

Cruzin'w1

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb



Detroit Cars

Etb, 08-09-1982



1959 Ford Edsel Ranger

Eier:

Rolf Torjesen.

Klubbens Adresse.

Edvard Strandsvei 46, 1734 Hafslundsøy

www.detroitcars.no



Member of:



**NR. 01, Jan.
2020.**

**ÅRETS
MEDARBEIDERE
I CRUZINEWS**

REDAKTØR

Annikken Kristiansen

JOURNALISTER

Alle klubbens medlemmer

FORSIDE

Gjermund Jansen

BAKSIDE

Per Gerhardt

MØTEREFERATER

Connie Løvlie Spetaas

FORMANN HAR ORDET

Egil Berby

MØTEINNKALLELSE

Egil Berby

TREFFREFERAT

Alle klubbens medlemmer

NYE MEDL/ NYE BILER

KARTOTEK

Kjell Ingar Olsen

REDAKTØRENS SIDE

Hei

Årets første avis, selv om det fortsatt er romjul når vi setter den sammen 😊.

Og denne romjula har inneholdt alt fra gråvær – sol og et par minus grader – så fikk vi litt snø (varte noen timer) – deretter regn og så kom gråværet tilbake. Vi er heldige som bor på et sted der været ikke er ensformig 😊

GODT NYTT ÅR

Bilder og referater fra treff mottas med glede og takk, alltid hyggelig å fylle avisen med stoff.

Ps. Juniorene er invitert på juletreffest til Moss .
5. januar, kort frist, men har dere lyst ring Connie med en gang.

Reserven



Kos på klubben 😍

MEDLEMSMØTE



Invitasjon til medlemsmøte.

Sted; Detroit Cars klubbhus

Dato. Onsdag, 8. januar, ca. kl. 18.30

Agenda:

- *Moms kompensasjon med amcar, erfaring?*
 - *Flere medarbeidere kjøkken/kiosk.*
 - *Mot nytt grovkjøkken – dugnader.*
 - *Nye omregistrerings «opplevelser».*
 - *Eventuelt.*

DETROIT NEWS JANUAR 2020.

Da er vi kommet over i 2020 og en se f. eks. 20 år bakover i tid . I august er klubben offisielt 38 år, vi tyv startet litt før men lar det være den offisielle dato. Mangt har skjedd men flere er med fortsatt med. 5 stk.med 30års fartstid og endog 2stk med 35 år og det er imponerende. I overgangen mellom 1999 og 2000 hadde vi en Millenium cruise, kjøring på vinterstid det var sjelden vare . Det blir ca. 80 år til neste gang. Året 2000 var vi en av de mange klubbene som dro til Trondheim for å feire milleniummet.Det kom klubber fra alle kanter av landet og vi møttes på et lite sted som heter Dombås. Den ene bensinstasjonen gjorde århundrets handel, samme i den ene butikken og spisestedet. De skjønte ikke hva som foregikk. Den felles mønstringen på City-syd ble starten til det som er Hot August Nights i dag. Men vi må se fremover klimahysterier gjør de villeste utslag og det ser ut som at en ikke kan tenke selv. Dagros har gjort fra seg på jorda noen tusen år, men hun skal altså plugges. Hvem er neste som skal plugges? Her må vi bare stå på for bilen vår , den bruker jo bensin , vi er enkle å ta, det er verre med de store cruiseskipene de legger jo igjen penger i monn (da er det ikke farlig) . Veldig mye henger ikke på greip og konsekvenser er noe man ikke henger seg opp i. Heldigvis er vi blitt mange i løpet av de siste 45 år og det må vi holde på ellers blir vi feid av banen. Alle klubber og foreninger som driver med gammel (og nyere) bil må «hølle i hop» mot klima hysterikerne, begynn med å rydde søppla etter deg.

Vi fikk julehilsen fra Amcar og de påpekte viktigheten av alle arrangementene som holdes rundt om i landet slik at menigmann og entusiaster kan se hvilken oppslutning bilkulturen har. I Østfold er har de fleste klubbene sine greier og siden Østfold ikke er så stort blir det spredd fin ut over både områder og i tidsperspektiv , slik er Østfolds innbyggere heldige , mange dyktige klubber gjør jobben. Vi ser nå fram til en ny sesong med våre «happenings». Man kan vel si at flytting til Amfi Borg ble bra og vi lærte en hel del. Og her er vi inne på noe viktig, for å få det til må det trås til med en del før 1 mai ,mer enn vi har hatt før, husk CONTAINER E her må det et veldig skippertak til. Når det våres det minste må vi i gang. Det er et must skal vi få det til.

Det er ingen selvfølge at vi har det trivelig både på klubbmøtene og en hyggelig lørdagskafe eller den tredje «freddan» Det trengs noen hender bak disken og litt kjøkken «arbe» . Egentlig dreier det seg om 2-to- kvelder/ timer i måneden. Det «ernte» mye men, allikevel noen må gjøre det for at vi andre skal ha det fint. DA ETTERLYSER JEG NOEN SOM KAN BIDRA. TA KONTAKT GJERNE MED GRETHE GERHARDT ELLER CONNIE SPETAAS.

Vi har nå gått inn i et nytt år og det ønskes et riktig godt nytt år for oss alle her i klubben og våre støttespillere. EGBE



Medlemsmøte 11.12.2019

Til stede: 29

Egil ønsker velkommen til julemøte.

Synspunkter på julebordet.

- Måtte flytte bordene etter maten, dette var litt dumt.
- Jentene som jobbet, var veldig flinke.
- Var vellykket.

Østlandsforum: Referatet er på nett.

Nominasjonslister er sendt ut. Må leveres snarest. Vi skal ha minimum 3 vara, men kan være flere.

Hedring av jubilarer.

Nyttårsfest: For lite respons så blir nok ikke noe av.

Eventuelt: Telefon fra Halden. Kan bli en reiselivs aften. Blir sendt ut SMS.

Styremøte 18.12.2019

Til stede: 12

1. Avisa: Mye større spillerom på nett. Kan legge inn litt ekstra.
2. Websiden: må endre litt på om oss f.eks. at 1 mai er flyttet. Egil ser på dette. Bli medlem er ikke optimalt. Må gå noen bakveier for å få ordnet alt. Vi har nesten ingen bilder fra 2019 dette er fordi folk ikke sender inn noe. Må bli flinkere til dette.
3. Ha noe spesielt på siste styremøte før jul.
4. Styreweb: Er veldig vanskelig å sette seg inn i. men holder det med hjemmesiden og Facebook. Meldingsprogrammet virker greit hvis det fungerer.
5. Julebord: Bra
6. Gulvet i container blir sett på over jul
7. Julemøte var bra som vanlig.
8. Førjulsgaver var positivt. Men er fort gjort å glemme noen. Det er det samme med juniorene.
9. Reiselivsaften. Fikk telefon fra Halden. Dette blir på nyåret.

Eventuelt: Var en som fikk meldinger som ikke var medlem. Dette er endret. Men det er viktig å si ifra om nummerbytte.
Noen må ta over utleie og SMS på nyåret.



YOUNG CRUISER

Inviterer til

JULETREFEST

5 januar

13.00-17.00

Norbybråten 21
1592 Våler i Østfold

S.u. innen 2 januar 2020 til
Connie Spetaas
SMS med antall til 97632772



amcar

- For norsk bilhobby!

AMCAR ønsker å takke våre tilsluttede klubber og medlemmer for et aktivt år, med klubbmøter og mange flotte arrangementer rundt om i landet. Aktivitet på grasrotnivå er kanskje den viktigste brikken for både oppslutning og rekruttering til norsk bilhobby – jobben dere gjør er uvurderlig! AMCAR har hatt et travelt år i tjeneste for norsk bilhobby på et utall plan og arenaer.

Politisk

Vi deltok for tredje gang på Arendalsuka hvor vi arrangerte den Store Bildebatten med fire samferdselspolitikere fra Stortinget for å utfordre dem på bilens rolle og betydning i Norge i årene som kommer. Videre har vi fått på plass 20-års regelen som åpner opp for avgiftsfri import for et helt nytt tiår med entusiastbiler. AMCAR tror regelen kan bidra til å gjøre bilhobbyen mer tilgjengelig og attraktiv, spesielt for yngre entusiaster. AMCAR har også jobbet aktivt i saker som veipricing, arbeidet for etanolfri bensin og nå sist retten til å reparere egen bil. Disse sakene vil ha høy prioritet også i 2020.

Motortreffet & Kjøretøyhistorisk Museum

AMCAR arrangerte i samarbeid med LMK både Motorkonvoien og Motortreffet 2019 i forbindelse med den etterlengtede åpningen av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Hunderfossen. Tusenvis av entusiaster deltok på den høytidlige åpningen av museet som ble foretatt av AMCAR-medlem og tidligere Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen. AMCAR har vært en betydelig bidragsyter både i det politiske arbeidet for å få museet på plass, men også i prosessen rundt museets innhold. Vi er stolte av å ha inngått en 10-årig utlånsavtale av Kong Olavs 1951 Cadillac Fleetwood limousine som virkelig har fått hedersplassen i museets utstilling. Det er nå viktig at vi som entusiaster tar museet i bruk og AMCAR oppfordrer derfor til både klubbture og vurdering av museet for bruk i arrangement sammenheng.

Rjukanulykken

AMCAR har vært delaktig i arbeidet Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) har lagt ned for å kartlegge Rjukanulykken i September 2018. Mangelfullt vedlikehold og feil bruk ble funnet å være medvirkende årsaker til ulykken. Fraværet av sikkerhetsbelter var direkte årsak til ulykkens personskadeomfang. AMCAR utarbeider i vinter «bilhobby-guiden» som vil fokusere på vedlikehold, riktig bruk og sikkerhet og vil utgis gratis våren 2020. I samarbeid med vår verksted og dekkpartner Dekkmann vil vi også til våren invitere til en gratis vårsjekk av entusiastbiler på Dekkmanns verksteder i hele Norge. Nærmere informasjon og dato kommer på nyåret.

10 nye klubber har blitt AMCAR-tilsluttet i løpet av året!

Interessen rundt AMCAR er formidabel for tiden, og flere klubber er på vei inn. Mange av klubbene som er i kontakt med oss, gir uttrykk for at de ønsker å støtte jobben AMCAR utfører for Norsk bilhobby – hvor dette har blitt godkjent ut i miljøene. Vi ser videre at den nye klubbkontrakt med økt satsning på klubbene har blitt godt mottatt, med tanke på fri bruk av StyreWeb og AMCARs nye vervehonorar på kr 300,-

Ny tilsluttede klubber:

- BMW Car Club: 2000 medlemmer (Desember 2018)
- Camaro Club of Norway: 40 medlemmer (Januar 2019)
- Porsche Club Norge: 2700 medlemmer (Mai 2019)
- Jensen Owners Club Norway: 36 medlemmer (Mai 2019)
- Norsk Volvo Amazon klubb: 1000 medlemmer (Juni 2019)
- Mercedes-Bens klubb: 1000 medlemmer (Oktober 2019)
- Klubb Alfa Romeo Norge: 1200 medlemmer (Oktober 2019)
- Ford Taunus Klubb: 200 medlemmer (November 2019)
- Artic Raceway – Dragraceklubb: 16 medlemmer (November 2019)
- Consul/Granada Klubb Norge: 400 medlemmer (Desember 2019)
- Citroën SM Klubb Norge (Desember 2019)

AMCAR ønsker våre tilsluttede klubber og deres medlemmer en riktig God Jul og et Godt Nytt klubb-år!

Støtt AMCARs arbeid for Norsk Bilhobby – bli medlem!

ReFUEL
By Amcar

LØRDAGS KAFFE

1. LØRDAG I MÅNEDEN FRA OKTOBER TIL APRIL

MELLOM KL 11.00 OG 13.00, VIL DET VÆRE MULIG Å FÅ
KJØPT EN MATBIT OG NOE TIL KAFFEN PÅ KLUBBEN



FREDAGSHYGGE

Hele vinterhalvåret hver 3. fredagen i måneden møtes vi på klubben.
Baren er åpen og det er mulig å få kjøpt toast og noe å drikke.



HUMOR

Kona på 74 kom hjem til mannen sin og sa:

- Kjære, bilen vil ikke starte, men jeg vet hva som er problemet.
- Jaha, sa mannen tvilende. Og hva er problemet?
- Det er vann i forgasseren, sa kona.
- Vann i forgasseren? svarte mannen.
- Hvordan i all verden kan du si at det er vann i forgasseren, du som ikke vet forskjellen på forgasser og luftfilter.
- Tro på meg, sa kona, det er vann i forgasseren!
- Ja vel, kjære, jeg skal ta en titt på den. Hvor er bilen?
- I Glomma, svarte kona.

**«Det er alltid
mor som kjører bil,
når far sitter
bak rattet...»**

Maja, 6 år



Kvinnen ringte til sin mor og sa:

**«Mamma, vi har kranget
igjen, jeg kommer hjem og bor
hos deg en liten stund!»**

**Moren: «Nei, min datter, han
skal betale for sine
feiltagelser. Jeg kommer og
bor hos dere etter par dager!»**

Det var en gang en blondine og en brunette som var ute og kjørte lastebil. Da de kom til en tunnel sa brunetten:

- Her kan vi jo ikke kjøre, for det står at høyden på tunnelen er 3 meter, og lastebilen vår er jo 3m og 25 cm .

Blondinen sveiver ned vinduet sitt, ser seg litt om, og etter hvert sier hun:

- Bare kjør du, det er ikke noe politi her.



Knapt en stol var ledig ved årets Bilhobby-konferanse under Oslo Motor Show.

Trafikksikkerhet som gjennomgangstema

Kunngjøringen av temaene ved AMCARs bilhobbykonferanse kom i år sent, men de var velvalgte. Konferansesalen Jan Mayen på Norges Varemesse / Thon Hotel Arena var da også antakelig mer fullsatt enn noen gang. Men vi håper at ett tema mindre for å sikre full taletid til øvrige foredragsholdere blir neste mål. For første gang ble det også åpnet for spørsmål fra salen – et kjempepluss, spesielt fordi det viste seg at den muligheten ikke ble noen stor tidstyv.

Tekst: Tor Ivar Volla Foto: Tormod Magelssen



▲ Kawasaki KZ1000 fra 1977; et «masterpiece» hva angår design og teknologi.

▼ Tidlig Off-roader; Honda CB 450 Scrambler.



Vi tillater oss en titt inn i fremtiden, bare for å minne oss på at selv om Harleys elektriske mc, Live Wire, er en av de store nyhetene, så fantes det en norsk-bygget elektrisk motorsykkel før andre verdenskrig, nærmere bestemt Tempo Transport Elektrisk.



◀ Lambretta fra Innocenti ble laget omkring rør-ramme, noe som kanskje ikke er overraskende ettersom de som startet produksjonen var hjemmehørende i rørleggerfaget.



Indian Big Twin 1000 ccm med Hedström-forgasser fra 1914. Indian hadde nå inntatt plassen som verdens største mc-produzent, og de motoriserte «rødhudene» var svært populære. Det er de fortsatt.



Egli-Vincent er å regne som en av de mer eksklusive caféracerne. Kraftpakken er Howard R. Davis (HRD) 2-sylindrede konstruksjon. Philip Vincent grunnla merket, som var i produksjon fra 1928-1955. Fritz W. Egli er imidlertid fra Sveits, og er best kjent som konstruksjon av mc-rammer og custombygg, noe han startet med i 1965. Den første modellen han bygde var nettopp en Vincentbasert racer.



Det bor en entertainer i AMCAR-president Tore Tøtdal, som er dyktig på å pakke inn alvorlige budskap i muntre rammer.

Vi har tidligere erfart at AMCAR-president Tore Tøtdal kan kombinere faktabasert info og personlige vurderinger på en engasjerende og underholdende måte, og han skuffer heller ikke nå som han bakte rekrutteringsutfordringer, spesielt blant kvinner, inn i sin ellers muntre åpnings- og velkomsttale.

Tøtdal ble etterfulgt av en presentasjon av veien fram til, og veien videre for, det nyetablerte Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum på Hunderfossen. Orienteringen var det museumsdirektør Geir Atle Stormbringer selv som sto for. Mye av historikken i tiårene som til slutt endte med realiseringen av museet har vært omtalt i NMV tidligere, så vi nøyer oss med å gjengi hva han fortalte om hva som skjedde etter oppstarten av bygget. Det gir et interessant bilde bak kulissene.

Museumsutviklingen bak fasaden

Først og fremst var direktøren i utgangspunktet i tvil om at tidsskjemaet for museumsbygget var romslig nok, noe han klokkelig hadde valgt å holde for seg selv. Riktignok skulle bygget være lavkost, enkelt, funksjonelt, jordnært og modulbasert, men det skulle stå på et område som i sin helhet var asfaltert, og dertil var dekket

av enorme snømengder da arbeidet skulle igangsettes. Å fjerne både snø og asfalt og komme seg gjennom telen for å få støpt fundamentet var i overkant tidkrevende, og førte til at resten av framdriften måtte gjennomføres med stål disiplin. Det gikk likevel bra helt til museet ble innklaget av en anbudsgiver på selve utstillingsinnredningen, noe som kunne ha tiltet hele skjemaet.

Da kom Statens Vegvesen til unnsetning med en juridisk støtte Stormbringer karakteriserte som «enorm», slik at fremdriften kunne fortsette ufortrødent. Likevel virket tidsrammene stadig knappere.

– Hadde noen sagt på den tiden at de tvilte på at vi kunne fullføre tidsnok, tror jeg ærlig talt at jeg bare ville hatt resignert og reist utenlands, roper den åpenhjertige museumsdirektøren.

Vi husker jo at han allerede fra sin tiltredelse i oktober 2011 satte seg mål om å få til et kjøretøymuseum som supplement til Vegmuseum for å kunne samle historien om både vei og veibruk på ett og samme område. Kjøretøynostalgikere i dette landet har ikke rett til å takke den mannen for!

Stormbringer har hele tiden ment at kjøretøy som kommer inn under museale vinger bør søkes bevart i et evighetsperspektiv, og det så bokstavelig at museets ansatte i stor grad bruker tynne hansker når de håndterer objektene – etter god museumspraksis. Desto mer ryster er han over tilbakemeldinger han har fått fra ansatte vedrørende mangelen på respekt for klenodiene hos en del besøkende:

– Noen klyver inn i bilene, andre sjekker hvor fastskrudd for eksempel et speil er, det skjer helt ville ting jeg ikke engang ville gjengi. Flere av kjøretøyene er oncoffs, ja noen kan nærmest betraktes som nasjonale helligdommer, poengterte han, og oppfordret miljøene til å fortsatt hjelpe til å bevare vår rullende kulturarv. Selv har museet nå ansatt en arkivar, «for arkiv og dokumentasjon skal vi også ha». Samtidig anser Stormbringer



Adm. dir. Geir Atle Stormbringer ved Norsk Vegmuseum har som kjent utvidet sitt mandat til å også omfatte Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum. Her visualiserer han sitt ønske om at virksomheten skal favne enda bredere enn som så.



Stian Hoel Fassen ga en løssluppen og uhytlig presentasjon av sitt arrangement Retro Rally 2019. Men den ville nok ha passet bedre i et annet forum enn på årets Bilhobbykonferanse, tatt i betraktning de øvrige temaene i årets program.



AMCARs general manager Hilberg Ove Johansen kortet sin egen taletid for mye til at alle hans viktige momenter fikk festet seg etter fortjeneste blant tilhørerne, og det ble heller ikke tid til å drøfte dem. NMV har et fromt ønske om at dette blir endret neste år – gjerne ved å gå ned fra fem til fire punkter på konferanseagendaen.

på ingen måte fremtiden som svart for kjøretøy som kulturarv, selv med det grønne skiftet:

- Stikkordene er samling, integrering, samarbeid og trafikksikkerhet, sa museumsdirektøren.

- Funksjoner må samles i færre og større clustere, mens trafikksikkerhet er giret alle er på nå, og det lar seg samtidig koble til kjøretøykultur. Jeg deltok for en tid tilbake på den internasjonale trafikksikkerhetskonferansen i Københavns Bella Center – med 40.000 delegater! (FNs klimakonferanse teller til sammenlig-

ning 25.000. Red. anm.).

– Vet dere at Norge er best i verden på trafikksikkerhet? Ikke det? Altså bør det profileres tydeligere, og et trafikksikkerhets-senter knyttet til kjøretøymuseet blir det neste målet. Et senter for forskning, helst med hotellbit og det hele, avsluttet Stormbringer.

Litt malplassert, kanskje?

Ingen kan ta fra Stian Hoel Fassen at han fikk fram både smil og latter da han fortalte om Retro Rally 2019, en roadtrip han hadde organisert rundt i Europa med

nyere veteranbiler (ca. 1968–87) med innkjøpspris på maks 30.000 kroner (selv ante vi ikke at Maserati Biturbo står så lavt i kurs). 11 biler deltok, fem av dem greide å karre seg tilbake til gamlelandet for egen maskin. Kostnadene for alle bergingsbiloperasjonene vi fikk se underveis må ha vært betydelige. Og ettersom innlegget skred fram, vokste ettertankene.

Selv har jeg kjørt i karavane gjennom Europa flerfoldige ganger (en gang Oslo–Salzburg t/r på egne hjul) i gamle, motorsvake totakter med ned til 28 hk og tre gir, hvor hele gjengen forholdt seg til de 110 km/t som den langsomste av oss presterter, fordi konstant samhold var det viktigste på turen. Ingen lurte på hvor de andre ble av. Det verste vi var utsatt for var fordelerstiftkontakter som brant seg fast, og alle kom seg helt rundt og vel hjem for egen maskin. Vi forberedte oss riktignok godt med smøring, rengjøring og kjøreprøver før avreise. I tillegg tok vi med ekstra dynamo, fordelerlokk, starter, verkstedhåndbøker og desslike. 2CV-klubben har gjort utallige lignende øvelser. AMCAR selv har gjennomført Lincoln Highway der hovedproblemet de møtte gikk på USAs bensinkvalitet. Renault-klubben dro således med en trio R4 fra Oslo helt til Cape Town i Sør-Afrika, der alle disse billigbilene kom seg gjennom strabasene underveis. Senere tilbakela de andre verdensdeler også.

Og da, lurte jeg på, hva poenget var med dette innslaget som beskrev en bil som krevde en time hver dag å få startet, hvor minst en annen motor knakk sammen, hvor en tredje bil måtte etterlates der den var med bakakselen i spagat etter lang tids røykutvikling, hvor en fjerde blåste masse trimmingselektronikk som ingen kjente sammenhengen imellom, og hvor det var innlagt hviledager for at deltakerne skulle komme over fyllesjuken kvelden i forveien? Jo, det er nok utvilsomt et bedre og mer opplevelsesrikt opplegg enn en Strømstad-tar på Skjærtorsdag hvis det er fra denne ungdomsgruppen «bilhobbyen»

vil rekruttere, men jeg må ærlig tilstå at i forhold til konferansens gjennomgående trafikksikkerhetstema syntes jeg at dette innslaget lå på – nettopp, kollisjonskurs.

Hasterunde gjennom fremtidsutfordringer

Etter roadtrip-innslaget var tiden rammen blitt forskjøvet såpass at vertskapet tradisjonelle PR- og årsoppsummeringsinnslag «Hvordan står det til i bilhobby Norge – Rikets tilstand og de politiske utfordringene» håde ble forsinket og forkortet etter å ha bli utsatt til etter en noe amputert lunsjpause. I år var det ekstra synd at dette innslaget ble hastet igjennom, fordi AMCARs General Manager I Lilberg Ove Johansen kom inn på en rekke grunnleggende og viktige spørsmål for oss som driver med kjøretøy – derunder «bilhobbyen» som enklave omgitt av det grønne skiftet. Og at de som bruker bil som fornøyelse må være forberedt på å måtte betale mer enn de som bruker bil av nødvendighet. Og at AMCAR for tiden er i dialog med 24 klubber om eventuell tilknytning. Slike emner kommer vi helt sikkert også tilbake til i Norsk Motorveterans spalter, pluss pluss. Men selv om Johansen «komprimerte» sitt innlegg profesjonelt og uten å glippe viktige poeng, måtte spørsmålsrunden etter innlegget hans utgå. Tiden ble for snau til forklaringer, drøftelser og kanskje sågar løsningsrettede innspill i denne omgang. Uten roadtrip-innslaget ville skjemaet ha holdt.

Rjukan-rapporten

LMKs generalsekretær Stein Christian Husby slapp først til kl. 13, da konferansen i henhold til det oppsatte program skulle avsluttes. Men så å si alle ble sittende – det var helt tydelig at temaet «Hva kan vi lære av Rjukan-ulykken» ble ansett som viktig og at de fleste ville få det med seg. Vi oppfattet også noen beske kommentarer fra sidemer om at temaet burde ha blitt oppsatt tidligere på dagens agenda.

Kanskje de hadde noen avtaler etter kl. 13 som de nå så seg nødt til å bryte?

Mye av innholdet i Rjukan-rapporten var allerede lekket og gjort kjent, men Husby redigerte for ulykkens foranledning, analyser og mulige konsekvenser – om ikke med den grad av dybdykk som han nok selv ønsket, for også Husby ville åpenbart ta hensyn til tilhørere som satt «på overtid». Fremlagte bilder og skildringer var gruoppvekkende nok, bare det at bilen ble 1,7 meter kortere i sammenstøtet forteller jo at mantraet «kjør stort – kjør trygt – kjør amerikansk» ikke alltid er nok. En forutsetning er at kjøretøyet vedlikeholdes etter gjeldende sikkerhetsforskrifter, og om teknikken likevel svikter; at føreren har tilstrekkelig kunnskap om krisehåndtering dersom kjøretøyet løper løpsk – som i dette tilfellet.

At en god del av det norske veinettet i kupertede områder heller ikke har kanter fylt med sand og singel som kan bidra til fartsreduksjoner, slik som på kontinentet, eliminerer dessuten «siste utvei» for bilister i en så ekstrem nødssituasjon. Og da nytter det ikke bare å sette søkelyset på «veteranbiler». For ulykkesbilen kunne vært noe annet enn en gammel amerikaner, for eksempel et ukvalifisert ombygg eller et vanskjøttet, utenlandsregistrert vognvogn.

Avslutningsvis ble det omsider åpnet for spørsmål fra salen, men Rjukan-rapporten var så selvforklarende og utfyllende at det ikke ble hengende så mye i luften etterpå som etter Johansens innlegg. Vi får håpe at det blir anledning til å gå nærmere inn på sistnevnte mange interessante temaer neste år.

Helt til slutt påpekte undertegnede fra salen at Rjukan-ulykken representerer et tragisk unntak i et ellers trygt ferdselsbilde med veterankjøretøy, men at forholdet er betydelig mer skremmende med det antallet veteranbilbranner man har sett her i landet i de senere år. Om Rjukan-ulykken kan ha utløst tanker om forbud mot bruk av veterankjøretøy, vil

en tunnelbrann forårsaket av et dritto, og med like tragisk utfall, føre våre aktiviteter atskillig nærmere et slikt punktum. Kampen for en eranolfri sikringskvalitet må derfor fortsette, og aktører som tilbyr veterankjøretøysforsikring bør presses til å måtte ta mer preventivt ansvar mot at slikt kan skje. Det er på høy tid at forsikringselskapene spiller på lag med oss som kunder overfor både politikere og bensinselskaper. Kraftfulle virkemidler besitter de om nødvendig, det er et spørsmål om vilje til å bruke dem.

Nei til «veteranbilskam»!

Selv reagerer jeg på at temaer som sikkerhetsbelter, periodisk kontroll av kjøretøy uansett årgang, og påbudte tokrets bremsesystemer begynner å nærme seg konkluderende løsninger på sikkerhet for historiske kjøretøy. Hvorfor skal slikt være nødvendig? Skadomfanget blant eldre, originale veterankjøretøy i Norge er mikroskopisk.

Man må heller ikke overse at det fantes biler på norske veier før 1950, og at en stor del av dem var utstyrt med mekaniske bremsesystemer. Ford var blant dem som holdt lenge på det, og samme hva man måtte mene om mekaniske bremsesystemer, tilsvarer prinsippet en separat krets til hvert hjul, ofte også med en egen «krets» til transmisjonsbremsen. Alle trådte i funksjon med stag og vaiere, så her er bremsevæsker irrelevante uansett kokepunkt og vannprosent. Det som kreves er ettersyn og vedlikehold av bremsebelegg og mekaniske overføringer – helt i tråd med krav som stilles om å holde kjøretøy med mer moderne bremsesystemer i forsvarlig stand. Ut over dette gjelder det bare å utføre kjøringen innenfor de begrensninger som en gammeldags konstruksjon forutsetter – det skulle naturligvis bare mangle.

Hvor kan man godta kompromisser?

At man bør sette sikkerhetsbelter (tidsriktige!) i biler som fra fabrikk ble utstyrt med fester for slike, er på den annen side et



LMKs generalsekretær Stein Christian Husby gjennomgikk det rystende innholdet i Havarikommisjonens rapport fra den tragiske Rjukan-ulykken. Lavmæltheten blant deltakerne da han var ferdig tyder på at noen og enhver tok med seg noen ettertanker hjem.

rimelig krav. Men selv om den tyske bilfabrikanten Otto Beckmann visstnok utstyrte sin egen bil med sikkerhetsbelter for ungene sine like etter at han startet geskjeften sin ved det forrige århundreskiftet, er jeg ikke overbevist om at voksne passasjerer i en messingbil som møter ei grøft i 30 km/t kan unngå å rive med seg hele setet de er stropet fast i på vei hodestups ut i den samme grøfta. Kanskje de da rammes av etterfølgende løse dører og andre karosserideler også. Kan belter regnes som et sikkerhetsfortrinn her? Når det gjelder såpass gamle biler mener NMV at det får holde med moderne sikkerhetsglass, som verken visuelt eller funksjonelt avviker fra originalt glass unntatt ved knusing. Nettopp da blir fordelene med en usynlig modernisering uomtvistelig.

Hva gjelder håndtering av veterankjøretøy i alminnelig ferdsel, er vi heller ikke helt fremmed for tanken om at førere av kjøretøy med utdatert teknologi faktisk må kunne bevise at de håndterer dem på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Dette kan underbygges gjennom håndfaste ferdigheitsprøver av den enkelte sjåfør,

og at det spesifiseres i vognkort og førerkort hvem som er kvalifisert til å føre de forskjellige typer veterankjøretøy. Radikalt forslag? Tvert imot. Det var akkurat slik rammevilkårene var da de første bilene kom til Norge og skulle kjøres av uerfarne, norske sjåfører. Det handlet om sikkerhet den gang som nå. Og det er betydelig bedre å kunne bevare et historisk kjøretøy kjørbart for noen få, enn å modifisere et historisk kjøretøy slik at det er kjørbart for enhver – på bekostning av at kjøretøyet ikke lenger har sine historiske korrekte egenskaper intakt.

Jo, naturligvis er det mange som vil være uenige i dette. Men for Norsk Motorveteran blir tokrets hydrauliske bremsesystemer med skiver på en A-Ford akkurat som å utstyre Skibladner med gassdrift og propeller både i baug og akter: Reinspiikka historieforsalskning!

Men når det er sagt: Bilhobbykonferansen virker å være på rett kurs igjen. Blir neste års program like interessant og viktig som i år, vil NMV melde seg tidlig på for å sikre oss plass i de fremre rekker. ☺

HUMOR



Patroljebilen stoppet den rykende og falleferdige gamle bilen. Føreren, som så like skral ut som kjøretøyet, ble beordret ut av bilen.

– Oii, utbrøt politibetjenten og pekte på den gamle Ford-en, – det der kan umulig kalles en bil.

– Takk for det!, svarte mannen som eide vraket,- det var fint De sa. Jeg har nemlig heller ikke sertifikat for bil, jeg!

KLUBBINFO

KLUBBENS ADRESSE:

Edvard Strandsvei 46
1734 HAFSLUNDSØY

Web: <http://www.detroitcars.no>

E-post: post@detroitcars.no



STYRET ÅR 2019

FORMANN	Egil Berby	fossengen@online.no	69132166/90041576
VICEFORMANN	Inger Lisbeth Østli Aaserød	tantepen@yahoo.no	95065269
KASSERER	Kjell Ingar Olsen	kjell-io@online.no	97564337
SEKRETÆR	Per Gerhardt	57merc@online.no	91777514
HJELPESEKRETÆR	Connie Løvlie Spetaas	connieasbjornsen@gmail.com	97632772
STYREMEDLEM	Tom Lilleborgen	to-r-lil@online.no	95253131
STYREMEDLEM	Björg T. Karlsen	bjotokarl@gmail.com	95445380
STYREMEDLEM	Malin Hansen	malinth-91@hotmail.com	99338943
STYREMEDLEM	Ronny Marcussen	rmarcuss@online.no	41520534
VARAMEDLEM	Roy Olafsen	royolafsen@yahoo.no	97463755
VARAMEDLEM	Leif Nielsen	leifenielsen@icloud.com	90559479
VARAMEDLEM	Ola Karlsen	bjotokarl@gmail.com	91367792
VARAMEDLEM	Morten Gyring	mortengyring@gmail.com	95448380
VARAMEDLEM	Andreas Spetaas	andreas.spetaas@bravida.no	46821062
VARAMEDLEM	Johannes Wastvedt Henriksen	jwast@hotmail.no	97470189

Klubbtelefon

Alle som ønsker meldinger når noe skjer, må sende melding Inger Lisbeth Østli Aaserød tlf 95065269 eller mail :tantepen@yahoo.no for å bli registrert.

Også viktig å melde ifra når en får nytt telefonnummer, eller ikke ønsker å få flere meldinger. Send en melding til **95065269** der dere oppgir navn og telefonnummer.

Utlån av verktøy

Ta kontakt med formann Egil Berby, **69132166/90041576**

SISTE SIDE

For mer utfyllende terminliste se vår webside: www.detroitcars.no/kalender

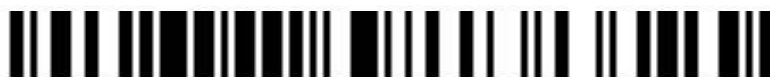
30. des.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30
4. jan.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	Kl 11,00
5. jan.	Yong cruiser inviterer til Juletefest (påmelding Connie 976 32 772) se plakat		Kl 13,00
8. jan.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30
16. jan.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30
17. jan.	Fredagshygge på klubblokalet	Detroit Cars	Kl 20,00
1. feb.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	Kl 11,00
3. feb.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30



AARNES
AMERIKANSKE BILDELER
POSTBOKS 14, 1740 BORGENHAUGEN TLF. 69 97 19 00 FAX 69 97 19 01
WWW.AARNES.NO


GRASROTANDELEN

DETROIT CARS
Organisasjonsnummer: 893036172



32774893036172

**Deadline neste
29.jan
klubbavis**