



Veteranvoegnen

Nr. 5 – 2018 Årgang 43

GARASJEBESØK HOS STEIN • GANGSTERE
JUBILEUM PÅ SKINNARBU • PRISUTVIKLING
MC-TREFF PÅ NORSJØ • SIKKERHET OG
VETERANKJØRETØY



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

Ford-Lagomada-Ferrari-Jaguar-Duesenberg-Jaguar-Cord-Delage-7p-L

Mercedes-Inverta-Mg-Lymouth-Dodge-Hifi

Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

Jarle Rønjom Tlf: 404 12 824
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no

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: 91316526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

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

2. varamann:

John Austad Tlf: 915 26 466
E-mail: john.austad@outlook.com

Revisor:

Asbjørn Aamaas
Knut Brekke. E-mail: knubr@online.no

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 Motorsykel:

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.no

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 andre oktober. Fargen på løvet på trærne skifter farge og temperaturen er litt varierende om dagen. Sesongen for oss som bruker veterankjøretøyet bare om sommeren er snart over. Noen steder som de sjelden salter veit jeg at mange møtes andre juledag. I Grenland med vintervei-vedlikehold preget av salt tviler jeg på om det hadde blitt stort oppmøte med gamle kjøretøy. Det er imidlertid steder i Telemark som de bruker sand og grus for å bedre grep. Her mulighetene større for å treffes vinterstid med veterankjøretøy.

Lyspunktene på denne årstida er imidlertid mange. Klubbmøtene første torsdag hver måned er et av høydepunktene for meg. Så har vi Tirsdagsklubben som møtes hver tirsdag

kveld i andre etasje. Mange møtes også fast på formiddagen ellers i uka. Slike samlinger synes jeg er fantastisk! Tusen takk til dere som tar ansvar for slike treff. Det å møte likesinnede over en kaffekopp synes jeg er flott!

I denne utgaven kan du lese om Skinnarbuturen, Buick og garasjebesøk med mer. Klubben er 50 år i år og vi hadde en flott tur opp på fjellet i den anledning. Mange deltok. Redaksjonskomiteen ønsker fremdeles bilder og referater fra sommerens turer og treff. Ta kontakt med en av oss i komiteen.

Vi ønsker alle en flott høst!

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STYRET SØKER ANSVARLIG FOR TEKNIKKEN PÅ MEDLEMSMØTENE

Kan du tenke deg å hjelpe til med det tekniske utstyret på klubbmøtene? Jobben består i å styre lyd og skjerm på medlemsmøtene, og passe på at det er i orden til medlemsmøtene. Dette kan gjerne byttes på av flere!

Dersom dette høres ut som noe du kan hjelpe klubben med ta kontakt med styret. Send gjerne en epost til redaksjon@gvk.no

Med vennlig hilsen,
Gunleik, Torfinn, Arild, Jarle, Leif Ingar, Ulf, John, Jan Arthur

STRIPA PONDUS

FORMANNEN HAR ORDET

Jeg vil først få takke alle som deltok på GVKs 50 års jubileum på Skinnarbu Nasjonalparkhotell den 24 – 26. august og selvfølgelig takk til festkomiteen med Oddvar og Tore i føresete. En meget hyggelig aften med div. taler, underholdning og mye god mat og drikke. Mange var det også som kjørte opp med veteranbilen. En meget flott markering av dagen vår. Jeg viser til fyldig reppotasje med bilder lengre ute i Veteranvognen. Jeg vil også takke Norgesløps komiteen 2018 med Torfinn som leder for fin gjennomføring av evalueringsmøte/festen, med ryddig og saklig gjennomgang av Norgesløpet fra start til mål, og med påfølgende hyggelig samvær med god mat og drikke.



En hektisk sommer er kommet til veis ende. For de fleste av oss er veteranbilen stallet opp for vinteren. Vi er på vei inn i en stille periode. En tid hvor vi kan krype opp i godstolen med en god bok og lytte til høstværet ute – eller - ja nettopp, avlegge garasjen et besøk for i ro og mak avklare og planlegge hva som må rettes opp / repareres på veteranbilen til neste sesong. Nå har du god tid. God tid til å bestille deler fra "utenverden" osv. Tid til å søke om råd og hjelp hos andre dersom det er nødvendig. For nå har di fleste tid til å hjelpe. Kommer du seinere på vinteren eller på vårparten har som oftest folk nok med seg selv for å komme i orden til ny sesong. Det er et ordtak som heter "å gjøre det siden", men siden kommer aldri. Med andre ord, du får ikke bedre tid siden. Så derfor kjære GVK medlemmer, begynn planleggingen av neste års veterankjøresesong nå. Gjør deg noen tanker om alt er i orden eller det er noe du må reparere eller ordne på. Nå har du god tid.

GVK har mange medlemmer som vi aldri ser noe til. På hvert medlemsmøte vil det som regel bli informert om "rikest tilstand" osv. noe som disse medlemmene ikke får med seg. Jeg regner med at de fleste i dag har tilgang til internett. LMK sender stadig ut "LMK – nytt" til GVK som vi kopierer inn på vår hjemmeside. Gå inn på vår hjemmeside www.gvk.no. Der kan du blant annet holde deg oppdatert om alt som sendes fra LMK og selvfølgelig annet som gjelder GVK.

For øvrig vil jeg minne medlemmene om at det er ikke alt for lenge til vi skal avholde et nytt årsmøte og jeg vet at valgkomiteen alt har alt begynt sitt arbeid. Jeg regner med at medlemmene stiller villig opp dersom de blir spurt om å ta verv. Hei så lenge.

Hilsen Gunleik

Gamle POSTKORT

Postkort er utlånt fra Geir Holts rikholdige postkortarkiv.



Porsgrunn ved Down Town er utgitt av Mittet & Co.

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:

Gunnulf Foss.
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: John Austad, 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 Hægland
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:

Per Horst Tlf: 480 75 981
E-mail: per@grenlandgolf.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk as, Skien Tlf: 35 90 55 90
www.thure-trykk.no

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2018:

- 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: Fra sommerens Cars & Coffee, en 1955 Mercedes-Benz 220a. Fotograf er Leif Hægland.



Anne og jeg reiste oppover lørdag formiddag. Kvelden før ble brukt til å sjekke luft i dekk, rydde ut av bagasjerom ting som er kjekt å ha og fylle 98 oktan bensin. Litt verktøy ble pakket og varseltrekant, jekk, hjulvinne strategisk plassert til høyre. Heldigvis ble alt dette liggende urørt på turen!

Med reiserute og oppgaveark hos Anne satte vi kursen mot Skien. Det ble en runde ekstra i rundkjøringen på Nylende da bensinstasjonen var stengt. Ingen kaffe fra Circle K, men vi hadde også medbrakt kaffe så med godt mot ble kursen satt mot Valebø.



Været var nydelig og oppgavene morsomme og lærerike. På landhandelen på Nordagutu var det pause med is og gratis kaffe. Hyggelig betjening og trivelig butikk. Benker på utsiden så herved er denne butikken reklamert for. Det er en hyggelig sak å oppleve når vi kjører gammel bil.

I går ved Biltema begynte noen fremmede å prate med meg om bilen og slik var det også på Nordagutu. Gode ord og det er tydelig at det gleder mange med å se en gammel bil. Ved stavkirka i Heddal var det godt med en beinstrekk og det samme på Mæl. Der traff vi Jan Artur og svoger Per med sine koner.

Deretter ble kursen lagt oppover. Godt med folk på Rjukan og noen gamle biler å se. Jeg så litt i forbifarten om bilens dag. Neste år så kanskje. Gunleik fortalte at de som hadde tatt turen på lørdag fra Skinnarbu til Rjukan og Bilens Dag, var blitt godt mottatt og gratis mat hadde de fått!



Innsjekking gikk greit og vi hilste på tidligere kollega Arne. Alltid hyggelig å treffe deg. Vi rusla en tur oppover bak hotellet. Den utsikten over Møsvatn er helt fantastisk! Vi fulgte Oldemorstien, en godt merka rundløype, og klatra opp på en topp med fantastisk utsikt. Da smaker kaffen nydelig!



Når vi kom tilbake til parkeringsplassen tok vi en tur i kafeen på villreinsenteret. På ytterste bord ved den beste utsikten traff vi igjen Per og kona. Det er trivelig å prate sammen og nyte utsikten samtidig.

En kjapp dusj og klesskifte så var det klart for aperitiff kl 18.30. Masse folk som var pent kledd. Vanligvis så tenker jeg at de fleste liker seg best i arbeidstøy og møkkete på fingra. I dag hadde alle trekt i finstasen.



Presis klokka 19.00 ble dørene til spisesalen åpna og vi fant en grei plass.

Til forrett var det ishavsørøye. Hovedrett hjort og dessert multekrem. Nydelig var maten.





Vår toastmaster Tore Kvaale ledet med humor på en lett og ledig måte. Oddvar kom med noen muntre historier og alle hygget seg. Fra Larvik og Sandefjord klubben hilste

formann Frank Eriksen og overrakte en flott gave til klubben. Formann Gunleik holdt en flott tale hvor han fortalte om stiftelsen og mange av høydepunktene i løpet av 50 år.



Det var tre av gjestene som hadde vært med i 50 år; Olav Berge, Steinar Hødal og Asbjørn Løkås. De ble bedt om å komme fram. Meget imponerende med 50 års medlemskap! Det sittende styret ble også presentert.

Vår nestformann takket for maten. Og Tore avsluttet med en god historie av Karsten Isachsen. Deretter gikk vi inn i baren og lobbyen for å fortsette praten.

Søndagen ble alle veteranbilene stilt opp i rundkjøringen. Jan Arthur og Dag fotograferte biler og alle deltagerne.

De fleste reiste hjem eller på biltur videre.

Anne og jeg rusla opp igjen på fjellet til en liten tur med innlagt avslapning i sola.

Når vi kom til bilen kom en mann bort og begynte å prate om bilen. Han hadde hatt en litt nyere utgave og var fortsatt bilinteressert.

Vi kjørte om Gvarv og Ulefoss tilbake. Det er greit å variere litt. Dessuten kjøpte vi med ei kasse nydelige epler på Gvarv. Hele 71 kom på fredag og totalt var vi 112 til festmiddag.

TUSEN TAKK for en flott tur, Oddvar, Tore og Gunleik. Det å være med i GVK gir stadig flotte turer og opplevelser!





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

bjorn@granheimbildeler.no
 www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

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

**STORE OG SMÅ OPPDRAG
 TIL EN TRIVELIG PRIS**

**VI TILBYR TOPP SERVICE
 TIL BEDRIFTER OG PRIVATPERSONER**

RING OSS SÅ TAR VI EN PRAT:

35 93 38 60

EL-PROFFEN

✓ gratis prisoverslag!

✓ avtalt tid!

✓ avtalt pris!



Per Øverland A/s
 Autorisert installatør

Engersbakken 14
 3945 Porsgrunn
 www.per-over.no

Hjelp Sinnasnekker'n på TVN

Det var i 2013 byggmester Leif Ingar Liane hjalp Sinnasnekker'n på TVNorge.



LEIF INGAR LIANE AS

Byggmester Leif Ingar Liane AS
 Tlf: 907 56 419
 leifingar@byggmesterliane.no

Vi tilbyr tømrerarbeid fra A til Å og komplette pakker med rørleggere, elektrikere, murere, malere, gulvleggere, gravere og blikkenslagere.

Vi har 30 års erfaring fra bransjen. Teamet vårt består av 2 byggmestere og 3 svenner.

Firmaet Byggmester Liane ble etablert i 1983 som et enkeltmannsforetak. I 1992 ble Byggmester Liane et AS.

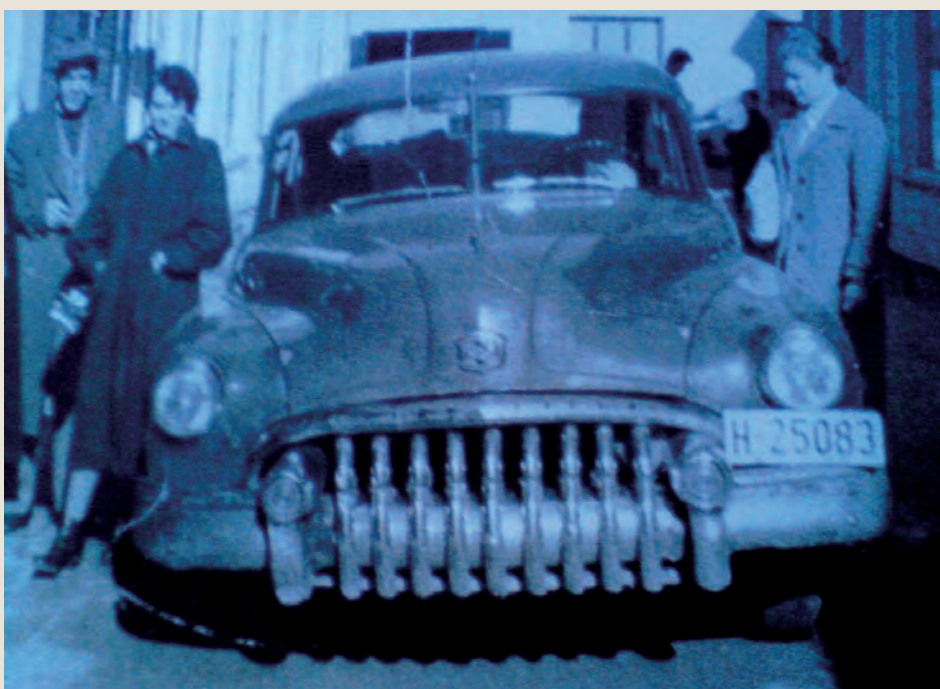
Byggmester Leif Ingar Liane er formann i prøvenemda i tømrerfaget i Telemark, og formann i opplæringskontoret for byggfag i Telemark.



Slik ser Buicken til Tom ut i dag.

1950 BUICK ROADMASTER SEDANET

Ein av årets debutantar hos GVK er denne 1950 Buick Roadmaster Sedanet, som vår medlem Tom Ellefsen har blitt ferdig med og fått registrert etter 12 års innsats. Veterantvognen har hatt nokre innslag om denne bilen undervegs også, så mange i klubben kjenner nok til prosjektet som no er ferdig.



At det blei ein 1950 modell Buick som Tom skulle restaurere er ingen tilfeldigheit. Bror til Tom, Arne Ellefsen, hadde nemleg ein Buick Special tidleg på 60-talet som Tom syntest var ein veldig flott bil. Denne bilen hadde tidlegare vore reservedrosje i Fyresdal og var registrert på H-25083. Som 12-årig bilentusiast den gongen bestemte Tom seg for at ein 1950 Buick skulle han også ha, og i tillegg skulle det vere ein Sedanet. Og no har han oppfylt det, med same registreringsnummer som broder hadde i 1963.

Bilen til broder Arne Ellefsen i 1963. Buick 1950 Special 4-dørs.





Slik var bilen når han blei atffunnen i Sverige rundt år 2000.

Ferdig i 2018

Bilen som no er blank og restaurert, blei funnen i Sverige på 90-talet i eit kratt bak ein låve av Buick-entusiastene Christian Wiktorson etter å ha stått ute nærmare 10 år. Wiktorson selde etterkvart Sedanet'en til Noreg, der vår Tom blei eigar i 2006 etter å ha sett bilen annonsert i Norsk Motor Veteran. Då var det kjente Jon Braaten på Minnesund som var seljar og han hadde inkludert ein delebil i pakkeløysinga. Tom fortel at han på den tida jobba for REC og brukte pengar frå ein innløyst aksjegevinst i selskapet til å skaffe seg sitt pensjonist-prosjekt. Mykje tyder på at Buicken før han kom til Sverige var eit avsomna prosjekt frå ruststaten Illinois, med grundig demontert front og deretter lausleg hekta i saman for vidaresal. Inkludert i kjøpet var i

alle fall fleire bøtter fylt opp med skruer og elektriske komponentar, i tillegg til kassevis av andre dårleg merka delar. Restaureringa begynte faktisk med å telle opp alle lause delar og prøve å finne ut kvar dei passa og katalogisere desse før dei deretter blei sendt rundt om for oppgradering. Mesteparten av delane var heldigvis frå rett sort bil. Deretter har det gått litt i rykk og napp utan det store tidspresset fortel Tom, som heile tida har unngått å sette tidsfrist for når bilen skulle bli ferdig.

1950 Buick Roadmaster Sedanet

Dei 4 hola på pansersida identifiserer denne bilen automatisk som ein Roadmaster, altså Buick sin dyraste serie dette året. Buick hadde sidan 1946 vore foregangsmerket for det som på



norsk blir kalla dollarglis, men tok dette designuttrykket eit steg vidare i 1950. 1950 vart einaste året med det amerikanarane kallar «bucktooth grill», eller tenna-på-tørk grill, som i dag ser ekstra tøft ut. 50 er og fyrste året med frontrute som ikkje var delt på midten.

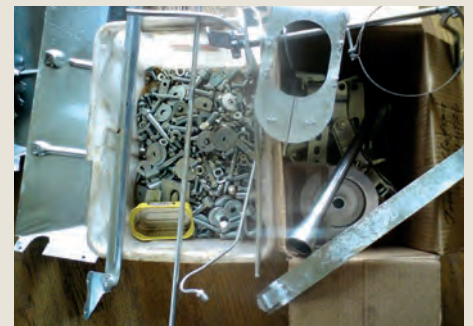
Bilens fulle namn er Buick Roadmaster 2-dørs Jetback Sedanet (undermodell 76S, body style 50-4707). Pris frå fabrikk for ein Sedanet var \$2528 som gjorde det til den billegaste Roadmaster utgåva, i dag er det ein av dei mest populære med sitt elegante fastback tak. Produksjon av Sedanet var på 2968 bilar (av totalt ca 80.000 Roadmaster, eller 0,44% av alle 50 Buick). Bilen er 530 cm lang



Fred Flintstone hadde kjent seg igjen med dette golvet.



Grundig sorterte skruer blei fotografert slik dei høyrde saman før galvanisering, slik at dei kunne plasserast korrekt etterpå.





Lakkering blei gjort i fleire steg hos GB Autotech

med hjulavstand på 126 tommer og har offisiell frakte-vekt frå fabrikk på 1820 kg som nok ikkje inkluderer bensin, vatn eller oljer. Eller vekt av føraren.

Buicken har vidare ein imponerende toppventilert «Fireball» rekkeåttar på 320 cui eller 5,2 liters volum, med hydrauliske ventilløfterar og 6.9:1 i kompresjon som gjev 152 HK ved 3600 omdreiningar i minuttet.

Restaurering

Golvet i bilen var av typen som Fred Flintstone ville kjent igjen med fri sikt til bakken under. Her fekk Tom hjelp av Jørn Kasin (hoffsveisaren til Stein Haugsæter) til å gjere alle flater som nye. Sjølv om han har gjort mykje sjølv og lagt ned utallege timar på bilen er ikkje Tom sein med å berømme dei som har hjelpa han. Interiøret er sydd opp og montert av velkjende Morten

Buland og Jon Braaten (Minnesund Auto Service) har hjulpet til med montering av vanskeleg delar som ruter. Etter at Tom demonterte, slipte og sparkla det meste av karosseriet sjølv har lakkjobben blitt gjort i to omgangar av Morten Raflund hos GB Autotech i Skien (fyrst lakk alle innvendige flater i eit tomt skal, deretter alt utvendig når bilen var grovmontert). Alle skruer og beslag har vore til galvanisering



Fireball toppventilert rekkeåttar er eit imponerende syn.



2100 miles har bilen gått så langt.



Fire portholes viser at det er toppmodellen Roadmaster.



Flotte detaljar overalt.

i Risør, kromarbeid er gjort i Polen enten gjennom Minnesund eller via Gromkrom. Maskinarbeid med sliping og boring på motoren er gjort av Sarpsborg Motor i 2007. Girkassen har vore til overhaling hos RATS (Ringstad) i Østfold, og så vidare. Pr 2018 er det berre to mekaniske komponentar som ikkje er gjennomgått, styresnekka og kardang-klokka. Etter å ha jobba mange år i eigen garasje flytta Tom etterkvart bilen til garasjefellesskapet på Skotfoss, der gjengen med Torstein Johannessen i spissen alltid har ei hjelpande hand eller kan diskutere løysingar over ein kaffipause.

Molly

Når bilen var nesten ferdig kom den tidlegare eigar Christian Wiktorson på besøk til Skien og med seg hadde han skiltet bilen hadde hatt i Illinois for 20 år sidan. Skiltet blei høgtidleg overlevert i bytte mot eit solid handtrykk på Skotfoss.

Denne samme Christian hadde og funne på eit namn til Buicken, bilen burde heile Molly meinte han, sidan det var så mykje mold i bilen ved funnet. Morokaren Christian har forresten ein annan bil heime i Sverige som han kallar Stig, sidan bilen er/var så (Ro-)Stig. Sjølv etter at bilen har debutert på Norgesløpet og blitt brukt ganske mykje deretter, jobbar Tom vidare med detaljar. Han har funne ut at dei nye dørpakningane ikkje tettar godt nok, noko som mest sannsynleg ikkje var bra i 1950 heller. Tom justerer difor møysommeleg pakningane med lag av Sikaflex for å sikre at regn ikkje kjem inn i bilen. Hadde dei vore like grundige hos Buick i 1950 ville det kanskje ikkje vore så mykje rust på golvet i 2006 heller.

Køyreinntrykk

Tom er godt fornøgd med korleis bilen fungerer og seier det er ein behageleg bil å køyre med norske

fartsgrenser. Bak rattet er det lite ein saknar frå moderne bilar. Buicken kan gå i 80-90 km/t dagen lang, men får litt høgt turtal på motorveg med 110 sjølv om dette også går fint. Å lukeparkerer er derimot vanskeleg. Sikten bakover er nesten null, framover ser du berre deler av venstre skjermen og i tillegg er bilen breiare enn du får inntrykk frå innsida. Den «trinnlause» automaten som Buick introduserte (Dynaflow), har ein lågutveksling for køyring på vanskeleg underlag opp til 30-40 km/t og til tauing. Takka vere eiga oljepumpe på utgåande aksling kan bilen også tauast i gang. Til vanleg køyring er det girposisjon Drive som blir brukt og dette giret med converter fungerer i alle vanlege situasjonar. Med dagens fokus på lange nedoverbakkar kan Tom fortelle at Buicken bremsar på gir men ikkje særleg mykje i hastigheit under 70 km/t.



I juni kunne Tom endeleg ta med Buicken til GVK på egne skilt. Og alle ville kikke på bilen.



Originalskilta frå Illinois blei overrekk frå tidlegare eigar



REFERAT MEDLEMSMØTE I GVK 06.09.18

Formann ønsket velkommen til Septembermøte. Formann gav ordet videre til Ivar Ruud som fortalte om nyåpningen av E 18, og delte ut diplom til alle som hadde deltatt fra Nye Veier.

- Kasserer etterlyste adresser til medlemmer som bladene hadde kommet i retur til.
- Formann fortalte om 50 års jubileumsfesten, Klubben fikk platte fra Vestfoldklubben. Vestfoldklubben er et utspring fra klubben vår, og vi har flere medlemmer som er medlem i begge klubbene. Oddvar fortalte om festen.
- Torfinn fortalte om Norgesløpet. Evalueringsfesten er hos Christoffersen fredag 28 september kl. 1900. De ansvarlige i gruppene må varsle sine folk.
- Formann hadde fått telefon fra Tor Eik om EU kontroll av kjøretøy som var fritatt for EU kontroll. Thore Walstrøm hadde med seg et instrument som kunne måle vanninnholdet i bremseveske.
- Formann hadde fått nyhetsbrev fra Kulturverndepartementet med oversikt over Kulturdager i Norge. Sjekk på deres hjemmesider om

- det er et arrangement nær deg.
- Dag fortalte om fremgangen med jubileumsboka. Han etterlyste bilder av bilfronter til bruk i boka. Bilder kan sendes til dag-wilh@online.no
- Formann fortalte om turen til Drangedal bygdetun.
- Formann har fått informasjon om nytt Bobilhotell i Kragerøkannten. Ta kontakt med formann.
- 15 september er det veteranbiltreff i Langesund
- 22 september er det Ekebergmarkedet.
- 29 september er treff på Slevollen.

Nye medlemmer

Ingen nye medlemmer i dag. Bare en nysgjerrig gjest.

Medlemmenes 5 min.

- Torfinn er ute etter et nytt prosjekt i vinter.
- Per Horst fortalte om en 1987 modell Audi 100 Turbo Quattro kr

25.000,-

- Formann fortalte om en Suzuki 1981 650 GS til salgs.
- Thor Norling har en mekkepluss ledig, ta kontakt.
- Jostein Rui og Geir Danielsen fortsette med Danmarksturene til Fredricia. Turen er 19.-21. oktober. Meld deg på innen 15. september.
- Tore Wahlstrøm gir bort verkstedbøker.
- Geir spør om det jobbes med å selge klubbhuset. Gunleik og Torfinn fortalte at Autostrada er intressert, men det jobbes ikke med saken, og den er lagt død.

Etter Pause fortalte vår Gjest Bård Farstad om historien til Skien Cykkelfabrikk. Utrolig interessant.

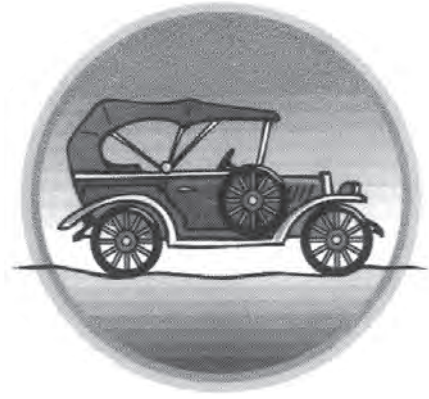
Etter Geirs trekning ønsket formann god tur hjem.

Ref: Jarle



Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS



RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no

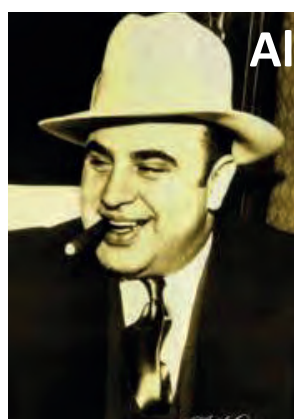
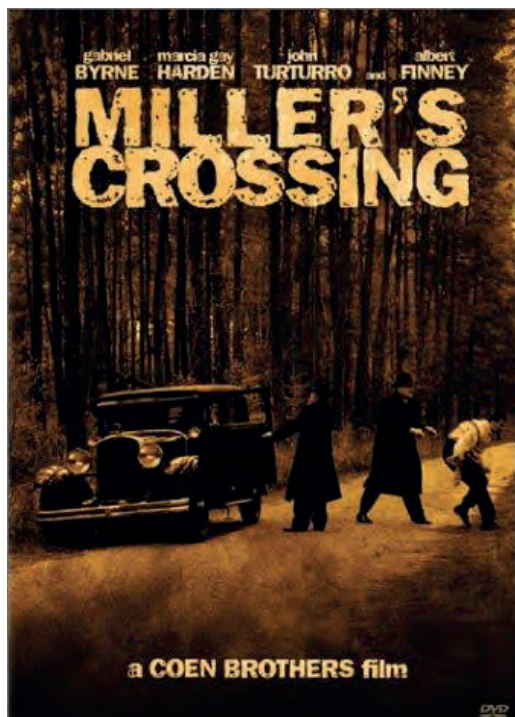


ROMNES

Hjulspor på lerret og skjerm

“Virkeligheten overgår enkelte ganger fantasien” – ble uttalte under innspillingen av en av de utallige gangsterfilmer fra Hollywood.

Vi tar en titt på kjøretøyer som opptrer i denne lovløse perioden.



Al (Alfred) Capone

fra Chicago var kanskje USA's mest kjente og beryktede gangster. Han havnet dog bak murene til slutt. Ikke for korrupsjon, mord, drap, gambling eller spritsmugling. Men for ikke å ha levert selvangivelse. Slik kan det altså gå.

Men før han ble arrestert rakk han å leve det søte liv. Og for å leve lengst mulig i disse turbulente tider, med gatene fulle av rykende maskinpistoler, sørget han for å skaffe seg trygge og sikre automobiler. Penger var ingen problem. For kostbart ble det.



Al Capone leverte sin bestilling til Cadillac på to spesialbyggede kjøretøy.

Resultatet fikk han levert i 1928 og 1930: skuddsikre luksusutgaver som veide ikke mindre enn 7 tonn: Cadillac Town Sedan 341, 1928 og Cadillac 16 Imperial Sedan, 1930. De skulle tåle det meste, i følge produsenten:





Cadillac 1928

beregnet til å punktere eventuelle nærgående forfølgere. Som om ikke det var nok, skulle de også ha politisirene, og males i Chicago-politiets grønn og sorte farger.

6,5 cm tykk armering i karosseriet, 5 lags armert glass i vinduene, bakrute som kunne vippes ned for å kunne beskytte forfølgere, og skyteåpninger i sidevinduene.

Videre skulle bilene kunne avgi olje i eksosanlegget for å lage røykskjerm. Og til slutt, luke i gulvet der man kunne kaste ut spiker



Da Al Capone ble sendt i fengsel for skattesnusk ble begge bilene konfiskert av myndighetene. 1930 - modellen ble solgt til en privatperson.

Den andre ble de stående ubrukt inntil angrepet på Pearl Harbour 7. desember 1941. Da ble den tatt i bruk som offisielt kjøretøy for president Roosevelt, den skulle være sikker nok i krigstid.

Bildet over viser Al Capones 1930 Cadillac, med både gangstere og maskinpistoler. Dette bildet ble brukt i katalogen da den skulle på auksjon i 2006. Den nye eieren måtte ut med 621.500 dollar. For den prisen fikk han en solid bil. I tillegg kunne han skryte av at både Al Capone og president Roosevelt hadde sittet i baksetet. Hva nå det måtte være verd.

Forbudstiden i USA var rene paradiset for gangsterveldet. Filmen "De ubestikkelige" serverer et godt samtidsbilde. Hvor Elliot Ness er en drivkraft. Han var forresten sønn av norske emigranter..



To av de mer profilerte aktørene i spritsmuglerbransjen var "Bugsy" Siegel og Charles "Lucky" Luciano. De drev absolutt i storformat, i følge FBI.

Den som fikk innført forbudet i USA, var for øvrig Andrew John Volstead, også sønn av norske emigranter. Som var i slekt med den senere dronning Sonja.. Aner man en skygge av norsk alkohol-pietisme bak forbudstiden i USA ?

Spritsmugling: Noen hver av oss har vel passert tollen med sommerfugler i magen og en flaske eller to for mye i kofferten. Det blir småtterier når vi ser hva en toller kunne konfiskere på en heldig dag. På tross av alle de påfunn og finurligheter som gangsterne halte ut av ermet, for eksempel røyklegging av flukten.



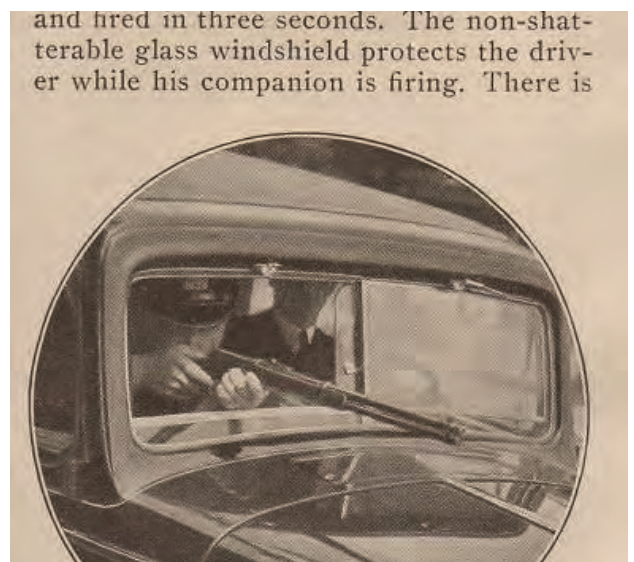
Hva hadde så politiet til disposisjon i sin evige jakt på korrupte politikere, spritsmuglere og gangstere? Etter hvert lærte de av sine feil, og ikke minst, av dem de jaktet på.

Bildet til høyre viser staute og forbanna politifolk fra Baltimore i 1937. Deres skuddsikre (?) bil var skutt til døde av tre gangstere. Som deretter sa farvel og dro sin vei.

Men som sagt, etter hvert fikk politiet bedre og mer spesialiserte kjøretøy å leke med: et avisoppslag i en Chicago-avis forteller om det siste nye på fronten: FBI-bil med spesiallaget frontrute for pistolskyting.



Frontruten kom etter hvert i flere oppfinnsomme variasjoner. Det var ikke lenger lett å være lovlydig gangster i Chicago. Og forbudstiden tok jo slutt, i 1933. Men det var jo så mye annet ulovlig å finne på, for en oppfinnsom gangster.



Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



NYTT FRA LMK 10/2018

Prisgarantien fra IF opphører snart.

Som et ledd i overføringen av LMK forsikringene vekk fra WaterCircles til vår nye samarbeidspartner IF, valgte IF å gi en prisgaranti på ett år til de kundene som hadde vært i WaterCircles. Desperasjon hos WaterCircles når næringsgrunnlaget smuldret opp, gjorde at WaterCircles forsøkte å underby egne tariffer som et forsøk på en priskrig. Dette utspillet ble enkelt parert, ved at IF gir en prisgaranti uansett hva forsikringstakeren måtte bli tilbudt av WaterCircles.

Nå er situasjonen den at vi snart allerede har tilbakelagt 9 måneder sammen med IF. Dette innebærer at vi også er inne i siste kvartal med prisgaranti. Fortsatt sitter en del LMK-medlemmer igjen med sine forsikringer i WaterCircles, og skal de kunne nyte godt av dette tilbudet må forsikringene deres hos WaterCircles bringes til opphør innen 2018.

Like priser og vilkår = samme produkt?

Mange forsikringstakere vi i LMK har vært i kontakt med, viser til at de ikke har flyttet sine forsikringer da de opplyser at de får like priser og vilkår hos WaterCircles. Spørsmålet blir da om pris og vilkår er de eneste faktorene ved et forsikringsforhold som avgjør produktets innhold og sluttsammen ved et mulig kommende skadeoppgjør? Vi i LMK vil svare nei på dette spørsmålet, da vi vil hevde at LMK-Forsikringen er noe langt mer enn bare pris og vilkår.

LMK-Forsikringen er et tradisjonsrikt produkt med røtter tilbake til 1983. En hel organisasjon har bidratt til å utvikle produktet vi har i dag, og en samlet bevegelse står bak LMK med sin kompetanse dersom et vanskelig skadetilfelle skulle inntreffe. Derfor

kan vi med rette si at ingen andre selskap har en LMK-Forsikring. Dette produktet finnes utelukkende hos LMK og vår samarbeidspartner IF. LMK-Forsikringen gjennomgikk også en betydelig forbedring med hensyn til pris, vilkår og egenandeler fra 2018 sammen med IF. Produktet WaterCircles nå kan tilby, er ingenting annet enn en veteranforsikring hvor man helt eller delvis har forsøkt å kopiere innhold og pris med LMKs eget produkt. Derav har ingen med en forsikring hos WaterCircles noen hjemlet rett til at LMKs kompetanse skal bli en del av skadeoppgjøret – her er du som forsikringstaker alene mot WaterCircles uten rett til bistand fra LMK. Det er derfor med bakgrunn i overnevnte at LMK føler et stort ansvar for å informere om realitetene, slik at ingen blir sittende igjen som forsikringstaker i WaterCircles i uvitenhet om mulige konsekvenser.

WaterCircles har betydelige økonomiske vanskeligheter

Varsleren «Didrik Dale» skrev i mars 2017 et anonymt brev til WaterCircles sine samarbeidspartnere, investorer samt pressen, derav også LMK. Brevet, som i ettertid har vist seg å få stor treffsikkerhet i sine anførsler, ble avsluttet med «Hvem vil bli med skuta til bunns?». Her kan det trekkes en parallell til LMKs forsikringstakere i WaterCircles, og slik situasjonen nå fremtoner seg hos WaterCircles, er fremtiden høyst usikker. Disse påstandene er tuftet på en rekke artikler gjennom sommeren/høsten 2018 blant annet i Dagens Næringsliv og Finansavisen hvor man leser om at forventninger til lønnsomhet totalt uteblir. Derimot viser det seg at katastrofeåret 2017 med omlag 40 millioner i underskudd trolig ikke blir et bunn- og vendepunkt. Selskapets regnskapstall viser at den negative

trenden fortsetter med full tyngde inn i 2018 med et kvartalsregnskap pr. utgangen av juni 2018 med ytterligere 29 millioner i tap. Selskapet har vist ytterligere «sykdomstegn» gjennom flere utskiftninger i selskapets styre og ledelse, hvor blant annet representanter for de to største eierne har kommet inn i styret. Videre har det vært interne stridigheter og ekstraordinær generalforsamling nå i høst – forhold som understøtter at ting ikke er som de burde.

De dårlige resultatene i WaterCircles påvirker også egenkapitalen. Samtidig gjennomgår selskapet en prosess hvor de som nyetablert forsikringsselskap tar over som forsikringsgiver for flere av forsikringene de tidligere hadde som agenturforretning, noe som gjør at kapitalkravet fra Finanstilsynet løpende øker. All den tid at solvenskapitalen samtidig synker påvirker dette solvensmarginen. Selskapets solvensgrad har sunket fra 289% til 233% bare fra første til andre kvartal 2018. En utvikling der solvensgraden forverres med 50% poeng per kvartal er ganske dramatisk, og her kan ting potensielt skje meget raskt.

All den tid selskapet beviselig har betydelige problemer kan dette tradisjonelt lett gi seg til syne ved skadebehandling og skadeoppgjør – en situasjon vi ikke ønsker for våre medlemmer.

LMK henstiller derfor alle til å flytte sine forsikringer over til IF og LMK.

*Med vennlig hilsen
Stein Christian Husby
Generalsekretær LMK*



«Hei, jeg heter Stein, velkommen til Telemark 2cv-klubb!»

Stemmen kom ut fra et eller annet sted i et skjeggbustet hode. Året var 1977, og ble min inntreden i Telemark 2cv-klubb. Vi selv anså oss som en høyst respektabel forening av smålurvete individualister. Som våget å vise individualismen gjennom valg av kjøretøy. Vi er kanskje ikke blitt bedre med tiden, snarere tvert om.



De fleste i GVK kjenner Stein fra klubbens mangfoldige hyggelkelder. En herre som er raus med dessert og noe attåt. Men det er ikke slikt han er kjent for blant den store 2CV -menigheten som er spredd over store deler av kongeriket: Her fremstår han som hjelpsom og raus, selv i dressjakke.



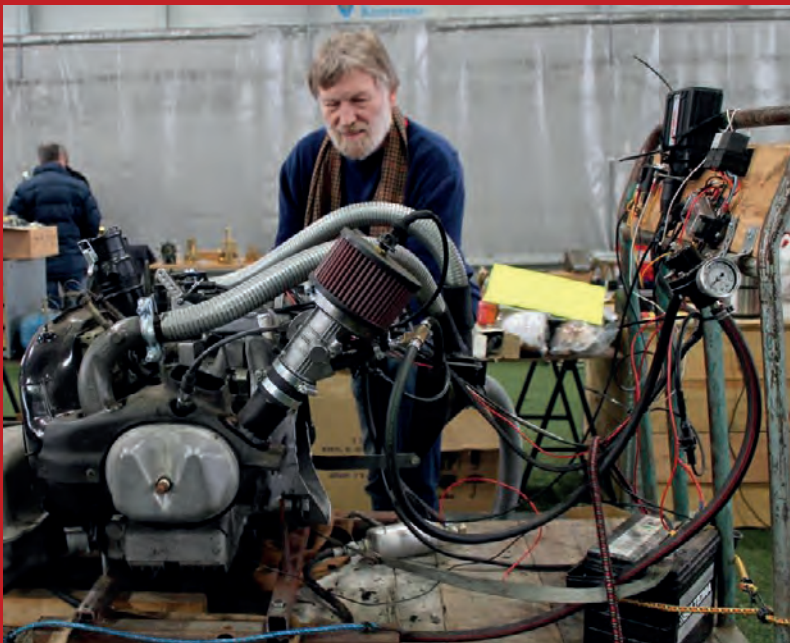
Stein Haugseter har håndtert mye rart siden han bare var en neve stor, for det meste ting som lager lyd og beveger seg. Det vil kreve for mye plass om vi skal hefte oss med alt, denne gangen satser vi på å avdekke hans forhold til «den franske blikkboksen». Han har egenhendig proklamert at denne konstruksjonen er noe av det mest intelligente som noensinne har blitt klekket ut. «Har du et par fastnøkler kan du ta den helt fra hverandre. Og den er like lett å sette sammen igjen. For ikke å snakke om kjøregenskapene: uavhengig fjæring på alle hjul, du velter ikke med en slik bil». Som flittig bruker gjennom mer enn førtifem år sier jeg meg helt enig.



Sin første 2cv 6 kjøpte han på selve bursdagen sin i 1975. Hos Georg Hansen, midt i Skien sentrum. Den var en slags lys blå med noe gråaktig.. «jeg tenker vi kaller den mellomblå!» I dag er Hansen borte, kun en stor grusplass markerer stedet der Stein trådte inn i det som senere skulle bli det han kanskje er mest kjent for: forkjærlighet for og fagkunnskap om 2cv. Siden 1975 har en stadig økende andel 2cveiere funnet veien til, eller telefonnummeret til Stein. Undertegnede ikke minst.



Som da oljelampen lyste faretruende rødt på en fjelltopp i Toscana. Da er det beroligende å høre over mobiltelefonen at «ingenting å bry seg om, det er bare trykkmåleren som har konket ut».



Hvordan havnet så denne mannen borti alt dette teknisk-motoriserte mangfoldet som han daglig omgir seg med? Man kan anta at han er noe arvelig belastet: far drev lastebil og transport, onkel var visstnok også involvert i slikt, og en tante kjørte også rundt i tyngre kjøretøy. Han minnes at de dro på sommerturer med fars lastebil, for øyeblikket omgjort til persontransport. Ved en annen anledning var det weekend og bursdagsfeiringer med lastebilbuss. Vi har tro på at det også ligger noe genetisk på lur i krokene når det gjelder Stein.



Da Holla Meieri ble nedlagt overtok Porsgrunn en svææær Mercedes lastebil. Ingen i Porsgrunn turde dra rundt med det beistet. Untatt sommervikaren Stein Haugseter. Han overtok Mercedesen, dermed var det gjort. Stein ble selvstendig melkeleverandør resten av sitt yrkesliv. Noe som strakte seg over 43 år. I løpet av disse årene smyger 2cv seg inn i garasjen til Stein. 2cv er som de fleste har hatt mistanke om, en fysisk lettvektter tross sine tekniske finesser. Men det er bredde over prosjektene til Stein, og til tider også tyngde. Som da han engasjerte seg i Telemark Museums kanon-prosjekt. Den veide to tonn mer enn en 2cv..

Vel. Vi har ikke spalteplass nok, selv i en hel årgang av Veteranvognen, til å pløye oss gjennom alle de tekniske viderverdigheter han har gitt seg i kast med gjennom årene. Denne gangen gjelder det hans forhold til det franske ikonet. Den som kommer innenfor verkstedsdørene hans øyner konturene av en samler. Han har alltid et åpent øye for noe til en 2cv, en ekstra motor kan være godt å ha.



Det lå i alle fall nesten i kortene at han begynte på Skiensfjordens Tekniske Fagskole, og etter noen tid hadde han dokument på at han var kvalifisert som *Maskintekniker*. Men et slikt yrke ble det aldri noe av. Stein hadde i feriene avløst sin far med kjøring for Porsgrunn Meieri.





«Dæven, ikke ta bilde her! Har ikke hatt tid til å rødde». Med hånden på hjertet, uten å fornærme, det er ikke alltid lett å se forskjell. Men verkstedet avspeiler til enhver tid en hektisk aktivitet. Her foregår alltid et eller annet. For tiden er en 2cv under behandling på løftebukken. Det er tydelig at den har hengt en stund, alt foran torpedoveggen mangler. Men skulle det bli noen ledige minutter en sen nattetime kan den brått fremstå som fullbefarent kjøretøy. Den henger ikke alene, på takbjelkene over verkstedet vagler en annen og eldre utgave som også venter på litt oppmerksomhet.

Den henger litt småvulgært til, en nysgjerrig kikker kan skue den opp under skjørtekanten. Der avdekker den sitt teknisk perfekte underliv. Suverent enkelt men funksjonelt, både fjæring og det uavhengige hjuloppheng.



Stein stabler. Over alt. Hele biler, halve biler, rammer og løse deler. At det er mest til 2cv overrasker ingen. Han samler. Henter vrak som blir dissektert. Det som er brukbart havner på hans assorteret delerlager. «Arkivet», har han mellom ørene, og det rommer det meste. Etter at Citroen Norge la inn årene tidlig på 90-tallet, har Stein uoffisielt overtatt. Han er



blitt en en-manns forsyningsnemnd. Henvendelsene kan komme fra de fjerneste avkroker, Jungeltelegrafan har ikke gått over til DAB. Folk han aldri har hørt om ringer og spør etter alt mulig. Og alt mulig får de. Enten de bor på Toten eller Finnskogen. Gjerne med anvisning om montering. Han påtar seg også jobb som ambulerende reparatør. En gang ringte NAF redningstjeneste fra Seljord. Både eieren og NAF

hadde problemer. Det var en 2cv som ikke ville starte. Stein vurderte hva årsaken kunne være og fyllte bilen med diverse reservedeler og rykket ut. Da han åpnet panseret lå ledningen til coilen løs og dinglet. Han trodde at det var NAF som hadde fiklet og satte den tilbake på plass. Dermed startet bilen velvillig. At NAF kunne overse slikt! NAF ble flau, Stein reiste flirende hjem, sendte regning, NAF punget ut.



Det aner oss at når så meget materiell går på gress utendørs og er klassifisert som ubrukelig, må det være en sann overflod å velge blant det som er brukelig. Og sannelig, i et tilsøtende lager får vi bekreftet at her en en hel hærske av karosserideler til 2cv. Sortert og stablet etter Steins eget klassifiserings-system: «den som leter skal finne.» Og med litt tålmodighet gjør man det.



Det kreves en viss lokal-kunnskap for å finne frem i halvmørket. Men her inne finner du det du trenger til å bygge din egen 2cv. Utvalget i deler og farger er rikt og variert.

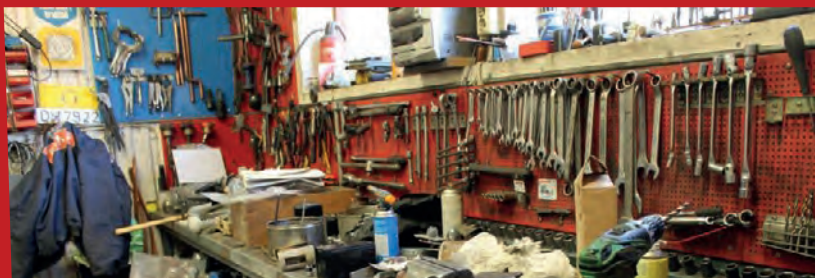


Dette er altså lageret for tynt blikk, 2cv-ens ytre utseende. Vi må inn igjen på verkstedet og opp trappen til selve den tekniske sjelen i samlingen: delelageret for det indremedisinske.

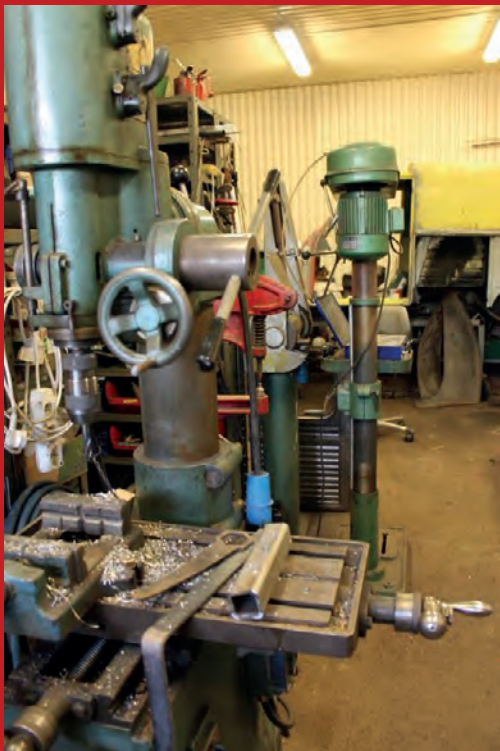
Ved første øyekast kan det virke kaotisk. Men her er det orden og logisk system, samlet, kvalitetsbedømt og klassifisert gjennom nær sagt en mannsalder. Du skal spørre etter noe helt usannsynlig før du får svaret: «det har jeg dessverre ikke.» Får du det svaret, er det sannsynlig at du har spurt etter noe som ikke hører med til 2cv.



Hvert tekniske segment har sin egen lille bås. Noe er lett gjenkjennbart, annet krever spesial-kunnskap. Støvet får du gratis med på kjøpet.



Man driver ikke i den tekniske bransjen uten å ha et velassortert verksted. Stein driver både førstehjelp for 2cv med almenpraktiske problemer, og et utall andre prosjekter. Ofte parallelt på en gang. Resultatet kan til tider virke forvirrende på besøkende, av og til også på eieren? Men som regel faller tingne på plass. En eller annen gang.



Da jeg kom på Garasjebesøk til Stein, hadde han som vanlig flere prosjekter svevende. Bl.a. en luftavkjølt motorsykkelmotor som han hadde store forhåpninger til. Vi har store forhåpninger om at et annet prosjekt skal bli ferdig:



Prosjektet er en 2cv AK av meget eldre modell. AK ble introdusert i 1951 og hang med i svingene til 1980. Nå vil Stein blåse liv i den på sitt eget vis: fra grunnen. Slikt tar han seg tid til mellom alle de andre ballene han har i luften.



Han har hatt en tilsvarende bil tidligere, en sitrongul AK med navnet Camilla. Han slet Camilla ut som byggebil. Etterpå solgte han den til meg, hvor den gikk som byggebil og ble ytterligere totalt utslitt.

Hvorpå han kjøpte den tilbake. Da var den redningsløs fortapt og innbrakte vrakpant.. Men AK var et like genialt produkt som personbilen, derom er vi enige.



Stein har hatt mye rart mellom fingrene gjennom årene. Men øverst på statistikken troner Citroen 2cv. Han mener selv at han har hatt over 100 utgaver av den franske blikkboksen. Kjøpt, reparert, solgt eller slaktet for å ha som deler. I det hele tatt har han skrudd på disse bilene mer enn noen andre i kongeriket. Han skrur fortsatt. Og takk for det.





Ove Mellingen

Sant å si...

Jeg tror alle guttunger har en periode der man er opptatt av biler. Bilær, som det vel heter her i fjorden. Og noen er guttunger hele livet. Vi har alle hatt en periode der vi drømte om en amerikaner, et skikkelig dollarglis. Og jeg, blant mange, kjøpte blader og tidsskrifter da jeg var i 14-15-16 årsalderen og drømte om en fet Buick, en snerten Corvette, en deilig Ford Mustang eller noe i den stilen. Vel, disse bladene eksisterer muligens fortsatt, men jeg ser ikke noe til dem. Annet enn den fantastiske gjengen i Grenland veteranvognklubb som lager bladet «Veteranvognen». Det er lokalt og det er folk som **Gunleik Kjestveit, Torfinn Dale, Jarle Rønjom** (som alltid dirrer av positiv energi for klubben), **Arild Johnsen, Ulf Stuwitz Røvik-Larsen, Leif Ingar Liane, John Austad, Sigmund Aakvik, Tore Wahlstrøm, Inge Holt og en haug til** som holder i gang et veteranbilmiljø som er aldeles unikt. Og ikke bare det. De

klarer altså å produsere et blad som er noe av det flotteste jeg har sett, innenfor sjangeren, noensinne. For ikke lenge siden så dumpet det ned et magasin på 64 sider i postkassen. Påkostet, flotte bilder, presentasjon av 250 biler, mye lokalt og mye godt lesestoff. Jeg blir sittende og bla i timevis. Det er jo ikke det at det ikke er mye tilbud om lesestoff i alle kategorier. På nett, i postkasse, i bokhylle og over alt. Men et så flott blad, men så mye godt stoff, er det sjelden man ser i vår tid. At bladet ser så bra ut har sikkert noe med at det er Thure trykk som produserer det også. Og når det gjelder nettopp slike biler, ofte amerikanske biler med masse vidløftige design-påfunn, er nettopp presentasjon viktig. Hjelper ikke å ha en fantastisk Corvette Stingray, om den ser ut som dritt. De må være litt skinnende, disse greiene her. Men jeg er altså imponert over hva disse folkene gjør av ren kjærlighet til gamle biler. Det å ha en hobby er viktig, det å ha

et interesseområde som går litt utenfor den daglige tralten med jobb, hus, heim, middag, nyheter på tv, sove, opp igjen, er med på å skape innhold i et liv. Vi trenger alle krydder som stimulerer livsgleden og disse bilfolkene er absolutt preget av det, så jeg bøyer meg, med glede, i støvet, for gjengen som har som mål: «...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...».

Og til slutt må jeg, i pur bilglede nevne han jeg hørte om, en 103-åring, som hadde kjøpt seg splitter ny KIA. Som KIA-eier selv la jeg spesielt merke til denne historien. Det er jo friskt og spenstig å kjøpe ny bil som 103-åring, men han ble spurt hvorfor han akkurat valgte KIA. «Det er på grunn av at KIA har syv års garanti det», svarte den optimistiske senioren...



1967 Maserati Ghibli avertert i august for 2.800.000

VETERANBILPRISAR I ENDRING

Dette er henta frå Facebook september 2018 og er skrive av ein aktør i marknaden på import av veteranbilar, slik at han ikkje nødvendigvis er heilt upartisk på spørsmål om prisane går opp eller ikkje og eventuelt kor fort dette skjer:

«Det er litt rart å sitte og se på hva som skjer innenfor veteranbilmarkedet for tiden. Hvilke prisstigninger vi hadde fra juli/ august i fjor til i våres, og så den ekstreme internasjonale eksplosjonen som har kommet nå i sommer. Mens vi har brukt mye tid sammen her inne på denne siden, så har det vært med glede å kunne spore fler og fler

som vet hva ting virkelig begynner å koste internasjonalt. Derfor var jeg også frekk i helgen og avbrøt han som skulle selge en flott gammel NSU Prinz Coupe for 30.000 i flott stand. Dette er bil til alt fra 150 til 250.000 ute i Europa om dagen. Dette sirkuset tar nå helt av. Fasiten er veldig enkel. Verden over blir det

hvert år nå nesten 100% nye kunder til veteranbiler, han som ønsker seg en gammelbil, eller han som har en eller to i garasjen og gjerne vil ha en til. Dessverre produseres ikke disse gammelbilene lenger, og det blir færre og færre biler igjen i hele verden. Jeg vil absolutt ikke tolkes som arrogant i dette, men etter 41 år i bransjen, og



1968 Porsche 911 til sals i 2001.



1968 Porsche 911 til sals i 2013.

farting verden rundt, enten det dreide seg om å "tømme Island" i 2008 eller å "tømme Hellas" osv samt handle fra Japan, Dubai, Spania, USA, Sveits, Sverige, "tømme Finland" osv. Verden er i ferd med å tømmes.

I fjor høst fikk jeg min første AHA opplevelse når jeg i juli/ august så hva som var i ferd med å skje på BMW 635 og antydte en internasjonal prisstigning på 25/30% neste år. Jeg bommet. Den ble mye høyere. Nå skjer dette på alt. Et av landene vi har handlet mye veteranbiler i senere tid, Spania, er også nå nærmere tomt. Da å tolke den veien at Spania var et land som kom i gang med gammelbilpopularitet sent, og man kunne kjøpe svært fine biler svært gunstig helt frem til 2014-2015. I sommer har vi sett hvor ekstremt dette har blitt også der, og idet jeg har noen bestillinger på noen forskjellige biltyper i øyeblikket som skal være veldig fine, trekker jeg frem et eksempel på Opel Manta GSII GTE da jeg har to kunder som skal ha to slike i perfekt originalstand. Dette kunne man kjøpe fine biler av i mange land, og i Hellas og Spania helt til i fjor for 40.000.-. I dag koster en strøken slik bil internasjonalt 200.000,- og det vi ser "dessverre" bare ut til å være begynnelsen.

Dette er trist, men dessverre en kjedelig sannhet. Derfor bør vi også få myndighetene til å forstå det samme som EU og som vi er tilsluttet dels gjennom et EØS medlemskap at moms bør reduseres til for eksempel 12%. Da er vi fortsatt dyrest på importavgift av veteranbil sammen med Sverige som også har 12% på veteranbil. Det vil hjelpe noe, men på den bitre sannhet at vi nok vil se færre importbiler i fremtiden på veteranbil må vi nok trolig forvente. På nesten alt av biltyper nå, så er prisene blitt skyhøye nedover såfremt vi snakker riktig fine biler, og dette er nok dessverre den spede begynnelsen. Ta godt vare på bilene deres folkens, og let frem alt



1955 VW Boble - avertert på Finn august 2018 for 175.000,-.

som finnes i gamle låver og bak ethvert bygg. Er det skrot, så finnes kanskje den delen kompisen din trenger der. Lykke til!»

Jamfør det utslitne begrepet løp og kjøp (før det stig endå meir): Det er allment kjent at bilar som appellerer til ein tyskar på rundt 40-60 år har stige voldsomt dei seinare åra. Det vil generelt seie nesten alt av tyske bilar, og dei fleste italienske og britiske sportsbilar som dei samme tyskarane har opp igjennom åra fått lese seg til at er bra greier. I dragsuget kjem etterkvart også meir perifere bilar som dei svenske, franske og amerikanske etterkrigskøytøya. Prisstigninga er til dels voldsam og det kan vere snakk om fleire 100 % over ein 5 års periode. For GVK medlemmene som har forsikra sin gamle bil for 50.000 i verdi (sidan det var kva bilen var verdt i 2002) og betaler like mykje for dette som ein som er forsikra for 300.000, er det nok lurt å ha eit auga på prisutviklinga så ein ikkje taper meir enn nødvendig om bilen skulle bli borte. Her er nokre morosame eksempel:

Denne 1967 Maserati Ghibli kan du no finne på Finn for 2,8 millionar. Ein fin bil som har vore norsk lenge, så lenge at han også har vore avertert på Finn for 300.000 tilbake i ca 2003. Då var han raud og eg tenkte at eg burde ringe på bilen. Det hadde vore ei god investering, fullt på høgde med leiligheter i Oslo.

Eller denne 1968 Porsche 911 som eg sjølv kjøpte i 1998 for 80.000 og



1963 NSU Prinz Sport Coupe lagt ut på Finn for 30.000,-.

deretter pussa opp for 40.000 pluss mykje eigeninnsats. To år seinare fekk eg prisoverslag på motoroverhaling (50.000,-) som skræmde meg så mykje at eg var fornøgd med å selje bilen for 80.000 igjen og ta tapet mitt. Bilen er seinare sett på Finn i 2013 med overhald motor for 250.000 - og er i dag verdt 600 til 900.000, i Tyskland over 100.000 Euro. Ein kan sparke seg sjølv i skinnleggen for mindre. Den avbilda bobla illustrerer at ikkje berre Folkevognbussar kan oppnå fantasiprisar, no er tidene komme til dei gamle boblene også. Oval-bobler ligg på Finn prisa til 120.000 og oppover til 250.000 og dei fleste blir selde. I Sverige gjekk nyleg ein 48 modell for 1 mill svenske, medan ein av dei eldste norske (1949) blei selde same plass for 500.000,-

Det som tyskerane ikkje driv prisen opp på, er derimot amerikanske førkrigsbilar av meir vanlege slag. For eksempel T-Ford, A-Ford eller 1929 Chrysler... Her er det derimot mange amerikanske eigarar som meiner dei sjølv er for gamle for bilane og skal selje sin. Dette mettar marknaden slik at prisane går ned. For den som er på jakt etter morosam veteran utan å tenke investeringspotensial kan det vere eit tips. For vi skal ikkje gløyme veteranbilprisbobla på 80-talet som sprakk rundt 1990, med halverte verdier og verre enn det som følgje..

Av Narve Nordanger

VETERANKJØRETØY OG SIKKERHET

Uten å spekulere eller synse om den triste hendelsen med veteranbil i Rjukan i sommer, vil vi allikevel komme med noen betraktninger ved det å ferdes i veteranbil/motorsykkel og sikkerheten rundt dette.

Til eldre veteranbil eller motorsykkelen er til mer skiller disse seg fra dagens kjøretøyer med all mulig sikkerhet. De har ikke kollisjonsputer og i mange tilfeller er de uten sikkerhetsbelter. Kollisjonsdempende soner og avstandsregulerende med automatisk bremsing er noe vi i det siste har fått som en verdifull sikkerhetsfaktor.

Dette er ikke skrevet for å skremme noen fra å bruke det gamle entusiastkjøretøyet. Med en defensiv bruk, og kjøre som om alle andre er en fare (idioter), er muligheten til å havne opp i noe å betrakte som minimal. Når de menneskelige faktorene er tatt hensyn til er det allikevel en del ting vi bør tenke på for å forebygge farer.

Dekk

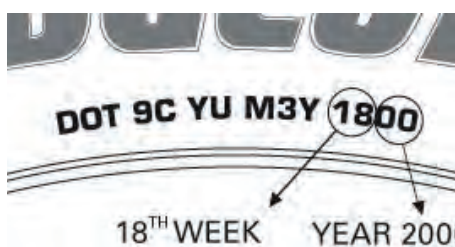
De færreste av oss greier å slite ut et dekk på veterankjøretøyet. Dekk er til en viss grad «ferskvare». Et 10 til 15 års gammelt dekk nærmer seg hockypuck i konsistens. Det kan være direkte uforsvarlig å bruke på våt kjørebane eller ved hard oppbremsing. *Jamen de er nesten ikke brukt og har alltid vært lagret tørt og i inne i garasjen. Et Michelin*



dekk varer minst 40 år! Det er datostempling på de fleste dekk. De som har greie på dekk mener at alderen tar dekket og mer enn 8-10 år går ut over sikkerhet.

Bremser

Alle biler har i dag 2 krets bremsesystem, bremseforsterker og ABS er en selvfølge. De aller eldste kjøretøyene har stagbremser kanskje bare på bakhjulene. Noen har kanskje bare en krets og uten noen form for bremseforsterker (vaccumforsterker). Alle disse bremsetypene fungerer godt når de er i orden og fungerer godt nok til å stanse kjøretøyet. Det er selvfølgelig av største viktighet at dette er sjekket og fungerer optimalt. De aller fleste veterankjøretøyeiere vet dette og kjører deretter. Det er allikevel enkelte ting en bør ha fokus på. Bremseslanger og bremserør må være uten sprekker eller rust og lekkasjer må selvfølgelig ikke forekomme. Like viktig er pakninger i hovedsylindere og bremsekyllindere. Bremsevæsken er også viktig å ha kontroll på. Bytt bremsevæske hvert 2. eller 3. år for å unngå koking eller rustangrep innvendig i bremsesystemet. Koking kan oppstå



når bremsevæsken har tatt opp så mye vann at dette koker inne i bremsesystemet ved oppbremsing og bremsepedalen føles lav og kan gå i bunn. Bruk beste bremsevæske i handelen, gjerne med kvalitet DOT 4 eller bedre. Bremseklosser/ band var før med asbest og var dermed av en bløtere type en det som er standard i dag der vi har alle de tilleggsfunksjonene bremsene har. Finner du flere kvaliteter av bremsebelegg til din bil, bør de velge de bløteste som gir en større bremseeffekt på eldre biler.

Bensintilførsel

Sjekk jevnlig for lekkasjer og svetteing rundt tank, bensinrør/ slanger, pumpe og forgasser. Bruk ikke slanger med dårlig kvalitet. Slangen skal oppfylle kravene til ISO 7840 og være merket med A-1 for bensin og A-2 for diesel. Husk



at dårlige slanger også kan tette systemet innvendig.

Rust

Nå som vi har mulighet til å besøke vegstasjonen for siste gang (kjøretøy elder enn 1960) og hver 5. år for de som er mellom 30 og 50 år og har det påført i vognkortet. For disse er det spesielt å gjøre en kontroll av bærende konstruksjoner og innfestninger i understell. En bil som knekker sammen ved en hard oppbremsing eller ved et uhell vil ingen oppleve.

Løse gjenstander i bilen

Detter er like viktig i veteranbilen som i dagligbilen. Vi lærte på sikkerhetshallen på Stevneplassen da vi besøkte den, at en mobiltelefon løst i bilen kan forårsake store skadet dersom uhellet er ute. Den tidsriktige Kurer-radioen i bakvinduet bør jeg ikke utdype faren ved der du sitter uten nakkestøtte eller sikkerhetsbelte. En for dårlig sikret brannslukker må også festes skikkelig.



Sikkerhetssele

De færreste veteranbiler er utstyrt med skikkelige sikkerhetssele. To punkts belter er en falsk forsikring. Om det ikke er belter i bilen originalt må vi her avvike fra det originale og få montert skikkelige belter til alle. Det er mange måter



å skjule belter i bilen på når de ikke er i bruk om det er viktig. Sørg for skikkelig forankring av beltene i karosseriet eller ramma. Det er mulig å montere belter i en bil med trestamme i karosseriet, men krever noe ekstra tilpasning på B og C stolpen. Her finner du veiledninger på Internett. Husk at beltene skal være E-meket (ikke fra Kina).

Hovedstrømsbryter

Å ha en strømbryter i bilen er en god forsikring som alle bør skaffe seg. Den bør ikke monteres midt på dashbordet, men et sted den er lett å betjene. Typen som monteres på batteriet er også en god løsning.



Hjelm og annet kjøre utstyr

Kjør ikke motorsykkelen med en gammel hjelm eller en hjelm en annen har brukt. Fagfolk på

området sier at en hjelm skal sitte perfekt på hodet og skal sitte trangt når den er ny. En hjelm aldres da det ytre skallet med årene blir sprøtt og garanteres ikke lengere enn 7-8 år. En billig mopedhjelms bør ikke brukes mer enn 3-4 år. Sjekk jevnlig at hakereima og låsen på denne er i orden, for du bruker vel alltid den? Kjør aldri mc eller moped uten skikkelig kjøreutstyr. Det finnes i dag Kevlar gensere og jeans som ser ut som vanlige klær og beskytter som en motorsykkkel kjøredress. Oppsøk fagbutikk på området som det finnes flere av i Grenland.

Bruk

Å kjøre et veterankjøretøy kan for noen og spesielt nye brukere være en utfordring med hensyn til stabilitet, bremses og lyder. Gjør deg kjent med alt som er annerledes før du legger ut på den lange kjøreturen. Da er du klar for den fine, trivelige og sosiale turen med veterankjøretøyet med dine passasjerer eller andre veteranentusiaster.

HA EN GOD OG SIKKER TUR!

Av Jan Arthur Pettersen

MOTO GUZZI

Italiensk høsttreff på Norsjø

Ferieland



Helgen 31.08 til 02.09 reiste kona og jeg på Italiensk treff, som i «gamle dager». (mao, noen år siden sist...) Sykkelen, en Moto Guzzi California II, er fra 1986. Vi kjøpte den i 1991. De første årene ble den mye brukt. Ofte med en lignende oppakning som bildet viser. Vårt første Italiensktreff var på Trægde utenfor Mandal i 1991. I de senere år har det vært mer «sporadisk» bruk av sykkelen som det heter.

Denne sommeren hadde jeg virkelig sett fram til årets høsttreff. Vi pakket klart det meste på torsdag og på fredag så reiste vi oppover mot Akkerhaugen. (Når alt kommer til alt så syns Anne det var akkurat passe langt...) En hyggelig tur via Valebø med en flott utsikt over deler av Sauherad og så var vi framme.

På Norsjø ferieland ble vi godt tatt imot av treffarrangørene «Team Nils». Team Nils er en gjeng mannfolk fra Grenland, Vestfold og Bodø med vårt medlem Torgeir Hansen fra Heistad og Onkel Nils fra Bodø i spissen. I resepsjonen på Norsjø Ferieland var de også vennlige og gjestfrie. Det var en stund siden vi hadde slått opp telt og ligget i telt. Gamle kunster ble vekket til live og teltet kom opp. Naboen var en meget hyggelig kar fra Vestlandet som hadde reist langt. Det er utrolig trivelig å prate med likesinnede og rusle litt rundt og treffe gamle kjente.



Bjørnar som vi kjøpte sykkelen av i 1991 er et sentralt medlem i Team Nils og det er alltid hyggelig å treffe han.



På kvelden fikk vi servert pizza ved småbord på terrassen. Teltneboen Aksel og vi delte bord. En kar fra Sveits kom også.

Han hadde tatt seg en god og lang Norgestur fortalte han. Mannen hadde reist mange ganger rundt i Norge, og likte best vinterkjøring... (der er ikke vi helt ennå)

På Norsjø Ferieland har de et flott lokale innendørs. Der fikk vi god frokost lørdag morgen. Teltlivet har sine store gleder og maten smaker bedre på tur.

Et av høydepunktene på Italiensk treff var fellesturen lørdag. Klokka 12.00 startet den etter at Torgeir hadde gitt litt praktisk informasjon.

Turen gikk i et glimrende tempo. Akkurat passe fort til å nyte naturen og samtidig holde en grei fart.

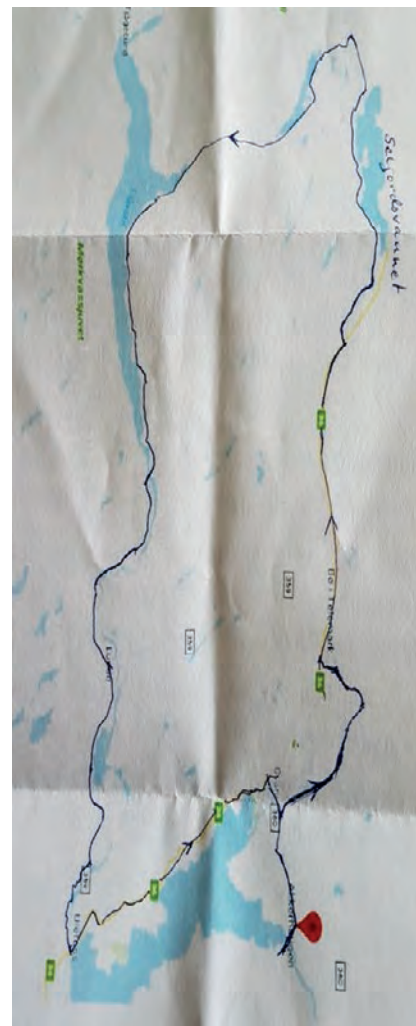


Moto Guzzi 850 T3 fra 1975. Eier Tage Stavøy fra Porsgrunn. Treffets eldste sykkel.



Moto Guzzi 850 T3 California fra 1976. Eier Torgeir Hansen fra Brevik. Sykkelen er kjøpt ny av Torgeir i 1976. Senere solgt og kjøpt tilbake og restaurert av Torgeir.

Team Nils hadde planlagt en flott reiserute. Telemark har en herlig natur. For ordens skyld så nevner jeg at det er mye grusvei over heia fra Seljordsvannet og nesten til Kilen. Det var jo slik veiene var før i tida. Litt lavere tempo så går det greit. Vi stoppet på Lunde Sluseamfi. Da smakte det med is og kaffe. Lunde Sluseamfi ved Lunde Kanalcamping og Lunde Slusekro er verdt et besøk.



Anne og jeg tok en egen tur etterpå og stoppet litt i Lunde sentrum på veien tilbake. På treffplassen gikk vi en tur på campingplassen. Det er godt å gå litt og Nordsjø Camping er en ryddig og veldreven plass. Klokket 18.00 var det festmiddag innendørs. God mat og god stemning rundt bordene.

Etter middagen var det loddsalg og etter desserten

så var det trekning med mange flotte premier. Vårt lokale firma Gasolin var en av sponsorene.

Morten Maager startet å importere Moto Guzzi i 1969. På vår- og høsttreffene er det en god blanding av alle utgaver og årganger. Her kommer noen av de eldste på treffet:



Moto Guzzi Le Mans 1. 850 ccm. Laget mellom 1976 og 1978.



Moto Guzzi 850 T3 California fra 1976. Eier Torgeir Hansen fra Brevik. Sykkelen er kjøpt ny av Torgeir i 1976. Senere solgt og kjøpt tilbake og restaurert av Torgeir.



Søndag startet med en god frokost. Slike treff blir preget av at mange har lang reisevei hjem. Vi pratet litt og ruslet litt rundt før vi pakket telt, soveposer og bagasje på sykkelen.

Hjemveien gikk veldig greit med nydelig vær. Det er veldig greit å kunne henge telt og soveposer til lufting hjemme og pakke det ned samme dag.

Tusen takk for et flott Treff Team Nils!

Leif Hægeland

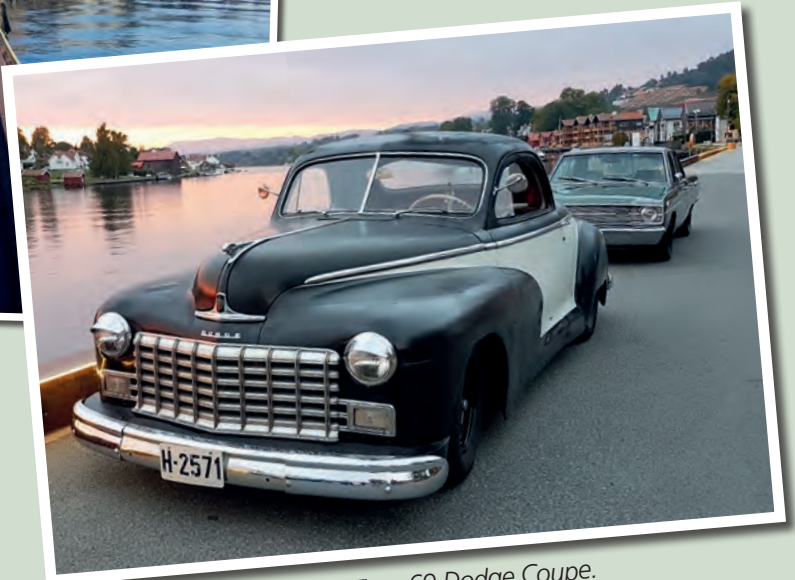




Sommaren 2018 var det alltid fint vær i Porsgrunn. Ofte fylt opp med to og firehjulingar, men lite båtar så langt.

CARS & COFFEE I PORSGRUNN

Den relativt uformelle motorklubb samanslutninga Grenland Motor Union (GMU) har i heile sommar arrangert Cars & Coffee med dekksparking på menyen midt i Porsgrunn by. Uformelle treff av typen Cars & Coffee har blitt populært over heile landet, men få plassar kan freiste med så fine omgivelser som kaien nedanfor rådhuset i Porsgrunn. Sommaren 2018 har i tillegg vore særdeles gunstig for køyring med gammalbil og mange svært ulike køyretøy har samla seg på tysdagskveldane. Her er nokre av dei fanga av GVK sine fotografar.



Med 22 års mellomrom. 47 og 69 Dodge Coupe.



Ein tysk familie på Noregs-ferie stakk også innom med sin 60-tals Mercedes diesel. Det viste seg at bilen hadde dei funne i Noreg for nokre år sidan.



Ein Reva er strengt tatt ikkje veteran enno, men veldig bra at nokon tek vare på dei. Dagens minste bil var det også.



Den 14. VW Golf som blei importert (1974) og den eldste som enno lever.



Grønne bilar (Triumph TR250 og Mazda 929), blå himmel og blått vatn.

HBM

HELBERG

BYGG & MALING



HBM AS tlf 959 43 270
 adr Klyvevn. 9 – 3740 Skien

● **BYGG- OG SNEKERTJENESTER**

- Nybygg
- Tilbygg
- Ombygging
- Restaurering
- Vedlikehold
- Rehabilitering

● **MALING**

- Interiør
- Eksteriør
- Sprøyte
- **TAPET**
- **TEPPER**
- **GULVBELEGG**
- **FLIS**
- **VÅTROMSERTIFISERT**

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



Traaholtveien 8,
 3949 Porsgrunn
 Tlf: 35 51 52 20
 post@gasolin.no

Nå også: Verksted for historiske racerbiler!

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
- Motoroverhalingverktøy
- Metallmaskiner

WWW.GASOLIN.NO



STÅLLAGERET I TELEMARK



Velkommen til Stållageret Telemark!
 – Et godt sted å starte når du handler stål

- Et stållager for alle
- Vi leverer det du trenger
- Alt i stål og metaller
- Bransjeerfaring
- Vi leverer over hele Telemark

Her finner du oss:



Hagebyveien 39, 3724 Skien

Tlf: 404 58 400 - telemark@staallageret.no

Vi har bilproduktene som proffene bruker!



Christoffersen

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



INNKALLING TIL ÅRSMØTE

7. FEBRUAR 2019

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubbs medlemmer torsdag 7. februar 2019 kl. 1900 i vårt klubbhus i Porsgrunnsvn. 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. Styrets årsberetning for siste beretningsår.
4. Klubbens reviderte regnskap for siste kalenderår.
5. Fastsetting av kontingent for det etterfølgende år (2020).
6. Budsjett for kommende år (2019).
7. Innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest 31. desember. Saker om lovendring må være styret skriftlig i hende senest 1. 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 årsmøtet, dvs. torsdag 17. januar. Jfr. lovenes § 10.2 (Valg). Valgkomiteen består av Tom Ellefsen, Morten Hansen, Per Horst.

Styret

KORT NYTT...

Slevolden takker for oppmøtet på deres arrangementer i 2018 og ønsker velkommen til vårtreffet i 2019. Første arrangement er vårtreff/vårmønstring 27. april i 2019. De arrangerer show og konkurranser.

LMK planlegger **Motorkonvoien 2019** i stedet for Norgesløp i 2019. Helgen 7. til 9. juni vil det skje store ting over hele landet. Gå inn på www.lmk.no og les mer.

Motorsykkelfolk og veteran-endurointeresserte: **Novemberløpet** foregår 20. november.

Oslo Motorshow på Lillestrøm er helgen 26. til 28. oktober på Lillestrøm. Stor utstilling og meget variert innhold.

Høsten er tid for garasjeaktiviteter og leseaktiviteter. Ny utgave av boken «The Moto Guzzi Story» er kommet. Prisen er oppgitt i britiske pund og er GBP 40. Kan bestilles på www.veloce.co.uk. På denne hjemmesiden kan du finne mange julegaver og mye lesestoff. Enten til deg selv eller andre. Muligheter å kjøpe stoff digitalt også. Jeg legger til at på www.amazon.co.uk har de flere motorbøker og mye annet som er kjekt å ha.

SEMA Show er fra 30. oktober til 2. november. Utstillingen holdes i Las Vegas, Nevada, USA. Pakketur på www.expertreiser.no/semashow. Pris med fly, hotell og tre dager på SEMA og en uke totalt fra kr.13.000.-

Vi forbeholder oss muligheten for at det kan bli forandring i programmet.



KROMMING I POLEN

- Profesjonell renovering og forkromming av deler til alle typer kjøretøy!
- Kan også ta større støtfangere
- Transport en gang i måneden

www.gromkrom.no

info@gromkrom.no - Telefon: 909 10198





Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2018



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