

Medlemsblad for Triumph Owners MC Club - Norway

BLADSØKER 'N

No 1 - 2024



Innhold

Bladsøker'n No 1 - 2024

2	Innhold
6	Lederns hjørne
8	Referat fra årsmøtet '24
12	Speedmaster Bobber prosjekt
16	Vårens vakreste eventyr
26	Midtsiden
32	Godden + Cae = sant
34	Brittiralli '24
36	Triumph Bonneville prosjekter på gang
38	Prosjekt Speed Triple
40	Espen Flaattens bygg
50	Betty Page
51	Klubbeffekter TOMCC-N

Forsidebildet:

Ole Christian Norvik sin T120 DGR Edition

Bladsøker'n utgis 2 ganger i året av The Triumph Owners Motorcycle Club- Norway

Redaktør	Are Barstad
Forsidefoto	Ole Christian Norvik
Layout/Montering	Are Barstad
Trykkeri	Interface media
Annonsepriser	Helside s/hv kr 600,- Halvside s/hv kr400,- Nest siste side farger kr 1000,-

Angående tekster og innlegg. Redaktørens eller medlemmenes meninger gjenspeiler ikke nødvendigvis TOMCC-N s offisielle standpunkt.



www.tomcc-n.com

Stiftet	1986
Adresse	TOMCC-N v/ Aage Gjelsvik, Tauglandsvegen 26, N-2067 Jessheim
E-post	styret@tomcc-n.com
Kontonr	0530 229 9279
Vipps	#71250
Formann	Aage Gjelsvik
Nestformann/Sekretær	Lornots Bruem
Styremedlem	Jørn Egden
Styremedlem	Niclas Mård
Økonomiansvarlig	Tron-Kåre Kristoffersen
Støttefunksjoner: Treff-profilering	Glenn Cae
Klubbeffekter/klær	Jens Hovind
WATOC-ILO	Thor-Christer Høimyr Karlsen
Revisor	Ole Morten Axelsen
Valgkomitè	Ole Kristian Hatlen

Fra redaktør'n

Tekst og bilder: Are G. Barstad

Det er i skrivende øyeblikk 12. april, og bare 7 dager siden jeg måtte ut med snøfreseren i 25cm tung nysnø, og bare 6 dager siden jeg kjørte sesongens første MC-tur – i 11 plussgrader. Liker du ikke været; vent et øyeblikk.

I dag er en perfekt dag for å skrive, siden det regner – igjen. Det har i det hele tatt vært mye nedbør de siste månedene. Dersom nedbørsmengden skal jevne seg ut over året, kan optimisten i meg ikke forstå annet enn at vi kommer til å få en strålende sommer med mange flotte kjøredager. Og hvem vet, kanskje til og med Westfjord Britbike rally



på Finnasteinbråten camping blir skyfritt i år ... det skulle vel tatt seg ut! Når det er sagt, så er det jo trivelig å sitte i regnet, under tarp-en, med noe godt i shotglasset, med en gjeng blide MC-folk. Vi jucer like godt der som ute i sola.

Diverse MC-treff etter jeg begynte å kjøre engelsk, har resultert i at jeg etter hvert er blitt en telt-freak og gleder meg til å slå det opp igjen, ved siden av Scrambleren og kanskje likesinnede venner - eller alene (introverten i meg er i grunnen mest glad i lange solo-turer). Min 61-år gamle rygg, og formen ellers,

kjennes bedre enn noensinne, muligens takket være romaskin og diverse andre tiltak for å unngå medisinerings mot høyt blodtrykk. Kanskje blir vi yngre likevel?

I år hadde jeg planlagt tur til TOMCC 75-års jubileum i England, med avreise 13.5 og ferje fra Nederland til Harwich. Men, den måtte jeg dessverre kansellere. Til tross for at jeg antagelig stadig blir yngre, har jeg fått artrose i hendene, og må i slutten av april skifte ut det venstre tommelleddet med protese av titan (protesen minner om et stempel med råde, der stempelet monteres i et bein i armen, og råden stikkes inn i beinpipa i roten av tommelen, før de klemmer kjøtt og hud sammen og tråkler den fineste søm). Jeg fikk nylig vite at jeg må ha hele hånda i gips i to-tre uker, noe som kan bli plyndrete med både hansker og clutch (og kanskje blinklys, men jeg kunne jo bare late som jeg kjører Audi) og får ikke lov til å belaste venstre hånda de første 6 ukene – dvs uti juni. Jeg spurte om de kunne skifte ut hele hånda med en sånn LEGO-hånd som klipper fast i alt mulig rart – som f.eks. holken på Scrambleren, men selv om vi greier å lage selvkjørende biler, så greier de ikke det, sa de.

3. mai

Hva var det jeg sa? Sola skinner, og det er visst varmere i Horten enn i Barcelona. Det sto i VG, så da må det vel være sant. Hånda er ferdig operert, og jeg venter bare på å fjerne bandasjer og sting så jeg i det minste får brukt hånda igjen. Jeg erfarte den tungvinte veien at det tar to hender å åpne en boks med øl uten å søle. I sånne tider er det jammen godt at jeg er gift!

Noen dager før operasjonen var jeg en



Kjell Andersen fikk se sin nye Tiger 900 for første gang.

tur ute i garasjen for å prøvestarte sykkelene bare for å finne ut at batteriet var helt flatt. Null komma null volt. Det lot seg da naturligvis heller ikke lade. Kaputt. Jeg vet ikke hvorfor det skjedde, men mistenker at jeg antagelig har gått fra sykkelene med tenningen på (har ingenting med alder å gjøre!). Nuvel, batteriet var allerede 3 år og 25000km gammelt, så et bytte var uansett innfor.

Batteriet, som er et AGM batteri og heter Yuasa YTZ10s koster rundt 2200,-. Men så fant jeg et fra Thansen, av merke Landport, som hadde samme betegnelsen, og som skal være kloner. Det kostet ikke mer en 599,-. Usikker på om det kommer til å være like bra, tenkte jeg at jeg i det minste kunne prøve. Dimensjonene var de samme som batteriet fra Yuasa, så det skled rett inn i sykkelene, uten påføring av vaselin eller salo, og ser ut til å funke bra. Så får vi se hvor lenge det holder.



Lene Graarud ga oss en finfin presentasjon av nyheter, sykler og utstyr.

Ellers har det vært en stille vinter med lite MC-aktivitet annet enn fellesturen vi hadde til Stockholm og MC-messen der, og selvsagt årsmøtet i Fredrikstad. Jeg skulle gjerne ha skrevet litt fra de forskjellige aktivitetene, men det er noe med kveldslufta når man er sammen med en drøss andre Triumph-entusiaster som gjør at jeg har en tendens til å bli en smule glemsk. Men ... selveste MC-messen var fin, bare utrolig stappfullt med folk som gjorde at det ble utfordrende å rusle rundt. Messen var nogenlunde samme størrelse som messen i Lillestrøm.

Før årsmøtet møtte de fleste av oss hos Alf Graarud hvor Lene Graarud presenterte nye sykler og produkter.

Her ble den nye 400/40hk serien nevnt, bl.a. en nydelig 400 Scrambler som vi kunne se og ta på. I tillegg er Tiger 900 Rally Pro og GT Pro oppdatert med krafti-

gere motor på 108hk og 228nm. Tiger 1200 har også en oppdatert motor som de sier gir bedre kontroll og følelse i lav fart.

Hun fortalte oss også at en ny Rocket var i tjømnda. Hun kunne ikke si noe mer da, men ser i dag at den hun snakket om antagelig er Rocket 3 "221" - 165hk og høyere redline enn tidligere: 7000 RPM.

Når bladsøker'n kommer på trykk en gang rundt 17.mai-helgen regner jeg med at de fleste har fått syklene på veien. Dessverre utgår Mosten også for min del. Men til dere som drar håper jeg det blir en knallbra tur.

Ha en fortreffelig sommer!
Redaktør'n



Åsa og Geir Morten + andre fra TOMCC Sverige hadde flott stand på messen i Stockholm.

Lederns hjørne

Tekst og bilde: Aage Gjelsvik

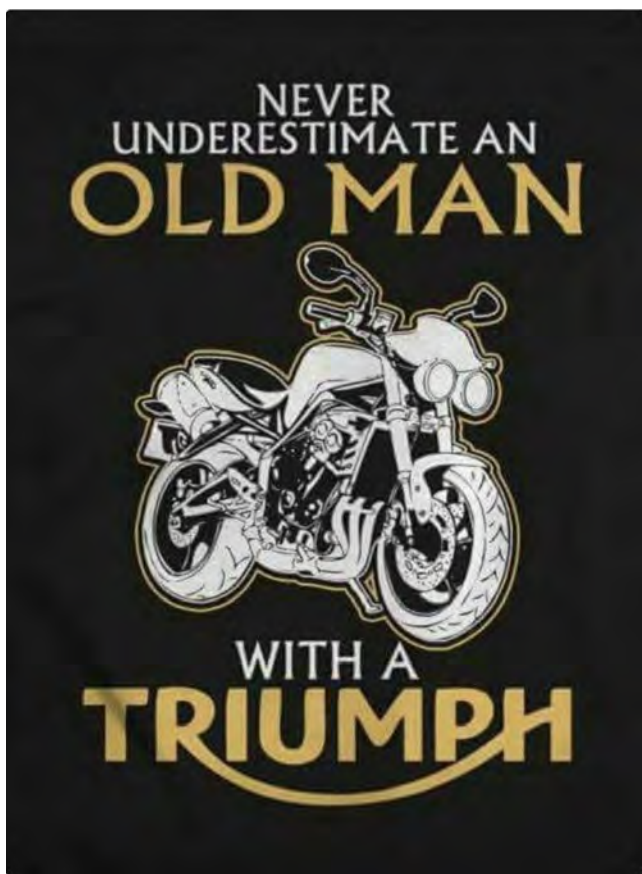
I skrivende stund ,26/4, skulle det for lengst vært vår,men vinteren vil ikke helt slippe taket på romerike. Temperaturen tilsier langt undertøy,og det er snøfiller i luften annenhver dag. Det er minst halvannen mnd siden de første syklene dukket opp på veiene,men selv har jeg ikke kommet helt i gang.

Hytterrestaurering har tatt mesteparten av ledig tid i vinter/vår,og prosjektet er ikke på langt nær ferdig. Trøsten får være at det er langt triveligere å drive på Kråkerøy i sol og varme enn det var Januar/februar. Skal love at det var vinter og snø også i Østfold. Jobbing på hytte har gjort at alle moro-prosjekter i garasjen har blitt satt på vent dessverre.

Triumph klubben arrangerte tur til Mc messa i Stockholm i slutten av januar. En del av oss tok toget bortover,og da rekker man jo en del mer enn den obligatoriske halvlitern på Gardermoen. En kjempetrivelig gjeng å reise sammen med,og vi var vel en 18-19 stykker samlet til middag på The Laughing Duck på lørdag. Årsmøte arrangerte vi i Gamlebyen Fredrikstad 16 mars. Både årsmøtet og middagen etterpå tok vi på Majorens Kro & Stue. 24 engasjerte medlemmer var tilstede ,og etter årsmøtemiddagen ble vi invitert til konsert på Månen kulturhus,før vi avsluttet kvelden inn i de sene timer på Byens eldste pub: Tamburen. Under årsmøtet ble det besluttet at klubben prøver ut Styreweb, som er en nettløsning som skal hjelpe oss med å holde kontakt med medlemmene,administrere kontingentinnkreving osv. Utfordringen nå blir å få samlet inn mailadr. og tlf. nr. på alle medlemmene. Dette mangler på mange av de tidlig innmeldte.

Tradisjonen tro reiser mange av oss til Engelsk træf på Mosten første helg i Juni. Allerede 14 dager senere,har en del av oss planlagt noe vi ikke har tradisjon for,nemlig å komme oss til Britti rally i Finland .I år har Britti rally 50års jubileum, og arrangeres ved Ruovesi 14-16 juni. Vi tar ferge fra Kapellskjær nord for Stockholm torsdag kveld. Vårt eget Britannia rally finner sted på Øyer 5-7 Juli. Sett av datoen til sommerens triveligste treff!!
Sees plutselig!

**Aage Gjelsvik, Formann,
TOMCC-N**



Helt tilfeldig plassert plakater





REFERAT FRA ÅRSMØTE 2024

Tid: Lørdag, 16 Mars kl 1600 – 1800

Sted: Majorens Kro og Stuer, Fredrikstad

Til stede: Aage, Jørn, Astrid & TK, Niclas, Are, Lornts, Ole Kristian & Ingeborg, Glenn, Frode, Jøran &, Renate, Astrid, Anne, Ole Morten, Kjell, Allan, Christer, Lena & Frank, Sølvi & Nils

1. Aage ønsket velkommen, og Innkalling/Dagsorden ble godkjent
2. Aage ble valgt til ordstyrer og Lornts til referent.
3. Årsmeldingen ble lest opp av Aage og godkjent
4. Regnskapet ble presentert av kasserer Tron-Kåre og dette ble godkjent.
5. Budsjett ble presentert og etter at vi ble ferdige med innkomne forslag så ble budsjettet med minus 18 000 som bunnlinje godkjent. Vi har god likviditet og budsjettet er vanskelig å forutsi spesielt i forhold til Britannia Rally.
6. Aktivitetskalender ble deretter gjennomgått og diskutert. Som mulig vintertur ble messen i Birmingham i november nevnt.
7. WATOC møte høsten 2024. Christer med Aage presenterte litt om arbeidet i WATOC og spesielt det at vi er vertskap for høstens møte.
8. Innkomne forslag:
 - I. **Honorar.** Det innføres et årlig honorar til kasserer og formann i klubben. forslag: (Kasserer 4000,- Formann 2000,-) Begrunnelse: Betydningsfulle verv med ansvar. Også ved tanke på videre rekruttering av verv.

Styrets forslag: Det fremmes forslag om følgende styrehonorar: Formann: 2 500,- Nestformann og styremedlemmer samt merch-ansvarlig får: 1 500,- Redaktør: 5 000,- per nummer av Bladsøkern'n (oppad begrenset til 2 nummer - 10 000,-) Til sammen 18 500,- Styrets forslag ble godkjent

- II. **Vipps**, det etableres forskjellige betalings koder. Forslag: 4 stk (QR-Kode) (Kontingent, klubbefekter, salg av mat og drikke, inngang på treff.) Begrunnelse: Sortering av inntekter og utgifter i regnskapet. (de fleste har Vipps i dag) Utlendinger / og andre som ikke har Vipps kan som tidligere betale med kort med en enkel tekst som noteres for hvert beløp. Pris pr transaksjon i Vipps 1,75% av beløpet (eksempel omsetning på treffet er ca 60 000 blir da 1050,- kr i kostnader)

Styrets uttalelse: Allerede implementert – og vi ser på videre forbedringer

- III. **Bruk av klubbens bankkort.** Forslag: Hver gang klubbens bankkort benyttes så må det tas bilde av kvitteringen. (sendes så inn til kasserer innen inneværende måned) Begrunnelse: Bilag til regnskapet. (Det er ingen tekstforklaring på hva som er handlet i banken, annet enn beløpet.)

Styret uttalelse: Tas til etterretning og innføres

IV. Bruke StyreWeb til økonomi og medlemsregister og digital innmelding.

<https://www.styreweb.com/kjoretoyklubb/>

priseks 0-199 medlemmer ca 2000,- eller 200- 2000 medlemmer ca 4000,- i året

Styret uttalelse: Vi ser på muligheten til dette

- V. Innføre siste frist for innmelding av saker til årsmøtet.** (noteres i innkallingen/senest 4 dager før årsmøte avholdes) Årsak: styre skal ha rimelig tid til å behandle/ diskutere innkommende saker.

Styret uttalelse: Tas til etterretning. Fremtidige innkallinger til årsmøte vil inneholde frist for dette.

VI. Referat fra årsmøtene

Kan det være mulig å lagre referatene på hjemmesiden (eller annet medium)

Styret uttalelse: Tas til etterretning. Referat etter årsmøtet og noen år tilbake vil bli lagt ut på hjemmesiden

VII. Refunderte reiseutgifter for styremedlemmer

Forslag: Mulighet å søke styre om å få refundert reiseutgifter til møter ol. (bør kanskje ha en max grense og husk å lage billag ;))

Styret uttalelse: Vi foreslår mulighet til å få dekt større utgifter i forbindelse med spesielt årsmøtet (flyreise). Styremøter foregår i sin helhet digitalt

Dette ble godkjent

9. Valg: Leder og begge styremedlemmer var på valg og alle 3 (Aage Gjelsvik, Jørn Egden og Niclas Mård) stilte til gjenvalg og ble valgt for nye 2 år.

Etter møtet ble det middag på Majorens Kro og etter hvert både konsert og besøk på diverse etablissemeter i Gamlebyen i Fredrikstad. Riktig så moro!

Referent: Lornts

Årsregnskap TOMCC-N 2023

Poster	Kostnader	Inntekter	Kommentarer
Kontingenter	0	58437	164 betalende medlemmer (+ ca. 30 førsteårsmedlemmer uten kontigent)
Bladsøker'n	32443	0	
Klubbefekter/Klær	18931	18595	Velkomstpakker, klær, kaffekrus etc.
Porto	7376	0	Sending av velkomstpakker
Watoc	0	0	Utgifter ifbm. WATOC 2023 (ca. 11000,-) ble utbetalt i januar 2024
Britannia Rally	49603	57777	
Styrets utgifter og klubbdrift	25089	252	Middag vintertur + leie av konferanserom til årsmøte og årsmøtemiddag
LMK	4775	9919	Medlemsavgift/kontigent og mva. refusjon
Renter/Gebyr/Omkostninger	6068	0	Omkostninger DNB
Sum	144285	144980	
Diff. Kostnader/inntekter		695	

Beholdning bank 31.12.2023	261546
Beholdning bank 01.01.2023	260852
	695

Antall kontingenter 2023 164

Varebeholdning 31.12.23 Ca. 40000 Varebeholdning består av klær, innhold til velkomstpakker og kaffekrus

TOMCC-N REGNSKAPSÅR 2023

Revisor: Ole Morten Axelsen / 24.12.1966

Regnskapet for 2023 er fremlagt og gjennomgått. Spørsmål fra revisor er besvart, og regnskapet er funnet i orden.

Revisor anbefaler godkjenning av TOMCC-N sitt regnskap for 2023

Jessheim

12.03.2024

Ole Morten Axelsen

BUDSJETT TOMCC-N 2024

Kontingenter	80 000	80 000
Bladsøker'n	-35 000	-35 000
Klubbeffekter/Klær	0	0
Porto	-8 000	-8 000
Diverse/Watoc	-8 000	-19 000 1)
Britannia Rally	10 000	10 000
Styrets utgifter	-15 000	-15 000
Deltakelse MC-messe	-10 000	0 2)
Styrehonorar	0	-10 000 3)
Redaktørhonorar	0	-10 000 4)
LMK	-6 000	-6 000
MVA refusjon	10 000	10 000
Evt. Høsttur	-15 000	-15 000
Over/Underskudd	3 000	-18 000

- 1) Justert med +11 000 for utlegg fra 2023
- 2) Justert med +10 000 da denne vil komme i 2025
- 3) Ny utgift på 10 000
- 4) Ny utgift på 10 000

AKTIVITETSKALENDER

MAI:	17-18 Mai. 75-årsjubileum for TOMCC i England
JUNI:	Mosten 31/5-2/6 Britti Rally Finland 14-16/6
JULI:	Britannia Rally Øyer 5-7/7
AUGUST	Svensk Britannia Rally 11-13/8 Dansk Britannia Rally 16-18/8
NOVEMBER:	WATOC-møte på Jessheim 25-27/10
NOV-MARS	Klubbtur/Utenlandstur

Triumph Speedmaster Bobber Prosjekt

Tekst og bilder: Frode Johnsrud

Etter flere Caferacer bygg hadde tankene begynt å gå i retning mot å få til et Bobber prosjekt. Etter flittig bruk av Google for å sjekke hva som kunne egne seg som donor sykkel og tilgjengelige deler, falt valget på Triumph Speedmaster/America. Da var det bare å begynne å bruke tid på Finn.no og Blocket.se for å finne sykkel. Det gikk noen måneder, men så dukket det opp en 2006-modell Speedmaster på Finn som så hel og grei ut. Etter litt forhandlinger frem og tilbake ble vi enige, og henting på Oppdal avtalt i februar 2023.

Før jeg kunne begynne på prosjektet hadde jeg bestemt meg for at Sprint 955 Caferacer-en skulle selges først. Den ble lagt ut på Finn tidlig på våren, men der var det null respons. Først etter runde 2 på Finn ble den solgt til en hyggelig kar på Hønefoss.



Bobber prosjektet var ikke noe som hastet og skulle være hobby prosjektet i den nye pensjonist tilværelsen



som jeg gikk inn i fra januar i år. Mange timer ble brukt på nettet i løpet av høsten og tidlig vinteren for å lese seg opp på hva som kunne være smart å gjøre av modifikasjoner/forbedringer på Speedmasteren. Her dukket det opp et firma i England som heter Ultimate Twin Performance UTP (ultimatetwinperformance.co.uk) som er forhandler av Twin Power sine produkter til Hinckley Triumph Bonneville. Der finnes det gode beskrivelser på fornuftige modifikasjoner for å kunne skremme ut noen ekstra hk'er. Så la inn en saftig ordre her på Stage 1 Torque Induction Kit (luftfilter mod inkl DNA filter, SAI removal kit, Needle shims), Tenningsmodul (TTP Fire Starter Performance Igniter





Unit), Coiler (TTP Blue Flame Ignition coils), Regulator, pluggledninger og plugg-ger. Dette sammen med TOR eksos og større dyser i forgassere bør gjøre at det er litt mer futt i Speedmasteren.

I tillegg ble det også bestilt TTP Safe Start, som er en forsterkning på der startdrevet er festet i motorblokken. Dette for å unngå havari hvis en skulle få et tilbakeslag når en starter sykkelen.

Diverse slidedeler som lager til baksving, dekk, bremseklosser, kjede, diverse pakninger og skruer samt noe messing bling bling deler, led blinklys, frontlykt, speil ++ ble også anskaffet. Fra California ble det bestilt diverse bobber deler som skjermer, sete ++.

Alt som skulle lakkas ble levert til Brilliant mc lakkering som holder til på MC mu-seet på Magnor. Etter litt diskusjoner med malermester Trond ble vi enige om design

og farge. Han lovet å være raskt ferdig, men raskt på Magnor har nok en egen betydning da det gikk over et halvår før det var klart. Men til gjengjeld har han som vanlig utført en veldig bra jobb □. Etter mange timer gjennom vinteren på verkstedet med prøving og feiling, tilpasninger av amerikanske deler som passer nesten ble sykkelen endelig klar for prøve kjøring i midten av April. Prøveturen gikk veldig bra og sykkelen går som en drøm, selv om komforten for en gammel gubbe godt kunne vært noe bedre. Gleder meg til flere turer utover sommeren.

Frode Johnsrud / medlem TOMCC-n



Vårens vakreste eventyr

Classic Bike Show, Stafford i England

18-21 april, 2024

Tekst og bilder: Jørn Egden

Like sikkert som at løvetann og hvitveis dukker opp i april hvert år, nesten like sikkert har det vært at en gjeng ihuga Triumph-kjørere reiser til Stafford i England. På mange måter har dette blitt starten på årets mc-sesong. Her arrangeres et av de største markedene for Klassisk engelsk mc.

Torsdag 18. april stilte en forventningsfull gjeng opp på Gardermoen. Handlelistene var stort sett fylt ut i forkant, men av erfaring vet man at det også fort blir noen impulskjøp, gjerne på en av de faste stoppestedene på vei fra London til Stafford. Vi passer alltid på å kjøre innom en stor Triumphforhandler på veien, selv om valutakursen tilsier lite besparelse. Kjøpelysten alltid til stede.



The Fox and Goose hotel. Koselig plass med fin pub og god mat.kunne inntas.

frem til hotellet

Vår faste "Primus motor" for disse turene, Kjetil Eide Andersen, måtte denne gangen komme etter da han ikke klarte å vri seg unna noen jobbøker på torsdag og fredag. Dette var ikke noe problem for Kjetil, billetter ble fikset til lørdag med morgenfly til Manchester, mer om dette senere.

Flyturen gikk som vanlig raskt og når vi kom ut fra Heathrow var det å finne en buss til utleveringsstedet for leiebilen. Kloke av skade ble bilen nøye saumfart for skavanker før vi lastet inn og satte kursen mot hotellet i London. Denne gangen var det Henrik Bråthen som var sjåfør. Vanligvis kjører Kjetil men Henrik, som den erfarne sjåfør han er på både lastebil og buss, loste oss trygt

i London for første overnatting. I tillegg satt det jo flere karer i bilen med hver sin app og dirigerte i munnen på hverandre. Om dette var mer til bryderi enn til hjelp får Henrik svare på.

Fremme ved The Fox and Goose hotell ble rommene raskt fordelt og alle var mer enn klare for en tur i hotellets pub. Tidligere år har vi lagt inn en spasertur ned til den berømte Ace Cafe, en nærmere beskrivelse av det stedet trengs vel ikke. I år droppet vi det, basert på fjorårets erfaring. Dessverre er ikke Ace Cafe det samme som det var for noen år siden, hverken når det gjelder mat



Endelig installert på hotellet og de første kalde av flere kunne inntas.



Den sedvanlige stoppen med litt innkjøp av diverse snadder i en fin og velassortert "Triumph store".

eller generell bevertning og vi bestemte oss for å holde oss på puben i hotellet.

Både den første, andre, tredje og flere øl smakte og stemningen var på topp da maten ble bestilt. Tradisjonen tro valgte de fleste av oss fish and chips, noe som smakte aldeles utmerket. Når vi ankom puben ble vi også fortalt at det skulle arrangeres quiz senere på kvelden og at vi var velkomne til å bli med. Etter hvert som promillen steg, steg også selvilliten og vi melte oss like godt på under navnet "Norwegian vikings". Til tross for en viss engelsk slagside på spørsmålene gikk det egentlig over all forventning med en respektabel tredje plass. Nå skal det dog sies at det ikke var mer enn fem deltagende lag men vi unngikk i alle fall den forsmadelige sisteplassen.

Fredag morgen ble det inn tatt en solid "English breakfast" på hotellet før det bar av gårde, retning vestover. Turen fra London til Stafford tar normalt snaue tre timer dersom man kjører den i ett strekk. Det gjør ikke vi. I tillegg til den obligatoriske stoppen på et "service point" for do-besøk samt innkjøp av litt å spise og drikke hadde vi også i år en tur innom Triumph, Birmingham west. Dette er en av de større Triumph-forhandlerne og det er alltid hyggelig å stikke innom der. Etter litt kaffe, innkjøp og en time med kiking og prating la vi ut på den siste etappen til Stafford.

The Vine hotell i Stafford er et sentralt plassert hotell i hjertet av Stafford by og har en lang historie som overnattingssted, helt tilbake til 1600-tallet. Dette bærer også hotellet preg av med lav takhøyde og mange og snirklede

ganger frem til de respektive rommene. Vel installert var hotellets pub igjen det naturlige samlingspunktet. Etter inntak av noe forfriskende ble det fra artikkelforfatterens side foreslått av vi tok oss en liten runde rundt i Stafford by for å kikke på de lokale severdighetene. Forslaget ble vel ikke mottatt med stormende jubel men vi tok oss da en liten spasertur, noe som bokstavelig talt ble en liten "walk in the park". Engelsmennene er flinke til å lage parker i



En liten runde i finværet for å studere de litt mere kulturelle sidene av Stafford.

bykjernen og Stafford er i så måte intet unntak.

Antageligvis tok forrige kvelds quizrunde med "tilbehør" mer på kreftene enn vi hadde trodd. At gjennomsnittsalderen på turkameratene er 60+ har selvsagt intet med saken å gjøre. Uansett ble det relativt tidlig kveld for å lade batteriene for markedet på lørdag.

Lørdag kl. 09.00 var vi alle veldig klare for Classic bike show og Henrik kjørte noen av oss opp til inngangsporten. Han skulle jo videre til Manchester for å hente Kjetil på flyplassen. Sammen med et stort publikum strømmet vi



Fra den store utstillingshallen

inn og begynte vandringen rundt på markedsområdet. I tillegg til den store hovedhallen består markedet av to-tre mindre haller samt et stort uteområde med gressplener og asfalterte gangveier. Inne i hovedhallen finner man mange kjente forhandlere av deler til klassiske mc, hovedsak av engelsk fabrikk. I tillegg har mange merkeklubber stands med sykler utstilt. Her er det mange og særdeles flotte sykler å beskue. I de mindre hallene finner man boder og enkle utsalgssteder med både nytt og brukt. På de gressbelagte uteområdene er det et assortert utvalg, primært mc-relatert men med noe innslag av diverse "ræl". Overalt er det et yrende folkeliv og det er ganske interessant bare å studere menneskene rundt seg. For å si det slik; her er det utrolig mange engelske "skrotnisser" samlet på ett sted. I tillegg er det alltid et område med mange flotte klassiske racere, i særdeleshet fra 1960- og 70-tallet. Så også i år. Flere av de

blir også startet og det er utrolig mye gromlyd å høre.

Bonham Auctions har hvert år et betydelig antall sykler til sin auksjon. I år var intet unntak og ett par hundre sykler stod samlet på auksjonsområdet. Her var det blant annet mc fra 1910- og 20-tallet, 30-talls Brough Superiors i øvre prisklasse samt enklere og rimeligere modeller. Dessverre tar de seg godt betalt for at man skal kunne slippe inn for å kunne vandre rundt blant objektene men det var fullt mulig å studere en del av de fra andre siden av gjerdet.

Ca. 12 kom Henrik tilbake fra Manchester med en meget blid Kjetil Eide Andersen som var særdeles klar med tom ryggsekk og lang handleliste. Nå skulle tiden brukes effektivt og nå skulle det handles. Kjetil har jo alltid ett eller flere prosjekter på gang og i år var hovedfokus å få tak i deler til en 1970 US Bonneville som han bygger



Et lite utsnitt fra området der syklene som skulle auksjoneres bort stod

opp. Han forsvant sammen med en trivelig engelskmann som de ble kjent med i 2022 da han, Paul og Henrik kjørte Motogiro d'italia. Nok en gang ble vi "spredt for alle vinder" inne på messeområdet men med avtalte tider for faste "pit stop" i puben i andre etasje i hovedhallen.

Ca. kl. 16.00 hadde alle stort sett fått tak i det de skulle ha. Da "pep" det i både rygg og ben og kursen ble satt mot bilen for avreise til hotellet. Tradisjonen tro var det bestilt bord på The Swan kl. 18.30. En lokal restaurant med veldig god mat og hyggelig betjening. En pint for å skjerpe appetitten ble inntatt i hotellets pub før avgang til restauranten der det ble bestilt både forrett, hovedrett samt kaffe med någo attått. Etter dette herremåltidet var det ikke så mye futt igjen i de fleste av oss og kvelden var relativt ung når horisontalen ble inntatt på hotellet.



Kjetil klar for storhandel



En smekker Hinckley-Bonneville med sidevogn



En særdeles velrestaurert 1961 Bonneville



En av mange flotte Tritoner

Tilbaketuren på søndag startet relativt tidlig. I og med at flyavgangen fra Heathrow var på kvelden hadde vi også i år god tid til å finne en severdighet på tilbakeveien. Diverse museer har vært frekventert, ikke minst British Motorcycle museum i Birmingham, der vi var senest i fjor. Vi valgte derfor å legge turen innom British Motor Museum som et av de største i sitt slag i England når det gjelder klassiske engelske biler. Pr. i dag befinner det seg i overkant av 400 kjøretøyer i de to store hallene. Her var det utrolig mange fine og ikke minst spesielle biler. Blant annet har de en Jaguarsamling med ca. 60 kjøretøyer. Engelskmennene produserte ikke bare fine motorsykler, de kunne også designe og produsere flotte firehjulinger. For de som ikke har vært



Ett av de store og flotte byggene. Dette sidebygget huser ca. 2000 Jaguarer, Landrovere og assorted utvalg av mere dagligdags biler.



Vincent-klubben sin flotte stand



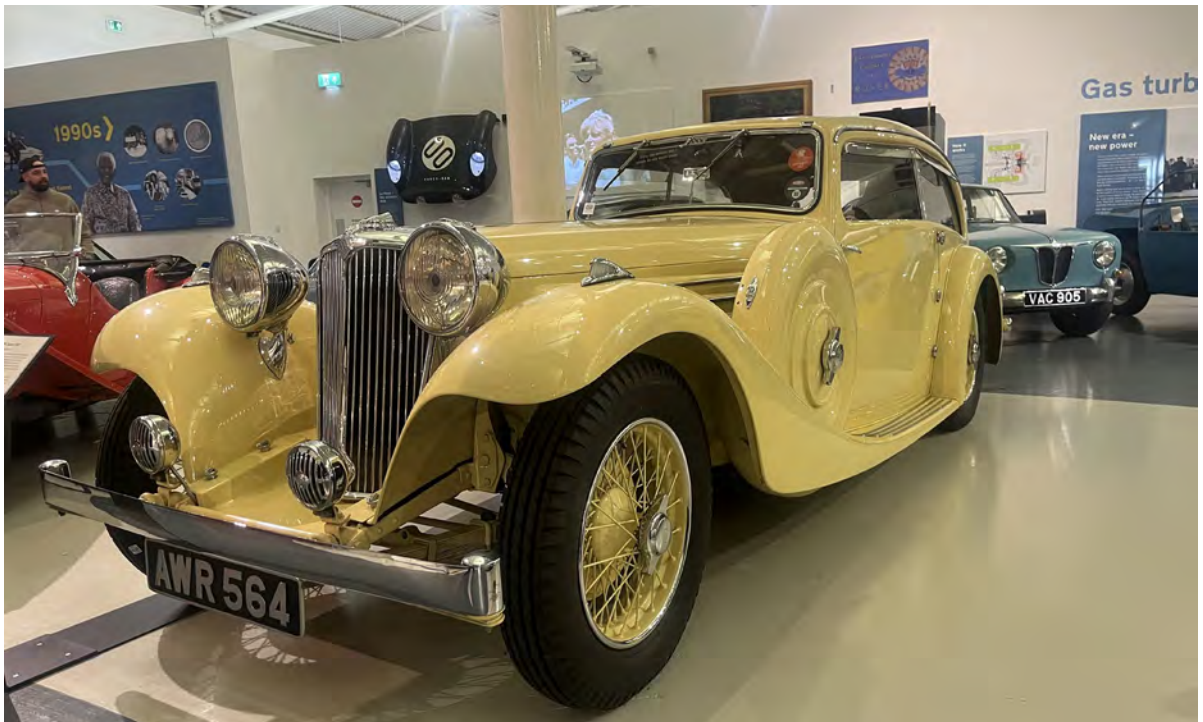
Velocette kunne lage vakre sykler



Den oransje T150 var en av flere identiske som ble brukt av marshallene på Isle of Man TT i flere år på 1970-tallet. I tillegg ser vi replikaer av en BSA og Triumph racetrippel.



Fra jaguar-avdelingen med både racingbiler og "vanlige Jaguarer, Alle i "Mint Condition".



1935 Jaguar SS1 Airline Saloon

der kan dette virkelig anbefales.

Fra Museet kjørte vi strake veien til innleveringen av leiebilen ved flyplassen og deretter shuttle bus frem til vår terminal. De siste timene før flyet skulle gå ble slått i hjel med litt glaning i butikker og inntak av mat og drikke på en av de mange restaurantene og det var en fornøyd gjeng som entret flyet i åttetiden på kvelden. Flyreisen hjem gikk greit men de fleste var ikke hjemme i heimen før langt over midnatt, sikkert tøft for de av oss som skulle tidlig opp til jobb på mandag.

Som vanlig kan vi se tilbake på en svært vellykket tur med trivelige turkamerater og en litt slunknere lommebok. Selv om vi begynner å bli godt voksne vil vi forhåpentligvis være klare for flere tilsvarende

turer til Stafford i årene som kommer. Et besøk der er virkelig noe som anbefales alle med interesse for klassisk mc.

Jørn Egden





Triumph Thunderbird Storm 1700, 2012 modell



Foto og eier: Hans Martin Brennhaugen

Triumph endelig i gang med Motocross

Tekst: Nils Hjallen

Triumph har de siste årene jobbet iherdig med å utvikle den nye Motocross sykkelen sin.



22-år gamle Jalek Swoll (USA)

Med Tidligere verdensmestere, som Ricky Carmichael som den mest kjente, og et team av erfarne folk, har de utviklet en helt ny ramme og motor. De sier de har tatt velkjente løsninger og videreutviklet dette med det beste, og har i tillegg kommet med nye løsninger.

Rammen er basisen i dette. Den blir laget i aluminium, og delene blir håndveiset sammen for best mulig resultat. Det har gitt en lett og sterk ramme, for å gi styrke nok til den nyutviklede motoren.

Motoren har høy torque nede i registeret, og mye power i toppen. Andre komponenter som dempere, hjulbremses etc kjøper de, som konkurrentene også gjør, fra anerkjente produsenter som blant annet Brembo, Showa etc.

Triumph skjønte at de måtte vente til de hadde ferdig utviklet det beste produktet de kunne, før de lanserte sykkelen. En har jo kun ett forsøk på å gjøre et godt førsteinntrykk, og de hadde ikke råd til å gjøre noe halvveis. Det ser ut til at de har lykket godt med det. Sykkelen ser jo knall ut, og er med

i 2024 MXGP/MX2 samt i FIM Super Motocross SMX for første gang i år. Foreløpig er de kun med i 250 klassen.

De har ikke gått helt til topps ennå, men kan vise til flere gode plasseringer. Etter hvert som de får testet ut sykkelen i disse klassene, så regner jeg med at de vil ta hjem titler etter hvert. De beste kjørerne er jo hittil hyret av de store merkene, og det er nok tøft å komme inn som nykommere her.

Førere som har vært med i løpene hittil er Mikkel Haag fra Danmark (tidligere Kawasaki), har en tredjeplass som beste plassering hittil, Evan Ferry(USA), Jalek Swoll(USA) og

Camden McLellan (Sør Afrika) er de andre. Teamet heter Monster Energy Triumph Racing Team. Det blir spennende å følge dem videre.

I Norge kommer de første syklene for salg til høsten. AGM i Sarpsborg er hittil de eneste som har fått forhandler- og servicestatus på dette i Norge.

Tekst: Nils Østenfor Hjallen





NORSK BRITANNIA

RALLY

Treff for engelske
motersykler

**5-7 Juli
2024**

**Farmers MC
Lillehammer**

MIDDAG

FROKOST

LIVE MUSIKK

FORFRISKNINGER

AKTIVITETER/LEKER

PREMIER

OVERRASKELSER

+++++

www.tomcc-n.com



Kontakt:

Glenn: +47 970 27 880

Aage: +47 911 64 264



Fra sør (Lillehammer): Følg E6 Nord, ca 12km, ta av til høyre ved FV 312 og følg skilting

Fra nord mot Lillehammer: Følg E6, ta av til høyre ved FV 312 og følg skilting



GPS-koordinater: 61°11'43.0"N 10°25'01.0"E

Godden + Cae = Sant!

Tekst og bilder: Aage Gjelsvik

Spør du motorinteresserte på Hamar om Cae navnet vil de høyst sannsynlig si Speedway. Tre generasjoner Cae har vært i det gamet. Glenn, som vi har kjent i en årrekke i Triumph-miljøet, hadde to Godden 500cc motorer fra Speedway sykler liggende på hylla.



Don Godden var en suksessfull Speedway/langbane/grasstrack kjører fra England. Verdensmester på langbane 1969 i Oslo. Han hadde jobbet hos Weslake (de som utviklet 4-ventilers toppler for bl.a. Triumph) og etterhvert begynte han å bygge både rammer og en-sylindrede 4-ventilers 500cc motorer for Speedway. Godden Engineering holder fortsatt på.

Tilbake til Glenn på Hamar: For drøyt fire år siden begynte han å sysle med ideen om å putte den ene Godden motoren i ei dragramme og etter hvert delta

i Classic drag. Han trengte ei ramme, og løsningen ble å bygge denne selv. Fritt kopiert etter ei Hagon dragbiker-ramme. Alf Hagon var en svært suksessfull speedway/langbanekjører med drøssevis av seiere på 50 og 60-tallet. I 65 fikk han mer interesse for drag, og ønsket å prøve å hevde seg i denne amerikansk dominerte motorsporten. Han prøvde seg med kompressormatet Vincent, men etterhvert ble det 1000cc Jap. Han satte etter hvert en rekke rekorder i England og USA. Han begynte også å produsere rammer for salg, og

selvfølgelig støtdempere som Hagon navnet nå for tiden forbindes med. Ramma til Glenn ble etter hvert ferdig, og Godden motor (med prod.nr. 15) ble montert. Denne satt opprinnelig i en speedwaysykel solgt ny til Nils Haraldsen i Sarpsborg. Glenn er relativt nøye av seg, så hver eneste del ned til den minste skrue, er høyglanspolert. Slikt tar jo litt tid, men i fjorårssesongen ble Godden dragbiken flittig brukt og gjorde respektable tider. Den ble hovedsakelig kjørt av Glenns sønn Gøran, og var flere ganger nede på 12,4.

Mye vil ha mer, og etthvert petrolhead drømmer om litt mer power, litt større, litt raskere osv ... så også

nær Hamar hvor team Cae har brukt vinteren til å montere kompressor fra en liten Subaru (en japesebil, Glenn?) For øvrig må alle deler som benyttes i Classic drag ha opprinnelse fra før 1984. En annen forgasser, type SU er også montert, vi kjenner dem bl.a. fra Volvo amazon + engelske kvalitetsbiler som f.eks Morris Marina. Det snakkes (drømmes) nå om tider ned på ti-tallet. Da jeg snakket med Glenn sist gjenstod kun deksel over kompressorreim, så var den klar til sesongstart ved Vårgårda i Sverige .

Aage Gjelsvik



Send til: are.barstad@me.com
innsendingsfrist: 31.3.2022



Utfordring til medlemmene

Vil du ha *ditt* bilde på midtsiden av neste nummer?

Send oss ditt beste MC-relaterte bilde, og vi velger blandt de innsendte bildene hvilket som skal pryde den neste midtsiden.



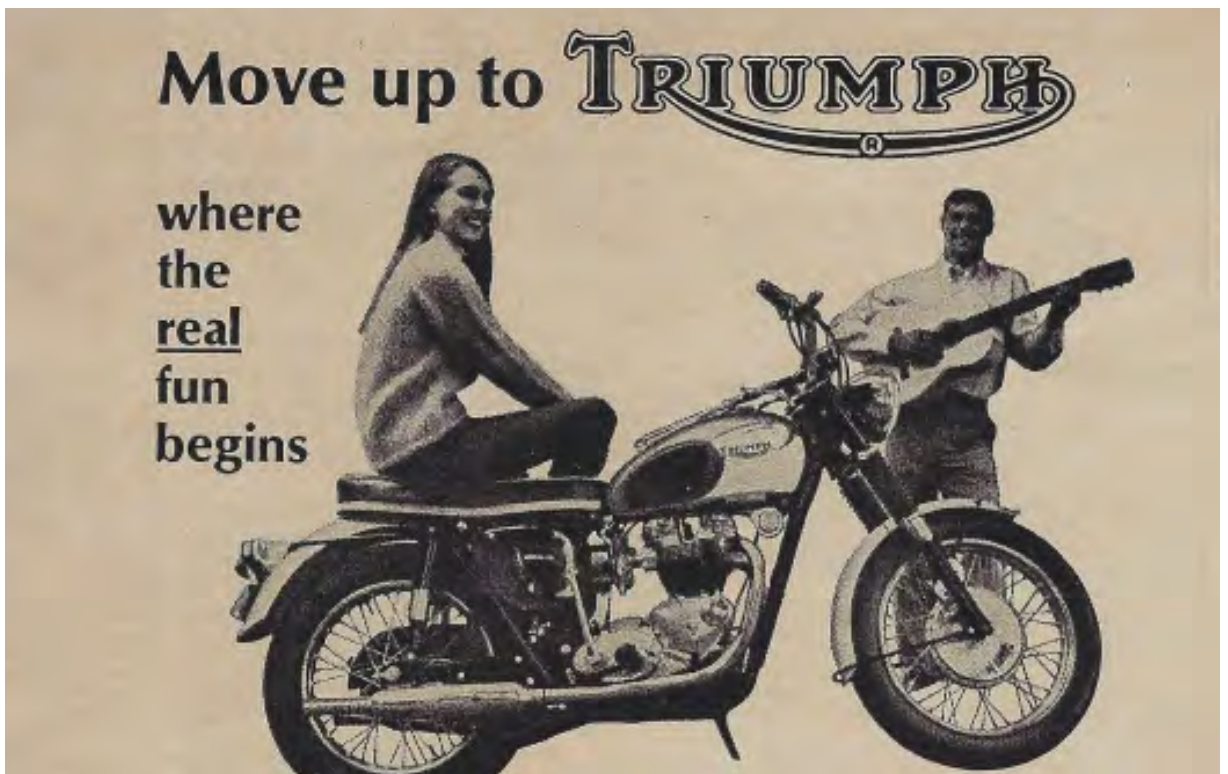
Brittiralli 2024

Tekst: Nils Hjallen

Britti Rally 2024 50 års jubileum
Flere av oss i TOMCC-N har de siste årene snakket om at vi burde dra til Finland på Britti rally. De som har vært der tidligere har skrytt av at det er et veldig bra arrangement. Nå passer det spesielt bra å ta turen, da de har 50 års jubileum nettopp i år. Det ser ut som vi blir en liten gjeng fra klubben som har tenkt å dra over viken til Finland. Etter litt søk på nettet for reisevei, har jeg valgt Finnlines fra Kapellskjær- Naantali. Synes det så ut som den ferjestrekningen som gir kortest overfart (direkte, ca 8 t). Overnatting begge

veier på ferja virker også greit. Det er fortsatt mulig å hive seg med hvis det er flere som har lyst. (Folk må i tilfelle selv ordne ferjebilletter). Tenker selv å kjøre torsdag 13.juni hjemmefra, rekke ferjen kl 21:45 på kvelden på Kapellskjær, med retur på søndag kveld fra Naantali. Fra Naantali (Nådendal) er det ca 25 mil nordover til treffplassen, som ligger på et sted som heter Haapasaaren Lomakyla i Ruovesi. Der er det live musikk begge dager, og selvfølgelig Sauna.

Tekst: Nils Østenfor Hjallen





**We have an honor to invite you
to celebrate 50 anniversary of our traditional
British Bike Rally, BRITTI RALLI on
14th - 16th june 2024**

The place is Haapasaaren Lomakyla in Ruovesi.

On the camping place there is a cafe - restaurant, beerterrace, sauna etc.

Entrance fee is 70 €
which includes camping fee, sauna, 2 breakfasts and a lunch on saturday

Live music on Friday and Saturday evenings.

You are warmly welcome!

Regards,

Forssan Brittimotoistit & friends

Further information: jouni@jorata.fi

*Loud pipes and smoking machines
since 1974*

Triumph Bonneville prosjekter på gang

Kjetil Eide Andersen

TOMCC Medlem, Ski

For tiden holder jeg på med restaurering av en 1970 T120R. Det blir den 6. Bonneville som jeg restaurerer. I kjelleren venter også en 1969 T120 og en 1970 T120 på restaurering. Det er godt jeg skal bli pensjonist til høsten så jeg får mer tid til spennende ting som dette. T120R'en skal jeg ha klar i løpet av høst/ vinter for å bruke den på Motogiro d'Italia tur neste år. Her kommer en liten artikkel om prosjektet.



Det hele startet med en rusten ramme med tittle kjøpt på Ebay fra USA i januar 2012. Vi har hytte i Sverige og rammen ble sendt dit. Deretter medbrakte jeg diverse deler til hytta slik at jeg senere kunne stoppe på Svinesund på hjemveien og innføre et restaureringsobjekt fra Sverige. I tiden som fulgte fikk prosjektet hvile tørt i kjelleren i påvente grunnet prioritering av andre prosjekter. Neste skritt i prosessen ble sandblåsing og syre grunning før videre laging. I 2020 ble rammen lakkert sammen med 1969 rammen. Det skulle ta 12 år fra jeg kjøpte rammen til jeg nå har et rullende chassis.

Motorblokken ble også kjøpt på Ebay fra USA for ca 10 år siden. Resten av motordeler, alle 1970 originaldeler kjøpte jeg av

Mark Francis i Essex som jeg handlet mye av tidligere. Triumph'en blir bygd opp av originale deler med et par unntak.

Jeg har dårlig erfaring med diverse repro deler da mange av disse har tvilsom kvalitet med unøyaktig utførelse og dårlig passform. Noe repro deler er heldigvis bra og jeg har valgt å benytte, eksempelvis skjerm og krommede skjermbøyler, nye felger fra Central Wheel i England, sete, speedometer og turteller. Produsenten av de originale klokkene, Smith har i nyere tid produsert speedometer og turteller med elektronisk innmat. Jeg kjøpte et par slike på Stafford før pandemien. Det skal bli spennende å se hvordan de fungerer,

det blir sikkert «uvant» å se visere som beveger seg silkemykt uten «rykk og napp». Jeg har god erfaring med Sparx elektroniske tenningssett, alternator og likeretter og det skal jeg benytte. Modifikasjoner som ikke syns som gjør sykkelkelen mer pålitelig og driftsikker tillater jeg meg. Nyrestaurerte gaffelben til 1970 modell var jeg så heldig å finne på Finn.no for et par år siden. Eksosanlegg er også originalt. Jeg var også heldig å få tak i en veldig bra 2,5 gallon U.S. bensintank uten bulker og rust.

Mange er opptatt av matching numbers på ramme og motor, naturlig nok blir det ikke det. Som kuriositet kan nevnes at helt tilfeldig er rammenummeret er T120RED52079 og motorblokknummer er T120RED52316, det skilles bare 237 nummer. Det skulle bety at både ramme og motorblokk rullet ut av Meriden på to Triumph'er, mest sannsynlig samme uke da det i 1970 ble produsert 25000 Bonneville's for eksportmarkedet.

Jeg har samlet mye deler i løpet av årene, eksempelvis originale bolter med BSF stemplet på, og disse benytter jeg naturlig nok for best mulig resultat. Alle skruer, bolter, muttere, gjengestaver og eiker ser nye ut etter en tur med syrevask og galvanisering hos Gundersen Galvano i Sarpsborg.

Hjulene er bygd opp med nye lukkede hjullagre. Det blir påmontert Dunlop K70 som seg hør og bør bak og foran.

Motoren skal jeg bygge opp til høsten. Sylinder og stempler kommer fra en 1970 Bonneville med lav km.stand og har standard mål. Det samme gjelder veivaksel og råder. Sludgetrap var allerede rensset da jeg kjøpte veiva. Alle lagre blir skiftet. Sylindertopp for en en overhaling med slipte ventiler og ventilseter og

sjekk at ventilstenger er innenfor alle toleranser. Sylindertoppen skal også vannpoleres.

Lakkering av skjermer, bensintank og oljetank gjør jeg selv inkludert pin-striping. Det er synd det ikke finnes lakkode for Astral Red fra Dupont som ble benyttet i 1970. Det nærmeste jeg har benyttet er Dark Torreador Red som er en Ford farge. Den har ikke det fine metalic skinnet som originallakken hadde. Skal man bli brukbar på lakkering er det kun en ting som duger, nemlig å trene. Pinstriping gjøres med maskering og penselpåføring av lakk. Klarlakken syns jeg er mest vrien å jobbe med da det er lett å få «appelsinhud». Det er vel en god grunn til hvorfor man må gå i lære for å bli en god lakkerer. Jeg aspirerer nok ikke til det, men resultatet får duge til mitt behov.

Nye Premium Amal 930 Consentric forgassere blir også montert. Ledningssett fra Lucas med stoffisolering tar seg penest ut og det er allerede anskaffet. Grabrail bak setet er original, men den trengte både sveising av et par gjennomborrede hull før lakkering og kromming av bøylen.

I sommer får prosjektet hvile, men til høsten gyver jeg løs igjen og da kommer det sikkert en ny artikkel i Bladsøkern med oppdatering. I skrivende stund skal min 1970 T120 få nye dekk foran og bak, de har holdt i ca 8000 km, i tillegg til oljeskift og et par andre småting før Mosten i månedskiftet mai/juni.

Ha en riktig god sommer alle sammen og kjør smart.

Kjetil Eide Andersen

Prosjekt Speed Triple – ferdigstilt

Tekst og bilder: Jørn Egden

Som jeg skrev i Julenummeret av Bladsøkern, hadde jeg endelig klart å komme i gang med md sykkel som hadde stått på låven hos en kamerat siden desember 2017. Mange timer i garasjen senere er den ferdig og resultatet er jeg godt fornøyd med. Nå ser den ut slik den var når den trillet ut av en mc-forretning i Tyskland i 1994.

Det har så langt blitt kun tre turer med den på til sammen ca. 20 mil men sykkel fungerer veldig bra. Kjøreegenskapene er strålende og ingen skulle tro at dette er en 30 gammel sykkel. Motoren er “bjønn-

sterk” og den fem trinns girkassa fungerer veldig godt. Med “clip on”-styre oppleves dette som en ekte caferacer. Den blir egentlig ikke skikkelig behagelig å kjøre før man passerer 100. Med små muligheter for å laste den uten å måtte sette på ukledelige bagasjeløsninger er det ingen sykkel for de lange turer nedover på kontinentet eller rundt om i Norge. Men, jeg satser på å bruke den dagsturer i løpet av sommeren.

Jørn Egden





Espen Flaattens siste bygg, og ett til ...

Tekst og bilder: Espen Flaatten



Sykkelen ble bygget etter at jeg fikk tak i et prosjekt hos Palle i Danmark. Han hadde en Triumph stående med et Nourish kit montert. Jeg hadde lenge ønsket meg et slikt kit på en motor. Jeg jobbet hardt for å få kjøpt prosjektet. Tror det tok ca ti besøk hos han med pølser og øl før jeg omsider fikk kjøpt prosjektet.

Det ble hentet høsten 2019 på vei til Race day på Mosten. Motor ble demontert så fort jeg var hjemme. Motoren bar preg av å ha stått i mange år. Rust i sylindrene var den største nedturen. Men det ordnet seg med stempler fra Nederland og en kar i Skien som boret og tilpasset til de nye stemplene. Motor ble bygget opp fra bunnen av med mye nye deler. Trefaset lading, elektronisk tenning, belt og mye annet.

Ramma fikk også en del endringer. Forlenget svingarmen 5cm for å få inn et bredere bakdekk. Motor ble også montert litt offset for å få montert bedre bakdekk og felg. Salen støpte jeg i glassfiber etter å ha laget en form i styrofoam.

Forstillingen kommer fra en Suzuki GSXR 750. Tanken og salen fikk jeg hjelp av en venn til å lakkere. Resten har jeg lakkert selv. På tanken er det bakt inn to brukte 10 pounds sedler med 15 lag med klarlakk over. Sykkelen var klar for prøve kjøring våren 2021.

Sykkelen fikk en andre plass på Custom bike show i Norrtelje juni 2021. Sykkelen har reg.nummer U 689. Har også T, R og I registrert så det nærmer seg en rekke med skiltplater som til sammen blir TRIUMPH.













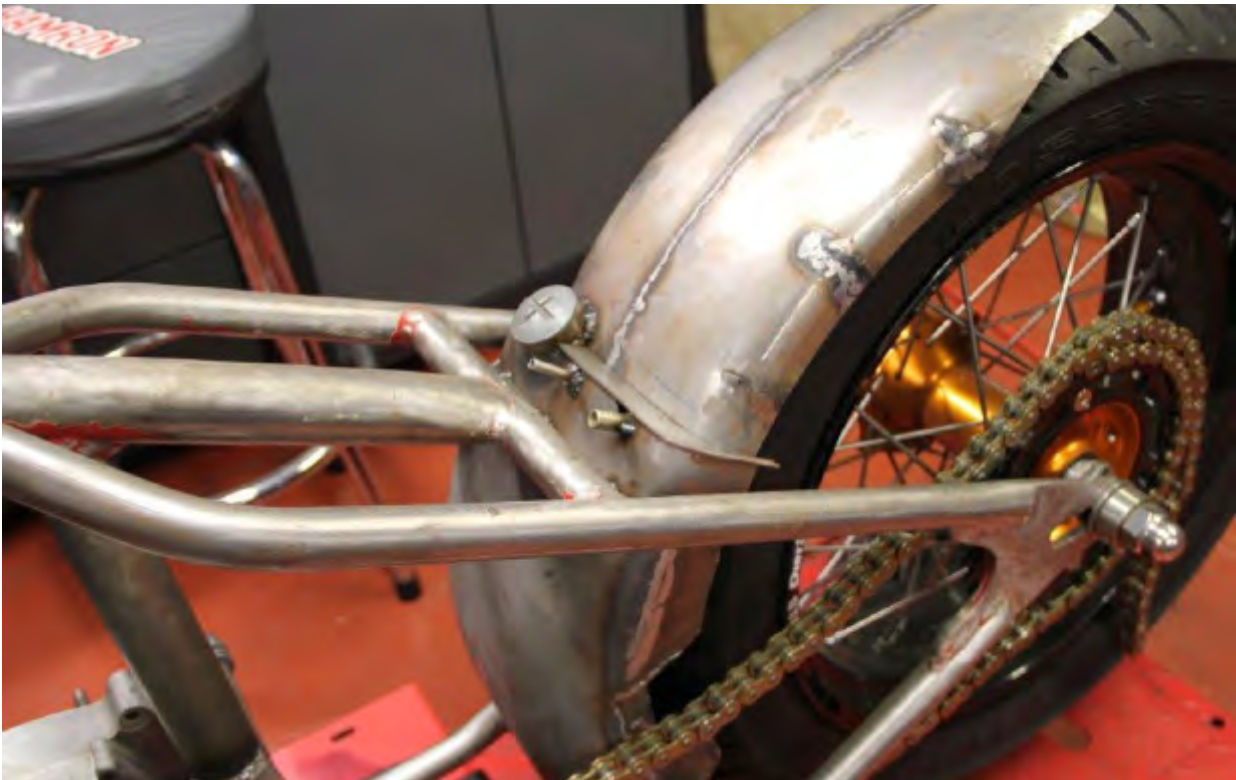
Det andre ...

Tekst og bilder: Espen Flaatten

M er et forsømt shopperbygg som har måttet vike for to andre sykler, men har en plan om å komme videre med den til vinteren. Dette er en sykkel som får lang gaffel og stiv ramme. Skal bruke en T-120 motor. Sender over noen bilder som viser noe av det som er gjort så langt.











KLUBBEFFEKTER

VI TØMMER
LAGERET!
MYE BILLIG
I PÅVENTE
AV NYE VARER!



T-skjorte Grå: 150,-
NÅ 75,-!



T-skjorte Hvit: NÅ 75,-!
(Rygg har stort trykk)



T-skjorte Sort: 150,-
NÅ 75!



T-skjorte lysgrå: 150,-



Hettegenser: 500,-
NÅ 250,-!



Genser m/kort zip: 400,-
NÅ 200,-!



T-skjorte BR22: 50,-!



Klistremerke
3 stk: 30,-



Tøymerke: 100,-



Klistrebutton : 10,-



T-skjorte BR23: 50,-!



Raske briller: 100,-
Back in stock!



Tøff Bøff: 100,-



Union Jack
Stryk på merke 3 stk: 30,-



Dayona 660



Scrambler 900



Bonneville Bobber

RETUR:
TOMCC v/Aage Gjelsvik-
Tauglandsvegen 26
N-2067 Jessheim



Alf Graarud Motor as
Haugevn. 8
1738 Borgenhaugen Tlf
69137171



Somaveien 1
4313 Sandnes
Tlf: 40004525



AMD Motorsykler AS
Olaf Schous vei 6,
0572 Oslo
Tlf 22 80 57 40



MC Tuning AS
Østre Rosten 84F
7075 Tiller
Tlf:72884488



CBP AS
Alexander Kiellands gate 43
3717 SKIEN, Tlf 35 58 41 41



Team Bergen MC AS
Litleåsvegen 41
5132 Nyborg, Tlf: 55230180