



Veteranvoegnen

Nr. 6 – 2016 Årgang 41

Nesten like spennende som å åpne Tutankamons sarkofag • Fårikålfest på klubbhuset • Porsgrunn Bilfestival • Toms Buick Roadmaster • Julefortelling med gammalbil • Beistet fra Torino • Hjulspor på lerret og skjerm: Colombo



God Jul



Alford-Hudson-Kelley-Royce-Packard-Opel-Essex-Citroën-Chevrolet

Ford-Lagomada-Ferrari-Jensen-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delage-Plymouth-Dodge-H

cedes-Iniata-Mg

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:

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

2. varamann:

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

Revisor:

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

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Jan Arthur Pettersen
Tlf: 909 13 612
E-mail: j-a-p@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 Motorsykkle:

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

Rådgiver engelsk:

Stephen Cook Tlf: 35 54 53 56
Brian Thurston Tlf: 938 87 331

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19
E-mail: olavskyl@gmail.no

Årskontingent kr. 350,-. 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**

Her er nok et blad til din glede eller ergrelse.

Nå lakker det mot jul og det er snart tid for julemat og juletradisjoner. I den forbindelse er det alltid hyggelig å mimre litt over det som har skjedd i løpet av sommeren. Grenlandsrally var en fantastisk opplevelse med flott vær og rekorddeltakelse. Takk til Per og gjengen. Mange fikk med seg Norgesløpet i Grimstad, en flott opplevelse, men kanskje litt lang løype? Cars and Coffee på Ælvespeilet har hatt rekorddeltakelse med opp mot 80 kjøretøy av alle slag. Felles for alle er interessen for kjøretøy. Vi må ikke glemme høsttreffet på Slevollen med 181 kjøretøy. For en rekord! Dette viser en utrolig interesse for kjøretøy og kjøretøykultur i Grenland. Lunde i Telemark arrangerte veterandag 1 oktober. Et flott arrangement hvor det på nytt var mulig å se Trollbilen. De manglet litt skilting over hvor ting var under arrangementet, men det var mye gøy å se. Wings og Wheel i Lunde hadde greid å samle alle eksisterende Trollbilene i år. Det er ganske spesielt i året som Trollbilen fyller 60 år. Alt i alt en god sommer for kjøretøykultur.

Nå når GVK har fått Norgesløpet i 2018 kan løpskomiteen med Torfinn i spissen glede seg over stor interesse fra medlemmer som vil bidra. Det er gøy å høre at det ikke bare er medlemmer som kommer på medlemsmøte som melder seg, men også medlemmer som ikke pleier å være på medlemsmøtene. Løpskomiteen kommer tilbake til hva de trenger folk til. Meld deg til tjeneste! Det er gøy å gjøre noe sammen. Kort ned ventetiden til neste sommer med dette nummeret av Veteranvognen.

Redaksjonen

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 2. februar i 2017. Jeg vil derfor si litt og mene noe om det forstående valget som skal finne sted (pkt. 9. på dagsorden).

Først vil jeg minne medlemmene på at formell innkalling til årsmøte er sendt ut via Veteranvognen nr. 5, se side 4. Jeg vil be dere lese innkallingen nøye og merke dere de forskjellige datoene dersom dere skal fremme noen saker til årsmøte osv.



Vi er en stor klubb som nærmer seg 450 medlemmer hvorav jeg velger å mene at ca. 100 stk. av disse er aktive. Blant disse 100 aktive medlemmene er det igjen noen som er meget aktive. Disse medlemmene har gjennom mange år påtatt seg forskjellige verv og oppgaver noe som gjør at GVK er høyst levende og oppegående. Disse medlemmene vil jeg kalle "Såmenn". De andre medlemmene er de som "høster". Det er de som kan komme til hvert medlemsmøte eller annet arrangement, veteranbilløp osv. hvor alt er lagt til rette, med andre ord, til dekket bord. Før eller siden vil noen av disse "Såmenn" ha behov for pause og bli fritatt for verv og oppgave. Få lov til å trekke seg noe tilbake og bli innlemma i den medlemsgruppa som høster.

Jeg vil anta valgkomiteen har begynt sitt arbeid - og på bakgrunn av disse ordene ovenfor vil jeg be medlemmene villig stille opp dersom de blir kontaktet av valgkomiteen og spurt om å påta seg et verv. Før eller siden er det behov for utskiftninger. Ny koster feier best osv.

Med sorg mottok jeg 10. nov melding om vårt æresmedlem Bent Sørensen var død. GVK har mistet en god venn. Les nekrologen inne i Veteranvognen.

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

Hilsen Gunleik

Gamle GRENLANDSBILDER

Siden det ikke er snø i sikte foreløpig i byen, får jeg fore dere med noen gamle bilder med snø på fra sentrum. Her fra Jernbanegata med Folkerestauranten på høyre side av bildet. Det er jo der DNB ligger idag. Nederst i Storgata ser dere den lille bygningen med Langtvedt Ur som jo også ble revet og er dagens Nordentorg. Det var kjettinger på bilene den gangen, men det var jo ikke så mange av de. Antar at bildet er fra 1920-1925 og innenfor der bilen er parkert er dagens Rådhusparken på høyre side.



Rådgiver spansk:

Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792
E-mail: geirhavga@gmail.com

Tilhenger Skien:

Arne Olav Haukenes
Tlf: 35 59 67 12 / 971 68 496

Kjøkken: Gunnulf Foss.

Innkjøpssjef Jan Erik Halle

Huskomite: John Austad, Svein Stavlan,
og Sigmund Aakvik

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no
Jan A. Pettersen
E-mail: j-a-p@online.no
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Jarle Rønjom
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no
Leif Hæeland
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 2017:

nr. 1 deadline 1. februar
nr. 2 deadline 1. april
nr. 3 deadline 1. juni
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: Narve Noranger



NESTEN LIKE SPENNENDE SOM Å ÅPNE

TUTANKAMONS SARKOFAG

Bjørn Bunkholdt opererer langs ytterpunktene i veteranbil - segmentet: Fullvoksne rutebiler og fingersmå bilmodeller. I fjor hadde Veteranvognen er artikkel om «Bjørns busser». Ved omtrentlig bokføring kom vi til at han hadde omtrent 750 modellbusser - og biler parkert rundt i stuen. Om ikke norgesrekord, så i alle fall GVK-rekord. Og så trodde vi at siste ord var sagt i den saken. Helt til for en tid tilbake, da Bjørn tilsto at han hadde funnet en kartong til.

Innerst og nederst i garderobeskabet. Som han mente inneholdt modellbiler. Jeg fikk ham på tro og ære til å love å ikke ta kartongen frem eller åpne den før jeg var til stede. Noe han pliktoppfyllende håndhevet. Inntil i dag. Selv for en som ikke er opphengt i den slags, ante vi antagelig litt av samme spenning som den engelske arkeologen Howard Carter følte da han åpnet Tutankamons grav i 1923. Uten sammenligning for øvrig.



Etter hvert var «sarkofagen» tom og resultatet av utgravingen lå presentert på salongbordet. Riktignok ikke i store mengder, men et pent tilskudd til Bjørns nye opptelling i skap og på hyller. «Åja, den husker jeg, og den! Og se på den!!!» Her snakker vi om ekte gjensynsglede etter mange års adskillelse. Noen stor overraskelse var det heller ikke at det dukket frem enda noen busser fra glemselen.





Favoritten i utpakkingen var denne lastebilen av blikk. Den fikk han i Sverige som guttunge. Antagelig er den amerikansk eller engelskprodusert. Det er litt forskjell på den og en annen bil fra guttedagene, laget på et trevareverksted i Skien og kjøpt over disk. Den ser noe gammelmodig ut, men vi må huske at Bjørn er født i forrige århundre.. Da utpakkingen var over klarte ikke Bjørn og dy seg: «vil du se de siste bussene jeg har kjøpt!?» Her snakker vi om global spredning, en fra India og en fra Amerika. Innkjøpt på siste tur til Fredricia. Sånn er det med Bjørn og busser, han får aldri nok.



Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Medlemsmøte på Låven torsdag 3. november 2016

Formann Gunleik ønsket velkommen til novembermøte. Gunleik har funnet brillene så han kunne komme på møtet i dag. I dag blir det ikke loddsalg da vi har gått tom for gevinster, men formann oppfordret til å kjøpe dobbelt så mange lodd neste gang. Andreas Cleve skal vise bilder fra Tor Johannesens utrolige garasje i Frankrike Ca. 70 medlemmer på møtet.

Referatet fra sist møte ble godkjent.

Diverse:

Jan Arthur fortalte om Oslo Motorshow og Gasolin sin forvandling av et vrak til restaurert bil på 3 dager.

GVK stiller på stand ved Hobbymessia i Langesund 19-20 november.

Tom Grindlia og sekretær stiller med biler. Vi skal ha stand som selger modellbiler fra Jans modellbiler. John Austad stiller. Stein Haugseter ordner møbler, Knut Brekke ordner blader og bøker til standen. Jan Erik Halle stiller lørdag, og Rolf Ernst stiller på standen. Klubben betaler mat til de som stiller. Vi trenger flere så det er bare å melde seg.

Noen medlemmer kom med et forslag på siste medlemsmøte. Styret jobber med saken, og kai Hansen har levert TV.

Nye medlemmer: Ingen nye medlemmer i kveld.

Medlemmenes 5 minutter:

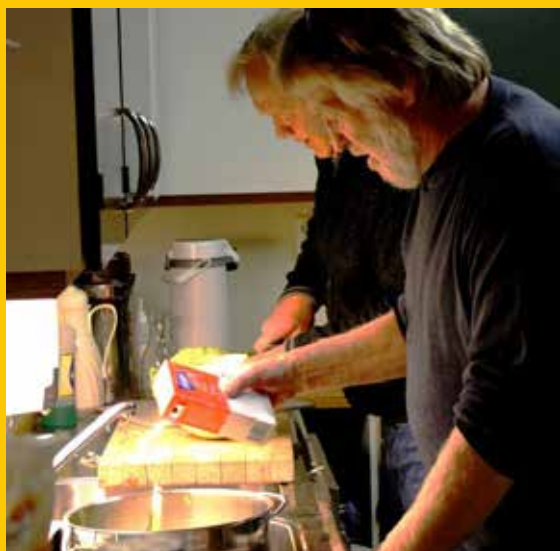
- Tidligere formann Roar fortalte en artig historie fra militæret.
- 4 mann skal restaurere Porsgrunnsbrannbilen. De 4 er Ivar Kristensen, Jens Tysted med svigerfar og Gjestland. Komiteen lover å levere referater fra restaureringen til bladet.
- Morten Bjønnes etterlyste informasjon om fremgangen i Norgesløpet. Jan Arthur orienterte. Komiteen legger linjene og mer informasjon vil komme fortløpende.
- Sigmund har garasje plass ledig frem til 1 mai.
- Grim oppfordret til mer bruk av mikrofonen fra de som hadde innlegg.
- Jan Erik Halle hadde 2 Weber forgassere og 1 dynamo til salgs.

Etter pause viste Andreas bilder fra Tor Johannesens fantastiske samling. Mange kommentarer fra medlemmene. Flott innslag. Etter dette hevet formann møtet.

Referat: Jarle



*Nå er
fårikålen
klar gutter!*



Kvelden ble et godt eksempel på dugnadsånden blant de fremmøtte. Dekking, avdekking og oppvask ble utført bortimot uoppfordret .

Sauer er ålreite dyr..



Fredag 28. oktober inviterte matfantomene Stein og Per til den årlige, tradisjonsrike fårikålfesten på klubbhuset. Høsten kommer ikke skikkelig i gang hvis ikke de gjør det.



Kokkene tok oppgaven med sedvanlig seriøsitet. Innimellom de forskjellige fasene i tilberedelsene tok de aktivt del i allmannamøtet i forkant av bespisningen. Til sammen møtte det opp ca. 15 medlemmer av klubben for å slå fast det vi alle visste på forhånd: vi gikk en vellykket kveld i møte. Alle de fremmøtte nøt medbrakt drikke, Geir Grøtvik hadde utvist særdeles kreativitet å så måte. I tillegg hadde han tatt med seg en dekorasjon som satte spiss på kvelden. Uten betenkning gikk det gjennom sensuren og ble hengt opp i lokalet. En slags dokumentasjon på kveldens aktivitet...





Det gikk litt på overtid før vi fikk satt oss til bords, noe som var med på å høyne stemningen. Da Per plasserte de dampende grytene på bordet, imponerte gjestene med sin dannede kø-kultur. Potetene var som vanlig levert av klubbens landbruksminister John Austad. Særdeles velsmakende og kortreist.



Man kunne forsyne seg flere ganger. Noen ventet beskjedt på tur.



Fårikål, akevitt, lokale poteter, Steins håndlagede dessert og noen gode historier er en god kombinasjon. Når så dugnaden også er optimal, er det gode grunner til å lene seg tilbake og være fornøyd med årets fårikålaften. Takk for maten!

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



Porsgrunn Bilfestival 7.Mai 2016

På aprilmøtet inviterte Kristian Håkonsen oss til Porsgrunn Bilfestival. Avisa TA hadde også en artikkel om festivalen, med følgende tittel : "Skal fylle opp plassen :- Dette skal bli en veldig morsom dag".

Dagen kom med sol og fint vær. Turen gikk ned til Herøya og parkeringa ved REC-bygget. Og her følger noen glimt fra dagens utvalg av kjøretøy:



Martin – barnebarnet til Torstein Johannesen hadde lånt bestefars bil. Meget fornuftig løsning av begge to! IFA Cabriolet fra 1954 er bare et helt riktig kjøretøy på en slik dag.



Kristian sin Renault Dauphine.



AmCar folket stilte opp. Chevrolet Camaro og Chevrolet Corvette.



Legg merke til variasjonen i bilmerkene.



Det er høy kvalitet på ombyggingen.



Lada, lettere modifisert.



Offroad-kjøretøy er artige ting. Eieren fortalte at mye av bilen var bygd med utgangspunkt i Chevrolet Suburban. Solide saker.



Konkurransen om lyd i bil. Man har en CD som alle setter i bilens lydanlegg. Så kobles det til måleinstrumenter og kvaliteten leses av.

Tusen takk for en hyggelig dag!

Leif Hægeland

Toms Buick Roadmaster 1950



Tom Ellefsen løftet litt på sløret for noen uker siden og viste hva som skjulte seg under. Det må med en gang sies, Tom er ingen novise hva gjelder omgang med veteranbiler. Det må man heller ikke være når man gir seg i kast med det restaureringsprosjektet som skjuler seg bak sløret på Skotfoss: Buick Roadmaster 1950. Et svært beist!

Det blir vanskeligere og vanskeligere å finne medlemmer i klubben som er i gang med restaureringsprosjekter. Veteranvognen vil svært gjerne ha tips dersom noen er i gang med et prosjekt som vi kan få med i bladet. Slik som Tom Ellefsens Buick. Nå er han heldigvis i den fasen at mer skal inn enn ut av bilen. Men, som Tom påpeker, den er ferdig når den er ferdig, ikke før!



Foreløpig ser det slik ut, (venstre) men skal bli slik (høyre). I amatørens øyne er Roadmasteren som den står i dag nærmest et uoverstigelig kaos.



Det er Harley J. Earl som står bak designen på Toms Sedanett Cuope. At han var heldig med linjene hersker det ingen tvil om. Se på fronten, gjetthvor begrepet «dollarglis» stammer fra? Maken til tanngard skal du lete lenge etter.





Vi har nevnt det tidligere i denne spalten: hva det er som gjør veteranbilene så severdige? Riktignok er et noen som sverger til det mekaniske når de skal innlede et forhold, mens andre legger vekt på det ytre og visuelle design. Når Tom Ellefsens Roadmaster kommer på veien en gang i fremtiden, vil den ligge langt oppe på skalaen. Både når det gjelder teknikk, eksteriør og interiør.



Krom og glitter! For å få til den rette finishen i rillene på radioen, sprayet Tom hele fronten med sort lakk. Deretter gnicket og polerte han vekk den overfløydige lakken til rillene fremsto skinnende blanke, med mørk lakk i mellomrommene. Slike smådetaljer går man øyensynlig ikke lett forbi. Bak rillene ligger en svær høyttaler og venter på å slippe løs ekte 50-talls musikk.. Kanskje Odd kan tipse han om noe Elvis..?



Når vi først er innomhus, kan vi kikke litt på hva som venter på å bli organisert. Det er mulig dette ledningsnett er dagligkost for dem som driver med totalrestaurering av veteranbil, men det som undertegnede umiddelbart får i tankene er en Italiensk spaghetti-rett der kokken har hatt en dårlig dag. Blir dette virvaret noensinne strømførende en vakker dag?

En beroligende tanke er påminnelsen om at Tom Ellefsen har hatt fingrene borti mekanikk tidligere. Mellom forskjermene hviler et beist av en åtte-sylindret motorblokk. Det går tydelig frem at den har vært under kyndig behandling. Det er så blankt og rent under motorpanseret at man kan servere middag direkte på motor-toppen.



Åttes sylindre står altså pent på rekke og rad under panseret, klar til å sparke fra når den tid kommer. Til sammen 320 kubikktommer (!) tilsvarer 5243,86 ccm, noe som utgjør et sylindervolum på 5,243 ltr. Det skulle gi brukbar fremdrift, når alt dette starter opp utgjør det 157 hk. I følge Tom er dette den største Buick-motoren fra denne tiden. La oss håpe at bensinprisen ikke stiger til himmels før han får den på veien. På spørsmål om hvor mye Roadmasteren veier, aner vi et smil i munnviken når han svarer: på vognkortet står det 1990 kg...men.. Det er jo mulig at den vekten ble satt for at bilen skulle komme under en bestemt grense for en eller annen avgift...

Som ti-åring fikk Tom Ellefsen hånd om en Zundapp Durkopp 1937-modell. Det må sies at det er et langt sprang i motorstørrelse fra Durkoppens 98 ccm og til Roadmasteren. Men det var denne som fikk vekket Toms interesse for restaurering. Han startet arbeidet med Durkoppen i 1996, det ga så mye mersmak at han meldte seg inn i klubben året etter. Etter det har motorstørrelsene hans bare vokst og vokst.





Tom Ellefsen kjøpte bilen i 2007. Da var den, i følge ham selv, i «god rusten stand». I tillegg fikk han med en make modell som kunne brukes til delebil. Tom har tatt tiden til hjelp hjemme i garasjen: han demonterte hele bilen, og da mener vi demonterte. Alt som kunne tas fra hverandre lå i pene hauger og bunkere. Deretter ble det sandblåsing, så kom Stein Haugseters «Hoff-sveiser» inn i bildet og sydde sammen karosseriet. Stein hjalp ham å lage det som trengtes av bunnplater. Alle deler ble reparert og overhølet av Tom, det som var redningsløst fortapt fikk han tak i fra USA. Etter hvert ble deler av karosseri og understell lakket, sammen med mye av det mekaniske. Sparkling og pussing gjorde han også selv. Alt foregikk i garasjen, helt frem til høsten 2015, da fikk han og bilen plass på «Arbeidskollektivet» på Skotfoss. Tom skryter av både kunnskapsnivået og det gode miljøet der oppe. Inspirasjon, råd og hjelp er til stor nytte og glede når man restaurerer en kjempe som **egentlig** veier 2100 kg.. Men ikke fortell **det** til biltilsynet!



Fakta: Tom Ellefsen er 1950 modell fra Porsgrunn, han er like gammel som bilen. Tom tviler ikke et sekund på at den kommer til å vare lenger enn han.. Han er utdannet prosessarbeider, og jobbet på Magnesiumen på Herøya i 30 år, og 10 år på REC, der han stelte med solceller. Som ekstra-arbeid i 15 år jobbet han på Ellefsen Motor på Vallemøyene, der de tok seg av små-maskiner: plenklippere etc. Aller første bil: Mercedes 180, 1955. Knall sort. Han gjorde et uutslettelig inntrykk på Hege Haugsete: han var den første hun hadde sett som vasket bil iført hvit skjorte og slips. «Den var så blank i lakken at skjærene satt på motorpanseret og hakket på den». Aller første veteranbil: Lastebil Chevrolet 1936, fullt utstyrt for tømmertransport. Medlem i klubben siden 1997.

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



HBM HELBERG BYGG & MALING



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

● **BYGG- OG
SNEKKERTJENESTER**

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

● **MALING**

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



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
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner

WWW.GASOLIN.NO



Strai
KJØKKEN & BAD

ØYFJELL™
KJØKKEN OG BAD

Miele
ALLTID BEDRE

AEG
Electrolux



SKIEN KJØKKENSENTER

KJØRBEKKDALEN 7A. 3735 SKIEN
TLF. 94 02 63 10
WWW.SKS-AS.NO

HVERDAGER 09-16
TORSDAG 09-19
LØRDAG 10-14

STRAI.NO



Julefortelling med gammalbil

I Veteranvognen nr 3 for 2016 er det intervju med ein GVK-medlem som ramsar opp sine tidlegare veteranbilar, noko som alltid er kjekt å lese. Denne gongen reagerte eg litt ekstra for inne i rekka blei det nemnt: «Chrysler 300, 1955 blå med hvitt tak». Det var jo spennande, særleg sidan eg har lenge trudd at Chrysler 300 frå 55 har eg vore åleine om å eige her i landet dei 30 siste åra!



Kledeleg haustfoto frå Skotfoss.

Av Narve Nordanger

Bakgrunn

Det har seg nemleg slik at den gong ganske unge Hr. Nordanger kjøpte hausten 1985 direkte frå USA eitt stk 1955 Chrysler C-300 pr (utanriks-) telefon med levering Gøteborg. Kanskje ikkje så spesielt å kjøpe bil frå USA det året - mange andre 55 og 56 amerikanarar kom også inn under jappetida med 100% lånefinansering som normaltilbod hos bankane, men dei aller fleste var utgåver som var godt billegare i USA enn ein 300 - og alle nordmenn med pengar ville jo helst ha Classic Chevy eller Cadillac på 80-talet. Frå 1987 var det knapt nokon som tenkte på å handle seg så gammal bil som ein 1955, og det demra etter kvart for meg at eg kom til å vere ganske så åleine om å ha denne bilen i heile Norden.

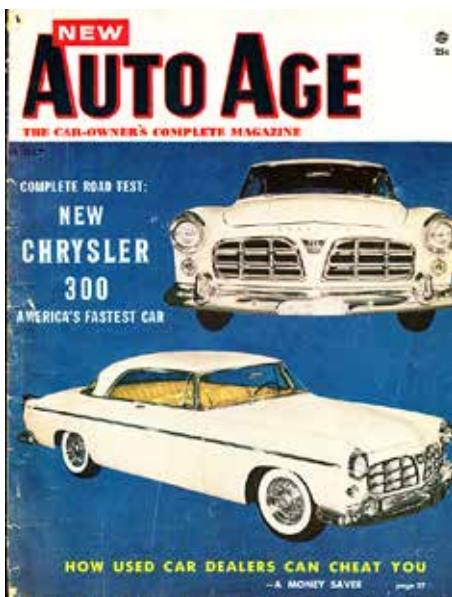
Rett nok gjekk det rykter om at det skulle vere ein dårleg bil i Finland og 10 år seinare var det ein svenske som også importerte seg ein slik bil, så no er det kanskje 3? I tillegg var det ein svært innhaldsrik tur like oppunder jul når bilen blei henta, noko som passe bra for ei julefortelling til Veteranvognen.

Kvifor akkurat ein Chrysler C-300?

50-talets USA flomma over av alle slags bilmodellar og det er nok mange klubbmedlemmer som i dag ikkje ser nokon grunn til at ein Chrysler 300 skilte seg særleg ut i mylderet av store amerikanske bilar med mykje krom og potmetall. Men det er ein viktig grunn, 1955 Chrysler C-300 var ein stamfar til seinare tids muskelbilar, bilen kombinerte ekstra stor

motor med oppstiva fjøring for å gjere køyreegenskapane betre. I stor motsetning til andre 50-tals amerikanarar skrapar ikkje dørhandtaka på yttersida nedi vegen når du drar på gjennom ein sving. Men nokon lettvekts sportsbil var det ikkje, det var framleis ein fullsize amerikanar på 2000 kg ispedd diverse luksus. For oss som likar litt finare europeiske bilar også er det i tillegg viktig at 55 Chrysler også gjev eit inntrykk av kvalitet, med lite skrangling og fint gjennomførte detaljar. Dette var alle eigenskapar som det blei mindre av utover 50-talet når produksjonen både auka og prøvde å tene meir pengar på kvar bil. Bilen gjorde og såpass inntrykk i si samtid at Volvo Amazon ser ut som ein krympa utgåve av den to år eldre Chrysler, og Mercedes 60-tals coupé har mange trekk som er

lånt frå denne modellen. Statistisk sett blei det produsert 1725 stk av 1955 Chrysler C-300, derav er det ca 200 som eksisterer enno. Det viktigaste på heile bilen var altså motoren, ein 331 kubikkommars (ca 5,3 liter) med Hemisfæriske eller halvkuleforma forbrenningskammer og mekaniske ventiløfterar, i tillegg til kvass kam, høg kompresjon og to firedoble forgassarar. Dette resulterte i litt ujamn tomgang, men også dreiemoment på 345 fotpund med 300 hk SAE. Det var faktisk den fyrste serieproduserte bilen nokonsinne med 300 hestar, og Chrysler var så fornøgd med effekten at dei kalla bilen opp etter hestekreftene. Einaste girkassen som blei tilbydd var Powerflite 2-trinns automat, som ikkje var så bra for akselerasjonen. 0-100 gjekk på ca 9,5 sekund, omtrent som ein Ford Thunderbird og litt raskare enn ein Corvette medan alle andre amerikanske bilar låg langt bak. Etter å ha passert 100 km/t blei forresten også Thunderbird og Corvette liggande langt bak. Warren Koechling fekk målt ein C-300 til 127 mph toppfart på sandstranda i Daytona når det var testløp der, noko som tilsvarer ca 139 mph



Samtidens motorpresse var begeistra.



MOTOR TREND

The 300 has a cleanness of line that is too infrequently seen on cars of today. It is ample in size (inside and out) and is still compact. It is functional, yet exciting. It is modern, without following the present squarish trend for which Chryslers of the past were ridiculed. The grille is simply done; no massive bumper or other appendages mar its smooth front contour. Chrome has been used tastefully and smartly. No garish outcroppings detract from its main purpose—to look like a car. It is a car that goes with contemporary living.

selects the best-





1 The CHRYSLER 300—1955's most esthetically styled car



The FORD THUNDERBIRD 2

Overall consistency of design . . . Width, height, length ratios show excellent proportion . . . It's small . . . Hardtop version has very classic look . . . Pretty well dechromed and clean-looking . . . First and foremost a car for comfort and looks..



The CHEVROLET NOMAD 3

It's compact . . . Clean in design . . . Quite utilitarian . . . Unusually successful combination of form and function . . . Has an elegance that you don't often see in a small car . . . not something left over from the classic era, but a real 1955 elegance.

42 MOTOR TREND/SEPTEMBER 1955

Motor trend velgde faktisk C-300 til årets finaste bil i 1955. Ikkje mange hugsar det.

(225 km/t) på fast asfalt i høve til samtidig erfaring. Slik var Chrysler C-300 sannsynlegvis den raskaste bilen i verda med 4 eller fleire seter, ein tittel Bentley-entusiastar i mange år har klamra seg til. Kanskje like imponerende var at bilen blei rapportert til å klare 175 km/t på 1ste gir, og min bil klarar fint å halde trafikken på E18 i Vestfold utan å gire opp. For å toppe det heile tok ulike team (Mercury påhengs mfl) med seg C-300 til stock-car banene, og trass i den høge vekta vann bilane over 60% av alle løp arrangert i 1955. Det var nok til at ei legende var fødd i Amerika, om ikkje

omverda fekk det med seg.

Den positive omtalen som C-300 fekk, gjorde at Chrysler kom med ein 300B i 1956, deretter ein 300C i 1957, etc. C-300 var altså starten på den i amcar-kretsar legendariske Letter (bokstav) serien av bilar.

Kjøpe bil pr brev og utanrikssamtale

På slutten av 70-talet las den unge herr Nordanger ein reportasje i bladet Amcar om Chryslers sine 300 modeller eller Letter-series frå åra 55 til 61, bilar som eg fall for med ein gong med stort «vil-ha-ein-

slik» ønske. Som den fantasifulle ungdom eg då var, fann eg ut at ein slik bil skulle eg ha, når eg ein gong fekk ein økonomi over vanleg gymnasiast-nivå. Det var ikkje til hinder at bladet ikkje nemnte norske bilar med eitt einaste ord, import kunne nok la seg ordne.

Ved hjelp av medlemskap i ein amerikansk 300-klubb sette eg i 1983 i gang jakta på ein slik bil som blei kraftig forenkla ved innføring av den såkalla 30-års regelen som Brita Borge lurte igjennom Stortinget. I løpet av 1985 kom det fram tilbod om i alt 5 stk '55 modellar + ein '57 frå ein ikkje alt for lesesterk Californiar, som i tillegg ville ha 20 000 dollar for bilen, m.a.o. rundt 3 gonger vanleg salsverdi den gong. Brev og bileta må seiast å vere ganske gild lesing, spesielt ein bil frå ørkenstaten Nevada ferdig restaurert til \$7900 imponerte.

Ettersom økonomien og mangelen på passande ferie gjorde at eg ikkje kunne hente bilen sjølv, fann eg diverre ut at det blei for langt å sende den bilen hit. Då var det igjen to bilar igjen som var aktuelle, desse var i ruststatane på austkysten, og begge hadde dårleg frontrute og sprukke framsete, etc. Sidan mobiltelefon enno var ein raritet for særdeles travle forretningsfolk og eg ikkje hadde investert i fast-telefon på min hybel, var eg fast gjest på Telegrafan i Bergen sentrum der samtalar til eksotiske nummer blei sett opp og betalt pr minutt og sekund etter handskrivne kvitteringar. Ved hjelp av telefonrekningar på totalt 4-sifra summar, fekk eg til slutt pruta den bilen som eigaren påstod ikkje hadde rust, ned til 4500 dollar, levert hamna i New York. I tråd med jappetida sin liberale utlånspolitikk fekk eg 100% lånefinansering utan sikkerheit med effektiv rente opp mot 20%, og var



Dette er det eldre amerikanarar hugsar av Chrysler C-300. Her frå Daytona.



Nedsnødd på kaien i Gøteborg med prøveskiltet på plass medan vi leitar etter panseråpninga.



På besøk hos Rogers Custom i Gøteborg. Dei hadde få andre ting på lager enn englehår og gasspedalar i krom, og veldig lang leveringstid på eksosanlegg.



Bileigar i penantrekk med tversover til middag på ferja Gøteborg-Frederikshavn

i stand til å betala det gildet kosta.

Og så kom det problem. Seljaren ville fyrst ha pengar på førehand, men det fekk han ikkje, ein kan ikkje vere altfor godtruande heller. Ved hjelp av diverse manipulering fekk eg ordna det slik at pengane skulle vere deponert i ein bank der borte, til seljaren kunne presentere nærare spesifiserte papir. Dei viktigaste av desse var fraktpapir, faktura og kvittering for forsikring, slik skulle eg sikre meg ikkje å bli snytt for pengane mine. Vel, alt høyrdest greitt ut, pr. telefon fekk eg høyre at bilen var send, det kom brev frå Sverige om at det var ein bil på veg til meg ute i Atlanteren, men det kom ingen papir på bilen. Bilen stod no i Gøteborg og samla dagbøter, men uten fraktepapiret - på godt sjøspråk kalla konnosmentet, fekk eg ikkje henta Chrysleren. Ikkje eingong med økonomisk garanti frå banken gjekk det. Nye, noko meir sure telefonar til USA fekk omsider seljaren til å skrive faktura, og banken der borte til å sende papira

slik at dei kom fram like før jul. No var det snø annankvar veke, og lite hyggelege vegar for sommardekk for dei som skulle køyre over fjellet til Vestlandet.

Samme dag som papira kom her til lands, blei SAS kontakta, og billett til fordelaktig pris blei skaffa midt under ein av streikane deira (Braaten SAFE flaug ikkje til Gøteborg, og Norwegian var ikkje oppfunne enno), og ein kamerat med namn Helge (som blant anna hadde medlemskap i NAF) vart med etter at eg hadde lova han at vi skulle nå heim til jul. Den store planen gjekk ut på å hente bilen i Gøteborg, håpe at denne gjekk for eigen maskin og så ta han på ferjer via Danmark til Bergen. På det viset skulle vi unngå Haukeli og Hardangervidda i snøkav og det som verre var.

Gøteborg og flate batteri

Den 20. desember 1985, 4 dagar før jul, kom vi så til Gøteborg med bykart i den eine neven og tollfri kvote i den andre. Det fyrste vi ordna på plassen var ferjebillett til Frederikshavn, til det hadde eg fått lånt eit rabattkort som fetteren min hadde brukt på 9 turar medan han studerte i Gøteborg. Den 10. turen var det gratis å ta med seg bil på, og på ferjeterminalen var det ingen som spurde etter bevis på at det var rette personen som skulle ha gratis-billett.

Neste dag tok vi byens nokså innvikla sporveissystem ut til Frihamna etter kartet i bagasjen. Men i Frihamna var det ingen bilar, berre ein irritert tollar som om mogeleg vart endå surare då vi kom og spurde etter gamle bilar. Heldigvis var der ein trailersjåfør som tipsa oss om Skandia-terminalen litt lenger ute på hamna, og det var berre for oss å konstatere at det var

dit fraktepapira viste til og. Vi var heldige og fekk kapra ein drosje, sjåføren hadde køyrt US-Ford til taxi på 60-talet, og var full i lovord over slitestyrken til gamle amerikanarar. Neste stopp var Atlantic Container Line, frakteselskapet som hadde bilen ståande. Her gjekk det meste av seg sjølv, det var ikkje fyrste gongen dei hadde frakta ein bil, tydelegvis. Men dei skulle sjølvsgatt ha gebyr og dagbøter, om ikkje anna.

Ein viss tendens til optimisme var no til å spore mellom dei tilreisande vestlendingar, i kjapp gange ned til parkerings-plassen der bilen etter seiande skulle stå. Og der bak ein snøhaug mellom ein del meir kvardagslege bilar, stakk det opp eit høgt, kvitt biltak som ein kunne dra kjensel på. Men fyrst var det å kontakte vakta på staden, som i fylgje damene på ACL skulle vere ein hyggeleg danske. Han viste si hyggelegheit ved å gje meg lov til å betale eitt nytt gebyr, så var det inn til tollarane ved sida av, dei var ein god del meir medgjerlege enn han på Frihamna, om enn dei sjølvsgatt også skulle ha sine pengar. Etter all denne kommersen fekk vi utlevert bilnøklane av dansken, og stakk ut for å ta bilen i nærare augesyn. Skulle det klagast på transportskadar måtte det gjerast no, hadde vi høyrst. Dessverre var det snø på taket, så vi såg ikkje dei saftige bulkane der som bilen ikkje skulle ha i høve forsikrings-papira. Truleg hadde ein hamnearbeidar i New York, eller ein frå skipsmannskapet funne det fint å gå over taket på bilen og deretter vore inni for å trykke det sånn nokonlunde opp igjen. Vel, for oss såg det greitt ut, og medbrakt skrape og isspray blei teke i bruk, før det var det tid for oppstart. Etter instruksjonar frå USA blei det pumpa mange gongar på gassen, så trakka eg han heilt



i botn, og vrei rundt. Eit lite sukk frå startmotoren var det einaste ein kunne høyre, så var alt stille. Aha, her må det nok starthjelp til. Ut av bilen, og etter rundt 20 minuttar leiting fann vi handtaket for panseråpninga. Pinleg.

I mellomtida hadde vi sett at dansken og nokre av hans kollegaer køyrde rundt i ein Volvo, tydeleg utrusta for det formål å gje starthjelp til bilar med nedtappa batteri. Fastmonterte startkablar på eige stativ i fronten skulle indikere at dette var rette bilen å henvende seg til. På spørsmål om dei kunne spandere litt på oss og, svara dei at ein så gammal bil kunne ein like godt køyre ut for kai-kanten, og bli kvitt problema på den måten. Det var også høve å ringe til Falken, dersom vi trong hjelp, men det var ganske dyrt. Det var tydeleg at dei skulle ha det moro med desse dumme nordmennene. Omtrent på samme tid som eg tok til å bli skikkeleg irritert, og var i gang med å fortelje det eg meinte om Nordisk broderånd ved hjelp av dei orda ein ikkje finn i ordbøker for barneskulen, kom dei med kablane.

Etter instruksar om 6V, positiv jord og bruk av startspray til co-pilot Helge, sette eg meg inn i bilen. No gjekk det monnaleg fortare rundt, men bilen starta ikkje med det første likevel.

Ein dusj med startspray modell større gav til slutt liv til motoren, som vakna med ein slik smell at halv-danskar og anna folk rygga meteren bakover i rein overrasking. Vel dette var og ein form for hemn, bilen var visst på vår side (i slekt med Christine?). Meir rasjonelt tenkt var det tydeleg at eksosanlegget nok ikkje var heilt 100%, men snarare 50%.

Utan å sleppe foten av gassen pakka vi alt i bilen og gav oss i veg på det ukjente. Bilen gjekk ganske roleg og fint no, men verre var det med

vinter-regnet i lufta, viskarane hadde tydelegvis ikkje vore brukt dei siste 10 åra og løyste seg ganske fort opp i sine enkelte delar, i tillegg til at den på høgre sida hadde ein lei tendens til å renne bort i tak-kanten. På grunn av tildels dårleg sikt i bygene hadde vi ein maksfart av knappe 50 km i timen sjølv på E4 med fire-felt. Etter ein dryg times køyring i plandelte kryss mm, og 10 stopp for å spørje etter vegen, fann vi til slutt fram til eit såkalla varehus for bilar (Biltema-typen). Her hadde dei nøderstatning for viskarar, eitt Volvo-batteri til 200 kroner (starthjelp), pluss krompussemiddel til ledige stunder i framtidige ferjekørar. Ein ny time seinare var vi framme ved huset der vi hadde lånt sove- og parkeringsplass av tidlegare nemnde fetter. Her blei vi straks roa ned av naboen, som kunne fortelje at dei hadde innbrot i garasjen ein gong i veka, men det hadde vore eitt natta før, og statistisk sett skulle Chrysleren få stå i fred.

Etter ein kveld med uvant satelitt-fjernsyn og tollfri kvote, avbrote av turar ned i garasjen for å sjå om bilen stod der enno, var det kanskje ikkje så rart at vi

kom oss relativt seint opp dagen etterpå. Det var akkurat nok tid til å hive søpla, raske saman det vi hadde med oss, og køyre ned til ferja før denne skulle gå. Og opplegget klaffa nesten, men desverre døydde motoren midt inne i ei rundkøyring. Og ville heller ikkje starte igjen, trass i 2 batteri og 12 volt. Det var å gå den tunge vegen til nærmaste bensinstasjon, i høleregnet sjølvsagt, og ringe etter redningsbil. Etter ein halv-time kom så denne, og i mellomtida hadde vi funne ut at det var batteripolen som hadde hoppa av, og med framleis kald motor hadde denne gått sur når vi skulle starte han igjen. Når redningsbilen kom, presenterte NAF-medlem Helge seg som den fortvila eigaren, og betalte eigenandelen på 50 kroner. Svenskane hadde sjølve andel på 100 kroner, men sidan det var 50 i Noreg, fekk vi sleppe med det, meinte redningssjåføren.

Vi nådde naturlegvis ikkje ferja, men fekk bytta billettane til kveldsbåten, og hadde framleis sjanse på å nå fram til jul, enno var det berre den 21. desember. Det var berre å parkere og å slå ihel ein



Tidleg søndagsmorgon i Frederikshavn. Co-piloten sitt glis indikerer at det var ein hyggeleg laurdagskveld.



Avlasting i Hirtshals. Ingen politi å sjå.

dag i svensk grisever, type Bergensk vinter. Klokka 19 kom vi oss ombord, og merka i det vi køyrde over landgangen at motoren blei endå grovare i røysta, og at vi drog eit eller anna etter oss på dekket. Ein ny fjerdedel av anlegget

hadde effektivt blitt fjerna av ombordkøyringsrampen. Ombord på båten var det laurdagskveld og som på alle danskeferjer mykje fyll og spetakkel, så det heldt vi oss sjølvsagt langt unna.

Tollvesenet i Frederikshavn

Vel i land i Danmark stod vi kø bak 20 trailersjåførar for å få betalt spedisjonsgebyr, så i kø bak dei samme 20 for å få tollklarering for å køyre gjennom Danmark til Hirtshals. Når det endeleg var vår tur, kikka tollbetjenten lenge og vel på papira, og sa: «Kva slags skilt er det du har på den bilen?». Det spørsmålet hadde vi fått før og norske prøveskilt var tydelegvis ikkje så kjente i utlandet, men når vi sa kva det var - blei det bråstopp. «Det går nok ikkje, norske prøveskilt er ikkje gyldige i EF-landet Danmark. Du må nok ta bilen tilbake til Sverige, eller vente til måndag når det er kontortid på Politihuset, og få deg danske prøveskilt».

Det må tydeleg ha vore lett å spore ei viss fortvilning i ansikta våre, for eit tilbod om hjelp kom like etter. På dansk blei det så fyrst ringt til Politiet

og spurt om det gjekk å få ut skilt med det samme, dvs. rundt midnatt på ein laurdagskveld. Dessverre, ikkje det nei. Deretter blei det ringt til ein lokal bergingsmann som utan å nøle tok på seg å hente ein 5,5 meters bil på søndagsmorgon kl.08 og ta denne på eit lasteplan dei 50 kilometrane til Hirtshals. Og prisen, ja det var mindre enn tilsvarande tur hadde kosta med Taxi her på berget.

Vel, då var jo julekvelden med familien framleis mogleg å nå, meir eller mindre, men verre var det med den lett optimistisk planlagte laurdags-kvelden på byen i Ålborg (dersom bilen verkeleg fungerte fint). Det var berre å ta til takke med det Frederikshavn hadde å by på. Vi samla saman papirbunken vår og gjorde oss klar til å gå, då ein av tollarane overraska oss med eit spørsmål om dei kunne by oss på ein "lille bajer". Det fekk no vere måte på ekstra-service, men kanskje vart det gjort litt ekstra ære på laurdagskveldens siste kundar rett før jul.

Vel, vi blei med inn på kontoret og blei traktert med Twist og Tuborg Hof, medan diskusjonen gjekk livleg om juleskikkar i Norden og forskjellar på dei ulike landa. Som vel venta, var det svenskane og deira skikkar som kom dårlegast ut av denne diskusjonen. Når det var slutt på ølet skulle karane på byen, og det passa bra at vi hengde oss på. Avstad til byens nattklubb for modne menneske bar det, der vi blei presentert for dørvakta som kollegaer frå Noreg på studiebesøk, og slapp inn på representasjonskontoen.

Klokka åtte søndagsmorgonen kom det som avtalt ein bergingsbil ned til ferjekaien, og det var tid for å krype ut av soveposen. I denne samanheng, ein fordel med



Det er ikkje så mange som har lakka bilen sin i shorts. Foto frå 1986.



amerikanske full-size bilar: dette var den fyrste bilen eg har overnatta i, der det gjekk å sove på eit menneskeleg vis utan å krølle seg dobbelt.

På ein merkeleg måte greidde vi å få Chrysleren med 126 tommars akselavstand og ti centimeter bakkeklaring opp på bergingsbilen utan å rive av resten av eksosanlegget eller andre vitale deler. I ein kald lastebil bar det så over den jyske heden, der det faktisk var ein del eldre bilar (vrak) langsetter vegen. Sjåføren var i godt humør til å vere på ein tidleg søndagsmorgon, og fortalte om sist det var nordmenn som kom med gamle amerikanarar og skulle gjere det same som oss, skilnaden var at dei hadde med 5 bilar og ikkje ein. Ved hjelp av danske prøveskilt og ein drosje fekk dei frakta bilane på ein dag. Endå meir hyggeleg vart sjåføren då han sa at vi kunne få 20% rabatt om vi gløymde kvitteringa for turen. Lurar på kven det var som blei snytt for dei pengane.

Når vi kom fram til Hirtshals og fekk bilen av planet i ei bakgate, var det å sende co-piloten fram rundt hushjørna for å sjå om det var politibilar der, klare til å stanse nokon



Verdas største Amazon med samme eigar i 31 år. Nevø Snorre synest bilen er litt upresis på styringa.

som prøvde å køyre på dansk jord med ulovlege skilt. Det var det ikkje, vi kom oss vel ombord på gamle MF Bolero, og julemiddagen var sikra. Det var ikkje utan ein viss stoltheit, at eg om morgonen den 23. desember 1985 kunne køyre i land på kaia i Bergen med landets fyrst lovleg importerte Chrysler Letterseries.

Etterspel

Etter mykje om og men fekk eg bilen registrert i 1987, og har køyrt med han sidan. Bilen går som ei kule når han er i humør, men nektar som regel å starte dersom motoren er varm – uansett kva tiltak eg har prøvd meg med. Slik sett er det eit ubrukeleg køyretøy til veteranbil-løp med postar innlagt.

TIL SALGS

VOLVO 164 1971 MODELL Manuellt gaer, servo, overdrive, diff-brems, soltak, E –motor ca 180-190 hk. Bilen er rustsveiset. Det følger med ekstra KG-Hørbu motor som er benk-kjørt med muligheter til å ta ut mange hk. Mye skjedene deler følger med. **Selges samlet for kr.: 50000,- tlf 90728567 Tor Gunnar Torjussen** Bildet er en illustrasjon. Det er ikke den aktuelle bilen som er til salgs.



ROMNES

Sør & Sør a.s

VANN - VARME - SANITÆR

Mælagata 22, 3716 Skien
Telefon: 35 52 76 07 Telefaks: 35 52 98 19

Vi tilbyr:

- Planlegging av ditt bad
- Høy kvalitet til fornuftige priser
- 100% service

I vår forretning tilbyr vi:

- Porselensutstyr og armatur
- Baderomsinnredning
- Dusjkabinett
- Baderomsutstyr

...og mye mer til
konkuransedyktige priser!



Medlem i Norges
største rørleggerkjede

Bademiljø

www.bademiljo.no

**SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS**



*Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.*

**Ring for avtale,
telefon 90 19 19 29**





«Beistet fra Torino»



1911: FIAT S76

**28,353 liter. 290 hk ved 1900 om-
dreininger. Fire sylindre, stemplene er 19
cm i diameter, slaglengden 25 cm.**

Usedvanlig råsterk er å ta svakt i.

Opplysningene om «Beistet» fra Torino dukket uventet opp i en bisetning en dag for litt siden. John Railey i vår landsby i Toscana skulle egentlig vise meg siste anskaffelsen til sin Salmson-restaurering. I stedet ble vi sittende på verkstedet hans og utveksle synspunkter omkring bilmerket Fiat. Ikke så uventet, tatt i betraktning av at vi befant oss i bilens hjemland.

En enkelt sylinder på «Beistet» rommer drøye 7 liter. Den lille Fiat 500, folkebilen svd for Alpene,



har en noe mindre motor. Bare en av sylindene på «Beistet fra Torino» er nok til mange Fiat 500. Fordeler vi alle fire sylindene, finner vi fort ut at storebrors motorvolum rekker til veeldig mange utgaver av Fiat 500.

Kjøretøyet veide 1600 kg, noe mer med full tank. Mesteparten av vekten var motor. Bilen var litt under to meter høy. «Beistet» hadde kjededrift, og for å spare på vekten, var ikke girkassen utstyrt med revers. Av den enkle grunn at den kun skulle kjøre fremover, så raskt som mulig. Dersom det var behov for å bevege seg baklengs, overlot man den detaljen til de medfølgende mekanikerne som dyttet monstret dit den skulle.

Å starte 28,353 ltr med hånd sveiv var en nesten umulig oppgave, få håndledd var skapt for en slik oppgave. Hvert stempel var på størrelse med vaskebøtter. Motoren var utstyrt med sveiv, men måtte trues i gang med trykkluft.



Hva skal man bruke et slikt kjøretøy til? Hevn, er ordet som faller i tankene. Tysk og italiensk bilindustri hadde lenge konkurrert bittert om fartsherredømmet.

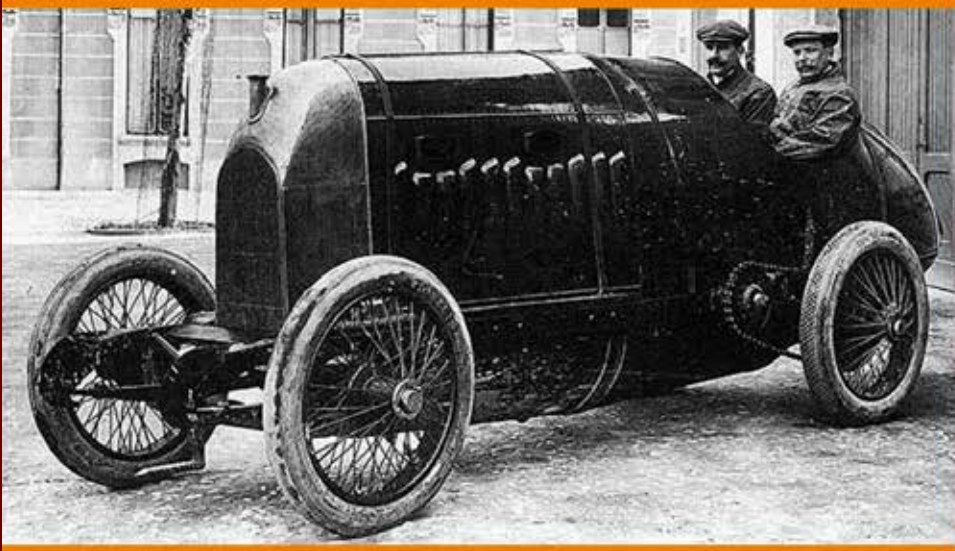
Den tyske Benz satte verdens hastighetsrekord med sin «Blitz» i 1910. Samme året bestemte Fiat at nok er nok, seieren skulle hentes hjem en gang for alle. Nå skulle det i all hemmelighet lages noe i Torino som gjorde vei i vellingen, og «Beistet fra Torino» ble en realitet. Det ble laget to eksemplarer, der de monterte verdens sterkeste motor noensinne benyttet i en bil.

Motorens opprinnelse svever i konspirasjonsteoriens tåke, i følge min hjemmelsmann. Enkelte steder er det opplyst at Fiat satte inn en flymotor. Hvilket er mer enn usannsynlig, da flyene på den tiden var noen puslete greier og rett som det var gikk i bakken pga. motorhavari. Andre hevder med hånden på hjertet at motoren stammer fra et luftskip av typen «Zeppelin». Noe som er like lite sannsynlig, det ville jo si det samme som at italienerne ville vinne verdensrekord med en tysk motor. Den teorien som har støtte blant de fleste, er at Ettore Bugatti hadde en finger med i spillet. Han hadde tidligere levert en solid motor til Fiat, og den som ble plassert i «Beistet» ser ut til å være en forvokst utgave av Bugattis vidunder.

Som sagt, Fiat laget to eksemplarer av «Beistet». Nr. 2 ble ytterligere perfektionert og utstyrt med 28 ventiler, tre inntaks- og fire eksosventiler til hver sylinder. Hver sylinder ble også utstyrt med 3 plugger, ingen tilfeldig tenning her i gården. Det den ikke ble utstyrt med til fartsprøven, var eksosanlegg. Her gikk overskuddskraften direkte ut i friluft, uten å møte den minste hindring. Det har ikke lyktes å finne noen optegnelser over hverken bensinforbruk eller avgitt desibel, men begge deler må ha vært hinsides høyt.

Når alt dette var i gang skulle det vannavkjøles. Det ble på spøk sagt at den trengte hele vannforsyningen til Torino for å unngå å koke.





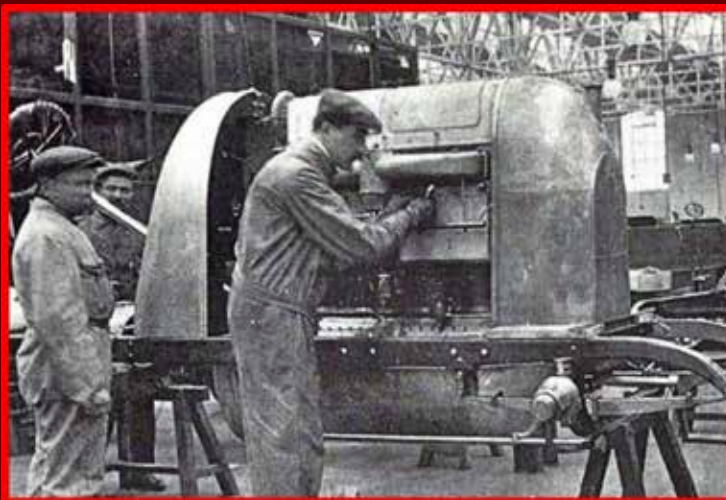
Blitzen Benz hadde en motor på 21,5 ltr og innehadde altså hastighetsrekorden med 228 km/t. Blitzen var langt mer strømlinjeformet enn Fiat S76.



Dessverre ble den rene sinken da «Beistet fra Torino» fikk fyr på sylindrene og dro av gårde. Fiat S76 presterte til slutt 290 km/t, mer enn 60 km/t raskere enn Benz. Kildene oppgir at denne prestasjonen ikke ble godkjent etter reglene, da S76 ikke klarte å snu i tide og kjøre strekningen tilbake for å confirmere rekorden. Like fullt er det hevet over tvil om at den hadde slått alle tidligere rekorder. Den første som dro «Beistet» i gang var Pietro Bordini på Brooklands i 1911. Der oppnådde han 200 km/t. Nestemann til å sette seg bak rattet var franskmannen Arthur Duray, som i 1912 fikk den opp i 225 km/t i Ostende. Hverken han eller Fiat var fornøyd med det. De satset alt på Long Island samme året, dermed var det gjort: 290 km/t.



Fiat hadde overtatt verdensherredømmet på hastighetsbanen med «Beistet fra Torino», på italiensk: la Belva di Torino. Blitzen Benz sto igjen i skammekroken. Italienerne jublet. Det gjorde neppe tyskerne.



Etter å ha sikret Fiat et navn i fartshistorien, ble den første av de to S76 solgt til den russiske prins Boris Soukhanov i 1912. Hva man skulle med noe slikt i Russland er en gåte, der var knapt nok veier til å ta seg frem med eselkjerre. Så kom revolusjonen, og «Beistet» havnet i Australia, der den ble totalvrak etter et krasj i 1924. Man skulle tro at det var slutten på historien, men italienere forgår ikke så lett.



Fiat hadde skrapet sitt eksemplar i 1920, men beholdt motoren. I 2003 ble de russiske restene funnet i Australia, den var da utstyrt med en motor fra Stutz. Samme året hentet engelskmannen Duncan Pittaway karrosseriet over til England. Han fikk tak i den motoren som Fiat hadde beholdt, nå hadde han muligheten for å sette sammen et fullkomment eksemplar av «Beistet fra Torino».



Duncan Pittaway samlet en rekke entusiaster og i fellesskap vekket de «Beistet fra Torino» opp fra de døde. Det var ingen stille oppstandelse: i 2015 gjorde den sitt inntog på det engelske godset Goodwood, som skulle være kjent blant enkelte av klubbens medlemmer. Her deltok den i «The Goodwood Festival of Speed», 25.-28.juni. Men før selve løpet kløv selveste godseieren bak rattet. Sammen med, og under kyndig veiledning fra Duncan Pittaway, kjørte han en høylytt æresrunde på godsets veier. Uten eksosanlegg.

Ryktene vil ha det til at godseieren av Goodwood den dag i dag har problemer med hørselen, og at observatoriet i Greenwich måtte justere sin «middletime» etter æresrunden. Men slik er det når man slipper løs en ekte italiener som har vært stille i 100 år, de har mye å ta igjen. Og de sprer støy rundt seg der de farer frem..

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Klubbinfo

ÆRESMEDLEM

BENT SØRENSEN ER DØD

Bent Sørensen døde 10. november 84 år gammel etter en tids sykeleie. Bent ble medlem av GVK høsten 1993 og ble utnevnt til æresmedlem på årsmøte i februar 2014. Bent var en rolig og stillferdig mann og godt likt av alle.

Da GVK kjøpte eiendommen Porsgrunnsveien 242 i 2001 ble Bent sterk engasjert i dugnads arbeid med ombygging av den gamle låven (uthus bygningen) til det som i dag er GVK's møtelokaler og tilhold sted. Bent stod ansvarlig for alt røropplegg for vann og avløp, siden han var utdannet rørlegger og hadde eget firma. Han tok seg sjelden betalt og mye av materielle ble bekostet av egen lomme.

Etter at Låven var tatt i bruk utførte han også div. rørarbeid på utleiehuset vårt. Han var hele tiden sterkt engasjert i GVK. Bent har selv uttalt at GVK har gitt ham mye og han regnet nærmest GVK som sitt andre hjem.

Vi takker Bent for vennskapet, for innsatsen og den interessen han hadde for GVK og lyser fred over hans minne.

Styret

Klubbinfo

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 4. FEBRUAR 2016

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubb medlemmer torsdag 2. februar 2017 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 (2018).
6. Budsjett for kommende år (2017).
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. Utmerkelse.
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 12. januar. Jfr. lovenes § 10.2 (Valg). Valgkomiteen består av Geir Danielsen, Morten Hansen og Jan Arthur Pettersen.

Styret



**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 prisoverstag!

✓ avtalt tid!

✓ avtalt pris!



Per Øverland AS
Autorisert installatør

Engstøkken 18
3915 Porsgrunn
www.pel-proffen.no



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

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

bjorn@granheimbildeler.no

www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

Hjalp 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.

Hjulspor på lerret og skjerm

Kveldens forestilling:

”Colombo”

Detektimen på NRK har gjennom årene hatt mange helter. En av de mest særegne og sjarmerende er nok ”Colombo” i skuespilleren Peter Falcks skikkelse.



”Hvorfor skal jeg betale fullt honorar til en skuespiller med bare ett øye når jeg for samme betaling får en skuespiller med to?” Replikken skal tilhøre en kjent filmprodusent fra Hollywood. Før Peter Falck slo gjennom. Av forståelige grunner liker han i dag ikke å bli minnet på dette.



Detektiven Colombo dukket opp både i Los Angeles og på amerikansk fjernsyn i 1960.



Som 3-åring fikk Peter Falck svulst på den ene øyet og dermed ble det glassøye. Dette gjorde han senere faktisk et nummer av i flere av episodene.

I det virkelige liv ønsket Peter Falck å jobbe i CIA, men ble vraket pga. dette glassøyet. Heldigvis for oss ble det skuespillerkarriere i stedet.

Peter Falck var innom mange roller, bl.a. i en rekke gangsterfilmer. Men det han blir husket for i dag er den rotete, smånuskete og distrè detektiven i den krøllete frakken. Som virket naiv og enkel, men som alltid fikk arrestert sin forbryter til slutt. Slik som det alltid skal være på tv.

I 60 episoder kunne vi glede oss over Colombos løse og ledige forbryterjakt.

Like krøllet og rufset som detektiven Colombo, var kjøretøyet hans. En særdeles lite velholdt og nokså nedslitt Peugeot 403 cabriolet 1959.



Det svært få vet, er at Peter Falck personlig plukket ut denne bilen til innspillingene. Den sto tilfeldig henslengt på en parkeringsplass ved Universal Studios. Det ble kjærlighet ved første blikk.

I et tv-intervju kunne han fortelle amerikanske seere at bilen var like sjelden som den så ut, det ble bare produsert 2050 av den, i perioden 1956-1959. Og bare 504 stk. ble produsert i 1959. Peter Falck påsto også hardnakket at det fantes bare 3 slike biler i USA.

Colombo kolliderte med sin Peugeot ikke mindre enn fire ganger i løpet av de 60 episodene den var med i. Man kan neppe kalle motoren ustyrlig, det lå ikke mer enn beskjedne 65 livstrette hk under panseret. Det var heller ikke Peter Falcks glassøye som var årsaken til påkjørslene, men den kreative manusforfatteren.

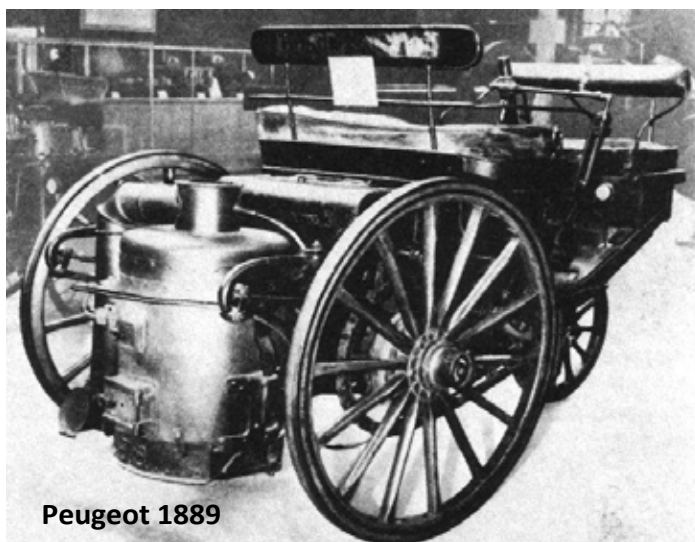
Her i Norge kunne vi lene oss tilbake i godstolen mens Colombo jaktet på lovløse i Los Angeles i to perioder: 1972-79 og 2005-08. Vi som husker serien kan skrive under på at både han og Peugeotten satte spor etter seg på tv-skjermen.



Peugeot 1959

Franske biler har aldri vært noe stor salgsobjekt i USA. Der holdt de seg til sitt eget. Stort sett. Men på kontinentet derimot har fransk bilindustri blitt lagt merke til. Peugeot ble grunnlagt i 1889. Og ikke overraskende, de startet også sin karriere med å lage sykler. Men alt i 1810 startet brødrene Jean-Pierre og Jean-Frederic Peugeot en smie. Her ble grunnstenen lagt for det bilmerket vi kjenner i dag.

Man kan si at Peugeot hadde en rivende utvikling fra sin relativt beskjedne sykkelstart. På verdensutstillingen i Paris i 1889 viste de frem sin dampdrevne trehjuls-automobil. Og i 1913 produserte Peugeot halvparten av alle automobiler i Frankrike!



Peugeot 1889



Men Peugeot hvilte ikke på sine laurbær av den grunn. I 1952 rullet bil nr. 1 million ut fra samlebåndet. Og 70 år etter dampvognen så modellen til Peter Falck dagens lys. Colombo ville vel neppe falt for denne utgaven..



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



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen

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

KORT NYTT...

NORGESLØPET er tildelt Grenland Veteranvognklubb i jubileumsåret 2018. Arbeidet har startet i verdens triveligste komité. Det er fortsatt plass til deg i komiteene. Meld din interesse til komiteen.

Grenland Motorunion GMU arrangerer en vinterutgave av Cars& Coffee på kafeen til Biltema annenhver tirsdag. Følg med på facebooksidene deres.

Hobbymessa blir også denne gangen arrangert av Modellbiler i Skjærgårdshallen. 25. og 26. februar 2017 går messa av stabelen. For deg som syntes det var ekstra trivelig på standen til GVK i november, meld deg til tjeneste – vi trenger mannskaper til å markedsføre klubben.



Ikke glem Bremen Classic show. Et av høydepunktene i vinter for oss som har poeng nok.

GVK hjemmeside har gjort noen investeringer og bl.a. fått styring på bildearkivet. Ta en titt innom og se forandringene. Har du meninger/forbedringer til dette er det Torfinn Dahle som er redaktør for disse sidene.

Sprit i bensinen. Følg med i bensinselskapenes iver etter å blande sprit eller bioetanol i bensinen. Sett deg i og følg diskusjonene om dette. Tåler din gamle bil dette drivstoffet?

Forsikring. LMK (Landsrådet for motorhistoriske Kjøretøy) har en svært gunstig forsikringsavtale med Water Circles forsikring. Selvfølgelig betinger dette at du er medlem i en Veterankjøretøy klubb. Sjekk forsikringen din og se om den dekker det kjøretøyet ditt er verdt. Mange kjøretøy er steget kraftig i verdi og det er din interesse at forsikringen følger med.

Januarmøtet 5. Biltilsynet kommer og snakker om veteranbil og motorsykel-kontroller. Har dere ting dere vil ha luftet så send det til styret eller forslagskassa så formidler vi det videre så de kan møte forberedt.

Februarmøter 2. Årsmøtet .

Marsmøtet 2. På møtet kommer Jan Paulsen fra Drammen og forteller og viser video og bilder fra sine opplevelser med Velospeder og gamle sykler. Jan er spekket med gode historier og skrøner.

Aprilmøtet 6. LMK kommer og orienterer om organisasjonen og forsikringsordningen.

Mai 4. Maimøtene er tradisjonelt en "dekksparkedag" da vi bruker mye tid på gardsplassen for å beskue det som har dukket opp fra vinterdvalen. Vi skal prøve å få til besøket hos Autostrada på nytt som måtte avlyses sist vi prøvde.

Bokkomiteen har jevnlige møter. Det er ønskelig om også du bidrar med stoff for å få jubileumsboka 50 år. Se facebooksidene til klubben.

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

LEK, LÆRING OG OPPLEVELSER

DU
—
MAGISKE
VERDEN



Vi har historiske og tekniske
installasjoner og utstillinger!

Besøk DuVerden i Tollbugata 23, Porsgrunn

For mer info og program se våre nettsider:

www.du-verden.no



Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 2017

Ønsker alle medlemmer en God Jul!



BILTEMA

Hele familiens julegavehus

Mer jul for pengene

I dette magasinet har vi samlet pynt, gavetips og annet som hører julen til. Velkommen inn til oss på Biltema og se vårt brede sortiment!