

# MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr 1. 30. januar 1989

6. årgang



# MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN  
Postboks 1019 Flattum  
3501 HØNEFOSS

REDAKTØR: Olav Rypdal  
Grefsenkollveien 12 D  
0490 Oslo 4  
Tlf. 02 226801

## REDAKSJONELT:

Godt Nyttår! Vi satser optimistisk på 1989, men må likevel få komme med et hjertesukk: Vi har det ikke lett. Det er ikke det at vi mangler stoff, stofftilgangen har etter tidl. sekretær Mangne Medhus' "nye giv" i fjor høst, og med litt mas fra red, vært rimelig bra.

Problemet er at "alt" skal skje på en gang. Er det ikke mye på jobben (den vi lever av), skal selvangivelsen skrives ferdig, og skal ikke vår ringe bolig pusses opp, så skal "MOTORISTEN" være klar for utsendelse neste uke.

Midt alt dette, er det ikke så mye som blir utført på vår gammelbilpark, den eneste "gammelbil" vi rekker å holde trillende er vår Fiat 128 (fra 1979) som hver dag bringer oss frem og tilbake til jobb.

Dette er problemer som ligner på dem de fleste har, hvordan få mer tid?

Kunsten må være å planlegge oppgavene, samt å prioritere. Noen får tydeligvis tid til alt, så umulig kan det ikke være.



Vi kvier oss likevel ikke for å starte på nye prosjekter. Som dere kanskje vet, er vår familie øket med en datter. Hun er nå 1 år, og trenger snart noe å kjøre med. Da red. var ung, kjørte vi med en tråbil, type Willys jee. En slik bil har vi sett etter en tid, men uten resultat. Tips om en slik bil, uansett stand mottas med stor takk. Bildet viser red. i en yngre utgave i Willys tråbil. Bildet er tatt i 1960.

Red.

Kasserer:

Medlemskontingenten for 1989 er satt til kr 150.- Betalingsfristen er 1. mars. De som ikke har betalt da blir strøket, og melding blir sendt til LMK/UNI. Kjøredoningen blir da forlangt avskiltet.

# DEN NYE FORMANNEN HAR ORDET: 3

Kjære medlemmer.

Først vil jeg ønske dere alle et riktig godt nytt år. Jeg håper det kommende året vil bli et godt og meningsfylt år med mange hyggelige og lærerike møter. Det er trivelig når mange møter opp og sier sine meninger og forteller om erfaringer de selv har med sine gamle biler. I referatet fra årsmøte, går det fram at det ble formannskifte. I den anledningen vil jeg takke for tilliten. Om jeg blir en brukbar formann hvett ikke jeg, så det må tiden vise.

Som alle hvett og har hørt før, så kan ikke formannen drive klubben helt alene. Alle må stå sammen og stå på for at det skal være aktivitet i klubben. Vi må vel være helt ærlige å innremme at aktiviteten har ikke vært på topp nå en stund. Jeg hvett at det er enkelte medlemmer som enda ikke har vært på noen av møtene i klubben, og dette synes jeg er leit. Vi må ta oss sammen å trå til igjen.

Mit håp og ønske er at alle som har biler i kjerbar stand, stiller opp og er med de gangene vi kommer til å lage til biltreff i løpet av sommeren. Er ikke bilen helt i 100 enda, så gjer det ingen ting. Det kan være gode tips og hjelp å få på slike samligger. Det er helt sikkert andre i klubben som har hatt samme problemet. Hvis bilen ikke er kjerbar enda, så stå på for det hjelper selv med noen timer i uka (og hele lerdagen).

Jeg må i denne anledningen få lov til å følge opp Marj Haugan, s tanker om "hvorfur er det ikke flere damer med i klubben"? Ja, hvorfur ikke bli med damer?. Dere er hjertelig velkommen på møtene.

Hilsen Knut Lindstad.

## KASSEREREN INFORMERER

REGNSKAP for RINGERIKE og omegn motorhistoriske klubb.  
Fra 18-11-87 til 1-12-88.

	Inntekter	Utgifter
Medlemskontingent	7900,-	
Kaffesalg	60,-	
Salg frontruter	3050,-	
Renter 87	577,97	
Frimerker- kopi		3089,10
Kaffe serv.		3248,20
Div. inkl. jakkemerker		7912,11

---

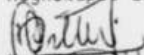
Underskudd	11587,97	14249,41
	2661,44	

---

	14249,41	14249,41
--	----------	----------

Øt er kjøpt emblem og jakkemerker for kr.4263,31.  
Dette bidrar til årets underskudd.

Regnskapet er godkjent av årsmøtet 5-12-88.



# REFERAT FRA ÅRSMØTET

REFERAT FRA ÅRSMØTET MANDAG 5. DESEMBER 1988

Nestformann i klubben, Torbjørn Grønvold ønsket velkommen til årsmøtet i restauranten Ciro. Tilstede 11 medlemmer.

Dagsorden:

1: Innkallingen til årsmøtet ble godkjent.

2: Årsmeldingen for klubben ble godkjent med merknad om at Krøderenløpet var falt ut under arransjement og løp.

3: Regnskapet ble forelagt årsmøtet av kasserer.

Vedtak: Klubbens postgirobeholdning reduseres med kr.10.000. ved at dette beløpet settes inn på høgrentekonto.

4: Valg: Valgkomiteens forslag ble godkjent. Knut Lindstad ble valgt som klubbens formann for 1989.

5: Eventuelt: Klubben oversender forsikringskomiteen liste  
a) over betalende medlemmer. Det er forsikringskomiteen som har ansvar for å ta opp misforhold mellom LMK-forsikring og manglende medlemsinnbetaling

b) Klubben retter ny skriftlig henvendelse til Ringerike kommune om lokaler til et eventuelt bilmuseum.

c) Påtroppende formann nevnte som viktigste saker i klubben for neste arbeidsår:  
- økt medlemsaktivitet  
- videreføring av Motoristen med 4 nummer i året  
- diskusjon med kommunen om lokaler til bilmuseum  
- synliggjøring av klubben i "bybildet"

d) Kontingent. Denne har vært uforandret siden klubben startet 1981. Klubben har siste år designet klubbmerke og gått til anskaffelse av både plastil og tekstilmerker. I neste utsendelsen vil tekstilmerket ble vedlagt. Styremøtet vedtok på grunn av økte utgifter sist år å heve kontingenten til kr 150.- fra og med 1989.

NEB Kasserer ber om at medlemmene benytter vedlagt innbetalingsblankett og innbetaler kontingenten kr 150.- straks. Dette letter kassererens arbeid.

Møtet ble hevet kl 22.00

Høgnefoss, 05 12 88

*Magne Medhus*

Magne Medhus  
sekkr.

# Cadillac

Cadillac Automobile Co. ble grunnlagt av Henry M. Leland i 1902 på ruinene av Fords første bilfabrikk.

De første Cadillac var derfor Ford bil m. Lelands 1 syl. motor, som også satt i Oldsmobile.

Disse bilene hadde motor og drivverk under setet og lignet et hestekjøretey. Etter et par år fikk den derfor et falskt frontpanser for å ligne dagens biler. Et av disse sjeldne eksemplarene har vi i Norge og er restaurert og eies av Trygve Krogseth i Oslo.

Bilene på denne tiden ble håndlaget i minste detalj, og delene ble tilpasset hver enkelt bil. Lelands høye krav til nøyaktighet og fine toleranser gjorde Cadillac verdensberømt som en god bil av høy kvalitet.

I 1908 viste han dette ved at RAC i England fikk demontere og blande delene fra 3 biler (721 deler fra hver bil), hvorpå bilene ble montert og kjørt på Brooklandsbanen 500 miles på full gass. For dette fikk han "Dewars Trophy", den høyeste pris for tekniske konstruksjoner. Derfor heter også Cadillac "Standard of the World". Denne bilverdens "Nobelpris" ble også tildelt Cadillac i 1916, for Delcos elektriske system, som ble brukt i 98% av alle amerikanske biler på denne tiden. Cadillac er den eneste som har fått denne prisen to ganger.

Cadillac har alltid vært tidlig ute med tekniske nyvinninger, som standardstyr kan nevnes:



- 1908 Tannstangstyring
- 1912 El. lys og starter
- 1914 2 speed differensial
- 1915 V8 motor
- 1924 4 hjulsbrems
- 1929 synkronisert gearkasse og sikkerhetsglass
- 1930 V16 motor m. toppventiler
- 1931 Servobremser
- 1932 Stillbar fjæring
- 1933 Uavh. forhjulsfjæring
- 1935 Karosseri helt i stål, også taket
- 1941 Automatisk gearkasse

Cadillac ble innlemmet i General Motors i 1909 og har siden vært det dyreste og mest prestisjetunge merket innen GM. Toppen er nok V16 modellene med 7.4 l toppventilmotor på 185 HK og akselavstand på 376 cm!

I vår klubb finnes det 2 stk Cadillac:

Arne Iver Bergsrud har en 1930 V8 5 personers Coupe. Denne bilen ble importert fra USA i 1983 og er i original stand. Den har gått lite, og er en nydelig vogn både å se på og å kjøre med. Den har en V8 motor på 5.7 l og er en av de små Cadillacs dette året, men er likevel stor og mektig. Lakkert i sort cellulose, som er noe slitt etter 50 års polering, og et nydelig interiør i lys plysj er den virkelig en perle (se forsiden).

Den andre Cadillac er en 1958 Coupe de Ville, og er derfor en tilsvarende type, bare 28 år nyere. Denne ble kjøpt usett og importert fra USA i sommer av Arve Myhre. Han var heldig, bilen er hel og fin, ikke rust og alt fungerer bra. Med V8 motor, servostyring og brems, el.seter og vinduer m.m., masse krom, halefinner og 6m lengde, er vel dette et ekte dollarglis?

Kristian Øiom

## MARKEDET:

- SELGES:** 1928 Ford A Touring. God stand.  
Willy Sand, Haug 3520 Jevnaker, tlf. 067 32288
- SELGES:** 1930 Ford AA Lastebil. Rest. objekt eller delebil.  
Kristian Øiom, tlf 063 11374
- KJØPES:** Til -33 Terraplane m.rekkeåtter ønskes hjulkapsler  
Knut Lindstad, tlf 067 23537
- KJØPES:** Sidevogn til Nimbus motorsykkel.  
Knut Haugan, Strandveien 2700 Jevnaker tlf 063 39476
- KJØPES:** Tråbil, type "Willys jeep"  
Olav Rypdal, tlf 02 226801

### HAR DU HØRT AT:

T-Ford Klubben hadde årsmøte på Røyse. Vi så bl.a. videofilm fra veteranløp i England, mange fine og sjeldne T-Forder.

Torbjørn har solgt sin 1928 A-Ford touring, han skal sørge for at noen gammel-Forder fra Hønefoss Auto kommer på veien til sommeren.

Den lille Wanderer Pupchen 1912 som Torbjørn kjøpte fra Kongsberg og pusset opp, har havnet på Hunderfossen. Der får den selskap med en annen liten bil, en Le Zebre, maken til E. Drangsholdt sin.

Ford-V8 klubben innbyr alle Ford 1932 -53 til Ford treff på Pers på Gol i St. Hans helga -89. Interesserte, ta kontakt med Ola Hegseth i tlf. 02 155700 og få tilsendt og gtt fargebrosjyre og gunstige priser. OBS ! også Jeep og små Forder etter 1932.

I den låven som brant i Nyttårsfyerverkeriet på Kløfta stod det mange fine 50-talls amerikanere. Bl.a. -53 Cadillac cab., -54 Cadillac Eldorado og -54 Imperial Coupe, alle tilhørende samme mann.

Vi håper forsikringen er i orden, ER DIN ? LMK forsikringen dekker også brannskader.

# NORGE HAR NÅ 4 BILMUSEER

Lenge var Norsk Teknisk Museum det eneste i Norge som hadde interessante biler å vise fram. Mens dette museet var stengt i påvente av flytting til sitt nybygg, var stillingen enda dårligere.

Men i og med det absolutt siste som har skjedd på museumsfronten - åpningen av Monte Carlo, Uglands bilsamling, i sommer - har Norge nå fire bilmuseer:

## 1. Norsk Teknisk Museum

I sin nye bygning på Kjelsås i Oslo (nord for selve byen, ved Maridalsvannets sørlige ende), har dette museet de eldste bilene, bl.a. Norges første importerte bil, en Benz fra 1895. Foruten biler er det her naturligvis mye annet fint å se.

Dette museet er det eneste i Oslo-regionen som har biler å vise fram, hvis man ikke regner med Forsvarsmuseet på Akershus slotts område, der det finnes en del militære kjøretøyer. (Og på Gardermoen - like ved flyplassen - er det i sommerhalvåret et flymuseum i drift.)

## 2. Horten Bilmuseum

I den tidligere marinebyen Horten (en kort avstikker fra motorveien mellom Drammen og Tønsberg - ellers også greit nådd ved å ta fergen Moss - Horten over Oslofjorden), er det et rikholdig bilmuseum (siste tilskudd: Cord 810). Det er plassert i riktige, tidspregede lokaler i en teglsteins fabrikkbygning fra århundreskiftet. Denne ligger i utkanten av Horten, inntil veien som fører trafikken fra fergen videre til Tønsberg. Museets åpningstider er: fra 1.1.1989 til 15.6 bare hver søndag fra kl. 12 - 15, i tiden 16.6. til 15.8. åpent alle dager mellom kl. 12 og kl. 15 og i høstperioden fra 16.8. igjen bare hver søndag kl. 12- 15. Etter avtale kan museet besøkes også utenfor disse tidene - tlf. 033 - 42601 eller 41659.

Horten er for øvrig blitt noe av en museumsby, uten at folk egentlig har fått øynene opp for dette ennå. Marinemuseet på det gamle verftsområdet er meget stort og interessant og Preus' fotomuseum er faktisk unikt i verdenssammenheng. Det er imidlertid bare åpent om søndagene i sommerhalvåret (tlf. 033 - 42737). Også et redningsmuseum er nylig åpnet i Horten.

## 3. Monte Carlo, brødrene Uglands bilsamling

Nyåpnet i sommer, er dette et anderledes bilmuseum. Her har man uten sjenanse lagt hovedvekten på luksus- og eksotiske sportsbiler. Det eksklusive og eskapistiske har også preget innredningen, så her er mye snadder. Museet er plassert i Travparken i Kristiansand med rikelige fritidstilbud like i nærheten. Brødrene Ugland er norske skipsredere, bosatt i England, som har bygget opp en fantastisk bilsamling. Museets åpningstider fra 1.11.1988 er kl. 14 - 19 på alminnelige dager (men tirsdag er alt stengt!) og kl. 11 - 18 på lør- og søndager. Tlf. 042-17620.

#### 4. Norsk Kjøretøyhistorisk Museum

Museet ligger i Lillehammer og at denne byen skal avholde de olympiske vinterleker i 1994 har mindre betydning i denne sammenheng. Her er imidlertid et veletablert, morsomt og innholdsrikt museum, lik det i Horten plassert i tidsriktige gamle fabrikklokaler (tidligere Mesna Brug) og beliggende midt i byen. Her finnes altså ikke bare motordrevne kjøretøyer, men disse utgjør hovedtyngden. Kjøretøyene er delvis plassert i tidsriktige miljøer, som levendegjør bilismen i gamle dager (som i museet i Stratford upon Avon). Apningstider er 1.9.88 til 15.6.89 : Kl. 10 - 14 alle alminnelige dager og kl. 10 -16 på lør- og søndager. Om sommeren: Alle dager kl. 10 - 18. Museets tlf. er 062 - 56165.

#### 5. Andre museer med veteranvogner

Tidligere er nevnt Forsvarsmuseet, der det finnes noen motor-kjøretøyer. På Jernbanemuseet på Hamar finnes en enkelt bil meget gammel bil, tilsvarende gjelder Gruetunet bygdemuseum ved Kirkenær og Lista museum i Farsund kommune. Og bygdemusset på Gran ved Søsterkirkene har en GMC brannbil.

En god rundtur ønskes alle interesserte!

Dersom noen av leserne kjenner til om det eksisterer andre museer med en eller flere veteranvogner utstilt, vil jeg sette pris på å få vite det !

Øistein Bertheau

#### Møteplan våren 1989:

Dato:	Emne:	Ansv:	Sted, kl. 1900
6.februar	Forgassere	Dag Snekvik	Fritidsgården
6.mars	Magnettenning	Knut Haugan	Fritidsgården
3.april	Motorsykler	Knut Haugan	Øioms verksted
8.mai	Garasjerunde		Fritidsgården (fremmøte)
4.juni	Utflukt	Arr.komite	Samsjøen
juni	Torgmøte	Arr.komite	Nærmere beskjed

Denne historien er fortalt av Jon Rosenlid i "Grindaguten" som er medlemsbladet til Sunnfjord Veteranvognklubb. Red har fulgt med i restaureringen av denne bilen, og det er fantastisk at det er mulig. Ta eksempel av denne historien, både når det gjelder restaurering og hva slags stoff red ønsker seg.



# Løpsdeltaking for ein SVK medlem i Oslo.

## Bil: Cadillac 1919.

Av Jon Rosenlid.



Mange deler til denne bilen kjem frå ein bil som vart lippa i Ornefjellsvegen i Geiranger. Inge Mollseter som står framfor bilen var med på det for 30 år sidan. Vidare står K.O. Hakostad som har stått for trekkinga av bilen. Vidare Bjørn Sjøholt og Jon Andreas Stord's. Henrik ved rattet.

Fyrst litt om bilen. Det er som kjendt ein Cadillac 1919 som er bygd saman av deler frå vesentleg sju forskjellige bilar med tilknytning til Vestlandet. Tre frå Lærdal og fire frå Geiranger, pluss ein del frå andre stadar i Norge og også frå Sverige og USA. Eg meiner å ha deler frå over 20 forskjellige bilar. Når så direkte kostantulegg nernar seg 100.000 kr. og 2000 arbeistimar på fem år, så er det klart at ein byrjar å få eit personleg forhold til denne bilen. Ein annan ting som ser ut til å forfylje dette prosjektet er det å arbeide rundt 24 timar i døgnet. Til no har det hendt ca. ti gonger på grunn av sjølvplågede tidsfristar. Eg meiner ellers at ein ting fyrst er skikkeleg gjort når ein etterpå kan seie at dette gjer eg ikkje ein gong til. Frå nyttår 86 og til Overlandslepet i slutten av vart det avtala sosial og økonomisk unntakstend i familien. Det syntse seg nyttig å ha å vise til seinare.

Bilen vart køybar til løpet om enn noko seint. At registreret rauk på Hamar på veg til løpet gjorde eigentleg ikkje så mykje for bilen viste seg å vere funksjonsdyktig. Dessutan stod vår 37 mod. Cadillac påmeldt utan sjåfer så familien fekk med seg andre dagen. Rasmus Fannemel stilte lastebil og sjåfer til disposisjon og bilen kom fort til Stryn.

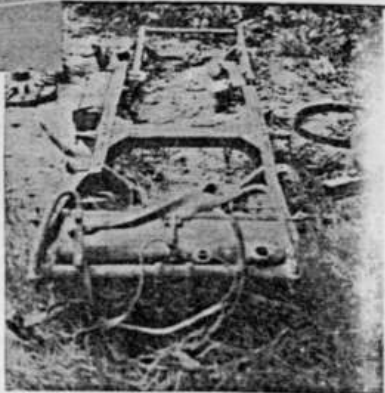
Med ein velfortent lærarferie og kombinert hytte og verkstad tilgjengleg blei motoren reparert, bilen registreret, motoren havarert igjen og reparert. Utpå sommaren gjekk bilen ein tur til Danmark utan problem. Der gjekk det eit veteranbillep nesten same vegen som vi skulle, men vi ville ha ferie og vi snakka ikkje med dei norske deltakarane før på ferga heim frå København.

I september deltk vi i Hadeland rundt og Sandvigen-Sundvollen. Vi vann ikkje.

Så over til 87.

Her i Oslo startar løpsseongen tidleg. Faktisk måtte vi i 86 på med kjettingar og frostveske, for den 1/1 kl. 13 er det start på Universitetsplassen med mål på Frognerstrømen. Inga påmelding ingen klasseinndeling berre eit krav. Åpen bil med nedslått kølesje. Nesten 50 deltakarar, men få forekrigs.

Vi vann fordi vi hadde så gode folk i baksetet mellom anna Flatfrelste Trond Thorbjørnsen og Midt i trafikken praterte Bjørn Johansen. Sidas vi køyrde forbi Majorstua vart det også inslag på P2 dagen etter.



Slik såg delene ut når eg kjøpte dei på Vikersund hausten i 87.



Her har eg fått saman namna og hengt saman prosjektet for fotografiering.

# STYRKEPRØVEN



På veg mot Gaustadtoppen kom vi bort i snø.



Familien på Styrkeprøven 29/5-87. Gro-Mette er sjåfor. Bak: Jon og Henrik.

Medan eg heldt på å gjere bilen klar til Scandnavian Viking Rally gjekk eg inn eit vågemål med Tryve Krogsæter om å delta på Styrkeprøven som starta på Kongsberg den 28/5. No skulle han endeleg etter 15 års restaurering starte med sin 1904 Cadillac. For oss ville dette løpet vere høvleg gjennomkøyring for bilen og ikkje minst for Gro-Mette som var gravid i 7. md. og sjukmeli med reiseforbod. Sosial unntakstilstand vart avtala, og etter dagar og netter kom vi til start.

Styrkeprøven er eit løp som Trygve Krogsæter fekk istand for fyrste gong for fire år sidan og som går på omgang mellom dei nordiske land for bilar før 1925. I år var det ca 40 deltakarar frå Skandinavia og ein engelsk Adler frå 1908. Han kom for eigen motor frå Göteborg til start og reiste same vegen tilbake.

Frå starten på Kongsberg gjekk løypa via Notodden til Sauland der det var overnatting. Status for oss etter fyrste døgn var at bilen gjekk fint. Gro-Mette sov både i bilen og på hotellet og at Krogsæter ikkje fekk ferdig bilen sin. På grunn av dårleg låsering på eine bakhjulet sleit vi av ein ventil og originaldekket med rutenøster blei sett på og pumpa opp til 50 pund.

Freitag køyrde vi vidare opp Tuddal der vi vart gjort mykje ære på med hornmusikk og stor lunch på skulen. På bensinstasjonen fekk vi gratis bensin og her var også gammaldags smørebukk så eg fekk kontrollert og fylt etter olje på gearen for fyrste gong.

Hittil hadde ikkje løypa utfordra materiellet og sjåferane, og alle var framleis med. No skulle vi nesten opp til Gaustadtoppen og fyrste stykket er svært bratt. Vi kom tidleg ut og opp det bratte partiet til post for postmannskapet. Vi køyrde så ned igjen til det vanskeligaste partiet for å stå på dei andre. Ikkje alle kom opp ved eiga hjelp.

Ein T Ford vart svært varm ned i bakken og stoppa men då lokalradioen kom og interjuva sjåfaren så var det utsikten han såg på. Lenger oppe i fjellet hadde det snea dagen før og der var framleis is og snø på vegen. På Gaustadblakk høg- eller hotell var det så overnatting til laurdag.

Vegen ned til Rjukan er bratt og gjer at sjølv ein vestlending held seg litt inn på kanten. Det gjekk sju kilometer nedover utan at eg var borti pedalane. Spenningsa var difor stor når vi fekk ein T Ford bak oss nederst i bakken og skulle til å gje på litt gass. Ville alle brukte delene som bror ein Magne med stor skepsis og mangel på alternativt hadde plukka saman til motor billegge heile vegen bak oss nei. Det var veldig bra iføylje bakamforliggende.

Eg tenkte på Volvoen til Gro-Mette. Frå Rjukan køyrde vi så til Tinn der det var lunch. Vi reiste direkte derifrå til Oslo for vi var opptekne med noko anna der laurdagskvelden. Dei andre overnatta på Bolkesjø for så å avslutte med omvisning i sølvgruvane på Kongsberg.

Løpet svarte til forventningane og vi vil gjerne vere med på neste Styrkeprøve som går i Sverige til våren. I SVK er vel ikkje så mange bilar som er gamle nok til dette løpet, men det er noko ein kan gjere noko med ved kjøp av neste prosjekt! På veg til garasjen ville eg prøve kor fort bilen gjekk, men plutsleg hoppa låseringen av eine bakhjulet og i eit brufundament på hagra sida av vegen for så å kome etter og tilslutt la seg til ro midt i vegbana. Sidan eg ikkje hadde jekk med vart det eit stykke å gå og låne det på ein bensinstasjon.



Det store løpet i 1987 var Scandinavisaan Viking Rally. Lysta til å delta var stor, men på grunn av begrensna deltakarantal og stor påmelding var kunsten å kome med i kvoten. Av ca. 20 norske påmelde kom 12 med men ikkje vi. Skuffelsen var stor og då deltakarlista etterkvart blei kjend, vart eg så forbanna at eg avstod oppgåva eg hadde påteke meg med løpsforberedelsane, nemlig å vere kontaktmann mellom NVK og dei lokale klubbane. Det var kanskje å overraskende, men ein bil med tilknytning til Vestlandet burde vere med meinte eg.

Bilen var det mykje som skulle gjerast med, men lysta var lita og han vart ståande. Ca. 1. mai fekk eg så brev om at på grunn av fråfall (eller mangel på bil) var ein norsk deltakar gått ut og vi kunne få vere med. Det var fen veker til start, og eg meinte at var vår påmelding alvorleg så burde vi stille til start.

No var restaureringsmulegheitene rimleg gode sidan eg for tida var engasjert som snekkar på Norsk Teknisk Museum. Ferien fekk eg ta no sjelv om det resulterte i at den blei brukt opp til 20. juni. Mandag kveld 8. juni stod vi på kai i Oslo klar for danskebåten til Fredrikshavn. Hektisk klargjering av bilen hadde pågått heile veka. Eg fekk litt hjelp siste dagen av ma. Trond Thorbjørnsen. Ein del ting mangla framleis så vi hadde med speedometer, lakk, sidegardiner for venstre side og mykje verkty. Om bord på båten sette vi Inge Fenn frå Sunnmørsposten og Stryn som skulle fylje oss i Danmark.

Vi skulle etter planen vere tilbake i Oslo 21. juni etter 13 dagar og over 200 mil, så det var difor naturleg å dele dette inn i etappar. Fyrste mål var å kome til start. På veg til Ribe dukka det fleste andre norske deltakarane opp enten bakfrå eller i vegkanten framfor oss. Regtaterhjulet på A Forden til Halvdan Proch rauk, men det vart fort skaffa nytt for i Danmark får ein som kjend i Fordeler i kolonialbutikkane. Vi kom vel fram til Ribe som er ein kosleg by der det meste av sentrum er frå middelalderen. Om kvelden var det mottaking på rådhuset, og vi fekk fyrste fornemelsen av kva slags selskap vi var komne i.

Når avrige familie hadde gått til ro for natta var eg ute og gjorde sluttarbeid på bilen,

men å flekkklakkere med svart om natta er ikkje å anbefale. Neste dag var eg tidleg ute og fekk vaska bilen, og med start nr. 7 kom vi endeleg i veg. Vi fekk med fotograf frå Sunnmørsposten så no var det berre fødsel og motorhavari som kunne stoppe oss. Vi kom fyrst av alle fram til fin lunch i Ringebøing og nokre timar seinare var vi i Viborg der det var middag og overnatting.

Ved frukost neste dag fekk vi sjå fargebilde av oss i Jyllandsposten med norske flagg der dei antok at vi var tyske. Resultatlista etter fyrste dags postarbeid viste viste at vi hadde mest poeng med 110 medan fleire hadde 0. Vi skulle nok ha teke oss tid til å lese papira vi fekk ved start for det var om å gjere å få minst poeng og vi hadde også køyrt forbi ein post og fått 80 poeng berre på det.

Dette med post og poeng skulle seinare bli ein rein parodi. Løpsledelsen hadde rekna med sporty instilling og ved start kvar dag fekk vi vite kva slags postar vi skulle ha om dagen, men den tyske "grundigheit" fuska så mykje at dette ikkje gjekk. Etter kvart som mulegheitene for kvar dag vart redusert fekk tyskarane meir og meir poeng, medan for eks. Proch hadde om lag like mykje kvar dag og vart tilslutt nr. to i sin klasse.

Etter fleire nokså "like" dagar i Danmark var det godt å kome til Norge. Ferga Stena Saga tilfredstilte vel ikkje alle sitt behov, men vi skal ikkje klage. Det var vatt i Oslo og det øydela nok mykje av paradet frå festningsplassen, opp til Rådhuset, forbi slottet og gjennom Vigelandsparken. Gro-Mette hadde time hos doktoren og den nådde vi, men måtte vente ein time og dermed vart vi forseins til posten på Hønefoss-lunchen på Noreund. På Geilo nådde vi middagen og det var med stor tilfredsheit eg kunne spa sol til vi skulle til Vestlandet. No kom vi inn på den av løypa som eg ein gong hadde foreslått og fått gehor for. Rett nok hadde eg ikkje før reist hverken gjennom Aurlandsdalen eller over fjellet til Lardal for og eg vart litt betenkt når det gjekk så hardt utover bilane. Alle vart imponert over det dei fekk sjå og oppleve på Vestlandet og det er

B



REFERADRESSE:  
MOTORISTEN  
Postboks 1019  
Flattum  
3501 Hønefoss

dette som vil bli hugsa frå løpet. På Strynefjellet var det stor begeistring for seks meter høge brøytekanter, og for mange bilar gjorde det godt å normalisere temperaturen etter dei harde stigningane. Dalenibba stod ikkje på programmet men vi var ein tur opp dit også.

På Austlandet kom vi midt opp ein nedbørsrekord og det varaste stykket på heile turen var mellom Hamar og Elverum. Det hadde ikkje vorte tid til å montere sidegardinene på venstre sida og dermed fekk vi fyllt bilen kvar gong vi sette ein trailer. Ein eldre franskmann kjørde likevel heile løpet utan kalesje i det heile.

I Sverige hadde vi ein kviledag og det kom godt med. Dagsetappane var lange som dei skal vere, men etter åtte dagar var det godt å slappe av litt. Her blei det også ein del justeringar i programmet. Vi merka ikkje så sykje av det, men fekk inncrykk av ein febrilsk aktivitet i kulissane.

Iva så med bilane? Det viste seg at dei eldste hadde få problem og mekanikarane som var med ordna det seitte, men fire fem kom i mål på tilhengar. Nokre få mil før mål vart vi forbikeyrd av ein tysk Mercedes S frå 1928 i stor fart. Eg har aldri høyrdt slik lyd og kjendst slik lukt som då, men når vi kom til Göteborg så kom dei slepende med han.

Og Cadillacen? Eg måtte skifte stiftar nest siste dagen for dei blei så blå, så her er nok eit eller anna som må rettast på. Ellers gjekk han utan problem.

Var så løpet verdt å vere med på? Ja så avgjort. Det kosta 9000kr. i påmelding og då budde vi ti dagar på dei beste hotellene i Skandinavia med den beste maten ein kan tenke seg. Hegdepunktet var som før sagt Vestlandet, sjølv om Hotel Sheraton i Göteborg også må takast med. Det som skuffa oss var tyskarane. Det var ein underleg og lite sosial gjeng. Tilslutt vil eg skryte litt av Henrik og Gro-Mette. Henrik var nesten fem år og yngste deltaker. Gro-Mette var den mest gravide. Begge gjennomførte i fin stil, sjølv om sykje av tida i baksetet gjekk med til sovning. Den 31. juli vart det så familiesuking med ein gut.

Jon Rosenlid.

KORTFATTET REFERAT FRA STYREMØTE 0901 89.

1. Betalingsfristen for medlemskontigenten til klubben blir 010389. Den billige UNI forsikringen forutsetter medlemskap i klubben.
2. Kassereren skal plassere en del av driftsmidlene på kapital- og konto for å bedre renten.
3. Det kommer snart tilbud til klubben om kjøp av videokassetter fra diverse arrangementer. Klubben vil heller leie, men kan til evt interesserte vidresende adresser til interesserte. Filmene er gjerne fra treff, løp ol.
4. Klubben kjøper 2 bøker om bilens historie av Berthau for å støtte dette arbeide.
5. Boligsjefen avslår i brev av 0401 89 vårt utmerkede tilbud om motormuseum i kraftverkgården ved Fossen.
6. Sekretæren har tatt kontakt med Ring Blad for om mulig få inn en notis om vårt ønske om museum.
7. Søndag 1308 inviterer Krøderbanens venner til treff på endestasjonen. Mye morro for barnefamilier.
- 8.

TERMINLISTE:

- 0602 Dag Snekkvik Fritidsgården Forgasser 1900.
- 0603 Magnettanning. Fegri-Huseby Fritidsgården
- 0304 MC møte Øiom 1900 Verkstedet Jevnaker
- 0805 Garasjerunde Fremme Fritidsgården 1900