

Nr. 3 – 2021 Årgang 46



Veteranvoغنen



Av innholdet:



Dag Holmers Studebaker



Egil Gumøs Volvo



Håvard Øyanes Citroën

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 Høiset

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 Motorsykkel:

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

Innkjøpssjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund

Aakvik

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

((Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besiktiget for LMK-forsikring)

Tore Wahlstrøm
E-mail: torewahl@online.no
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99 362

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

HUSK! Alle møter

satt på pause til korona situasjonen tillater å arrangere disse.

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

I dag er det 18. mai og en vårveld går mot natt. Dagen har brakt sol og regn med diverse utfordringer som feil på kupévifta på arbeidsbilen. Heldigvis hadde de leiebil inne og verkstedet får ta seg av feilen. I regnvær er det en utfordring med dugg og lite sikt...

17. mai ble annerledes enn vi hadde gledet oss til. Vi får bare akseptere at avlysningen kom. Våre myndigheter både folkevalgte og embedsfolk får vi «delegere» slike ting avgjørelser til. Jeg hadde hentet veteranbilen fra vinterlagring. Den startet veldig greit og jeg var byens lykkeligste mann. Det er alltid spennende å starte kjøretøy etter vinterlagring. I åras løp har jeg fått litt forskjellig erfaring med dette. Imidlertid så kommer det nye muligheter til å få brukt våre gamle kjøretøy. Jeg benytter anledningen til å takke styret som har jobbet for at vi kunne delta med våre kjøretøy på 17. mai! Tusen takk for at dere holder motet opp og jobber for å finne gode løsninger i denne spesielle tiden. Jeg ser fram til at vi kan møtes igjen når den tid kommer.

Denne våren har jeg kjørt motorsykkel i ledige stunder. En god venn ønsket å lære faget og vi har hatt det meget trivelig i sammen. Vi prioriterer å prate sammen før vi kjører, underveis og etterpå. I tillegg treffer vi kjente og ukjente på vår vei. I kjøregården har vi hatt gleden av å treffe Geir Forsberg med datter. Hun har ønske

om lappen på lettsykkel og Geir følger opp.

På søndag 16. mai så gikk turen over Siljan og til Steinholt i Lågendalen. Vi var flere ganger tur og retur fordi disse svingete veiene er gull verdt som «treningsområde» for oss begge to. Sving på sving på sving. Vi stoppa på bensinstasjonen i Siljan som har Siljans beste softis for påfyll i magen. I det vi kommer ut så treffer vi en mc-kar fra Arendal som har kjøpt samme Honda som min. Han holder på å restaurere den og forteller villig vekk om gleder og utfordringer med prosjektet. Han har sidevogn på sin med EML ombygging! Et slikt komplett sidevognsbygg står på min ønskeliste...

Jeg har erfart at når vi stopper enten i kjøregården eller andre steder så er det mange som ønsker å prate. Nå håper jeg på bedre vær for da er det mer fristende å ta en tur med veteranbilen eller motorsykkelen. Jeg prioriterer å stoppe å kjøpe en is etc. Da koser jeg meg og kanskje kommer noen bort og lurer på hvordan bil eller mc jeg har. Gamle kjøretøy er en glede å holde på med og når vi bruker dem så sprer vi glede for folk flest. Mange synes det er hyggelig å se et eldre kjøretøy i trafikken.

Jeg ønsker deg en god sommer med ditt kjøretøy. Håper at du får masse glede av å bruke det. Er kjøretøyet i garasjen og blir restaurert så håper jeg at du kan ha hyggelige stunder der.

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STRIPA LUNCH AV BØRGE LUND

FORMANN HAR ORDET

Ja, når jeg skriver dette har vi kommet til 19. mai, og vi er inne med strengere smittevern en vi noen gang har hatt i pandemien. Men nå får vi alle håpe og tro det begynner å bedre seg, og at vi etter hvert kan se mer normale tilstander. Jeg vet jo at de aller fleste av våre medlemmer har fått både en og to doser av en etterlengtet vaksinen, og det gir oss tro for mer normale tider for igjen kunne møtes og dyrke vår hobby, VETERANKJØRETØY.

Vi har ventet lenge nå, vi har gjennomført styremøter i perioder smittevern har gitt oss anledning til det, men det har også vært vanskelig i det siste.

17. MAI OG KORTESJER MED VETERANBILER, I ÅR SOM I FJOR?

Dette var noe vi ønsket oss i styret, for det følte vi var trygt og godt og noe ingen kunne ta oss på. Vi satte ned en komité bestående av undertegnede, Tore Kvaale, Leif Ingar Liane og Narve Nordanger. Vi hadde mange møtepunkter, fikk til et spennende samarbeide med 17. mai komiteen i Skien, og gledet oss til noe som kunne samle oss og hobbyen. Vi planla å bruke flyplassen som både oppstilling og start område, og samtidig avslutte der med litt hjulsparking. Vi laget 4 spennende ruter på kryss og tvers som skulle fordeles blant bilene da vi forventet stort antall, vi avtalte med kommunen, flyplassen, fikk kopiert opp over 200 rute ark, og alt var på plass i god tid. Men så kom en melding fra kommunen 12. mai etter et møte avholdt der kommuneoverlegen nedla forbud på alle typer av arrangementer,



og i det så ble vår kortesje og program ikke godkjent og måtte avlyses, det var forferdelig trist, men lite vi kunne gjøre noe med.

NYE MEDLEMMER I GVK PÅ EN STILLE TID!

Vi har så langt i 2021 hatt en gledelig tilgang av nye medlemmer i GVK, og pr nå har vi fått 9 nye medlemmer, og her kan vi ønske både menn og kvinner velkomne, og så er det mange som er yngre enn de fleste i GVK, og slik sett får ned snittalderen vår litt, og det er gledelig. En betraktning i den anledning er at den dagen Ulf hadde den fine artikkelen i TA om korona treffet på Slevollen i 2020, ja da kom det den dagen 2 nye innmeldinger, det tror jeg ikke er tilfeldig.

HVA SKJER FREMOVER I GVK?

Det er vanskelig å være sikker på noe, men vi håper det åpner seg noen muligheter for å kunne møtes igjen,

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

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 2021:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 16. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

– *Framsidedeilete: Det blei ikkje noko 17. mai parade i 2021. Vvi får nøye oss med å vise Jarl-Vidar Berge sin flott restaurerte 1937 MG TA frå paraden i 2020.*

det være seg små enkle turer, møtes i det fri og mulig vi kan bruke lokalet vårt forsiktig og trygt igjen. Vi jobber med dette i styret, og her må dere bare følge med oss på «gvk.no» og Facebook.

Avslutningsvis ønsker jeg dere en fin sommer, og håper dere får noen fine turer med veterankjøretøyene, og at dere holder dere friske og passer på hverandre.

Hilsen Torfinn

TIPS OSS!

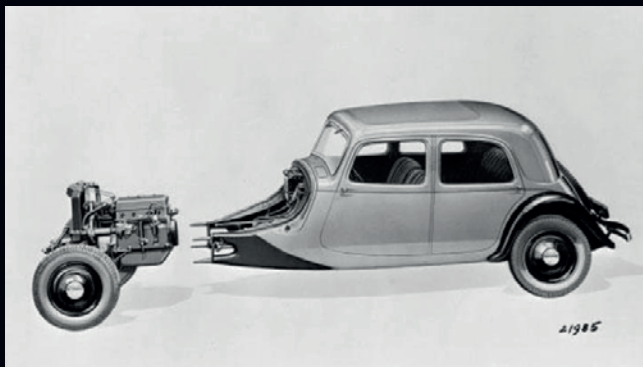
Når klubben har vore råka av korona i snart 1.5 år utan møter og ingenting blir arrangert – er det veldig vanskeleg for redaksjonen å vite kva medlemmene driv med i sine garasjar. Tips oss om ditt og naboens prosjekt eller send oss bilete til redaksjon@gvk.no . Ikkje berre legg det du ser ut på Facebook.



Selv bærende på ramme alvor



Det begynte som en klatt med leire mellom fingrene på den italienske designeren Flaminio Bertoni. Det endelige resultatet ble presentert på bilutstillingen i Paris i 1934: Traction Avant. 21 år senere ruller Øystein Hauganes bil ut fra fabrikken: Traction Avant B11, 1955. «Traction Avant» betyr forresten forhjulsdrift på norsk. Så vet vi det.



Prosjektet til Øystein Haugane befinner seg på Arbeidskollektivet på Skotfoss. Et verksted som gjennom årene har vært en trofast leverandør av fullrestaurerte veteranbiler på rekke og rad. De i GVK som har husker godt vil erindre at Øystein Haugane en gang i tiden gikk løs på en Citroen DS med friskt mot. Men jo mer han grov, jo dypere kom han. Det hele ballet på seg i uendelighet. Til slutt var han kommet så dypt at han måtte opp for å puste: DS ble satt på langsiktig vent, og frem fra lageret dro han et mer overkommelig prosjekt: B11 fra 1955. Den forekom mer restaureringsvennlig. Med rette.



Øystein Haugane måtte helt til Førde for å hente bilen. Den ble fraktet østover på flatvogn, han tok ikke sjansen på å kjøre den på egne hjul og for egen motor. Selv med hans klippefaste tro på Citroen ville det vært et vågestykke.

Nå troner den altså i lokalene på Skotfoss og bærer tydelig preg av å være ribbet inn til underhuden. Det er rart hvordan ting baller på seg sier Øystein. Han trodde at B11 var rustfri, men da han lette med lys og lupe fant noen ubetydelige rustflekker hist og her. De hadde skjult seg under lakken som kviser, men nå skulle de til pers.



Nå virker det som om hele bilen skal til pers. Ikke bare de få anmerkningene av rust. Både dører og skjermer er demontert og venter tålmodig på sin omgang med sandblåsing. Prosessen var overbevisende godt i gang.



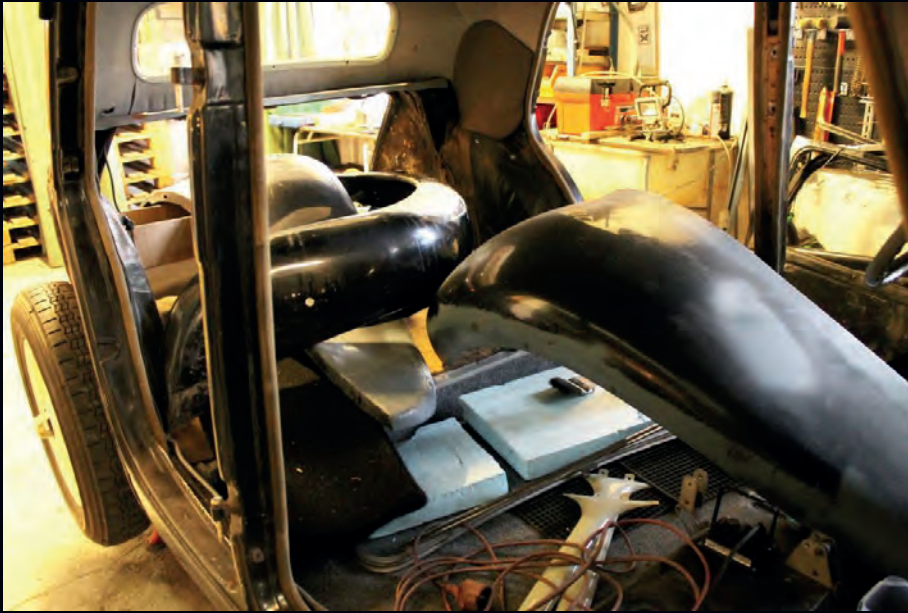
Sandblåsing er en kunstart og krever nennsom hånd. Lakk og rust skal fjernes, mens intensjonen er å beholde mest mulig av selve metallet. Det gjelder å få mist mulig svinn på de delene som skal fortsette videre til ferdig bil. Etter «vel blåst» og etter å ha passert Øysteins nåløye stables resultatet der han finner ledig plass. Det fordrer kreativ stabling. Selv om Arbeids-

kollektivet på Skotfoss er preget av en romslig innstilling og tone, er plassmangel et fenomen som kollektivet tar hensyn til. Vi har inntrykk av at alt unntatt selve karosseriet skal innom sandkassen. En gang i fremtidens kalender blir resultatet sendt til lakkering hos fagfolk. Det er grenser for hvor langt Øystein strekker sin ekspertise.



Citroen var ikke den første som praktiserte forhjulsdrift. Alt i 1930 presenterte brødrene Emil og Bernhard Stoewer en modell med en slags forhjulsdrift. Da hadde de holdt på i Stettin, dagens Szczecin i Polen, siden 1858. Og ikke overraskende, de produsert symaskiner.. Deretter sykler. I 1899 la de symaskinen på hyllen, parkerte sykkel og begynte å produsere biler. I 1930 presenterte de sin forhjulsdrevne «Gigant». Om det var her Andre Citroen fikk ideen vites ikke, men han lanserte i alle fall et mer levedyktig system på sin Traction Avant. De skråstilte tannhjulene som ble benyttet ble senere Citroens varemerke.





Øysteins Traction Avant er for tiden preget av stor tilgjengelighet. Den er vid åpen, både på sidene og foran og bak. Alt som kan skrues av og kan deles opp i biter ligger fordelt omkring, delvis inni, bak og oppå kjøretøyet. Så vidt vi kunne se er B11 en romslig farkost med stor lasteevne.

Den delen av interiøret som ikke er brukt som lager viser en forbløffende grad av velholdt og forsiktig bruk. Øystein har ingen planer om å foreta drastiske tiltak innvendig. Setene var vanskelig å bedømme, de lå lagret oppe på taket av B11, men vi tar Øystein Hauganes ord for god fisk.



Girkassen er plassert aller fremst på Traction Avant. Den stikker nesten uanstendig frem som en mekanisk snabel. Med sine 3 gir står den utsatt til hvis man er slurvete med en lukeparkering eller får brå nærkontakt med bilen foran. Selv med en viss beskyttelse av skjermfester og støtfanger vil en utilsiktet landkjenning skape grobunn for ubehagelige verkstedsregninger. Øystein Haugane uttrykker ingen bekymringer i så måte, han er full av tiltro til egne kjøreegenskaper og fastholder samtidig at girkassen fungerer perfekt, både fremover og bakover. Vi formoder han vil oppvise aktsomhet den dagen B11 skal ut på norske veier. Girspaken henger avslappet ned fra dashbordet. Den er en slags forløper for det senere berømte «papraplyhåndtaket» som pryder både Renault 4 og Citroen 2cv. Ellers er det ikke mye gromglitter å spore under frontruten.





Under panseret, som for øvrig glimrer med sitt fravær, finner vi sinnrike stag som overfører girspakens bevegelser til girkassen. Da Traction Avant ble presentert i 1934 vakte den oppmerksomhet med alle sine tekniske finesser. Foruten sitt selv bærende karosseri som sparte 70 kg på vekten var den utstyrt med forhjulsdrift. I tillegg kom en rekke andre nye finesser: uavhengig hjuloppheng som var utviklet av Ferdinand Porsche. Noe Porsche senere benyttet på sine Tiger tanks under krigen.

Traction Avant hadde også hydrauliske bremses på alle hjul, og selvjusterende motor. Kjøreegenskapene ble ytterligere forbedret ved å senke tyngdepunktet på bilen. Det ble enkelt gjort ved at Citroen senket setene. Dermed kunne man øke farten i svingene proporsjonalt med sjåførens overvekt og kraftige livvidde. De fremre dørene ble hengslet i bakkant, kalt «gangsterdører». Noe som mafiaen fant praktisk når de skulle benytte sin maskinpistol. Når det hastet som verst var «Gangsterdørene» også hendig for den franske hjemmestyrken Maquisen under krigen.

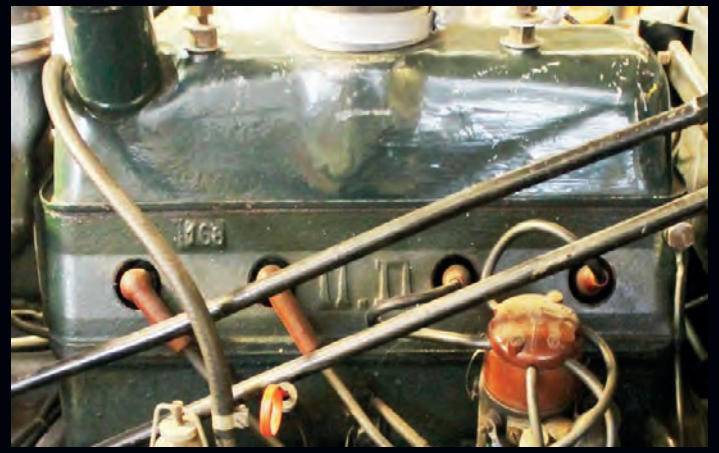
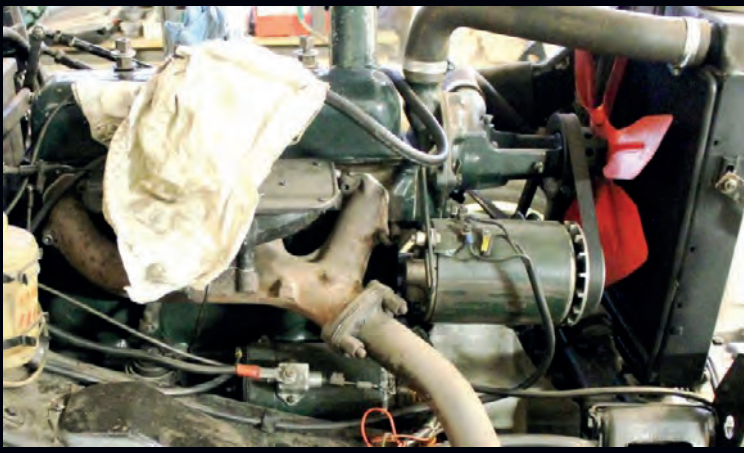
På grunn av de tekniske nyvinningene var Traction Avant gjenstand for nesten nesegrus beundring ved presentasjonen. Kjøreegenskapene er eventyrlige kan Øystein bekrefte, han prøvokjorte den to kilometer før han gikk i gang med restaureringen.

Kjøreegenskaper eller ikke, Citroen gikk dessverre konkurs på dette eventyret. Men det er en annen historie.

Ledningsnett på B11 er også en annen historie. På det forrige prosjektet til Øystein druknet han i elektriske ledninger, Citroen DS hadde ledninger i uendelig overflod. Det er det ikke her. 6 volt krever ikke all verden, og det er adskillig færre løpemeter ledning på B11.

Øystein har skiftet ut mesteparten for å være på sikre siden. Nå glir strømmen glir lekende lett dit den skal. Deretter har han saumfart alle pakningene rundt omkring, de var harde som flint. Nå sitter det splitter nye og myke pakninger overalt.





Øystein Haugane har delvis tilsørt motoren. Det skal ikke store lommetørkle til for å dekke den helt, den er ikke plasskrevende. Både motorblokk og topp er av støpejern, og sylindringene kan skiftes ut dersom man har slurvet med oljeskiftene. Det trenger ikke Øystein å gjøre, motoren virker fortsatt utmerket.

I følge offisielle tall fra fabrikken får vi vite at den lille motorblokken med sine 4 sylindre rommer 1911 ccm, med 57 hk jevnt fordelt på 4 sylindre. Dermed kvalifiserer den til skattekasse 7cv (cheval = hest) i følge den pussige franske loven om skattehester. Det er betraktelig mer enn 2cv. Øystein poengterte igjen at hans modell fra 1955 har betegnelsen BL 11. Den har, av en eller annen grunn, også betegnelsen «Berlin» og rommer 5 personer med stort og smått.

Når maksvekten er oppgitt til 1500 kg, og bilens egenvekt er 1088 kg, kan man selv regne ut hvor tunge passasjerer han kan ta med på tur. Da må man også regne inn nistekurven, solparasollen, campingstol og det fornødne antall flasker champagne. Vi ønsker god tur. Når den tid kommer.





GVK-tur til Løten 23. til 25. august 2021

**Vi inviterer til å delta på felles tur til Løten i gamle Hedmark fylke.
Vi skal besøke Gamle Eidsfoss, Ådalsbruk Motormuseum,
Løiten Brænderi Museum og Eidsvoll-1814 (ikke omvisning).**

FORUTSETNING FOR TUREN: Alle deltakere må være vaksinert, og at nasjonale koronarestriksjoner er på et nivå som gjør at vi kan ha en OK tur. Vi tar forbehold om avlysning og tilbakebetaling hvis koronarestriksjoner forhindrer gjennomføring. Alle må ha egen reiseforsikring. Vi anbefaler også avbestillingsforsikring.

Vi håper du kjører veteranbil.

Det er ca 300 km fra Skien til Løten om en kjører utenom Oslo på mindre trafikkerte veier. Sidan det er såpass lang kjøring, vil vi ha to overnattinger. Da kan en bruke mer tid på transportetappene og planlegge diverse stopp.

Vi skal overnatte på et hotell ved Hamar. God og gratis parkering. Frokost inkludert. Vi møtes på Wattenberg YX mandag 23. august kl 08:30 og kjører til Eidsfoss, der vi får omvisning i det gamle industriområdet. Lunsj. Videre mot Hønefoss, Jevnaker, Jaren og til Lygnaset der vi har en pause. Så går turen til Skrukkelia, Hurdal og Minnesund før vi følger E6 til Hamar. Felles middag på hotellet.

TIRSDAG 24. skal vi til Ådalsbruk Motormuseum på formiddagen. Lunsj på Victoria Hotell Hamar. Besøk på Løiten Brænderi kl 15:30. Kl 17 får vi forestillingen «En Akevisitt». Deretter felles middag på Brænderiets restaurant.

ONSDAG 25. blir det retur hjem igjen. Vi kjører via Eidsvoll-1814 der vi har en stopp. Så tar vi Hadelandsveien mot Roa og Jevnaker. Besøk på Hadeland Glassverk for de som er interessert. Videre til Vikersund og Tyrifjord Hotell for 2 retters middag. Videre hjem kan bli samme rute som vi kom, men det er opp til hver enkelt hvor de vil kjøre.

MAKS 50 DELTAKERE

Påmelding seinest 25. juni. Skulle det bli for mange deltakere blir det de 50 første, prioritert etter innbetalingsdato. Ved påmelding oppgi navn på personer (1 eller 2) og ett mobilnummer pr bil.

Spørsmål rettes til:

Oddvar: 971 81 656, ohoeijor@online.no

Tore: 924 01 984, torkvaal@online.no

PRISER

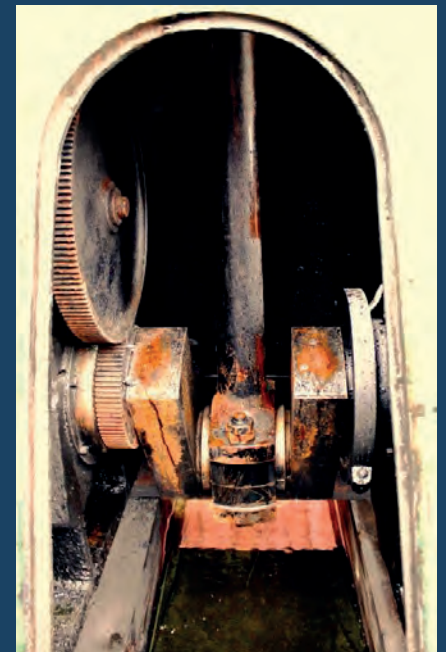
Inkluderer hotell 2 netter m/frokost, 3 middager og 2 lunsj, En Akevisitt, Ådalsbruk Motormuseum, Gamle Eidsfoss.
Kr. 5.950 for to personer i dobbeltrom
Kr. 3.700 for enkeltrom

Påmelding skjer ved innbetaling av beløpet til konto: 2670 40 44703. Som referanse skriver du navnet ditt og mobilnr.

Besøk med lang slaglengde



Dag Wilhelm Holmer satser ikke alt på kun en kjøll. Han er medlem i både GVK og Langesundfjordens Kystlag. Så han engasjerer seg både til vanns og til lands. Begge steder håndterer han mekanikk og motor. Selv om de fleste kjenner ham best som den evige utroper ved startstreken på Grenlandsrally. Men Dag Wilhelm har flere kort oppe i ermet ute i Bamble.



Det regnet i Langesund, det var torsdag formiddag. Veteranvognen hadde avtalt Garasjebesøk hos Dag Holmer, det hadde spredd seg rykter at han ikke bare holdt på med båter, motorer og restaurering av et gammelt «Fiskerhus» ved bryggen i Langesund: Skjult for verden, hjemme i garasjen skulle det stå en veteranbil. Den hadde visstnok stått der en stund.

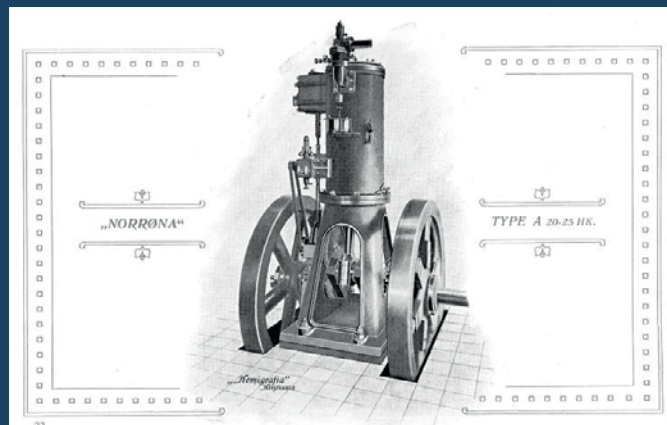
I og for seg er det forståelig, Dag Holmer har mange aktiviteter på dagsorden. En av dem er å drive dugnad sammen med kystlaget. Veteranvognen måtte gjennom en runde med gammel kystkultur før vi kunne gå løs på garasjen. Det var lærerikt og

interessant. Også for en vestlending som har vokst opp med tærne i fjæresteinene. Mest slående var spennvidden på maskinene, eller motorer som det kalles der ute. Utendørs, utsatt for vær og vind sto en gammel stasjonærmotor som Kystlaget hadde restaurert. Den hadde slaglengde. Stor slaglengde. Dag Holmer antydte at ut fra veivakslingen å dømme måtte slaglengden være et sted mellom 60 – og 70 cm. Det enslige stempelet må ha en diameter på omtrent 25-30 cm. Da trenger det ikke å gå fort. Så når svinghjulene først hadde begynt å røre på seg var motoren neppe til å stoppe, på kort sikt.



Monstrumet heter Norrøna og står i Langesund i 3 meters høyde. Den er produsert på en av Norges eldste motorfabrikker. Beistet ga 20 – 25 hk når den kom i stemning og gikk for fullt. Disse gamle motorene var nok moderne for sin tid, men ikke helt enkel å starte og drive: den hadde en konstant brennende primus som varmet opp et varmerør som forgasset solaroljen før den ble sprøytet inn i sylindren. Når det var gjort måtte den løpes i gang av to mann oppå svinghjulene. Tross det vant den gullmedalje i Kragerø i 1909.

Det var A/S H.P. Andersen & Co. i Kristiania som sto bak dette prisbelønnede vidunderet.



A/s H. P. ANDRESEN & Co.s MEK. VÆRKSTED & JERNSTØBERI

TELEGRAMADR.: „STØBERIET“

CHRISTIANIA
SVERRES GD. 3

TELEFONER: 1961, 11916

GULDMEALJE FOR BENZIN- OG PETROLEUMSMOTOREN „NORRØNA“ VED FISKERIUDSTILLINGEN I KRAGERØ 1909



ED nærværende har vi Fornøielsen at tilstille Dem vor nye Katalog over 4-Takts Motoren „NORRØNA“, der er konstrueret med Henblik paa de Krav, der stilles til en 1ste Klasses Motor til saavel Fiskefartøier og Lystbaade som til stationært Brug, idet bemærkes, at vi leverer Motorer til enhver Bedrift, det være sig tilsjøs eller tillands.

Den hadde sin opprinnelige plass hos Aanesens Båtbyggeri i Krabberødstrand. Bortgjemt for seg selv forsynte den kraft til samtlige maskiner via sinnrike reimoverføringer.

Sist den var i gang var en flokk fra GVK involvert, bl.a. Jan Arthur Pettersen. I følge en video som de lagte, var gamle NORRØNA ikke en enkel motstander å hankses med.



Innendørs ble vi presentert for den strake motsetningen. Den aller første modellen til Evinrude. Som vi alle vet, Ole Evinrude ble født på Gjøvik i 1877.

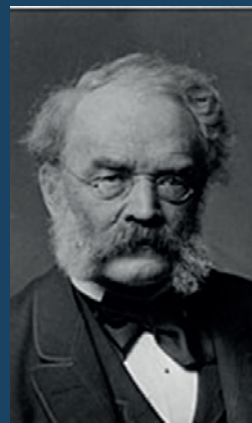
Familien utvandret til Wisconsin fem år senere der Ole vokste opp. Han var nysgjerrig og teknisk begavet. I 1907 startet han Evinrude Motors i Milwaukee sammen med sin assistent Bessie Cary. Det gikk som det måtte gå, de giftet seg, og i 1909 så deres første påhengsmotor dagens lys. Om det senere ble barn av det overlater vi til privatlivet, men vi kan røpe at motoren utviklet 1,5 hk.



Evinrude er ikke en ensom svale, eller riktigere, måke, i denne kyst-forsamlingen. Påhengsmotorer i rekke og rad, hyllemeter på hyllemeter på hyllemeter. Nitid samlet av Kystlagets medlemmer og pleiet med omhu og pussefille.



Men påhengsmotorene på vaglen er ikke alene. 27 båtmotorer sto fordelt utover gulvet. Alt er overhølet og skal etter sigende kunne startes på øyeblikks varsel. En av de mer sjeldne er en motor produsert av Siemens. Visstnok opprinnelig ment som stasjonærmotor, men den kunne også gå til sjøs. Blokk og topp er støpt i et stykke og har vært ute i hardt vær. Reparasjonen virker ikke helt overbevisende men har øyensynlig tjent sin hensikt. Siemens ble startet i 1847 og het egentlig Siemens & Halske. I 1903 ble det Siemens & Halske & Shuckert. Herr Siemens ser ikke ut til å være helt fornøyd med å måtte trekke inn flere i bedriften. Men som det heter, han så antagelig lyset...



Vi forlater Kystlagets garasjeverkstedslager for å ta en annen motor i øyensyn. Den sitter i en 2-dørs Studebaker Starliner Hardtop 1954 Champion og befinner seg hjemme i garasjen til Dag Holmer. Studebakeren er ikke lett å få øye på der den står godt kamuflert bak og under diverse diverse. Vi har en mistanke om at det er en stund siden Dag har fingret med bilen, noe han ikke benekter. Han innrømmer at den har faktisk stått urørt i mange år. Men den går jo ikke sin vei. Så Dag vil fullføre jobben. En gang.



STUDEBAKER Electric Automobiles

No Expert Chauffeur Needed



CAN BE RUN ANY DAY IN THE YEAR BY ANY MEMBER OF THE FAMILY

WIDE TOURING RADIUS. A 1902 electric vehicle with a battery, which is durable and will give a run of 40 miles on one charge.

A SUCCESSFUL HILL-CLIMBER. Our machines will climb grades which are set only steep, but covered with sand and mud.

SMOOTH OPERATION. Controller has four speeds, allowing an unusual smoothness of operation in starting.

RELIABLE BRAKE CONTROL. All machines equipped with two brakes.

STRENGTH OF CONSTRUCTION. Built to be worthy in every point of the Studebaker name and reputation.

Studebaker Electric Automobiles will be exhibited at the Chicago Automobile Show, and can be seen at the following repositories of the

STUDEBAKER BROS. MFG. CO.

Dag Holmers første veteranbil var en Studebaker 1932. Den « var norsk»: Studebaker Rockne, og var satt sammen på Skabo i Oslo. Som før øvrig kalte seg «Norges eldste bilfabrikk». Knut Rockne var norskamerikaner og en kraftfull trener på fotball-banen. Slikt blir lagt merke til både på tribuner og gjennom radio. Studebaker så nytten i av å benytte seg av hans navn på en modell i 1931: *Studebaker Rockne Sedan Six 65 Ca.*

91 slike ble først montert på fabrikk i USA, deretter demontert og sendt til Skabo Jernbanefabrikk på Skøyen. Der ble de montert på nytt. Av disse 91 har Dag Holmer hatt 4 eksemplarer, den første var altså H-2102.

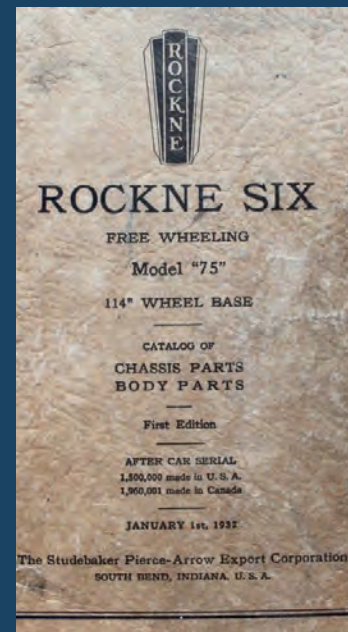
Den siste av dem sto lagret på en låve, der noen unger ville varme seg med et bål. Det ble slutten både på låven og Studebaker Rockne. Knut Rockne fikk også en trist avslutning, han døde i en flyulykke i 1931.

Oppe i alt dette sitter vi igjen med inntrykk av at Dag Holmer er betatt av Studebaker. Antagelig mer enn gjennomsnittet. Han brakte bunke på bunke med dokumenter og kataloger for dagen. Rockne var meget sterkt representert i bunken, og Dag antar at det var den som styrte ham inn på dette bilmerket. Han har nemlig også hatt flere 1950-talls standardmodeller, hvorav en gikk som såkalt «dagligbil».

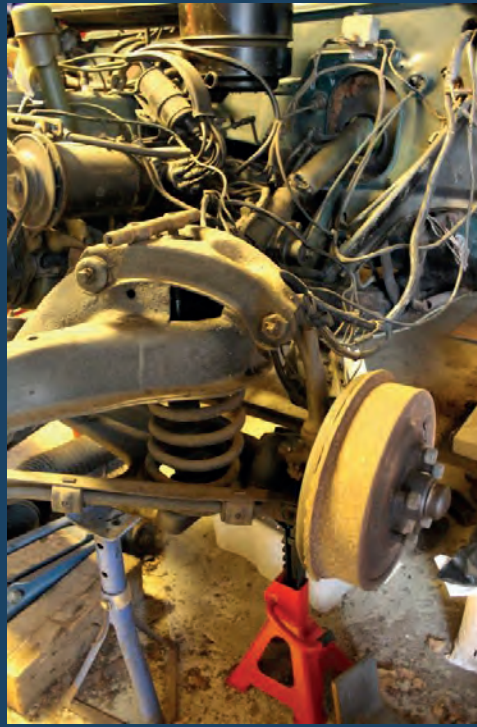
Men nå er det altså 1954 Starliner Hardtop Champion som står på menyen. I 2012 var Dag Holmer ute og fisket på E-buy, og Internett brakte ham til utkanten av Chicago. Selgeren selv var av eldre årgang og storsamler av veteranbiler. Fra tid til annen solgte han et eksemplar eller to for å få plass til noe nytt gammelt. Bildene fra Chicago var fristende. Og meget overbevisende. Her så alt ut til å være i skjønneste orden. Eller bortimot. Selger gikk også

I 1852 begynte brødrene Henry og Clem Studebaker å produsere vognhjul i byen South Bend, Indiana. Det trillet og gikk bra, etter hvert laget de egne vogner som de plasserte på hjulene. Brødrene var iherdige, behovet var stort, og i 1875 var Studebaker verdens største vognprodusent med over 1000000 – én million – vogner i året.

I 1902 tar de skjeen i enn annen hånd og starter produksjon av el-biler, og det gjorde de frem til 1912. Men, alt i 1903 presenterte Studebaker sin første bensindrevne bil, Studebaker Garford. Det betyr at i 9 år produserte de både elektrisk og bensin. Vi kaller det helgardering. Dette skjedde delvis sammen med andre produsenter, mens Garford 1903 var deres egen, helt og holdent.



god for at dette var edel vare og skulle by på få eller ingen problemer. Nederst i annonsen på E-buy sto følgende tekst: «*Gi bud på bilen, eller godta prisen og den er din*». Dag Holmer gjorde kort prosess, han godtok prisen og dermed havnet Studebaker Hardtop 1954 Champion i garasjen i Langesund. Og der står den altså fremdeles. 8 år senere, i skrivende stund. MEN. Man skal ikke tro alt man leser på E-buy.



Dag Holmer gikk etter hvert i gang med å stille en foreløpig diagnose for å sondere terrenget. Motoren er en rekke-sekser som har plass til 3,8 ltr. bensinblanding. Da gir den tilbake 82 hestekrefter. Den viste seg å være i tilfredsstillende teknisk stand, selv om lakk og maling bar bud om et langt liv og tusener av tilbakelagte kilometer. Girkassen holdt også det som var lovet, den var også i meget god stand. Siden den er utstyrt med overdrive har ikke bilen noe problemer med å henge med i trafikken. En overhaling av bremsene var en selvfølge, det har han gjort selv. Så det tekniske har han oversikt over, og er i stand til å ta seg av på egenhånd dersom det skulle bli behov. Så langt lukter det av en god solskinnshistorie.



Helt til Dag Holmer så at det hadde vært mus på besøk, de hadde forsynt seg grovt av gulvteppet. Da han fjernet teppet kom det for dagen at gulvet var dekket av blikkplater. Og under blikkplatene kom sannheten for dagen: rust. Og når rusten ble fjernet forsvant deler av karosseriet også.



Mens alt dette innvortes arbeidet foregår, eller rettere, foregikk, trengte Dag lagerplass for innmat og diverse annet som ikke fikk plass på gulvet. Bagasjerom er et hendig lagringsalternativ, om enn litt uoversiktlig?





Etter som avdekkingen tiltok, kom det frem flere og flere tilfeller av skjulte arbeidsoppgaver. Rammen på Studebaker 1954 hadde vist seg å være litt fleksibel. Den var laget med det for øyet å være lett og smidig. Den ble vel mye smidig, så Studebaker måtte sette inn et ekstra diagonalstag for å holde det hele på plass, og for å støtte opp kupeen ble det laget noen skott under gulvet. Disse er de beste rustfellene som er produsert i automobilens historie, med god margin. Dag fikk laget nye i mer rustfri utgave. Monteringen av disse står på listen over «arbeid som må utføres».

Men det meget å glede seg over med bilen. Designeren Robert Bourkes tegninger har nesten et europeisk preg, vi lukter kanskje en påvirkning av fransk/italiensk inspirasjon? Lav og lekker er ord som faller lett i munnen.



Robert Bourke ga bilen et lavt tyngdepunkt, kun to dører, et langsgående linjespill og buet panoramavindu i baksetet. Sammen med at den var en meget drivstoffvennlig bil ble den av den tids mest solgte modeller.

Motoren som sitter i bilen var særdeles økonomisk i drift. Den vant flere økonomiløp som den mest drivstoffgjerrige, noe som var en fordel ettersom det var sparsomt med bensin etter krigen. Militæret var så fornøyd at den blant annet ble brukt i Studebakers M28 weasel.

Det hersker ingen tvil om at det eksemplaret som står i Dags garasje atter blir et flott kjøretøy. Når den blir ferdig behandlet. En eller annen gang etter at Dag Holmer vender tilbake fra sjøboden.



Gamle POSTKORT

Det er snart sesong for 7-setar løpet der norske entusiastar for førkrigs minibussar (helst i open utgåve) samlast for å gjenskepe dei turane som turistar blei frakta på den gong det var like mange opne 7-seters bilar i Noreg som i resten av Nord-Europa til saman.

Men ikkje alle var fornøgd med å berre putte inn 7 stk i bilen sin og vanlege folk var nok meir vandt med å klemme seg saman enn fine utanlandske turistar var. Her er to flotte eksempel på «vil du vera med så heng på». Fyrst ein ukjent lastebil frå tidleg 20-tal og registrert H-1253 med 10 mann ombord, der lastebilen gjer teneste som open buss. Det andre viser eit reisefylgje som har tatt den lange turen over Haukeli i august 1927 med ein ca 1 års gammal Chevrolet. Godt kledd er dei på tur over fjellet frå Odde til Dalen, spørst om det er plass til ta opp taket dersom det skulle begynne å regne. Her er det og 10 på biletet pluss kanskje ein fotograf som og skal vere med når turen går vidare.



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

Vellagret Volvo PV



Mange av våre veteranbiler tilbringer vinteren i ensomhet i kald låve, på et lager eller tilsvarende. Med en flistynn presentasjon mellom seg og værgudene. Det gjør ikke Egil Gumøs Volvo PV 544 fra 1965. Den har oppvarmet garasje og selskap av mange andre kjøretøyer. På bunnen av boligblokkene på Langbryggene i Skien står den uten en tråd, godt skjermet mot værgudene av betong og kodelåste dører.



Alt i entreen til Egil Gumø aner vi en viss fasinasjon for Volvo PV. Her står lillebror til den som befinner seg i garasjen. Det kommer ikke overraskende, flere av Veteranvognens garasjebesøk har avslørt tilsvarende fenomen.

Egil Gumø forteller ubesværet og raskt, til tider må vi be ham om å gire ned så vi får gjort notater. Det virker en stund, så griper entusiasmen tak igjen og historiene fyker over kaffebordet. Til vi må proklamere full stopp og



be ham parkere inntil videre. Underveis kunne jeg smette inn noen egne og personlige opplevelser med Volvo PV 544: En fetter kjøpte en slik da vi var 18 år. Aldeles maken til Egils. I den tilbrakte vi noen sene kvelder i talentfulle ungdomsår..

Ved en annen anledning, i en annen Volvo PV maken til Egils, var vi på vei ned i Osterfjorden til noen hundre meters dyp, hadde det ikke vært for en tilfeldig plassert gjærdestolpe. Minnene om Volvo PV 544 sitter ennå i skrotten. Nok om det.



Egil Gumø er født på Strømmen i 1943. Etternavnet kommer fra øyen Gumø utenfor Kragerø der faren stammer fra. Etter 8 års skolegang dro han til sjøs. 15 år og to dager gammel. I 1 ½ år var Egil dekksgutt, noe som ikke var helt uvanlig på den tiden. Etter å ha fått landkjenning dro han i 1961 til mekanikerlinjen på Lunde Videregående skole. Da han forlot skolen kunne han det meste om platearbeid og sveising. I 1963 ble han som 20-åring kledd i kongens klær og ble postert på Tromøya. Da de stengte der ble han overført til Kjeller, noe han mener var en lykke: her fant han sin kommende kone. Nå har de vært gift i 57 år. Yrkeslivet tilbrakte han noen år hos Grenland Mek, bl.a. laget han prammer i Langesund. Men så tar han et skritt i retning av bil og motor:



Han begynner som lastebilsjåfør i 1968. Etter tre år satser han tungt, bokstavelig. I 1971 kjøper han en Volvo 465 lastebil og begynner som sin egen arbeidsgiver med 135 hestekrefter under panseret. Det var starten på mange og lange arbeidsdager med transport, strøying, brøyting.

Etter hvert byttet han ut lastebilen med nyere brukt, han «arvet seg oppover» som han selv sier. Kun de tre siste var splitter nye. Og det var bare Volvo, kun én gang ble det en Scania. Men det var nærmest en glipp i følge Egil. Etter hvert ble det på tide å ta det litt med ro, i 2012 solgte han lastebilen og ble fulltids-pensjonist. Nå fikk han bedre tid til å hygge seg med en Volvo i mindre format: Volvo PV 544, 1965. Den kjøpte han i 1985.



Egil Gumø advarer før han letter på panseret: Her har det ikke vært tørket støv på lenge! På en måte virket det beroligende, her er en veteranbileier som ikke legger lidenskap i rengjøring i krokene og sølvpuss på topplokket. Men som finner det formålstjenlig i å sørge for at olje, smøring og bremsevæske er riktig tilpasset til enhver tid. Volvoen i entreen er til pynt, denne er til bruk.

Produksjonsdetaljene under panseret er heller ikke til pynt, men forteller i følge Egil at vi står overfor en tidligere standard modell. Det er den ikke nå. Egil Gumø har ikke gjort noen endringer eller forandringer på motoren.



Det var i det hele lett å få tak i deler, noe som resulterte i ny vindusinnfatning på frontruten. Han satte også inn nye sidevinduer i baksetet som kan åpnes. Og noe han kalte

Den originale B-18 motor sitter fremdeles bak grillen. Med sine 1800 ccm tilbyr den 75 hestekrefter. Standardmodellen fra Gøteborg var utstyrt med 3 gir. Det gir mye lyd og lite fart, så Egil satte inn en kasse med 4 trinn. Det gir uttelling på flatmark. Girkassen måtte etter en stund til behandling hos den utrettelige Torstein Johannessen på Skotfoss, som kurerer et usynkronisert 1.gir. Hos Brian Thurston i Nedre Elvegata fikk han ny hovedbremsesynder og full overhaling av bremsene. Etter dette fikk Egil blod på tann. I distriktet var det flere steder der han kunne få deler til bilen. Bl.a. hadde Aksnes flere Volvo PV til hugging.



«gangstercap» over frontruten. For å nevne noe. PV 1965 er ikke lenger standardmodell, den er en anelse mer sofistikert. Dersom man er vel bevandret med Volvo ser man slikt.



Da Egil Gumø gikk til anskaffelse i 1985 var lakken i middels dårlig stand, med noen rustflekker på den ene baksjermen. Han hadde for lenge siden anskaffet fire nye skjermmer, men arbeidslivet tok for mye tid. Så skjermene ble satt på vent i håp om at roligere tider ville komme. De kom i 2012 da han pensjonerte seg. Nå er skjermene på plass og den skjemmende rustfargen er saga blott.

I dag fremtrer Egil Gumøs Volvo 544 som et troverdig eksemplar fra Gøteborgfabrikken, med noe attåt. Den er passelig blank og utstyrt med den fornødne mengde krom hist og her uten at det virker påtrengende.





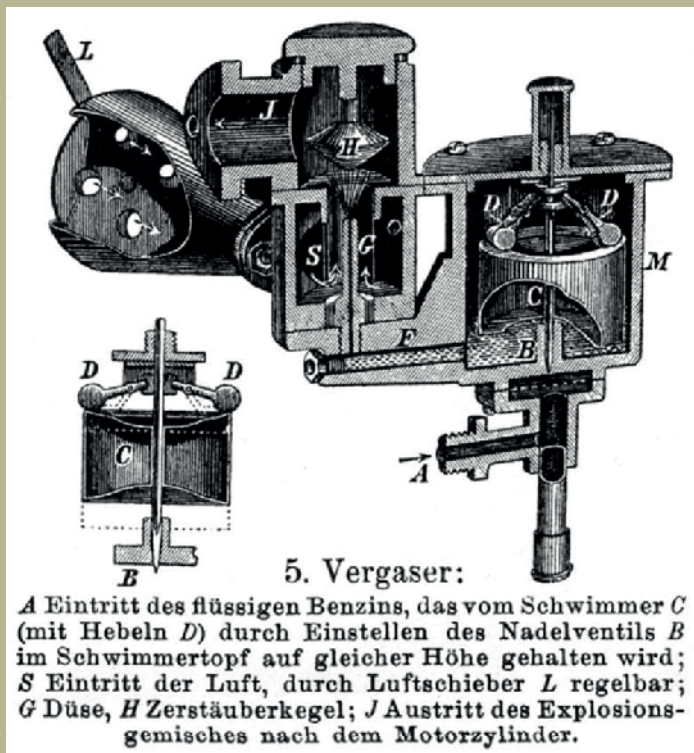
Det samme opplever vi når vi stikker hodet inn i kabinen. Troverdige og bruks-enkel uten overflødig spissfindig design. Da Egil Gumø kjøpte bilen i 1985 sto det 64.000 km på speedometeret. Hoderegning bringer for dagen at den hadde flyttet seg ca. 3.400 km. i året frem til da. Svensken skulle dermed statistisk sett ha mange gode år foran seg dersom den kom i gode hender. I dag viser speedometeret 117.000 km. det betyr at etter at Egil satte seg bak rattet har han kjørt ca. 35.000 km. Det blir 1.000 km i året. Sånn omtrent.



Når man ser på det som ligger bak på hattehyllen kan man stort sett se hva disse kilometerne har gått med til. Det har blitt noen Grenlandsrally, Grevling – og Gladløp, Norgeshløp og diverse andre veteranbil-løp gjennom årene. Men Volvoen fra 1965 har også til tider overskredet både fylkesgrenser og landegrenser: et år kjørte Egil Gumø sydover Norgeskartet for å delta på PV- årsmøte på Lista. Og en gang har den vært østover for å besøke bilens fødeby, Göteborg. Volvo PV 544 fra 1965 ruller trofast fremdeles.



Ulf



“THE CARBURETOR WAS INVENTED BY KARL BENZ IN 1885”.

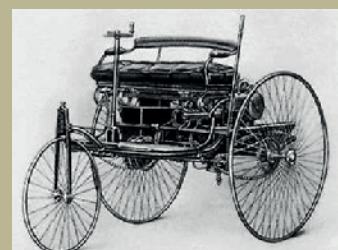
Mon det, tro? Påstanden er å finne på et av de utallige treffpunktene på Google. Søker man på *Forgasser* på nettet får man opp 510 000 treff. Et svimlende tall. Bruker man det engelske søkeordet *Carburetor* tar det helt av: 91 300 000. Og man sitter med alt dette i fanget i løpet av, hold dere fast, 0,37 sekunder..

Nå er det ikke menneskelig mulig å lese gjennom 91 300 000 opplysninger på en vanlig arbeidsdag, knapt nok 510 000. Ved å foreta en hardhendt prioritering med utgangspunkt i den forsvinnende lille kunnskap man besitter om emnet ender man likevel opp med noen historiske milepeler. Vekker dette nysgjerrighet, kan du trygt lese videre om

Forgasseren



Vi har ikke noe ønske om å frarøve Karl Benz æren for å være førstemann ute. Han står likevel trygt plantet i automobilens historie gjennom sin mirakuløse oppfinnelse som trillet sine første runder 3. juli 1886. Den æren kan ingen ta fra ham. Forgasseren derimot.. Her er det mange om beinet. I følge majoriteten må vi overrekke medaljen til Samuel Morey, USA. Han var tidlig ute og fikk patent på en forgasser alt i 1826. 60 år før den første automobilen gjorde sitt inntog i historien.



Så spør man seg, hva skal man med en forgasser når man ikke har en automobil å sette den inn i? Som man vet, mennesket er nysgjerrig av natur. Samuel Morey funderte på hvordan han kunne få dampmaskinen på farens elvebåt til å bli mer effektiv. Vel, det ene leder til det andre og en dag i 1824 fant han ut at terpentin

blandet med den riktige mengden luft ble eksplosiv. Etter å ha eksperimentert videre tok han patent på *forgasseren* i 1826. Han oversatte ideen til praksis og laget en to-sylindret eksplosjonsmotor, forgasseren måtte jo brukes til noe. Dermed er vi i gang.



Det stemmer for øvrig ikke helt, man var egentlig i gang noen år tidligere. På en måte. Året 1807 så nemlig en eksplosjonsmotor dagens lys i verkstedet til fransk-sveitsiske Francois Isaac Di Rivaz. Maskinen ble bygget for å drive vannpumper i dype gruver.

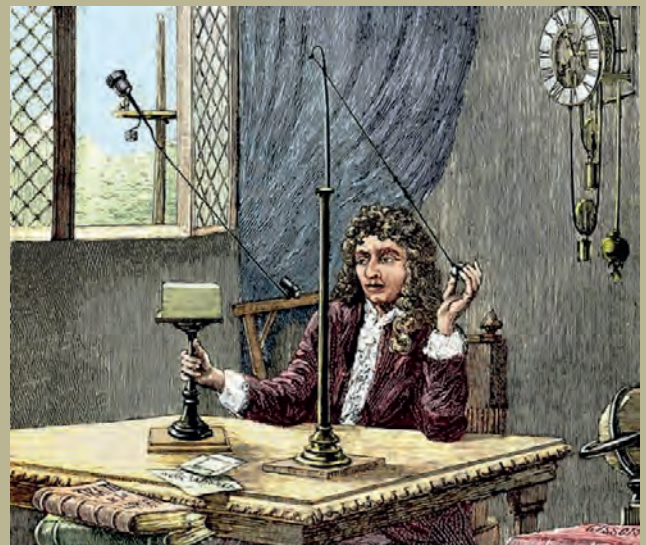
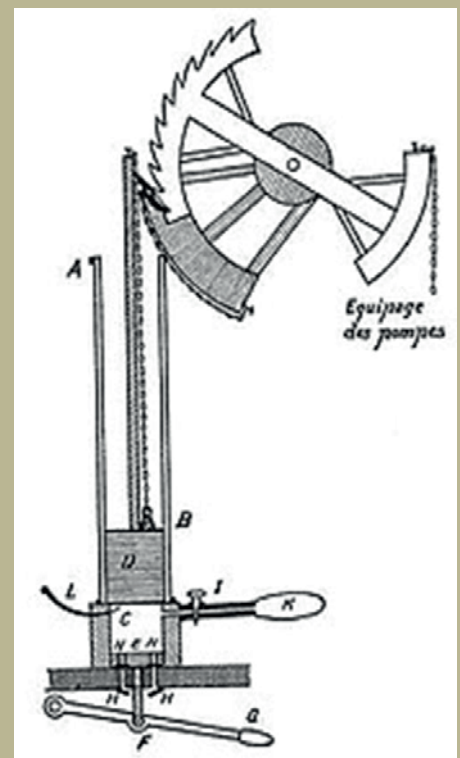
Di Rivaz hadde dessverre ikke Moreys forgasser for hånden, så han benyttet en ballong fylt med helium for å få fart på sakene. Vel, fart og fart fru Blom. Fort gikk det ikke: Eksplosjonen sendte et tungt lodd / stempel opp gjennom sylindren.

Energien som ble overført til pumpen fant sted da tyngdekraften og det vakuumet som oppsto da sylindren ble avkjølt dro loddet / stempelet ned igjen. Så var det på`an igjen: Åpne kranen inn til sylindren, klemme på ballongen og pumpe mer helium inn i sylindren, stenge kranen og gløde tennpluggen. Primitivt vil noen si, og det er helt riktig. Noen stor suksess ble ikke Di Rivaz «eksplosjonsmotor» men noe var definitivt på vei. Og mannen bak dette ble altså Samuel Morey. Som vi ser, alt henger sammen med alt.

For at det siste skal stemme er jeg redd vi må se oss over skulderen ennå en gang, langt forbi både Di Rivaz og Morley. Deres oppfinnelser var enestående praktiske i forhold til det som Christiaan Huygens drev med i 1679. Denne hollandske naturforskeren var det virkelig smell i. Bokstavelig talt. Han forsket på det samme fenomenet som Di Rivaz, men på en mer høylytt måte: Han plasserte en kanon på høykant, tredde på en stor lærstrømpe over munningen og fyrte av. Trykket fikk lærstrømpen til å ..erigere. Når trykket forsvant sank strømpe tilbake til normalen. Huygens konkluderte med at gass under trykk har en potensial kraft og deretter slippes ut i det fri. Som om det var noe nytt? De fleste opplever slikt, gjerne etter en tallerken ertersuppe. Vel. Fikk eksperimentet noen praktisk nytte? Overhodet ikke. Huygens konsentrerte seg om urverk i stedet, de er langt mer praktisk og definitivt mer stillegående. Men det er i alle fall enighet om at kanonen faktisk er den aller første «eksplosjonsmotoren». Et potensiale var på trappene. Om enn på nederste trinn.

Nå vil mange hevde at vi bør nærme oss tittelen på dette kapitlet igjen. Sant nok. Da må vi først blande inn skotten James Young, i korte trekk. I 1847 klarte han til å raffinere olje slik at han fikk et effektivt, lettflytende brensel til det som senere ble parafinlampen. Nå rykker forbrenningsmotoren raskt nærmere, drivstoffet var nå for hånden. Samuel Morleys forgasser fra 1826 lå på hyllen og ventet tålmodig.

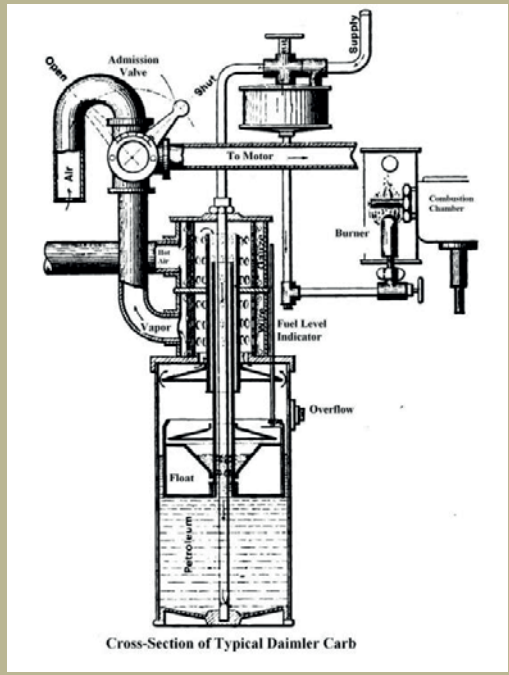
Nå vil mange hevde at vi bør nærme oss tittelen på dette kapitlet igjen. Sant nok. Da må vi først blande inn skotten James Young, i korte trekk. I 1847 klarte han til å raffinere olje slik at han fikk et effektivt, lettflytende brensel til det som senere ble parafinlampen. Nå rykker forbrenningsmotoren raskt nærmere, drivstoffet var nå for hånden. Samuel Morleys forgasser fra 1826 lå på hyllen og ventet tålmodig.



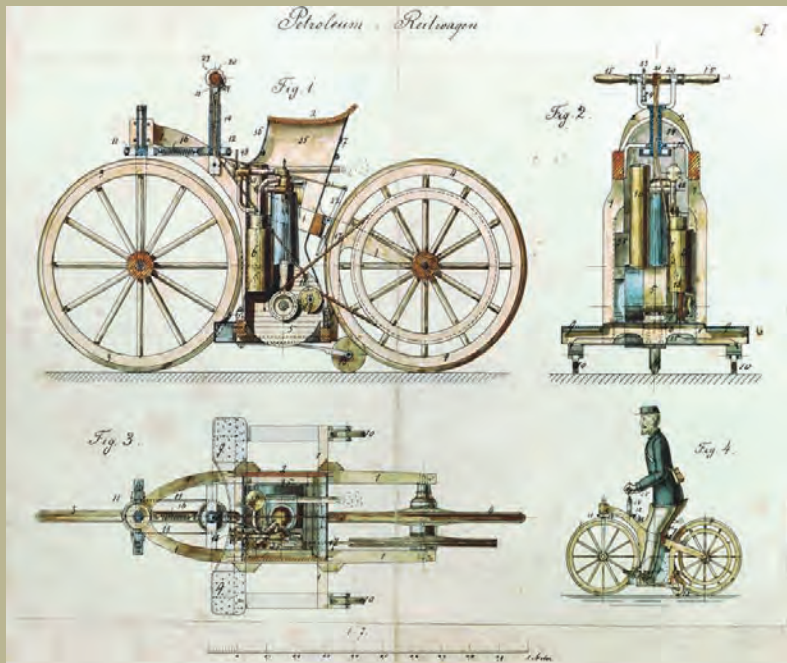
Lyden av Den Moderne Tid summer i småverksteder og garasjer i den vestlige verden. Sykkelmakere, paraplymakere, vognsmeder, symaskinfabrikanter og ellers folk som har teknisk innsikt danner grunnlaget for en helt ny industri. De er for mange til at vi kan nevne dem alle. Men bakersønnen Gottlieb Wilhelm Daimler fra Stuttgart derimot er verd å se nærmere på. I grove trekk.

Sammen med Wilhelm Maybach tok han ut patent på en 4-taktsmotor i 1883. For å få dette til å fungere tilfredsstillende utviklet de i 1885 en flottør-forgasser. Samuel Morley svevet i bakgrunnen. Dermed skulle vi være tilbake til overskriften. Forgasseren var kommet for å bli. I alle fall frem til at noen fant ut at direkte innsprøyting var mer praktisk. Men det er et senere kapittel som vi overlater til fremtidens veteranbileiere å håndtere.

Den nye flottørforgasser ble plassert i en nyutviklet motor med en loddrett sylinder på 100 ccm. På grunn av utseendet fikk den tilnavnet Standuhr (gulvur). Den lignet de gammeldagse bestefarsklokkene med pendel, men hadde et adskillig høyere antall desibel. Den blanke messingmotoren utviklet 1 hk ved 600 omdreininger i minuttet. Definitivt ingen hissigpropp med andre ord.



Cross-Section of Typical Daimler Carb

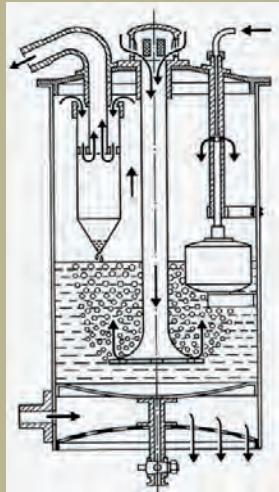
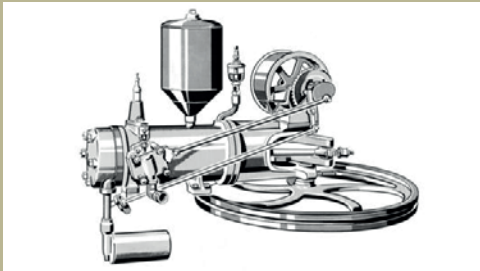


Samme året monterte Daimler og Maybach en mindre (!) utgave av denne motoren i noe de kalte Reitwagen (Ridevogn). Vi må formode at dette er verdens første motorsykkel. Wilhelm Maybach kjørte dette nye vidunderet en strekning på tre kilometer langs elven Neckar. Tilfeldige fotgjengere i byene i Cannstadt

og Unterturckheim (de fleste var fotgjengere på den tiden) gjorde vettskremte øyne da Maybach kom smellende forbi på en hittil ukjent innretning. I den uhørte fart av tolv kilometer i timen. Den nye tid hadde innhentet menneskene på både godt og vondt.



Da er vi klare til å slippe løs Carl Benz igjen. Han hadde sett hva som foregikk hos Gottlieb/ Mayback og tok et nytt skritt videre med en forbedret forgasser beregnet på firtakts-motor.

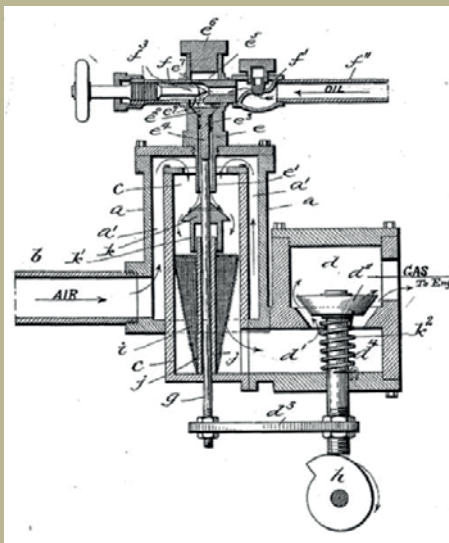


Carl Benz` ene sylinder rommet 954 ccm. Forgasseren, i følge læreboken, fungerte også som bensintank som rommet 4,5 liter bensin. Det var ikke mye å gå på, da kjøretøyet brukte 10 liter bensin for å tilbakelegge 100 kilometer. Men, den fungerte!

Det spratt frem automobiler nær sagt overalt, både i Europa, England og USA.

Interessen var vekket, automobilproduksjon ble et altoppslukende fenomen. Til stor beklagelse for det som senere skulle bli politikere og organisasjoner som bekymrer seg for vårt klima.

Nøkkelen til fremdrift, bokstavelig talt, lå i stadig forbedring av motor og forgasser, de to henger jo sammen som hånd i hanske. Mange navn dukker opp på arenaen for så å forsvinne. En som ble værende i bransjen var John W. Lambert i USA. Han var nesten forpliktet til å drive med automobiler ettersom han var født i en by ved navn Mechanicsburg i Ohio..



Ettersom han kunne stå på skuldrene til Daimler, Maybach og Benz, var han i stand til å utvikle en enkel men funksjonell forgasser og en motor som var lett nok til å monteres på et kjøretøy. Dermed hadde den første bensindrevne automobilen i USA sett dagens lys. Men INGEN ville kjøpe noe så nytt og skremmende da han presenterte den i januar 1891.



I 1893 dannet Lambert Union Automobile Company i byen Anderson, Indiana. Etter den tid kastet flere og flere firmaer seg inn i eventyret. Noen av leserne vil sikkert nikke gjenkjennende til enkelte av dem?



Ulf



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
- Spesiallakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

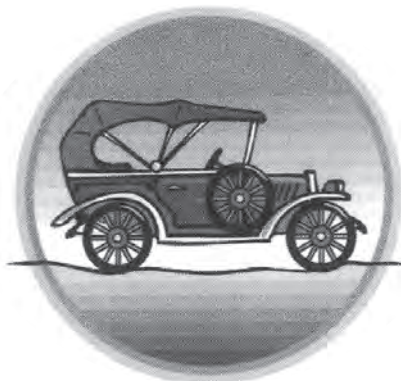
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



Øvelse gjør mester!

Bildet er tatt i kjøregården bak «Biltilsynet» eller Skien Trafikkstasjon eller Statens Vegvesen. Her kan du komme og trene helt gratis innenfor de dagene og klokkeslett som står på plakaten på veggen. I utgangspunktet så har kjøreskolene fortrinnsrett i arbeidstida.



Tekst og foto: Leif Hægeland

Har du lyst til å være alene så er fredag ettermiddag og lørdag morgen gode tidspunkt. Utover sommeren så blir det også mere rolig. Da har de ivrigste kjørt opp.

På de små bildene så står forklaring til

øvelsene. Jeg anbefaler også Youtube som en god hjelp.

Treffer du folk her så er det mange som vil prate litt. MC-folk er ofte sosiale og du treffer mange hyggelige mennesker. Husk at i løpet av vinteren bli det lite kjøring for de fleste av oss og det er

lurt å trene igjennom hele sesongen. Selv så jobber jeg med å øve med den ene sykkelen min. Den er annerledes å stoppe og kjøre i lav hastighet så jeg har hatt høy puls og stive armer så det holder. Imidlertid så hjelper det å øve.

Lykke til!



Arild Johnsen kjører ikke bare rundt i en VW 1971. Han har også vært klubbens kasserer i mer enn 8 år. Gjennom disse årene har han holdt GVKs økonomi ikke bare på rett kjøp, men også sørget for å synge ut når han mente at utgifter steg fortere enn inntekter. Kunnskapene om dette hentet han på Skatteetatskolen. Den avsluttet han med yrkestittel *revisor*. Siden da har han holdt seg til tall i kolonner. På Fylkes-skattekontoret i Telemark der han var til han ble pensjonist. Nå forlater han jobben som kasserer i GVK. Dessverre. Egentlig skulle han levere stafettpinnen og regnskapsprotokollene videre på årsmøtet i februar. Som

bekjent, det ble ikke noe av. Men selv om klubbens aktiviteter stoppet opp, fortsatte økonomien sitt eget liv. Med penger inn og penger ut. Arild var romslig og påtok seg å holde orden på debet og kreditt til klubben fikk stablet et nytt årsmøte på beina og en ny kasserer kunne overta protokoller og bankkontoer. Det gjør han fremdeles i skrivende stund. På overtid. GVK er Arild meget takknemlig for innsatsen og håper han ikke får abstinens når siste protokoll er levert. Mange takk for en strålende jobb Arild! **Nå trenger GVK en ny kasserer!** Meld fra til styret derom du vil ta jobben eller kjenner en som kan.

Ein norsk Scootacar



Denne restaurerte Scootacaren blei seld på auksjon i 2013 for 30000 dollar.

Sidan vi i førre nummer var så godt i gong med å skrive om mikrobilar som på ein eller annan måte har hamna i Noreg, her er historia om ein norsk Scootacar.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Den svært så eksentriske britiske mikrobilen Scootacar med tre hjul blei bygd av den britiske lokomotivproduzenten Hunslet i Leeds. Historia vil ha det til at ideen til Scootacar kom ifrå kona til ein av sjefane i Hunslet som ville ha noko lettare å parkere enn Jaguaren ho elles køyrde, og fabrikkens ressursar blei sett i sving. Mikrobilar var

elles ein ting i tida på 50-talet, med eit utal produsentar rundt om i Europa og Asia som forsøkte seg med bittesmå bilar med motorar frå 50 ccm til 700 ccm. Citroen 2CV og Goggomobil var ganske suksessfulle, resten er det berre fansen som hugsar i dag.

Blant alle desse var Scootacar altså ein av dei mest særmerkte, inkludert å vere usedvanleg høg der dei fleste konkurrentane var små og låge. Med ei høgde på 152 cm, kontra lengde på 221 cm og breidde på 132 cm kan ein godt kalle glasfiber-karosseriet overkvadratisk og det var kanskje ikkje rart at kallenamnet på Scootacar i UK var «telefonkiosken». Forma på Scootacar

skal ha blitt til ved at designaren Henry Brown sette seg på ein motorsykkel bada i skarpt lys som skapte silhuett og ein assistent deretter teikna av skuggen hans på eit kvitt papir før dei skisserte grunnflata på golvet etter same prinsipp. Den fyrste modellen, Scootacar Mk I med setekapasitet 1+1 blei laga i perioden 1957 til 1961 i rundt 750 eksemplar. Setet i bilen er som teke rett ifrå ein motorsykkel med form som ein lang sal med plass til ein framme ved styret og ein litt mindre bakpå. Framdrifta var med ein ein-sylindra Villers motor på 200 kubikk og 8,5 HK som dreiv det einslege bakhjulet via ei kjede. Toppfarten var oppgjeven til imponerende 80 km/t. Bilen var tung nede og





Her ser vi at ein Scootacar berre har ei dør og at dette objektet mangla baklys, som det ikkje finst reserve av lenger.



Scootacaren pent lasta opp på akkurat stor nok hengar.

lett i øvre delar som gjorde at Scootacar hadde gode køyreeigenskapar – til å vere ein mikrobil. Deretter kom ein litt romslegare utgåve Mk II (1+2 setar) som berre fann 150 kjøparar trass i auka toppfart til nesten 90 km/t.

I utgangspunktet var det vel ingen som trudde at det skulle vere nokon Scootacar her i landet. Heilt til Geir Henning Bråten frå Eggedal la ut ei historie på Facebook om at han hadde hatt eit objekt av ein Mk I som han på slutten av 80-talet selde til ein Bergensar. Vedlagt historia hans var det bilete av eit slitent restaureringsobjekt, lasta opp på ein akkurat stor nok tilhengar og hengt bak ein kvit Honda Accord med registreringsnummer SP 76070. Så langt sluttar alle spor der, men kanskje dukkar det opp nokon som veit kvar det har blitt av landets sannsynlegvis einaste Scootacar?

Uansett kva vinkel ein ser bilen, er forma særmerkt og ein skikkeleg karamell.



KORT NYTT... FRAMOVER...

(alt er sikkert utsett for korona-relatert kansellering på kort varsel):

Søndager kl 12: Treffet under Brua (vegen til Kvelde), dersom det er nokonlunde ver

Tysdager kl 18: Kanskje blir det Cars & Coffee i Porsgrunn etterkvart

Onsdagar 17-21: Burud har entusiastkveldar

10. juni: Planlagt fellesmøte GVK og Larvik-Sandefjord Veteranvognklubb på Hedrum Bygdetun

12. juni: Normisjonen Telemark arrangerer treff for køyretøy på Slevollen mellom 11-14

1-4. juli: NVK inviterer til sommertreff/turløp i Vrådal

17. juli: Gladløpet i Stavern

7. august: Tronåsen over. Løpet er fullteikna med 350 køyretøy derav nokre frå GVK

14. august: Kongsbergknekken

15. august: Grevlingløpet Sandefjord kl 11

22. august: Hobbykjøretøyenes Dag i Hof kl 10

23.-25. august: GVK tur til Løten og Ådalsbruk

5. september: Drangedal Bygdetun arrangerer veteranvogntreff kl 12

19. september: Right On og Grenland Amcar har flytta sitt tradisjonelle treff på Stevneplassen kl 11

For fleire arrangement, sjekk heimesidene til GVK, bladet Norsk Motorveteran sine sider,

www.motorhobby.no, og www.norskveteranvognklubb.no



Sigmund Aakvik har arbeidd jamt og trutt på sin 1941 Buick dei siste åra og resultatet blir strålende. Snart får prosjektet bakkekontakt igjen seier Sigmund.



Ikkje alle har like diskret bil når dei er på handletur. Vår annonsør Bjørn Granheim blei 21. mai observert både på Herkules og andre stader med sin Stutz.



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





Denne 1946 Chrysler NewYorkeren blei restaurert i Bergen på 80-talet og ser ut til å ha hamna i Vestfold sidan i fjor.

**Klipp frå ukjent avis:
Motorkveld i Turnhallen**

Et ungdommelig publikum på et par hundre overvar Byforeningens tilstelning i Turnhallen april 1959. Politibetjent Venstøp snakket om motorsykler og trafikkregler, og Torbjørn Nygård fikk i et intervju med Arne Athonisen sagt sin mening om motorungdommen. Waldemar Christensen jr har tatt Unni Aadalen bakpå en glinsende årsmodell, og et ungt publikum fulgte interessert med i det som foregikk.



Denne NSUen med tidskorrekt heving av motorluka var ein av dei blankaste bilane 25. april

**GVK ØNSKER NYE
MEDLEMMER VELKOMMEN!**

- Jøran Bystrøm Larsen 1962 mod.
- Bjørn Brun-Hansen 1964 mod.
- Dag-Ruben Risvåg 1973 mod.
- Kristian Haugom 2002 mod.
- Kjell Surtevju 1959 mod.
- Gro og Tore Bjørntvedt 1960 mod.
- Tone Elgen Semb 1964 mod.
- Kjell Tore Tolnes 1952 mod.
- Lars Erik Økter 1993 mod.

Listen er oppdatert pr 19. mai og klubben ønsker dere alle velkommen!



Frist for stoff til neste utgave er 16. august 2021



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