ønsket å bo der. Vi gikk også

gjennom den berømte gaten Pusher Street og her kunne man få kjøpt «helikoptertobakk» om det var ønskelig. Her var det ikke lov til å ta bilder og det må man respektere.



Vår private guide forteller om et helt liv i Christiania

Etter en omvisning som gjorde inntrykk på oss alle sammen var det lunsj eller frokost som danskene kaller det, en kjempehyggelig restaurant i Nyhavn. Her ble det servert den ene retten etter den andre og både snaps, øl, vin og mineralvann fikk vi også.

Menyen fikk tennene til å løpe i vann:  
 3 slags sild, fersk røget laks med røæg, æg og rejer med mayonsaise, lun rødspette med citron og remulade, hønsesalat med bacon, roastbeef med remulada og ristet løg, lun leverpostei med champignon og bacon, lun mørbradbøf med bløde æg, lun ribbensteg med rødkål og syltede agurker, osteinretning med 3 slags ostyer og druer

Lunsjen varte i flere timer, deretter vandret de fleste av oss til et annet sted hvor det var levende musikk.

Her ble det både allsang, dans og masse godt drikke helt til man følte at man var fornøyd med en flott lørdag i København. Søndag ble en stille og rolig dag, slik en søndag skal være.

Takk for en flott tur og flott arrangement



Formann Jens var veldig fornøyd med maten



Christianierne er kanskje ikke de ivrigste mekanikerne



Rene hadde forberedt seg godt. Informativ og morsom guiding



Glenn Cae nyter en kald Tuborg



Rene, Frode og Vivi (artikkelforfatter)



# TRIUMPH NYTT

## NYE BONNEVILLE ER HER

Lenge har vi vist at den snart ville komme, og nå er den ute i markedet. Egentlig er det en helt ny Bonnie familie som lanseres med fem helt nye modeller. Den minste er nye Street Twin som har en 899 cc twin på 55 hk og 80 Nm ved 3200 runder. Der etter følger T120 og T120 Black som begge 1200 cc motoren på 105 Nm ved 3100 runder. Dette er 50 % mer enn den forrige modellen. Thruxton og Thruxton R modellene har en enda hetere motor som yter hele 112 Nm ved 4950 runder. Utover dette er det ikke oppgitt noen HK tall, men disse vil nok også være betraktelig høyere en tidligere.

Vannkjøling og innsprøytning utgjør ifølge Triumph at brenselforbruket minsker med ca 30 %

Andre moderne finesser er ABS, traction controll, slip assistent clutch og flere forskjellige «ride mode» som tilpasser kjøringen etter underlaget og føreren.

For de som ikke er fornøyd med dette finnes det allerede mengder av tilbehør og få kjøpt. Det finnes også hele kit pakker slik som Scrambler kit, Bratt racker kit og cafe racer kit.

Vi gleder oss til å se noen av disse nye Bonevillene på veien i sommer.

In Triumph we trust





Herre bordet Arsmøte 2015



Hvem kjenner igjen denne?



Herrens året 2013



Frokost heteslaget 2014



Støttegruppen «Fri Flyt» ble stiftet på kjøkkenet parallelt med årsmøtet!



Terje i en noe feminin utgave Jolly Roger 2015



Kurt og Trophy'n til formann heteslaget 2014



Kjøp med en til meg også... Britannia rally 2013



## ÅRSMØTE

### **TID**

Lørdag . 31 Oktober kl 17.00

### **STED**

Adresse:

Svartsum Øverbygd 315, 2657 Svartsum

Vei beskrivelse: Ta av E6 nord for Lillehammer mot Gausdal på Fv. 255, følg 255 til Segalstad bru, ta til venstre mot Skåbu-Espedalen, fortsett 26,6 km på FV.255 Vestringsvegen, ta av til høyre mot Øverbygda (Fv.346) kjør 3.3km ta til høyre, da er du framme i Korgen. Henger sikkert et engelsk flagg eller noe i innkjøringa. Hvis dere ikke finner fram ring: 97775701 eller 91732436.

### **DAGSORDEN**

- Godkjenning av dagsorden
- Valg av ordstyrer og referent
- Årsberetning
- Regnskap
- TOMCC-N 30 års jubileum 2016
- Klubb effekter
- Bladsøker'n
- Nettsiden
- Watoc
- Innkomne forslag
- Valg

Forslag til årsmøte må være styret i hende innen 17. Oktober

Etter årsmøte blir det servering av mat og drikke. Det er mulighet for overnatting. Ta kontakt med overnevnte telefon både angående overnatting og mat/ drikke innkjøp.


Møt opp og gjør din stemme hørt!

Vel møtt

Styret i TOMCC-N

# ÅRSMØTE TOMMC NORGE 2015

Dato:	31.10.15
Tid/Sted:	1700 – 1900/Svatsum Øverbygd - Korgen
Tilstede:	Fra Styret Jens Hovind, Jan Johansen, Mari Hagen, Kristin Rognstad. Fra Støttefunksjoner Ståle Sandøy, Bjørn Staum, Glenn Cae, Aage Gjelsvik og Maj Britt Nordengen Ellers møtte Jan Håvard Østvold, Nils Hjallen, Krister Høymyr Karlsen, Frode Einmo
Fravær:	Fra Styret Morten og Anne Lena Ekstrøm
Referent:	Kristin Rognstad

SAKS NR.	SAK		ANSV.	FRIST
01	Jens åpner og ønsker velkommen. Godkjenning av dagsorden.			
02	Valg av ordstyrer – Jens Valg av referent - Kristin			
03	Jens leser opp referat Årsberetning og Årsmelding. Ingen kommentarer til dette			
04	<b>Jan leser opp Årsregnskap for 2014.</b> Det foreligger et sunt regnskap og saldo innestående i bank pr 12.10.15 er kr 78321,00. Årsregnskapet er godkjent av revisor Liv Ingrid. Kun 96 betalende kontingenter og dette er ytterligere nedgang siden 2013. Vi har hatt et positivt tilskudd av medlemmer i 2015			
05	<b>Britanniarally 2016.</b> TOMCC’N er 30år i 2016 og dette skal markeres med et treff som folk vil huske. Vi har kontrakt med Farmers Øyer og treffet avholdes første helg i juli. Vi ønsker å bruke litt mer midler med bl.a live music begge dagene, og det skal lages ny treff-plakat. Vi må starte planleggingen i god tid og første møte blir primo 2016.			

06	<p><b>Klubbeffekter</b></p> <p>Vi må sjekke flere leverandører for å få ned innkjøpsprisen på effekter/klær. Det skal lages egen jubileumstrøye og vi trenger klær i andre farver enn sort. Leder Palle Munk i TOMCC Danmark kontaktes da de solgte et stort utvalg av effekter og klær til en veldig rimelig penge på sitt Britannia Rally i Rødkærsgården.</p>
07	<p><b>Bladsøker'n</b></p> <p>Det er gitt ut 2 stk i år og disse har vært veldig fine og vi har fått mye skryt.</p> <p>I 2016 må Bladsøker'n sendes ut i god tid før treffet vårt og med god markedsføring.</p>
08	<p><b>Nettsiden.</b></p> <p>Dette har vært en utfordring og det har vært nødvendig med forsterkning på redaktørsiden for å avlaste Jens. Nils Hjallen er derfor valgt inn ny redaktør og vi har stor tro på at dette blir bra sammen med Anne Lena. Facebook er viktig!</p>
09	<p><b>Watoc</b></p> <p>I år har vi for første gang vært representert på et internasjonalt treff/møte. Dette ble holdt i Köln i Tyskland hvor Nils Hjallen møtte sammen med Krister H. Karlsen. Nils og Krister informerte om treffet/møtet hvor det var mye prat rundt jubileumet som er i 2019. Møtet til neste år blir i England. Er det noen som deltar fra TOMCC'N på dette? Styret har her bestemt at utgifter til reise og opphold dekkes med inntil kr 7000,00 for maks 2 personer.</p>
10	<p><b>Innkomne forslag:</b></p> <p>Det har kommet inn forslag om å heve kontingenten. Det vedtas enstemmig å heve kontingenten til kr 300,00 pr år.</p> <p>Det har kommet inn et ønske fra de som «bare» sitter på om å danne en støttegruppe. Disse ønsker å kalle seg Fri Flyt og kontingenten er kr 200,00 pr år. Vi ønsker Fri Flyt velkommen som støttegruppe!</p>

Valg v/Ståle

**Nytt styre -**

Formann: Jens Hovind Gjenvalg for 2 år

Sekretær: Kristin Rognstad Ikke på valg

Kasserer: Jan Johansen Ikke på valg

Styremedl: Morten Lund Gjenvalg 2 år

Styremedl: Jan Håvard Østvold Ny 2år

Redaksjon: Anne-Lena Ekstrøm Ikke på valg

Nils Hjallen Ny 2 år

Revisor: Liv Ingrid Lund Ikke på valg

**Støttefunksjoner –**

Treffprofilering: Glenn Cae

Klubbeffekter: Maj Britt Nordengen

Watoc: Krister Høymyr Karlsen

Lmk kontakt: Jens Hovind

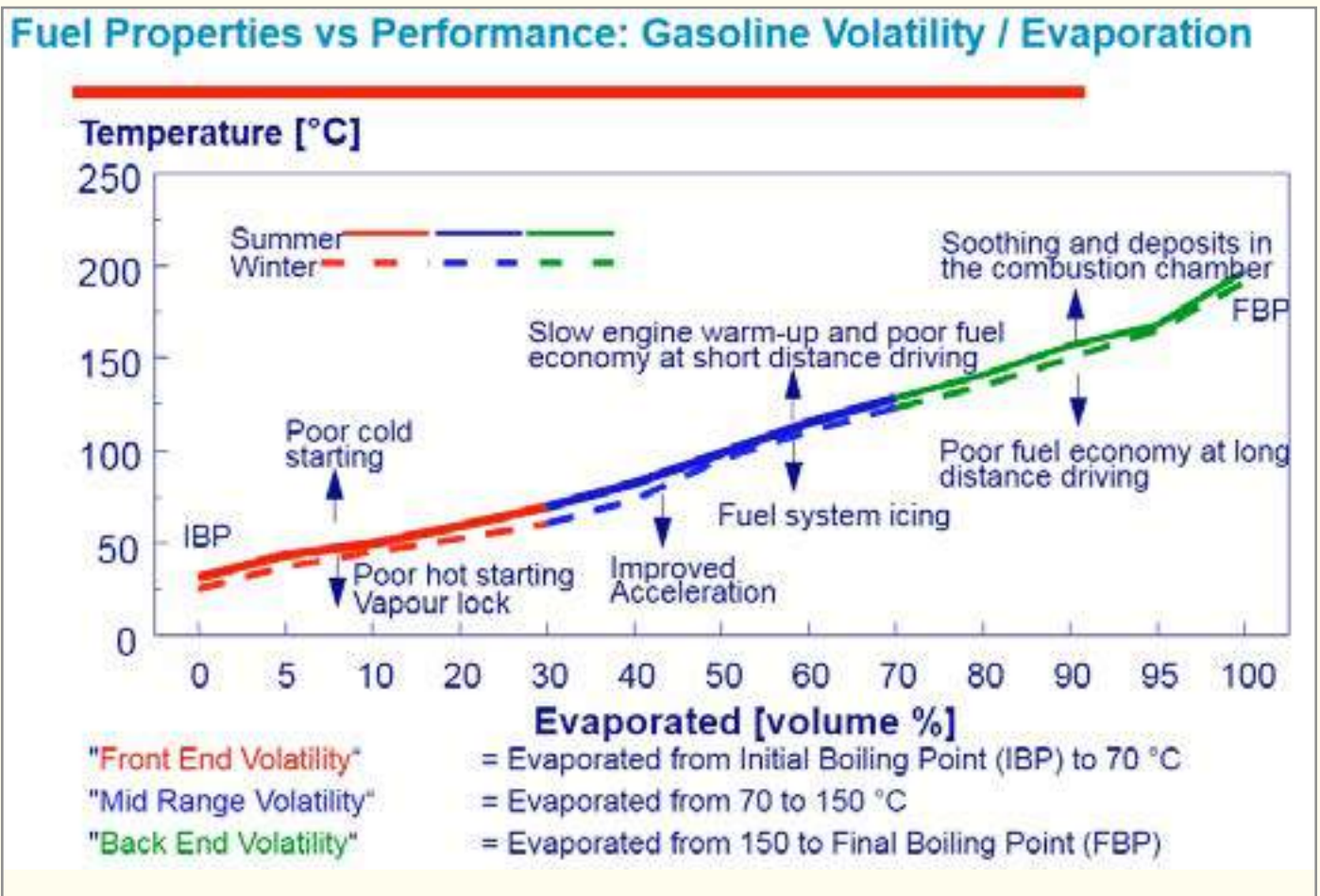
Valgkomite: Aage Gjelsvik

Krister Høymyr Karlsen

# NY BENSIN OG GAMMEL MOTOR - kan det gå bra?

Tekst: LMK, Knut Skårdalsmo

For dem som ikke har tid, ork eller interesse kan jeg gi svaret med en gang; Ja – det kan utmerket godt gå bra.



Som dere allerede vet, eller har skjønnet, er det noen detaljer man skal være klar over og ta hensyn til for være på den sikre siden. Et vesentlig moment når vi snakker om motorer i veterankjøretøy, er selvsagt teknologistatus.

Et veterankjøretøy kan i dag være fra 1986 eller eldre, og det er dermed et enormt spenn i teknologi. Vi må med andre ord ta hensyn til alt fra «tidens morgen» til relativt moderne konstruksjoner med fire ventiler

pr. sylinder og elektronisk styrt tenning og innsprøyting.

For at denne artikkelen ikke skal bli altfor komplisert og omfattende, har jeg derfor valgt å være mest mulig generell. Og det betyr at mange kanskje vil savne informasjon om nettopp «sin» motor, men når det er sagt er det svært mange fellesnevner ute og går, så det bør dermed være et håp for at alle skal kunne finne noe nyttig informasjon i denne artikkelen.



Det er mange myter og misforståelser knyttet til bensin og dens egenskaper, og kanskje kan denne artikkelen også bringe klarhet i noen av dem. Hvis vi sammenligner dagens bensin med bensin fra 60-80 år tilbake, er det noen markante forskjeller vi skal være klar over:

- Fordampningsegenskaper; hvor og hvordan bensinen fordampes i forgasser, innsugningssystem og sylinder.
- Evne til å smøre ventiler for å hindre slitasje av ventiler.
- Oktantall
- Innhold av etanol

Årsaken til at bensin har endret seg opp gjennom tidene, kan i hovedsak oppsummeres til teknolog utvikling hos kjøretøy-/motorprodusentene og raffineringene, samt skjerpede miljøkrav. Heldigvis har utviklingen gått en retning som medfører at bensin er «bakover-kompatibel» med motorer, dvs. at veteranmotorer kan benytte dagens bensinkvaliteter, evt. med noen små tilpasninger.

## Fordampningsegenskaper

Dagens bensinkvaliteter har både lavere startkokepunkt (dvs. temperatur hvor de mest lettflyktige komponentene har sine kokepunkt) og sluttkokepunkt. I tillegg er det forskjell på sommer- og vinterbensin ved at bensin om vinteren har større innhold av komponenter med lavt kokepunkt.

Generelt kan man si at jo eldre motoren er, jo større utfordringer kan man få med dagens bensin. Stikkordet her er damplås, dvs. at det dannes dampbobler i bensinpumpe og slanger. Høy motorbelastning, lav hastighet og høy lufttemperatur er «worst case scenario». Høy motorbelastning medfører økt temperatur i motorrom (inkl. varmestråling fra eksosmanifold), lav hastighet gir liten luftgjennomstrømning i motorrom med påfølgende dårligere kjøling, og høy lufttemperatur gir selvsagt også dårligere kjøling. Kjøring kan også avstedkomme damplås pga. manglende kjøling.

Hvor og hvordan bensinen fordampes i forgasser og innsugningssystem, er essensielt for optimal drift av motoren. Mange snakker om den «forferdelige etanolen», men etanol er bare en av komponentene/bestanddelene i bensin, og bensin tilsatt 5% etanol slik vi har i store deler av landet i dag, vil ikke skape ekstra problemer med damplås. Bensin med 5% etanol har nøyaktig samme damptrykk som tilsvarende

bensinkvalitet uten etanol. Dette ordner raffineringene ved å redusere damptrykket i basebensinen (ren hydrokarbon-basert bensin) før tilsetning av etanol, og sluttresultatet blir det samme. Generelt vil raffineringene alltid levere et sluttprodukt som ligger oppunder det maksimalt tillatte damptrykket enten bensinen er tilsatt etanol eller ikke

En motor som går mye på tomgang og lav belastning, vil ikke ha optimale temperaturer, og dette medfører sot og avleiringer i forbrenningsrom, stempelkroner og ikke minst rundt stempelringene. Det er først og fremst bensinkomponentene med høyest kokepunkt som forårsaker dette. Store komplekse molekyler med høyt kokepunkt trenger både mye varme og litt ekstra tid til å fordampe. Uansett hva vi forbrenner, så er det gasser som brenner – når vi tenner på en vedkubbe, er det brennbare gasser fra kubben som brenner. På samme måte er det kun fordampet bensin (dvs. bensin i gassfase) som brenner. Komponenter som ikke får tilstrekkelig tid til å fordampe og forbrenne fullstendig, vil dermed kunne danne sot og avleiringer pga. delvis forbrente eller helt uforbrente rester. De fleste har vel opplevd at motoren har «våknet til live» etter en skikkelig langtur – gjerne med litt høyere hastighet og belastning enn det som er tillatt/vanlig her til lands. Det som skjer da, er ganske enkelt at temperaturen i motoren er høy over lang tid, og sot/avleiringer vil etter hvert brennes bort, og motoren blir «som ny». En campingvogn eller tilhenger på slep er sånn sett god «medisin» for motoren.

De som ønsker å benytte sine motorer og kjøretøy om vinteren, bør selvsagt fylle «vinterbensin». Det ekstra innholdet av lettfordampelige komponenter gjør at man får start ved lave temperaturer, men vinterbensin om sommeren betyr ekstra fare for damplås.

Den enkle løsningen på problemet er selvsagt å unngå slike driftstilstander, men det er som vi vet ikke alltid like enkelt. Min anbefaling er ganske enkelt å:

- Sørg for minst mulig oppvarming av drivstoffsystemet (inkl. forgasser). Dette kan gjøres ved å:
  - Legge inn termisk isolasjon mellom innsugningsmanifold og forgasser, samt mellom bensinpumpe og motor
  - Endre «ruting» av bensinslanger slik at de blir minst mulig eksponert for varme, særlig varmestråling fra eksosmanifold. Evt. kan man legge et varmeskjold mellom varme motordeler og drivstoffsystem.
- Sette inn en elektrisk bensinpumpe i umiddelbar nærhet av bensintanken. Dette er sik-

kert en løsning som «puristene» fnyser av, men det er garantert effektivt. Årsaken til at denne løsningen fungerer, er først og fremst at bensinen da blir trykksatt helt fram til forgasseren, og høyere trykk gir redusert sannsynlighet for damplås. En tradisjonell bensinpumpe montert på motoren vil suge bensin fra tanken, og følgelig vil trykket i systemet fra tank til pumpe bli lavere med påfølgende økt risiko for damplås.

Men hva med å blande inn parafin?

Noen tror at innblanding av parafin hjelper, men det sier seg selv at innblanding av parafin ikke endrer startkokepunktet for bensinen og da er man stort sett like langt..... eller kort. Parafin har høyere sluttkokepunkt enn bensin, og det er dermed fare for at parafinen ikke fordampes og forbrenner. Uforbrent eller delvis forbrent parafin vil, i tillegg til å danne sot og avleiringer, kunne vaske vekk smøreoljefilm på stempler og sylindervegger i tillegg til at den renner ned i bunnpannen og forurenser smøreoljen. Noen eldre motorer var faktisk beregnet for å kunne kjøre på parafin og hadde diverse løsninger for oppvarming av forgasser og innsugningssystem. Motorene måtte startes på bensin og kunne bytte til parafin når de hadde fått opp varmen. Dersom disse motorene holdes i original stand, vil de fortsatt kunne kjøres på samme måte, men drift kun på bensin nødvendigvis eliminerer av varmeoverføring til forgasser og drivstoffsystem. Det som er viktig å merke seg derimot er at ved å kjøre på en blanding av parafin og bensin, faller man drivstoffteknisk mellom to stoler; med intakt «varmeoverføringssystem» får man problemer med damplås i bensinen, og med fjernet system får man utilstrekkelig fordamping av parafinen.

## Evne til å smøre ventilseter

Svært mange veterankjøretøyer/-motorer har ventilseter som er slipt rett inn i støpejernstoppen, og disse kan være utsatt for slitasje av ventilsetene dersom det ikke tilsettes et smøremiddel. Blyet som ble tilsatt fram til midten på 1990-tallet, var et svært effektivt smøremiddel, og når det forsvant, måtte man gå over til såkalte blyerstatningsadditiver. Disse er basert på natrium eller kalium og er svært effektive. Det eneste man skal være litt ekstra påpasselig med, er å benytte anbefalt dosering under innkjøring av et nyoverhelt topplokk, dvs. hvor ventiler og -seter er slipt inn, og den beskyttende smørefilmen dermed er fjernet. Så lenge dette er under kontroll, er det ingen fare om man må kjøre en tank eller to uten tilsetning – i alle fall så lenge man ikke skal kjøre lengre perioder på maksimalt turtall og belastning.

## Oktantall

Oktantall beskriver bensinens evne til å motstå selvantennning («bankefasthet») og ingen ting annet. Glem alt dere har hørt om energiinnhold, forbrenningshastighet og andre ting. Dersom en motor kan kjøres optimalt og uten tenningsbank på 95-oktan, har det ingen hensikt å benytte bensin med et høyere oktantall. Tenningsbank oppstår etter at den ønskede forbrenningen har kommet godt i gang, og dette skjer etter at stempelet har passert øvre dødpunkt. Den ønskede forbrenningen brer seg ut fra tennpluggen, og etter hvert vil trykk og temperatur i områdene lengst bort fra tennpluggen stige. Dersom temperaturen i et slikt område overskrider bensinens selvantennestemperatur, oppstår det en ukontrollert forbrenning (detonasjon), og det er trykkstigningen fra denne vi hører som den karakteristiske knitre-lyden fra en motor som har tenningsbank.

Derimot er det et annet fenomen som kalles «auto-ignition» og som ikke må forveksles med tenningsbank. Auto-ignition oppstår når glødende sot eller til og med glødende deler av et stempel antenner bensin/luftblandingen før gnisten på tennpluggen gjør det. Disse glødende områdene er oftest (eller alltid) forårsaket av en forutgående periode med tenningsbank. Auto-ignition på høyt turtall og belastning er som regel ensbetydende med motorhavari etter få sekunder.

Oktantall på bensinstasjonspumpene i Europa og USA

Europa og USA har ulike måter å angi oktantall på. Målemetodene er de samme, men mens vi her hjemme oppgir bensinens Research Octane Number (RON), f.eks. 95, benytter USA en middelvei av RON og Motor Octane Number (MON). Det betyr i korte trekk at vår 95-oktan bensin har samme evne til å motstå selvantennning som 90-oktan i USA. Tilsvarende er vår 98-oktan lik 93-oktan i USA.

## Etanolens gleder og forbannelser

Fram til noen få år siden var all bensin i Norge etanolfri, men den kunne inneholde andre oksygenholdige komponenter og en samlebetegnelse på disse er «oksygenater». Så langt har det kun vært et par selskaper som har levert etanolholdig bensin til stasjoner i Østlandsområdet, men nå introduseres 95-oktan bensin med inntil 5% etanol (ofte omtalt som «E5») over mesteparten av landet. I all hovedsak vil dette være uproblematisk også for veterankjøretøyer og -motorer.

Heldigvis vil 98-oktan i Norge fortsatt være etanolfri (ofte omtalt som «E0»), men ulempen er at det er færre og færre bensinstasjoner som fører denne kval-

iteten, så det beste er selvsagt å ordne seg slik at man kan benytte 95-oktan med etanol.

Etanol har en egenskap som en del motortrimmere har lært seg å utnytte, og det er høy spesifikk fordampingsvarme. Litt forenklet kan vi si at for å fordampe en liter etanol trengs det tre ganger så mye energi som til å fordampe samme volum med bensin.

Dette betyr at etanol som fordamper, faktisk vil redusere temperaturen i forgasser/innsugningssystem og dermed bidra til å motvirke damplås. Ved destillasjon av bensin ved normalt lufttrykk vil komponentene med lavest kokepunkt begynner å koke ved ca. 30°. Når temperaturen er 100°C, vil ca. halvparten av bensinen være fordampet, og siste rest av bensinen koker ved 200-220°C. Den felles europeiske standarden for bensin, EN228, har klare begrensninger både for damptrykk (sommer/vinter) og destillasjonskurve. Dersom vi hadde logget andel fordampet bensin mot temperatur, ville vi fått bensinens destillasjonskurve.

Spesielt for etanol er det viktig å skille mellom kokepunkt og påvirkning på bensinens damptrykk. Etanol har et kokepunkt på 78,5°C, og det er med andre ord mange bestanddeler i bensinen som har lavere kokepunkt enn etanol. Dersom en etanolfri bensin tilsettes etanol vil damptrykket øke, men som tidligere nevnt vil raffineriene/drivstoffleverandørene sørge for at damptrykket i bensinen som selges, har korrekt damptrykk i forhold til årstiden.

Etanol har generelt gunstige forbrenningsegenskaper. Om vi sammenligner f.eks. forbrenningshastighet vil ren etanol ha litt høyere forbrenningshastighet enn bensin, men med 5% innblanding vil endringen i forhold til ren hydrokarbonbasert bensin knapt være målbar på en godt instrumentert laboriemotor. I tillegg brenner etanol veldig «rent», dvs. at den ikke danner sot eller avleiringer i motoren.

Det er to potensielle hovedproblemer med etanolholdig bensin; materialkompatibilitet og lagringsstabilitet. De som har lagt en innvendig coating i sin(e) bensintank(er) må sjekke at denne coatingen er etanolresistent, dvs. tåler bensin med 5% etanol. Er man så uheldig at man har en coating som ikke tåler E5-bensin, er det to ting man kan gjøre: Kjøre kun på 98-oktan (men husk at i Sverige inneholder også 98-oktan bensin inntil 5% etanol!) eller legge ny og resistent coating.

Slanger og pakninger tåler normalt E5-bensin, men det skader aldri å sjekke litt ekstra for lekkasjer i drivstoffsystemet. For selve motoren vil ikke 5% etanol medføre problemer av noen art. Etanol har noe høyere forbrenningshastighet og litt større kjøleffekt under fordampning (større spesifikk fordampnings-

varme) enn bensin, men ved så lav innblanding som 5% vil dette ikke være merkbart. Moderne turbomotorer vil kunne nyttiggjøre seg disse egenskapene, men så lenge vi snakker veteranmotorer, er det bare tull å henge seg opp i dette.

## Langtidslagring

Den største utfordringen med etanol er etter mitt syn lagring over lengre tid, f.eks. over vinteren. Grunnregelen for lagring av bensin er at den skal lagres så kjølig som mulig på helt fulle, helt tette og helt ugjennomsiktige kanner. Lys, temperatur og «damplekkasje» er med andre ord bensinens verste fiende ved lagring. Dette gjelder både for bensin med- og uten etanol. Men når det er sagt medfører etanol en ekstra utfordring. Etanol kan ta opp vann, og etanol kan dekomponere under langtidslagring og danne eddiksyre. Fortsatt er det grunnregelen som gjelder, men man kan på en måte si at man blir ekstra hardt «straffet» for ikke å følge den. Det finnes heldigvis tilsetningsstoffer som forhindrer dekomponering av etanol (ofte omtalt som PHE-stabilisatorer), og disse fås kjøpt hos velassorterte bilrekvisitaforhandlere. Disse tilsetningsstoffene inneholder også normalt korrosjonsbeskyttere, og man får dermed en ekstra «dose» av dette med på kjøpet.

Lagring på kanner er én ting, lagring på kjøretøy er noe annet. Bensin som selges fra de store selskapene har tilsetningsstoffer som i tillegg til å forhindre dannelse av belegg og avleiringer på kritiske motordeler også inneholder korrosjonshindrende stoffer. Det betyr at alle «våte» deler av drivstoffsystemet vil være beskyttet mot korrosjon. I motsatt fall vil et tomt drivstoffsystem være utsatt for luft/luffuktighet og dermed korrosjon.

Mine anbefalinger for langtidslagring er:

- Lagre kjøretøy/motor ved lavest mulig temperatur i et tørrest mulig miljø
- De som har tilgang til 98-oktan bensin, bør fylle dette de to siste gangene før vinteropplag for å minimalisere etanolinnholdet og deretter opp til randen før langtidslagring. En annen mulighet er selvsagt å tappe av etanolholdig bensin og deretter fylle opp med 98-oktan, men husk å kjøre motoren lenge nok til at hele drivstoffsystemet (inkl. forgasser) har 98-oktan.
- Dersom E5 skal benyttes ved langtidslagring, bør man benytte et tilsetningsstoff som er spesielt beregnet for dette. Det er viktig å sikre at hele drivstoffsystemet har bensin med til-

setningsstoff, hvilket betyr at stoffet fylles på før man fyller opp med bensin, motoren kjøres slik at det er «ny» bensin helt fram til motoren, og til slutt toppes tanken opp med bensin. Siden jeg ikke ønsker å bli koplet opp mot spesifikke produkter, overlater jeg til dere å finne det/de rette produktene.

han en av landets fremste eksperter på området. De siste årene har han også vært fast fagkilde til artikler om drivstoffer og forbrenningsmotorer i Teknisk Ukeblad. I tillegg har han de to siste årene vært gjesteforeleser i faget «flytende brennstoffer» for master-studenter ved Høgskolen i Bergen.

## Noen ord om forfatteren

Knut Skårdalsmo er utdannet sivilingeniør ved Norges Tekniske Høgskole (NTH) i Trondheim med spesialisering innen forbrenningsmotorer, drivstoffer og eksosutslipp. Han har mesteparten av sitt yrkesaktive liv jobbet med motorutvikling ved Volvo Personvagnar i Göteborg og drivstoffteknologi/drivstoffutvikling i Statoil ASA og Statoil Fuel & Retail før han i august 2014 startet sitt egen konsulentfirma, Skaardalsmo Fuel Consulting AS ([www.skaardalsmo.com](http://www.skaardalsmo.com)). Med 25 års erfaring fra motor- og drivstoffteknologi

Illustrasjon: Fordampingsegenskaper/destillasjonskurve for bensin.

Kilde: Knut Skårdalsmo - Forelesningsmaterieill i drivstoffer



**LUCAS**  
Rally 2016

**Hannåsleiren 12 - 14 august**

Treffet er åpent for alle engelskproduserte motorsykler. Vi har teltplasser og mulighet for innkvartering i bråkker. Salg av frokost, middag og forfriskninger i messa.

Leiren ligger 60 km nord for Kristiansand og 8 km sør for Evje.

Fellestur, konkurranser og premieutdeling på lørdag

Gratis kaffe og te under hele treffet

Treffet er skiltet fra alle hovedveier

Provekjøring av nye Triumph

**LUCAS**

Motorshuset  
**BIKERSTREET**

**www.lucasrally.com**

For nærmere opplysninger om treffet, kontakt: Hans-Christian Brekke, tlf: 97 09 71 91 e-mail: hcbrekke@losmail.no eller Alf-Georg Dannevig, tlf: 91 36 66 12 e-mail: agdannevig@gmail.com

**26th BRITANNIA RALLY DENMARK 2016**  
 19-20-21 August  
 Hos Jolly Roger MC  
 Nørrelanggade 40, 8840 Rødkærsbro  
 Hovedvej 26 - 15 km SØ for Viborg  
 Arrangør: Triumph MC Owners Club Denmark  
 Palle 40 31 30 59 - [palle@munk@yahoo.dk](mailto:palle@munk@yahoo.dk)

**TRIUMPH** **BSA** **Norton**

**2nd BRITITALIA** British and Italian Bikes

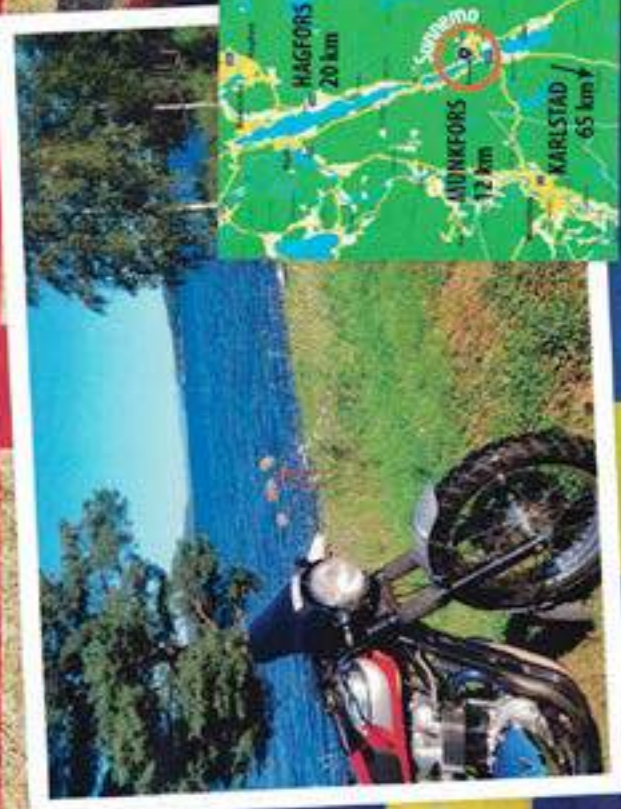

**WATOC**  
*Jolly Roger MC*  
 1976 (40) 2016




# TOMCO'S

## BRITANNIARALLY

12-14 aug 2016 i Sunnemo, Värmland

Känn dig härmed inbjuden och varmt välkommen till årets Britannia i vackra Sunnemo i Värmland, sägornas land!  
 Go musik, Engelsk öl, camping, aktiviteter, mat o dryck o utflykter!  
 Bankomat finns i Munkfors (12 km)

**Kontaktpersoner:**  
 Sören Johansson, 070-314 66 55  
 Leif Henriksson, 070-687 15 20  
 Anders Mattsson, 070-511 38 01



GPS-koordinat:  
 N 59 grader 53'16,0" E 13 grader 42'49,3"



# SYD-NORGE PÅ KRYSS OG TVERS MED HINKLEY TRIUMPH

Tekst: Kjetil Eide Andersen, TOMCC medlem Ski

**Triumph gjengen fra Ski har siden første tur i 2009 kjørt ca 700 mil i Syd-Norge fordelt på fem firedagers turer i august (juni tur i 2009).**

Vi har startet fra Ski torsdags morgen og vært tilbake søndags kveld, og det har i gjennomsnitt blitt ca 140 mil pr tur. Dagsetappene har variert fra ca 25-50 mil. Vi har tatt med oss minst mulig og har overnattet på hotell for å gjøre det enkelt. I år var vi 7 stk på Triumph (1050 Speed Triple, 675 Street Triple, 1050 Tiger, Tiger 800, 1200 Trophy og Truxton Bonneville) i tillegg til de 4 «andre» på BMW og KTM. Rause karer som vi er så drar vi på tur med de som ennå ikke har forstått hvilket merke som gjelder. Alle kvadranter av landsdelen er nå dekket på motorsykkel av det gjeveste merket.

I år hadde vi hva vi fryktet skulle bli den «kjedeligste delen» igjen, nemlig strekningen Oslo-Kristiansund-Trondheim-Oslo. All frykt skulle imidlertid vise seg å være ubegrunnet fordi været viste seg fra sin beste side med nesten skyfri himmel og god sommer temperatur på hele turen, i tillegg til at vi hadde planlagt å kjøre mange morsomme avstikkere for å unngå E-6 så mye som mulig.

## Dag 1 Ski - Oppdal

Første etappe i år var den lengste på ca 49 mil, i fra Ski til Oppdal med overnatting på Oppdal Skifer Hotell. Klokken 0900 kjørte vi fra Ski for så å stoppe på Ryen for å samle resten av gjengen. Derifra gikk turen til Skedsmokorset for så å følge RV120 på vestsiden av Gardermoen opp til Hurdal, og opp Skrukkelia til Lygnasæter. Veien fra Hurdal opp dit er morsom å kjøre på to hjul. Etter et kort benstrekk på Lygnasæter fortsatte turen videre ned til Brandbu for så å følge østsiden av Randsfjorden opp til Dokka. På Dokka tok vi oss en velfortjent lunsj, syklene ble tanket opp



*Dokka Paul, Henrik og Ole Tom*

igjen og vi fortsatte nordover på RV250 Lillehammerveien over fjellet til Vingrom. Denne strekningen kan trygt anbefales for de som ennå ikke har kjørt der før, men pass dere for sauer langs veikanten. Det har blitt mange turer og mange mil på stort sett den samme gjengen de siste 10 årene så vi begynner å bli innkjørt, vi kjører passe sporty, disiplinert uten for mye rykk og napp og med fint driv. De værste «nykkene» har vi vel vokst fra uten at jeg vil påstå at vi har blitt «siræva». Det er vanskelig å unngå korte partier på E-6, og vårt andre møte ble fra Vingrom opp til avkjørsel til Gausdal rett nord av Lillehammer. Veien opp til Follebu, forbi Segalstad bru og videre via RV254 til Tretten er også en skikkelig morsom strekning. Derifra nordover til Ringebu ble det igjen et møte med en heldigvis lite trafikkert E-6 opp til Ringebu. Hva smaker vel bedre enn iskrem i sommervarmen når man er ute og kjører? Jeg tror jeg



*Hjerkinn Kjetil*

observerte samtlige 11 mann med is i hånden etter opptanking og tømning av egen «sentertank». Fra Ringebu bar det videre over Venabygdsfjellet via

ullgensere og fårikål som lå i bøtter og spann langs denne veistrekningen. På kafeen kunne vi nyte utsikten mot østsiden av Rondane i finværet og fortære både kaffe, is og vafler.



*Atesjøen kafe*



*Ringebua*

RV27 opp til Atnasjøen kafe for neste stopp. Vakkert fjellandskap badet i sol bød på en flott kjøreopplevelse selv om vi igjen måtte ta hensyn til fremtidige

Strekningen videre opp til Folldal var nok mer behagelig for de som kjørte Tiger 800 og 1200 Trophy da det var ganske humpete vei, men pytt hva gjør vel det. Er du på tur så er du på tur. Folldal-Hjerkinn gikk raskt unna, da vi nesten ikke så en eneste bil. På Hjerkinn ble det igjen en liten stopp med ny fotoshoot med utsikt vestover mot Snøhetta. Du verden hvor vakkert land vi bor i. Klokken var nå blitt ca 1730, så gutta begynte å kjenne eimen av en kald bayer i Oppdal og turen ned Drivdalen var rene nytelsen. Vi



*Tor Emberland Venabygdfjellet*



*Henrik byr på Jägermeister*



*Hjerkinn og Snøhetta*

rakk ikke annet enn å sjekke inn, plassere hjelm og bag'er i hotell lobbyen før vi alle var å finne rundt et digert skiferbord utenfor ved hotellinngangen med en duggfrisk en i hånden.



*Oppdal, pizza og øl*

Det har selvfølgelig ingen ting med alder å gjøre at vi etter en lang dag med snaue 50 mil på mc var i bingen lenge før midnatt, men først etter å ha kjørt i oss nok pizza på en av Oppdal's spisesteder.

## **Dag 2 Oppdal – Kristiansund-Trondheim**

Fredags morgen var også badet i sol og vi var klare på sykkelryggen igjen før kl 1000 etter en lang og god frokost. Denne dagsetappen var på snaue 30



*Grøvdalen mot Sunndalsøra*

mil. RV70 ble fulgt fra Oppdal ned til Sunndalsøra. Etter ca 45 min måtte vi bare stoppe for å beundre naturen med bratte fjellskrenter og flotte dalfører med tilhørende ny fotoshoot. Det ble en liten rast i Sunndalsøra også med påfyll av iskrem. RV70 opp til Kristiansund by på mange fine svinger i småku-



*Lunch i Kristiansund*

pert terreng og flott utsikt over Tingvollfjorden. I 1330 tiden var vi godt plassert rundt bordet på Boteco i Kristiansund, en trivelig restaurant med ute-servering. Etter en god lunsj bar det videre med ferge over til Tømmervåg for så å følge RV680 mot Aure



og Kyrksæterøra. Det hører med til historien at en av gutta fikk et ublidt møte med autovernet i en krapp venstresving med god stigning. Farten var heldigvis ikke stor, men sykkelen ble kvitt både vindskjerm, lykt og speedometer. Heldigvis var føreren like hel.



*ferge til Tømmervåg*



*Grøvudalen*

Etter litt mekking med å få noen løse deler på plass igjen, så var sykkelen kjørbær, og vi var på veien igjen alle mann. Fra Kyrksæterøra gikk turen via Vinjeøra for så å følge E39 over Kjølén til Orkdal (absolutt fin MC vei) og så videre til Trondheim. I følge de som hadde kjørecomputer lå vi an til å ankomme Trondheim ca kl 1830, noe sent skal vi tro Paul, fordi det hadde kommet utallige oppfordringer fra han i løpet av dagen om å «GUNNE PÅ» for å komme fram i tide. Mon tro om han var engstelig for at byen skulle



*Pils i Trondheim*

være tørr ved ankomst. Suksessen fra dagen før, med plassering av hjelm og bagger i hotell lobby, for så å ta den første pilsen ute i solen etter noen lettelser i mc antrekket ble behørig gjentatt. Det ble heller ingen sen kveld da vi alle mann hadde planlagt å være på veien l kl 1000 neste morgen.

### **Dag 3 Trondheim-Røros-Lillehammer**

Etter nok en natt med god søvn grydde det igjen til dag med skyfri himmel. Vi var igjen på veien som planlagt kl 1000 og kjørte ut av Trondheim denne lørdags morgen uten noe trafikk. Strekningen ned til Støren på E6 var faktisk hverken kjedelig eller ille da vi heldigvis slapp all trafikk. Vi tanket i Støren og satte kursen sydøst over langs RV30 via Haltdalen til Røros. I Bergstaden var det tid igjen for både mat og drikke. På Kaffestuggu midt i Bergstaden benket vi



*Stopp i Røros*

oss ned og rømmegrøt med spekemat og annet godt ble livlig fortært. Fra Røros fortsatte turen videre i finværet ned til Alvdal og opp RV29 mot Folldal. Vi stoppet på Grimsbu turistsenter, og fortærte..... ja, du



*Arild Dahl i bensinkø i Folldal*



*Arild skuer syddover på RV27 mot Venabu*



*Lineup av 7 Triumph's på Venabu*



*Stopp på Grimsbu*



*Ankomst hotellet i Lillehammer*

gjettet riktig, mer iskrem. Et lite smil til den unge damen i kassen gjør ofte underverker når du bestiller en STOR softis, det pleier å virke. Fra Grimsbu gikk veien videre via RV27 over Venabygdsfjellet, denne gang syddover på vei til Lillehammer via Ringebu. Værgudene var jo usedvanlig greie og vi stoppet for en liten fotosession ved Kiwi på Venabygdfjellet.

Det er alltid godt å komme frem til hotellet etter en



*Henrik og Jørn ser fornøyde ut hotellterassen i Lillehammer*



*Vi takker for turen i Lillestrøm og splitter lag*

lang dags økt, selv på en Triumph. På Clarion Collection Hotel Hammer ble det en liten ankomst øl i hvert bein på terrassen iført mc klær, før vi senere gjorde oss mer presentable for bespisning på byen. Det er aldri kjedelig når 11 mannfolk, som har vært på mange turer sammen, drar på byen en lørdagskveld. Denne kvelden var intet unntak.

nok en gang hadde vært en kjempetur, og at vi allerede har begynt å glede oss til neste tur som blir i Vestfold, Telemark og Øst-Agder traktene i august i 2016.

### Avslutningsvis

### Dag 4 Lillehammer-Stange-Bruvoll-Eidsvoll-Ski

Etter en god frokost og oppakking gikk turen hjemover litt ut på dagen. Vi fulgte RV213 på østsiden av Mjøsa ned til Gaupen hvor vi dro østover på Fv84 mot Brumunddal og Hamar og RV222 til Stange hvor det ble en bensin og nok et iskrem stopp. Været var igjen strålende med lite vind og mye sol. For å slippe å kjøre E6 hadde vi valgt en rute på kryss og tvers på svingete veier. Fra Stange to vi RV24 gjennom Odalen i retning Skarnes, men skar vestover på Fv181 forbi Gullverket mot Eidsvoll. Dette er en strekning som absolutt kan anbefales på to hjul. Lunsjen ble inntatt i vannkanten av Vorma på Eidsvoll i idylliske omgivelser. Fra Eidsvoll fulgte vi småveier på vestsiden av Vorma ned Neskollen og Fv173 ned til Sørumsand og Lillestrøm via Fetsund. Ved Lillestrøm stasjon skilte vi lag, to av karene bor i Oslo, en bor i Spydeberg, to i Drøbak og resten på Ski. Vi var alle enige om at det



*Vel hjemme igjen på Ski etter nok en flott mc tur*



*Lunsj i Eidsvoll med Vorma i bagrunnen*

Det er ingen grunn til å sitte hjemme å kjede seg, hiv dere på Triumph'en, nyt Norge fra sykkelryggen med kjøre glede og svært hyggelig sosialt samvær. Vi som kjører Triumph har i skrivende stund vært på Stafford for Classic Motorcycle Show i april. Jeg er redd for at Mosten må vike i år da vi 17-28.juni skal på Tri-Days i Østerrike igjen. Da blir det nye 300 mil gjennom Tyskland, Østerrike, Sveits, Italia og Slovenia. Gjett om vi gleder oss til det.

# Engelsk Træf Mosten MC

3.-5. Juni 2016

- KOLDE ØL OG VARM MAD HELE WEEKENDEN
- LIVEBAND FREDAG OG LØRDAG
- GRATIS MORGENMAD LØRDAG OG SØNDAG
- DEN ÅRLIGE FÆLLESTUR GÅR I ÅR TIL GL. ESTRUP SMEDIE

Der vil være vagt i teltområdet om natten.

Yderligere info: [www.mosten-mc.dk](http://www.mosten-mc.dk)  
Tlf: 3054 6901 / 3011 0531



## Engelsk Træf

MOSTEN MC

Mosten MC • Bode Engvej 15 • 8950 Ørsted



2016



<p>CLASSIC-BIKE.DK BSA Harley Norton MOTORCYCLES &amp; PARTS 70-8 Konge</p>	<p>Vega Jensen Motorcykler <i>Danlo</i> KØB - SÆLGE - REPARATION Vejlevej 10 • 8950 Ørsted Tlf: 3054 6901</p>	<p>NØRGAARD TEKNIK A/S AUTOMOBILER Biler og motorcykler Køb og salg af brugte biler Køb og salg af brugte motorcykler Køb og salg af brugte biler Køb og salg af brugte motorcykler Køb og salg af brugte biler Køb og salg af brugte motorcykler</p>	<p>Welcome Bikers Lørdag den 4/6 Gratis Frokost Fra 12.00-15.00 Østergade 11, 8950 Ørsted TE: 3010 9914</p>	<p><b>AMC</b> MOTORCYCLE PRODUCTS www.AMCC.dk • Tlf: +45 4079 1443</p>	<p>Varehuset med det største sortiment i discount og kvalitetsvarer</p>	<p>STEVENS MC SHOP</p>	
<p>CLASSIC-BIKE.DK BSA Harley Norton MOTORCYCLES &amp; PARTS 70-8 Konge</p>	<p>Vi kender vores kunder... Vi møder os på den gamle motorcykel, B&amp;B, B&amp;B... DJURS LANS BANK København 8 • 8950 Allingåbro 8950 Ørsted • 3054 6901 • www.djurslansbank.dk</p>	<p>LM TAXI OG BUSRUNDEN - ØRSTED TLF. 86 48 81 31 v/ Lone Mikapsen Hjortevang 2 - 8950 Ørsted</p>	<p><b>KYHN &amp; OLIN</b> Specialværksted Triumph, Norton &amp; BSA www.triumphmotorcycles.dk</p>	<p><b>EUROSPAR</b> LAVPRISSUPERMARKED Åben alle dage 8.00 - 20.00</p>	<p>Eneste autoriseret forhandler på Sjælland <b>TRIUMPH</b> www.stevensmcshop.dk Kirstinehej 51. 2770 Kastrup</p>	<p>Vi uddeler pokaler til: længst kørende, fineste standard, fineste custom, fineste racer, fineste cykel efter 1988 og ældste cykel</p>	
<p>BSA FSA Tlf: 30 48 12 02 • www.fsa.dk</p>	<p>Allingåbro Hotel Gæster Vold Isten Hovedgaden 3 8900 Allingåbro TE: 48 10 07 www.allingabro.dk</p>	<p>PS Fælledsvej Lærdesløkke Allingåbro Motorcykler 8950 Ørsted Tlf: 48 10 07 www.ps.dk</p>	<p>ØRSTED TELTUDBLEJNING Teltudlejning ApS Teltvej 10 • 8950 Ørsted Tlf: 48 10 07 www.ortstedteltudlejning.dk</p>	<p>N. Seborg Storegade 1 Ørsted 86 48 80 36</p>	<p>STEVENS MC SHOP Tlf.: 32 50 07 80 www.stevensmcshop.dk</p>	<p>Entree: Fredag 200 kr. Lørdag 150 kr. Søndag 100 kr. Børn under 12 år fri entree, adgang kun ifølge med voksne. INFO: 3011 0531 / 3054 6901</p>	<p>www.mosten-mc.dk</p>



# HUNDRE PORTUGISISKE MIL

Tekst & bilde: Frode Odar Einmo, BB 20/50 JESSHEIM

**Det er nå åtte måneder siden vi bestemte oss for å reise til Portugal for å innvie mc sesongen 2016.**



*Livets glade gutter*

Litt om vi, det blir mye “vi” her etter hvert, men vi er stort sett samlet alle vi når vi er på tur. Vi er 7 gutter fra Jessheim området som er blitt kjent igjennom interessen av å kjøre Triumph. Det hele eskalerte i 2007 når vi tok på oss oppgaven med å arrangere Britannia Rally for Triumph klubben. Vi måtte ha ett navn og en logo, dermed var det gjort. Vi har nå ett møte den første torsdagen hver måned i garasjen til Åge hvor vi diskuter og snakker om det meste fra politikk til “double fustasjeopphengsforkoblinger” med mer. Da vi ønsket å kjøre litt utenom landegrensen med unntak av Sverige og Danmark opprettet vi en felles sparekonto hvor beløpet er avsatt til fellesaktiviteter som julebord og turer som dette.

Når vi kommer til mars så har triumph`ene fått litt stell av ymse slag igjennom vintermånedene. Verre er det med kjørerutstyret som ble pakket ned i fjor høst,

det er bare og gå inn i en rolig krigsdans og be til høyre makter om at utstyret ikke har krympet i løpet av vinteren. Nå skal det sies at en av oss rakk og gå til innkjøp av ny bukse, uten at den gamle var blitt møllspist i løpet av vinter lagringen, mens en annen satt buksen i spenn i høvelbenken.

Kvelden før avreise var det en voldsom SMS utveksling på mobilen, Pass, hjelm, badeshorts, kjøredress, pen skjorte, førerkort, Taxi osv,

Endelig var dagen kommet. I år var vi 7 personer, Jan Håvard (Jansen), Jens, Ståle, Åge, Trond Kåre (TK), Ole Morten (som måtte stå over Sicilia turen på grunn av en større operasjon i 2014) og Frode, med andre ord hele gjengen i” British Bike 20/50 MC Jessheim”. Greit og være full tropp ved oppstilling, alle mann alle.



*Endelig klar for rundreise i Portugal*

### **Onsdag 30 mars. Overskyet og yr, 5 grader. Jessheim – Portugal**

Taxien startet hos Jansen kl. 11:00 så var det en liten rundtur i Ullensaker for å plukke opp karer med store..... Etter innsjekk av de store..... bar det greit igjennom security kontrollen før vi fant en benk ved akevitt baren i påvente av boarding av TP0721.

TAP (Transportes Aéreos Portugueses) lettet fra Gardermoen i rute kl. 14:05.

Da var det bare å lene seg tilbake og få fire timer til og flililly. Vi landet i rute på Lisbon airport kl. 17:10. Portugal 17:10 overskyet og regn, 12 grader.

Vi tok en taxi til Sana Metropolitan Park Hotel hvor vi skulle bo første og siste natten. Vi hadde blitt enige på forhånd at vi skulle ta loddrekning om hvem som skulle få singel rom da 7 er vanskelig å dele med 2, Åge fikk singel rom uten at noen fikk med seg noen loddrekning, det ble heller ingen krangling om de 3 andre rommene eller fordelingen og valg av samboere, gutter på tur er noen enkle vesener. Etter å ha parkert pikk-pakket på rommet bar det ut for å ta Lisboas by i nærmere øyesyn. Vi ente til slutt på restaurant Sabor Mineiro hvor vi fikk smake på de kjøttretter som måtte finnes, Etter ete gildet og godt med

drikke valgte noen å ta byen i nærmere øyesyn mens andre valgte å vende nesene mot hotellet.

### **Torsdag 31 mars. Delvis overskyet og 14 grader. Lisboa – Obidos**

Oppe kl 07:30 etter litt kaldt vann i fjeset bar det ned til turens første frokost. Etter å ha fått litt frisk luft bar det opp for omklødning, Noe skulle bare ha vært på film, men-men vi får ta det skriftlig. Når en har syklet seg opp for å prøve skinnbuksen som ikke passet hjemme så var nå tiden inne for å se om ett døgn i strekk i høvelbenken hadde gitt utslag. Han bøyer seg ned og letter på det ene benet, litt ustø på ett ben men får tredd benet igjennom buksebenet, puste lettet ut før en løfter på det andre benet, litt ustø igjen men får også tredd dette benet igjennom buksebenet, står nå med begge beina på gulvet med bukselivet opp til knærne, igjen er det å puste rolig før neste trinn, puster hardt ut samtidig som magen forsøkes og klemmes inn, så lirkes bukselinningen opp til den er i livvidde posisjon. Han er nå klar for nåde støtet. Tar gått grep med hendene rundt hver sin knapp i bukselive som forhåpentligvis snart skal klikkes sammen for å holde buksen på plass, forbereder seg som en vektløfter som skal prøve å sette rekord i markløft. Trekker godt med luft inn i lungene for så å blåse ut av alle krefter



*Estorill Circuito*

samtidig som magen klemmes inn og en prøver av alle krefter til å få knappene til og møtes, faen det går ikke. Selv de alvorligste stunder kan være pokker så underholdende for en som ikke er involvert.

Men som topp idrettsutøvere så gir en ikke opp etter ett forsøk, så etter å ha fått ned pulsen så var det klart for ett nytt forsøk med samme forberedelse, **der satt'n, det gikk**, hørte jeg en liten pipetone i den uttalen. Vi pakket over det vi skulle ha med på turen i pakksekker og satt igjen koffertene på hotellet. Det var ca. 10 min og gå fra hotellet ned til Motoexplorers hvor vi skulle hente syklene, men med pakksekker, full rustning og verne sko valgte vi å ta taxi. Ivrigt som vi var så ville vi være tidlig ute. Kl 09:20 var vi på plass, ville jo komme tidlig av gåre, men når sjappa ikke åpner før 10:00 så var det bare å sette tiden på vent. Vi hadde leid 7 mc'er fra torsdag til søndag, 5 BMW GS F700 og 2 BMW GS F800, syklene ble levert med sidevesker og toppboks, noen av oss valgte og sette igjen sideveskene da vi fikk parkert pakksekken i toppkofferten. Alle Mc'ene var så å si nye, min hadde bare gått 650 km så her var det ingen fare for slitte dekk eller bremses. Etter å ha fått tildelt syklene og betalt ett depositum på 1500 € og satt bumerke under på leiekontrakten var det på tide å sette seg på setet for første gang i 2016. Lisboa er ingen liten by og for å finne veien ut av byen er det greit å ha med seg 2 GPS'er og to kart. Vi kom oss

greit ut av sentrum og satte kursen mot Estoril på N6 langs kysten. En får varme i kroppen av å kjøre med vid utsikt utover Atlanterhavet og se på hvite sandstrender. Når vi kom til Estoril måtte vi en tur innom Estoril Circuito (Banen hvor Portugals Grand Prix for formel 1 ble kjørt 1984-1996, Ayrton Senna har banerekorden satt i 1992) etter å ha sett og hørt litt på testkjøring av bla Audi var vi klare for neste etappe. Vi satte kursen mot Sintra. (Sintra er kjent for sine mange 19. århundre arkitektoniske monumenter og ligger under UNESCO bevarings steder) hvor vi hadde planlagt og ta lunsj. Vi fikk parkert Mc'ene og fant oss et sted hvor vi inntok en pizza. Etter å ha tatt noen selvpålagte bilder av div bygninger startet vi på turen mot Obidos som var dagens endestasjon, Etter å ha kjørt igjennom by på by, (tett befolket dette landet 1/5 av Norge i areal og over 11 millioner innbyggere) kom vi ut i åpent landskap med fine veier og med flotte slake svinger, en fryd å være vår-kåt mc rytter på slike veier. Det første du legger merke til når du nærmer deg Obidos er de gamle murbuene og muren rundt byen. (Obidos betyr festning og det bærer byen med rette, alle bygninger, torg og mur er godt bevart).

Etter å ha installert oss på Hotel Louro gikk vi opp til festningen, vi klatret opp trapper til vi sto på toppen av muren med god utsikt over byen. Det skal være mulig og gå rundt byen på den smale muren som har skyte skodd som rekkverk på den en siden, mens på



den andre siden finnes ikke noe rekkverk, så det fristet ikke for en prøverunde, men det som fristet var en øl og en grappa før en skulle innta middagen. Vi fant etter hvert ett middelaldrende krypinn i den middelaldrende byen hvor vi benket oss ned for å spise. Før vi forlot stedet ble det kjøpt inn en flaske vin til skribenten som skulle medbringes videre rundt på turen, vi fikk lurt med oss ett vinglass også, for å si det slik, det ble en meget kort tur på både vin og glass. For å eliminere faren for dehydrering ble flasken broderlig fortært etter 100 m. Solen hadde gått ned før vi nådde hotellet.



*Sørkysten ved Atlanterhavet*

## **Fredag 1 april. Sol og 16 grader. Obidos - Porto**

Oppe kl. 07:30, Det første en gjør når en er på turer med mange friskluftaktiviteter er å åpne luken i turkalenderen, trekke opp gardinene å se hva som åpner seg bak dem, dagens kalender besto av sol og blå-blå himmel. Frokosten var fortært og syklene pakket kl. 09:15. dagens mål var Porto. Etter tanking ble første stopp i Nazare (stedet har en av Portugals beste strender, stedet er også kjent for sine store bølger som gjør stedet populært for surfere). Vi kjørte videre mot Figueira da Foz. Etter å ha stoppet for å avklare hvor vi skulle spise skulle Ole Morten kjøre først, hittil var det TK som hadde ledet an hitet. Etter 30 meter kom vi til ett kryss, 4 kom over før tre andre måtte vente til det ble ledige. Når vi kom over, hvor var de andre hen da, tja med veier og kryss i alle retninger var det like godt å vente på en oversiktlig plass, etter 5 min kom det en speider patrulje som fant oss. Når vi alle var samlet tok det ikke lang tid før vi var på tur igjen. Etter mat fortsatte turen på motorvei frem til Averio, (også kjent som den Portugisiske Venezia med alle sine kanaler og båter). Etter en kopp kaffe og is tok

vi en titt på turistlivet på en av kanalene. Så satte vi kursen mot dagens mål Porto.



*Kalender guttene til MotoXplorers*

Vi kjørte over den mektige bruen Luis som går over elven Douro. Etter å ha klatret oppover i den bratte byen fant vi nattens hotell. Best Western Hotel Inca. Vi fikk parkert syklene i en garasje rett ved hotellet kl. 17:40. Innsjekkingen medførte heller ikke denne gangen noen uenigheter eller diskusjoner, Æee. Etter en kjapp dusj "i varmt vann" bar det ut for å suge inn byens impulser.

Vi rakk innom noen vannhull får vi havnet ned ved Douro elven. Vi spaserte over bruen Luis til den andre siden hvor vi fant ett spisested, etter et bedre måltid havnet vi på en Irsk pub hvor vi ble til mørket senket seg. En faller lett i søvn av mye frisk luft, god mat og drikke, selv om Jansen Weather forecast for lørdagen og søndag ikke lovet godt.» Manglet vel bare snøbyger».



*Tid for ettertanke.*

## Lørdag 2 april. Grått og overskyet, 10 grader. Porto - Coimbra

Litt sent opp kl. 08:30, lørdag måtte vite. Etter frokost og en god natt søvn var det igjen og få på seg dressen. Heldigvis var ikke Jansen's vær prognose slått til, men det var grått og overskyet så noen av oss valgte å ikle oss regntøy. Kjørte ut av parkeringshuset kl. 10:15. Porto er veldig bakkete og veiene er belagt med brostein som er noe slitt etter mange år så det var bra det var tørt når vi satt utfor. Før vi kom oss ut av byen tanket vi opp igjen. Kjekt med felles konto til vått, tørt, husrom og fjuel, det er bare å sette seg ned og bestille eller stelle seg i kø for fylling, Åge betaler. Dagens rute var planlagt til minste detalj, men det å finne ut av labyrinten viste seg å by på artige situas-



*På toppen av muren med utsikt over Obidos*

joner og diskusjoner, etter stopp midt i veibane og i rundkjøring for å finne den rette veien så kan en si at Portugisiske sjåfører har tålmodighet eller skjønte at dette måtte være turister. Til slutt fikk vi stoppet ved en butikk. Mer en to på tur skaper litt diskusjoner, med to GPS'er og to kart og en som vil kjøre etter sola ente det opp med at Jansen spurte to innfødte om veien opp til fjellet, til venstre i første rundkjøring så rett frem i andre rundkjøring så til venstre igjen i tredje rundkjøring, hørtes lett ut dette. Første rundkjøring til venstre, Jansen! hvem tok til venstre i andre rundkjøring, fort gjort å komme ut av kurs! Ståle prøvde febrilsk å få gjort oppmerksom på kurs endringen men uten hell for brått var vi ute på motorveien. Ved neste stopp tok Ole Morten over rattet og vi havnet på noen små veier med brostein, på en merkelig måte åpnet veien (ikke himmelen)seg. Etter å ha kjørt på

fine svingete veier langs Doruo elven i ca. 40 minutter tok vi en pause og fikk oss noe og drikke mens vi nøt utsikten over dalen og elven. Da det ikke var noen utsikt for regn lenger ble regndresser pakket ned, had-



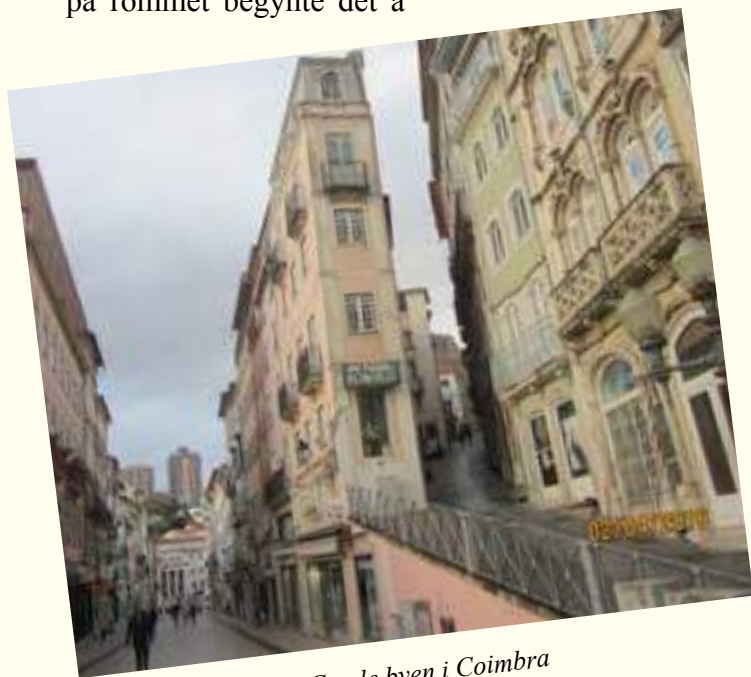
*En av mange raster her ved stranden i Nazare*

de ingen av oss tatt på regndress kan du være sikker på at vi hadde dratt inn i en regnbyge. Vi kjørte videre på fortsatt svingete fine veier langs Doruo elven før vi svingte av og satte kursen opp til Lamego (kjent for sine mange kirker, palasser og monumenter) hvor vi stoppet for Lunsj, black pork og en kald Sagres smakte godt. For de som skulle finne på å ta en tur til Portugal så er dette en kjørerute som absolutt kan anbefales. Etter lunsj fant vi ut at hvis vi skulle være i Coimbra før det ble mørkt måtte vi ta motorveien



*Turister ved kanalen i Avero*

A24, meterne går fort når en kan ligge med en snitthastighet på ca 130 km/t over 14 mil. Vi ankom Coimbra (Coimbra er kjent for de eldste og største universitetene i Portugal samt skoler og institusjoner for høyere utdanning, noe som ligger oss nært!) kl. 17:30 og sjekket inn på Hotel Dona Ines. Da vi kom opp på rommet begynte det å



Gamle byen i Coimbra

regne, flaks. Vi gikk en tur opp i den koselige gamlebyen hvor vi prøvesmakte litt på flere lokale portviner (fordelen med å vær "ung" er at en stadig lærer noe nytt, vet nå at du kan få hvit portvin også) ,før vi trasket over til Restaurante Nationale og spiste oss gode og mette.

På tur tilbake til Hotellet kom vi over en brud på denne turen også(ref Sicilia 2014) men denne bruden sto dessverre bak gitter og glass, til Jens og Jansen sin store skuffelse. Kvelden ble avsluttet med en øl i baren før en gikk til køya.

### Lørdag 3 april. Grått, overskyet og regn, 12 grader. Coimbra - Lisboa

Opp til frokost kl. 09:00. Ble vekket kl. 07:00 av at det bare bøttet ned ute, så forventningen til dagens tur var så der. Etter frokost var det å få på seg habitten for siste gang på denne turen. Etter å ha hentet ut syklene fra parkeringsgarasjen var det bare å ta på seg regntøy. Når vi var klare til å reise sluttet det og regne, helt greit det. Etter tanking satte vi kursen mot A1 hvor vi skulle kjøre i ett rolig tempo. Etter 5 mil var det klart for første stopp og litt drikke. Etter å ha blitt forbikjørt av gamle tanter i Fiat Uno ble taktikken endret, 140 km/t er fin hastighet på «kose tur». Når en tar en pause for siste tanking etter 6 mil i denne hastighet-en har en følelsen av hvordan det er å ha parkinson.

Med fulle tanker var det nå Åge som skulle ledsage konvoien på sjarmør etappen inn til Lisboa. Vi fikk 5 min med regn rett før vi kom inn i Lisboa. Når vi kom inn i byen klarte vi og miste en person, heldigvis var det ikke meg eller Jens, men Jansen som tok feil fil i ett kryss. Når vi kom frem til hotellet sto Jansen der og plystret, tok en snarveg eg. Vi sjekket inn på Sana Metropolitan Park Hotel for siste gang. Så reiste vi og leverte syklene som nå hadde fått **100 Portugisiske mil** til på telleren. Vi reiste ut på Expo'98, planen var at vi skulle spise bacalao men det begynte dem ikke og server før etter kl. 19:00. For 7 grove karer som



5563 Prøvesmaking av Portvin

ikke hadde inntatt fast føde siden morgenmaten for 7 timer siden hadde det blitt en prøvelse av de sjeldne å måtte vente 3 timer til for å få mat, da ingen av oss lider av spisevegring ble det til at valget falt på Portugisiske kjøttretter, bacalaoen får vente til en senere anledning. Mens vi vandret gatelangs gode og mette



5578 Fag Flis huset i Porto

kom vi over en fotosession av en pike på panseret til en Lamborghini Huracan, Portugal må jo utmerke seg på noen områder det også, panserpiker. Vi kom innom akvariet og fikk oss en undersjøisk opplevelse før vi trasket ut i regnet. Vi tok Taxi ut til Doca de santio som ligger i enden av 25.april bridge (blir sammenlignet med Golden Gate Bridge i San Francisco). Kvelde ble forsåvidt avsluttet på Irhis & CO, men for noen av oss ble det en strafferunde i baren på hotellet før det ble natta.



*Hvor skal vi nå! I alle fall ut av Porto*

## Mandag 4 april. Overskyet og duskregn. Portugal – Hjem

Alltid like gøy og bli vekt kl.05:?? når en ikke husker når en var i seng, men man har en følelse av at man er i live. Kl. 06:20 hiver vi oss i en, nei to Taxier var det og satte kursen mot Airporten.

Etter å ha sjekket inn bagasjen og kommet seg ubemerket igjennom sikkerhetskontrollen var det bare å vente på neste trekk, ombordstigning. Så var vi i luften igjen, i rute og med retning hjem. Etter å ha fått i seg litt frokost var det tid for å få tiden til å flilly igjen. Noen tar på seg head sett og ser en film på PCèn mens en annen tar frem kladdeark og penn for å avslutte turen med noen ord mens en ennå husker noe.

PS! Jansen, hadde vært heftigere med en porr film på PCèn da!

Sluttord på kladdeark, ja. Når du leser dette så er det forhåpentligvis oversatt slik at det kan være leselig

for de fleste.

Er nå halvveis hjemme og kl. er 11:48, strålende solskinn her vi er nå.

Hvis noen skulle bli fristet til og kjøre MC utenfor



*En strekk av bena ved Doruo elven*

kommunegrensen kan Portugal anbefales. Det er fine veier og kjørekulturen er ikke som i andre opplevde sydlige strøk, det er forholdsvis billig å bo og spise, noe som også bidrar til at det er behagelig å være MC fører. Så er det tidspunktet på året som avgjør temperaturen.

Det er greit at det er en person som står for planlegging av en tur, hvis noe går galt så er det bare en og legge skylden på, men det som er noe dritt med dette er at hvis det går bra så er det fortsatt bare en person som kan ta æren.

Jansen, takk for en knakende bra planlagt og gjennomført tur, **Obrigado.**

Her skinner fortsatt solen

Flight TP0762

Frode



3 VARIANTER I SORTIMENTET ①

② MODEL LOWRIDER, SÆDEHØJDE 20 CM

③. MODEL ENDURO,  
EXTRA HØJ  
UDFØRELSE



# YLLAS TRIUMPH LAGER

Tekst: Nils Hjallen

**Bladsøkeren var for noen uker siden på besøk hos en skikkelig Triumph-entusiast, nemlig Yngvar Åge Nilsen fra Mandal, også kjent som “Ylla”.**

Han kjøpte sin første engelske motorsykkel da han var 16 år. En Norton Commando 1971 modell. Han gikk så etter hvert over til Japanske Kawasaki som på slutten av 80-tallet var en enklere sykkel å håndtere, samt lettere med service og deler etc. Han kjørte så motorsykkel i 7-8 år frem til den ble byttet ut med familie og hus. Da ble det andre prioriteringer en motorsykkel.

I 2003 kom interessen, tid og penger på plass igjen og under en ferietur til Sør Afrika kjøpte han like godt 9 stk. engelske sykler. 8 av disse syklene ble solgt men den ene, en Triumph plukket han ned for å restaurere. Lite peiling og blind med tanke på hva han gjorde satte han i gang så godt han kunne. Regnestykket for dette kom fort opp i nærmere 80.000.- kroner.

Etter det har det blitt import av flere konteinere i fra USA, men også prosjekter i fra Sverige og Danmark. Det hele begynte hjemme i garasjen hans, men der ble det fort for liten plass. De siste årene har han pusset opp et større lagerbygg. Der har han et stort utvalg av alle typer deler, rammer, prosjekter, fortrinnsvis Triumph.

For de som er opptatt av “matching numbers” og de riktige delene til de ulike årsmodellene, er dette plassen å besøke. Ylla har etter hvert opparbeidet seg en utrolig kompetanse på klassiske Triumph, og som han sier så blir man aldri ferdig utlert. Det dukker stadig opp nye interessante detaljer for ikke og snakke om utfordringer.

Skal man besøke Yllas Triumph lager må tid avtales på forhånd, for Ylla jobber også i perioder i Nordsjøen. Han trener også karate og under en av hans mange treningsturer til Nederland kom han i kontakt med Jim Hiddleston, en utvandret engelskmann som driver Triumph-verksted i Castricum. Jim er anerkjent som en av de aller beste i verden til å restaurere gamle Triumph, og Yngvar har samarbeidet med ham siden de møttes i 2007. Jim er en entusiast som brenner for disse syklene, han jobber full tid med

restaurering og har aldri gjort noe annet i sitt liv. En skikkelig Triumph mann med skikkelig kompetanse, han driver ikke kommersiell butikk med tanke på og selge mest mulig billig produserte deler til sin kunder. Her er det kun de deler jeg selv vill ha brukt, og det har Ylla dradd med seg i hobbyen sin. For det er det det er.



Klassiske motorsykler er fin hobby og det behøver ikke koste all verdens med penger. Veldig viktig er det å vite på forhånd hva man ønsker seg, være kritisk til det man kjøper. Et prosjekt kan fort bli dyrere enn en fullt ferdig restaurert sykkel.

Ylla jobber nå med og restaurere prosjekter til sin Triumph samling. Ved inngangen til 2016 hadde han over 70 prosjekter/sykler i samlingen sin. Han har begynt og selge ut noen prosjekter: «jeg må kutte ned og få fokus på ferdigstilte Bonneville-rekken i fra 1959 til 1974», sier han. Så er det førkrigs modellene som står for tur, før han håper på og få til en bra Trophy- samling også. Da med fokus på «high pipes» modellene. Prosjektene er der det er bare tid og penger det står på, sier Ylla og smiler.

# Yllas TRIUMPH lager

**Selger kun de deler jeg selv ville ha brukt!**

Kjøp og salg av Triumph veteranmotorsykler. Formidler total renovering av sykler til fabrikkspesifikasjoner, service og overhaling. Lakking i de riktige fargene. Salg av brukte originaldelar og markedets beste reproduserte deler. Overhaling av Amal monoblock forgassere, med mer.

Spør meg gjerne om pris og tilbud.  
**Yngvar Nilsen, Askeveien 17, 4515 Mandal.**  
E-post: [yllanil@online.no](mailto:yllanil@online.no) Tlf.: 958 70 123

I samarbeid med: **Mister Jim Motoren, Nederland,**  
en av verdens beste Triumph restauratører og spesialister.



Yngvar er en allsidig kar, som også har drevet den lokale karate klubben de siste 20 årene. Han driver også med import og salg av kampsport-utstyr til alle ulike grener av kampsport. Han spiller også i band, og han har også utgitt en del bøker.

I 2007 skrev Ylla et lite hefte med tanke på en virkelige Triumph entusiast under tittelen:

**The world machine**

”Poems from the garage”

# TOMCC-NORGE

## SLIK VAR OPPSTARTEN

Tekst & Bilde: Nils Østenfor Hjallen

**Alt har en begynnelse. Vi har prøvd å finne historien rundt oppstarten av TOMCC-N for 30 år siden.**

Klubben ble startet i 1985. Første formann i klubben var Harald Gleditch fra Hvitvingfoss, med nestleder Odne Pihl, og kasserer Kjell Andersen. Vi tok en prat med Kjell Andersen for å få litt info om hvordan det hele startet.

I 1988 overtok Kjell Andersen som formann, et verv som han hadde i 6 år. Kjell er en skikkelig ildsjel som har bidratt mye for klubben, og bidrar fortsatt med sin blide og positive tilstedeværelse på de fleste Engelske treffene i Norge og nabolandene våre.



*Kjell Andersen forteller om oppstarten av klubben. Kjell har samlet de første utgavene av medlemsbladet i egen perm.*

Klubben ble startet etter et møte på Brufoss. Den hadde en forsiktig start, og første registrerte medlem var først i 1986. I desember 1986 kom første medlemsblad ut, det het «Triumph Owners Magazine», og bestod av 4 stensilerte A4-4 sider. Redaksjonen bestod av Morten Kvilhaug og Anders Eick.

De første årene ble medlemsmøtene avholdt på Brufoss camping 6 km sør for Hvitvingfoss. Kjell har tatt godt vare på alle de første bladene, som redaksjonen har fått låne til gjennomsyn. I de første medlemsbladene kan vi lese at klubben stadig utvikler seg. I 1987 ga de ut 4 medlemsaviser. Dette året hadde de også utlodning av en splittet ny Triumph Bonneville!



*Det var Idar Floor fra Drammen som vant den splittet nye Bonneville i 1987. Kjell Andersen deler her ut premien til den heldige vinneren på Fossekroa i Kongsberg*

Bladet ble gitt ut i A4 format frem til 1991, og gikk over til A5 format fra -92 og deretter 17 x 24 cm som har vært formatet frem til i dag.

I 1989 og 1990 ble det forsøkt å gi ut ett nytt blad som het «På Engelsk Sykkel», i samarbeide med CBOC Bergen og BSA Owners club. Bladet skulle samle informasjon om hva som skjedde i Engelsk-miljøet i Norge. Det ble med disse

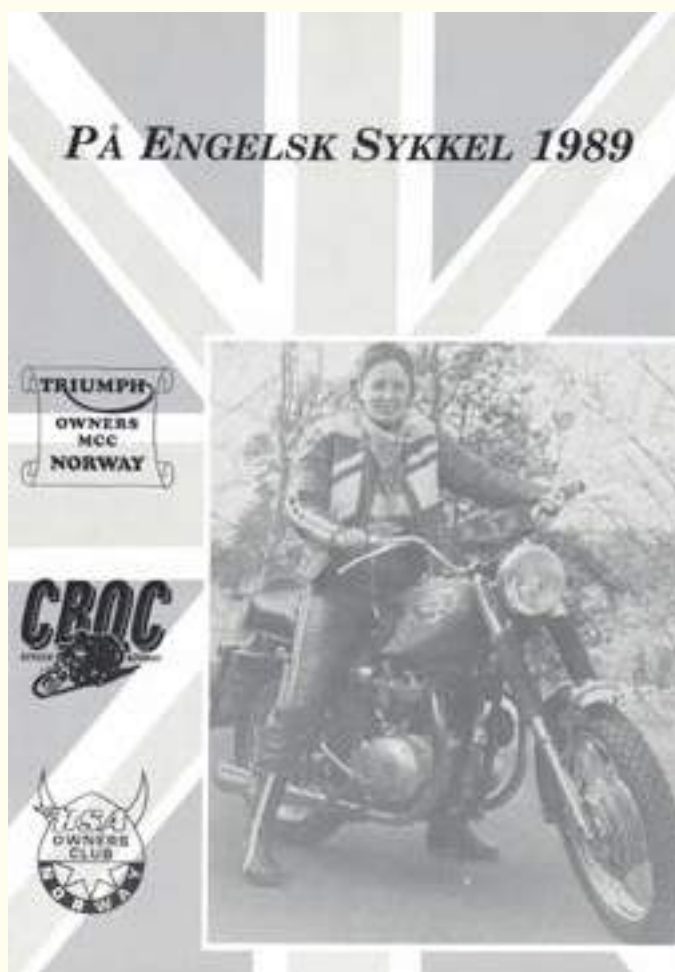


to utgivelsene.

I 1993 ble navnet på bladet endret til «Bladsøkeren», da med Ernst Wagner som redaktør for bladet.

Det er mange som har bidratt med stoff og frivillig innsats opp gjennom årene, og det er mange som skulle vært nevnt, men det har vi dessverre ikke plass til her.

I år feirer vi at klubben vår er 30 års, og i den anledning trekker vi linjene tilbake til oppstarten. Jubileumsnummeret blir derfor trykket i sitt originale A4 format - som en markering for en trofast følgesvenn gjennom 30 år, BLADSØKER'N.



Bilde av "På Engelsk Sykkel 1989 "

*See you all  
at the party!  
Love, Betty*



# Til samtlige LMK-tilsluttede klubber.

Vennligst send denne meldingen til alle medlemmer i klubben. Fint om dere også trykker den i medlemsbladet og legger den ut på klubbens hjemmeside.

Har du korrekt forsikringsverdi på eget kjøretøy?

Verdifastsettelse:

I januar 2016 henvendte LMK seg til alle medlemsklubbene da vi har brakt i erfaring at mange kjøretøy med LMK-forsikring kan være underforsikret eller har for lav verdiangivelse.

Henvendelsen har resultert i svært mange tilbakemeldinger, og dette har tydelig bidratt til å bevisstgjøre mange eiere på viktigheten av en korrekt forsikringssum og tilstrekkelig dokumentasjon omkring kjøretøyet hos LMK.

Vi opplever i den senere tid at markedsverdien på en rekke veterankjøretøy har steget kraftig. For at du skal unngå underforsikring og risiko for avkortning ved en forsikringsutbetaling på kjøretøyet ditt, er det viktig at du følger med på verdiutviklingen. Dersom man mener at markedsverdien på kjøretøyet har oversteget maksimalgrensen for premies beregning, meldes dette til LMK slik at forsikringsverdien blir korrigert.

Det er derfor eierens fulle ansvar å sørge for at kjøretøyet til enhver tid har korrekt forsikringssum. Dette gjelder også kjøretøyene i prisgruppen under 250.000,-. Forsikringssummen vil ikke representere forsikringsverdien ved en eventuell skade. Summen angir kun maksimal forsikringsverdi. Forsikringsverdien ved skade tilsvarer markedsverdien vurdert på skadetidspunktet.

Premieøkning:

Prisene på LMK-produktene har ikke vært regulert på mange år, og en økning i skadekostnader og hyppigere skadefrekvens på porteføljen har medført at lønnsomheten ved ordningen har blitt svekket. Det vil derfor bli en mindre prisoppgang på LMK-produktene for fremdeles å kunne opprettholde dagens gunstige ordning. Vi vil også minne om at LMK-forsikringen er basert på en ordning hvor entusiaster går sammen og verner om kjøretøyene sine, noe som ideelt sett burde gjenspeiles i skadestatistikken. Mye av skadekostnadene er knyttet til redning, og det er fint om klubbmedlemmene vurderer andre alternativer til selvhjelp før forsikringen belastes. Ofte kan løsningene være enkle og raske, og det er viktig at vi utnytter fellesskapet og kompetansen som forefinnes i vår bevegelse.

Vi nærmer oss sommer og går således inn i en høysesong for våre kjøretøy. Derfor er det lurt om man sjekker litt opp omkring teknisk tilstand på eget kjøretøy før man begir seg på treff og langtur. Ofte kan litt verktøy og nyttige reservedeler bidra til at ting kan løses enkelt og lokalt.

Med vennlig hilsen

LMK

# WATOC MEETING KØLN 23.-25.10 2015

Tekst & Bilde: Nils Østenfor Hjallen

For første gang har TOMCC-N vært representert på WATOC-møte. WATOC står for World Association of Triumph Owners Clubs. Fra klubben vår møtte Nils og Christer, som for anledningen ble utnevnt til ny WATOC kontakt for klubben. Det var interessant å treffe folk fra andre klubber rundt i verden. Det var fra representanter fra New Zealand, England, Nederland, Tyskland, Danmark, Sverige og Frankrike der.



Christer og Nils foran Kølnerdomen



Vår WATOC representant, Thor Christer Høimyr Karlsen.

Britannia Rally på Lillehammer er satt opp som ett av de oppfisielle Watoc-treffene, noe vi håper vil bidra til at vi får besøk av flere av våre søsterklubber rundt i verden på jubileumstreffet vårt. For de som registrerer antall kjørte km til treff (Watoc challenge), så betyr dette at ved å delta på vårt treff får de dobbelt antall km.

Hvis du vil vite mer om hva WATOC driver med for medlemmene våre, sjekk ut Info-siden

<http://watoc.info/>

Du kan også få mer info av Christer hvis du besøker oss jubileumstreffet.



# MC MESSE PORSGRUNN 2016

Tekst & Bilde: Nils Østenfor Hjallen

MC- messa 2016 ble avholdt 13. og 14. februar i Porsgrunn. Brevik MC Klubb var arrangør som vanlig. De arrangerer hvert 2. år (ellers er det jo på Lillestrøm). De kunne melde om bra oppmøte med ca 1800 besøkende pr dag. Triumph var som vanlig representert ved Classic Motorcycles, og mange syntes den nye Street Twin var fin. Dessverre var ikke de andre Bonnevilleene kommet til butikken i februar.



*De siste årene har Lillestrøm og Porsgrunn arrangert MC messe hvert annet år. Det er Brevik MC-klubb som står som arrangør i Porsgrunn.*



*Geir Jacobsen var representert på messa med den helt nye Street Twin.*



DER ER  
HASTIGHEDS-  
BEGRÆNSNING HER PÅ  
80 KM/T. DIN HASTIGHED  
VAR MINDST  
**250**

NÅR JEG  
KØRER MED DEN FART,  
FORVENTER DU VEL IKKE AT  
JEG SKAL SE DET LILLE  
SKILT !!!



# KLUBBEFFEKTER



For those cold nights

FULL ZIP kr 500,-



PULLCAPS kr 75,-



SWEAT kr 400,-

Transfermerke flagg -  
kr 25,-



TØFF BØFF  
/Headneckers -  
kr 75,-



NEW DESIGN !!

T-SHIRT kr 200,-



**TA KONTAKT MED TOMCC-N**  
v/Maj-Britt Nordengen  
epost: majabr@hotmail.no  
eller ring telefon 91751728

**Stoffmerke, Triumph - kr 50,-**  
**Klistremerker x 3 stk - kr 30,-**  
**Ryggsekk - kr 200,-**

Vi har din nye Triumph!



**ADVENTURE - TOURING - ROADSTER - CRUISER - CLASSIC - SUPERSPORT**

**Classic Motorcycles AS**  


**Classic Motorcycles**  
 Tønsberg/Sem, Tlf. 33359340  
[www.classic-motorcycles.no](http://www.classic-motorcycles.no)

**BIKERSTREET**  


**Bikerstreet Stavanger**  
 Mariero, Tlf. 51 63 63 63  
[www.bikerstreet.no](http://www.bikerstreet.no)

**AMD**  


**AMD motorsykler AS**  
 Oslo, Tlf. 22 80 57 40  
[www.amd.no](http://www.amd.no)



Nyhett! Tiger Explorer XR/XRT/XRv/XCA/XCX



Nyhett! Tiger 800/XC/XR/XRv/XCv/XCA/XCT



Street Triple RX

**GO YOUR OWN WAY**

[www.triumphmotorcycles.com](http://www.triumphmotorcycles.com)

**ALF GRAARUD**  
  
 MOTOR AS  
[www.agmshop.no](http://www.agmshop.no)

**Alf Graarud Motor AS**  
 Sarpsborg, Tlf. 69 13 71 71  
[www.agmshop.no](http://www.agmshop.no)