

Nr. 3 – 2020 Årgang 45



Veteranvoanen



- Alt fra 17. mai kortesjen
- Med 2CV på ruteskift og EU-kontroll
- Kulelagerets historie
- Mercedes Lastkraftwagen og mye mer!

Formann:
Torfinn Dale
Tlf: 911 90 595
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

Nestformann
Leif Ingar Liane
Tlf: 907 56 419
E-mail: leifingar@byggmesterliane.no

Sekretær:
Per Øvrum
Tlf: 958 74 878
E-mail: perovrum18@gmail.com

Kasserer:
Arild Johnsen
Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Styremedlemmer:
Tore Kvaale
Tlf: 924 01 984
E-mail: torkvaal@online.no

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Tlf: 913 16 526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:
Narve Nordanger
Tlf: 982 15 094
E-mail: flathead323@gmail.com

2. varamann:
Lars Tufte
Tlf: 476 57 858
E-mail: laol-tuf@online.no

Revisorer:
Per Høiseeth

Ansvarlig for medlemslister og adresser:
Arild Johnsen
Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:
Kai Larsen.
Tlf. 952 25 775

Teknisk bil:
Svein Ekornrød
Tlf: 905 26 749
E-mail: sv-ekorn@online.no

Teknisk Motorsykel:
Hans Olav Kise Tlf: 35 59 06 78 / 930 11 583
E-mail: hanskise@gmail.com

Tilhenger Skien:
Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

Arkivansvarlige:
Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Redaksjonskomite:
redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
E-mail: flathead323@gmail.com
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Leif Hægeland
E-mail: leif.haegeland@gmail.com



HUSK!
Medlemsmøtene
første torsdag i hver måned (unntatt juli).

Klubblokalet
"Låven" åpner fra kl. 18.00
– møtet begynner kl. 19.00.

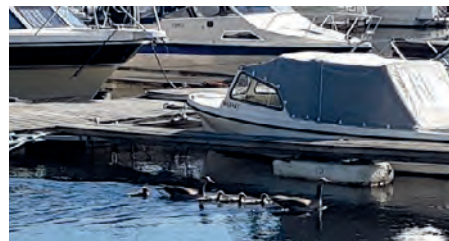
Adressen er
Porsgrunnsveien 242
3736 Skien

FORMÅL: Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettleiding og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben skal fremme interessen for å oppspore, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

REDAKSJONENS HJØRNE

Årets 17. mai ble for min del en meget hyggelig feiring. Klubbens initiativ til feiring på vår nasjonaldag ble en flott opplevelse. Mange biler og noen motorsykler møtte opp hos Gumpen Auto i god tid før kl. 12.00. Kortesen startet presis og en runde til sykehjem i Grenland ble kjørt. Det ble pause på Gulset og ved Gjerpen sykehjem. Det er bare hyggelig å kunne gå ut av bilene og se litt på kjøretøyene og hilse på kjentfolk. Langs hele runden stod det festpyntet folk med flagg og vinket til oss. En flott opplevelse. Tusen takk til styret og gode medhjelpere som arrangerte en annerledes 17. mai. Jeg håper at noe liknende kan arrangeres på fremtidige 17. mai. Det å kunne bruke våre kjøretøy og glede andre er en glimrende kombinasjon.

Denne sesongen er blitt meget annerledes for vår del. Møter, rally og treff avlyses. For alle som har lagt mye tid og energi i planlegging og forberedelse til arrangementer så er



det leit. Selv synes jeg at det er litt stusselig å ikke kunne komme på klubbmøtene eller Cars and Coffee på tirsdagskveldene. Virkeligheten er slik og da får vi akseptere den og glede oss til når dette blir mulig. Det handler om å se mulighetene og bruke våre kjøretøy allikevel, også i nærmiljøet. Knut og jeg gjorde dette en dag. Vi hadde begge mulighet en formiddag og satte kursen for Vold med våre veteranbiler. Vi tok med campingstoler og kaffe på termos. Når vi hadde parkert kom to andefamilier og rusla ut i vannet. Mor og far med fire barn.

Vi hadde en flott formiddag og kaffekoppen smakte! Det anbefales å ta med en eller flere venner og dra på tur.

Jeg ønsker dere alle en god sommer!

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STRIPA LUNCH



FORMANN HAR ORDET

Da var vi kommet langt ut på våren i denne merkelige unntakstilstanden vi fikk i år. Corona situasjonen har utfordret oss, ikke minst fordi de fleste av våre medlemmer er i risikogruppen. Når det er sagt, har jeg bare hørt om ett medlem som har blitt rammet. Ble noen dagers sykehusinnleggelse, men skal være i bra form nå. Utover dette håper jeg ikke noen andre har blitt påvirket helsemessig, men som klubb har vi uansett blitt påvirket i forhold til både klubb aktiviteter, møter og øvrige arrangementer. Det å måtte stenge klubbhuset for all type aktiviteter er trist, og spesielt i den tiden vi starter sesongen, får ut bilene og bruker alle anledninger til å treffes. Men slik ble det ikke i år. Jeg personlig har brukt mine biler til noen turer, men det blir ikke det samme når en ikke har treffsteder å møtes.

Vi har ikke stengt alle dører for å kunne arrangere Grenlandsrally seinere i høst. Det skal vi ta stilling til i slutten av juli og se hvilken retningslinje som da gjelder. Jeg håper vi finner rom for å arrangere dette tidlig i september, men det må vi komme tilbake til. Medlemsturen vår til Sverige som vi hadde gledet oss til vet sikkert alle at ble avlyst, sammen med de aller fleste arrangementer i år.

Når vi nå har kommet langt ut i mai har vi så smått begynt noen av aktivitetene på GVK uten at vi føler vi går på kompromiss med gjeldene smittevern regler. Men medlemsmøtene ser vi tidligst mulighet for å arrangere 3 september. Tar forbehold, men håper det skal være mulig.

Det som vi som klubb har gjort, var å lage et uformelt arrangement uten påmelding og deltakeravgift, en felles kjøretur ut fra Gumpen 17 mai kl 12,00. Turen går ut på å pynte bilene våre, og kjøre i kortesje innom 8 sykehjem i Skien og Porsgrunn. Dette initiativet har fått en utrolig god respons. Vi har opplevd hva jeg kan bedømme en utrolig oppmerksomhet etter publisering på Facebook og hjemmesiden vår. Ulf fikk også påvirket til god og solid omtale i TA, og jeg var også på nyhetene på NRK Telemarksendingen. Vi er også stolte og glade for at Amcar Grenland valgte og ikke konkurrere

med oss, men la cruisingen sammen med GVK inn i sitt program.

Det er også gledelig å melde om solid tilførsel av nye medlemmer inn til GVK. Jeg tror nok publisiteten vi fikk i forbindelse med 17 mai kjøringen har hjulpet oss litt. Og pr nå har vi 9 nye medlemmer som har meldt seg inn hittil i år, det er svært positivt.

Arrangementet med 17 mai kjøringen ble gjennomført med glans, vi var ca 175 startende biler fra Gumpen, og så kom det flere på underveis, så at vi rundet 200 er jeg rimelig sikker på. Dette var en festreise der masse folk stod langs løypa, og her følte jeg at vi både gledet oss selv og andre denne fine 17 mai dagen. Takk for turen, og vel blåst.

Med dette så ønsker jeg alle medlemmer en fortsatt fin sommer. Håper dere finner rom for å ta i bruk bilene deres og vise dere frem. Så håper og tror vi på snarlige muligheter for igjen å møtes og gjennomføre dekksparking på våre biler som vi er så stolte av.

Hilsen Torfinn



Veteranvognen 

Web-master:

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595

E-mail: torfi-d@online.no

Grenlandsrally:

Tore Kvaale Tlf: 924 01 984

E-mail: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien Tlf: 35 90 55 90

www.thure-trykk.no

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2020:

Nr. 1 deadline 1. februar

Nr. 2 deadline 1. april

Nr. 3 deadline 15. mai

Nr. 4 deadline 14. august

Nr. 5 deadline 1. oktober

Nr. 6 deadline 1. desember

Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

Frå årets 17. mai rundtur. Majestetisk 1939 Chrysler Saratoga er restaurert av eigar Terje Juvet frå Heistad. Saratoga var Chrysler-konsernets toppmodell dette året.

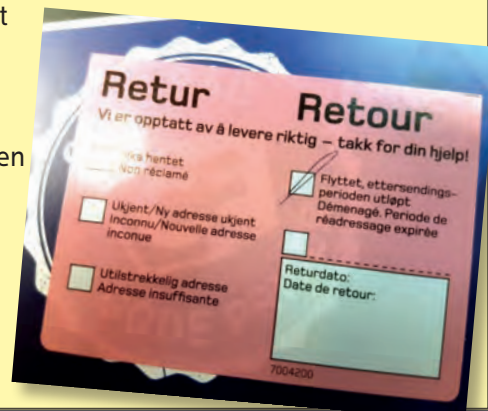
Styret i GVK har vedtatt at første medlemsmøte TIDLIGST blir i september. Eventuelle endringer blir annonsert i neste utgave av Veteranvognen.

Styret.

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring av adressen pålagt av Posten? Husk at Posten kun videresender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer posten til avsender. GVK prøver ikke å sende medlemsblad vi får i retur ut på nytt. Dersom du plutselig ikke lenger får Veteranvognen selv om du har betalt kontingenten, kan grunnen være at nettopp ditt blad ligger i den stadig voksende haugen med retur på klubbhuset!

Har du derimot ikke betalt kontingenten for 2020, så gikk fristen for betaling etter purring ut den 18. mai, og de som pr den dato fortsatt ikke hadde betalt ble strøket fra postlisten. De det gjelder får dessverre ikke denne informasjonen.



17. mai 2020



17. mai skulle vi som vanlig feire Norges nasjonaldag samt Grunnloven som ble undertegnet på Eidsvoll for 206 år siden. Samtidig skulle Norge feire at det var 75 år siden det var slutt på krigen og okkupasjonen av Norge. Det ganske land hadde tatt mål av seg til en storslått markering av begge begivenhetene.



Slik skulle det ikke gå, korona og smittefare satte en brå stopper for det hele. Det lå an til en mager feiring. Derfor bestemte styret i GVK seg for å prøve å skape litt festivitas for befolkningen i Grenland: arrangere en veteranbilkortese gjennom distriktet. Med en rute som gikk innom de fleste eldresenter, pleie- og sykehjem til glede for beboerne.

Formann Torfinn tok kontakt med hver enkelt institusjon på ruten og fortalte hva vi hadde planlagt. Vi fikk en overveldende respons på tiltaket. Vi fikk også «vår mann» i TA, Fredrik Strøm, til å lage en flott forhåndsomtale av kortesjen. Siden det ikke var påmelding ante vi ikke hvor mange som ville delta, men styret håpet det beste. Torfinn, som har hånd om klubbens hjemmeside og Facebook presenterte ideen om 17.mai-kortesjen på nettet. Og kunne fortelle om at over 8000 hadde vært innom og fått med seg hva som skulle skje.





Med svakt grunnlag for prognoser og med usikre analyser hersket det stor usikkerhet omkring antall deltagere. Blant dem som var ekstra spent og usikker var løpsgeneral Leif Ingar Liane, nest-formann i klubben.



Styret hadde begrenset møtemulighet pga. de pågående restriksjoner pålagt av regjeringen. Først 14.mai var alle forhåndsregler klargjort. Som formann i løpskomiteen for det avlyste Grenlandsrally hadde Tore Kvåle en rekke gode kort og medarbeidere på hånden. Han stablet på beina et treffsikkert mannskap med bl.a. Torstein Johannessen, Oddvar Højjord, Kjell Harry Salbu. Disse fungerte som trafikkdirigenter, veiledere og parkeringsvakter, mens løpsgeneral Leif Ingar ønsket hver enkelt velkommen på parkeringsplassen hos Gumpens Auto.



Forutseende nok hadde Leif Ingar også fått kopiert opp navnet og adressen på de forskjellige stedene vi skulle legge ruten innom i tilfelle vi skulle miste noen deltagere underveis. Narve hadde regnet ut at med 200 biler som holdt 30 meters avstand ville vi få en konvoi med en lengde på 6 kilometer. Mye kan skje underveis med en slik lengde. Forkjørsvæier, trafikklys og hissige sivilister kunne lett skape forvirring og avsporinger.



Tore Kvåles udiskutable autoritet som parkeringsanviser kom etter hvert godt med: Styrets bekymring for at vi ville bli stående alene på parkeringsplassen klokken 12.00 ble gjort uttrykkelig til skamme. Løpsgeneralen og Tore Kvåles mannskap møtte opp ca. halvannen time før start for å stå klar. Til å begynne med dryppet det inn veteranbiler som hadde sett at værvarselet var imøtekomende. Etter hvert sluttet det å dryppe inn kjøretøyer, det fosset. Den romslige parkeringsplassen hos Gumpens Auto ble tettere og tettere tilsådd av våre veteraner.





Grenland Veteranvognklubb har drøye 400 medlemmer, og disponerer i underkant av 500 kjøretøy. Vi må si at heldigvis dukket ikke alle opp, selv om vi kjente igjen mange av klubbens medlemmer. Det var gledelig å se så mange kjøretøyer som ikke var knyttet til GVK. Her var en rekke ukjente, både ansikter og biler.

Med andre ord så vi på Gumpens Auto et stort potensiale for å øke medlemsmassen i klubben? Men uansett, medlem eller ikke medlem, alle ble ønsket hjertelig velkommen, minnet på de gjeldende korona-regler, gratulert med dagen og anvist parkering. Etter hvert ble asfalten skult under tverrsnittet av verdens automobilproduksjon gjennom de flere generasjoner.



Når man samles på nasjonaldagen faller det naturlig å markere med de norske fargene rødt-hvitt og blått. Det gjelder både kjøretøy og personlig utrustning. Vi tar med et knippe bilder

som viser det mangfold og den oppfinnsomhet som var med på å sette en ekstra spiss på arrangementet. Både selvkomponert og tradisjonelt antrekk var med på å pryde dagen.



Selv få minutter før start kl. 12.00 trillet det fortsatt inn biler som ville delta. Et nøyaktig antall deltagere er ikke å oppdrive da det var frivalgt fremmøte uten påmelding. Det var kopiert opp 210 «kjørebeskrivelser» og ved startskuddet var det et slunkent antall lapper tilbake. En kalkulert gjetting tilsier at det deltok ca. 175 kjøretøy. Det

ble en lang kortesje som begynte å bevege seg rundt i Grenland. Vi overlater til leseren å beregne lengden på konvoien ut fra Narves regnemåte. Men vi kan røpe at den var lang. Da første del av kortesjen hadde besøkt Vest siden Sykehjem i Porsgrunn møtte de kjøretøyer på vei ut Fra Gumpens Auto.

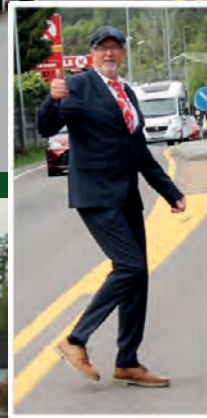




Det store antallet kjøretøyer hadde et potensiale for å lage Grenlands største trafikk-kork gjennom tidene. Til alles overraskelse oppsto ikke noen form for ubehagelighet eller opprivende situasjoner.



Med jevne mellomrom stoppet Leif Ingar kortesen for å samle opp flest mulig deltagere i en klump. Vi bemerket oss gang på gang løpsgeneralens myndige håndtering av trafikken og spenstige fotarbeid.



På Gulset ble det organisert stopp slik at den som ønsket kunne delta i allsang av Ja vi elsker klokken 13.00. Dette var grundig reklamert i media og skulle gjennomføres som fellesdugnad gjennom TV og radio over det ganske land. Om noen benyttet seg av muligheten vites ikke, eller retttere sagt, hørtes ikke. Det er tross alt en kjensgjerning at veterankjøretøyer ikke er utstyrt med DAB-radio.



Det hører med til historien at Tom Ellefsens Mustang ikke trive med å gå lenge på tomgang. De flere hundre hestene under panseret trives ikke med det og truer med å koke. Løpsgeneralen anbefalte at han tok en liten svipptur på egenhånd så lenge det var behov, og så vendte tilbake til kortesen når behovet var dekket.



Ved Gjerpen Sykehjem var det ny pause. Det ble anledning for deltagerne til å minne hverandre på de gjeldende koronaregler om avstand og kroppskontakt. Det ble en lengre pause som ga tid til å få frem beboerne på hjemmet, og til at man fraternisere med andre deltagere. Her ble det tid til å beundre det nasjonale sinnelag. Norske flagg og bjørkeløv i mengder og finurlige løsninger i overflod.



Våren kom tidlig til Telemark i år. Bjørkeløvet blomstret uten kunstige grep. Mange av deltagerne hadde dekorert sin kjøretøy med dette vårlige innslaget. Vi observerte også enkelte eksemplarer av den forgangen «Mai-blomsten». Det Norske Flagg var også å finne på nær sagt samtlige kjøretøy. Veteranbil-kortesjen 17.mai 2020 var en pryd for øyet.

Vi gratulerer med dagen! **Ulf**



Dagbok fra 1954

En av mine naboer Ove Sten Hansen kommer fra Larvik. Som liten gutt var han ofte med sin onkel Georg å kjøre lastebil. I en gjenfunnet "dagbok" fra 1954 skrevet av sjåføren Georg har Jan Einar Bredal (med stor interesse for bil) fått låne dagboka. Han har samlet og satt opp et lite oppsett om bilen og flettet inn noe fra dagboken til Georg.

Med tillatelse fra både Ove Sten Hansen og Jan Einar Bredal bringer jeg denne historien videre.

Gunleik



Z-2596. Mercedes Last, 1940 modell

Jeg våger meg på en konklusjon;...

Dette er en Mercedes-Benz LKW (Lastkraftwagen) av modellen L4500, produsert i 1940 med understellsnummer 366022/13 og motornummer TRA 2802337, som var en 6 sylindret bensinmotor.

Den var registrert på firmaet Betongfabrikken Hoffsgate i Larvik fra 29. august 1946 til kjennemerkene ble innlevert 5. februar 1960. Det er notert at bilen ble "Kassert 30/1-1963".

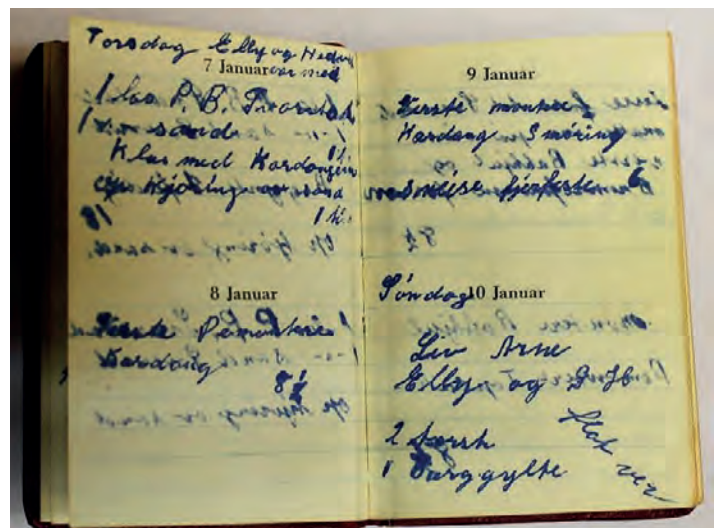
Etter krigen i hovedsak benyttet til sandkjøring til fabrikken med Georg Gullberg Hansen som sjåfør. Bilen hadde en "nyttelastkapasitet" på 3000 kg. Den var 216 cm bred og 620 cm lang. Akselavstanden var på 376 cm. Jeg kan nevne at akseltrykket foran ved fullastet vogn var 2025 kg, bak 4475 kg, totalvekt uten last 3350 kg og fullastet 6500 kg. Bilen var utstyrt med 7,50x20 dekk foran og 34x7" tvilling dekk bak og den var registret for 2 personer og til "kombinert transport til eget bruk". Det er også notert at lastebilen koste **kr 1000** (tusen) ved første gangs registrering.

Dessverre vites det ikke hvilket liv Mercedesen hadde før den kom i Betongfabrikkens eie. Kanskje var den ett krigsbytte, men mest sannsynlig var den blitt importert hit til byen, da mangelen på kjøretøy var enorm etter krigen. Ove Sten Hansen utfyller dette fra sine minner; " Bilen var "nøytralt" grå. Hverken lys eller mørk. Sand hentet vi i et stort sandtak på vestsiden av Skienselva (Bjørntvedt eller Nenset). Vi kjørte over den gamle Porsgrunnsbrua, som var en flytebru som kunne dras til siden når det kom båter. Erindrer at det husket når vi kjørte over! Hjemveien måtte vi ta om Skien, for da var bilen blitt for tung for brua. Sandtaket hadde lasteapparat omtrent som i dag. Ellers kan jeg bekrefte det med at onkel Georg var et arbeidsjern. Når vi var på Dalen sementfabrikk kom riktignok sekkene ned en renne til lasteplanet, men så skulle de stables i flere høyder over hele det store planet – og lesses av igjen når vi var tilbake i Larvik. Jeg husker jeg var imponert over at Georg som regel tok 2 (50kgs) sekker av gangen! Men bilen må etter hvert ha blitt en belastning for eier og sjåfør med



Ove Sten Hansen som 6-åring foran Mercedesen.

hensyn til vedlikehold og reparasjonsutgifter. I en gjenfunnet "dagbok", skrevet av sjåføren Georg (elskverdiggst utlån av Ove Sten Hansen), har jeg klippet litt av de hverdagslige utfordringene som fikk se dagens lys med denne Mercedesen i 1954. Meldingene var korte og antall timer var i tillegg diskret "ført inn".



20. jan. Kompressor
22. jan. Verksted, demontere bakstuss
23. jan. Demontere girkasse og montere. 5,5t – skifte ledning til høyre (??)
25. jan. Verksted, montere resten, smøre. Sette inn vindu.
26. jan. Tillage lemmer til bilen. 9 timer.
27. jan. Motoren frøs, v-reim røyk, verksted; skifte reim og tine motor
28. jan. Verksted.
29. jan. Demontere dynamo
30. jan. Smøring etc. 4,5 timer
1. feb. Stopp på veien verksted
2. feb. Verksted demo pumpe og kompressor og register for rep av overføring 8,5 t
3. feb. Verksted montere og prøve. Radiator
4. feb. Fikk ikke startet, måtte snu på veien. Verksted rep av pumpe 7,5
6. feb. Verksted med bilen, sette til ladning og ordne med innsprøytningpumpa. 3 t
7. feb. Skifte hjulmuttere. RYGGSKADE gjort på jernbanen 20.1-1954. Sykemeldt.
22. mars. Begynte på jobb. Verksted. Rep av eksos, rense radiator, rep av vannpumpe, montere dekkene, skifte ventil. 8,5 t
24. mars. Verksted bremses, skifte olje. 4,5 t
25. mars. Måtte vente i Lillegårdskleivene pga kollisjon (Gunnar Jahnsen og en H. Bøe)
26. mars. Bremsene røk i Lillegårdskleivene. Pakningene på venstre forhjul røyk, så jeg holdt på å kjøre inn i en personbil.
27. mars. Verksted, demontere forhjul, bremsepakninger. 5,5 timer
29. mars. Verksted, demontere forhjul venstre og skifte bremseband. 8,5timer
4. januar. Smøre, 4 timer
7. jan. Kluss med kardang, 1 time
8. jan. Demo av kardang, 8,5 timer
9. jan. Kardang smøring, sveise fjærfeste, 6 timer
11. jan. Verksted bakhjul og bremsepumpe foran
12. jan. Montere bakhjul, demontere toppakning, 8,5 timer
13. jan. Montere toppakning, ny kjetting, sette på kjetting, 8,5 timer
15. jan. Var ikke strøm
16. jan. Verksted, dra over topplokk, spyl og vask 5,5t.
18. jan. Sveise stigbrett, 4,5t
19. jan. Glatt og kollisjon på Holta, måtte vente 2,5 time.
1. april. To biler på tverts av veien i Kokkersvold. Venting.
2. april. Bremses venstre bakhjul (venting; en tankbil med henger sto tvers over veien i Kokkersvold)
3. april. Verksted rep bremsesystem bak, demontere aksel og opphengslager 5,5 t
5. april Verksted, montere opphengslager og justere clutch. Var hos (??) og dreide og rette mellomaksel. 8,5 timer
6. april. Verksted sveiset stigbrett, eksosledning og prøvekjøring 6 t.
7. april. Verksted, demontere hovedpumpe og montere og prøvekjøre flere ganger 8,5 t
8. april. Verksted, demontere forhjul og bremsesystem på høyre side. På hoggeriet og Isachsen for å få tak i tromler. 9 timer
9. april. Verksted forstilling. Hoggeriet. Bremsesystem. 8,5 t.

10. april. Verksted forstilling. Bremsesystem. 5,5 t.
12. april. Verksted, bremsesystem foran 8,5 t.
13. april. Verksted Bremsesystem, bakhjul, demontere 8,5 t
14. april. Bremsesystem, bakhjul monterer. 8,5 t
15. – 19. Påske
21. april. Tok fyr i ledningene, de brant opp.
22. april. Opplegning av ledninger hos Knut Berntsen (*elektro firma*). Sveise eksosanlegg. Rep oljerør. 8,5 t
23. april. Det ene forhjulet eksploderte. Måtte demontere hele navet for å få det av. Skruene gikk rundt. 3,5 t
24. april. Verksted skifte bolter i forhjul og bytte dekker. 6t.
26. april. Smøring festebolter. 3,5 t
27. april. Rep motorfeste 2 t
28. april. Kulelager. Pumpeolje
30. april. Smøring etc. 3,5 t
22. des. Verksted rep av clutch (10-13), startet hengte seg opp, måtte taues (13-14), prøvde så reparere.
23. des. Verksted med bilen
24. des. Verksted, demontere pumpe og starter (7-10)
27. des. Verksted (2-1630)
28. des. Verksted div rep. (1145-1615)
29. des. Demontere radiator, kappe og sette på rullegardin (7-1630 minus 1 t.)
30. des. Verksted rep av dør. Demontere tank for rep. (7-1630 minus 1 t.)
31. des. Verksted montering av tank etc. Kontroll av spissing. (7-1130)



Elly og Mercedesen 1950

Selv med disse reparasjonsbyrdene, helgefri, sykemelding og påske, maktet han å kjøre 62 lass med sand, som altså ble hentet i et stort sandtak med lesseapparat, på vestsiden av Skienselva (Bjørntvedt eller Nenset) og sementen fra Dalen Portland i Brevik i Telemark for kjøring til Larvik, sagmugg etc. til Svarstad og sinkhvit til Pigmentfabrikken i Larvik mellom 1. januar og 30. april 1954.

Gamle **BILDER**

Mopeden ga ungdommen en ny aksjonsradius, og entusiasmen var stor i 1950-årene. Bilsakkyndig Arnold Rønning var full av begeistring og uttalte til Varden at 14- 15 åringer burde få moped - "fremtidens sykkel". Trafikkfaren var ubetydelig, mente han.

*Foto: Varden. ant. Stenstadvolden/
Telemark Museum 10/4 1957.*

Saksa frå Varden april 1957.



MC og Moped siden

Våren har kommet. Sopebilene er i aktivitet og den første løvetann er observert. Det nærmer seg å starte mopeden eller motorsykkelen. Lesetips på nett er www.mc-avisa.no og www.nmcu.org. Lesetips er også bladet MC-Avisa. Kjøpes på Narvesen, bensinstasjoner etc. Data og www.Youtube.com er en fin ting. Søk på RDT. Roger Dalsaune er en flink kar. Han har undervist i motorsykkelkjøring og skrevet lærebok i dette. Han har brukt kamera mye og lager bra filmer.



Vi presenterer i dag Tore Wahlstrøm og Inge Holt sine sykler.



I Inge Holts arsenal finner vi bl.a. to Honda. Den gule er en CB500 FOUR KO 1971 fra 1971. Den blå er et hakk kvassere: Honda CB750 Kc fra 1982. Det kreves karakterstyrke til å håndtere slikt. Heldigvis har MC-folk en viss grad av

ekshibisjonisme: Beundring fra publikum er en vesentlig faktor. For hvem er i stand til å få øye på og la seg imponere over noe som farer forbi i 200 km/t ?



Tore Wahlstrøm opererer delvis i en annen liga: Puch VS 50 fra 1973 vitner ikke om de høye hastigheter. Langt mindre den beskjedne *Tempo Handy*, også kalt *Tempo lett*, fra 1956. Den hadde hjelpepedaler når de 1,25 hk. ikke maktet oppgaven. Da de ankom var de begge et godt alternativ til folketransport. Men en slik i skjulet behøvde du ikke stille i lange busskøer før og etter arbeidstid.

Tore har også en Yamaha XV 400 på lager. Den utklasser begge mopedene med sine to sylindere. Men fart oppveier ikke alltid sjarm?



Kulelager.....?



«Nå, hvordan står det til?» En vanlig dagligdags frase, når man møter folk og skal innlede en samtale. «Jo takk, det ruller og går..» er det vanlige uforpliktende svaret. I dag har vi rullet og gått friksjonsfritt i mangfoldige år, antagelig uten å skjenke årsaken en eneste tanke. Så også med undertegnede, inntil Stein Haugseter en dag sa at jeg måtte skifte kulelager på bakhjulene på 2cv-en. «De er blitt helt firkantet, bråker og larmer noe aldeles forj..»

At hjulet er en av de store oppfinnelsene har vært opplest og vedtatt av kloke hoder. Men det stopper ikke der. Det vil si, det er akkurat det det gjør. Hvis man ikke bringer med seg tønnevis av fett. Slik som pionerene som dro vestover i sine «prærieskonnerter». Uten svinefett til å smøre akslingene med ville det neppe gått så raskt å erobre «det ville vesten».

Likeledes var det når egypterne dro i krig med sine stridsvogner. Med årene ble disse kjøretøyene smekrere og okser gikk av moten som trekkdyr. Men de måtte likevel ty til svinefett for å få farten opp.



Slik holdt de gamle på, de fettete seg opp før utfart. Men så dukker det opp en underlig sak. En form for kulelager blir oppdaget i et sunket romersk skip: Et svingbart rundt bord der man dekket med overdådige retter. Og på akslingen satt det noe som blir tolket som et kulelager av tre. Tatt i betraktning av at gjenstanden ble datert til ca. år 50 før vår tidsregning, må vi la oss overraske av at behovet for svingbart middagsbord var en utløsende faktor for oppfinnelsen.

Slik går det når man er opphengt i bordets gleder og transportnæringen kommer i annen rekke.





Slik humpet og gikk tiden fremover, svinefett var fortsatt løsningen på et knirkefritt hjul. Så kommer Leonardo da Vinci på banen. Han var som vi alle vet ingen smågutt når det gjaldt det meste, denne italieneren fra 1500-tallet. Nå skjer det noe som setter fart i sakene, i alle fall noe som skaper mindre friksjon.

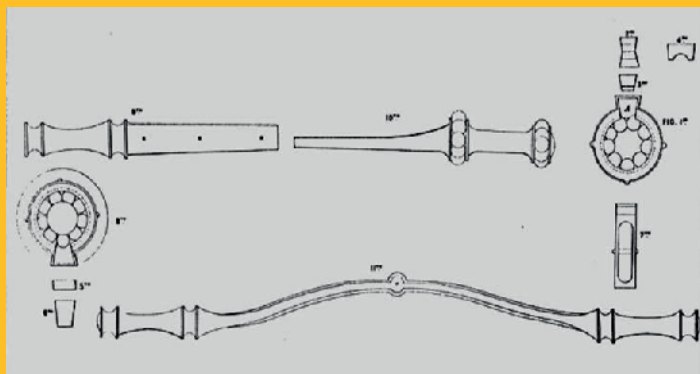


Leonardo grunnet over så mangt. Blant annet over hvordan man kunne få mange av de oppfinnelsene han laget bl.a. til bygningsarbeid til å fungere bedre. Han hadde konstruert sinnrike heisekraner som ble brukt til bygging av kirker og katedraler, og var ikke fornøyd med alt griseriet med svinefettet som stadig vekk måtte smøres på. Dermed kom prinsipp-tegningen til kulelageret.

Deretter ble det laget en modell i hardved, som viste seg å fungere utmerket. Kulelageret var et faktum. Og gikk mer eller mindre i dvale i nesten tre hundre år.

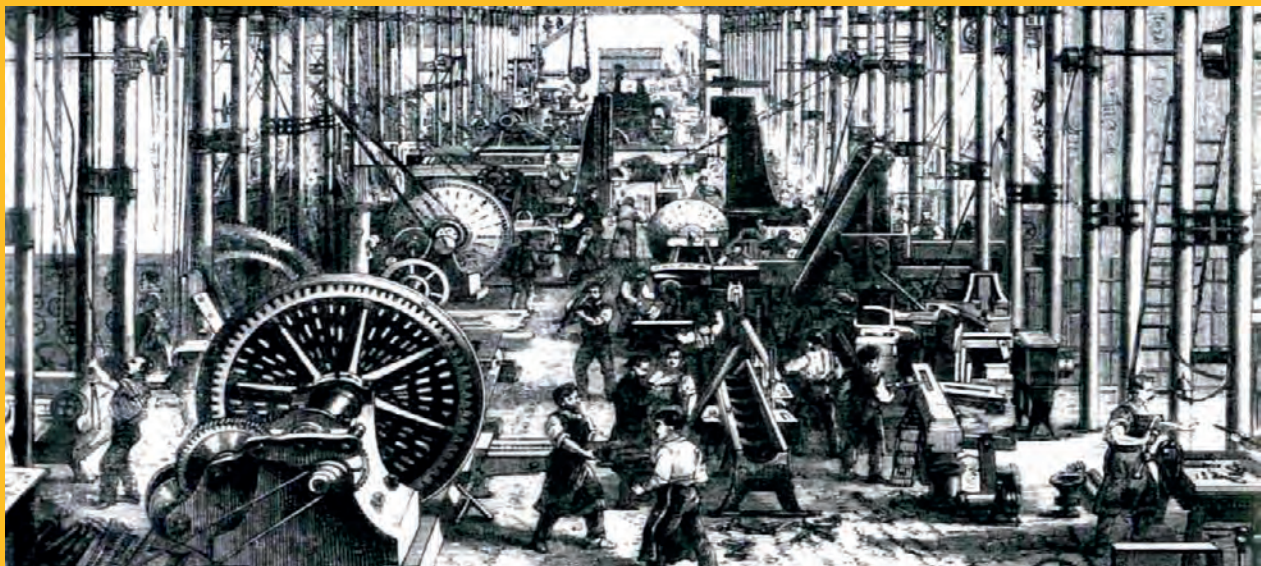
Prærieskonnerten som fraktet pionerene vestover i Amerika må ha levd i uvitenhet om Leonardos banebrytende konstruksjon.

Denne uvitenheten må også ha innbefattet walisieren Phillip Vaughn fra Carmarthen i Wales.




Han var nemlig den første som tok patent på kulelager på aksling. I 1794. Vi får tro at han hadde lest sine klassikere og kjente til Leonardos oppfinnelse?

I alle fall var det et friksjonsfritt skritt fremover, både for dem som tok seg frem med hest og vogn, og rundt omkring i den stadig voksende maskinparken som var en del av den industrielle revolusjonen. Som også langt om lenge kom til å innbefatte oppfinnelsen av bilen, selv om vi må vente litt med den.





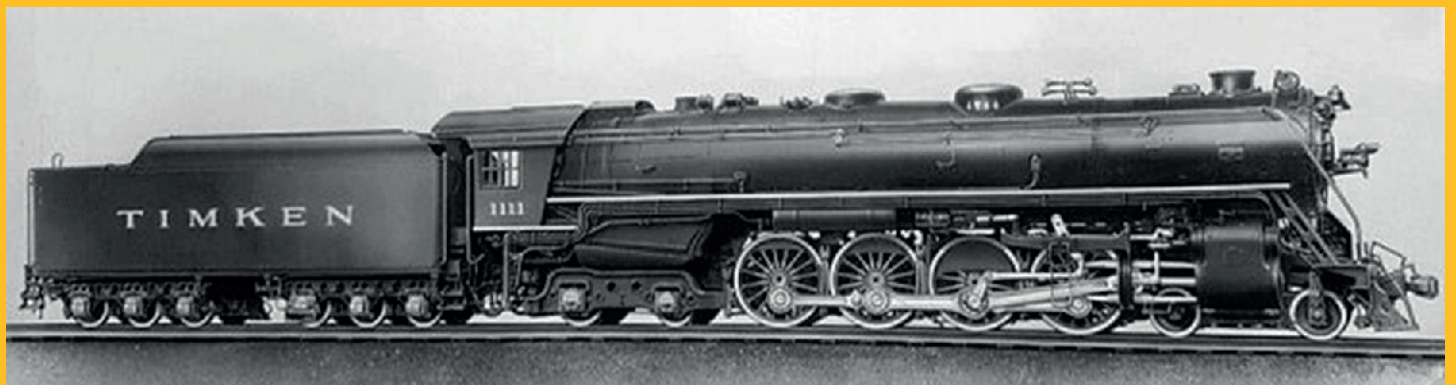
Henry Timken ble født i Bremen, men kom til St. Louis i USA som innvandrer. I 1855 start han sin egen fabrikk for hestekjøretøy og lanserte et forbedret fjæringssystem som gjorde ham søkkrik. Det tok nemlig ikke lang tid før fjæringene til Timken ble tatt i bruk av de fleste vognmakerne i landet. Nå slapp man å riste løs både gebiss og parykk når man fartet omkring på dårlig veinett.



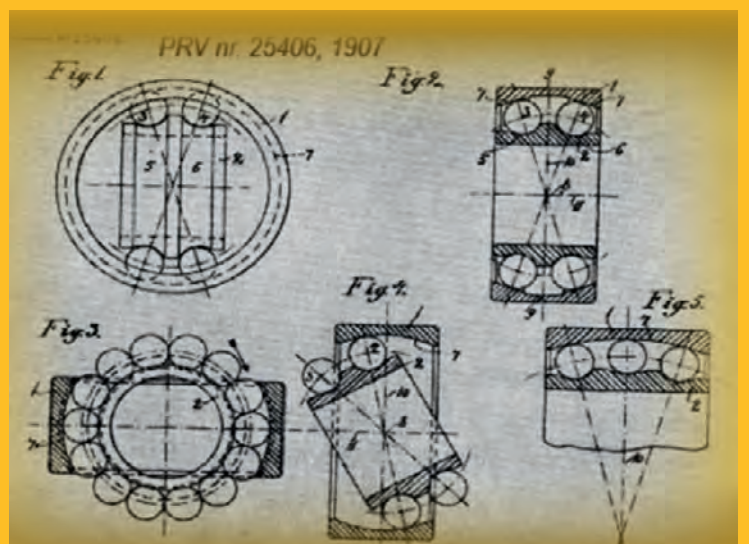
The WATERLOO BONNER.
The Prince of Easy Riding Buggies.
New-York Extension Top Park Phaetons,
For Four Passengers.
Surreys, Buckboards,
Elegant Buckboards,
For Summer use at Home or at Pleasure Resorts.
FINE BUGGIES ON BREWSTER, TIMKEN OR ELLIPTIC SPRINGS.
Write for Catalogue. Prices Low. Mention this ad.
Waterloo Wagon Co., L't'd, Waterloo, New-York.

Men Henry Timken ga seg ikke med det, han tok skrittet over fra lette karjoler til noe med mer tyngde i: Lokomotiver. Til nå hadde disse vært utstyrt med «oljebokser» som dryppet olje på rett sted til rett tid og hindret varmgang i akslingene. Oljeboksene måtte stadig

kontrolleres og etterfylles. Dette var både tungvint og kostbart. I 1889 tok Timken ut patent på et kulelager til lokomotiver. Året etter startet han The Timken Roller Bearing Company som leverte både til biler, lastebiler og traktorer. Og de driver på med dette fortsatt.



Sven Gustav Wingquist så dagens lys i Kumla, Sverige, i 1876. Sven Gustav jobbet som driftsingeniør ved Gamlestadens Veveri i Gøteborg. Han var ikke videre fornøyd med de tyske kulelager som de brukte på veveriet, de hadde både dårlig kvalitet og oftest for sen levering. Derfor syslet han med ideen om sfæriske kulelager, og i 1907 tok han ut patent.



Så kom det pengefolk strømmende til, og Svensk Kulelager Fabrik så dagens lys, bedre kjent som SKF.

Og der er vi i dag. Våre veteranbiler triller trygt og friksjonsfritt takket være kloke og nysgjerrige hoder gjennom historien. Når man husker å skifte kulelager i tide, er det ikke grenser for hvor lett og stille det glir.

ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhotell |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Utleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Ruteskift |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Verksted | <input checked="" type="checkbox"/> | Skade&lakk |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Service | <input checked="" type="checkbox"/> | Smart repair |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Bilpleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Finans |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Deler&tilbehør | <input checked="" type="checkbox"/> | Forsikring |

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

Bobler tåler ruskevær



Det hang grått regnvær i luften da jeg besøkte Arild Johnsens garasje på Gråten i slutten av november. Absolutt ikke en værtype som de fleste veteranbileiere foretrekker. Men Arild er klippefast i troen på at hans «boble» tåler både høytrykk og lavtrykk. De er tross alt produsert for å kjøre rundt i de fleste værtyper og komme helskinnet fra det.

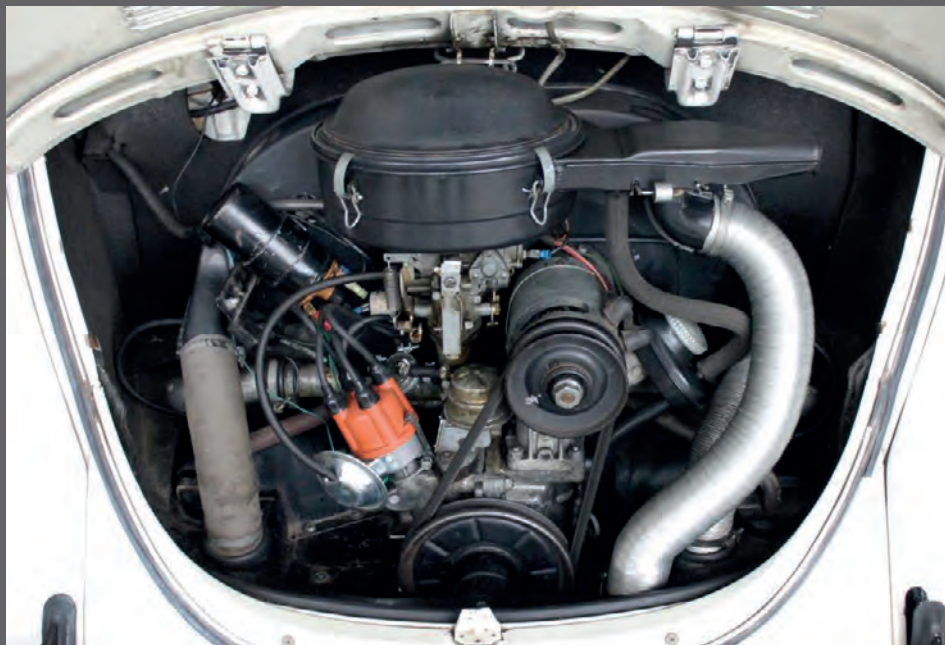


Boblen sto trygt og tørt parkert i garasjen og fristet en avslappet tilværelse i påvente av den kommende vår. I motsetning til de fleste hadde ikke Arild noen motforestillinger mot å dra den i gang og parkere på tunet. Tross det ubehagelige klimaet som drev over Gråten den dagen.

Arild, som den forsiktige person han er, tok det lille forbeholdet om at bilen var startvillig. Etter å ha lett seg frem til hovedstrømsbryteren (den lå ikke der han mente å ha lagt den fra seg..) krysset vi fingrene. Det var tross alt noen måneder siden det sist gikk bensin gjennom forgasseren. Til å begynne med virket det som den hadde visse motforestillinger. Men eierens pågående startforsøk ble etter hvert kronet med hell. Da overflødig bensin gikk over til eksos var det ikke måte på velvillighet under motorpanseret.

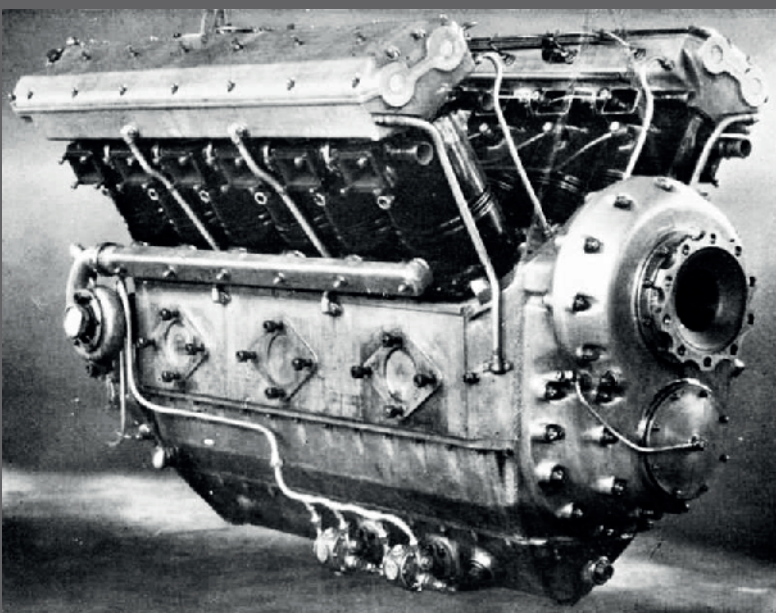


Etter noen minutters delvis usikker brumming fikk tonen en annen lyd; den velkjente putringen fra en boksermotor, litt metallisk i ettersmaken men absolutt oppløftende for øret. Den lød akkurat slik en boble skal lyde – og lukte.



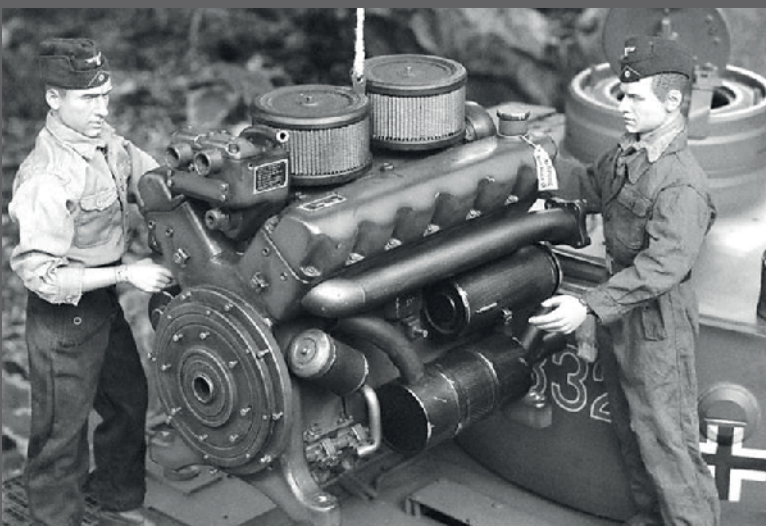
Så er vi igjen inne på dette med modellbetegnelser: de kan være kryptiske for en som ikke er bevandret i slike koder. Arild Jonsens boble er en VW 1300 S. S står for Super. Nå vil kanskje noen av klubbens medlemmer som er forsynt med både seks og åtte sylindere og mye blankt krom trekke på smilebåndet og mene at dette er for puslete til å kunne kalle seg *Super*. Men Volkswagenwerk AG var av en annen oppfatning i 1971 da de sendte Arilds bil ut på markedet.

Siden vi har opp til flere «bobler» i klubben er det kjent for de fleste at det



var Ferdinand Porsche som sto for utvikling og design av motoren til det som Adolf Hitler ønsket seg som kjøretøyet til det tyske folk. Ferdinand var i sannhet en begavet ingeniør og en herre med ideer og visjoner.

Men det som kanskje er ukjent for de fleste er at Ferdinand også sto bak konstruksjonen av prototypen på den kjente, og av de allierte, fryktede Tiger tank i 2. verdenskrig. Den var ingen pulsete greier på 1300 ccm. Den kom i produksjon sent i 1942, og var til å begynne med preget av feil og mangler. Den var overlegen mot alt de allierte kunne stille på beina, men grunnet sen ankomst til valplassen og relativt lavt produksjonstall fikk den ingen avgjørende betydning. Som vi ser, konstruktøren av Arilds VW kunne også jobbe i stort format.



Det er i sannhet forskjell i formatet på Ferdinands Volkswagen og Ferdinands Tiger. Tigeren var forsynt med en motor på 690 hk, mens VW måtte klare seg med ca 44 hk.. Nå hadde for så vidt Tigeren mer vekt å flytte på, den veide 54000 kg, mens Arilds lille boble veier ikke mer enn 840 kg, full bensintank inkludert. Den som finner glede i å regne på slikt finner ut at det trengs 64 Bobler for balansere mot en Tiger:



Og selv da må Arild sitte bak rattet. Dette til tross, Arild ville ikke hatt noe problem med å legge Tigeren bak seg på flat mark. Tigeren hadde nemlig ikke høyere toppfart enn 45,4 km/t. Mens Arild kan med litt flittig bruk av girkasse og gasspedal klare omtrent 120 km/t.

..... =



Nå har det ikke alltid gått like fort for Arilds Boble. Til tider har den ikke gått i det hele tatt. Vi får ta hele historien:

For det første, bilen har vært «medlem» i GVK tidligere med Jan Bredo Schutz som eier. Så forsvant den ut av registeret og havnet til slutt hos en dame på Gjemsø. Hun ønsket å selge og plasserte bilen på parkeringsplassen ved Låven og la nøklene på møterommet i 2. etasje. De som ønsket kunne prøvekjøre bilen etter hjertens lyst: værsgo`. Hvilket Arild gjorde.

Første prøveturen gikk bra. Neste gang ville ikke bilen starte, om det skyldes at Geir Danielsen var med vites ikke. Det hadde til alt overmål også vært innbrudd i bilen, dørlås og tenningslås var ødelagt så det måtte kobles noen ledninger for å komme i gang. Arild befant seg dermed i en perfekt posisjon for pruting. (Vi har ikke spurt om prisen.)

Etter en del overtalelser fikk han boblen til sist hjem i garasjen. Selv etter nitide undersøkelser kom det ingen distinkte feil for dagen. Arild medgir at han klødde seg litt i håret uten å komme nærmere en løsning. Geir hjalp til både med prutingen og kom med en ny coil som hjalp over

kneiken. For en stund. Så var boblen igjen i slett lune. Den gikk når den ville og stoppet når Arild ikke ville.

Det er noe som heter: «når alt annet slår feil, les bruksanvisningen.»

Etter å ha lest seg opp på diverse nettsider kom følgende oppklaring for dagen: to av ledningene på coilen er merket med pluss og minus. Dersom disse byttes om kan man oppleve underlige bivirkninger. Arild sjekket sine ledninger, og ganske riktig: de var byttet om. Etter at de kom på rett plass har boblen oppført seg eksemplarisk!



Selv om Arild er utstyrt med diverse instruksjonsbøker var de altså ikke til noen hjelp. Selv om de er skrevet på normalisert norsk. Men på den annen side, det hjelper ikke mye med norsk hvis man befinner seg i land der man stort sett er ukjent med vårt vokabular..

Så langt sørover har ikke Arild tenkt seg, han holder seg til mer nordlige breddegrader. Her har han deltatt med glans på flere av turene til Danmark. Det hjelper å koble coilen riktig..





Oss bekjent har ikke Arilds boble vært til bekymring på noen av disse turene eller ligget noen til byrde. Nå skal det også nevnes at Arild ikke er noen novise hva gjelder verkøy eller skruing. Det var han selv som fikset problemet med coilen. Han er heller ikke fornøyd med fordeleren, den er visstnok ikke av den typen som opprinnelig fulgte bilen, så den har han tenkt å skifte.

Til sommeren vil han justere torsjonsfjærene, bilen ligger noen snau cm. lavere på venstre side bak. Slik kan ikke en som er nøye med debet og kredit ha det. Dermed blir det til med verktøykassen til sommeren. Arild skrur selv, men det er jo ikke så mye å skru på sier han med et fornøyd smil. Alt er jo i førsteklasses stand.

Ekteparet Johnsen har som sagt deltatt flere ganger med boblen på turene til Danmark, og bilen har trofast tikket og gått dit den skulle. Og hatt plass til både pentøy og taxfri varer i bagasjerommet.



Arild Johnsen har hatt bobler før denne. Interessen for Volkswagen ble vekket i yngre år. I 1966 kjøpte faren en VW 1300 som han beholdt i to år. Øyensynlig hadde ikke Arild noen motforestillinger mot bilen, så han overtok den i 1968 og var en fornøyd bruker noen år. Så gjør vi et hopp: Arild Johnsen meldte seg inn i GVK i 2003, han kom da kjørende på to hjul med en Vespa veteran. Han innrømmer at han var noe spent, han kjente ikke en levende sjel i klubben. Heldigvis for han, og for oss andre, gled han fort og godt inn i miljøet. Men to hjul ble etter hvert to hjul for lite. Arild Johnsen bestemte seg for å utvide med både antall hjul og størrelse på kjøretøy. Og skulle han velge biltype måtte det bli en Volkswagen. Hvilket det også ble. Dermed sto han altså med den ikoniske nøkkelen i hånden i 2013.





Ingen kan med hånden på hjertet påstå at interiøret i VW 1971 er preget av luksus. Den er fremdeles den enkle og funksjonelle folkebilen som var grunnlaget for ideen den gang den ennå lå på tegnebrettet til Ferdinand Porsche. Noen endringer og forbedringer har den gjennomgått gjennom årene, men man skal være spesialist for å kunne påpeke det når en VW putrer forbi i trafikken.



Den vanlige fotgjenger vil nok kunne oppfatte at Arilds VW ikke kjører rundt med den lille to-delte bakruten, eller det lille ovale tittelhullet bak.



Før vi tar for oss de utvendige detaljene som forteller at det er en VW som passere forbi, titter vi innendørs. Vi merker oss at Arild Johnsens VW ble produsert den gang da det ikke var ikke var særlig heftelser på sigarett-røyking. Askebeger var en høyst nødvendig artikkel i en bil. Kartlommer i dørene vitner også om en tid lenge før GPS innhentet automobilen.





Vi noterer oss at når Arild Johnsen ønsker å fravike kjøreretningen eller vil skifte fil, kan det synes på god avstand. Det borger for at også det elektriske ledningsnettverket virker som det skal.



Arild Johnsen har vært klubbens kasserer i flere år. Han passer sjeldent godt til denne oppgaven: Utdannet som revisor og med eksamen fra skatteetatskolen. Med hele sitt yrkesliv på Telemarks Fylkesskattekontor. Han har holdt orden på klubbens finanser med like stø hånd som han har på rattet i sin Volkswagen fra 1971.

Kanskje han fikk trening da han var sommerbillettør på BO-bussene i studietiden? Der fikk han også kjøre leddbuss. Så Arild Johnsen kan håndtere både store og små kjøretøy, og store og små beløp. Vi er glad for begge deler.

Gamle

POSTKORT

Det er mykje ein kan finne ut via Internett og ulike grupper på Facebook. Dette gamle postkortet frå Telemark har utløyst ei mengde responsar som eg har prøvt å pusle saman og supplert med aktive biletsøk for meir informasjon. I tillegg kan det gje inspirasjon til å utforske norske stader i ein korona-sommar.



1911 CLÉMENT-BAYARD

Postkortet viser ein 1911 modell av merke Clément-Bayard registrert på H-15 og oppgjeven i Bilboken for 1922 til å ha 35 skattehestar. Firmaet som produserte bilen blei grunnlagt av Gustave Clément som sykkelprodusent, og utvida etterkvart til å lage både bilar, fly og luftskip. Fabrikken var i byen Mézières som feira sin redningsmann frå 1600 talet kalla Bayard med ein statue og både

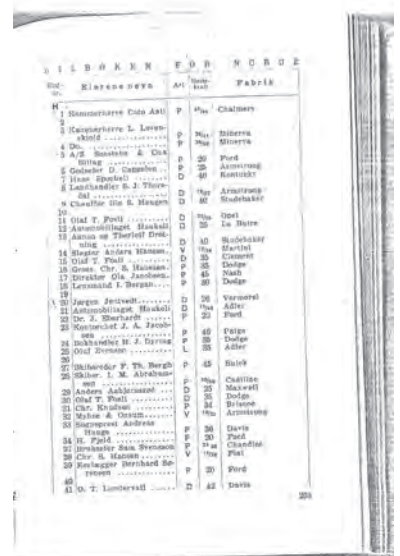
bilane (og etterkvart Hr Clément sjølv) tok Bayard med i namnet sitt. Tilknytninga blei krona med eit relieff av statuen kopiert til panseret på bilane. Forretningane gjekk godt fram til Mézières blei okkupert av tyske styrkar under Fyrste Verdskrigen, produksjon av fly held fram ved andre fabrikkar så lenge krigen varte medan det kan verke som at bilproduksjon aldri tok seg opp og restane av konsernet blei

overteke av Citroen i 1922.

Clément-Bayard var ganske populære rundt 1910 her i landet med blant anna dei to fyrste drosjebilane i Bergen, men utviklinga gjekk fort og drosjesjåførane var visst veldig fornøgde når dei byta sine Clément-Bayard i tyske Adler drosjar nokre år seinare. Pr i dag er det ikkje mykje



Før bilen hamna i Telemark gjekk han for AS Valdresruten. Bilen velta ved Fagernes 2 september 1912 med 7 passasjerar derav ei dame frå Kristiania som døydde av skadane.



I Bilboken for Norge 1922 finn vi bilen med Olav T. Fosli som eigar.



Bestemor er på biletet

Olaug Kjeldal frå Lunde har opplysningar om dette postkortet frå Mo som TT trykte 16. februar.

– Bestemor mi, Anne Mandt Nestestog frå Dalen, er med på kortet. Ho sit i bilen til venstre. Ho vart seinare gift med Halvor Kjeldal, men han er ikkje med her. Det var fotograf på denne turen. Eg har originalbiletet, og det var òg teke eit anna motiv den gongen, opplyser Olaug Kjeldal. TT takkar for informasjonen.



Nesten same motivet har vore diskutert i Varden.

Clément-Bayard å finne her i landet. Den einaste kjente skal vere ein større, 6-sylindra bil som Lasse Aas har importert og restaurert. I tillegg til å vere landets einaste av merket er det visst også verdas einaste kjente 6-sylindra bil av merket.

Denne med registrering H-15 skal vere fyrste bilen som var i Dalen, innkjøpt av hoteleigar Torkild T Fosli og registrert som drosje. Bilen blei seinare overteken av sonen til Torkild, Olav Fosli. Leitar ein etter gamle bilete frå Telemark finn ein både to versjonar av dette biletet og andre av bilen framfor ulike hotell i Øvre Telemark. På sida for messingbilar blei bilen også diskutert. Her blei det framlagt at dette sannsynlegvis er ein 1911 modell med chassisnummer 15017 som fyrst blei registrert her i landet det året på «Kristiania 412» (før systemet med registrering på bokstav-bindestrek-tal), før bilen hamna hos Valdresruta og blei brukt der til rutekøring på eit ukjent (men kanskje det same) registreringsnummer.



På internett finn vi og bilen framfor Rui Hotell i Grungedal.



Også frå internett. Eit uklart foto framfor Dalen Hotell.

Her var bilen innblanda i ei dødsulykke ved Fagernes i 1912 og levert til innbyte hos firma Mohr & Sørensen mot ein Adler. Truleg blei bilen pussa opp etter rundvelten og fekk både fargeskifte og ny heimelaga radiator-kappe. Difor ser bilen meir ut som ein Renault etterpå, utan den karakteristiske Clément-Bayard figuren på panseret. Bilen er elles av system Renault med radiatoren bakanfor motoren som dermed får ein karakteristisk «skuffe» form på panseret. Om bilen har vore andre stader mellom Valdresruta og Dalen veit vi heller ikkje. Det er i det heile enno ikkje kjent når Fosli kjøpte bilen.

Men takka vere gruppene på Facebook kan ein også få vite at biletet er frå Mo, nordvest for Dalen, slik som det er merka på postkortet. Køyrer ein på Mo-Byrte vegen frå Liosvingen mot Vinje skal plassen vere ved sørenden av Mosvatn før bedehuset. Plassen er og identifisert som ved Fløtedammen. I bakgrunnen ser ein Mo kyrkje. Kanskje ein medlem av



Einaste norske Clément-Bayard. Lasse Aas sin 1911-modell kom til landet som 100 år gammal.



Emblemet som viser riddar Bayard var på alle bilane i 1911.

GVK kan ta sin gammalbil til staden og rekapitulere fotografiet frå 20-talet?

Nokre av personane på biletet er også kjent att: Framfor bilen i Vest-Telemarks bunad er Hæge Nestestog Fosli gift med Olav Fosli og Tone Nestestog Heldal. I bilen til venstre sit Anne Nestestog Kjeldal. Alle desse var døtrene til Eivind og Åste Nestestog som budde på Dalen.

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



Gml. Postvei 2
3942 Porsgrunn
Tlf: 35 51 52 20
post@gasolin.no

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



Vi har det du trenger for restaurering
og vedlikehold av veteran og klassiker!

- Felger og understell
- Krom og utvendig tilbehør
- Seter og interiørdeler
- Bremsedeler og bremseverktøy
- Forgassere og motordeler
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

Rødmyrsvingen 53 - 3740 Skien
Tlf 415 34 700 - www.cchristoffersen.no

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

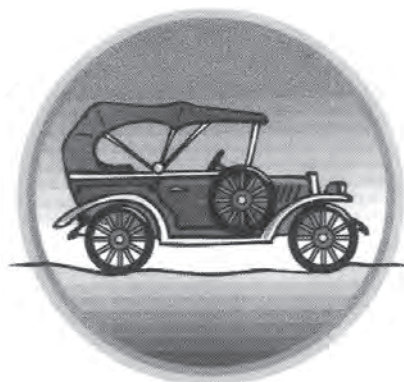
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n %s



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





Godkjent!



Alt ok! Klarert for to nye år.

Godkjent og stemplet på autorisert verksted. Dermed kan undertegnede fortsatt ferdes bekymringsfritt i trafikken med sin 2cv 1974.

Det er alltid et snev av engstelse i luften når man leverer et eldre kjøretøy til EU-kontroll. Selv om man vet at det ikke skulle være noe å sette fingeren på. Selvfølgelig var bekymringen ubegrunnet. Igjen.

En viss lettelse var det at frontruten ble godkjent. Når aftensolen sitter lavt over horisonten er utsikten redusert til melkehvite antagelser. I bilverkstedet var det ikke aftensol da kontrollen foregikk.

Godt hjulpet av sommerens omstendigheter ble det vedtatt at tiden var moden for utskifting av frontruten: Koronaeffekten hadde satt strek for deltagelse i Norgesløpet på Voss, Vårtreffet på Slevollen forsvant, Grenlandsrally hang i en syltynn tråd, turen til Sverige i regi av Toddy Reiser var avlyst.

Der satt man altså igjen med en hel sommer uten arrangementer for veteranbiler. Noe måtte fylle tiden.

Riis Bilglass var løsningen. De hadde nye frontruter til 2cv, ledig time når som helst, hjertelig velkommen, dette fikser vi på strak arm, det er jo en liten bil og enda mindre frontrute. To mann med årelang erfaring sto klare og velvillig innstilt.





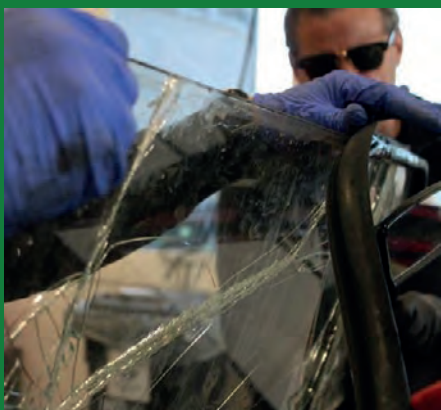
Vel, det var ikke så helt enkelt, en 2cv gir ikke fra seg frontruten sånn helt uten videre..

Det er ikke en 2cv laget i denne verden som ikke lekker. Vann er et kjent fenomen for langt de fleste eiere av denne biltypen. Jeg har fått råd fra Stein Haugseter: «Bor et par hull i gulvet, så renner det ut like fort som det kommer inn». Det kan være effektivt og greit, men på veien ned til gulvet passerer fukt og vann diverse elektriske koblinger i dashbordet. De er riktignok i begrenset omfang, men like fullt, elektrisitet og vann hører liksom ikke sammen.



Gjennom årene forsøker man stenge vannet ute ved å tette rundt frontruten med diverse løsninger. Resultatet er at der den sitter fast, der sitter den fast. Riis Bilglass undret om den var sveiset fast? Nei, men noen omganger med Tec-7 har den fått. Og hva tidligere eiere har bedrevet er ikke godt å vite.

En viss bekymring snek seg nå inn hos Trond på Riis Bilglass, de ville jo ikke rive kjøretøyet fra hverandre i prosessen. Ser man det, de hadde ikke skjønt at den lille franske har en høy smertegrense og er konstruert for å tåle den trøkk. De fikk klar beskjed: en 2cv skal behandles bestemt og uten skånsel. Hensikten helliger middelet. Her er det makta som rår. En kraftig fot gjorde ende på pinslene.



Frontruten fra 1974 ga seg til slutt for overmakten. Men Trond uttalte: «Dæven, dette vil jeg ikke ha på CV'en!». Han fikk straks beskjed om at det utførte arbeidet fortjente all ære.

Hvor lenge det har vært fuktig mellom karosseri og gummilist kan vi bare gjette. I alle fall lenge nok til at det fikk karakteren «ikke godkjent. Riis Bilglass nektet å sette inn ny rute slik det nå så ut. «Ta den hjem og fiks opp i dette. Så setter vi i ny rute når rusten er fjernet».

Deretter festet de frontruten nødtørfdig med Gaffa-tape og ønsket lykke til på turen. Med anbefaling om å ikke råkøre. Vi tok det som en spøk.



En 2cv er som sagt ikke helt vannrett, den er heller ikke tilnærmet vindtett. Min kone hevdet at den for øyeblikket lå over gjennomsnittet når det gjaldt gjennomtrekk. Til det er å si at det er en del av den naturlige airconditon som

disse bilene er kjent for. Velfungerende under alle forhold, og helt gratis. Ingen sinnrike tekniske eller datastyrt detaljer som kan gå i stykker og medføre dyre reparasjoner. Noen vil karakterisere det som genialt..



Fagfolk er fagfolk, som bonden sa etter å ha vært en tur på byen.. Trond på Riis Bilglass spurte om jeg hadde tenkt å ta ut ruten igjen i morgen? Nei! Dermed smurte han tjukt på. Halve fortjenesten må ha ligget i det han skrapte bort etterpå. Nå skal 2cv 1974 være både vann – og vindtett . Og den kan møte alt det som Meteorologisk Institutt måtte ha oppe i ermet. I alle fall til neste EU-kontroll.

KORT NYTT... FREMOVER...

Fremover er det ingen som vet når normal aktivitet kan oppstå. Mange arrangement også langt fram i tid er allerede kansellert. Bruk oppdaterte kilder før du legger ut på langtur.



Geir Grøtvik har spennende dynamo med innebygd fordeler kombinasjon om nokon treng.

Automobilkjørsel.

Da Lardal hittil ikke har været trafikeret med Motorvogn, ønsker jeg av Hensyn til Færdselen herved bekendtgjort, at jeg **førstk. Mandag** agter at reise opover Dalen pr. Automobil med Avreise fra Larvik ca. Kl. 11 Pm. og ankomst til Vittingfos om Eftermiddagen med Stans paa Svarstad. Tilbakereisen foregaar den følgende Dags Eftermiddag.

Larvik, 10de April 1913.

F. M. Treschow.

Ein biltur til Hvitvingfoss i 1913 var såpass spesielt at Treschow førehandsvarsla i avisa.



Denne 1955 Cadillac De Ville i Porsgrunn er eldste bil i Grenland på Finn ved redaksjonslutt.



På Gvarv finst einmanns-firmaet AtlasCNC, som kan plasmaskjere eksosflensar til heimelaga racerbilar.



Vår erfaring er **din** fortjeneste!
Vår spesialitet er deler
til amerikanske biler.

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

Assuransegata 8, 3915 Porsgrunn, Tlf: 35 53 41 10





Grenland Motor Union lovar oppdatering 15. juni på når det kan bli Cars & Coffee igjen.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Jon Bjørnaali, 66 modell
- Steinar Kaalstad 53 mod.
- Kaja Guldbrandsen, 96 mod.
- Jon Richard Eriksen, 93 mod.
- Per Oksum, 68 mod.
- Bjørn Tore Hansen, 62 mod.
- Tore Kristen Masteflet, 54 mod.
- Morten Skjønhaug, 60 mod.
- Petter Svendsen, 97 mod.



Leif Ingar Liane i klubben har et åpent øye for detaljer, en byggmester har gjerne det. Han oversendte et knippe bilder til Redaksjonen, tatt under et besøk på Sønstebøtunet i Bø. Detaljen han la merke til var en Mustang Cabriolet 1965.



Nå er det ikke bemerkelsesverdig å finne en bil i en forretning. Bilforretninger er som regel fulle av dem. Det bemerkelsesverdige her er at det IKKE dreier seg om en bilforretning, men en klesbutikk. Da Sønstebø skulle innrede spesialbutikk for ungdomsklær ville han ha en disk noe utenom det vanlige. Og det fikk han:



En avstøping av Mustang Cabriolet 1965, tro kopi i alle detaljer. I full størrelse. Så vidt vi vet er Sønstebø den eneste i verden som har en slik disk. Om Mustangen har økt salgsinntektene sier historien ikke noe om. Hva butikken heter? KAOZ.. P.S. Leif Ingar har også en Mustang. Den kan kjøres.



Frist for stoff til neste utgave er 14. august 2020



TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



CARLSENFRTZØE
Den lokale byggevarespesialisten

CARLSEN FRITZØE SKIEN, Kjørbekkdalen 5, 3735 Skien, Tlf. 35 50 31 50,
Åpent: 7-18 (9-15), www.carlsenfritzoe.no