

CRUZINEWS

Medlemsblad for DETROIT CARS

Nr. 8 – August 1996



KLUBBLOKALE:

VARTEIGGT. 31 – TLF. 69 15 05 00

HEI OG VELKOMMEN TIL STYRETS EGEN SIDE!

Å, endelig kom sommeren for fullt og heldigvis for meg stemte det bra med min egen sommerferie. Jeg startet ferien litt på forskudd med grodag og lang-weekend i Vesterås på Power Meet og siden det har det vært stort sett bra vær.

Som vanlig sitter jeg å og skriver denne siden den siste dagen før deadline går ut. Det er tungt å komme tilbake i vanlig rytme etter å ha sluppet av i flere uker.

Når det gjelder medlemstilgangen er vi nå oppe i 102 betalende pr. 31/7-96. Dette tyder på en klubb i sterk vekst og vi har aldri hatt flere medlemmer noen gang, ikke engang i årene 85-86 hvor det gikk rekordmange amcars på norske veier. Om ikke dette er nok har vi mange fler på gang bare de får levert inn postgiroen sin for belastning.

Når det gjelder dugnaden som jeg nevnte i forrige avis kan jeg fortelle at denne gikk meget bra og vi forventer en bra sum inn på vår konto i nær framtid. Jeg vil passe på å takke klubbens medlemmer som stilte opp på meget kort varsel. Firmaet som forespurte oss om dugnaden var veldig fornøyd å lurte på om vi ville ha flere jobber.

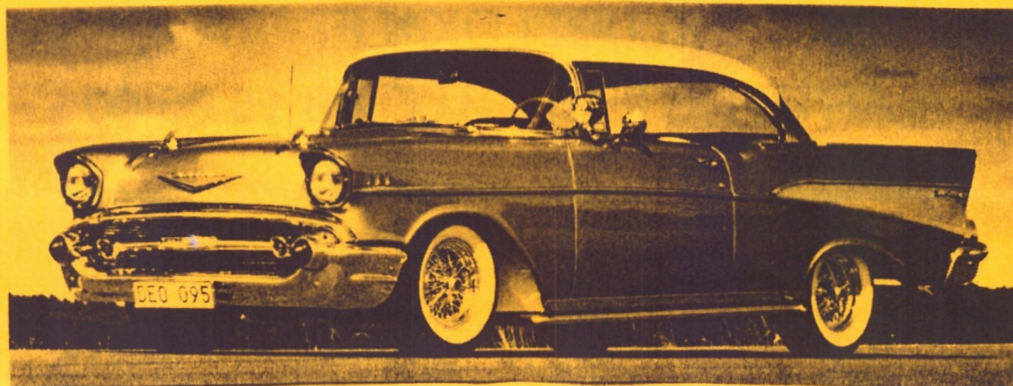
Power meet i Vestby foregikk sist helg og her var det kjempemye biler og knallvær. Fredrikstad-klubben har funnet seg et fint sted her og trekker masse biler med minimal reklamering på forhånd. Jeg vil allikevel nevne et par ting som trekker litt ned på helhetsinntrykket. For det første bør det gjøres noe med systemet ved inn/ut-kjøring fra treffet, det var til tider veeldig lange køer inn. Litt av problemet oppstår når biler parkerer langs veien og andre biler prøver å kjøre ut på samme veien som innkjøringen foregår. Her bør det gjøres noe! Når det gjelder sanitær-anlegget var også dette i enkleste laget. Nok om det, bilene var bra og blant de beste var nok en gang Lars Stene's Dart GTS cab som tok 1.premie i sin klasse. Kvelden før treffet var det cruisin' i Vestby arrangert av Mustang-klubben og her ble det også ganske mange biler etter hvert. Når vi dro hjemover ved 11-tiden på kvelden tellet vi til et sted mellom 15 og 20 biler fra Sarpsborg i Vestby og dem må jeg si var bra.

Av de neste arrangementene rundt om kring vil jeg nevne Bilsport cruisin' i Halden og vår egen 50-talls fest. Husk at på sistnevnte fest er det noe begrenset plass så kom tidlig hvis du vil være sikret plass.

For våre egne medlemmer blir det også kjøring på NAF øvingsbane søndag 25. august . Vi starter opp kl. 14.00 og det blir kun anledning til å kjøre med amerikanske biler. Det blir ikke noen vanlig kurs mer en slags ferdighetsløype og det er ikke farlig å delta her uansett biltype.

IN SES I

Ingar



DETROIT CARS

INNBYR

TIL

MEDLEMSMØTE

ONSDAG 14.08.96

KL. 18.30

KLUBBLOKALET

VARTEIGGT. 31

Saker

1. INNG. POST
2. BINGOSPILL
3. NY VALG-KOMITE
4. INNLEVERING AV SKRAPELODD !
5. EVENTUELT
6. AVGANG TIL GRILLING TUNEVANNET ! TA MED GRILLMAT, VI HAR GRILLENE. VÆRFORBEHOLD!

MØTELEDER: INGAR KARLSEN

ELLERS BLIR DET KIOSK-SALG, LODDSALG OG IKKE MINST MYE SOSIAL PRAT !

MEDLEMSMØTE 12. JUNI 1996

Det var møtt opp 19 medlemmer. Jon Lovåsen ledet møtet denne gangen.

Glattkjøring

Det er nå klart at glattkjøringskurset vil bli avholdt 25. august på Rudskogen. Vi vil også forsøke å ta det litt roligere enn et vanlig kurs.

1. maikomitee

Trond Heiberg og Cato Jansen var villige til å stille på nytt. I tillegg blir Nina Karlsen, Geir Johansen og Kent Johansen.

Skraplodd

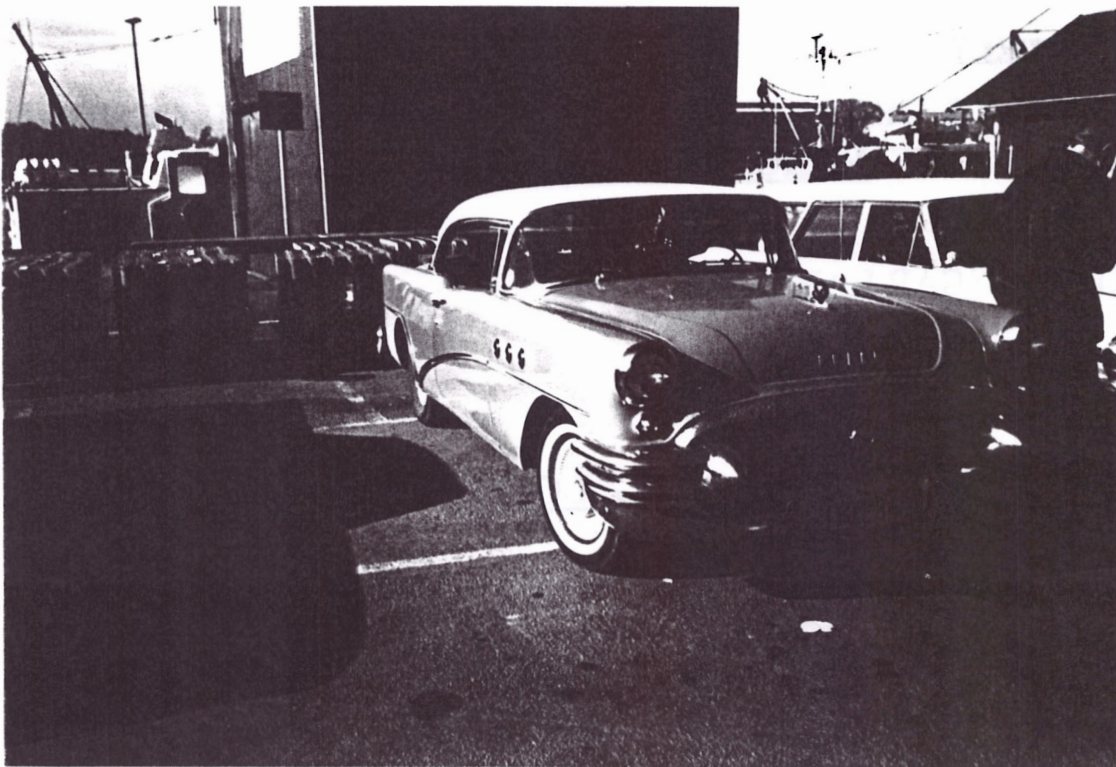
Bare noen få hadde med skraplodd.

Østfoldfest

Da Mosseklubben har gjort sitt inntog akkurat når vi var ferdig med en hel runde, var det naturlig at de arrangerer Østfoldfesten i år. Det vil bli i oktober, men endelig dato er ikke fastsatt.

Da den annonserte grillingen ble avlyst, ble dette et kort møte.

Stein Spetans



STYREMØTE 17. JUNI 1996

Denne gangen var det så få tilstede, at det er enklere å ramse opp de som var kommet: Lars, Unni, Stein, Vidar og Ingar.

Vi har fått tilbud fra firmaet Laser World om å komme å leke krig. Oppslag om dette henger på klubblokalet hvis noen er interessert.

Det ble foreslått å kjøpe inn verktøy for utleie. Spesielt motorbukk står høyt på ønskelisten. Vi vil innhente priser på dette.

1. maikommite' skal avholde møte 22. august. Da vil også medlemmer fra avtroppende kommite' komme.

Det er nå klart at det blir glattkjøringskurs på Rudskogen 25. august kl 14.00. Vi vil satse på et opplegg på 3 timers kjøring med 2 instruktører fra NAF. Prisen på dette er kr 2400,-.

Når det gjelder skraplodd har disse vært «seige» å bli kvitt den siste runden. Vi vil forsøke å selge ut de vi har, for så å kutte dette ut.

Civitan er blitt informert om at det ikke blir bingo-overskudd. Vi bør være klare til å jobbe med bingo etter sommeren.

Valgkommite' må opprettes neste møte. Etter vedtektene er dette sekretær + 2 andre personer.

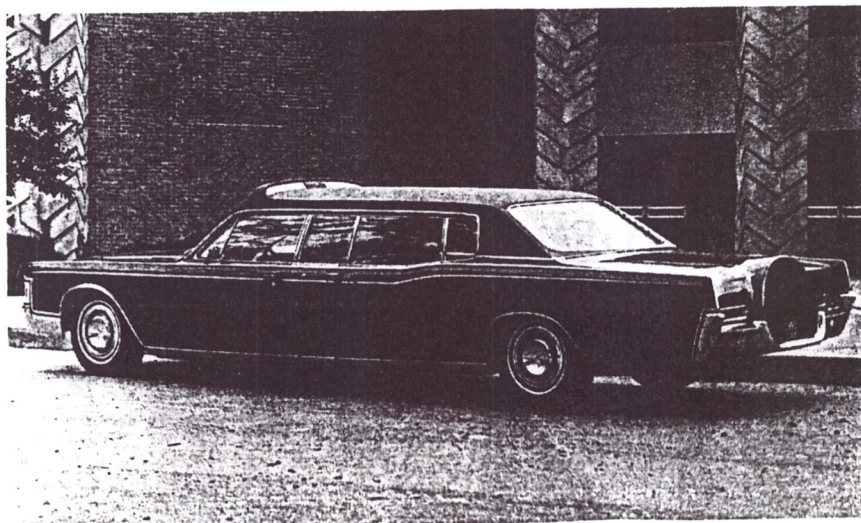
Støtte til andre klubbers treff legges på is intill vi får spørsmål om det.

Huskommite' oppfordres til å inkalle til møte angående videre oppussing på lokalet. Festkommite' bør kanskje være litt mer aktive, også når det gjelder fest på lokalet.

Innbydelse til 50 tallsfesten 14. september bør sendes ut til andre klubber så raskt som mulig.

Møteleder neste medlemsmøte blir Ingar. Det var stemning for å avslutte dette med grilling på Tunevannet, da dette ble avlyst på junimøtet.

Stein Spetnaas



ÅRETS
MEDARBEIDERE I
KLUBBAVISEN

REDAKTØR
JON LØVÅSEN

JOURNALISTER
JON GRASTO
VIGDIS SCHNELL-LARSEN

SAMMENSETTING/
KOPIERING
VIDAR ELVESTAD
BJØRN JOHANNESSEN
JON LØVÅSEN
PER WILLY MATHISEN

ANSVARsomRÅDER
:

NYE MEDLEMMER/
BILER
JON GRASTO

FORSIDE
VIGDIS SCHNELL-LARSEN

MØTEREFERAT
STEIN SPETAAS

STYRE HAR ORDET/
MØTEINNBYDELSE
INGAR KARLSEN

TREFF REFERAT
JAN ERIK BERGDAL
VIGDIS SCHNELL-LARSEN
INGAR KARLSEN
JON GRASTO

BAKSIDE/
TERMINLISTE
INGAR KARLSEN

FESTINNBYDELSER
UNNI BLAKKESTAD

DIV. MEDLEMS INFO

KJØP OG SALG
JON LØVÅSEN

DC- BØRSEN

SELGES.

PHILLIPS BIL PLATESPILLER

1959 MOD. VIRKER OG I BRA
STAND. SELGES H.B.

TLF. 94 23 81 63 TRULS

LINCON CONTINENTAL MARK 5

1979 MOD. Drømme bil med alt utstyr.

Må selges NÅ!!!. Ca. kr. 120 00,-

TLF. 69 18 26 30

CHEVROLET CAPRISE ST.V.

1981 MOD. Div. utstyr tilsalgs kr. 25
000,- TLF.92 49 11 48

VETERANBIL SELGES.

De Soto 1949 mod. Høystbydende.

TLF. 69 25 87 98

CHEVROLET MALIBU ST.V.

1979 MOD. 112 000 km. org.lakk,
rustfri og i topp stand, selges ca. kr. 30
000,-. TLF. 69 28 29 59 - 90 59 25 47

PEN STASJONSVOGN

Chevrolet Malibu Classic 1979 mod. ,
mye nytt bl.a. gearkasse, starter,
bensinp. , dempere dekk, selges kr. 25
000,- el.h. bud. TLF. 69 34 93 35- 92
43 97 19

ORIGINALE SALGSBROSJYRER

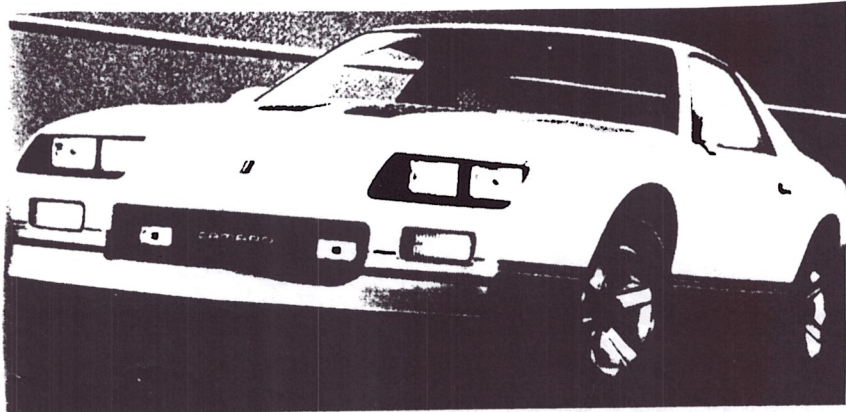
Til amerikansk bil ca. 1950 - 96 selges.

TLF. 69 15 31 74 Jon G.

NYE MEDLEMMER

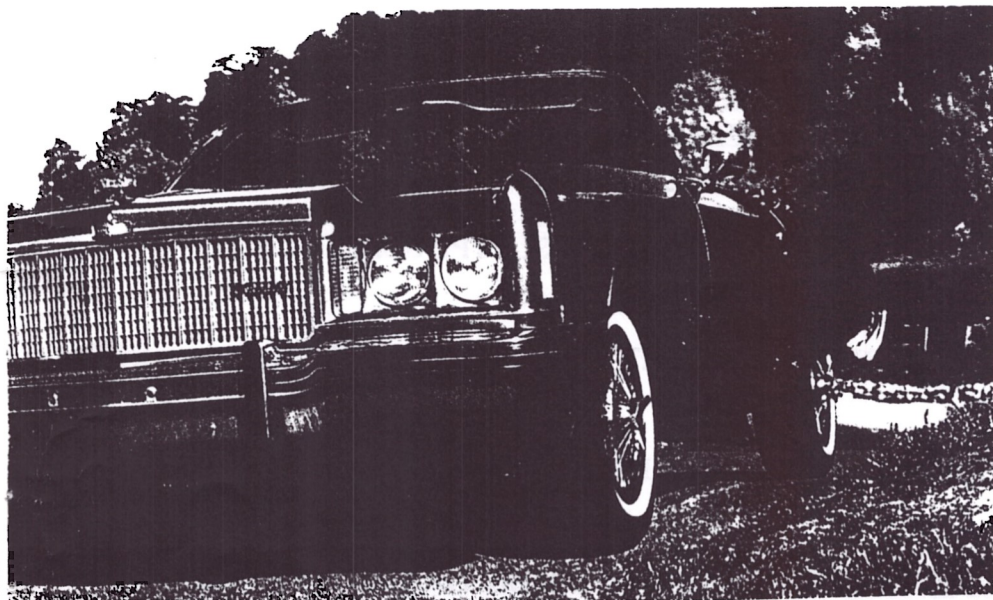
Tekst: JON GRASTO

JONNY DELBEKK har nå meldt seg inn i klubbens rekker. Jonny arbeider til daglig som sjåfør og han bor på Brusemyrtoppen 23b på Borgenhaugen. Jonny kjører amcar selvfølgelig og bilen er en **1986 CHEVROLET CAMARO Z-28**. Den har 305 cidV8 og automat og det er vel alt vi vet om denne. Tror den er rød utvendig med sort interiør. Er dette riktig Jonny? Velkommen til Detroit Cars.



Priced identical to a Berlinetta, the Z28 model for 1986 was considered a base coupe with lots of extras. They included a 5.0-liter 155 horsepower V-8, 5-speed transmission, handling suspension, dual horns, leather-wrapped steering wheel, full instrumentation, black exterior accents, front air dam, special hood, rear deck spoiler, dual resonators and tailpipes, body-color Sport mirrors (left remote) courtesy lights, quartz analog clock, and P215/65R15 high-performance tires. Two extra-horsepower versions of the V-8 were available at \$695 extra. One was the 4-barrel HO engine producing 190 horsepower at 4800 R.P.M. The second was the tuned-port injected engine that developed peak horsepower of 215 at 4400 R.P.M.

UNO STEEN er nå medlem i klubben vår igjen. Uno var med in the early days, ca rundt 1984 tror jeg. Uno har nå familiemedlemskap tilsammen med Mette Gro Walther og de har en nydelig **1974 CHEVROLET CAPRICE CLASSIC CONVERTIBLE**. Denne har en 400cid V8 og automat og er GeminiBlue med hvitt interiør og topp. Ellers er den meget velutstyrt med bla. aircond., tilt/teleskop ratt, el vindu og koffertåpner etc. Bilen kom til Norge i 1977 ifra New York og har hele tiden vært eid av entusister i amcar-miljøet. Vi gratulerer med nydelig fullsizer og de som vil lese mer om denne bilen kan finne frem AMCAR nr 10-93



1974 CHEVROLET CAPRICE CLASSIC CONVERTIBLE

Motor: OHV V8
Volum: 400 cid
Komp. forh.: 10.5:1
Forgasser: Holley 600 cfm

Gear: TH 350 automat

Differensial: GM 10-bolt. 2.73:1

Vekt: 1.975 kg

Mål: Akselavstand: 125". 317 cm
Lengde: 564 cm
Bredde: 202 cm

Hjul: Dekk: P225-15
Felg: 6.5x15

Bremser: Skiver foran. 11" tromler bak

Bensintank: 98 l

Lakk: Gemini Blue

Pris ny: \$ 4.675 basis USA

Produksjonstall: 4.670

Denne bil 1. gang reg. i Norge: 1977

NYE MEDLEMMER

Jon Grasto

GRETE NORD bor i Dalveien 99 på Greåker og er samboer med Per Gerhard Grete har vært med på noen av årets arrangemang og tydligvis har dette falt i smak.

Dette har også falt i smak hos Gretes datter KRISTINE NORD , for nå er også henne medlem. Kristine er skole-elev og vi får håpe hun kan lære hvilken bil som er den rette og eie/kjøre .

Foreløpig er det 1960 FORD som gjelder for disse damer.



GLATTKJØRING.

FOR DE SOM HAR LURT PÅ HVORDAN ENS EGEN AMCAR OPPFØRER SEG PÅ GLATTISEN HAR EN NÅ SJANSEN TIL Å PRØVE SEG.

SØNDAG 25.AUGUST ARRANGERER DETROIT CARS I SAMARBEID MED NAF ØVINGSBANE EN DAG FOR KLUBBENS MEDLEMMER.

VI STARTER OPP KL. 14 OG AVSLUTTER KL. 17.

DET BLIR EN UHØYTIDELIG DAG MED EN FERDIGHETSLØYPE SOM ER LAGT OPP AV NAF'S REPRESENTANT.

ER VÆRET BRA VIL VI OGSÅ PRØVE Å FÅ TIL LITT GRILLING INNIMELLOM KJØRINGEN.

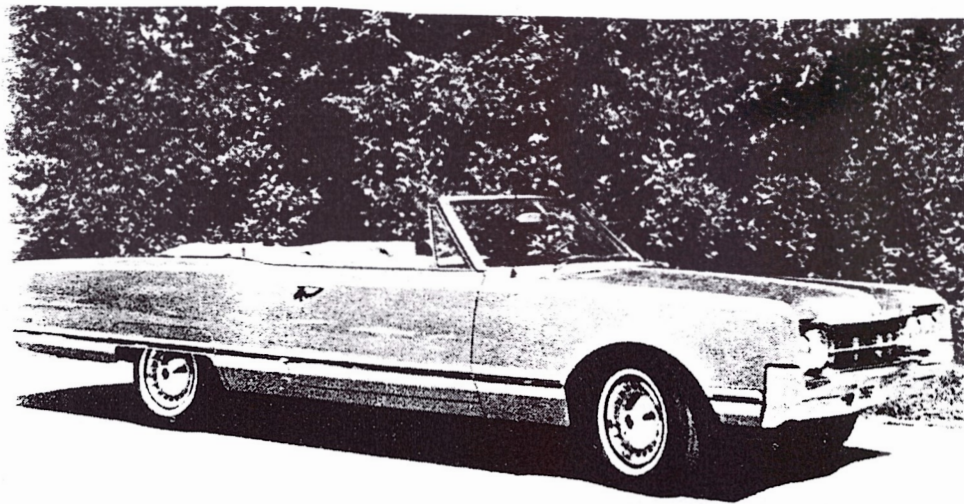
HUSK DET ER BEDRE Å PRØVE PÅ EN LUKKET BANE ISTEDET FOR I TRAFIKKEN.

DET ER HELLER INGEN FARE Å MØTE OPP MED EN FIN BIL DA DET IKKE BLIR NOEN "SKUMLE" ØVELSER.

BILER SOLGT-KJØPT-BYTTET

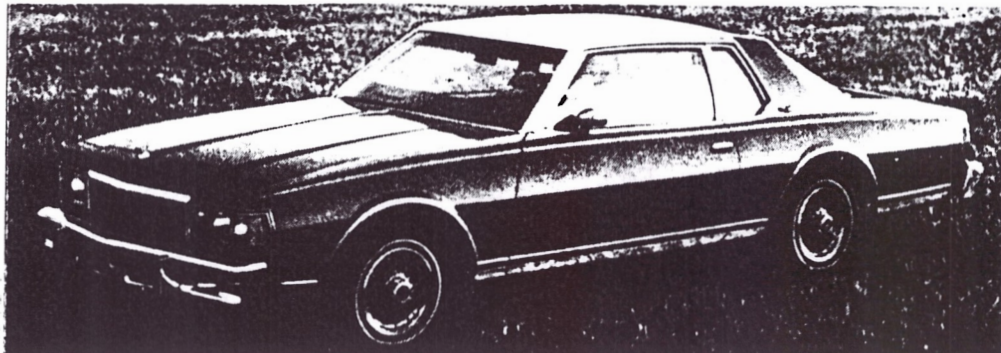
Tekst Jon Grasto

GEIR JOHANNESSEN i Borregaardsbakken har nå solgt sin **1965 OLDSMOBILE NINETY-EIGHT convertible**. Nye eiere kommer ifra Trysil traktene og synd er det at denne bilen forsvinner. Kjenner vi Geir rett så kribler det allerede etter et nytt objekt eller er det noe på gang ifra California.



JON og MARI-ANN GRASTO har kjøpt en **1978 CHEVROLET CAPRICE CLASSIC COUPE**. Bilen er 2-farget sølv/grågrønn og har rødt feilfritt interiør. Original takluke, elvinduer og sete, tiltratt gjør bilen til en behaglig cruiser. Nyoverhelt motor på Sarpsborg Motorverksted et par år siden er og et pluss. Minuset er at metalmarken har tatt noen jafs her og der, og at lakken siden 78 begynner å bli vell stygg. Bilen er solgt ny i Norge og gikk som Administrasjonsbil hos Sørensen og Balcken i Oslo som ny. Har befunnet seg på Greåker siden ca 1984.

In the Caprice Classic line, as in the plain Impala Series, the Model L47 Coupe was available in either standard form, or as the Landau model shown here. The standard Caprice Classic Coupe in 6-cylinder form sold for \$5,526 and weighed 3,548 pounds. The Z03 Landau Coupe option raised the price to \$5,830. Chevy produced 27,423 of them, of which only 4,652 were Impalas. Shown here is the more common Caprice Classic version, with optional wire wheels. The Landau equipment included a vinyl half-roof, pin striping and dual Sport mirrors. Whitewalls were \$46 extra.

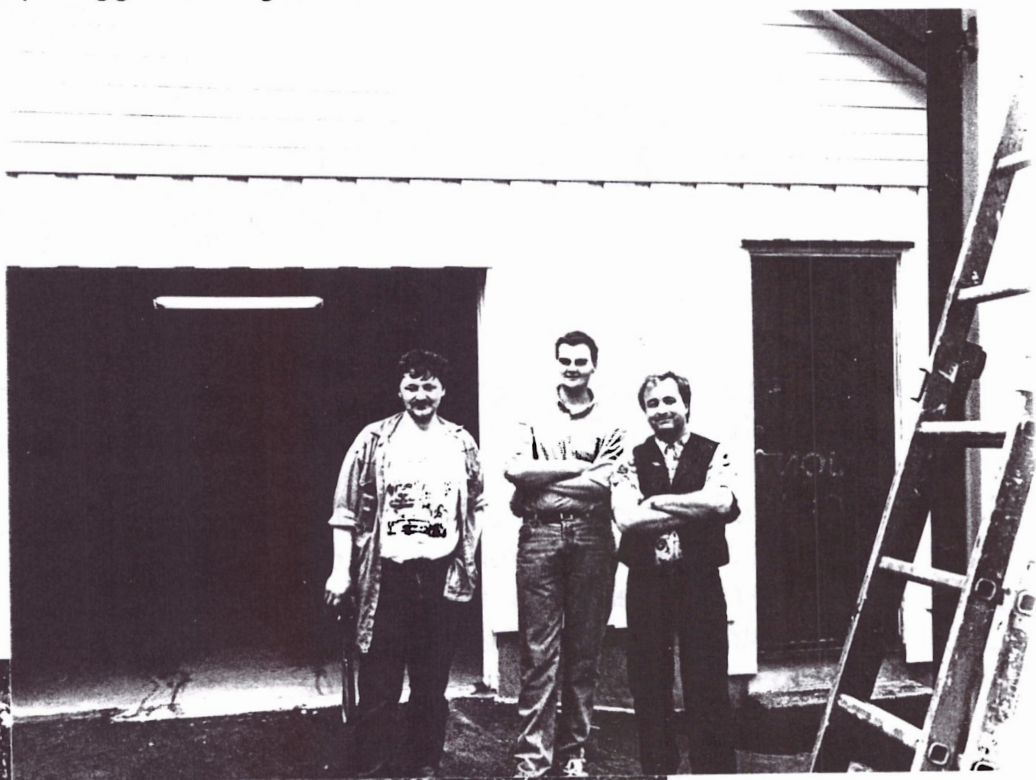


LONG DISTANCE

Story : Jon Grasto

GEIR KRISTIANSEN, vart medlem ifra Narvik, har vært på besøk i Sarpsborg i sommer. Andre helg i juli dukket Geir og en kamerat opp i sin 1972 Dodge Dart Swinger. Bilen er nyrestaurert for sesongen og holdt en meget fin standard. Slant six motor gjorde at turen ifra Narvik og ned gikk på ca 1.1 l/mil, og det er meget bra. Bilen er rød med sort vinyltak og striper på hekken og panser. Lars Stene og Jon Grasto tok gutta med på en sightsing i mopar-garasjene i distriktet og jeg tror nok de var overrasket hvor fint vi har det her i distriktet. Et besøk i Mopar-Heaven (Lars's garasje) gjorde at guttene fikk hakaslepp og Lars koserte i det vide og brede. Lars tok de med seg til Fredrikstad distriktet også for inspeksjon av Mopars der. Geir skulle videre delta på Chrysler treffet på Høk, men av ukjente årsaker reiste guttene nordover tidligere enn planlagt. Et kjempe artig besøk og vi her nede nå bare bøye oss i støvet for den vilje til å reise, entusiastene nordpå legger for dagen.

GEIR er her i midten
Stedet er Mopar Heaven



Meget
Fin
Swinger

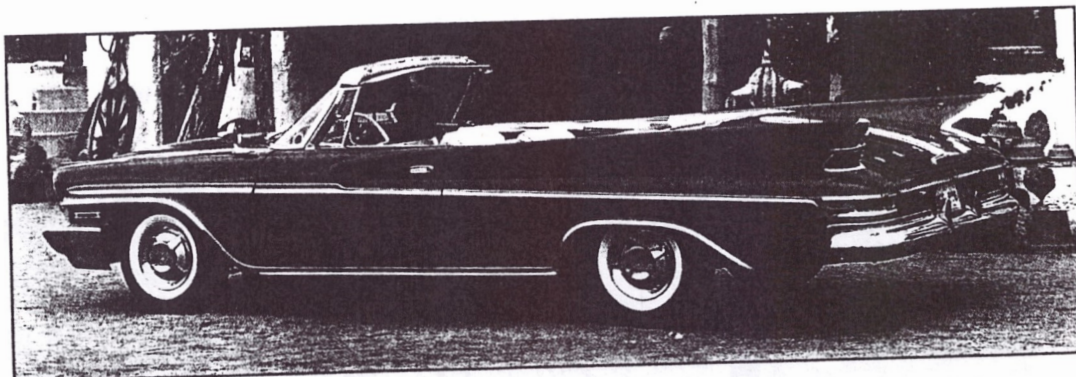
BILSPORT SUMMER MEET

VI VAR DER!

I år ferierte Emilie, Nina og jeg i Sverige. Turen ble lagt opp slik at minstemann på fire skulle ha det bra. Etter et besøk i Borås dyrepark på lørdag formiddag, kjørte vi mot High Chapparal på ettermiddagen. Denne helgen var det Bilsport Summermeet der. Da Impala'n ankom campingplassen ved High Chapparal, var festen allerede igang. Dette er det treffet jeg har vært på i Sverige som minner mest om at typisk norsk helge-treff à la Tønsberg-treffet. Her var det full fest på campingplassen med stereoanlegg på full rulle overalt. Vi slo opp teltet mellom en Charger og en van. Etter det jeg kunne se, hadde vi den eneste norskregistrerte amerikaner på treffet. Vi var også blandt de få edrue på plassen. Dette merket vi også etter at vi hadde lagt oss. Fulle svensker er ikke akkurat lavmeldte. Klokket 23 begynte konserten med Status Quo. Den varte helt til ett på natta. Da overtok et kjempe-fyrverkeri som virkelig imponerte. Dagen etter gikk vi inn på High Chapparal, som også ga inngang til treffet. 400 biler og 12000 (i følge bilsport) besøkende er fasit etter treffet. Swap-meetet var tamme greier. Bilsport kårer hvert år Sveriges Snyggaste Bil, som i år ble en '61 DeSoto Convertible.

For de som ikke vet, så er High Chapparel en turisatreksjon i form av et cowboyland i Småland. Verd et besøk sammen med barna. Skal du på summer-meet, la barna være igjen hjemme.

Jan Erik



**SVERIGES
SNYGGASTE
BIL**



BØTREFFET 20 ÅR'S JUBILEUM

Fredag reiste vi med strålende vær til Seljord, vi hadde planer om å være reiseklare kl 14.00, men ble ca. 3/4 forsinket. Vi dro tre biler i følge - Egil med sin Chrysler, John med Barracuda og Per med Ford, og disse var befolket med til sammen 9 personer. Rykter om kø i Moss gjorde at vi valgte å kjøre om Drøbak og ta båten over til Hurum og så videre over Kongsberg etterpå. På grunn av diverse "lissepauser" i Ford'en og plugg problemer på Barracuda dro Egil i forveien for å ta av plass og bra var det for på de minuttene (ca. 50) vi kom senere hadde inngangsnummeret steget fra 73 til 123, dvs. 50 biler. Egil hadde grillen klar og etter å ha rigget oss raskt på plass, ble det spising og tørsteslukking for den som hadde behov for det med en gang.

Andre medlemmer var også kommet. Ervin og Sonja med familie var på plass med sin Buick, da vi kom. Det var også andre Sarpinger der Thor-Åge Lindemørken med 3 passasjerer i han's Cadillac -63 mod. Thor-Åge har planer om å søke medlemskap i klubben.

Her var det mange biler fra Vestlandet, Telemark og Sørlandet. Ole Trondsen og Egil Bergby pekte ut flere gamle Sarpebiler som nå var restaurert opp til "glis".

Lørdag hadde vi planlagt tur til sommerland, men den ble avlyst på grunn av regnbyger midt på dagen. Ervin påsto at sola skulle komme klokka 13.00, men da kom regnet. Vi prøvde så å nå ølutsalget i Seljord men det stengte kl. 13.00, enkelte begynte da å få "panikk" og vi la i vei til Bø hvor man kunne få kjøpt øl i butikk fram til kl. 15.00, vi var der 14.40 slik at alle fikk det de trengte.

På treffplassen var det lagt opp til båtturer for de som hadde lyst til å se etter Seljordsormen, og senere på kvelden var det "wet-tshirt" det var veldig populært hos det ene kjønn. Musikken var litt for blues-preget etter våres smak.

Søndagsmorgen begynte det å blåse og de som ikke hadde plagget telt og fortelt fikk problemer (John og Per var tidlig oppe og «byttet pluggen» på teltet). Rent bortsett fra vind var været bra.

Vi satte nesa hjemover etter premieutdelingen hvor Egil ble overrakt pokal for beste bil i sin klasse pluss en ekstra premie. Premien for lengst vei gikk til en kar fra Alta, godt gjort å komme derfra, selv om en legger treffet inn i ferieturen er det over 200 mil å kjøre.

GWN

4.th of July Cruise Lillestrom 96

Som ellers denne sommeren var værutsiktene heller dårlige den 3 juli på TV2 værmeldingen. Eneste positive var vel Siri denne kvelden også. Torsdag den 4 begynte med styrt-regn og det så vel heller dårlig ut med cruiseturen til Lillestrøm. Utover dagen klarnet det opp,så Lars Stene ,Ole Trondsen og meg selv lastet våre kropper inn i 64 Cadillac'n og dro iveri kl.19.00. Vi hadde et par ting på tapetet først, så vi syntes fellesavreise ifra lokalet kl 20.00 var for sent. (Det var vist heller ingen som stilte kl 20.00 heller). Når vi nærmet oss Oslo så det ut til at vi ville få det værste regneværet midt på pansret,men det hele skle over. Vi entret Lillestrøms gater ca 20.40 og her var det fullt liv allerede. Ole føk iveri med sitt kamera og Lars og jeg kom i prat med Lasse Anundsen og da kan dere jo gjette hva praten handlet om. Det var IKKE Ford ihvertfall. Det kom hele tiden til nye biler og tar jeg ikke feil så var det nok en 300 biler tilstede. Det er veldig fin Cruise-runde på Lillestrøm og rekken av biler sèg jamnt og trutt rundt. Fint er det at det dukker opp en del biler man sjelden eller aldrig ser ellers. Selv fikk jeg hakeslepp av en aldeles nydelig 62 Olds. NinetyEight Convertible og en 63 Oldsmobile Jetfire Coupe . 2 for meg helt nye biler. Ellers sitter gassfoten løst hos enkelte, men aldrig så vi noen som skeiet helt ut. Politiet var tilstede , men jeg så dem aldrig gripe inn i noe. FIN STEMNING MED ANDRE ORD. Klokka 23.00 var det dags å lete etter Ole T og sette nesen hjemover. Dog tok vi en tur innom BurgerKing i OSLO for proviantering og en titt på livet på stroket. Hjemme i senga var vi rundt 02.00 og arbeidsdagen var snart der. Bortsett ifra Truls og Wigdis var det heller tynt med DetroitCars medlemmer på Cruisingen og jeg kan forsikre dere om at dere gikk glipp av en meget fin kveld. Åsså var e den Amrikanske nasjonaldaan o æ gett. Shame on you. Vi stiller ihvertfall neste år også.

Hilsen JON GRASTO



POWER BIG MEET VESTERÅS.

Første helgen i juli var tiden inne for årets Power Meet i Vesterås. Det er bestandig en del biler fra Sarp som drar dit. Dessverre passer det ikke for alle å dra på samme tida så det blir litt spredt avgang til Vesterås. Undertegnede lastet opp Caddy'n og dro nedover sammen med Jan Erik's 64 Impala. Vi hadde begge med oss hele familien inkl. unger så det ble en veldig rolig tur i forhold til tidligere år. Treffet startet i år opp allerede på fredag for å prøve og fordele trykket litt i Vesterås. Natt til fredag dro de første sarpingene nedover.

Lørdag formiddag reiste gutta ut på treff plassen mens damer og barn ble igjen i sentrum på leting etter nye kles-butikker. Ved 2-3 tiden på dagen ble det opplyst at det var ca. 4700 biler inne på treffplassen, det er mye biler!!

Vi konsentrerte oss om swap meet på lørdagen og gikk vel rundt i ca. 4 timer og da hoppet vi over alle stands som solgte klær og plater. At dette er et av verdens største treff kan det ikke være noen tvil om. For min egen del fant jeg ut at 58 Caddy er en mye mer kurant bil å finne deler til en mine tidligere Buick'er. Prisene er forholdsvis høye men her er det fullt mulig å prute. Jeg opplevde selv at en selger kom springende etter meg forbi flere stands for gi meg tilslaget på noe jeg hadde prutet på.

På kvelden skulle vi se på cruisingen i sentrum. Klok av skade fra sist år lot vi bilen stå igjen på hotellet og gikk ned til cruisin' gata. Du bør nemlig ha veldig god tid hvis du skal kjøre i Vesterås på lørdag kveld, det tar flere timer å kjøre rundt. Gatene blir totalt fylt opp av fine amcars ispedd masse raggarbiler. Etter å ha gått rundt noen timer ble veien tilbake til hotellet ganske lang (spesielt med barn på ryggen).

Søndag var det nok en gang å dra ut på treffplassen nå også for å se på bilene som var kjørt inn. Her var det biler fra Norge, Sverige, Finland, Danmark, Tyskland, Belgia og USA for å nevne noen. Det virket som det var veldig mange tyskere tilstede i år.

Hjemturen startet ganske tidlig da veien hjem er veldig drøy etter en sånn helg.

Ved Årjäng tok vi igjen en del av de andre gutta fra klubben som hadde fått trøbbel underveis med bilen. Tor Arne Koppegodt sin 55 Buick hadde fått problem med bakakselen på veien ned til Vesterås. De satt da igjen bilen i Årjäng, dro hjem til Sarp og hentet en ny bil for å kjøre til Vesterås. Noe å tenke på for alle dere som leser dette og som aldri tar ut bilen for å kjøre noe sted. **DET ER LOV Å KJØRE MED AMERIKANSKE BILER I NORGE.** De fleste av våre medlemsbiler er mindre verdt enn en vanlig bruksbil av nyere årgang. Og forhåpentligvis ikke noe dårligere å kjøre med.

Når vi kom var det klart for å slepe Buick'en hjem til Sarp med Terje Ekeberg's Country Sedan. Dessverre for Tor Arne viste det seg at stikkakselen hadde knekt midt på, og det medførte at hjulet falt av da de begynte å slepe slik at også bakskjermen fikk seg en skade. Det løste seg heldigvis etterhvert da de fikk tak i en kranbil som kjørte Buick'en hjem til Ise. Dette ble dekket av kasko-forsikringen så det endte godt. Med til historien hører også at Tor Arne fikk tak i en komplett bakaksel i Halden for den nette sum av kr.500,-. Da fikk han også med noen andre deler på kjøpet. Snakk om lykkelig slutt.

En annen av klubbens medlemmer, Stian Fredriksen, kjørte i stykker mellomakselen under lørdagens nattlige utskielser og dette lagde vei i vellinga under hans Chevrolet. Også han fikk bilen slept hjem til Sarp. Begge bilene er allerede på veien igjen. Ikke la dere skremme fra turen neste år!!

Ingar

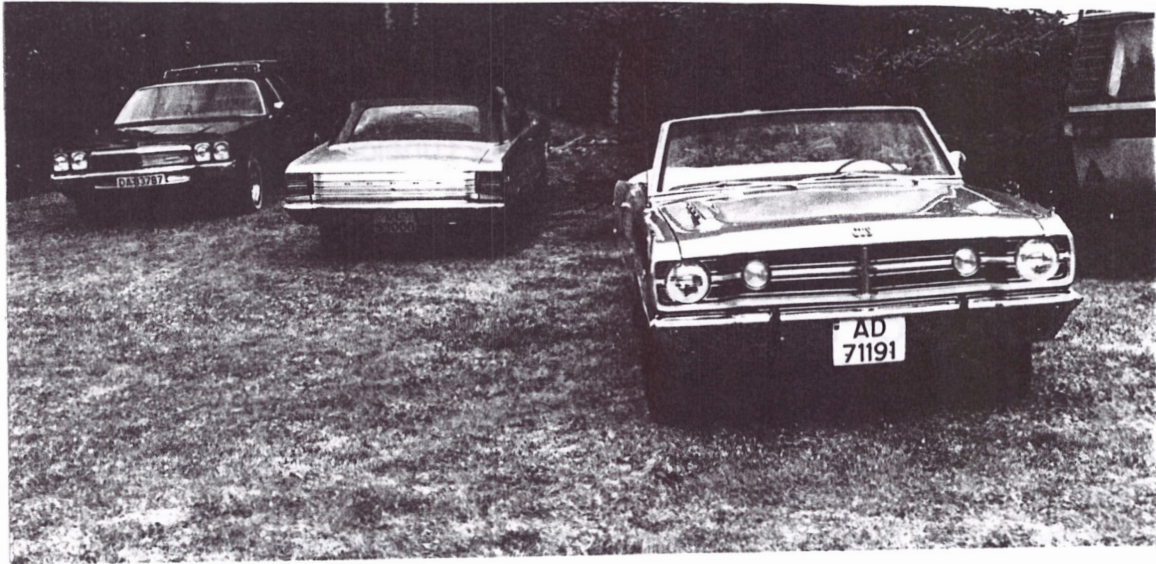
LITT OM ALT

Av JON GRASTO

Viste du at EGIL BERBY vant 1.st premie i sin klasse på BØ-Treffet i sommer. Egils grønne 1978 CHRYSLER NEWPORT sjarmerte juryen i senk. Gratulerer så mye. Egil var forøvrig å se både på Power-Vestby og på WPC-20 årstreff i Skjeberg.

LARS STENE var og tilstede på Walther P.Chrysler Club of Norway 20 Years Jubileumstreff på Høk Kro og Camping. Ca 55 biler var tilstede og deltagere ifra Norge og Sverige med tildels ekstremt strøkne biler var å se. En fin 66 Charger ifra Bodø og en 69 Charger R/T med soltak (laget 131 stk) og en ekstrem 61 Chrysler 300 convertible var blandt bilene jeg falt for. Her var LARS ikke snauere en at han gikk hen og vant sin klasse. GRATULERER LARS . Vi vet alle hvilket enormt arbeide Lars legger i sin bil og det er deg ærlig fortjent, selvom andre synes andre biler er finere. Når det må med på microdetaljer for å skille ut en vinner , så er GTS en verdig vinner.

Vi ser i bakgrunn en 1968 DART GT Conv ombygd til GTS 340. Bilen er eid av Lasse Anundsen ifra Rasta-Lørenskog og er i år ute for første gang siden ca 1984.Nydelig bil.



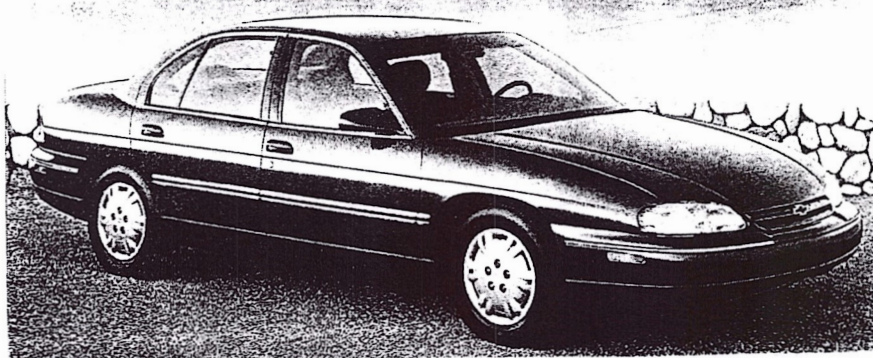
Nordlendinger på Dragrace-treff i Piteo i NordSverige begynner å gå Polisen på nervene. Tidligere var de fyll å bråk på treffcampingen, men nå har det utviklet seg til det reneste slagfeltet. Størst problem er det med Norrbaggar som super ock kjør jankare, ifølge Svensk politi og Expressen. Fyllekjøring er noe hærk og uting, uansett hvem som gjør det.

LITT MER OM ALT

AMERIKANSK BILIMPORT A/S (dvs BergheimAuto) står i fare for å miste sitt agentur for amerikanske biler ifra GeneralMotors. Ryktene forteller at de høye herrer i Detroit har blitt meget gretne når Amerikansk Bilimport fusjonerte med UglandGruppen A/S (Fiat-Alfa-Daewoo) uten å forespørre på andre siden av dammen. Å selge Fiat i samme hus som Cadillac er å invitere en uteligger på coctailparty sammen med diplomater ,ifølge en kommentar ifra GM. Ingen ting er avgjort og vi følger spent med . Kontrakten skulle reforhandles i januar 97 uannsett, men ettersom Amerikansk Bilimport har vært den distributør som har solgt flest US-GM biler i Europa de siste årene , får vi håpe alt ordner seg.

Bergheim Auto Sarpsborg har iallefall mistet sitt SAAB-forhandler status ifra 1/8 som en følge av FIAT affæren.

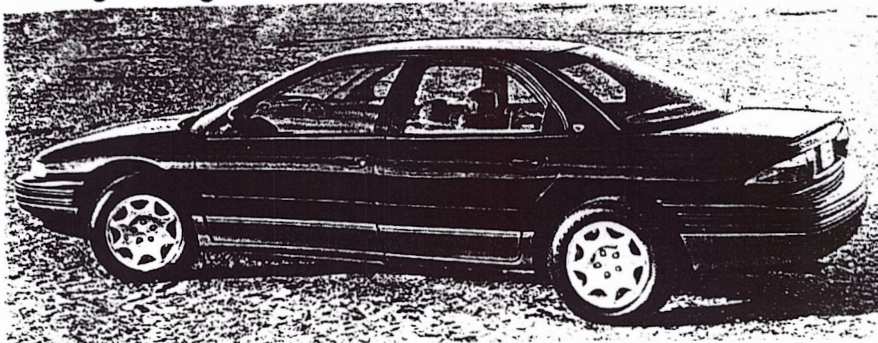
BERGHEIM AUTO SARPSBORG har iallefall i disse dager levert sin første **CHEVROLET LUMINA SEDAN**. Dette er en 95 modell som ble tatt hjem for typegodkjenning og har gått som prøvebil hos Bergheim i Drammen. Den er blå metallic og har masse utstyr blandt annet 3.4l V6.



Dette er den nye satsningen til US-GM i Europa. Ifra 1997 mod. blir dette den største personbilen ifra Chevrolet og den har hyggelige utv./innvendige mål. Til Norge ble det bestilt 30 biler av 96 mod. som kom nå i mai. 10 av disse er allerede sent til Finland for å dekke den store etterspørselen der. Resterende 20 skal selges her og disse koster 499000.- med alt utstyr inkl.hudseter og en avgiftsgunstigere 3.1l V6. En grå bil står utstilt på Tunejordet og pr 1/8 er det registrert ca 5 biler i landet.

MOTORHUSET A/S SARPSBORG har etter det ryktene forteller solgt nok en ny **CHRYSLER VISION TSi** personbil. Det er Stansemakeren A/S på Iseveien som har bestilt bilen og den skal komme til Norge ut i september måned. I 1994 hadde Motorhuset en bil som Administrasjonsvogn og den er senere solgt til Wiggo Faulkland på Engelsrud Fyrverkeri. 1995 kjøpte OrklaBorregaard en bil som Adm.Dir Ullebøe benytter.

Ellers så leveres det Voyagers på løpende bånd og et bra antall Stratus og Neon biler er også solgt i år. La oss håpe trenden forsetter.



LITT MER OM ALT MULIG

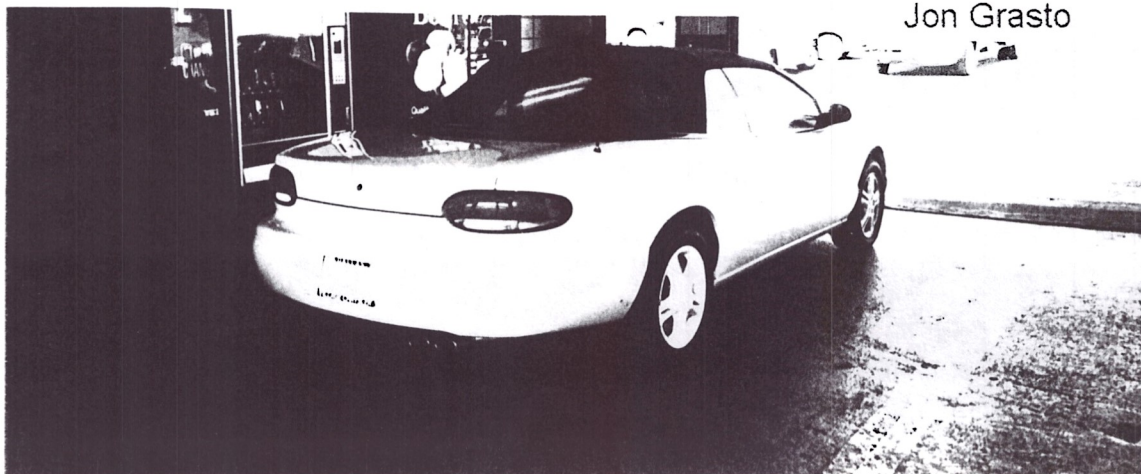
RENE SJØBERG har na endelig fått godkjent sin HotRod 32 Ford Sedan. Etter utallige turer til maktbastionen på Rabekken har bilen na fått sine skilte. Det har ikke manglet på flisespikkeri og dokumentasjonskrav som Rene har matt fikse fram og det har til tider lignet en amerikansk sapeopera. Fornuften seiret og na kan Sjøberg putre rundt i sin bil med et MegaSmil på leppene. Vi gratulerer sa mye og klubbens første fullt ut godkjente Rod er et faktum.

RENE SJØBERG har forresten åpnet butikk i Askim. Vinrastoffer og alt som hører med til den hobbyen får du kjøpt av Rene i hans butikk **VINBODEN**.

TOR JOHNNY og **BODIL HANSEN** har na fått sin 1958 DeSoto Firedome Sportsman ut på veien igjen. T.J.har gjort et kjempetak i vares og sommer og lakkert bilen selv. Bilen er na lys rosa med gralakkede fangere og den ser meget bra ut. Alt teknisk inklusive motor er gått over og Børssa fungerer godt i dag. Kjempemorro at HANSEN's har amerikansk bil å kjøre med og det må være mye bedre å fire litt på finishen på bilen og heller ha glede av bilen ved å bruke den. Restaurere 50talls DeSoto er blitt meget dyrt og når man ser hva svenskene forlanger for perfekte deler, må man spare i mange år for å fa økonomien i et vanlig familiebudsjett til å ga opp. **ARETS CRUIZER I KLUBBEN**

CONVERTIBLE SUMMER. Ikke det at det har vært det beste været i sommer, men takket være nye avgifter på bil, så selges det kabrioletter i Norge som aldrig før. Golf og Escort er vel kanskje de som det selges mest av, men SAAB 900 har solgt hele 110 biler fram til midten av mai. Tidligere DetroitCars medlem Erik Braathen hos Autosalongen i Moss har solgt 5 av disse og kunne kanskje solgt fler, men sent i juni var Saab utsolgt på 96 modeller. Motorhuset på Tunejodet hadde en lekker vinrød CRYSLER STRATUS med grått skinninteriør og sort kalesje. Denne ble desverre ikke solgt i Sarpsborg, men sendt tilbake til importør og til en annen fornøyd kunde. Møller US Import tok hjem 25 stk 96 modeller og alle er solgt. De fleste var nok vinrøde/røde men også grønn- hvit -sort- og silver er observert. I Moss er det en på AX skilte. La oss håpe det kommer 97 modeller til neste vår også.....

Her er en 96 CHRYSLER SEBRING LXi Convertible (som den heter i USA) Fotografert av undertegnede hos RODEO DODGE i Mesquite Texas i juni. Denne var hvit med sort cab/interiør.



BILFORSIKRING i USA FOR TURISTER

Story : Jon Grasto

De av oss som har kjøpt bil i USA har nok alle opplevd at det er svært vanskelig å få forsikring for bruk av bilen i USA ,spesielt ettersom vi ikke har amerikansk sertifikat og/eller amerikansk bosted-adresse. Selv måtte jeg få hjelp i 1987 når jeg kjøpte min Delta 88 Coupe og hadde det ikke vært for bekjentskaper i Dallas som tidligere hadde eid et forsikring selskap, hadde jeg aldri fått forsikret bilen for å kjøre den til NewYork. Men selv da så stod det falsk US adresse som mitt bosted og det kostet stive 200 USD for 14dager. Gjennom AAA (American Automobile Association) bruker man å få hjelp, men det har vært tilfeller der selskapet har nektet utbetaling etter skade.

Ifra Tommy Carlson på Delta Street Rods fikk vi tips om at et selskap har forsikringspolise for turister og som gjelder i USA og Canada, Visse vilkår må fylles . De er i korte trekk at bilen ikke kan være en sportsbil og ei heller en bil med mer enn 200hk og din alder er mellom 25 og 65. Bilen får heller ikke befinne seg nærmere enn 100 miles ifra den Mexikanske grense.

Prisen er for Ansvar forsikring USD 165.-/ 30dager Evnt Fullkasko for 215.-/30d i tillegg. Kan tegnes for 30 , 60 , eventuelt 90 dager.

Selskapet heter :

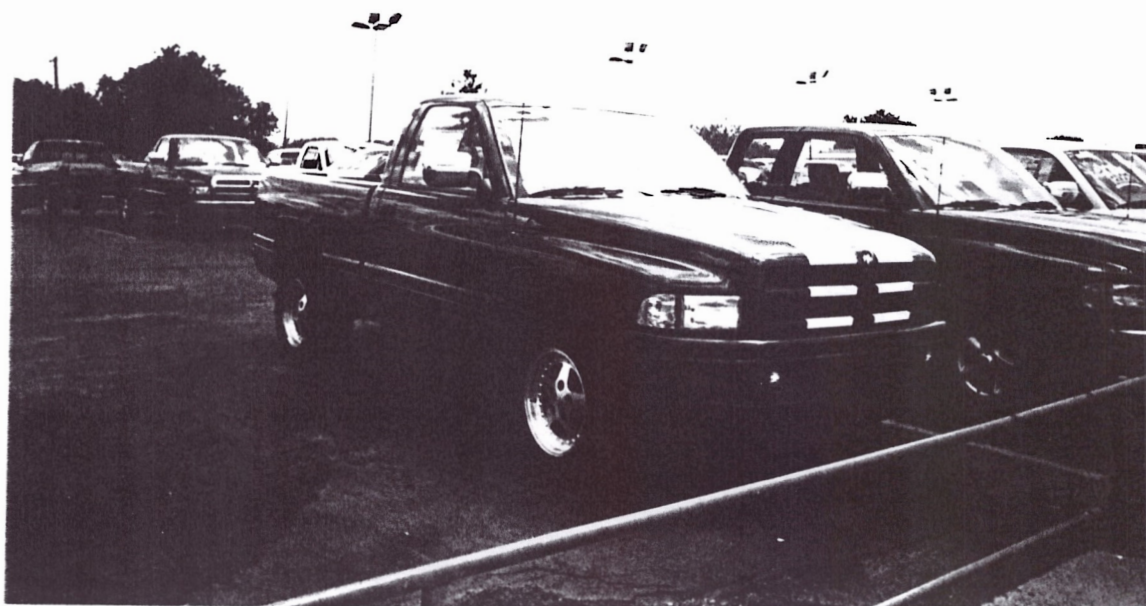
American International Underwriters (AIU) - DELAWARE

Telefon 001 302-761-3107

Fax 001 302-761-3302

Etttersom denne forsikring er rettet mot turister så har man selvfølgelig også en informasjon / assistanse service. Kontakt selskapet for mer informasjon og lokale agenter rundt om i USA .

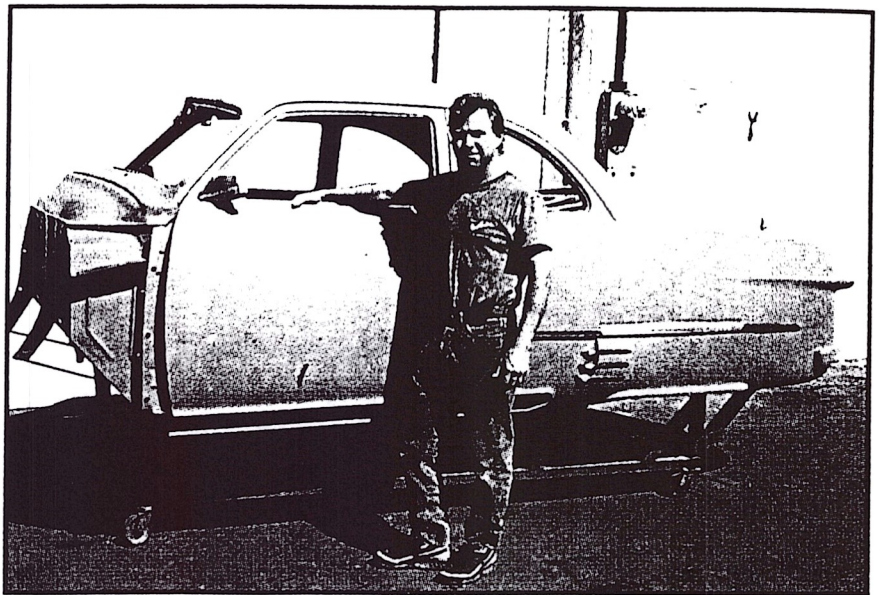
Happy Car Hunting



GO WEST YOUNG MAN

I årevis har vi lest om utvandrede bilbygger svensker i California. Det er Bernt og Walle og Jarmo og hva de nå heter alle mann. De fylte en tid nesten hele sjappa til Boyd, og de har fått et godt rykte i USA. Nordmenn har det derimot vært dårligere med. Kanskje vi har det bedre enn svenskene her hjemme, kanskje været er bedre, hva vet jeg.

Nå dukker det ihvertfall opp en kar. Robin Hermansen fra Sarpsborg tok permisjon fra jobben som lærer og satte kursen vestover. Han fikk tilbud om jobb hos Boyd, men valgte Classic by Bernt i stedet.



Robin drev et eget karosseriverksted her hjemme før han begynte som lærer på biloppretterlinja. Men lærerlivet ble litt tregt, og California fristet.

Tiden hos Bernt ble lærerik, mest om mennesker og mindre om fag, og Robin sluttet for å finne en bedre tilværelse. Men før han sa takk for seg var han med på å bygge Bernts El Camaro, og Robins ansikt har syns i How-to artikler om karosseriarbeide i både Hot Rod Magazine og Sport Truck.

Nå jobber Robin hos den utvandrede sveitser Urs Gretner som driver et

meget allsidig verksted i Los Alamitos.

Selv om man har spesialisert seg på restaurering av Mercedes-Benz 300 SL, bygger man også prototyper, restaurerer andre klassikere, bygger custombiler og sportsbiler. Allsidighet og kvalitet er nøkkelord.

Robin som fikk nok av det han anså som svensk smålighet både økonomisk og mentalt, synes han har funnet en helt annen ånd hos Carrosserie Gretner i Los Alamitos i California, og det er nok en risk for at det blir en stund til vi ser Robin i Norge hele året.

ROBIN HERMANSEN var tidligere medlem i Detroit Cars og eide de en 1967 FORD MUSTANG HARDTOP.

Right On

Jon G.

GJENGITT MED TILLATELSE AV RONNIE KRABBERØD

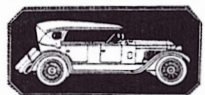
HORTEN BILMUSEUM

Story JON GRASTO

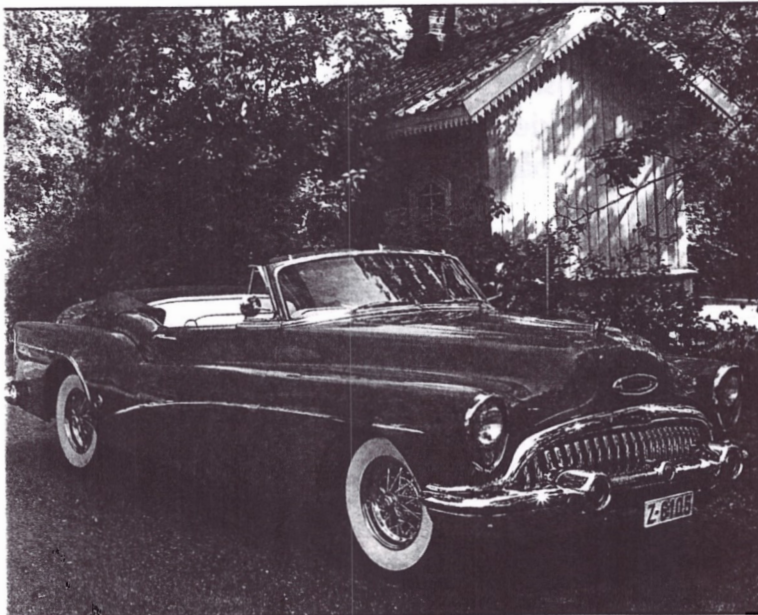
I løpet av denne sommerferien har jeg nå endelig fått besøkt Horten Bilmuseum. Dette ligger i Horten Bryggeriers gamle lokaler. Tidligere gikk hovedfartsåren til Tønsberg rett forbi, men etter åpningen av den nye veien og tunnelen ligger det litt i bakevja. Dog er det ikke lenger en en 20 min. spasertur ifra ferjen, så man behøver ikke ta bilen med over fjorden. Rimelig inngangspenge er og et pluss. Idyliske omgivelser rundt på området øker velværen betraktlig også.

Museet rommer en samling på ca 40 kjøretøyer og en 12-14 motorsykler. En stor modelljernbane i 2.etasje er bare gedigen og helt suverent bygd. Verdt et besøk bare den. (Spesielt for Nick.) Bilene er selvfølgelig amerikanske og ikke amerikanske. Av det amerikanske var det mange Buick modeller, den eldste en 1905 og den nyeste en 1953 Skylark. En variert samling Ford ifra tiden før 2.verdenskrik var og på plass. En 1958 DeSoto Fireflite coupe og en 1932 Nash 2dørs convertible i uksøkt stand var å se også. Ellers var en 1963 Porsche 356 som har gått i Sarpsborg siden ny på utstilling. Denne var gitt i gave til museet ifra eieren i Sarpsborg da han døde for noen år siden. Et fint gjensyn. Familien Grasto kan på det sterkeste anbefale å legge søndagsturen til museet i Horten. Og har dere vært der før er det ingen unskylding, for museet bytter stadig ut kjøretøyer, så det er stadig noe nytt.

STIFTELSEN



HORTEN BILMUSEUM

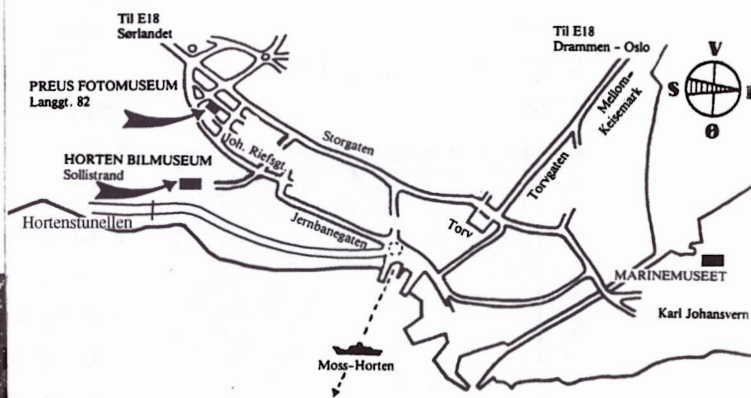


Åpningstider:

Januar - Medio Juni	Søndager	12-15
Medio Juni - Medio August	Hver dag	12-15
Medio August - Desember	Søndager	12-15

Ellers etter avtale.

Stiftelsen Horten Bilmuseum, Sollstrand, 3187 Horten
Tlf.: 33 04 26 01 - 33 04 16 59



Horten Bilmuseum ønsker deg velkommen til en stor opplevelse for hele familien i tradisjonsrike Horten Bryggeris gamle ølhaller i museumsbyen Horten.

Her kan du på kloss hold oppleve bilens fargerike historie fra århundreskiftet og helt frem til 60-årene.

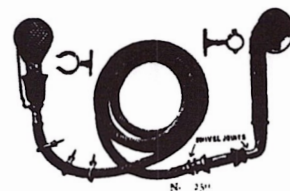


En enestående og omfattende samling kjøretøyer som spenner over alt fra de helt store sjeldenhetene til «bestefars» dagligbil eller hans første motorsykkel.



Rekvisita, biltilbehør og masser av motorhistoriske snurrepiperier danner ramme om det hele.

En stor modelljernbane vil glede både små og store - Gamle Café Antwerpen tar imot alle muséets gjester til enkel servering.



N. 201

WHEELS & WINGS 1996

VARBERG - SVERIGE

Story : Jon Grasto

20-21 JULI var det **WHEELS** magazine som arrangerte treff på Getterøn utenfor Varberg. Ole Trondsen dro nedover utpå lørdagen og fikk med seg Cruizingen ,men Lars Stene og undertegnede satte vekkerklokken på 05.30 på søndag morgen .Lars er morgenfugl, men selv slet jeg svært for å få maskineriet igang. Etter en kjapp tur i dusjen var jeg klar og DART`n til Lars gikk med nesen sydover. Litt tenningsbank ble avhjelpt med oktanbooster og 3 timer senere var vi på plass. Ole`s bil fant vi parkert bak en trafokiosk og dermed var vi igang (Ole fant vi aldrig) . Mange biler , ca 1000 har jeg hørt, var å se og den lokale flyklubben hadde flyshow og sightings turer å tilby. Helt enormt og det var blandt annet en DC3 , en Thunderbolt Hangarfly og ikke minst Mustangen ifra andre verdenskrig. Eid og drevet av normannen Anders K.Sæther var dette mitt absolutte høydepunkt på treffet. Flyet , "Old Crow" ,er årsaken til at Scandinavian Historic Flight ble dannet 1986 etter at eieren hadde hentet sitt nyrestaurerte fly i USA og fløyet det over til Norge. Et svært populært innslag og flyet er også medviket i filmminnspilling og flyshow i hele Europa . Det finnes kun ca 15 flyvedyktige fly i Europa og ca 100 i USA av denne P-51 MUSTANG .

Ellers var det et ganske stort swapmeet, og litt gummilister til Cadillac`n ble kjøpt inn. Lars fant dog intet, men så trenger han vel egentlig ikke så mye heller. Biler var det som sagt mange av Mustang klubben hadde en kjempesamling tilstede og andre klubber var også godt representert. Corvette , 55-56 Ford , Thunderbird , Oldsmobile , Pontiac hadde alle egne parkeringer.

En 68 Dart GTS 340 Coupe ,hvor vi traff eierene beslagla mye tid, faktisk så rakk ikke Lars`ern frem til bedømmningen. Kun 5 norske biler var på treffet og av de svenske var det vel en 1960 Thunderbird , 1966 Buick Riviera , et par superfine Mopars ifra slutten av 60åra og en 1957 Olds 98 Conv som imponerte meg mest. Ellers var det en del biler i meget slitt svensk *brukskikk og eiere i tilsvarende form* tilstede Et meget fint treff og vi kan anbefale andre å reise dit. Bergdal har tidligere vært der og har samme oppfatning.

Etter å ha blitt passe solbrent (lærer aldrig) satte vi nesen hjemover, med cabben nede selvfølgelig. Motorveien opp til Gøteborg gikk som en tornado,bokstavig talt og da fant vi ut at lefsa måtte på. På Torp ble McDonald besøkt og en bedre middaig fortært i veikanten like ved. Ved Skee orket ikke Lars å holde øynene oppe lenger , slik at andrepilot Grasto måtte styre Dart`n hjem . En kjempeopplevelse å kjøre bilen ,den går som ny. Her er ikke bare utseendet restaurert nei. En opplevelserik dag tok slutt på hytta ved 20.00 tiden og mulighetene er store for gjenntagelse neste år.

Wheels Nats West blir i år
Wheels & Wings
Getteröns flygfält, Varberg 20-21 juli



PLANET
HOLLYWOOD

PLANET
HOLLYWOOD

Story av Jon Grasto

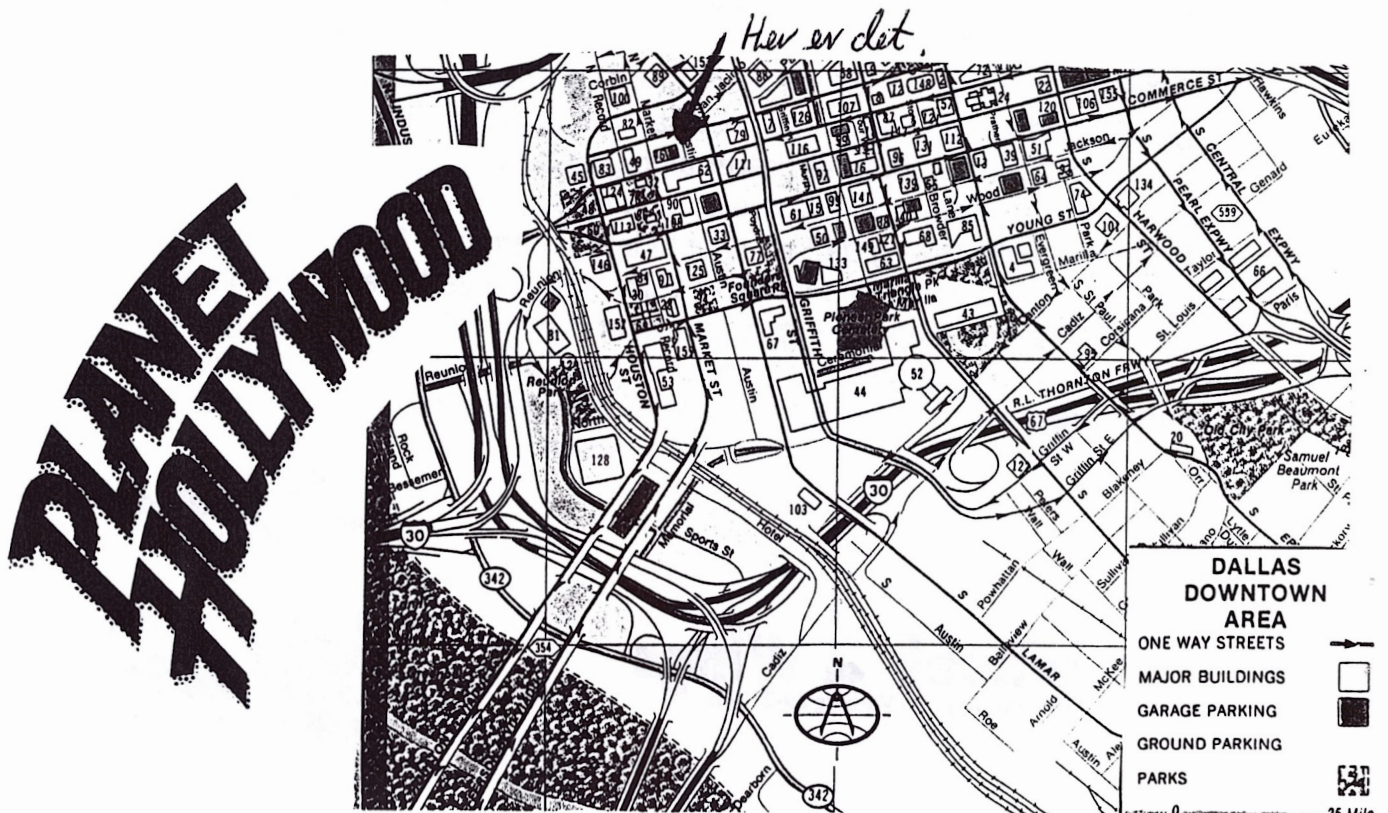
PLANET HOLLYWOOD. For dere som ikke vet hva dette er , så er det ikke en komet som har krasjet i Los Angeles. Nei ,dette Restaurang-kjeden til Arnold Schwarzeneger, Bruce Willies og Sylvester Stallone . Disse 3 gutta har skapt et spise-sted type HardRock Cafe og her vises det HollyWoodfilmer på Storskjermer ,TVer og miniTV rundt om i hele restauranten. Lokalene er dekorert med rekvisita ifra kjente filmer og personer.

Maten er super, i typisk amerikansk stil, tilbys gjestene Pizza ,Salater ,Mexican-Food og ikke minst American Steak and Ribs.

Restaurantene finnes i NewYork-L.A.-Dallas og andre US Citys. Paris -London og Stockholm er nærmere og nå kommer det en i **OSLO**. Konkrete planer om åpning i mai97 og vi kan kanskje få et reisemål til i Tigerstaden .

Har selv hatt gleden av å besøke sjappa i London i Nov 94 og da var ingen ringere en Sylvester"RAMBO" tilstede og Grasto sjøl fikk håndhilst på denne lille spirrevipp med den karakteristiske stemmen..Et kjempested hvis du er i London. I sommer var jeg på besøk i Dallas hos venner ,og et besøk hos Planet Hollywood var planlagt. Beliggende på WestEnd i Dallas Alley(nedlagt bryggeri/bakeri i teglsten ala 1880) var det 2 timer venting for bord på en mandagskveld. Klart populært ,men vi fikk bord med en gang på lørdag ettermiddag. Heftig sted med den rette atmosfæren og serveringsdamer type Baywatch.

Det selges en mengde klær og andre souvernier der og prisene er heftige de også.. Dette er et sted vi må besøke når de er etablert i Oslo. Hva med en fellestur???



Re-opening the Chrysler X-Files

ved Jostein Knutsen

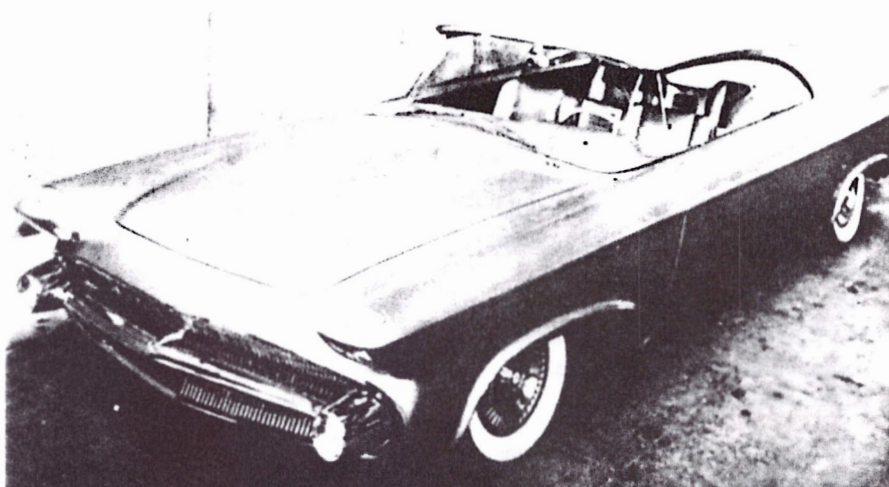
Den var hemmelig, den var den eneste, den var omstridt, den var vakker, den var revolusjonerende, den var dyr. Den var håndlaget av legendariske italienske karosserikunstnere. Den fikk en dramatisk slutt og er omgitt av myter. Kun få mennesker har noensinne sett den og det er lite sannsynlig at noen noengang får se den igjen:

The Chrysler Norseman!
"Nordmannen".

Hva mer kan man forvente seg av en spennende historie fra Chryslers fantastiske historiske arkiver?
The Chrysler X-files, du tror det ikke selv om du får se det.

For ikke så alt for lenge siden, på femtitallet foregikk fortsatt nesten all transport av folk og gods fra og til Europa med skip over Atlanterhavet. Seks timer med jetdrevet passasjerfly fra Europa til Amerika var det bare noen ganske få entusiaster som trodde på den gangen. Tre dager og ti timer i en fart av hele 38 knop tok det over den stormfylte Nord-Atlanteren med verdens raskeste superliner united states i 1952. Det siste transatlantiske super skipet som holdt "The blue ribbon". Nærmere en uke på sjøen var mer normalt ved kryssing av Atlanterhavet på den tiden.

I vårt århundre har millioner av europeiske utvandrere krysset havet på denne måten på sin vei til et nytt liv i det forjettede land på andre siden av havet. Disse kjempestore superskipene var sine hjemlands store stolthet. De største var over 1000 fot og 80000 tonn. De store sjøfartsnasjonene konkurrerte om å ha de største, mest luksuriøse og raskeste skipene. Det er nok å nevne navn som Cunard Lines sine Mauretania, Queen Mary, Queen Elizabeth, Frankrikes Ile de France, Normandie og France, Tysklands Europa og Bremen.



Her hjemme husker de som er gamle nok Stavangerfjord, Vistafjord, Oslofjord og Bergensfjord. Den første i tjeneste i hele 45 år fra 1918 til 1963. I seg selv en historie det står respekt av. Italia var faktisk en av de fremste i dette selskapet før krigen med sine skip Conte Di Savoia og Rex. Det var derfor knyttet stor forventning til Italias nye luksus liner, Andrea Doria da den begynte å seile mellom Genova og New York i 1953. Det er mot slutten av denne epoken vår historie er hentet fra.

Highland Park, kl. 2310, 15. januar 1955.

Virgil M. Exner sjefsdesigner hos Chrysler var i ferd med å nå toppen av sin karriere. "The hundred million dollar look" som 55-modellene ble kalt i reklamen lå an til å selge meget bra. Og godt var det, for tohundre og femti millioner dollar var nemlig det Chrysler hadde lånt for å effektivisere driften og introdusere sine nye modeller. Helt siden introduksjonen av 55-modellene, hadde Exner arbeidet med en spennende eksperimentbil som ville revolusjonere karosseri konstruksjonen mange år fremover.

Lester Lum Colbert, sjefen selv, likte helst å bli kalt Tex. Han hadde store forventninger til Exner og hadde gitt sin sjefsdesigner nærmest frie tøyler i kam-

pen om kundenes gunst.

Exner hadde i de tre første årene siden han kom til Chrysler i 1949 etter oppfordring fra "sjuende far i huset" selv, K. T. Keller, vært opptatt med å tegne og konstruere spektakulære eksperimentbiler som ble bygget av Carrozzeria Ghia i Torino. Ulik mange andre designere i bransjen var Exner selv en stor bilentusiast, med spesiell forkjærlighet for klassisk europeisk design. Fremfor alt var han betatt av de italienske karosserikunstnerene og dette kunne tydelig sees på bla: de berømte K-310 og C-200.

Nesten hele julen 1955 hadde han tilbrakt i sine studioer i Highland Park, litt nord for Detroit. Han holdt på å ferdigstille tegningene for en intern visning. Denne kvelden var det kaldt ute, snøen hadde lagt seg som et hvitt teppe over hele Michigan siden midten av desember. Han kastet et siste blick over mot veggene der de store 1:4-scala tegningene av eksperimentbilen Chrysler Norseman var montert. Han tok på seg hatten og den tykke vinterfrakken og gjorde seg klar til å gå ut i den kalde januarkvelden.

Det var tegnet inn flere strukturelle, tekniske og elektriske løsninger på denne bilen enn på noen annen fungerende eksperimentbil Chrysler noensinne had-

de bygget. Et revolusjonerende selv bærende tak der de bakre pilarene gikk helt ned i rammen i nesten 90 tommers lengde. Stolpene, for der var kun to, smalnet av fremover og la seg som en "Convertible top" over kupeen og panoramafontruten uten stolper i forkant. I taket kunne et glasspanel i hele takets bredde elektrisk skyves fremover slik at baksetepassasjerene kunne studere stjernehimmelen på reisen. Mesteparten av karosseriet skulle lages i aluminium. Hele undersiden av chassiset skulle dekket med aluminiumspaneler formet etter understellets fasong for å gi inntrykk av en bil smidd i et eneste stykke, men også for å bedre aerodynamikken på undersiden. Alt tenkelig og utenkelig ble operert elektrisk. Det var ikke som de fleste andre amerikanske bilprodusentene som Exner mente burde gå over til å lage Hollywood kulisser.

Mange av de andre bilprodusentenes eksperimentbiler var altfor ekstreme til å kunne bli satt i produksjon på en økonomisk forsvarlig måte. Virgil foraktet disse overfladiske pr-gimmickene. Selv kjørte han enda sin 1951 Ghia K-310 til hverdags etter at Zeder hadde blitt lei av den da den hadde mistet nyhetens interesse. Dette passe Exner utmerket, så kunne han ha den i fred.

Det knirket i snøen under skoene til Virgil i det han gikk fra kontorbygningen over mot parkeringsplassen denne kalde januarkvelden. Han tenkte på alt hemmeligholdet rundt det nye prosjektet. Han kunne telle på en hånd alle som kjente til det nye prosjektet.

Torino, 10. juli 1956.

Den varme stillestående luften lå som et kvelende teppe over den nord-italienske industribyen og så ikke ut til å ville bevege seg med det første.

Paul Farago, en amerikansk født italiener, hadde en nøkkelrolle i forholdet mellom Chrysler og Ghia. Han var en god venn av Exner siden de to møttes da Paul drev og solgte sportsbiler fra en liten forretning ute på Seven Mile Road utenfor Detroit. Farago hadde god kontakt med Ghias sjefer Felice Mario Boano og Luigi Segre. Farago hadde holdt kontakten mellom Chrysler og Ghia helt siden det første prosjektet i 1950, Plymouth XX500. (X, for X-files selvfølgelig, hva ellers?).

Farago var en ung ingeniør utdannet i USA og var en av ganske få hos Ghia som snakket engelsk og kjente til forholdene både i USA og hos Chrysler. Han hadde måttet finne seg i å fungere som tolk i mange situasjoner da fagterminologien på de to språkene var ganske forskjellig.

Det var nesten 10 måneder siden de hadde fått Chryslerchassiet med en 331 cid. Spitfire motor. Rammens hjulavstand var blitt forlenget fra 126 til 129 tommer og forsterket før arbeidet kunne begynne. Fra Detroit hadde de fått en 3/8-scala leirmodell, målsatte tegninger i 1:4, og noen fargelagte perspektivtegninger å forholde seg til. Exners design-team som bestod av Cliff Voss, Maury Baldwin og Exner selv hadde vært over hos Ghia noen måneder i forveien. De hadde hatt vanskelig for å tro Exners fantastiske fortellinger om Ghias arbeidsmetoder før de hadde sett det selv.

I et senere intervju hadde Baldwin sagt: "Ghias methods of working with a body was nothing short of amazing. They worked with practically an eyeball approach. They created the full scale body in steel and alumium with only looking at the 3/8 clay scale model. They had no full scale model at all. They where truly artists simply beyond criticism from our standpoint."

Ingen av karosseripanelene ble presset som i Detroit, men formet for hånd over maler av tre. Ghia laget selv alt spesialverktøyet som måtte til. Denne kunsten hadde gått tapt i USA da den ikke hadde vært benyttet i større skala siden - 1930-tallet. Det var kun engelskmennene og italienerne som praktiserte denne kunsten i særlig utstrekning på femtitallet, foruten et par mindre tyske og sveit-

siske karosseri firma. Disse karosserikunstnerne la for dagen en imponerende yrkes stolthet, noe som sluttproduktet tydelig viste.

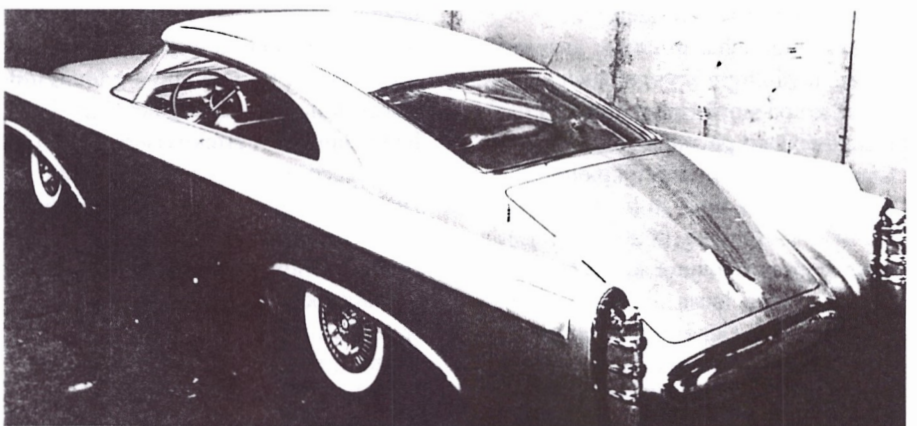
Først etter tre og en halv måned stod karosseriet ferdig montert på rammen. Det var da det virkelig tidkrevende finisharbeidet hadde tatt til. Alle karosseriskjøter, synlige som skjulte, til og med steder som torpedovegg, inner-skjermer og inni døråpninger hadde blitt helsveiset for deretter å bli fylt med bly eller tinn. Ghia hadde et legendarisk renommé å ta vare på så de tok ingen sjanser på kvaliteten.

Skjøtene ble så slipt ned og fylt til de ikke lenger var synlige. Opptil 20 timer hadde blitt brukt på hver enkelt dør ved tilpasning og bearbeiding. Den maksimale åpningen mellom to paneler skulle være 2-3mm.

Hele karosseriet ble vasket inn- og utvendig med en hemmelig egenprodusert syreblanding som skulle hindre korrosjon. Deretter ble en annen hemmelig formula kalt "Stucco" påført. Dette var en slags zink-kromatgrunning som ble sprøytet både inn og utvendig på karosseriet og på understellet. Dette hadde blitt fulgt av en svart lakk som skulle gjøre det mulig å se enhver ujevnheter i de lange karosseriplatene. Tre ganger hadde karosseriet blitt lakkert, sparklet og slipt ned før de endelig etter seks uker var fornøyd. Formannen, den 56 år gamle Sergio kunne bruke opptil flere timer om gangen sittende stille på huk siktende og speidende etter ujevnheter i det sorte karosseriet, mellom hvert strøk, før han brølte ut sine italienske uttrykk når han endelig fant noe.

Deretter hadde et ukjent lag lys grønn metallic blitt sprøytet. Den lysegrønne

forts s 14



Norseman - bakfra

Re-opening the Chrysler X-Files

fargen ble vannslipt mellom hvert tredje strøk. Når lakken hadde satt seg etpar uker senere, hadde den blanke overflaten nok en gang blitt forsiktig overslippet med 400-papir.

Som et siste steg ble den lysegrønne metallic-fargen rubbet med en ny hemmelig løsning av vann og et såpelignende materiale som ble kalt "Sepia". Dette var også et egenprodusert stoff som ble laget av blant annet innvollene til en blekksprutlignende dypvannsfisk. Resultatet var en glasslignende, dyp skinnende overflate, umerket av striper som vanlig rubbing og polering ofte etterlater seg. Til slutt ble en syltynn pinstripping utført for hånd. En kunst i seg selv.

Før krom og interiør ble montert, ble de lakkerte overflatene tildekket av fasongsydd bomullstoff tilpasset hver karosseridel. Dette for å unngå skader i lakken. Alle krom og rustfritt ståldeler ble individuelt håndlaget av Ghia selv. Det håndsydde skinninteriøret var et kapittel for seg selv. Lysegrønt og grått skinn ble spesialfarget for å matche lakkens farge. Skinnen som var av hanskekvalitet, ble håndplukket av Farago.

Taktrekket hadde vært et problem. Det gikk lang tid før Farago fant det rette stoffet med den rette fargen hos en skredder i Torino. Det var et ullstoff som ble brukt til dresser. Stoffet strakk seg ikke nok til å forme seg etter den kompliserte tak- og taklukefasongen. Farago hadde løst problemet ved å stryke stoffet til en trommestram fasong med et dampstrykejern som han hadde tatt med seg hjemmefra, til sin kones store ergrelse.

Både Farago og Segré var ganske fornøyde med bilen slik den nå fremstod. Ingen av dem hadde noen gang sett noe lignende selv om de begge hadde hatt fingrene i mange flotte biler i sin tid. Ghia bygget biler for Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa Romeo og til og med Rolls Royce.

Det elektriske anlegget i den avanserte Norseman representerte et problem. Det var skjulte lykter som skulle åpnes og tennes automatisk når det ble mørkt. Automatisk dimming av langlys, alt ved hjelp av fotoceller. Det var et elektrisk drevet panel i taket som kunne åpnes og lukkes. Elektriske vinduer og seter og

air-condition var ting som man i USA i 1956 var begynt å venne seg til. Men for italienske karosserikunstnere var dette nytt og ingen hadde fortalt dem hvordan alle disse tingene skulle kobles. For folk flest var Fiat 600 den mest avanserte bilen de kunne drømme om å eie på femtitallet i Italia.

Farago og Sergio ble enige om å ta seg en prøvetur etter mørkets frembrudd. Tidligere på dagen hadde de rullet den ferdige bilen ut i dagslys for første gang inne på fabrikkområdet fordi Exner hadde bedt dem ta noen bilder for å vise til Tex Colbert.

Vanlig prosedyre på disse prøveturene var å fylle 40 pund luft i diagonaldekkene for å avdekke om det kunne høres noe skrangling eller knirking i karosseriet mens de raste rundt i Torinos brosteinsbelagte bakgater om natten. Den 23 fot lange trekassen som bilen skulle sendes i var allerede gjort klar på plassen bak lakkeringsverkstedet. Farago var spent når han tenkte på at den vakre og spesielle skulpturen av en bil de hadde arbeidet så lenge med skulle sendes avgårde over havet til Amerika i morgen tidlig. Kl:0830 neste morgen kom en gammel skranglete tysk lastebil fra før krigen og plukket opp den store trekassen. Den ble kjørt til Italias havneby Genova for å fraktes over til New York med Italias nye super skip SS Andrea Doria...

Den smale og svingete veien mellom Torino og Genova hadde et par år i forveien blitt avløst av en flott motorvei bygget av Italias største bilfabrikk, Fiat. Dette fordi mesteparten av eksport sendingene til Fiat gikk via Genova. Den nye veien var åpen for alle i helgene, men hverdagene ble det krevet bompenger til Fiat. Ghia måtte også punge ut enda Ghia bygget biler for Fiat også. "Nordmannen", (The Norseman) ble lastet ombord i det 697 fot lange og 90 fot brede skipet den 17 Juli 1956. Skipet hadde som vanlig anløpt Cannes, Napoli og Gibraltar for å ta ombord passasjerer og post. To dampdrevne høytrykksturbiner på tilsammen 35000 hestekrefter drev skipet fremover i en marsjfart på 23 knop i timen. Det tre og et halvt år gamle skipet målte 29100 tonn og raget elleve dekk i høyden.

Andrea Doria var et enestående vakkert skip, spekket med luksus og kunstverk fra de fremste Italienske kunstnere i mosaikk, keramikk og krystall.

Skulpturer og kunst av kjente Italienske storheter som Michelangelo, Raffaello, Tizian og Cellini.

I ballsalen stod en kjempemessig bronse statue av Andrea Doria selv som skipet var oppkalt etter. Han var en legendarisk sjøfarer fra skipets hjemby Genova. Han levde fra 1468 til 1560 og fikk tittelen; "sitt lands far", da han som admiral i den genovesiske flåte vant uavhengighet fra Spania.

Da Andrea Doria lettet anker i Gibraltar kl 1230 Fredag 20 Juli og la ut på den lange reisen over Atlanterhavet hadde kaptein Piero Calamai notert i sin private loggbok: Vi har i alt 1134 passasjerer, 190 på første klasse, 267 på cabin-klasse og 677 på turist klasse. 401 tonn stykk gods, 9 biler, 522 stykker bagasje, 1754 sekker post og et mannskap på 572 mann.

Mot slutten av reisen Onsdag 25 Juli kl 1440 merket den 58 år gamle kaptein Calamai at der var tåke i luften. På sine nesten førti år på sjøen hadde han utviklet en slags "sjette" sans for tåke.

Calamai var engstelig av natur og foretrakk alltid selv å stå på broen og føre sitt skip gjennom tåken.

Ensomheten som omgir havets menn passet den italienske kapteinen godt. Han var sky og innadvendt av natur og var ikke spesielt glad i de selskapelige pliktene en kaptein ombord i et skip av denne typen hadde.

Før klokken var 1500 var han ikke i tvil lenger. Skipet befant seg i tåke. Han gav ordre om å treffe de vanlige forholdsreglene. Det var ikke noe unormalt eller dramatisk ved dette. Tåke, dis, snø, regn, storm eller orkan for den del var alle faste gjester i nordatlanteren så Calamai var ikke overrasket. Av de to radar settene på broen, ble det ene slått på 20 mils distansen. Tåkeluren ble slått på og ulte hest hvert 100 sekund. De tolv vanntette skottene som forbandt skipets elleve vanntette seksjoner under A dekket ble lukket fra kontroll tavlen på broen. Utkikken ble beordret frem i baugen. Farten ble imidlertid bare redusert marginalt fra 23 til 21,8 knop. Dette til tross for at paragraf 16 i de internasjonale styringsreglene krever moderat fart ved nedsatt sikt.

Moderat fart er her fortolket som den farten som gjør det mulig å stoppe skipet fullstendig på halvparten av den siktbare strekning. Dette hadde imidlertid sjelden blitt praktisert etter at paragraf 16 ble vedtatt i 1890. Punktlig ankomst har alltid vært målet på en skipsførers dyktighet. Hvem som helst kan ligge bi i skodden og ergre passasjerer, befraktere og rederi. Det var altså ikke likegyldighet som gjorde at kaptein Calamai valgte å la Andrea Doria gå for nesten full fart gjennom tåken. Det var det man må kunne kalle for en "beregnet risiko". Omtrent som en bilfører som kjører fortore på vinterføre enn det som er tilrådelig i forhold til bremselengden på glatt føre. Og hvem av oss har vel ikke gjort det?

Den 37 år gamle senior annenstyrmann Franchini og junior tredje styrmann Giannini på 28 år kom på broen ved vaktskifte kl 20.00.

Det vakre 700 fot lange skroget med hvitt overbygg skar gjennom det sorte glinsende havet i tett ugjennomsiktig tåke. Enkelte ganger klarnet det så pass at de kunne se baugen langt der fremme i det spøkelsesaktige lysskjæret fra lanternene. Førstestyrmann Luigi Oneto som gikk av vakt, viste Franchini skipets kurs på 267 grader, og posisjon i bestikklugaren bak broen, hvor de hadde loggboken. Giannini kastet et blikk på de tolv små røde lysene som viste at de vanntette skottene var lukket, mens han sjekket at de tre kompassene viste samme kurs.

Ved å avlese de konsentriske sirkelene på de to topp moderne Raytheon radar settene kunne han se at Doria raskt halte inn på to saktegående mindre skip i samme retning mot New York. Det ingen av dem visste var at ut fra New York samme dag hadde det hvite passasjer skipet Stockholm. 525 fot lang og 548 passasjerer på vei til Gøteborg.

Andrea Doria nærmet seg mot slutten av kryssingen av det åpene havet det første holdepunktet siden Gibraltar, nemlig Nantucket fyrskip som lå for anker utenfor kysten av Massachusetts.

Ombord i den 12165 tonn tunge Stockholm var det en hard herre som hadde kommandoen. Den 63 år gamle Kaptein Nordensen hadde i sin 46 år lange karriere til sjøs ført de fleste av den svenska amerikaliniens skip over

Atlanteren. Stockholm som var bygget i 1948 var et strengt drevet skip. Den unge og lovende tredjestyrmann Carstens Johannsen var kommet på vakt kl.20.30. Kursen var 90 grader rett østover mot Nantucket fyrskip.

Svenske amerikaliniens var et av få redier som holdt bare en offiser på vakt på broen om gangen. Men kapteinen gikk aldri til ro før Nantucket var passert og kursen lagt om på de østgående turene til Gøteborg. Vakthavende offiser hadde ordre om å varsle kapteinen i fall noe uten om det vanlige fant sted. Carstens Johannsen hadde et vaktmannskap på tre til å rullere på å stå til rors, ta utkikken og hvile da kapteinen gikk til sin lugar.

Det er vanskelig å bedømme avstander nøyaktig ute på det åpene havet, men Carstens mente at sikten kunne ha vært en ca; fem til seks nautiske mil da han kl.23.00 oppdaget en gul liten flekk på tolv miles avstand på radaren.

Stockholms to store dieselmotorer på tilsammen 14600 hestekrefter drev det skinnende hvite skipet i en fart av atten knop gjennom sommer natten.

Rormann Peder Larsen forkynte skipets tid, seks glass ved å ringe like mange ganger med skipsklokken. Når det andre skipet var ti nautiske mil borte plottet Carstens skipets posisjon til en grad til babord. Når flekken på radaren var seks mil borte og fire grader til babord regnet Carstens ut at det andre skipet ville passere til babord for Stockholm i en avstand av ca. en mil.

Han forstod at han ble nødt til å dreie til styrbord for å øke avstanden. Kapteinen hadde gitt ordre om aldri å la noe skip komme nærmere Stockholm enn en nautisk mil (1852 meter). En babord til babord passering slik som den Carstens planla var i samsvar med paragraf atten i styringsreglene. Mens Carstens stod der og stirret ut i natten fra sin plass på broen begynte han å lure på hvorfor han ikke hadde sett lanternene fra det andre skipet enda. Han koblet radaren over på fem miles distansen og flekken ble større og viste at det handlet om et hurtig gående skip. Den lysende viseren feide over den mørke runde skjermen mens den unge styrmannen grunnet over hvorfor han ikke kunne se lanterner. Et flyktig øyeblikk tenkte han på tåke og på å tilkalle kapteinen. Men han slo det fra seg fordi han regnet med å få se det andre skipet hvert øyeblikk. Han hadde

ikke før tenkt tanken før det kom fra utkikken; "lanterner til babord".

Etter å ha iaktatt det andre ukjente skipets lanterner i kikkert, ga han ordre til rormannen om to fulle tøm til styrbord for å øke passeringsavstanden. Carstens iakttok baugen på Stockholm i det den dreide vekk fra det andre skipet, hvorpå han ropte; "midtskips" og Larsen dreide tilbake til nullstilling. "Steady så" ropte han til Larsen etter den tjuen graders kurs endringen.

Men plutselig så den unge styrmannen at lanternenes posisjon på det andre skipet begynte å forandre seg. Han stirret vantro på at den forreste lanternen gled forbi den aktre. Slik han nå så dem hadde de byttet plass. Det andre skipet kom til å passere rett foran baugen på Stockholm, slo det ned i ham.

De så rett inn i den veldige bredsidet på en gigantisk 700 fot luksus liner som glitret fra tusenvis av lys som New York City selv!

Som en robot reagerte Carstens med å brøle ut; "hardt styrbord", mens han grep febrilsk etter de store håndtakene på maskin telegraf. Han trakk dem bakover forbi "STOPP", helt ned på "FULL FART AKTEROVER". Fem fulle omdreininger til styrbord dreide Larsen før roret ikke gikk lenger.

Den metalliske ringingen fra maskin telegraf fikk kaptein Nordensen nedenunder i sin lugar til å reagere øyeblikkelig. Skipet ristet og skaket da propellene begynte å gå andre veien, men Stockholm bruste videre i en bue til styrbord med baugen rettet mot det ukjente skipet forut.

Redselen veltet kvalmende opp i de unge sjøfolkene på broen da de så det gigantiske sorte skroget fylle de store firkantede vinduene rett foran øynene på dem.

Ombord i Andrea Doria gikk Kaptein Calamai engstelig frem og tilbake på broen og ut i den fuktige natteluften. Han mente den åpne broen var det beste stedet for en gammel sjøulk til å oppdage andre skip ute i tåkehavet. Han stolte mer på sine egne sanser og instinkter enn på radaren. Fjorten mil unna Nantucket fyrskip, som lå for anker ca 200 mil øst for New York hadde Calamai gitt ordre om å endre kursen til 261 grader.

Han tenkte på den faren tåken representerte for skipet hans, men han var for

forts s 16

Re-opening the Chrysler X-Files

pliktet neste morgen til å sette i land 1134 passasjerer i New York. 250 bryggearbeidere til to dollar og femti cent pr. time stod klar på kaien fra kl.08 00. Derfor bruste Andrea Doria som alle andre skip i disse trafikkerte farvannene videre gjennom tåken.

Kl.22.20 passerte de det usynlige fyrskipet i en avstand av en nautisk mil, mens Calamai ropte ut den nye kursen på 268 grader som skulle føre skipet i rett linje fra Nantucket til Ambrose fyrskip ved munningen av New Yorks enorme havneområder. Calamai hørte tåkeluren ule på det usynlige fyrskipet da de bruste forbi, så var det borte. Dets posisjon kunne bare avleses på radarskjermen, hvor prikken langsomt sluknet hen bak den hurtig gående Atlanterhavslinieren, som stadig holdt 21,8 knop.

Det var ca,kl.22.45 mens Franchini stod og iakttok den lysende viseren på radaren at han oppdaget en liten prikk som kom til syne hvert åttende sekund. Sytten mil og fire grader til styrbord var der et hurtig gående skip med kurs rett mot Doria. Avstanden fra prikken til skjermens sentrum som representerte deres eget skip ble stadig mindre. Ombord i Doria under kaptein Calamai var det ikke vanlig å plote et annet skips kurs hvis ingen fare var forbundet med passeringen. Doria rullet ganske mye enda sjøen var rolig, fordi det minsket på ballast i form av brenselolje og ferskvann. Fire tusen tonn som hadde ligget i skrogets bunntanker var konsumert de siste åtte dagene.

Franchini vurderte det andre skipets kurs i tankene uten å plote den. Dette var omtrent som å dividere to store tall i tankene uten å skrive dem ned, for å finne et omtrentlig svar.

På det åpene havet er et slikt omtrentlig svar som oftest godt nok, selv om radar-eksperter gyser ved tanken på de farene metoden rommer. Men for Franchini så det den kvelden ut til at vinkelen mellom de to skipene økte. For ikke å komme for nær land gav Calamai ordre om å holde til babord ut mot det åpne havet. Dette til tross for at styringsreglene foreskrev å holde til styrbord for en babord til babord passering. Men Calamai mente at om de kom for nær land kunne de møte flere fartøy, f.eks.

fiskebåter til og fra Nantucket Island. Da ville styringsreglene tvunget dem enda nærmere land og grunnere vann om der skulle bli flere passeringer.

Fire grader til babord, ingenting til styrbord lød ordren fra Calamai til rormann Giulio Visciano i det andre skipet var tre og en halv nautisk mil borte og femten grader til styrbord. 264 grader viste Dorias kompass, mens de to skipene nærmet seg hverandre i tåken med en sammenlagt fart av førti knop, nesten 75 km/t.

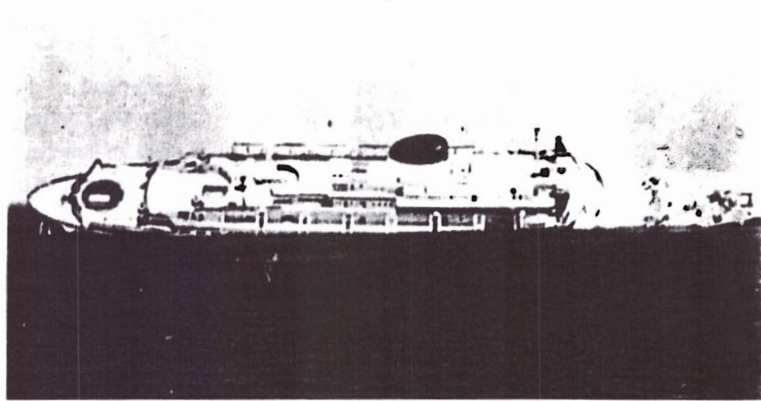
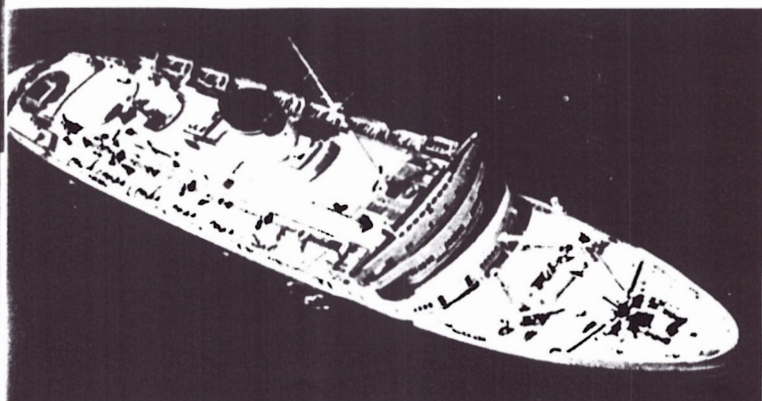
Hver gang skipet giret mot babord lot Visciano være å rette opp igjen mot styrbord slik at Doria gjorde en langsom og jevn bue mot babord. Det var dette kapteinen hadde ment med sin ordre; "ingenting til styrbord", som var en helt spesiell ordre som kun ble brukt i den italienske handelsflåte. Dette for å øke avstanden til andre skip uten selv å komme alt for mye ut av kurs. Mens kaptein Calamai stod ute på den åpne broen og stirret ut i tåken lurte han på hvorfor han ikke hørte tåkeluren til det andre skipet enda det nå bare var en mil borte (ca;3,7 km). Giannini var den første som skimtet det svake lysskjæret av lanterner gjennom tåken.

Først så det ut som om skipet beveget seg mot styrbord i retning fra Doria, men i neste øyeblikk var det som om lanternene byttet plass. Nå så han ikke bare topplanternene, men også den røde lanternen på skipets babord side... Det dreier, det dreier hilstet Giannini mens han gispet etter luft. Det kommer rett mot oss fikk han frem. Calamai nølte i brøkdelen av et sekund, men det virket som en evighet. Det var umulig å tro at dette var virkelig. "Tutto sinistra", (hardt til babord) kom det ut av Calamai med grøtet stemme i det han stirret mot det illevarslende røde lysskjæret fra lanternen der ute i tåken. Visciano hev seg over rattet med begge hender. Da det ikke lot seg dreie lenger knuget han hendene rundt knagene til knokene hvitnet i et fortvilet forsøk på å få skipet til å vende fortere. Franchini gav to korte støt i fløyten som betyr "jeg dreier til babord". Så slo det han at Dorias to kjempeturbiner fremdeles gikk for full fart forover. Med tre lange skritt var han borte ved maskinte-

legrafene, klar til å trekke i håndtakene. Men Calamai gav ordre om ikke å røre maskinene. Den vender fortere slik. Det var for sent å prøve å stoppe allikevel, da det ikke ville være mulig på mindre enn tre mil. Men det hele var bare så alt for sent for det tar over en halv mil for et skip på Dorias størrelse å reagere på roret. I det de så omrisset av den spisse hvite baugen på Stockholm, vek de innover i styrehuset av skrekk. Stockholm rammet Andrea Doria under styrbord side av broen som en gigantisk kjempe rambukk på over en million tonn med sin tykke isbryter baug. Doria som var dobbelt så stor som Stockholm, tørnet brått og begynte å slepe det andre skipet med seg mens de gigantiske propellene til det italienske skipet pisket det sorte havet til hvitt skum. I sekundene som fulgte før de to skipene kom fri fra hverandre ble nesten femti mennesker drept av det voldsomme sammenstøtet. Stockholms knuste baug skrapte mot Dorias sorte skrog helt fra det store hullet under broen til akterenden av Doria. Stål mot stål til en voldsom sprut av gnister som stod til værs og falt ned igjen som et regn av stjerneskudd mot nattehimmelens sorte bakgrunn.

Sjøen fosses inn gjennom det førti fot lange og syv dekk høye hullet i Dorias skrog. Stockholms dødbringende spisse baug hadde nådd hele tretti fot innover i det nitti fot brede skipet. Mennesker, møbler, bagasje og vrakgods veltet ut av det gapende sorte hullet og drev akterut, mens den stolte atlanterhavslinieren som få minutter tidligere hadde stevnet fremover på sin ferd, begynte å krenge farlig mot styrbord. Før ti minutter var omme krenget Doria hele 22 grader, enda den i følge forskriftene ikke skulle kunne krenge mer enn 15 grader i verste fall. Tåken som tidligere bare hadde innhyllet Doria, drev nå som et spøkelsesaktig slør sakte fremover og dekket snart hele området der de to ulykkes skipene befant seg.

Ombord i Stockholm hadde den unge og lovende Carstens vært snarrådig nok til å stenge de vanntette skottene i tide. Det hadde vært nok til å redde skipet ettersom de fremste vanntette seksjonene i baugen også er de minste. Men ombord i Doria sørget oppdriften av de tomme brensel-tankene på babord side for at slagsiden bare økte og økte. Snart krenget skipet så mye at vanninn



tak ventilene på babord side lå over vannskorpen. Dermed kunne ikke tankene fylles med sjøvann for å forsøke å minske slagsiden. Snart truet det stigen- de vannet med å kortslutte skipets fem generatorer på 3750 kw som trengtes for å holde lensepumpene i gang.

Maskinsjef Chiappori og hans mann- skap jobbet som helter for å holde len- sepumpene i gang. Men da vannet nåd- de generatorenes strømførende deler, var det ingenting de kunne gjøre lengre for å hindre vannet i å stige.

Skipets utelys var blitt slått på og de to kraftige lyskasterne i masten kastet et grelt grågult lysskjær utover det kren- gende dekket da det lød skurrende over mannskapets høytalerannlegg; "il perso- nale destino alle imbarcazioni si portino ai propri posti"! Og dermed myldret det snart av livbåtmannskaper på lidodek- kets babord side, den som lå høyest i sjøen. Men på grunn av slagsiden ville ikke davitene som de åtte livbåtene hang i svinge ut i vertikal posisjon.

Hvor mye de enn hamret, slet, skjøv, halte og dro i de tunge metallbåtene var de ikke til å rokke. Siden skipet i følge forskriftene ikke skulle kunne krenge mer enn femten grader, var heller ikke davitene der de nå stod og pekte opp mot himmelen, bygget for å kunne svinges mer enn femten grader utover. Kapteinens dilemma bestod i at de andre åtte livbåtene på styrbord side bare rommet 1004 mennesker. Men der var 1706 personer ombord. Nede på C- dekket i høyde med vannlinjen, der de billige lugarene på tredje klasse lå, bod- de det flest italienske utvandrere på vei til det forjettede land; USA. De hadde satset alt de hadde på sitt livs reise.

Døden må ha inntruffet øyeblikkelig for de seks og tyve passasjerene på de elle- ve lugarene mellom spant 153 og 173. En reise som hadde begynt med et håp om et bedre liv fikk en trist slutt.

I Belvederesalen på første klasse hadde orkesteret spilt den populære "Arrivedeci Roma", da både musikerne og instrumentene deres hadde styrtet ned fra podiet da det voldsomme sam- menstøtet fant sted. Det var som om alt stod stille et øyeblikk i evigheten, før panikk og forvirring bredde seg på det dødsdømte skipet. Hele nitti minutter tok det å kjempe seg opp gjennom fos- sende oljeblandet sjøvann fra tredje klasse på C-dekket og ut på det åpene promenade dekket. Nitti minutter virket som en evighet i grenselandet mellom liv og død.

"SOS FRA ICEH (Dorias radiokode) SOS KL.0320 GMT,TRENGER ØYEBLICKELIG HJELP"!

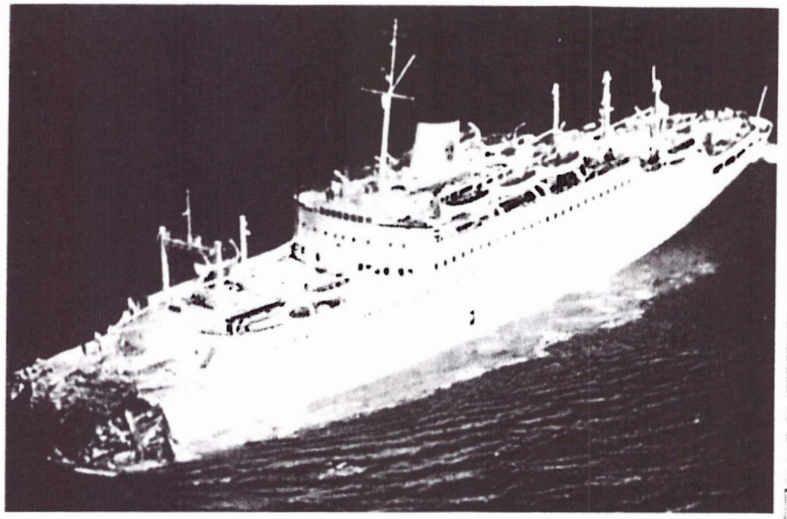
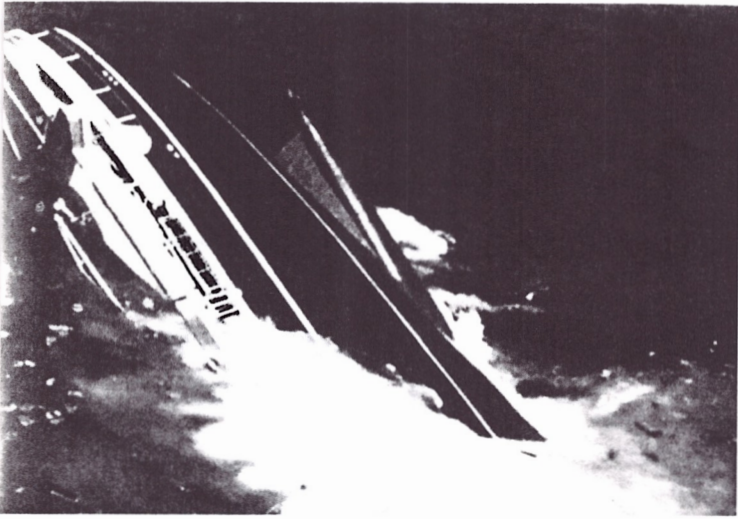
Slik lød meldingen som utløste en av de største hjelpe aksjonene til sjøs i freds- tid før 1956.

Det var ikke noen lett avgjørelse for Baron Roul de Beaudean, kaptein på den 44500 tonn store luksus lineren ile de France da han vendte sitt skip rundt 180 grader. Etter å ha mottatt melding- en fra Doria førte han sitt 739 fot lange skip for full fart gjennom tåken for å komme havaristen til unnsetning. Den tretti år gamle ile de France hadde vir- kelig en historie å være stolt av. Få andre skip kom i nærheten av Frankrikes stolthet til havs. En gang i tiden hadde denne gamle damen vært verdens største og raskeste skip.

Gjennom seks lange krigsår hadde hjemlandet vært okkupert, men den allerede da tretten år gamle ile de France hadde ført over 600 000 soldater over havet i de alliertes tjeneste. Skipet hadde også tidligere deltatt i flere kjente og legendariske redningsaksjoner til sjøs i både krigs og fredstid. Dette var nok et blad i den lange historien av hel- tedåder dette legendariske skipet hadde bak seg. To skip, lastebåten Cape Ann

og US marines transportskip, Thomas var i mellomtiden kommet Doria til unnsetning. Dorias åtte livbåter på styr- bord side var satt ut under full forvir- ring og panikk og forsvunnet halvfulle bort fra Doria.

Skjebnenatten i 1912 da ulykkes skipet Titanic gikk ned må nok ha spøkt i tan- kene til mang en skrekkslagen stakkar denne natten. Stockholm som var stabi- lisert i mellomtiden hadde sendt syv av sine elleve livbåter. Men det ble ikke særlig fart og orden på redningsarbeidet før den digre ile de France ankom litt før kl.02 00. Ti fot høye lysende boksta- ver som kunngjorde navnet; "ILE DE FRANCE", lyste gjennom natten da kjempe skipet nærmet seg havaristen. Noen brast ut i tårer, noen sang mens andre applauderte da de fikk øye på det skinnende navnet på skipets overbygg. Tåken var borte nå og avslørte en nyde- lig sommernatt med millioner av skin- nende stjerner på den sorte nattehimme- len. ile de France la seg tett opptil Dorias styrbord side slik at den skjer- met trafikken av livbåter mot dønninge- ne. Havet mellom de to kjempene ble forvandlet til en lagune midt ute på åpne havet. De to skipene ble liggende i samme innbyrdes posisjon ca.400 meter fra hverandre hele resten av natten, mens livbåtene gikk i skytteltrafikk for å tømme Andrea Doria for mennesker. Bare kapteinen og 26 av mannskapet ble igjen ombord til den bitre slutt før de gikk i den siste livbå- ten. Kl.0630 begynte ile de France å bevege seg for å gå tilbake til New York med de overlevende fra Doria. Ombord fra før var 940 passasjerer og et mannskap på 826 på vei fra New York til iles hjemby Le Havre. Ile de France gikk først langsomt i en bue rundt den sorgfulle og døende Andrea Doria. I et gripende siste farvel fra den eldste av havets luksus linere til den



yngste, ble trikoloren heist og firtre ganger samtidig som kaptein de Beaudan gav tre lange støt i fløyten. Den vemodige avskjeds hilsen gjorde et voldsomt inntrykk på kaptein Calamai og de siste av mannskapet som forlot skipet der de satt i den siste livbåten.

Da solen stod opp om morgenen 26. juli var slagsiden hele 45 grader. Det slo tilskuerene hvilket utrolig vakkert skip dette var. De fargede glasserte flisene i de tre svømmebassengene gnistret i morgensolen og det hvite overbygget stod i vakker kontrast mot det gråblå havet og en skyfri himmel. Tragedien som hadde utspilt seg denne natten virket ufattelig der i den fredelige soloppgangen. Snart lå det vakre skipet helt over på siden i 90 graders vinkel mot havoverflaten og sjøen strømmet inn gjennom den store skorsteinen som bar Italias røde, hvite og grønne farger. Alt håp som hadde vært om å få redde skipet ved å taue det inn på grunnere vann, var nå borte. SS Andrea Doria gled ned i sin våte grav kl. 10 09 den 26. juli og la seg på siden på sandbunnen 225 fot under havoverflaten. I posisjon 40,29,4 Nord og 69,50,5 Vest ble åstedet markert med en gul 50 gallons tønne, som påminnelse til de sjøfarende om tragedien.

EPILOGUE:

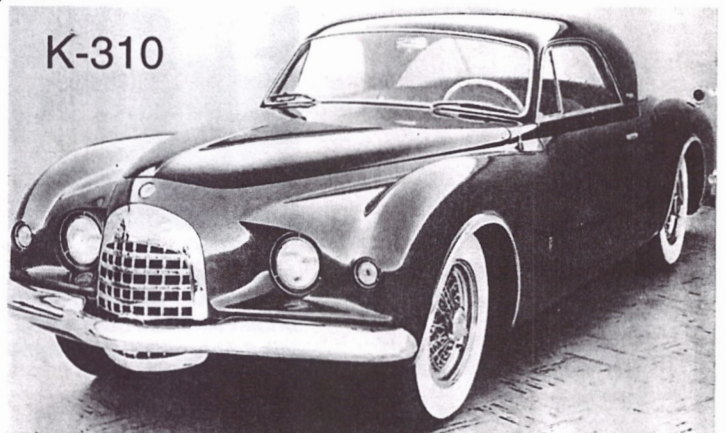
Det er i disse dager førti år siden dette drama utspant seg. Mange slags planer om heving av skipet har versert gjennom årenes løp. Noen ville dra det 29100 tonn tunge skipet langs bunnen inn på grunnere vann ved hjelp av kjempekjettinger. Noen ville feste luftballonger langs skroget. En eksentrisk

ingeniør ville fylle det 700 fot lange skroget med ping pong baller. Så det er tydelig at skipet har virket skjerpene på fantasien til noen og en hver. Til og med Onkel Skrue hadde lyst på det myteomspunnede skipets last, og lette seg frem til skipet ved hjelp sin godtroende nevø og en hjemmelaget miniubåt fra Petter Smart. Ole, Dole, Doffen og hakkespittboken måtte også til.

Vår innfallsvinkel til historien er en 23 fot lang trekasse som ble plassert i skipets garasje ved siden av den eksentriske millionæren Edward Parkers Rolls Royce. Ikke så viktig i lys av Andrea Dorias tragedie kanskje, men det kan jo sette fantasien i sving på noen og enhver av oss bilentusiaster.

Chrysler og Ghia hadde lagt ned over hundre tusen dollars og femten måneders arbeide i den vakre og revolusjonerende Chrysler Norseman. Et topphemmelig prosjekt som ytterst få utenom de som var direkte involvert kjente til. Rykter fra ukjent hold, (kanskje fra en konkurrent som begynner på G og slutter på M ?), ville ha det til at denne unike bilen bare var et grovt bygget skall som skulle brukes til å teste takets holdbarhet, ved å se hvor mye som skulle til for å trykke dette sammen. Med tanke på de opplysninger vi har fra Chrysler og Ghia om finish og bygge kvalitet i tillegg til bilens tekniske og konstruksjonsmessige avanserte og fungerende detaljer, samt kostnad, konstruksjons og byggetid. Jeg vil der-

for hevde for egen regning at jeg holder denne teorien for sannsynlig. Til sammenligning kostet den berømte K-310 med samme supreme byggekvalitet kun ti tusen dollars å bygge. I følge andre kilder, 20 000 dollars, forøvrig de samme kildene som har gjengitt de teoriene rundt Norseman som jeg ønsker å bestride.



K-310 hadde også håndsydd skinninteriør, trimmet 310 hesters 331 hemi og håndlagde italienske Borrani eikefelger. Sett K-310 sine ti tusen dollars opp mot Norsemanns hundre tusen, som ville tilsvare noe i nærheten av syv millioner kroner i dagens pengeverdi. Da forstår nok de fleste at det dreier seg om noe helt unikt. En av Chrysler historical archives mest ukjente og myteomspunnede "X-files" "The Chrysler Norseman". Du hadde neppe trodd det om du enn hadde sett den".

Tekst/research: Jostein Knutsen
Kilder og fotomateriale:

Carrozzeria Ghia/Chrysler historical archives

US Coastguard, Collision course. (Alvin Moskow)

ENDA MERE OM ALT MULIG.

USA bygger flest biler

USA har igjen overtatt Japan som verdens største produsent av biler. 50,3 millioner personer og lette varebiler ble det produsert i 1995, og USA produserte for 12 millioner av disse, mot 10,2 millioner for 10,2.

USA	12,0
Japan	10,2
Tyskland	4,7
Frankrike	3,5
Sør-Korea	2,6
Canada	2,4
Spania	2,3
England	1,8
Italia	1,7
Brasil	1,6
Kina	1,5
Russland	1,0
Mexico	0,9



LAV PROFIL, ELLER...: Steinar Hoen sa på et pressemøte i Atlanta i går at han har bestemt seg for å holde en lav profil under OL. Men han møtte opp i en grønn Mustang Cabriolet som alle bare måtte legge merke til. Kompisen Patrik Sjöberg har leid samme type bil. Men hans er rød.

49 000 har ikke betalt

49 000 bileiere har ikke betalt nødvendige avgifter. Fra 1. august blir biler avskiltet dersom avgifter ikke er betalt, melder NRK-Dagsrevyen.

Bileiere uten et rødt kontrollmerke som bekrefter at avgifter er betalt, vil bli stoppet dersom de møter politi, tollvesen og biltilsynet. Av 49 000 som ikke har fått tilsendt kontrollmerke, mangler nesten 12 000 bilforsikring.

Importen av bruktbiler fra utlandet er nå skikkelig av. I mai ble det importert 1984 brukte biler fra utlandet til Norge. Nå er det også interessant å importere rimeligere brukte VW Golf og Opel Astra.

Bare til Kristiansand må man skal det ha kommet rundt 600 bruktbiler i mai, de aller fleste fra Tyskland. Det er da også mange bilmerker som dominerer importen, og faktisk er det en klar overvekt av Mercedes. Men med de nye avgiftssatsene er importen av Opel, BMW og Audi muligvis også blitt lønnsom. Fortsetter det som det kan bli importert omkring 20 000 brukte biler til Norge i år. En økning i regningen for de norske nybilselgerne, men det vil også være med på å presse prisene ned på hele det norske bruktbilmarkedet.

De mest populære å importere (januar-mai 96):

1. Mercedes E	1005
2. Mercedes S/SL	866
3. BMW 3-serie	417
4. VW Golf	370
5. VW Passat	358
6. BMW 5-serie	339
7. Audi 100/A6	282
8. Mercedes C	237
9. Audi 236	236
10. Opel Vectra	233
11. Opel Omega	213
12. Opel Astra	185
13. Ford Escort	172
14. Mercedes E vare	145

Norske kabrioletter

Utvalget av åpne biler er i ferd med å bli meget stort i Norge. Her er listen over kabrioletter som nå lagerføres i Norge.

Audi A4	150 HK	kr 532 400
BMW 3-serie	115 HK-	kr 366 000
	193 HK	kr 599 000
BMW Z3	115 HK	kr 314 000
Chrysler Stratus	162 HK	kr 475 000
Fiat Barchetta	90 - 100 HK	kr 269 000
Fiat Punto ELX	90 HK	kr 244 000
Ford Escort XRi	130 HK	kr 268 800
Jaguar XJS	241 HK	kr 1 371 900
Mazda MX 5	133 HK	kr 285 000
Ferrari 355 GTS	380 HK	kr 2 175 000
Mercedes SLK	136 HK-	kr 400 000
	193 HK	kr 500 000
Mercedes SL	193 HK-	kr 1 478 700
	408 HK	kr 3 100 800
Morgan 4/4	121 HK	kr 355 000
Opel Astra	116 HK	kr 287 100
Peugeot 306	103 HK	kr 280 240
Porsche 911	285HK-	kr 1 642 000
	4WD	kr 1 735 500
Saab 900i	130 HK-	kr 335 000
	170 HK	kr 481 000
VW Golf	100 HK-	kr 236 690
	115 HK	kr 314 770



DETROIT CARS



INNBYR TIL

THE WORLD'S BEST 50'S PARTY

ETTER NOEN ÅRS OPPHOLD ER VI TILBAKE IGJEN PÅ:

FURUHEIM, HAFSLUNDSØY

LØRDAG 14. SEPTEMBER

DØRENE ÅPNER KL. 19



Rock'n'Roll & Greats

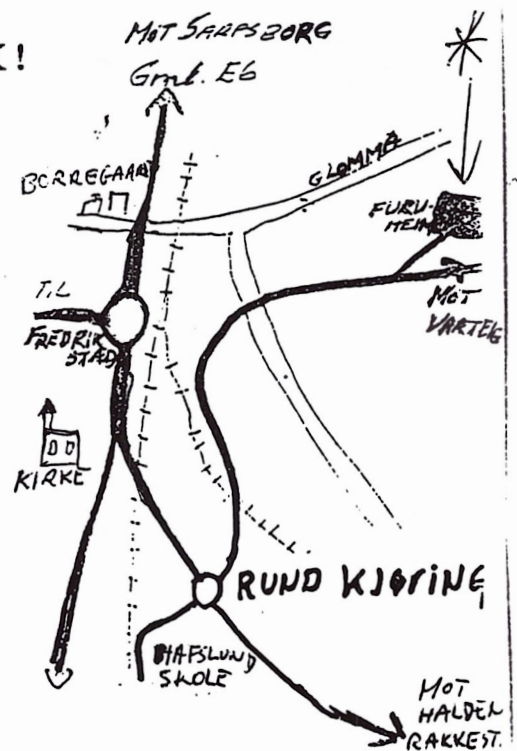


Rock'n'Roll is here to stay!

DET BLIR ROCK'N'ROLL AV DISKJOCKEY HELE KVELDEN!

PREMIERING AV BESTE 50-TALLS ANTREKK!

KIOSK MED FULL SERVERING!





i samarbeid med

BILSPORT

har den glede å invitere dere til årets cruisin' i Halden LØRDAG 17 AUGUST FRA kl. 19.00 og utover. Street & Cruisin' Club of Halden feirer 15 år, og vi vil markere dette.

Svenske **BILSPORT** magasin kommer og besøker oss, derfor er alle med entusiastbil og -MC velkommen. La oss vise svenskene hva vi har av biler og MC i Østfold.

BILSPORT vil være i gata for å ta bilder og skrive om miljøet, så sitt ikke hjemme den kvelden, kanskje det blir bilde av nettopp din bil eller MC i bladet.

BILSPORT

COMES TO TOWN

I FORBINDELSE MED CRUISINGEN MØTES VI PÅ KLUBBEN PÅ FORHÅND OG REGNER MED FELLES AVREISE TIL HALDEN CA. KL20.

DET VIL VÆRE FOLK PÅ LOKALET FRA KL 18 (IHVERTFALL)

INVITASJON

**TIL
AMCARTREFF PÅ
FAGERNES STADION
9 - 11 AUGUST 1996.**



Program:

Fredag : Innsjekking.

Grilling i T-birde

**Lørdag : Cruising, div. konkurranser,
grilling .**

Søndag: Utstilling og premiering.

Utstilling av nye AMCARS

**Utstilling av hobbykjøretøyer
fra Valdres og omegn.**

Detaljprogram foreligger seinere.

Kiosksalg hele helga.

Mulighet for swap meet.

Velkommen til glade AMCAR-dager på Fagernes!

Kontaktperson : Boye Haugen

tlf. 61 34 04 67

mob. 90 13 23 24

VERTSHUSET



FAGERNES

TLF. 61 36 13 97



AMERICAN CARS

OF SOUTHERN NORWAY
OWNERS' CLUB

Strømsvn. 223, 0668 Oslo

Tlf: 22 64 74 68 (Fax)
(Tirsdager kl. 19.00-23.00)

Postgiro: 0807 2232411
Bankgiro: 8101.05.09947

OSLOMØNSTRINGEN

ACSN'S HØSTTREFF. NORGES STØRSTE UTSTILLING AV AMERIKANSKE BILER OG MOTORSYKLER!

Grunnet dårlig vær på vår årlige vårmønstring har vi besluttet og prøve igjen, American Cars of Southern Norway Owners Club, arrangerer høsttreff på Ekeberg Camping.

SØNDAG 1. SEPTEMBER FRA KL. 09.00 - 16.00

Alle er hjertelig velkommen.

De som er interessert i amerikanske biler og motorsykler har virkelig noe å se fram til denne dagen.

Hundrevis av lekre amerikanske biler og motorsykler, gamle og nye, fra nær og fjern, vil bli stilt opp til ren nytelse.

Det vil bli premiering av de beste bilene og motorsyklene.

Den klubben som stiller med flest kjøretøyer vil bli premiært, gi beskjed om hvilken klubb du tilhører i porten ved innkjøring. I forbindelsen med Osломønstringen blir det satt opp salgsboder med salg av pølser, is, brus, vafler m.m.. Man kan også gå og "snoke" rundt i de forskjellige salgsbodene med Amerikanske bildeler, kuriositeter og mye, mye mer.

Inngang kr. 50,- pr. pers. Barn under 12 i følge med voksen: gratis.

Trenger du mere informasjon?: Ta kontakt med President Vera Bagstevold i klubblokalene hver tirsdag etter kl. 19.00 på tlf: 22 64 74 68 eller privat (dag/kveld) på tlf/fax: 22 65 10 21

VELKOMMEN TIL OSLOMØNSTRINGEN!

MEDLEMSSERVICE

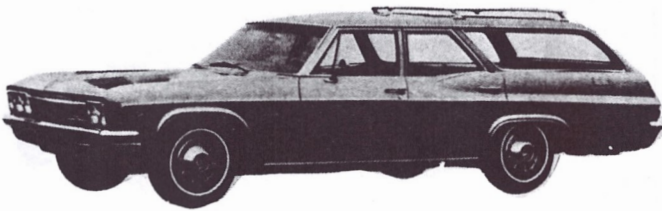
PÅ KLUBBLOKALET HAR VI FØLGENDE FOR SALG:
Topp kvalitet og til en rimelig pris!

OLJEPRODUKTER:

5L ESSOLUBE XD-3+ 10/30 VINTER	KR.	85,-
4L ESSOLUBE XD-3+ 15/40 SOMMER	KR.	75,-
5L ATF DEXTRON 2 AUTOMATOLJE	KR.	100,-
4L ATF DEXTRON 2 AUTOMATOLJE	KR.	80,-

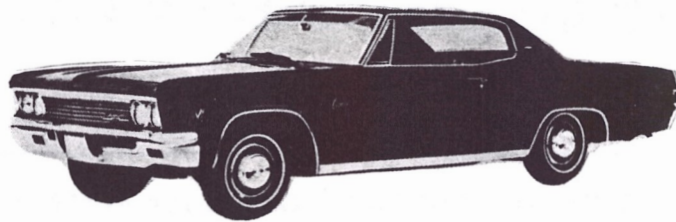
SILIKONTUBE 85 GRAM	KR.	35,-
DIVERSE OLJEFILTRE	KR.	55,-
DIESELFILTER OLDS.	KR.	60,-
VINDUSPUSSEBLADER	KR.	35,-/40,-
FROSTVÆSKE PR. LITER	KR.	15,-
HÅNDRENS	KR.	27,-

T-SHIRTS M/KLUBBEMBLEM	KR.	60,-
GRILLEMBLEM I METALL	KR.	100,-
KLISTREMERKE M/KLUBBEMBLEM	KR.	10,-
TØYMERKE M/KLUBBEMBLEM	KR.	15,-
METALL NÅL M/KLUBBEMBLEM	KR.	15,-



I *Verktøyboden* har vi et bredt utvalg av spesialverktøy som lånes ut gratis til alle klubbmedlemmer. Her finner du også en *poleringsmaskin* for maskinpolering av din bil. Du kan også få leiet *tepperenser* for kr. 100,- pr. gang.

I vårt *bibliotek* kan du lese det meste om de fleste Amerikanske biler. Dessuten abonnerer vi på en del bilblader. F. eks. Amcar, Right On, Power, Wheels, Hemmings, Special Interest Autos, Old Car Book..



I *kiosken* får du kjøpt:

Hamburgere, pølser, kaffe, sjokolade, snacks etc.....

Vi fører dessuten det meste av varespekteret til Borg Bryggerier!

Klubblokalet har ingen faste åpningstider, men ta en tur innom - det er ofte folk på plass!

FAM GERHARDT/NORD

DALVEIEN 99

1718 GREÅKER

BAKSIDEN

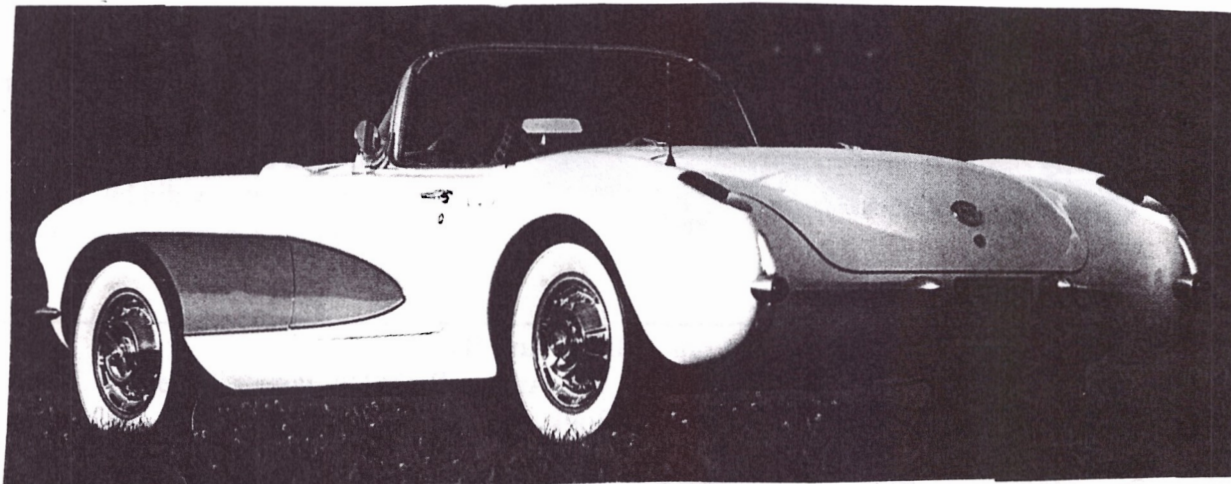
B
BLAD

RETURADRESSE:
DETROIT CARS
POSTBOKS 2136, SANDESLUND
1701 SARPSBORG, NORGE

TERMINLISTE

LØR-SØNDAG 10-11. AUG: TREFF SUNDHAUGEN, AMERICARS KONGSBERG
ONSDAG 14. AUG: MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30
LØRDAG 17. AUG: CRUISIN' I HALDEN, SCCH OG BILSPORT, FELLESAVGANG KL.20
LØRDAG 17. AUG: MUSTANG TREFF, TYRIGRAVA
SØNDAG 18. AUG: HØSTMEETING HOVLANDSBANEN, LARVIK
MANDAG 19. AUG: STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30
TORS DAG 22. AUG: MØTE 1.MAI-KOMITEEN PÅ LOKALET KL. 19
SØNDAG 25. AUG: GLATTKJØRINSDAG FOR DETROIT CARS KL. 14-17, NAF-BANEN
SØNDAG 1. SEPT: MJØSTREFF & SWAP MEET, GJØVIK
MANDAG 2. SEPT: AVISMØTE PÅ LOKALET KL. 18.30
FREDAG 6. SEPT: HØSTCRUISING TIL TYRIGRAVA, MIDNIGHT CRUISERS
SØNDAG 8. SEPT: RIGHT ON MOTORSHOW, SKIEN
ONSDAG 11. SEPT: MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30
LØRDAG 14. SEPT.: 50-TALLS FEST PÅ FURUHEIM KL. 19

DEADLINE NESTE KLUBBAVIS ONSDAG 28. AUG



KLUBBENS ADRESSE: VARTEIGGT. 31 TLF. 69 15 05 00

SEKRETÆR: UNNI BLAKKESTAD 69 14 61 17, HOVEDSTYRE, FESTKOMITE
KASSERER: INGAR KARLSEN 69 14 57 32, HOVEDSTYRE, AVISKOMITE
HJELPESEKR.: STEIN SPETAAS 69 15 68 37, HOVEDSTYRE, 1.MAIKOMITE, AVISKOMITE
STYREMEDL.: VIDAR ELVESTAD 69 69 34 91 29, 1.MAI KOMITE, BOK/VERKTØY, AVISKOMITE
STYREMEDL.: JON LØVÅSEN 69 16 53 11, AVISKOMITE
STYREMEDL.: LARS EDELL 69 34 70 11(ARB.), 1.MAIKOMITE
STYREMEDL.: HELGE JOHANSEN 69 15 70 42, FESTKOMITE, BOK/VERKTØY
VARAMEDLEM: RENÉ SJØBERG 69 16 78 91, HUSKOMITE
VARAMEDLEM: BJØRN JOHANNESSEN 69 16 70 54, KONTAKTMANN HUSKOMITE, AVISKOMITE
VARAMEDLEM: PETTER WEBERG 69 16 46 50
VARAMEDLEM: CARLOS SANCHEZ 69 16 59 58, 1.MAIKOMITE
VARAMEDLEM: WENCHE SKJEKLESÆTHER 69 16 67 52