

Waverley 1902:

# En lang rekke ladede øyeblikk



Forside på Waverley-katalog  
anno 1902.



Ikke bare er dette Norges eldste el-bil men også landets eldste amcar. Dette er et paradoks tatt i betraktning av at Tesla er landets mest solgte amcar i dag og samtidig er elektrisk!

Tekst: Tor Ivar Volla

Foto: Trygve Krogsæter og Tor Ivar Volla

Den restaurerte Waverley'en om-sider tilbake på Møen – tidligere skrevet Møn – på Voss.

**M**an var tidlig klar over at med industrialiserin-gen fikk man også et transportproblem. Fra 1830-tallet og utover kom jernbanen mellom flere og flere av byene i utlandet. Norge fulgte etter på 1850-tallet. Toget kom til Strømmen og Lillestrøm i 1852, til Eidsvoll i 1954. Men fra stasjonene og inn i byene og til forbrukerne måtte transporten skje med hest. Skulle denne utviklingen fortsette, ville byene oversvømmes med hestemøkk. Og hver hest spiste mat tilsvarende fem personer!

### Elbilenes gjentatte vekst og fall

Elbiler var tidlig med i kampen om å erobre veiene. Dampbiler likeså. Og det ble eksperimentert med den lunefulle forbrenningsmotoren. El-bilen var den enkleste og tryggeste uten noe som kunne eksplodere eller ta fyr. Det var bare å vri på strømkontakten og starte å kjøre – fullstendig lydløst. I flere storbyer var elbiler tidlig inne i taxi-markedet, faktisk var det konkurransen mellom to leverandører av el-drosjer til Paris og Brussel som førte til kampen om fartsrekorden med bil!

Selv damer kunne kjøre elbil. Dette var faktisk et viktig salgsargument så lenge bensinbilene krevde sin mann både til å starte udyret, å styre det, og ikke minst stoppe det! Til og med Clara Ford, Henrys kone, skal ha eid en Columbia elbil.

Elbilen ledet an i de amerikanske storbyene frem til 1902-04. Da var det slutt, selv om det også senere var noen spede forsøk på å komme inn i markedet. Verdenskrigen i 1914 skapte grunnlag for et oppsving da bensin ble en man-

gelvare. Men utover på tidlig 20-tallet ble de fleste elbiler skrotet. Kun noen varebiler holdt stand. Mindre og lettere modeller, selvstarteren, firehjulsbrems, servo-hjelp, dynamodrevet elektrisk utstyr og en godt utbygget infrastruktur for bensinstasjoner var midlene som til sammen hjalp bensinbilene til å skyve elbiler helt ut i mørket – dog ikke det evige, har de senere år vist oss.

På 60-tallet og utover ble det på nytt en interesse som etter mange år skulle føre Norge inn på scenen med Pivco og Th!nk. Dette ble dessverre et kortvarig eventyr da grunntanken om en bybil ble overskygget av ønsket om å bli stor i verdensmålestokk og erobre bl.a. USA. Det krevde aircondition, kollisjonstester og desslike. Det endte som et gedigent magaplask. Kewet/Buddy derimot greide seg – nesten. Takket være at de ikke var så markedsglupske at de gapte kjevene av ledd, men i stedet fant glupe utveier innenfor nisjen. Som å lette Buddy tilstrekkelig til å få den klassifisert som mc og dermed komme unna NCAPs krav til kollisjonssikkerhet, samtidig som de greide å få den godkjent for tre om bord mot tidligere to – og dermed fikk et overtak på Th!nk også her.

Så kom plutselig Tesla med en helt annen vinkling, en luksusbil som selges uten avgifter. Tenk å kunne unngå hundretusener i avgift til den statlige felleskassa, en slik anledning kan ikke «miljøbevisste», «demokratiske» og «solidariske» nordmenn la gå fra seg!

### Norges eldste elbil

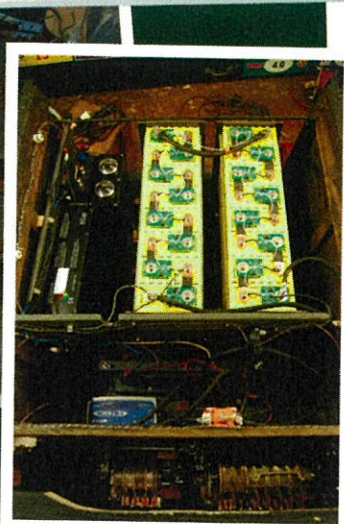
Etter denne lange innledningen fra A til Tesla, går vi tilbake til hovedpersonen, en Waverley Electric ►

Anne Vinje prøvekjører før kjøpet er avgjort. Se taggingen på sidene.

Bilen er nettopp trillet ned låvebroen for siste gang.



Batterirommet i bakre vognkasse for restaurering – og slik det i dag har blitt løftet 112 år fram i tid!



Fjærene ferdig lakkert og stripet.



Innmaten i bjelleknappen – innfelt i håndtak fra svigermors bordben. Bjella aktiveres med den lille knappen i håndtaket og lyder klart, tydelig og vakkert.



Motstanden til low speed for og etter.

Model 22 fra 1902. Konstruksjonen bak denne går tilbake til 1898 da prototypen var utviklet og ble kjøpt opp og satt i produksjon av American Bicycle Co. under navnet Waverley Electric. Bak merket lå Pope-selskapet, USAs (og verdens?) første bilkonsern som også hadde produksjon av damp- og bensindrevne biler. Dette var et skikkelig konglomerat eller kanskje heller syndikat. I alle fall skulle produsenten skifte navn, først i februar 1902, så i 1904 da Pope-navnet ble satt foran Waverley.

Waverley var kjent som en elbil av god kvalitet. En av kundene var general Lew Wallace, forfatteren bak «Ben Hur» som ble den bestselgende amerikanske roman på

hele 1800-tallet. Wallace kjøpte en slik bil i 1902, riktignok som godt voksen 75-åring. «Vår» bil fikk motoren produsert før februar 1902. Det var den nyutviklede 3,5 hk, mot kun 2 hk tidligere. Litt av et framsteg – 75% effektøkning! Men likevel ikke nok, ifølge eieren.

Resten av bilen ble sammensatt i løpet av 1903 og tatt i bruk i USA. Først 22. mai 1907 ble den brukt-importert og registrert i Norge på vår tidlige bilimportør C. E. Sontum, Grubbegaden 4, Christiania. Sontum hadde bodd flere år i USA og lært «business» der. Han så klart at bilen hadde en framtid. Men han så ikke den gang i 1907 at det han skulle drive med de neste par årene allerede var avleggs. Hvordan kunne

han tro at en 3,5 hesters elektrisk bil kunne slå an i Norge?

Likedan startet han Norsk Automobil & Vognfabrik der tanken var å lage énsylindrede biler med friksjonsgir. Også dette måtte han da skjønne var dødfødt når man allerede kunne kjøpe en Ford N med fire sylindere og som gikk som en kule (faktisk bedre enn den senere T-modellen)? Det ble med tre Norsk-biler, kanskje bare to. Én står på Teknisk Museum og motoren fra en annen er hos en entusiast i Horten.

#### Norsk karosseri?

Sontums Waverley, innregistrert som en American Bicycle Co. på Christiania 56, må ha vært utsatt for en ulykke en gang i løpet av sitt

første år i Norge. For det nåværende karosseriet stemmer ikke med model 22 i katalogene. Linjene er feil, selv om alle hoveddimensjoner stemmer. Dette skapte da også mye hodebry da restaureringen skulle starte. Hva var dette egentlig?

Materialene i karosseriet er nemlig furu eller gran i gulvene og bjerk i sideplatene. Under karosseriet går det to store flatjern merket «Made in Sweden», ganske så u-amerikansk det hele. Vi heller da mot at karosseriet i hovedtrekk er laget nettopp av Norsk Automobil & Vognfabrik, Sontum eide jo den. Men hva slags fabrikk var dette? Bare ei smie i Bernt Ankers gate. Han kjøpte nok karosseribyggetjenester enten av Sørensen, Heffer-



eren-  
ned  
e er  
sjoner  
å mye  
ille  
er  
ne og  
osse-  
rket  
å  
ler da  
ker er  
obil  
den.  
te?  
ate.  
ge-  
feffer-

mehl eller Kløvstad som på dette tidspunktet hadde skilt lag fra Sørensen. Antakelig det siste.

Etter oppbygging, og sikkert litt demo-kjøring, ble bilen satt til side. Men en elektrisk interessert vossing dukket opp i 1911: Anders Møn hadde nettopp bygget seg egen kraftstasjon, og da måtte jo en elbil være tingen! Mye var det ikke å velge blant. Kun to elbiler var blitt importert til Norge så langt, og valget ble denne ni år gamle bruktbilen som sikkert var billig. Den ble satt på Bergensbanen og ankom Voss uten at noen fikk det elektriske til å virke.

Så det ble med hest forspent at Waverley'en satte kursen mot Møn. Men en lav grein på et tre skulle

vise seg å være en større hindring enn ventet. Kalesjen heftet seg opp i treet, og både kusken og setet ble revet av. Det var altså en redusert og pjuskete bil som ble slept opp de bratte bakkene til gården. Og der ble den stående – og stående. Bare barna lekte med den ved å renne ned låvebrua. Etter hver tur dro drengen bilen opp igjen med en hest.

#### Frem fra gjemmene

Så startet Tornerosesønnen som varte til 2009. Det året fikk den ikke ukjente veteranbilentusiasten Trygve Krogsæter en e-post fra USA. Han kunne få kjøpe et elektrisk instrument til Waverley. Det hadde han spurt om å få kjøpe i 1975, men den gangen fikk han nei. Nå ►



På vei gjennom hagen og inn i «stua». Det gjensto en del jobb for å få noe kjørbart ut av dette!



Seteoppbygging. Treramme, stålavstivere og fjærer. Mønsteret måles og tegnes opp, deretter sys «diamantene», og sluttresultatet er ikke akkurat å skjemmes over.

ble det en rask handel av instrumentet, og ved neste anledning stakk Trygve oppom Møn og spurte om han ikke kunne få overta Waverley'en som sto der til restaurering. Partene ble raskt enige, og bilen kom til Oslo.

Nå startet en nitidig innsamling av informasjon. Krogsæter hadde allerede delekataloger og salgsbrosjyrer i mange utgaver, men som nevnt stemte ikke disse helt med kjøretøyet. Da demonteringen begynte dukket så fakta opp: Bilen var helt klart bygget opp av alle originaldelene, men selve karosseristammen var endret.

Med bakgrunn i at dette kanskje innebar en ukjent sidehistorie om Norsk Automobil & Vognfabrik, ble bilen faktisk enda mer interes-

sant sett med norske øyne. Det ble derfor raskt bestemt at den ikke skulle restaureres som en fabrikkny Waverley, men som akkurat den Waverley'en som kom til Norge og som fikk Christiania 56 som registreringsnummer!

En tilsvarende bil ble solgt til England på samme tid. Trygve kom i kontakt med eieren og dro over til Oxford. Dette var også en originalbil, kun én gang hadde den blitt om-lakkert i sin «levetid». Alt det den norske bilen manglet kunne lett tegnes av den engelske for reproduksjon hjemme i Norge. Det artige var at de fleste karosseridelenes bilen fra Voss manglet faktisk uten problemer kunne erstattes av nøyaktige kopier fra den engelske. Den norske produsenten av karosseriet hadde

åpenbart vært nøyaktig med alle originale mål og vinkler, selv om linjeføringen ikke var den samme!

#### Håndverksdugnad!

– Det er mye smedarbeid på en slik bil, forteller Krogsæter.

– Hestevogntradisjonen var jo på topp da. Og Finn Knapper var en trollmann med stål. Uten hans hjelp hadde jobben blitt vanskelig! Ikke bare sveiser og pussar han, han har også formsans så det holder!

Han fortsetter: – Snekringen greide jeg derimot fint selv. Det har jeg lært som lærling på Myrens Værkstedes modellverksted. Støpe-modeller var heller ikke noe problem. Læretiden kom godt med. Bremse-sko og tromler ble støpt på Arvika Handgjuteri i to legeringer for å

passe til hverandre med forskjellig funksjon. Børsteholdere til motoren og andre messingdeler ble støpt av Ragnar Løchen, en tidligere «lærer» ved Statens Teknologiske Institutt's støpeavdeling der jeg hadde gått på kurs.

Elektriske ledninger av såkalt gauge 6 og 8 kom fra et firma i England. Selvfølgelig har de tekstil-overflate som originalene utenpå en godkjent, moderne plastisolasjon. Selv lyspærer på 48V med enpunkt standardsockel er handelsvare også i dag. Til gaffeltrucker! Resterende deler måtte Krogsæter dreie selv.

Motorens tilstand var alle spente på. Coates elektroverksted i Moss sjekket den, dreide over commutatorene og byttet «inn»-ledningene til feltmagnetene. De fant ingen feil

ved tesmonter Kullbørstefjærer til av Akre av Mos – E bilen av nydelig fjærprosæter, s Daimle ingenti foretar Bil «En sl seppær med rill av rikt lopper bilen. I



En slik messingplate med opplysninger om produsent, nummer, hk og vekt skulle alle biler ha, fra bilens barndom og i alle fall opp på 30-tallet! Noen lagde sine egne av en messingplate, andre etset nydelige skilt.

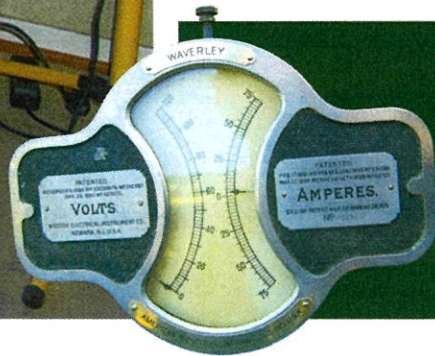
kene og overgangene sparklet. Beklager, men jeg HAR brukt West epoxy for å sikre vedheft og styrke samt stålplast til sparklingen. Noe annet ville ikke holdt, tilstår den samme puristen.

Så var det å blande den originale vogngrønne fargen. Krogseter hadde et stort spann Standox «brewster green» syntetisk lakk etter sin Cadillac 1904. Selv etter 20 års lagring var den som ny! Den ble iblandet sort Bengalac til perfekt match. Alle steder uten lakk fikk påført to strøk med liten pensel, en nitidig jobb. Til slutt ble alle gamle flater overstrøket med en blanding av lakken og Owatrol penetrerende olje (ikke 1 eller 2!). Etterpå ble alle topper avtørket.

– Plutselig oppsto flatene som et enhetlig element! Ja, det er ikke «pent», men det er faktisk 70% originalt! Og det skal få et lag klarlakk til slutt. Selv stafferingene er stort sett de originale fra 1907-08. Men alle de sorte kantene fikk et strøk Bengalac. Her var det rett og slett for lite igjen av originalfargen. Alle nye paneler er også kostlakkert med samme farger og staffert i samme «ånd». Jeg tror jeg kunne fått jobb hos Kløvstad! Igjen gliser Krogseter bredt og tilfreds.

Understellet var rustet over evne, dvs. originallakken lot seg ikke bevare. Det ble funnet tre lag: Sort med bred hvit staffering øverst, sort med tre blå striper, og innerst rødt (carriage red) med tre gulaktige striper. Det siste og opprinnelige fargelaget ble valgt ved restaurering. Alle delene ble sandblåst og grunnet hos Oslo Metallisering på Harestua.

Vel hjemme foretok Trygve de nødvendige reparasjoner. Rustgroper ble sparklet og delene grunnet på nytt. Etter to strøk syntetisk lakk ble flatene mattslippt, staffert og ►



▲ Delikat bakpart! «Klumpen» til høyre for diffhuset er elmotoren som i prinsippet fungerte etter 107 års stillstand! Det opprinnelige registreringsskiltet er påmalt på nytt.

◀ Det originale hovedinstrumentet er for innvidde og består av et volt- og et ampéremeter.

ved testen, så Trygve kunne bare montere motoren sammen igjen! Kullbørster lagde de også, mens fjærer til holderne ble «spunnet» av Akrene fjærsmie like i nærheten av Moss.

– De lagde også motstanden til bilen av medbrakt rustfri tråd. En nydelig jobb. Prøv dem om du har fjærproblemer! Anbefaler altså Krogseter, som har litt av den gamle Daimler-ånden «Det beste eller ingenting» over det meste han foretar seg.

Bilen har ikke horn, men bjelle. «En slik finner du ikke», sa forståelse på en venn av Trygve med riktig blikk gikk rett på en slik av riktig type på det første Hershey-loppemarkedet etter innkjøpet av bilen. Litt flaks skal man ha.

– Av alle problemer som skulle løses var én ting manglende deler, som selvfølgelig måtte lages. Tegninger hadde jeg jo for det meste. Spesielt morsomt var det å lage håndtaket til styrespaken som inneholder mekanismen for hornknappen. To treklosser fra en grein i hagen dannet to halvdeler, kontaktene innvendig var et messingstykke og en bit fjærbronse. Materialet til bronzen ble kortreist: en fruktkniv fra svigermors skuff! Og selve håndtaket ble dreid av et bordbein etter svigermor! Trygve gliser bredt og tilfreds.

#### Klarlakkfjerning med skalpell

Karosseriet var likevel den største utfordringen. Setet manglet totalt, men Trygve hadde tegninger. Bjerk

ble limt sammen og håndformet i tre dimensjoner. Alle vulster ble limt på og er laget av mahogny, et dødt materiale godt egnet til formålet. Store stykker manglet foran. Hele bakluken og toppluken var borte. Karosserisidene var sterkt oppsprukket og overflatene tagget. Til Trygves overraskelse var alle flatene dekket med klar topplakk opprinnelig. Denne var sprøere enn underfargen, så med litt malingfjerner og mye tid med skalpell greide Trygve å fjerne dette dekklaget med taggingen og det hele.

– Men det så for j... ut. Likevel, jeg ville prøve å redde originallakken. Kun originalt kan noen gang bli originalt! Alt annet er en kopi, påpeker puristen.

– Trekiler ble satt inn i sprek-

ellig  
toren  
pt av  
ærer»  
itutts  
ått

kalt  
i  
ekstil-  
på en  
jon.  
unks  
og så  
rende  
elv.  
spente  
Moss  
nuta-  
gene  
en feil

lakket med klarlakk. Dette er måten lakkstykket originalt ble bygget opp. Men lakktypen er kanskje ikke original. Prøver ble levert NTM, men de hadde aldri tid til å analysere disse. Hva har man da museer til?

– Stafferingen er gjort med et stafferingsapparat fra Alf Bjercke fra 30-årene, et nydelig instrument! Og hvis dere synes at bilen har for mye staffering, så kan jeg fortelle at det skulle vært enda mer, sier Krogsæter.

### 2000 sting i nytrukket bakskjerm!

Hjulene hadde to dimensjoner, 24x2,5" og 25x2,5". I tillegg var to av felgene for slangeløse dekk. Hjulene så ganske fine ut, men da de ble demontert viste de seg å være svært mye dårligere enn antatt. Fire Ford T-felger fra rundt 1914 med dim 30x3" ble anskaffet og sandblåst.

– De originale hjulene samt de nye felgene ble sendt til Calimer's Wheel Shop i USA som gjorde en fantastisk jobb. Og billig: Hvert hjul kostet rundt 2.500 kr! Dessverre tok UPS 4.300 kr for å sende hjulene til USA. Snakk om blodpris når man ser på hva Calimer fikk! Skal du gjøre noe liknende, så tenk annerledes enn jeg gjorde: Kjøp nye felger levert hos Calimer, tilråder Krogsæter.

– Send kun navene over sammen med en eksempel-eike. Det gjør Posten mye billigere hvis du heller sender i flere pakker! Returfrakten er derimot mye billigere, forstå det den som kan. Dekk er fra Universal, grå med langsgående striper. Det ser veldig «riktig» ut.

– Bilen hadde fortsatt forskjermene av lær på plass. De så ikke ut, sprukne og stygge. Jeg leste imidlertid en bok om billakkering fra 1918 og fant ut at lærskjermene kan behandles som plateskjermene. Jeg gikk dermed på med maling-fjerner og fjernet minst 3 lag med gammel farge og dritt. Nå skal de repareres skånsomt, innsettes med mykningsmiddel og «næring» og til slutt gis et fargestrøk med svart i høvelig glans.

– Bakskjerm og forbrett hadde Knapper laget rammene til. Her kunne ikke jeg gjøre noe. En salmaker i Danmark var spesialist. Han håndsydde nye skjermene. En fantastisk jobb med nær 2000 sting



▲▲ Koffert må man ha! Knapper har smidd stativet slik at mors gamle koffert kan komme til heder og verdighet! Inni ligger varselrekan, gul vest og brannslukningsapparat. Verktøy er det lite av, men Trygve Krogsæter HAR bilde av det som originalt fulgte med!

▲ Knapper i sving med å gjenskepe frontplaten.



i den ene bakskjermen! Han bør dere med hestevogner dra nytte av: Skals Sadelmageri! Kalesjen i skinn vil jeg imidlertid prøve å sy selv. Spilene er allerede ferdige, tilføyer han.

I salgsmaterialet sto det at setene skulle være mørk grønne. De har i tillegg ca. 110 knapper! Skinn ble innkjøpt hos Skinnlåven på Norderhov. Trygve valgte en kvalitet som tåler å brukes ute på båter. I tillegg hadde det riktig mønster, narv. Det skal være småknudrete. Men fargen var ikke helt god. Krogsæter fikk tak i en mørkere nyans med vannbasert lærfarge og hadde på to strøk før han sydde setene. Han brukte også gloss lakk for å få fram den gamle, blanke glansen de hadde den gang da.

– Setene ble bygget opp med

fjærer fra USA og krøllhår fra en snill møbeltapetserer i Oslo. Det er ikke lett å få kjøpt ferdig opprevet krøllhår. Og krøllhår MÅ til på gamle biler. Skumplast og den slags er tabu, fastslår Trygve, som altså er purist dersom vi ikke allerede har nevnt det.

– Knappene i setene er fra en T-Fordleverandør, men malt mørk grønne. Stiftene i pyntebåndene er også for T-Ford, malt på samme måten. De er korrekte på Waverley også. Det tar flere dager å trekke en seterygg. I tillegg kommer puta som er enda vanskeligere. Alle tidskjemaer gikk føyken. Men det var verd det!

### «Tesla-batterier»

Det originale elektriske anlegget

lot seg raskt legge opp. I Norge hadde man montert deler av dette på porselenssneller. Trygve gjorde det samme og bandt ledningen fast med lintråd som originalt.

– Men batteripakka var vanskeligere. Jeg kunne velge standard blybatterier og håpe det beste. De var imidlertid tunge (150 kg), dyre og har kort levetid ved min sparsommelige bruk. Tilfeldigvis kom en batteripakke til salgs på Elbilforum samtidig. Den var på 48V, som jeg skulle ha, og den var komplett. Men det var litiumbatterier (50 kg!), og elektronisk styring. Men skitt au, uansett kunne jeg ikke få tak i glassflasker og blyplater som Waverley originalt hadde. Bilen skulle bli kjørbare, og siden original kraftkilde ikke lenger kan skaffes gjaldt det å



Ladet øyeblikk: Trygve Krogseter «fyrer opp» Waverley'en foran 50 høyspente medentusiaster.



◀ Alle produksjonsplater og -skilt manglet. Nye ble tegnet av originaler og reproduisert i Tyskland.

▶ ...«og DER er dataovervåkingen!». Trygve forklarer og demonstrerer entusiastisk mens fansen klumper seg rundt elbilen.

ge  
lette  
jorde  
n fast  
  
anske-  
ard  
e. De  
t, dyre  
par-  
kom  
lbilfo-  
V, som  
nplett.  
0 kg!),  
kitt au,  
i glass-  
verley  
bli  
aftkilde  
lt det å

tenke praktisk innenfor dagens tilgjengelige alternativer, sier Trygve, som dermed avslører en pragmatisk side av seg selv som hittil har vært ukjent for undertegnede. Så pakka ble innkjøpt og etter mye om og men installert.

– En del sikringer og reléer ble også montert. Sikkert skal det være, for det er snakk om store mengder energi! Det skulle ta nesten et halvt år å installere alt, for ingen av instruksjonene var forståelige. Når i tillegg ingen jeg kjente hadde gjort det før, og en av leverandørene hadde byttet om ledningene, ja, da er det ikke lett. Til slutt ba Vegvesenet om full dokumentasjon, så jeg måtte gjøre rede for en teknologi som jeg selv nettopp hadde begynt å skjønne noe av! Men det gikk, det ble gitt

dispensasjon på bruk av litiumbatterier!

Etter hvert ble bilen klar til prøvekjøring, og den første «offisielle» sådanne (etter noen forsiktige snik-runder hjemme på Røa) var 16. mai med rundt 50 medentusiaster til stede. Spenningen var på topp da Trygve satte seg på Waverley'ens kusebukk inne i garasjen, og øyeblikket han satte den i bevegelse var helt og holdent ladet: Vel ute på gata brøt applausen og hurraropene løs som om det hadde vært 1907 igjen. Fin trening til dagen derpå!

Dermed ble det detaljundersøkelser av klenodiet for de 50, med løpende forklaringer av Trygve. «Hm», sa den ene. «Aha!», sa den andre. «Dette er samme batteriteknologi som Tesla», erklærte Trygve.

«Tesla?» utbrøt en vantro stemme fra mengden. «Og på elektronikkdisplayet her bak kan man hele tiden sjekke systemets data», instruerte Trygve videre. «Data?? System???» lød det fra en annen stemme som hørtes fullstendig desillusjonert ut. «Øh, du Trygve», sammenfattet en tredje, «blir ikke dette omtrent som å bygge om Skibladner til en gassferge da»? Det er jo av sine egne man skal ha det, men Trygve Krogseter lot seg ikke affisere.

Og én ting beviser at det ligger et kvalitets- og presisjonsarbeid utenom det vanlige i denne elbilen: Det knapt hørbare suset når kjøretøyet drar av sted i fin fart. Langt stillere enn de Milburn, Baker, Ohio og Detroit Electric du kan se og høre på YouTube, og en hel verden

unna den helveteslarmen som sporvogner kan prestere – det være seg både de veterane og de moderne.

**Registrert på riktig nummer**  
På impuls tok Krogseter kontakt med Statens trafikkstasjon på Voss. Kunne de ta registreringen? Med bakgrunn i bilens historie der bilen fysisk var på Voss i nesten 100 år, var svaret et klart ja!

– Datoen ble raskt bestemt. Det måtte bli 22. mai 2014, på dagen 107 år siden førstegangsregistreringen i Norge. Forseteputa ble avsluttet 30 minutter før avgang til Voss. Lysene var ikke prøvd. I høljende regnvær ble den tauet over fjellet. Jeg skar tenner i fortvilelse. Fem års jobb, og så ødelegger regnet det på tre timer! Men vi kom oss ▶

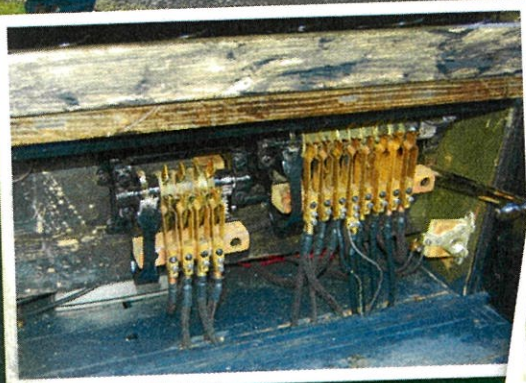
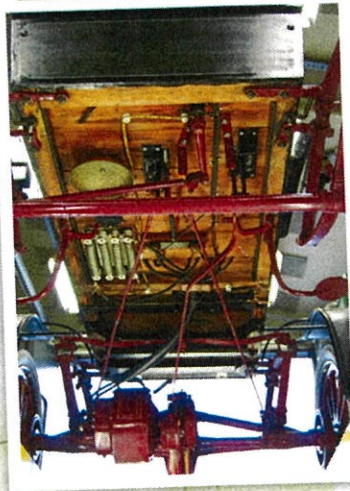




◀ NRK Vestlandsrevyen i sving på Bømoen flystripe. Waverley fikk teste seg mot en Tesla!

▼ Undersiden sett fra biltilsynets kontrollgrav etter restaurering.

▼▼ Hos Biltilsynet på Voss. Sjur Nesbø bak spaken.



Framdekselet under setet har et par enkle betjeningsbrytere. Lysbryteren er standard innvendig USA-bryter anno 1902 – NOS! Tar man dekselet vekk, blir bildet betydelig mer komplisert. Her er fartsregulatoren med alle sine kontakter i serie og som styres av spaken til høyre i bildet.



over og fikk tørket av det meste (vi hadde en vintertopp over bilen). Og neste morgen kunne vi trille inn på området, foreviget av NRK Vestlandsrevyen som stilte ved registreringen, forteller den skruglade messingbilentusiast.

Siste problem var forresten løst dagen i forveien, en dispensasjon for å få A-56 som registrering. Det ble godtatt tatt i betraktning bilens alder og historie. Nå står det A-56 foran og Christiania 56 bak.

Bilen gikk greit igjennom. En skrå trekloss ble akseptert som håndbrekk, og varseltrekant og gul vest måtte vises fram. Deretter ble det en rask svingom i regnet både med den bilsakkyndige og med den

hyggelige damen i skranken! Så kom SOLA! Og da kjørte Krogsæter og co bort på Bømoen flyplass for en liten test. Flyplassen ble avstengt. En Tesla med mer enn 400 hk stilte ved siden av. Haren og skilpadden på nytt?

– Ja, men sluttresultatet ble sørgelig for skilpadden! For til slutt tok hovedsikringen farvel, og der sto vi. Moro var det lell, oppsummerer Trygve.

Som avslutning kjørte de 3 km på hovedveien, nå på lovlig vis. De skulle til Møen igjen, kanskje for første gang for egen motor. Men alas, slik skulle det ikke gå. Sikringen ga opp i de bratte bakkene opp til Møen. Nok en gang måtte andre

hester dra bilen til gards.

– Men nå tror jeg det var omtrent 100 som gjorde jobben! Opp kom vi, og det ble et gledens møte mellom flere generasjoner på Møen. Ikke bare var Norges eldste elbil tilbake på tunet, den sto foran Norges eldste bebodde hus, fra før svartedauen!

Når dette leses har Vossarudl'n gått av stabelen der Waverley'en selvfølgelig hadde start nr. 1. Men å kjøre hele turen opp til Stalheim på hovedveien var ikke aktuelt. Tenk det kaoset og negative reklamen det ville blitt med Waverley'en først og 190 veteranbiler etter i 15 km/t.

Spennende kan det også bli dersom Trygve prøver seg på en

ubetalt bomringpassering uten å ha EL-skilte i fremtiden, det kan fort bli en liten utfordring for byråkratiet er vi redd.

Norges eldste elbil er altså nå restaurert og kjørbare, men Norges første elbil står på Norsk Teknisk Museum. Det er en Lohner 1903, sannsynligvis registrert på Christiania 10. Av to importerte elbiler før 1914 eksisterer faktisk begge! Elbiler er seiglivet, og om Vossarudl'n elbilklasse i år hadde kun to deltakere, så kommer helt sikkert elbilene snart med også i våre løp. Kanskje Teslaene blir en «plage» når de fyller 30? Time will show, som amerikanerne sier. ©