



Veteranvoegnen

Nr. 6 – 2019 Årgang 44



A lland-Hudson-Rolls Royce-Packard-Opel-Essex-Citroën-Chevrolet

Ford-Lagomador-Ferrari-Jensen-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delage-Tp

Ly mouth-Dodge-Fris...edes-Invicta-Mg

Formann:

Gunleik Kjestveit
Tlf: 35973858 / 951 47 901
E-mail: gunleikk@gmail.com

Nestformann

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

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:

Jan Arthur Pettersen
Tlf: 35 97 25 18 / 909 13 612
E-mail: j-a-p@online.no

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Tlf: 913 16 526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

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

2. varamann:

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

Revisorer:

Per Høiseith
Morten Hansen Tlf: 915 55 509

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig:

Sigmund Aakvik Tlf: 951 11 454
E-mail: sigaak@online.no

Utleie av lokaler:

Sigmund Aakvik Tlf: 951 11 454
E-mail: sigaak@online.no

Besiktigelsespersoner:

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

MC

Inge Holt
Tlf: 908 40 564
E-mail: ingeholt52@gmail.com

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

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19
E-mail: olavskyl@gmail.com

Årskontigent kr. 400,-. Husk forfall og konto nr. for nettbank.

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

I dag er det 28. november og det snør! USA feirer Thanksgiving og spiser kalkun. I morgen er det Black Friday og folk i USA og i Norge studerer tilbud og håper på å gjøre gode kjøp. For oss motorinteresserte kan det være muligheter med gode kjøp på verktøy og rekvisita. Årets julebrus og julemarsipan er for lengst kommet i butikkene og snart er det første søndag i advent. På tide å finne fram lysestaken til å ha i vinduet.

Julen nærmer seg, alle har vi våre tradisjoner og tankene går. Savnet over de som har gått foran kan bli sterkere, men gleden håper jeg også kan komme fram. Uansett hvordan du feirer jul så håper jeg at det kan være en god tid for deg og dine.

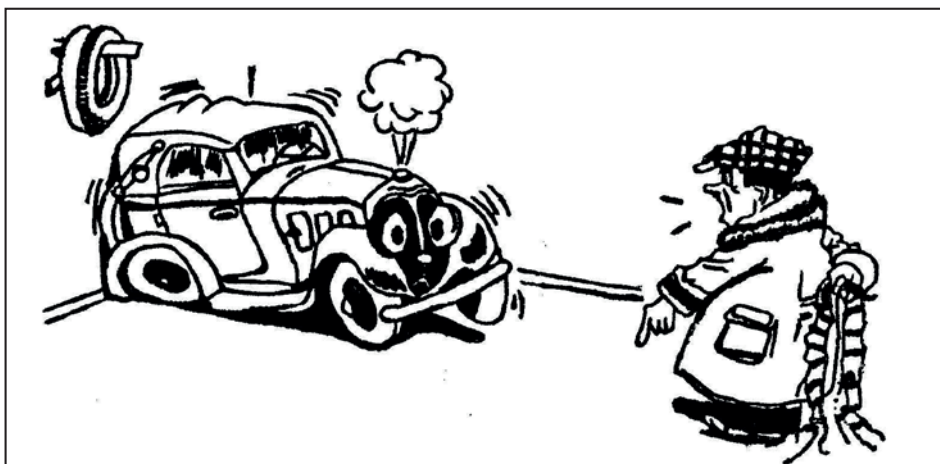
Snart snur sola! Rett før julaften så snur det og dagene blir lengre igjen. Det går mot lysere tider. Det er ikke så altfor lenge til vi begynne å tenke på å starte veterankjøretøyet for første gang etter vinteren. Jeg kan snart begynne å glede meg til Grenlandsrally og Cars and Coffee på tirsdagene!

I løpet av vinteren kan vi se fram mot klubbmøtene første torsdagen hver måned. For meg er det høydepunkter å se fram mot, treffe likesinnede og prate litt. Styret jobber solid for å hente inn gode foredragsholdere. Kaffe og vaffel smaker også alltid godt!

Jeg har lyst til å reklamere for bøkene våre. Jubileumsboka kan du få kjøpt av John Austad. På tlf 915 26 466 treffer du han. Hos Bjørn Granheim i Porsgrunn så ligger begge bøkene på disken. Han har tlf 35 53 41 10. Nå kan du kjøpe julegavene hos disse og gi bort en god opplevelse.

Jeg ønsker å takke alle medlemmer i GVK for et flott år. Det er med takknemlighet jeg minnes mange gode samtaler, gode råd og hjelp, mulighet for delekjøp og gode opplevelser. Redaksjonen ønsker dere alle en God Jul og et Godt Nytt År!

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STRIPA

FORMANNEN HAR ORDET

Dette er den siste utgaven av Veteranvognen for i år og samtidig med siste informasjon og div. stoff før vi skal avholde årsmøte den 6. februar i 2020. Formell innkalling er sendt ut via vår hjemmeside og Facebook og gjentas i dette nr. av Veteranvognen. Jeg vil be dere lese innkallingen nøye og merke dere de forskjellige datoene og tidsfrister, dersom dere skal fremme saker til årsmøte. Huske at sakene skal behandles av styret før de eventuelt blir langt fram på årsmøte.

Det er tid for tilbakeblikk og refleksjoner

Vi er en høyst levende veteranvognklubb med stort medlemstall, med lang fartstid (51 år) og eier av eget hus og eiendom. For å drifte dette behøves det et oppgående styre med aktive underkomiteer. Jeg vil på bakgrunn av dette få takke for alle som har vært med meg i styret. På hver sin plass har de skjøttet sine verv med stor kapasitet og dyktighet og vært til uvurderlig hjelp for meg som formann.

Vi har i sommer som vanlig arrangert vårt Grenlandsrally. Litt uheldig med været, men likevel godt gjennomført. Uten en løpskomite som besto av et lederteam og i år med Tore i fører sete og en stor skare personer til postmannskap, løypemerking og div. oppgaver hadde dette ikke vært mulig.

De fleste av oss kommer til medlemsmøtene en gang i måneden til nystekte vaffer og kaffe og tar det som selvfølge. Takk til Tom og Sigmund på kjøkkenet som møter tidlig og har alt klart når medlemmene kommer. Takk til Geir med fler som sørger for gevinster og utlodning.

I år har vi hatt vannskade på kjøkkenet. Dette ble forsikrings sak. Kjøkkenet ble ribbet, gulvet tatt opp og det ble flere uker med tørking. Idag stiller vi med helt ny kjøkkeninnredning med nymalte vegger og tak og nytt gulvbelegg. En stor takk til Leif Ingar, Sigmund, Stein, Per, Åge, Torfinn og Hege. Sammen har de i fellesskap pusset opp og gitt oss et nytt kjøkken.

«Veteranvognen» klubbens kontaktledd ut til hvert medlem. Limet som binder oss sammen og holder oss oppdatert. En stor takk til redaksjonskomiteen som står ansvarlig for vår avis «Veteranvognen». En meget god klubbavis som vi kan være stolte av.

Til sist og ikke minst har vi flere mindre verv som er nødvendig i vår klubb sammenheng. Det er revisor, vaktmester, utleie av lokaler, besiktigelsespersoner, MC, teknisk bil, teknisk motorsykel, rådgiver tysk, rådgiver fransk, rådgiver spansk, utleie av tilhenger, huskomite, arkivar og web-master. Takk til dere alle.

Jeg vet at valgkomiteen har begynt sitt arbeid – og på bakgrunn av disse tilbakeblikk eller refleksjonene ovenfor vil jeg be medlemmene villig stille opp dersom de blir kontaktet av valgkomiteen og spurt om å påta seg et verv. Før elle siden er det behov for utskiftninger. Nye koster feier best osv.

Vi går med raske skritt mot jul og jeg vil i den anledning få ønske alle en fredelig god jul og et godt nytt år.



Hilsen Gunleik



Rådgiver spansk:

Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792
E-mail: geirhavgar@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

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595
E-mail: torfi-d@online.no

Delesalg:

Stein Haugseter Tlf: 913 93 540
E-mail: shaugseter@yahoo.no
Geir Grøtvik

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 2019:

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

GVK-effekter:

Klubbmerke kr. 30,-
Jakkemerke kr. 20,-
Klistremerke kr. 15,-
Fåes kjøpt på medlemsmøtene.

Forsidefoto:

Årets siste framside er eit julekort frå 1943 signert Albert Cranner med tidstypiske køyretøy. Frå Geir Holt si samling.

Vann på avveier



Vann på avveier havner gjerne til slutt under budsjettposten «Uforutsette utgifter». Fordi ingen budsjetterer med uforutsette vannskader. Ei heller styret i GVK.

Tidligere i år ble det oppdaget en vannlekkasje under kjøkkenbenken på Låven. Varmtvannsberederen hadde sildret i fred og ro i lang tid, uten å bli oppdaget. Før det ble merkbart på sokkelen under kjøkkenbenken, og gulvet foran.

Kort fortalt: berederen ble kastet på dør, og etter kort rådslaging i en frivillig dugnadsgjeng bestående av bl. a. Stein Haugseter, Per Horst og Leif Ingar Liane gikk hele kjøkkeninnredningen samme veien. Leif Ingar, formann i Huskomiteen, førte en kraftfull og overbevisende dialog med forsikringselskapet. Han dro i land en erstatning som selv en nøysom kasserer kunne si seg fornøyd med. Mens Leif Ingar ledet an i planlegging av ny innredning, begynte Stein Haugseter, Per Horst og Åge Lohne malingsarbeidet. Det sies at Hege Haugseter hadde et ord med i fargevalget, og at GVK fikk gratis maling av Hege Sondresen. Det var noe feilblandet maling hun gjerne ville bli kvitt. Vi takker henne for det.



En kveld ble *Tirsdagsklubben* invitert til å delta i en flyttejobb fra skuffer og skap og ut i møtelokalet. For oss som ikke har vår daglige omgang med kjøkkenet kom det som en overraskelse at et kjøkken består av så mange forskjellige elementer. Service, glass, redskaper og utstyr i uoversiktlig

mengder. Delvis ukurant i bruksområde, form og fasong. Samlet gjennom en lang periode av personer med en entusiastisk omsorg for klubbens gastronomiske ve og vel. En periode så møtelokalet ut som et italiensk loppemarked.



Med selvoppnevnt råderett besluttet kjøkkenkameratene at mesteparten av alt dette spontaninnsamlete utstyret var moden for utskifting. Hvilket vi ser som en klok avgjørelse. Det gjaldt ikke selve oppvaskbenken, den får følge oss videre, dog med et nytt blandebatteri. Det gamle hadde en tendens til å hoppe av i svingen. Etter at dugnadsmalerne hadde fullført sitt arbeid og nytt gulvbelegg var lagt trådte Leif Ingar & Junior i aksjon.

Det er en velsignelse å ha fagfolk på medlemslisten. En byggmester kommer alltid godt med, i tillegg til alle de tidligere omtalte dugnadsvillige. Ny kjøkkeninnredning var bestilt og Leif Ingar hadde gjort avtaler med rørlegger og elektriker. Vi aner at han hadde slike kontakter oppe i ermet og at dette medvirket til behagelige priser. Deretter begynte han å montere selve innredningen med god hjelp av Liane junior, Ole Martin.

Tirsdag 22.oktober kom den store innspurten. Da meldte nestleder Torfinn Dale seg frivillig til å delta med monteringen. Selv om Torfinn ikke er fagutdannet innen kjøkkenmontering, viste han en overbevisende teknisk hendighet, opparbeidet gjennom et flerfoldig antall restaurerings-prosjekter på fire hjul.



Den nye, og forhåpentligvis tette varmtvannstanken skal nå plasseres under trappen. Det midlertidig plasserte kjøkkenutstyr måtte igjen flyttes, noe som krevde smidighet og kroppsbeherskelse. Deretter hadde rørleggeren fritt spillerom. Vi kan opplyse at det vil bli montert en teknisk finesse som stenger for vannet dersom det en gang i fremtiden igjen skulle oppstå vannlekkasje.





Per Horst var en av de aktive i dugnadsarbeidet. Han kom på inspeksjon under sluttspurten. Sammen med Stein Haugseter ser han frem til å ta de nye fasilitetene i bruk. Det sies at de alt har både timeplan og meny klar. Vi gleder oss. For som sagt tidligere, GVK er ikke bare bil..

Ulf



Det nye kjøkkenet ble innviet med en fårikål-aften av sedvanlig høye kvalitet. Hvilket kan underskrives av så vel kjøkkenskrivere som gjester. Det nye kjøkkenet tilfredsstiller de høyeste forventninger. Leif Hægeland.





Super De Luxe

- Skikkelig «slådde» i Siljan



Det var spennende å se Runar Hogstvedt pakke ut den vinterlagrete bilen. Etter avdukingen fremkom en svær Ford 1946 i ferdig polert og vårblank tilstand. Den ruver i garasjen.



«Vel, jeg har en Ford Fordor Super De Luxe 1946 i garasjen..» fortalte Runar Hogstvedt beskjedent på møte i tirsdagsklubben. Jeg hadde spurt om han hadde noe jeg kunne «garasjebesøke». Vel, Super De Luxe, slikt sier meg ingenting. Når det gjelder betegnelser og benevnelser, typer, fabrikat og årsmodeller svever jeg for det meste i ren uvidenhet. Derfor er det alltid like spennende å dra på garasjebesøk i GVK. I de fleste tilfellene aner jeg ikke hva jeg får se. Slik som i garasjen til Runar Hogstvedt.

Som sagt, den ruver. Der den står veier den 1475 kg, inklusivt fører. «Med meg bak rattet veier den nok litt mer..» påstår eieren. Som beskjedent innrømmer at bilen er storslått og veldig behagelig å kjøre. Diagonaldekkene har riktignok sin egen væremåte, særlig på sporete vei. Men etter noe trening venner man seg til og da glir den mykt og fint uten særlige problemer. «Man må ta den som den er, må hele tiden føle den litt på tennene».

Det som man merker seg umiddelbart på Runar Hogstvedts Ford er den behagelige glidende formen i karosseriet. Selv om den tar stor plass der den står, virker den ikke klumpet eller pompøs. Designerne har jobbet mye for å få frem smidige linjer både i helheten, og ikke minst i detaljene.

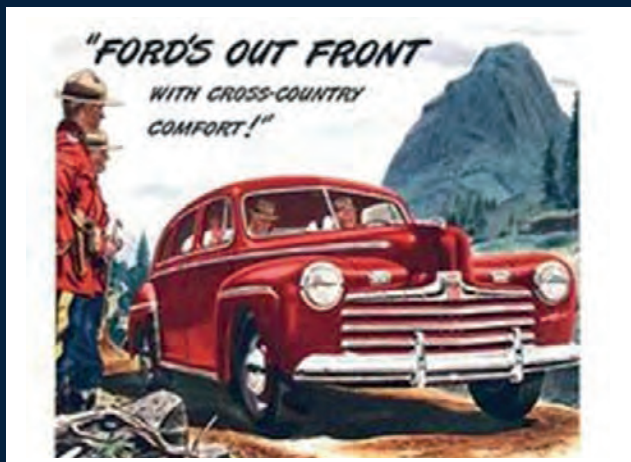
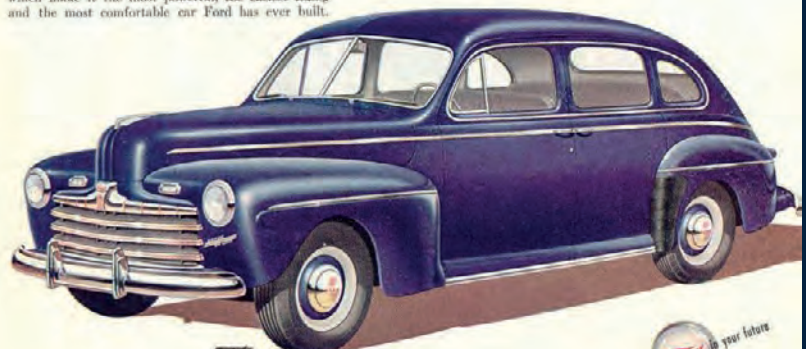


Ford introduserte *De Luxe*- modellene alt i 1938. De var oppskalerte fra de vanlige modellene, og lå midt på treet mellom dem og luksusmodellen *Lincoln*. De Luxe modellene fikk en annen design og dekorative detaljer enn de øvrige. I 1941 tilbød Ford Super De Luxe og Super De Luxe styling. Det tok seg unektelig godt ut i reklamen.



blend in the cushioning of the new Fords.

Look at its size . . . look at its smart lines, then take a good look at the sparkling Ford grille and you'll realize Ford designers have scored another style hit! Under the gleaming surface of the new Ford are a vastly improved engine and a host of mechanical refinements which make it the most powerful, the easiest riding and the most comfortable car Ford has ever built.



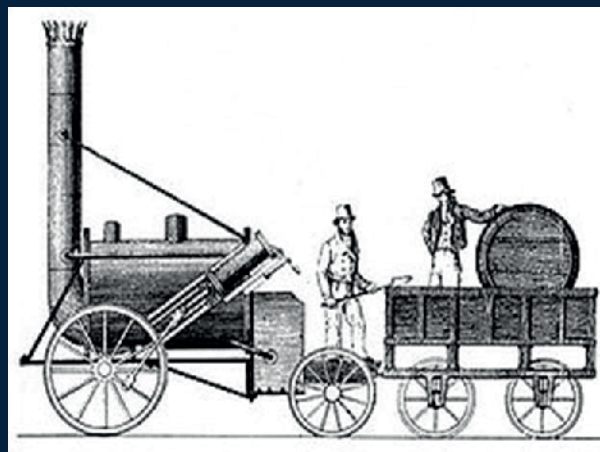
Runar Hogstvedt er født i Siljan i 1960 og har alltid vært interessert i bil, helt fra han var en neve stor. Det meste i tilværelsen dreide seg om bil og motor. Det var årsaken til at han utdannet seg som bilmekaniker, han var meget bestemt på at yrkeslivet skulle tilbringes sammen med biler.

I 1978 sto han med fagbrev i hånden og fikk jobb på Telemark Auto på Gjemsø. Vi skulle dra kjensel på verksmesteren der, GVK's egen Torstein Johansen. På Telemark Auto arbeidet Runar Hogstvedt mest med BMW. Senere havnet han hos Bay Auto som drev med Ford på Bøleveien.

Etter noe tid gikk dette firmaet konkurs, og Runar fikk jobb hos Nico-stål, der han utførte sivilteneste i 2 år. Her gikk han i tenkeboksen. Skulle han fortsette med bil som yrkesbeskjeftigelse, eller se seg om etter noe annet? Så har det seg slik at både hans onkel og bestefar var buss-sjåfører for NSB. Det førte etter hvert til sporskifte .



Runar tilbrakte nemlig mye tid sammen med dem. Lenge før Bay Auto gikk konkurs hadde han vurdert seg frem til at NSB kunne være fremtiden. I 1986 søkte NSB (som det forståelig nok het den gangen) etter lokomotivfører-lærlinger som skulle være stasjonert i Skien. Da var det gjort, Runar byttet kjeledressen med uniform, og var ferdig utdannet lokomotivfører i 1990. Når han i dag setter seg på førerplassen er han nok den av klubbens medlemmer som håndterer det tyngste og lengste kjøretøyet.. Da sikter vi ikke til Ford Fordor 1946 i garasjen. Den har riktignok et langt motorpanser. Det trengs, for å få plass til alt som skal ligge bak grillen.



Når man åpner panseret er det først veldig mye som ikke er motor. Lenger inne står radiatoren. Bak den begynner hestekreftene å synes. I følge Runars opptegnelser skal de til sammen utøve 100 hk, når begge sider drar i gang.



Begge sider betyr at kjøretøyet er utstyrt med en V-motor. Med fire sylindre på hver side, om man kan si det slik.



Ved nærmere øyensyn oppdager man at motoren ruver lite i lengden, det er i bredden den tar plass. Så årsaken til det lange motorpanseret er nok som på flere andre kjøretøyer vi har besøkt; hva skal man med en stor motor hvis det ikke synes utenpå? Det er jo ikke den fotgjenger oppfunnet som kan se at det er en v-motor som passerer. Derfor langt panser.?

To solide sugerør sørger for at de 100 hestene får nok vann å kjøle seg med.



Det var med denne motoren Ford for første gang kunne smykke seg med en motor som tangerte 100 hk. Det innvendige volumet er 3,9 liter. Det blir hevdet at motoren, sin størrelse og ytelse til tross, ikke sluker mer enn ca 1,5 liter på milen, hvis man er pen på gassen. Vi får tro at når de 1475 kiloene den bærer på først har kommet i siget, vil treghet og myke linjene i karosseriet sørge for at den triller lett og lenge.



Når vi spør om toppfarten får vi til svar at det har Runar Hogstvedt aldri forsøkt å finne ut, men den skal etter sigende lett kunne oppnå 120 km/t. Det er jo ikke dårlig når det kun finnes tre gir i girkassen. Antall desibel i kupeen er ved slike hastigheter ikke målt. Men Runar lovpriser lyden ved de hastigheter han benytter seg av.

Strømmen til de åtte tennpluggene kommer fra en retro-dynamo som Runar fikk bygget om fra seks til tolv volt i USA. Slikt gjør han ikke selv. Og på tross av meget velassortert verktøy og god plass på arbeidsbenken påstår han at han ikke skrur selv. Han strekker seg til generelt vedlikehold, noe man godt kan gjøre når man kjøper et slikt velholdt kjøretøy.

Den forrige eieren hadde skiftet girkassen da han fullrestaurerte bilen. Han besørget også full lakkering, samt omtrekking av hele interiøret. I tillegg skiftet han noe av innmaten i kardangen slik at bilen får større fart ved de samme omdreiningene. Det forklarer muligens det relativt lave bensinforbruket. Men så må vi også ha i mente at Runar er vant til å håndtere lokomotiver og vet når han skal begrense seg. Strømmen er dyr i våre dager, likeså høyoktan bensin.



Hvorfor valgte Runar Hogstvedt en Ford Fordor, i tillegg til de veteranbilene han har fra før? Det er jo kjent at han besitter en Ford 20 ML fra 1967 og en Jaguar Daimler 1987..

Den aller første veteranbil, en Volvo PV 1959 har han kvittet seg med. Så hvorfor havnet akkurat denne Forden i garasjen oppe i Siljan?



Forklaringen er enkel, og en smule nostalgisk: Da Runar Hogstvedt gikk på bilmekanikerlinjen på Klosterskogen Videregående i sine unge dager var det en av lærerne ved skolen som hadde en slik bil. Sort og blank i lakken. «*En fabelaktig flott bil!*» Denne bilen hang igjen på netthinnene i alle år siden. Men det er en relativt sjelden bil, og få ble avvertet til salgs. Så da denne sjansen plutselig dukket opp tok det ikke lang tid å bestemme seg og forhandle seg frem til prisen.

Uten at vi påtar oss rollen som spesialist på Ford, har vi likevel følelsen av at det var en god handel. Bilen har utvilsomt utseende med seg der den står. Designeren har kostet på seg noen detaljer hist og her som gir bilen sitt eget særpreg. Dette er tiden lenge før halefinner og doble frontlykter



gjorde sitt inntog, men selv uten dette aner vi hvorfor den fikk betegnelsen *De Luxe*. Den har en slags flegmatisk selvsikker fremtoning. Vi spanderer noen minutter på å få med oss noen av detaljene. De er ikke påtrengende, legges merke til likevel.





Når vi åpner døren og stikker hodet inn ser vi også her at den er påkostet, men nøktern og umiskjennelig amerikansk. Glenn Millers «Chattanooga choo-choo» fra 1941 vil umiddelbart høre hjemme i et slikt interiør. I følge Runar Hogsvedt ville ikke motorlyden overdøve musikken nevneverdig.



Som alle andre biler var også Ford utstyrt med elektrisk starter. Men Ford hadde noe ekstra i ermet: ved dødt batteri kunne man bruke jekkhåndtaket, stikke det gjennom et lite hull under radiatoren og bruke det som sveiv. Det blir påstått at kun et lite vipp var nok til å vekke de 100 hestene i V-8 motoren.. Slik holdt de på helt til 1948, i følge historikken.

Ford Fordor De Luxe var i produksjon frem til 1948. Vi er heldig som har en slik i klubben.

PÅ RØMØ MOTOR FE

Stor stemning i fint ver mellom sanddynene. Mange lyseraude ansikt og overkroppar blei observert på ettermiddagen.



Fartsrekordar har i alle år blitt sett utanfor vegsystemet på stader som naturleg gjev langt flatt underlag som ulike ørkenstrok og sandstrender i USA, Storbritannia og Danmark. Danmark ja, for drygt 100 år sidan var det ein ung motorsykelentusiast ved namn Svend Simmelkjær som ferierte på Skagen i Nord-Danmark og hadde oppdaga at flomålet på stranda bydde på svært så fast og fin overflate som ein kunne køyre mykje fortare på enn det ein kunne på den tids danske grusvegar.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Hastigheitsløp på offentlig dansk veg var i tillegg forbode. Kanskje ein kunne gjere det same i Danmark som i det store utland og arrangere hastigheitsløp på stranda? Men strendene på Skagen var nok ikkje ideelle for kappkøyring sidan flodmålet dessverre berre var 1 meter breitt. Noko seinare var Simmelkjær i 1917 på Fanø



Reportasjebil frå GVK ute på flodmålet i solnedgangen. Etterkvart kom eg på at fargen på bilen, Sand Beige, eigentleg passa veldig godt inn.



Alle campingplassar var stappfulle av entusiastar. Her er det tyskarar som har pynta på Rekorden.



STIVAL

utanfor Esbjerg i sørvest-Danmark og der var det flotte breie og harde strender som fint kunne brukast til mange køyretøy om gongen. I tillegg var stranda ikkje offentleg, men eigd av den lokale badehotellinnehavaren som snart var med på ideen. På grunn av Fyrste Verdskrigen gjekk det tregt med å få arrangert noko, men til 1919 blei det forgang. Løpet blei lagt ei helg når det var fjøre sjø midt på dagen og eitt 200 meter breitt flodmål med hardpakka sand. Fanø var rett nok vanskeleg å komme til med berre to små ferjer til overfarten frå Esbjerg, men tusenvis av tilskodarar stilte likevel i trass i utrygt ver. Med stor suksess blei det det arrangert hastigheitsløp i mange klassar for både motorsyklar og bilar.

Deretter blei arrangementet endå meir populært og trekte til seg meir og meir profesjonelle køyrarar inkludert Malcolm Campbell og hans Bluebird som i 1923 nådde snittfart tur/retur på 219 km/t som var over gjeldande verdsrekord, men Campbell fekk ikkje godkjent rekorden då tidtakarutstyret var laga av vaktmeisteren på badehotellet og ikkje av ein approbert produsent. Året etter enda neste forsøk med at Campbell mista eit hjul som deretter tok livet av ein 15 åring blant



Ikkje alle racerbilar er like elegante. Denne svenske er laga for mange år sidan for isracing på restane av ein 39 Chrysler.

publikum. Arrangørane trudde likevel at dei skulle kunne halde fram også etter 1924, men då la Justisministeriet ned forbod mot fullblods racerbilar, lukka bilar, og kvinnelege sjåførar på framtidige løp. Særleg det fyrste tok piffen av arrangørane og det blei med dei 5 åra. Etter ein lang pause har danske veteranentusiastar arrangert 80-års jubileums arrangement med deltaking av tidsskorrekte bilar på Fanø i 1999 og 2004, men Fanø er framleis berre tilgjengeleg med ferje og logistikken er også 100 år etterpå ei utfordring.

Straks meir tilgjengeleg er det arrangementet som lokale entusiastar etterkvart starta opp i 2006 på nabøya

Rømø. Her er det veg heilt ut og nesten like fin strand å køyre som på Fanø. Rømø Motor Festival har redusert fokus på heilt tidsskorrekte bilar frå 1919 til 1924, men er likevel strenge på at det skal vere sportslege førkrigs-køyretøy og ingen deltakarar skal ha nyare motor enn 1947. Antrekket i depotet skal vere tidsskorrekt og parkering nærmast depotet er reservert køyretøy frå før 1957. Konseptet appellerer tydelegvis til mange leirar av entusiastar sjølv om gammaldagse hotroddar på Ford-basis dominerer stort mellom bilane. Til «100-års jubileet» i 2019 kom det 110 køyretøy grovt fordelt på 2/3 bilar og 1/3 tohjulingar, deriblant ein del norske sjølv om dei fleste var danske eller tyske.



Lars Petlund frå Jessheim har ein heimelaga racerbil basert på Ford A med sideventilert Ford V8 motor. Sjølv er han tidsskorrekt antrukke i arva kjeledress frå 50-talet og pottehjelm.



Ein 32 Plymouth hadde fjerna frontrute, kalesje og skjermar og tillegg snudd lyktene. Gjekk styggeleg fort.



Robert Krause frå Tyskland hadde ein flott A-Ford ombygd med langsgående fjører framme og racerbilhekk.



Raskaste av alle køyretøy var ein 1938 Rex Speedway racer med JAP motor på metanol.

Sikkert inspirert av TROG (The Race of Gentlemen) i New Jersey USA, slepper dei laus to køyretøy om gongen som då kappkøyrrer 1/8 engelsk mil (201 meter) og farten over mållinja blir målt utan at så veldig mange er opptekne av resultatata. Uhøgtidlege danskar som fyrst og fremst fokuserer på å skape god stemning, gjer også at dei som har vore begge stader meiner Rømmø er betre enn TROG. Raskaste av alle var ein gammal speedway motorsykkel som nok var eit av få køyretøy som var laga for laus grus. Med metanol på tanken passerte svenske Johan Lundgren mål med imponerende 119 km/t. eller rundt halvparten av det Campbell hadde på Fanø for 95 år sidan.

Rømmø Motor Festival går ikkje i det harde flodmålet, men godt innanfor slik at laus sand, groper og vaskebrett

fort blir ein del av køyreopplevinga. Arrangementet er på ein offentlig stad og inngangen er gratis som gjer det svært populært, i alle fall så lenge vergudane spelar på lag. I høve til arrangørane blei det i år sett ny publikumsrekord med 30000 tilskodarar i det fine veret, derimellom mange nordmenn og ein god gjeng frå Telemark. Dei fleste tilreisande overnattar på ulike campingplassar, og er du ikkje av dei heldige som kan overnatte rett ved bana er det lurt å starte tidleg for å ikkje stå timesvis i kø. I 2018 var det visst mange som måtte snu på vegen ut til Rømmø etter å ha stått det meste av dagen i kø.

Med campingstol i sanddynene blei folket underhalde av ein jamn straum med køyring, medan sola steikte og sveitten rann. Sjølv hadde eg snakka

meg og min 1940 modell inn i å køyre til Danmark i lag med ein gjeng roddarar når eg var på Cars & Coffee i Porsgrunn. Gjengen hadde samling i Hirtshals og deretter køyrde vi i lang rekke sørover på vestsida av Danmark. Der er det heilt grei to-felts veg og 80-soner, og langt mindre stressa trafikk enn det ein opplever på europavegen midt nedover Jylland. Vel framme tilbydde den gode Lars Petlund meg plass i temaet som bærer av verktøyskassen hans, noko som gav meg tilgang til indre bane og depotet og å komme tett innpå alle køyretøy. Også på grunn av veret blei det heile ei flott oppleving, sjølv om heimturen på søndag skjedde på ein regnfull E45 i 110-sona.

Rømmø kan absolutt anbefalast også for 2020, og det er eigentleg ikkje så langt frå Hirtshals og ned heller.



Suverent størst og i tillegg raskaste bil var denne ombygde brannbilen utstyrt med flymotor på 600 hk. Det hjelpete og å vere stor når køen til start ikkje var organisert.



Norsk utsending frå Fram Motorcompagni studerer 27 liters Hispano-Suiza V12 motor lisensprodusert i Frankrike og montert i eit brannbil chassis.

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



På to hjul i alle svinger

Når Rolf Jensen er ute og kjører veterankjøretøy går det alltid på to hjul. Og ikke bare i svingen, men over alt. Han er en av de få i Grenland Veteranvognklubb som sverger til to hjul om gangen: Han kjører motorsykkel, eller MC som fagfolk vil kalle det.



Rolf Jensen påstår at han har «snødd inne» i sin hobby, han er omgitt av den overalt. «Men det er en sykdom jeg ikke vil bli kvitt!» Uttalelsen kommer kontant og uten nøling. Vi møter deler av «sykdommen» i det vi kommer ned trappen til underetasjen. Motorsykkelhjul står stablet i gangen, og ut fra et lite kott tryller Rolf Jensen frem enda et hjul, visstnok et spesialhjul med overdimensjonerte bremse skiver. Beregnet på noe stort og tungt som skal kjøre fort..



På dette beskjedne antall kvadratmeter hadde Rolf også fått plass til flere ferdig restaurerte bensintanker til diverse prosjekter. Og samtidig fått plass til store mengder faglig litteratur. Han påstår at her finner han løsningen på det meste:

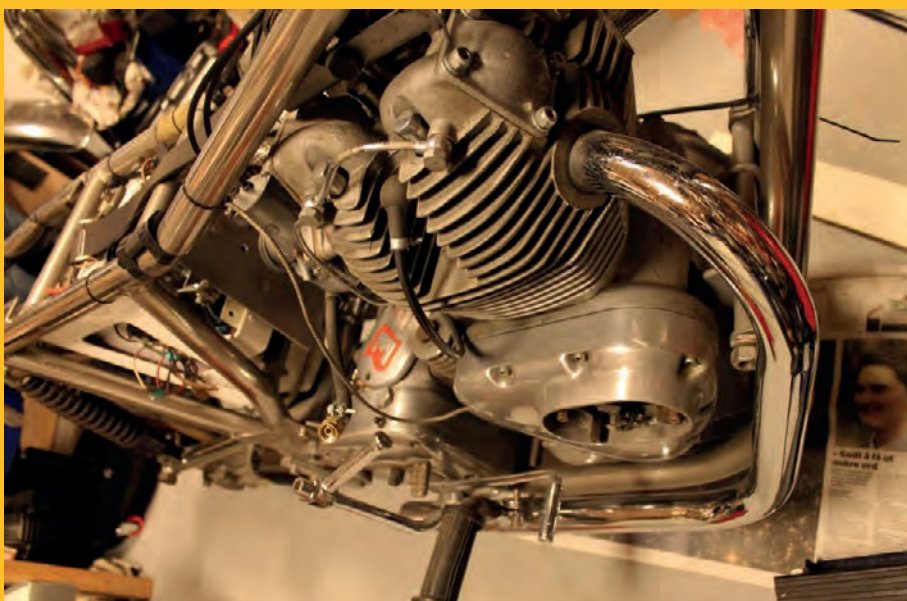
1. Søk på nettet.
2. Finn henvisning til årgang, nummer og sidetall.
3. Finn bladet i stabelen.

Enkelt.

Etter å ha passert hindringene ute i gangen ble vi vist inn i selve verkstedet. En profesjonell sardinpakker hadde latt seg imponere over hvordan Rolf Jenssen har utnyttet arealet. Med en viss smidighet i kroppen fikk vi lirket oss inn i det aller helligste.

Her foregår mesteparten av det fintekniske arbeidet når Rolf er i gang med prosjektene sine. Det foreligger planer om en løpegang og krok i taket slik at prosjektene blir lettere å vri og vende på, alt etter hvilken side av kjøretøyet som skal behandles. Vi sier oss enig i at dette er en god ide. Og lar oss samtidig imponere av tanken på hvilke kroppslige krumspring han har lagt for dagen under sine tidligere restaureringer.

Nåværende restaurering heter *Rickman Interceptor* og er fra 1970. I følge den utpreget entusiastiske eieren er det kun laget 136 til sammen av denne modellen. *Rickman Interceptor* somler ikke når den er ute og går: Med 750 ccm er den raskt oppe i 190 km/t. Dersom man har bruk for det, eller har liten tid før det stenger på polet.. Slik den fremstår i Rolfs kjeller tar det nok noe tid før den er ute i det ærende.



Men av det som fremstår samlet på rammen gir den absolutt inntrykk av å være raske til bens. Fabrikanten Rickman er muligens viden kjent i to-hjuls kretser, men for de mange utenforstående kan vi opplyse at det er et britisk fabrikat. Brødrene Derek og Don Rickman startet Rickman Motorcycles i 1960. De laget chassis for motorsykler og drev på frem til 1975. De første ble laget for motorcross, deretter som racersykler, og fra 1966 som vanlige motorsykler.





Det står flere motorer stablet rundt i verkstedet, en Norton og en BMW. De er delvis påbegynt, men er ennå et stykke unna å være klare til bruk. Rolf kjører ikke fort i svingene når det gjelder restaurering, her skal man være sikker i sin sak før man griper til verktøy.



Stablene med fagblader og et stort nettverk blir tatt i bruk når han jobber med nye prosjekter, tilfeldigheter er ikke en akseptabel metode. Storebror i denne samlingen er en to-sylindret V-motor som står ferdig restaurert og overhølet i en krok: Moto Guzzi Le Mans. Den strutter av blankpolert selvtillit, vel vitende om at den inneholder 70 hk. Er det forresten noe som heter V-2 i motorsykkelen verden? I så fall kan man få ubehagelige assosiasjoner til den tyske raketten fra 2. verdenskrig. Rolfs motorsykel kan ikke oppnå samme hastighet, men har langt fredeligere formål. Og Moto Guzzi er penere å se på.



Etter å ha albuert seg frem til arbeidsplassen der Rolf Jenssen driver sin mekaniske virksomhet, legger vi merke til at han har fylt hver kvadrat-centimeter veggplass og gulvplass med hyller. Som strutter av plastesker og kartonger. Alt plassert etter et oversiktlig system, og lett å finne frem i. Vi sitter med en mistanke som blir mer og mer bekreftet: Rolf Jenssen er systematiker inntil det pedantiske. I positiv betydning.

Pinlig nøyaktig, Ikke bare i alt forarbeidet som ligger til grunn for restaureringene og prosjektene han finner plass til i det lille verkstedet, mens også når det gjelder oversikt over hva som ligger lagret hvor. Et tidligere arkivskap i metall utgjør nå et hendig delerlager. Ferdige deler ligger forsvarlig emballert i plastesker med lokk, sirlig merket med navn og katalognummer. Det som ved første øyekast virker som trangt kaos fremstår som et imponerende system.

- BMW-R90S_VE3986_10-1973_4070410_min
- BMW-R90S_ZT4423_11-1974_4081057_min
- BMW-R100CS-81-min_RZ4855
- BMW-R100RS-77-andre
- BMW-R100RS-77-min_PC8614
- BMW-R100RS-78_andre
- BMW-R100RS-78_min_VF1831
- boyer_tenning
- Brought_Superior
- BSA_others
- BSA-B33-1952-min_B33500
- BSA-M33-53-min_C619



Det er ikke bare i verkstedet og de tilliggende rommene at Rolf har full oversikt og system. Han har også alt på data. Hvert enkelt prosjekt har egen mappe der alt er notert. Med et lite knepp kan han fiske frem alt han har jobbet med. Her er hver minste mutter og skrue notert, deler, hvilke arbeidsoppgaver som til en hver tide er utført, prosjektets varighet, hvor han har hentet informasjon og oversikt over leverandører av varer og tjenester. Kort sagt en fullstendig dokumentasjon av hvert eneste prosjekt fra A til Å. Og, vi hadde nær sagt selvfølgelig, han har et omfattende bibliotek som omhandler alt han har behov for å vite om sine veteranmotorsykler.



Hva er det som ligger bak denne lidenskapelige trangen til å drive med motorsykel? Uten å nøle kommer det kontant: En skjellsettende opplevelse i barndommen. Rolf Jenssen er født i 1957 på Hamarøy. For dem som er ukjent med norsk geografi kan vi røpe at det ligger i Nordland. Da han var 13 år fikk familien besøk av en venn fra Oslo. Som kjørte motorsykel, en Honda 450 ccm. Rolf fikk lov å sitte på som passasjer. «Det ble full tenning!!» Rolf ble frelst der og da. Året etter kjøpte han seg sin første motorsykel, en Ariel 350, 1940. Den kostet ham 300 kroner.



Senere ble det en Triumph 1960. I alt hadde han tre Triumpher da han bodde nordpå. De ble alle solgt i tur og orden.

Rolf Jenssen er elektronikkingeniør med påbygging av data, økonomi og psykologi = prosessautomasjon. Så vet vi det.



Rolf flyttet sørover i en Volvo Amazon 1962. Han ankom Skien på en fredag. Og fikk jobb på UNION på mandagen..

Siden han kom til Skien har mye av tiden gått med til de to-hjulete veteranene. Her ser vi en BSA 1936 på vei til nytt liv, i 1995.



Det viser seg at Rolf har mer på lager, bokstavelig talt. Vi liker oss ut av verkstedet, smyger forbi diverse dekk, skjermer og felger. Naborommet er et typiske flerbruksrom: Det avdekker flere motorsykler, alle i veteranklassen. Dette rommet fungerer både som vinterlager for motoriserte kjøretøy, lager samt soverom for overvintrende stauder.



Pottene med stauder markerer overgangen mellom en Norton, en Moto Guzzi og to stk. BSA. Fellesnevner for de fleste er at de har et eller annet til overhaling eller oppussing. En annen fellesnevner er at samtlige er utålig blank i lakk og krom.



En viss mistanke begynner å ta form mellom alt dette blanke. Her er mye britiskfabrikkerte motorsykler.. På direkte spørsmål om hvilket merke som er hans favoritt svarer Rolf Jenssen resolutt: BSA!! Og lister opp flere årsaker: *«De er en estetisk nytelse! Og har utmerket maskineri og tekniske løsninger. Dessuten er de utrolig lettkjørte, med fantastiske kjøre-egenskaper. Du kan holde full gass inn i svingen og komme velberget og elegant ut i andre enden».*



Rolf Jensen innrømmer åpent at han streber etter det perfekte. Design, vakre linjer og riktige proporsjoner betyr alt. På de engelske syklene kommer han så nær det perfekte som han kan komme. Gjennom årene har han også opparbeidet god kontakt med det engelske motorsykkelmiljøet. Tross det, i 1978: den første sykkelen han kjøpte etter at han ankom Skien var en BMW 1000 ccm. Man kan trygt si at den har fått luftet seg grundig etter at han var ferdig med opp-pussingen: Den har ligget på det europeiske veinettet helt ned til Jugoslavia, den gang det het det. Og den fraktet Rolf helt hjem til Fauske / Skien tur-retur. Uten feilslag, så vidt vi forsto.



Men, det er BSA som er hjørnesteinen i Rolfs to-hjulete verden. Utgaven fra 1936 brukes jevnt og trutt både til «hverdag og fest».

Med den har han deltatt på både Grenlandsrally, Grevlingløpet og Gladløpet. Selvfølgelig iført tidsriktig antrekk.



Rolf Jensen har enda noe mer oppe i ermet: Til sammen har han 15 veteran-motorsykler. Det betyr at han har flere hjul å pumpe luft i enn de fleste i GVK, det skulle bli 30 hjul til sammen. Noen motorsykler brukes ofte, noen er ferdig restaurert og bruksklare, andre er et eller annet sted mellom påbegynt og fiks ferdig. Men alle får den nødvendige oppmerksomhet, ingen skal stå å ruste vekk fra jordens overflate.

Som han nevnte innledningsvis, han er «snødd inne» av hobbyen sin. Etter det vi forstår, er det mer en lidenskap enn hobby, og takk for det.



Høsthygge hos Jacob

De gamle er eldst. Men de er absolutt ikke blant de stilleste, eller gått ut på dato. Snarere tvert i mot. I alle fall hvis man skal bedømme ut fra stemning og støy hjemme i tømmerstuen hos Jacob Aarak i Melum.

«Gamlekarene», formiddagsutgavene av mandags – og tirsdagsklubben, samlet seg til det tradisjonelle «høst-slaktet». De slakter nemlig sparegrisen to ganger i året. Også denne gangen var den møysommelig blitt fetet opp siden sist den ble slaktet på forsommeren. På hvert møte putter «Gamlekarene» sin skjerv på grisen, og nyter godt av det vår og høst.

9. oktober kunne de igjen nyte fruktene av de oppsparte midler. Da var det atter dekket med snitter og kaffe i overdådige mengder mellom tømmerveggene i Melum.



«Gamlekarene» har lenge holdt på med denne halvårige tradisjonen hos Jacob Aarak. Like fullt er de meget inkluderende og har ingenting i mot å ønske yngre årsmodeller velkommen.





Jenter er uunnværlig på de fleste områder. Uten dem hadde Gamlekarene selv måtte dekke bord, koke kaffe og forsyne seg selv med bordets gleder. Nå svinset disse jentene lettbenet mellom stuenes og sørget for at kopp og fat var full til enhver tid.



Takket være jentene kunne Gamlekarene nyte stunden i ro og fred og konsentrere seg om de viktige ting her i livet: lausprat og småsanne historier.

Tross relativt høy gjennomsnittsalder og felles interesse for eldre kjøretøyer, var det også en påtagelig interesse for de mer nymotens tekniske oppfinnelser. Det er riktig som det sies, gutter er gutter, uansett hvor gamle de blir..

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
- 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.

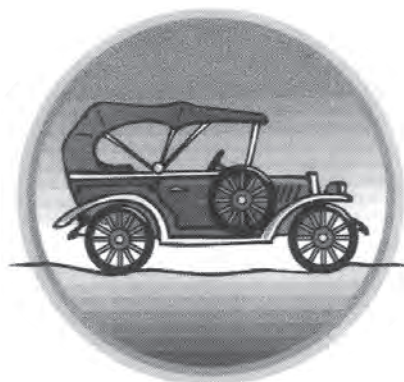
SKIEN BILRESTAURERING

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





Amcar konferansen. Ved nøye ettersyn er det også tilstades kvinner og menn utan sviktande hårvekst i salen.

AMCAR KONFERANSE OG OSLO MOTOR SHOW

Amcar er i medvind for tida og stadig fleire klubbar sluttar seg til organisasjonen som er ein av dei beste til å tale motorentusiastane si sak, tilsynelatande langt over gamle storheiter som NAF og KNA.

Tekst og foto: Narve Nordanger

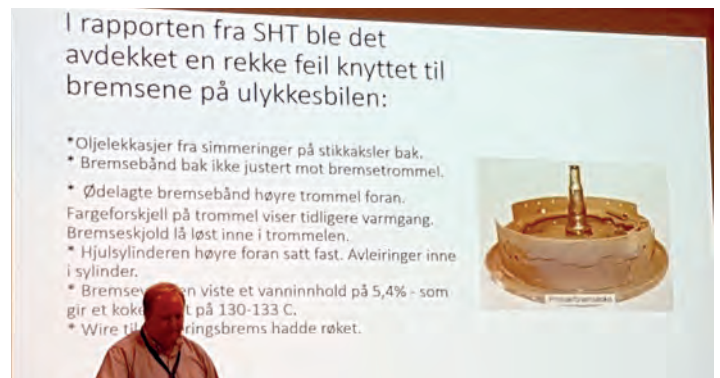
Amcar arrangerer tradisjonelt sin konferanse i samband med Oslo Motor Show og byr breitt inn. Eg synest det er eit viktig forum og nyttå sjansen til å melde meg på. Når Amcar ville ha klubb-representasjon oppgav eg GVK sidan eg har skrivne artiklar om konferansen i Veteranvognen også tidlegare år. Her

er årets rapport, nok ein gong var konferansen primært ei forsamling gråhåra menn sjølv om det var 200% auke i talet på kvinnelege og yngre menn utan håravfall (frå 2 til 6).

Ikkje alle foredrag hadde like stor nytteverdi for oss som ser mørke skyer på gammalbil-horisonten og



Dagleg leiar i Amcar, Hilberg Ove Johansen, såg både på dagens saker og kva som vil dukke opp av utfordringar i nær framtid.



Stein Christian Husby hadde ein god gjennomgang av havarikommisjonens rapport etter Rjukan ulykka.



1966 Ford GT40 Mark 1. Norskeigd bil i høve til plakaten og høgaktuell i desse Ford vs Ferrari-film tider.



A-Ford klubben viste både dobbel-A og enkel-A i ei oppstilling.

programmet kunne med fordel ha vore omprioritert. Fyrst repeterte Direktør Stormbringer historia bak Køyretøyshistorisk Museet på Hundersfossen, deretter kom ein av dei yngre representantane i Amcar

og fortalte at ein kan ha det svært moro på å arrangere løp for rimelege veteranbilar til Sør-Europa og at ikkje alle bilane kom heilskinna tilbake. God stemning, men ikkje verdt 45 minuttar i eit stramt program.



Denne var flott. Monark Monarscoot moped med sidevogn er nok ingen hurtigløpar.



Ein dekal-trimma Plymouth GTX - kanskje frå 1969



1958 Jensen 541R med entusiastisk eigar som villeg forklarte om bilen sin, det pynta verkeleg opp på OMS.

Deretter var det Hilberg Ove Johansen, dagleg leiar i Amcar organisasjonen som gjekk på hurtigspoling igjennom det som dei fleste frammøtte hadde komme for å høyre. Kva har skjedd innan samferdselpolitikk og tilrettelegging for køyretøyshobby siste år og kva er dagens saker ein jobbar med og kva er utfordringane i framtida?

Oppnådd var i tillegg til skilt i endå fleire storleikar, at dei i 2019 hadde fått på plass forenkla dokumentasjons og ombyggingsreglar og meir lik praksis over heile landet som er ein svært bra ting. Derimot har ein enno ikkje fått gjort noko med krav om «Bank-ID for avdøde personar» når folk skal prøve å få registrert gamle norske køyretøy avskilta i mange år, men Johansen trudde det skulle bli betre med neste oppdatering av Autosys rundt nyttår. Sikringskvalitet av bensin utan etanol tilsetning (E10) som gjer at entusiastkøyretøy (det meste produsert før 2001) kan brukast i framtida, er heller ikkje på plass. Så langt er det





Flotte 80-tals bilar organisert av OMS arrangøren var eit nytt innslag. Fremst ein VW Scirocco.

mest godmodige oppfordringar frå departementet til bransjen om å levere også 98 oktan. Amcar jobbar og opp mot myndighetene med meir lempelige reglar for PKK av eldre køyretøy, og for «amnesti» for amatørbygde bilar frå før dagens regelverk var på plass (folk som berre bygde utan håp om å få det godkjent).

Deretter kom han innpå det store spøkelset for oss entusiastar, framtidige utfordringar når politiske parti programfestar at bilane skal vere borte innan 2025 (jamfør byrådet i Oslo). Eit anna mørkt spørsmål: Når kan det bli forbode å sjølv køyre sin eigen bil? Ein trend var at verdien av å eige og køyre bil blir skvisa ut når dagens yngre (som tilsynelatande ikkje bryr seg om det tekniske bak reisa), får bestemme. Han nemnte og den gigantiske PR-lobbyens påverknad av (ofte litt for letturte) politikarar, men og at kanskje ligg løysinga i å kunne halde køyretøy for hobbybruk slik som folk i dag har hestar og for eksempel Jay Leno har framheva at vi kan.

Til slutt fekk Stein Christian Husby (LMK) tid til ein kort gjennomgang av havarikommisjonens rapport etter Rjukan ulukka. Han påpeika at hovudårsaka var dårlege bremsar på bilen, men og at medverkande til utfallet var i tillegg mangel på

sikkerheitsselar, gammaldags vegutforming med manglande autovern og utstikkande fjellknattar. Bilorganisasjonane forslår i etterkant av rapporten å arbeide for betre trafikal opplæring i det å køyre gammal bil (erfaringsutveksling internt i klubbane - eller vidareføring av den immaterielle kulturarv som Huseby lanserte som slagord), at sikkerheitststyr ikkje blir nekta montert på grunn av bevaringsverdig status, og kontroll og utbetring av utsette vegstrekningar. I tillegg vil ein oppfordre til frivillig gjennomgang av teknisk status slik vi har sett det her i Grenland, men ikkje for å gjeninnføre obligatorisk teknisk kontroll (PKK) for alle køyretøy. I ein kort diskusjon etter Husby sitt innlegg kom det fram at sjølv om ulykka på Rjukan var frykteleg, har det døydd fleire bilentusiastar dei siste 5 åra på grunn av sviktande garasjejekar



På Amcar sin stand stod det og ikkje-amerikanske bilar. Her er ein super restaurert Mercedes 220SEb Coupe.



Imponerende 1938 Buick Coupe med påkosta lakk, men litt rar innreiing.



Køyretøyshistorisk Museum hadde kjøpt seg aust-bil. 1961 Moskvitch Pilot 407 med berre 2900 km.

enn i kollisjonar. Kanskje vi skulle ta eit tak for å hindre det og?

Deretter bar det inn på Oslo Motor Show som i kjent stil hadde samla mykje bling på hjul, men også viste ein forsiktig trend til å inkludere originale og umodifiserte gamle køyretøy. I tillegg var det mange klubbar som heldt sine faner høgt. Sæggeræv bukser og overdimensjonerte tatoveringar såg og ut til å vere i skotet blant publikum også i år. Vi skal berre sjå at desse blir veteranbilentusiastar om ein 10-20 år.

KORT NYTT...

Siden sist har klubben hatt et medlemsmøte:

7. november var tidligere Industriminister Finn Kristensen på besøk og fortalte historier fra et langt liv, som den gang han prøvde å selge en lettvekts motorsykkel til en fyr fra Bamble.

12. november hadde mange fra klubben funnet veien til Gumpen Auto Grenland, der forretningen bydde på noe å bite i og et engasjerende foredrag fra Odd-Ivar Gundersen om ting i (elbil-) tiden.



Mercedes 450SL fra 1987 i flott stand hos Almankaas på Bølevegen.

FREMOVER...

- 2. januar: Neste medlemsmøte
- 6. februar: Årsmøte GVK, se egen innkalling
- 5. mars: Medlemsmøte
- 25. april: Vårmonstring på Slevollen
- 21. mai: Grenlandsrally
- 29-31. mai: Norgesløpet 2020 på Voss

For videre oversikt over arrangementer tipser vi om lister hos www.motorhobby.no, på www.norskveteranvognklubb.no (fungerer enda bedre på Facebook), og bladet Norsk Motorveteran (også på Internett). For ikke å glemme vår egen www.gvk.no og vår Facebook side. Ønsker du å få lagt inn arrangementer der så kontakt Torfinn Dale.

Har du kjøpt **jubileumsboka** vår? Du får kjøpt den av John Austad til en god pris. Riktig tlf. nr. til John Austad er 915 26 466.



Men endå meir spennande var plakaten på veggen bak. Vinnarbilane på Carrera Panamerica 1952, med helsing frå legendariske Karl Kling og Hermann Lang.





1938 Buick Special på årets Grenlandsrally.



Inge Walle stilte i sommer med Citroen TA til bryllaup på Akershus.



Flott og grønn 1973 Ford Granada på Cars & Coffee i juli.



Snart snur sola og vi nærmar oss igjen årstida som eignar seg for gammalbilkøring. Og ingen Cars & Coffee har betre solforhold enn den i Porsgrunn.

6. februar 2020

Innkalling til Årsmøte i GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubbs medlemmer torsdag 6. februar 2020 kl. 1900 i vårt klubbhus i Porsgrunnsveien 242. Klubbhuset i Porsgrunnsveien 242 ligger på Nenset, i lyskrysset ved Biltilsynet midtveis mellom Skien og Porsgrunn.

DAGSORDEN:

1. Godkjenne innkalling og dagsorden.
2. Valg av møteleder og referent.
3. Styret årsberetning for siste beretningsår.
4. Klubbens reviderte regnskap for siste kalenderår.
5. Fastsetting av kontingenten for det etterfølgende år (2021).
6. Budsjett for kommende år (2020).
7. Innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest 31. desember.
8. Utmerkelser.
9. Valg. Medlemmene kan fremme forslag til kandidater til styret. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøte, dvs. torsdag 16. januar. Jfr. Lovenes § 10.2 (Valg). Valgkomiteen består av Tom Ellefsen og Per Horst.

Styret



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



Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 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