



Veteranvoegnen

Nr. 6 – 2018 Årgang 43



**ÅGE LOHNES OPEL • GUNLEIKS DODGE BROTHER
EVALUERINGSFEST • TRAKTORMUSEET
VETERANDAGENE • NASH 31 • GREVLINGLØPET**



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

Ford-Lagomardi-Ferrari-Jensen-Dusenbery-Jaguar-Cord-Delage-Plymouth-Dodge-Ford-Mercedes-Invicta-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:

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

Redaksjonen takker for gode ord på siste medlemsmøte. Jeg ble rørt! Tankene gikk til når jeg fikk min første diktat tilbake på barneskolen. Det var mer med rød penn enn blå.... Tusen takk for gode ord! Jeg skal legge til at det er perioder som det er moro å skrive og andre perioder som det er krevende. Slik er det vel for oss alle på de fleste områder. En ting som betyr mye er at jeg igjennom redaksjonskomiteen har blitt kjent med noen meget hyggelige folk. Vi har det hyggelig når vi møtes. Enten på redaksjonskomiteens møter, klubbmøter, Cars and Coffee eller andre steder. Det setter jeg stor pris på! Å være med på noe i forbindelse med Grenland Veteranvogn Klubb har gitt meg mye tilbake. Jeg fikk et nyttig innspill på siste klubbmøte. Mandagsklubben lever i beste velgående. Hver mandag formiddag møtes en hyggelig gjeng

til en koselig prat og god kaffe på klubbhuset klokka 10.00. Har du tid og anledning er du hjertelig velkommen. Lurer du på noe så ta kontakt med Grim Dahl. Slike treffsteder er utrolig viktig. Det å kunne møtes og være sammen litt uformelt har gitt meg mye i åras løp. Ofte så kommer de gode samtaler i gang og humoren likeså. Vi ønsker flere innspill fra medlemmene. Enten det er annonser som kjøp og salg, bilder og historier eller andre ting. Send det til redaksjon@gvk.no eller ta kontakt med en av oss.

Jeg takker for året 2018 som nærmer seg slutten. Det har vært mange fine stunder og opplevelser igjennom GVK. Jeg ønsker alle en riktig **GOD JUL** og et **GODT NYTT ÅR!**

*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

Vi er på slutten av et meget innholdsrikt – og ikke minst et meget hektisk år som har bestått av 3. arrangements etapper. Først etappe var Norgesløpet 2018 i juni som ble gjennomført med stor suksess. Etappe 2. var 50 års jubileet som vi feiret på Skinnarbu Nasjonalpark Hotell med godt over 100 medlemmer til stede i flott høstvær.



Siste etappe er ferdigstillelse av boka om GVK 50 år. Bokkomiteen som har bestått av noen få medlemmer har jobbet iherdig i flere år og det har vært en hektisk slutfase i hele høst for å få boka ferdig. Vi snakker ikke timer, men dager som de har jobbet sammen og hatt utallige møter med Thure Trykk. Når dette leses er boka klar slik at den kan vises frem på årets siste medlemsmøte torsdag 6. desember, som også har vært tidsplanen hele tiden. En stor takk til bokkomiteen som har klart dette. Og selvfølgelig er den til salgs på møtet og den bør være en flott julepresang for alle medlemmene til seg sjøl eller andre.

Dette er den siste utgaven av Veteranvognen for i år og samtidig med siste informasjon og div. stoff før vi skal avholde årsmøte torsdag 7. februar i 2019. Formell innkalling er sendt ut via vår hjemmeside og Facebook og tidligere nr. av Veteranvognen. Jeg vil be dere lese innkallingen nøye og merke dere de forskjellige datoene dersom dere skal fremme noen saker til årsmøtet.

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

Hilsen Gunleik

Gamle POSTKORT

Postkort er utlånt fra Geir Holts rikholdige postkortarkiv.



Porsgrunn. Utsikt fra Øyekast

*Porsgrunn ved Øyekast.
Utgitt av Küenholt AIS i Oslo og postsendt i 1944.*

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 2019:

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

GVK-effekter:

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

Forsidefoto:

Narve Nordanger.
Er det en 1933 Chevrolet vi ser?

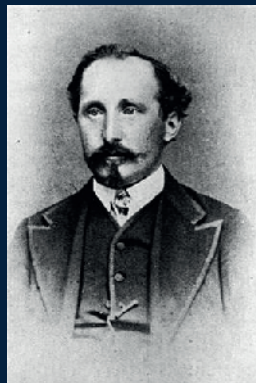


Åges



Sånn sett er det greit. At bilfabrikantene brukte sine etternavn når de ga navn til bilmerket de fabrikerte. Ellers ville vi kanskje kjørt rundt i en Andrè (Citroen) en Gottlieb (Daimler) en Louis (Chevrolet) en Henry (Ford) eller en Horace / John Francis (Dodge). Åge Lohne hadde kjørt rundt i en Adam, når han en gang blir ferdig med å restaurere den. Som vi nå skjønner, Opel het Adam til fornavn. Det er jo en pussig tanke, hvis følgende hadde stått i en bilannonse: Adam har fått bedre tenning og lengre understell..

Før vi besøker Åge Lohnes garasje tar vi en titt på Adam Opel. Alle kjenner vi bilmerket, men det er ferre som har stiftet bejentskap med hans symaskin. Nå er det kanskje noen onde tunges som vil hevde at Opel burde holdt seg til symaskiner. I så fall ville de fått John Austad på nakken. Det kommer kanskje også bakpå enkelte at Adam Opel startet som så mange andre som etterhvert produserte biler, nemlig i sykkelbransjen. Opel laget drøssevis av sykler, skal vi tro reklamen.



Adam Opel AG så dagens lys så tidlig som i 1862 og hadde ingenting med automobiler å gjøre, slikt fantes jo ikke på den tiden. Adam døde i 1895, og tre år senere kjøpte firmaet rettighetene til Lutzmann og presenterte Opel-Patentmotorwagen System Lutzmann. Men det stoppet ikke der. I 1900 skaffet Opel seg lisens på den franske *Auto-*

mobiles Daracq, og lanserte Opel- Daracq. Opel laget karosseriet og plasserte det på Daracq understell. Et snertent lite kjøretøy med to-sylindret motor som langt overgikk både sykkel, symaskinen og Lutzmann som transportmiddel. Opel ville videre opp og frem.

OPEL Motorwagen

ADAM OPEL
Rheinstraße 1. Frankfurt a. M.

Dem Zuge der Zeit folgend habe ich die Fabrikation von Motorwagen aufgenommen.
Um meinen geschätzten Abnehmern keine Voranschublinge zu liefern, sondern nach in-
diesem Zweige den guten Ruf, der sich an alle
„Opel“-Fabrikate knüpft, zu befestigen, habe
ich die ganze

Patent-Motorwagen-Fabrik
F. Lutzmann, Dessau

eine der ersten und ältesten Deutschlands,
deren Fabrikate sich durch ihre Leistungsfähig-
keit und Solidität in allen Kreislagen des besten
Rufes erfreuen, käuflich erworben und incl. aller
Arbeiter nach Kasselheim verplant.
Ich bin dadurch in dem Stand gesetzt,
Motorwagen in jeder gewünschten Größe und
Ausführung in kürzester Frist zu liefern.
Unter persönlicher Leitung eines Fachmannes, wie dies Herr Direktor Lotzmann ist, und gestützt auf einen Stamm
alter, in der Maschinenbranche durch und durch geschulter Arbeiter und die reichsten Erfahrungen, die ich durch 34jährige Tätig-
keit in der Maschinenbranche erworben habe, hoffe ich meinen Abnehmern ein Fabrikat bieten zu können, von dem es, wie
bei meinen Nähmaschinen und Fahrrädern heißen soll:

„Opel-Motorwagen sind die besten“.

*Die Motorwagen-Fabrikation ist von meinen übrigen Fabrikationszweigen vollständig getrennt und wolle
man Correspondenzen lediglich an die Motorwagen-Fabrik ADAM OPEL adressieren.*




Etter noen tid mente derfor Opel at det ble for puslete å snekre videre på Lutzmann og Daracq. Det var på tide å gjøre noe helt på egenhånd. I 1909 slo de til med sin første egenproduserte automobil: Opel 4/8 PS, bedre kjent som Doktorwagen. 4/8 refererte til antall hestekrefter som påstås å ha vært 8.

Doktorwagen ble en formidabel suksess. Det ble reklamert med flere fordeler: *meget enkel mekanikk, utrolig enkel i bruk, og kan kjøres uten sjåfør.* En enkel vannavkjølt motor med 1029 ccm garanterte en toppfart på 60 km/t. Og Doktorwagen var den aller første som kom ut fra fabrikken med Opels navn på radiatoren.



Dermed vet vi nok om dette bilmerket til å forstå litt mer av det som foregår i Åge Lohnes garasje. Det er altså en Opel, og ikke en Adam han holder på med. Kjennerne vil selv på dette stadiet av restaurering kjenne den igjen som en Opel Six 1936. Ikke-kjennerne vil kunne konstatere at det er en kabriolet, der kalesjen ennå ikke er helt på plass.



Det er mye innviklet mikkell-makkell, en blanding av trespiler og metall, som skal fungere dersom kalesjen skal holde seg på plass når man ferdes på veien.

Første krav man stiller for at et kjøretøy skal kunne ferdes på veien er at motoren går. Åges motor fulgte bilen og var komplett i ett og alt. Han ga den likevel full overhaling. Så nå skulle de 36 hestekrefterne, romslig fordelt med seks i hver av de seks sylindere, trives godt inne i den 2, 5 liters blokken.



Sideventilene sørger for at de har fritt spillerom der inne og kan utfolde seg i inntil 120 km/t. (?)

Åges restaureringshistorie er noe de fleste vil nikke gjenkjennede til: Den er lang og kronglet og foregår i rykk og napp. Til tider preget av flau samvittighet over manglende fremdrift. Altså, en prosess helt etter boken. Førstemann på banen var Yngvar Håkonsen, han kjøpte den et sted i Vestfold på 1970-tallet. Den gikk raskt videre til Trond Brynesen som gjemte den på en låve på Hyni. Her levde den i glemsel til 2001, da ble den dradd frem i dagens lys av Åge Lohne. « Nå skriver vi 2018 og den er ennå ikke ferdig, det er nesten flaut» mener han selv. Han brukte fire år på å samle deler, det var mye som manglet og vanskelig å finne det han trengte. Fronten var borte vekk, det blir liksom ikke bil uten den.



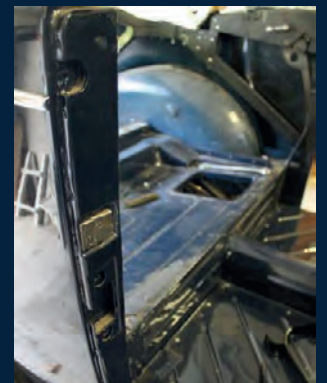
I andre enden manglet koffertlokket, man så tvers gjennom bilen. Uten kalesje, front og koffertlokk blir det fort gjennomtrekk i et kjøretøy. Men så løstnet det, i Trondhjem snoket han opp en delebil, på Røros dukket det opp vindusrammer og koffertlokk, og på Fagernes kjøpte han et vrak.



Da skjønnte han at Opel Six 1936 hadde sjanse til å bli bil, en eller annen gang. Og årene gikk, Opelen avdekket etter hvert sine hemmeligheter og svakheter: Åge måtte lage nye dørstokker, dørstolper, dørkplater og kanaler. Største jobben var kanalene.



Først laget han en. Den ble feil, det var bare å gå i gang med en ny. Den kunne brukes etter å ha kompensert for feilen på den første. Deretter var det bare å gå i gang med den siste kanalen, han hadde fått god erfaring nå. Det ble tre i alt.



I tillegg til alt blikket, var det også mye teknisk indrefilet som trengte en hjelpende hånd. Etter hvert fikk Åge alt til å fungere tilfredsstillende.



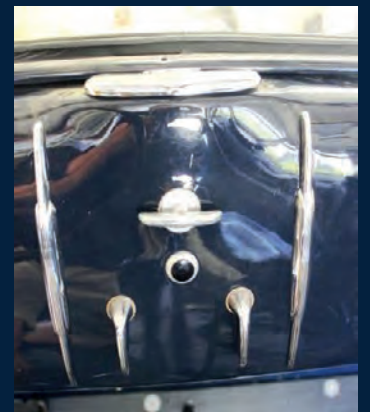
En ting er å få blikk i forskjellige former til å passe inn og se ut som bil, man skal også ta hånd om de mer tungtveiende tekniske detaljene under kjøretøyet. Alt sveisearbeidet gjorde han selv, deretter fjernet han det som tidligere syndere hadde påført av sparkel, og la på karosseri-tinn. Det krevde mye sliping og pussing før han var fornøyd med den delen av restaureringen.



Lakkerer Brodal på Bakken forlangte at alle deler skulle settes sammen og testet for å sjekke at var nøye tilpasset slik bilen var tiltenkt å være fra tegnebordet. Deretter bla alt tatt fra hverandre og lakket.



Åge ønsket å komme så tett til den originale fargen som mulig. Opel hadde dessverre ikke oversikt over fargene, så han kontaktet Sigmud Åkvik og fikk fargekoden på hans Buick. Den holdt mål. Og slik ble det.



Nå henger det sammen såpass mye at man se at en Opel kabriolet Six 1936 begynner å opptre samlet. Det prosjektet som for tiden opptar Åges hverdag er å få strømmen tilbake. Det betyr en god del ledninger, kontakter, sikringer og brytere ennå ligger og flyter fritt her og der.

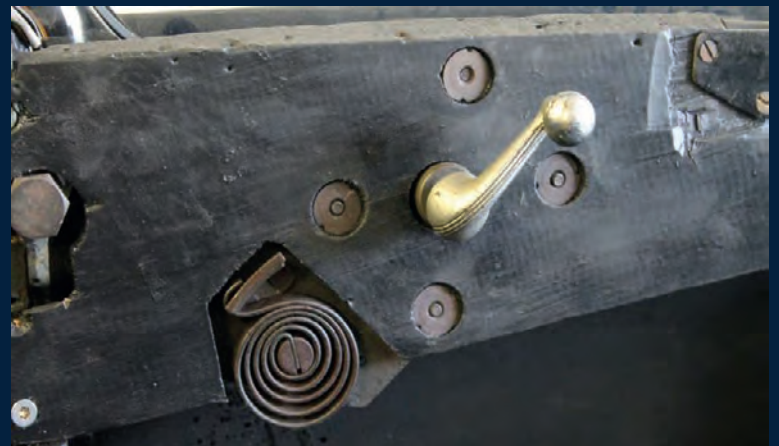




Mesteparten av forniklingen var i kritikkverdig stand , det var skjemmende rustflekker flere steder. Det som nå er sølvblanke deler har vært til ny fornikling både på Kongsberg og i Polen. Nå oppbevares de som kronjuveler i et eget skap i garasjen.



Det er ingen tvil om at Åge Lohne er nøye, ikke bare med storformatet, men også i de små detaljene. Under vårt besøk var han stadig fremme med pusskluten og fjernet skjemmende fingeravtrykk og usynlige fettflekker. Opel Six 1936 har uten tvil havnet i de rette hender. Som kjent er et kjøretøy satt sammen av mange komponenter, Ford-T besto visstnok av 5000 deler. Åges Opel har nok en del flere, både av metall og av tre. Alle sammen har fått den oppmerksomheten de trengte.



Yngvar Håkonsen mente at bilen var importert under krigen og hadde tilhørt Luftwaffe i Jarlsberg. I alle fall fantes det ikke papirer på den hos Vegvesenet. De manglende papirene bekymrer ikke Åge. Dersom den tilfredsstillt kravene fra den tiden den ble importert, skal ikke det by på noe problem å få den registrert. Vi ser frem til den dagen. Det gjør nok Åge Lohne også.



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

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

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

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

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

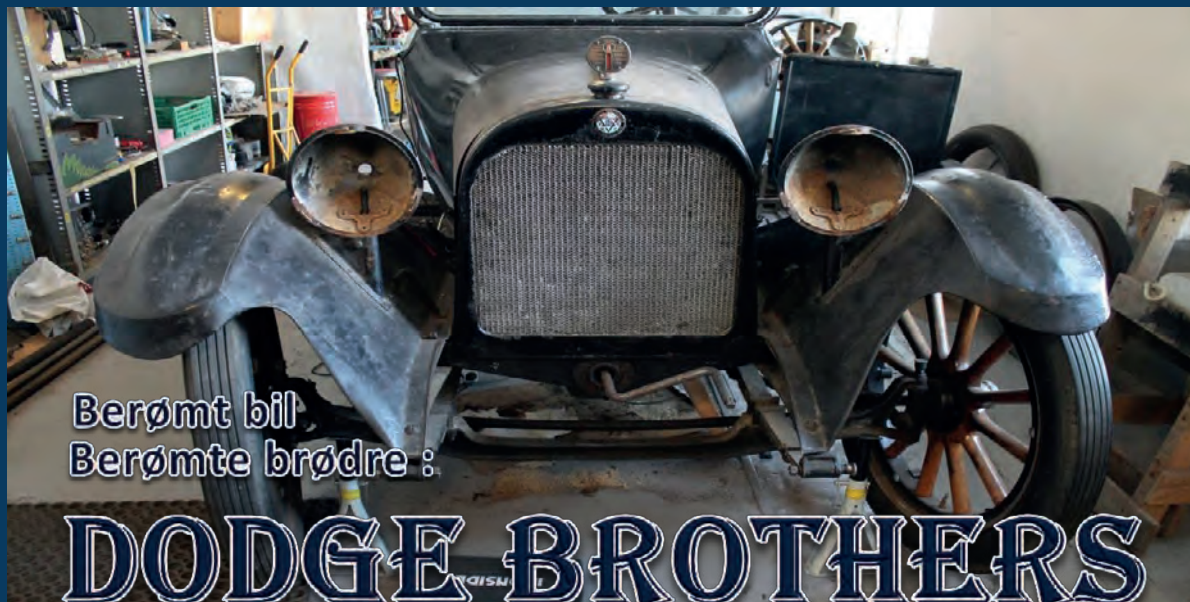
Vi tilbyr tømmerarbeid fra A til Å og komplette pakker med rørleggere, elektrikere, murere, malere, gulvleggere, gravere og blikkenslagere.

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 tømmerfaget i Telemark, og formann i opplæringskontoret for byggfag i Telemark.



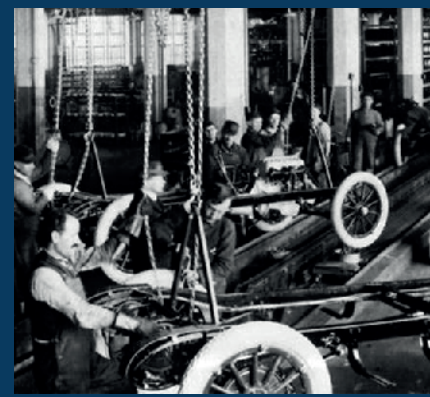
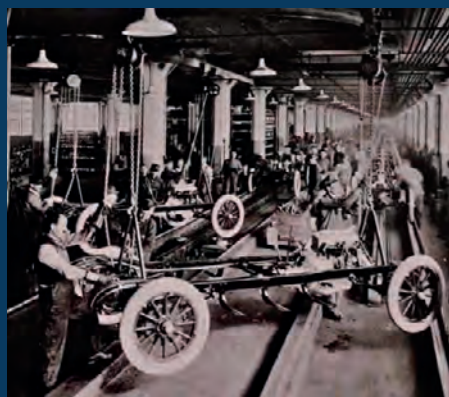


Berømt bil
Berømte brødre :

DODGE BROTHERS



Enkelte gir seg ikke. Selv om konfirmasjonsalderen er tilbakelagt langt bak i forrige årtusen. Gunleik Kjestveit er en slik. Han eier en velrestaurert A-Ford som går under navnet «Gamla», men hiver seg likevel ut i et prosjekt som består i å bringe Brødrene Dodge tilbake til livet. Det blir en prestasjon med tanke på at prosjektet forlot fabrikken i 1919.



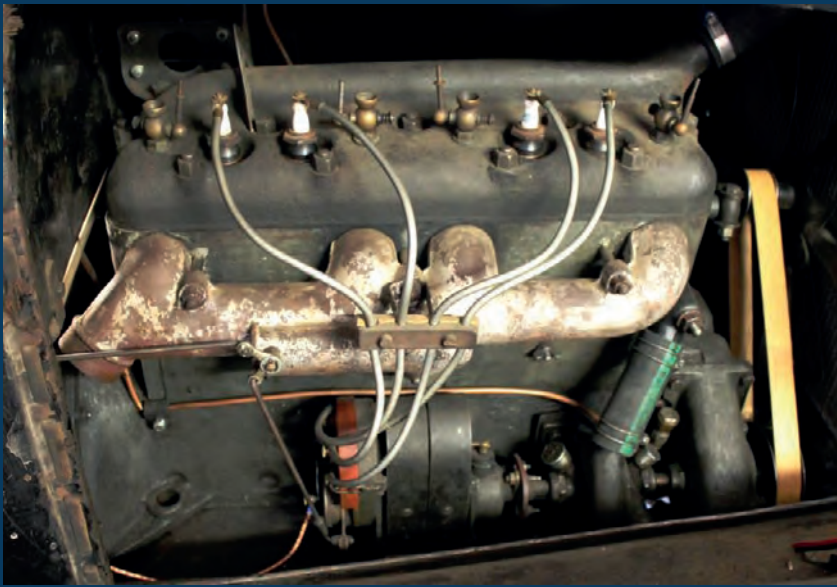
Gunleik Kjestveit kan sin Dodge Brothers på rams. Man må være rask i stenografien for å få med alt. Særlig når samtalen foregår pr. telefon. Før vi la på røret presiserte han nok en gang: bilen han er i gang med er en Dodge Brothers. Dermed var samtalen over.

Vi tok opp tråden noen uker senere i verkstedet på Skotfoss. Det var en dypt engasjert klubbformann som avduket prosjektet, entusiasmen boblet under varmedressen. Han hadde lagt opp til den såkalte «Grand tour» der ingen detalj ble utelatt.

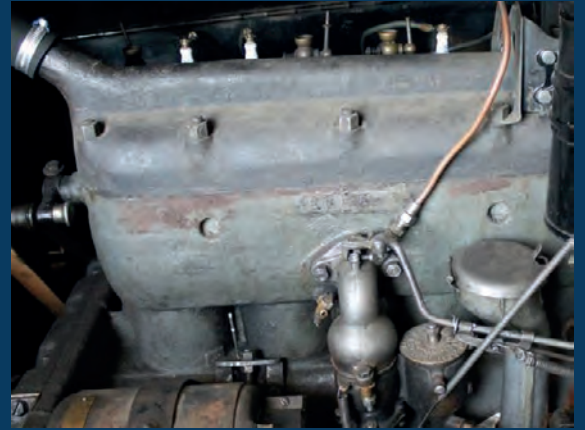


Spesielt ble vi gjort oppmerksom på at setetrekkene var de originale og i meget god stand. *De er trukket i Chesterfield-stil* kunne Gunleik slå fast med kjennermine. På fagspråket ble dette kalt «diamant-stopping». Så vet vi det.

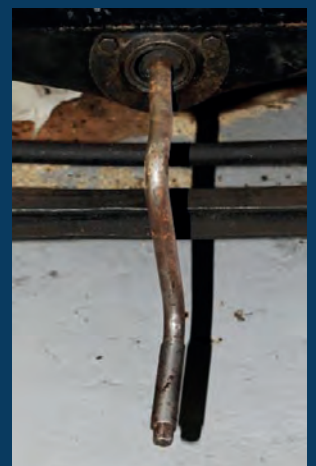
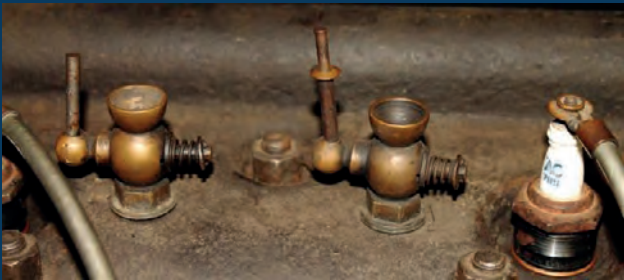




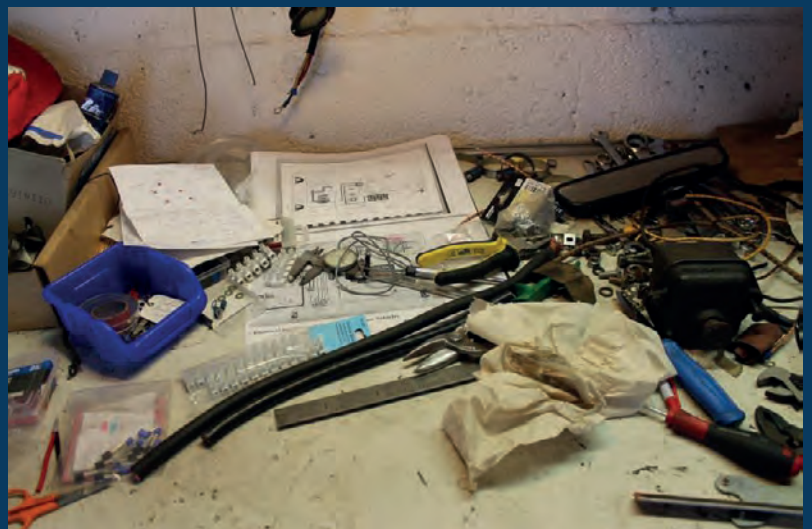
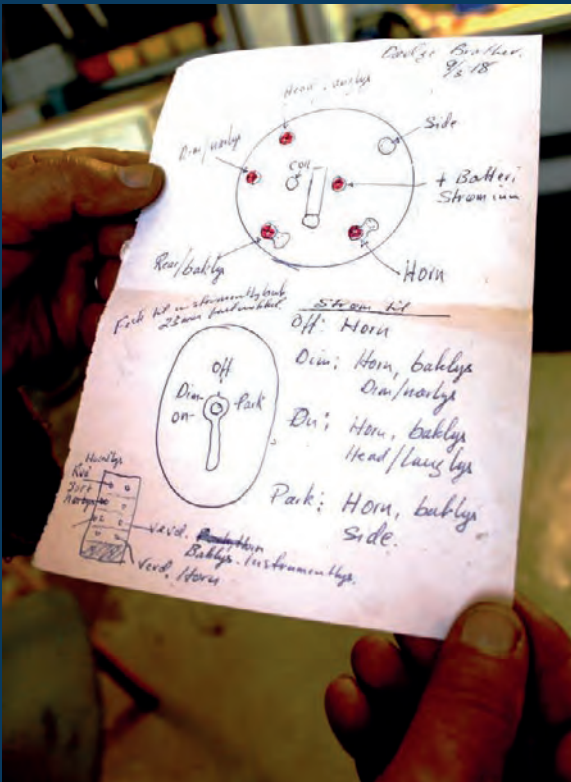
Bak radiatoren avslørte det seg en motor som ved første øyekast kunne virke beskjeden i størrelsen med to og to sylindere i tvillingformat.



Som sin eier viste den at den tåler en dram. Og igjen, som sin eier, er den lett å dra i gang. Enten ved å bruke sveiven, eller bruke den elektriske dynastarten.



Gunleiks Dodge Brothers 1919 er utstyrt med 12-volts anlegg og magnet-tenning. I motsetning til mange andre kjøretøy vi har besøkt rundt om i garasjene, har Gunleik hatt forholdsvis få løpemeter ledning å holde styr på. Antall elektriske komponenter, instrumenter og koblinger er ikke overveldende. Som den metodiske organisator han er har han sørget for å lage seg en komplett oversikt over den strømførende delen av Dodgen.



Om koblingsskjemaet er oversiktlig, kan man neppe si det samme om arbeidsbenken. Tross det, den representerer antagelig hverdagen for alle dem som er midt inne i en krevende restaureringsprosess. Og stort sett kommer alt på rett plass. Etter hvert. Får vi håpe.



Tar vi en tur bak torpedoveggen der batterikassen er tilpasset til omgivelsene, blir vi slått av forholdet mellom den digre kløtsjen og den beskjedne girkassen. Men 3 gir forover pluss revers trenger øyensynlig ikke så stor plass, selv om girene opptrer i speilvendt orden.

Foran torpedoveggen avslører Dodgen at den er forsynt med vakumpumpe til bensinen. Nede til høyre stikker rattstammen frem, den avstedkom dype bekymringer for Gunleik når rattet ble tatt i bruk. Da inntrådte ubehagelige rystelser i størrelse 4 på Richters skala. Synderen satt i akslingen inn til snekken.



Gunleik fikk dreid en ny aksling uten kast og nå lystrer rattet det minste vink uten generende fakter.

Når vi likevel befinner oss ved motoren kan vi la oss more over den enkle men funksjonelle oljepeile-pinnen. Beskjedent plassert mellom to sylindere viser den oljenivået

på stillferdig vis. Med en flottør i enden og markeringer med hvite streker forteller hvordan det står til nede i bunnpannen. Enklere kan det neppe gjøres. Inne i blokken er det plass til 3,4 ltr. volum, noe som i følge Gunleik gir ca. 34 hk. De er få, men seige. Stemplene vandrer langt før de snur og vender tilbake til utgangspunktet. Når de får fart på seg skal de kunne dra Dodgens 1000 kg. opp i 65 km/t. Går det noe særlig fortære vil antagelig kalesjen takke for seg. Med ca. 60 liters bensintank vil Gunleik, dersom han har god tid, kunne kjøre helt over til Bergen og returnere til Røldal. På en fylling. Kloke hoder kan da fort regne ut at Dodgen bruker ca. 1,2 ltr /10 km. Hva den forbruker av olje er ikke oppgitt.



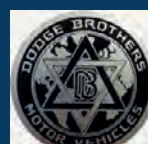


«Jeg er ingen mekaniker». Gunleik lyder unaturlig beskjeden tatt i betraktning av at han har overhålt alle bremseselv, og skiftet alle lager og foringer på egen hånd. Da han tappet olje av bakakselen drev metallbiter om ørene på ham. Det viste seg at, hold dere fast dere som ikke er mekanisk skolert: kronhjul og solhjul (!) passet ikke sammen, så pinjongen (!)

hadde gnagd på innmaten. Etter mye søk og leting kunne de defekte delene erstattes med det som opprinnelig var tiltenkt inni der. For å være en ikke-mekaniker kan det sies å være en bra innsats. Men som han sier, her på verkstedet på Skotfoss mangler det ikke på hjelpende ekspertise når problemer skal løses.

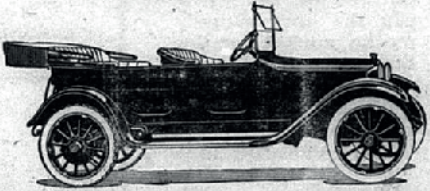


Motor og girkasse, styring og akslinger, det er vel og bra når alt dette er brakt i orden. Men til syvende og sist er det på hjulene bilen triller fremover. Eiker av tre er et charmerende syn, et stykke veltilpasset tresløyd som er festet i en metallfelg. Her fikk Gunleik en stor utfordring. Hjulene hadde med årene blitt hjulbeint, felgene var bortimot ovale. Nå er han halv-veis i arbeidet med å få dem trill runde. Ved hjelp av trekiler er bakhjulene brakt i orden. Forhjulene leker fremdeles «humpetitten»..



Det er ennå et godt stykke vei frem til Dodge Brothers kan tenne lyktene og forlate verkstedet på Skotfoss. Men det er lys, i alle fall i tunellen. Kjøretøyet er nemlig allerede registrert H-1712. Slikt kaller vi forpliktende optimisme.

DODGE BROTHERS MOTOR CAR



We have in transit a car load of Dodge Brothers cars, consisting of three Touring and one Roadster. Place your orders immediately in order to get early delivery.

Touring Car	1	\$1,185.
Roadster	1	1,185

Delivered

**RUSSELL MOTOR COMPANY,
GLINGH MOTOR COMPANY,**
LEBANON, VA.



Brødrene John og Horace Dodge begynte å levere drivverk til Ford Motor Company i 1903. Det var ikke tilfredsstillende å være underleverandør, så de startet for seg selv og bygget sin første automobil i 1914. Det var ingen dum ide, bilen ble en stor suksess fra første stund. Da brødrene døde i 1920 hadde de 22.000 ansatte og produserte 140.000 biler i året. Forhandlerne sto i kø for å få selge Dodge Brothers, og det ble foretatt de underligste påfunn for å vise hvor solide biler de laget, og hvilke enestående kjøre-egenskaper de hadde. I vår egen tid er det jo enkelte som har fulgt opp denne utradisjonelle kjørestilen i slottstrappen i Oslo.. om enn motsatt vei. I 1928 ble Dodge Brothers en del av Chrysler Corporation.



Kjøretøyet som iherdig restaureres på Skotfoss kom til Follo i oktober og ble registrert som C-381. Senere kom den til Oslo med A-skilt, og i 2010 overtok Gunleik. Det ble først flere år med hjemmepusling før den fikk plass på Arbeidskollektivet der den nå langsomt vender tilbake til



Det er ikke bare Gunleik som har funnet glede i Dodge Brothers. Filmstjernen Clark Gable hadde også en forkjærlighet for Dodge. Ingen sammenligning for øvrig..

fordums glansløse glans. Gunleik har nemlig som filosofi at så mye som mulig av tidens tann skal få være med videre i restaurerings-prosessen. Det skal synes at den fyller 100 år i 2019. Vi gleder oss til å gratulere med dagen.

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**

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



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



*Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.*

SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

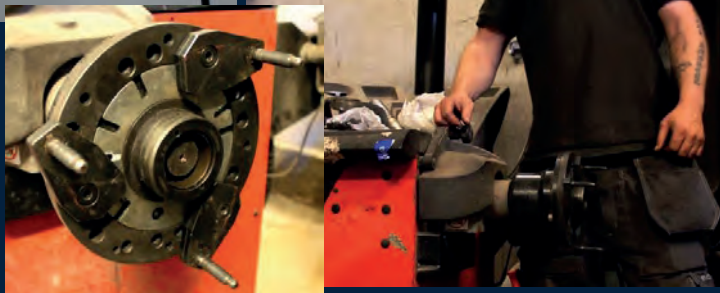
3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29





Dette er ingen annonse, men må betraktes som et godt tips. Alle i klubben som har ukurante felger kan se fremtiden lyst i møte. Der andre dekkverksteder må gi opp, har spesialisten på Bøleveien løsningen. Et flexi-redskap som kan tilpasses det meste av det som ruller. Christian avbalanserer uten heft og plunder. Lykke til.



Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



Evalueringsfesten

Norgesløpet 2018

« Siden vi ikke fikk levert evaluerings skjemaet, vil vi i stedet med dette få takke for en fin veteran weekend sammen med alle gammelbil gærningene. Dette kan ikke gjøres mye bedre og kona hadde fylt ut skjemaet hadde kryss i alle rubrikkene under utmerket. Takk til alle i arrangements komiteen og all de hyggelige funksjonærene vi traff.»

Dette er ordrett fra en e-post som løpsleder Torfinn Dale mottok like etter Norgesløpet. Det er alltid hyggelig med skryt, men en evaluering skal også ta for seg det som kan gjøres bedre. Samtlige som deltok i dugnadsarbeidet omkring Norgesløpet var derfor invitert til Evalueringsfest

fredag 28.september. Både for å få et stort og velfortjent takkens ord for innsatsen, samtidig som vi i fellesskap skulle gjennomgå hele prosessen fra A til Å. Og ikke minst, ha en hyggelig kveld i fellesskap og nyte god mat og noe godt å drikke.



Vår hovedsponsor **Fargerike Christoffersen** lot oss velvillig få låne det store møterommet i 2.etg.

På forhånd hadde en velkvalifisert dugnadsgjeng sørget for å få i hus et velassortert utvalg av det meste. Maten kommer vi tilbake til. Flere av klubbens bedre halvdeler stilte atter velvillig opp og hjalp til med å fylle opp brus- (øl) kjøleren. De både dekket og pyntet bordene i møterommet, det ser ut til at de utvilsomt har et bedre håndlag med slikt enn mannfolkene. Heldigvis.

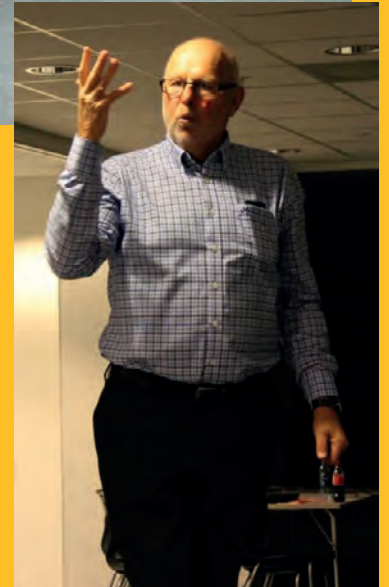


Vi har sagt det før, og sier igjen: disse jentene er verd sin vekt i blankpolert gull.





Løpsgeneral Torfinn ledet det hele og gjennomgikk alle punktene av betydning. Han hadde forberedt ikke mindre enn 43 forskjellige kapitler omkring Norgesløpet. Det innbefattet både det offisielle velbehaget i brev fra fra LMK, og utdrag fra evalueringsskjemaer, e-poster, meldinger og samtaler med deltagere. Det var åpent for replikker fra salen, og selv om GVK skåret tillitvekkende høyt på skalaen, så vi også tydelig at her er et potensiale for forbedringer. Disse kan vi dra med oss over til vårt eget Grenlandsrally og om mulig gjøre dette løpet enda bedre. Etterpå viste undertegnede et fotografisk sammendrag av både forarbeidet, gjennomføringen av løpet og avslutningsfesten. Batteriet på PC'en holdt akkurat til siste bilde.. Deretter ble det invitert til varm mat i overflod.



Løpsgeneralen og hans flittige flokk hadde dekket et velfyllt anretningsbord. Tilbudet burde tilfredsstillende del fleste ganger, noe som viste seg å stemme. Formann Gunleik foretok en siste kvalitetskontroll og fant alt i orden. Resten gikk av seg selv, folk vrimlet til anretningen.





Som den ansvarsbevisste person han er, fartet formann Gunleik mellom bordene og sørget for at alle hadde det de trengte og at ingen følte seg utelatt fra det gode selskap. Løpsgeneral Torfinn hadde for øvrig ved flere anledninger ytret klubbens takknemlighet for all den hjelp og støtte vi hadde fått ved både forberedelser og under gjennomføringen av løpet. Ikke minst fra dem som ikke er medlem av GVK.



Det var en sann overflod av mat, det ble anbefalt å forsyne seg flere ganger, uten blygsel. Hvilket også ble gjort.



Da det møtte frem en del færre personer enn det som var påmeldt, konkluderte ledelsen i festkomiteen at man kunne få kjøpt restene rimelig. Dette gjaldt kun vin og øl. Sjelden har man sett en rasker ansamling av kjøpevillig publikum.



Leif Ingar Liane sto for spontansalget, med en klokkeklar melding:



KUN KONTANT! Det er et språk som en kasserer forstår, og setter pris på.



Vestfold Traktor og Motormuseum



Det er ikke gull alt som glimrer. Rust derimot, er og blir rust. Og overlatt til seg selv har den ingen grenser for sine herjinger. Det så vi bokstavelig talt i tonnevis på Vestfold Traktor og Motormuseum onsdag 9.oktober.

Tom Ellefsen i klubben hadde tatt initiativet til en formiddagstur til Stokke. Evig takk til disse karene i GVK som bidrar til klubbens sosiale liv. Femten medlemmer møtte opp ved Låven under varm sol og blå himmel, en velfortjent ramme omkring et slikt tiltak. Fordelt på fem biler med Stein Haugseters Citroen DS i spissen og Tom Ellefsens Buick dekorativt innblandet midt i konvoien gikk løypen via Slevollen og gamle E-18 til Stokke. Et sted langs veien smatt Narve Nordanger inn i selskapet med sin NSU Ro80 med wankelmotor.



Stein Haugseter var lokalkjent i traktene og ledet oss til Torp Flyplass før vi korrigererte kursen og havnet der vi skulle. Foran en anselig samling tekniske og delvis nedrustete eksemplarer av kulturminner ble vi ønsket velkommen av Gunnar Gorud. Han bør smykke seg med tittelen «energisk ildsjel og daglig leder», og med rette.

Etter et hjertelig velkommen ble vi invitert inn, kona hadde kaffen klar og vær så god sitt ned. Tom hadde vært forutseende og dermed kunne vi nyte medbrakte rullekaker til kaffen. Innendørs var det som utendørs: overfylt av gjenstander. Det var fullt på hyller og vegg. Dette var løfterikt.



Hele museets eventyr startet på siste del av 1980-tallet. Bøndene i området begynte å kvitte seg med all slags avdanket motorisert redskap. Gunnar Gorud hadde ikke hjerte til å se at alt dette bare sto slengt rundt omkring i friluft. Det ville være den sikre død for landbrukets nære forhistorie. Dermed var det i gang. Han dro bygdimellom og tigget. Noe fikk han gratis, mens de mer økonomisk klartenkte bønder ville ha en liten slant for sakene. Langsomt men sikkert fikk Gunnar samlet i lader. Vi har aldri sett på maken noe sted. Skal vi bruke ord, holder det med ett: Overveldende! La oss begynne innendørs.





Det var lett å komme ut av tellingen, det var flere store haller i to etasjer. Der kunne du gå deg vill i absolutt alt som er produsert etter den industrielle revolusjonen. I alle fall nesten alt som var motordrevet. Klubbens egne skrotnisser slikket seg om munnen der de forserte rekke



etter rekke av snøfresere, jordfresere, båtmotorer, stasjonærmotorer, plenklippere og en hel masse som undertegnede ikke klarer å plassere hva bruksområde angår. Noe var overhelt, resten ventet tålmodig på bedre tider. Men de sto i alle fall innendørs, så det var håp.



Vestfold Traktor og Motormuseum har dessverre en alt for liten, om enn effektiv stab og alt for lavt medlemstall. Håpet om at de mange hundre maskinene kommer under kyndig behandling er svinnende. Tar man i betraktning den høye gjennomsnittsalderen hos medlemmene tror vi at ventetiden kan bli uendelig lang. Og vi har ennå ikke beveget oss utendørs..

Før vi beveger oss ut i friluft må vi få med oss litt mer av det ufattelige mangfold som hersker under tak. Motorsager har gjennomgått en betydelig utvikling siden tigersvansens tid. Det samme har påhengsmotoren. Tar jeg ikke mye feil skimtet jeg også den norskproduserte påhengeren «Knurr» i hyllene. Med den hentet Odd Eidem sin daglige post på andre siden av fjorden ved Risør. Min kone husker fremdeles besvergelsene da hennes far skulle få liv i villdyret. Den var en lettvekt, andre båtmotorer i samlingen hadde adskillig større egenvekt. Og var nok like tungstartet.



Vi koster på oss en liten tur inn i avdelingen for håndverktøy før vi forlater 2. etasje. Hver og en av oss har nok brukt timer på å lete etter verktøy som ikke ligger der vi la det fra oss. Her på museet var det ikke plasseringen, men mengden som var kompliserende for Svein Stavland.



Det er på mange måter en grense for hvor mye inntrykk man klarer å konsumere under slike forhold. De ansvarlige på museet har drevet med dette i mange år og samlet litt og litt om gangen. Vi kommer hodestups inn i resultatet av arbeidet, og skal svelge det hele på noen timer. Dermed: vi trakk innendørs utendørs. Til traktorhallen i plast.





Her var vi på John Austads banehalvdel. Eksbonden fra Gjerpensdalen dro over maskinparken med kjennermine. Mye av dette var kjent stoff for ham. Noe av det hadde han til og med benyttet selv i sin jordbruks-karriere. Jan Arthur virket også hjemmevant i dette selskapet.



De helt store formatene fant vi utendørs. Noen med nylig påbegynt rust, andre nærmest ferdig rustet, nummeret før kretsløpet var sluttet. Her kunne vi slå fast med sikker mine: Dampmaskinens tid er definitivt forbi.



Sigmund kunne påpeke at da han var ung var dampmaskinen til høyre fremdeles i drift på et sagbruk han hadde besøkt i yngre dager. Man føler et visst drag av misunnelse når man hører slikt.

Vestfold Traktor og Maskinmuseum er en krevende opplevelse, men man ville ikke være det foruten.





Bilen såg grei ut ved innkjøp.

1931 NASH SERIE 871 CONVERTIBLE SEDAN

På årets Norgesløp var det fleire bilar frå Grenland Veteranvogn Klubb som debuterte og deltok på sitt fyrste veteranbilløp etter lengre tids restaurering. I årets nummer 5 presenterte vi ein nyrestaurert 1950 Buick, denne gong har turen komme til ein 1931 Nash som Jan Kokkersvold (medlem i GVK sidan han var 14 år) akkurat blei ferdig med til Norgesløpet etter 15 års restaurering.

MANGE EIGARAR

Denne Nashen er ein 1931 Serie 871 todørs Convertible Sedan med 116»

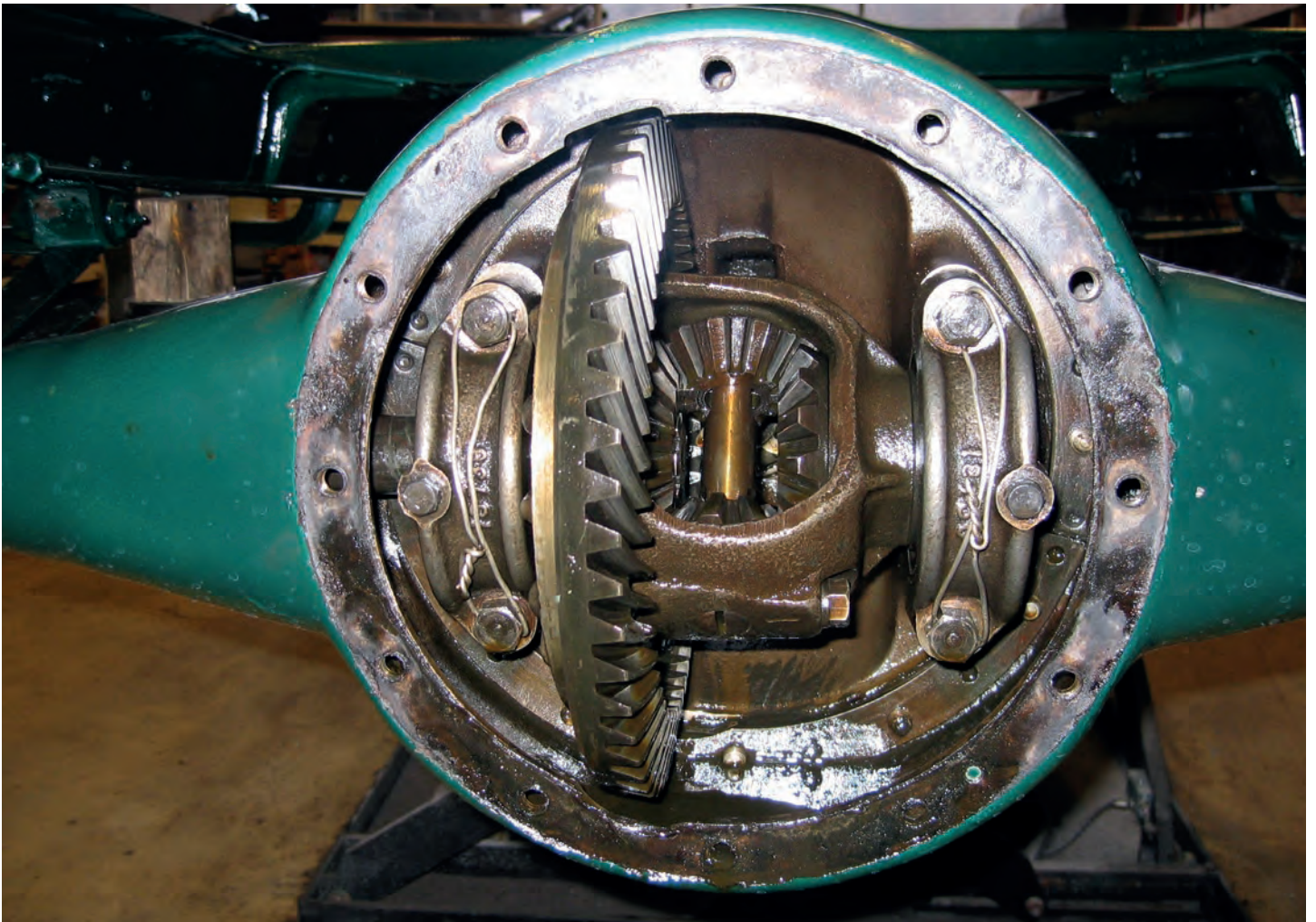
hjulavstand, noko som betyr at det var av den minste 8-sylindra modellane til selskapet dette året og ein av ca 39000

stk produserte Nash i 1931. Serie 870 hadde ein 227 kubikktoommars sideventilert motor med ni-lagra veiv og 78 hk, og var fyrste årgang Nash med fallforgassar. Denne flotte originalt to-farga mørkeraude og svarte cabrioleten blei bruktimportert i 1934 og fyrste gong registrert i Oslo på A-1354, med eigar Øyvind Hansen på adressa Ullevålsveien 89 oppført i 1935. Av dei gamle registreringsdokumenta som fylgjer bilen blei Nashen tilsynelatande i Oslo til 1954, før bilen hamna i Grenland og etterkvart lenger vest i Telemark.



Foto frå 1955, kvalfangar Halvor Grava frå Heistad poserer med sin nykjøpte Nash.





Etter overhaling med ny innmat i kardangen

året. Dagens eigar, Jan, har funne eit gammalt bilete av ein fornøgd Grava ståande med ein mørk Nash. Grava var kvalfangar og tok kanskje skilta av før han reiste til Sørishavet den hausten. Historia vil ha det til at når han kom att hadde han tent så mykje pengar at han selde Nashen og kjøpte seg ein heilt ny Opel Rekord i staden for. Det drøydde til 8. august 1957 blei skilta tekne ut igjen, då ser det ut til at Hans Christian Hansen på Herøya var eigar før skilta igjen blei innlevert i juli året etter og papira overført til Kragerø Politidistrikt 5/8-58 - som det står i vognkortet. Adolf Bergstad i Drangedal er også oppført som eigar ein periode, før skilt ikkje var så aktuelt lenger og bilen etterkvart hamna i ei løe-samling på Bostrak.

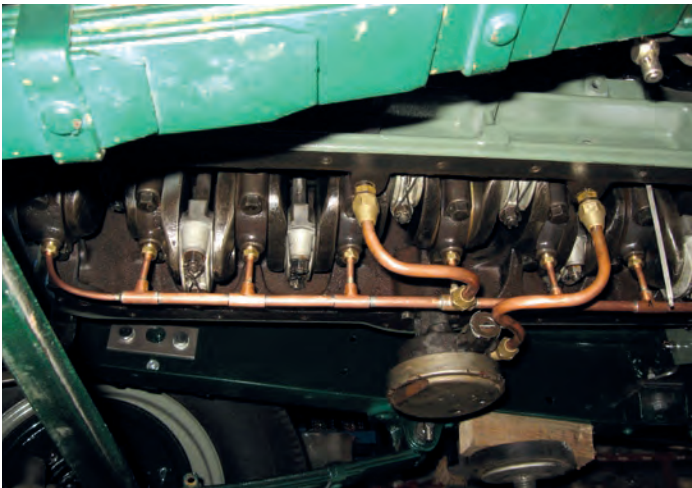
Her blei bilen henta av velkjente Einar Lund frå Sandefjord på 70-talet. Einar

Lund kunne seinare fortelle Jan at bilen den gong blei taua ut gjennom ein grisebinge og blei full i grisemøkk som gav ein umiskjennelig lukt i årevis etterpå. Neste Jan veit om bilen var

at Martin Sandland i Arendal var på Fetsund og henta Nashen til si samling. Sandland hadde etterkvart ein låve full der folk frå GVK var på tur innom og såg på bilar, inkludert den 14 år gamle



Nybora motor med nye ventilar på plass i understellet.



Jan tok ingen sjanse og laga seg nye koparrør for oljesmøring til alle veivlager.



Av Bosch tenningsbrytar til lastebil har det blitt lysbrytar hengt på botnen av rattstammen.

Jan Kokkersvold som kjøpte seg 1925 Overland frå Sandland på den turen. Nashen var ikkje til sals, for den hadde Martin Sandland begynt å restaurere på. Etterkvart tok Jan kontakt igjen for å høyre om Nashen kunne vere til sals, det var bilen ikkje, men han fekk god kontakt og etterkvart førsterett til å kjøpe bilen når Martin blei gammal.

Handel blei det i år 2003, og Jan begynte deretter på demontering og restaurering.

RESTAURERING

Når bilen deretter på ny kom til Eidanger såg objektet ikkje så gale ut. Dei opprinnelege fargane var erstatta med kvitt og svart og bilen hadde fått

ei ny lys kalesje. Men under skalet var motoren fullstendig utsliten under eit ferskt lag med hammarlagslakk, og det stod ikkje betre til med mange andre tekniske komponentar. Interiøret var trekt opp i skai med store knappar, omtrent som møbelmoten på 70-talet. Når Jan skulle bytte registerkjede såg det ut som det nye var av feil type



Nylakkert karosseri blir plassert på ferdig oppussa chassis.



og altfor kort, så langt hadde det gamle kjedet strekt seg. Etter kvart har motoren blitt bora opp i Larvik, medan nye delar er kjøpt inn frå utlandet - med unntak av ventilfjørene som ikkje ein gong Wallentin klarde å få tak i. Desse fjørene er difor vikla opp av Oslo Fjærfabrikk som gjorde ein god jobb. Trykksmøring av alle lager går igjennom eigne koparrør i staden for gjennom oljekanalar i blokka. For å vere sikker på god funksjon utan tette rør har Jan laga alle desse nye på sin motor.

Undervegs har Jan fått uvurdeleg hjelp frå maskineringsfantomet Vidar Sjøberg, og utallege store og små komponentar på Nashen er laga på nytt av Vidar. Eller han har frest til støypeformer, som deretter har blitt brukt til å støype nye gummidelar. Den noko eigenarta Nash-konstruksjonen med veivstakar laga delvis av stål og delvis av aluminiumsdelar gjorde at alle (støypte) lagerskåler hadde ramla av. Her fekk Jan tips av Terje Vadset frå Skodje på Sunnmøre, som hadde samme bil og hadde funne ut at Austin 40 lager kunne passe om ein dreia ned endane for å montere lause skåler.

Alle lager i styresnekka og girkassen er bytta ut med nye laga i Grenland, og filt-tettingar har blitt erstatta av simmerringar. Instrumenta er overhaldt av John Wallentin og Norsk Speedometerservice, og nokon av eigaren sjølv. Opptrekking av bilen blei gjort på Heistad, medan fruen i huset

har sydd dei elegante skinntrekka som verner bladfjørene mot vegstøv og annan slitasje.

Karosseriet var som nemnt ikkje for dårleg, her var det kun ventilasjonslukene på torpedoen som måtte lagast nye før bilen blei levert til lakking hos Erik Andersen i Larvik. Krommen derimot var dårleg sjølv om diverse var kromma om. Jan seier det såg ut som at firmaet som gjorde jobben når bilen var på Sørlandet ikkje disponerte sandpapir finare enn 60-korn, men dei derimot brukte dette flittig. Radiatorkappa var iallefall tynn som sigarettpapir mange stader og når «den fine» kappa som blei kjøpt på eBay viste seg å vere råten i botnen var det dårleg stemning. Løysinga blei at Vidar Sjøberg skøyte dei to dårlege kappene saman og deretter sølmodda skøyten før den nye kappa og alt anna blankt blei sendt til Polen med Gromkrom.

TILBAKE PÅ VEGEN

Det blei berre tid til kortare prøveturar før bilen stilte på årets Norgesløp og fullførte som klassevinnar. Jan seier bilen er presis og god å køyre, ikkje minst takka at all slark er fjerna og komponentar som styresnekke er heilrestaurert. Dei mekaniske bremsene stoppar bilen jamnt og fint opp med kanskje litt høgt pedaltrykk. Eitt minus er dog hjula som gjer bilen litt stuttbeint med for høge turtal i fart over 70 km/t. Med høge olriginalhjul var ein Nash



Endå meir montering i garasjen.



Når ein må lage grill av to elendige.



Eit eksempel på dei mange små gamle og nylaga komponentar, som skaper detaljane på ein flott gammal bil.

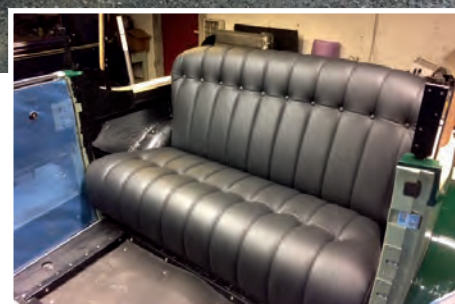
871 opprinneleg god for nærmare 120 km/t. Hjula på bilen er nemleg ikkje dei originale 19 tommarane, men 16 tommars ettermarknadshjul laga av firmaet Cleveland Welding («Cleve Weld») som var store på felgar til ballongdekk som kom på moten tidleg på 30-talet. Når bilen har fått desse hjula veit ingen, heller ikkje når den tilpassa kofferten var sveisa fast bak. Nøye tilpassa karosseriet gav denne iallefall bilen litt sårt tiltrengt bagasjeplass. På bilete frå ca 1955 har både hjul og koffert komme på plass. I si tid var 871 Conv Sedan ein relativt populær bil her til lands. Forutan dei to



Ferdig opptrekk med ny kalesje.



nemnte Serie 871 på Sunnmøre og i Grenland er det i dag ein urestaurert bil på Hamar, medan ein fjerde som var i Østfold har hamna i Gøteborg. Det er og ein snarlik 32 modell i Larvik.



Nytrekte seter på Heistad.



Klar for Norgesløpet i strålende solskin. Innfelt: Fornøgd eigar med premie på fyrste løpet.



1998 MERCEDES-BENZ E 320 TIL SALGS

Fra 1998 til 2015 gikk bilen i syd Frankrike i et helt saltfritt miljø, så den har svært lite rust.

Da svigerfar døde tok vi den til Norge som arv. Hadde da gått i underkant av 300 000 km.

Kilometerstand i dag: ca. 329 000 km. 3,2 liter V6 bensinmotor. Automat.

Ikke EU godkjent. Stort sett kurante feil som bremseskiver, lys, opphengskuler, støtfangere, hjullager. ABS ventilen fungerer ikke, og det er vel også forklaringen på at ESP systemet heller ikke fungerer som det skal.

Pris kan diskuteres. Vi er fornøyd med vrakpant pluss noen tusenlapper dersom kjøper vil sette bilen i stand. Bilen selges da et større veteranbilprosjekt må gis prioritet fremover.



Pris kan diskuteres!

KONTAKT: Olav Skyllingstad - Tlf.: 908 93 003

1929 CHRYSLER SERIE 65 ROADSTER TIL SALS I GRENLAND

Skulle det vere nokon i klubben som ikkje har fått det med seg, skal eg altså selje ein nøkkelklar åpen veteranbil i form av min oransje Chrysler Roadster. Chrysleren er korrekt heilrestaurert over 10 år fram til 2012 og fungerer i dag heilt supert, men er likevel til sals for langt under restaurerings-kostnaden sidan eg no har to slike bilar. Eiga arkivmappe på restaureringa fylgjer bilen, med bilag for 550.000 kr i tillegg til minst 500 timars eigeninnsats. Bilen er perfekt for dei som ikkje vil vente med å køyre til sitt eige prosjekt skal bli ferdig, dei som innser at dei ikkje sjølv vil klare å få restaurert ferdig, og dei som forstår kor mykje pengar bortkasta det er å få eit gammalt prosjekt så fint. Chrysleren har svært gode hydrauliske bremsar med presis og lett styring, tar rundkøyringar som ein sportsbil og marsjart er 80 km/t+. Passar like godt til autoslalom i Lunde eller Cars & Coffee i Porsgrunn, som til badetur og veteranbilløp rundt om i landet. Køyrt 1500 km sesongen 2018. Full utrusting av sidegardiner etc som gjer bilen brukbar også i regn. Bilen har NVK Godkjenningsskilt og er premiert frå fleire treff, og er ein sikker vinnar hos publikum – også dei som ellers ikkje er så begeistra for gamle køyretøy. Lett å finne igjen på kjøpesenterparkering er han og. Står i Skien, lagring vinteren 2018/19 kan ordnast.



FOR MEIR INFO - RING NARVE PÅ 9821 5094.



To fluer i ett smekkk

En kollisjon er alltid å beklage. Slik skjedde dessverre lørdag 28.september. Da ble det arrangert Motorkultur på Slevollen, samtidig som det ble arrangert Veterandager i Lunde. I slike situasjoner får man gjøre som Ole Brum og si: «Ja takk, begge deler».

Undertegnede Fiat Balilla, 1939, hadde akkurat blitt behandlet for et knekket oljerør hos vår egen Brian Thurston, og var tilbake i full drift. Hva er da mer naturlig enn å føre den ut til Slevollen og møte seg med andre jevnaldrende. Vel vitende at det i den øvre enden av regionen samtidig foregikk et arrangement, om ikke i samme, så i alle fall i en parallell gate. Ved første øyekast kan disse to virke ganske like, men når man får dem på nært hold skiller de veldig fort lag. Vi begynte dagen på det velkjente Slevollen.

Tross det direkte frastøtende klima som inntraff denne dagen, hadde ca. 75 kjøretøy med fire hjul funnet veien til det etter hvert så velrennomerte samlingsstedet for allehånde motorkultur.

I tillegg hadde også ca. 15 tohjulte (MC) dristet seg frem under kjølige kjøreforhold.

På Slevollen er man garantert å treffe kjente ansikter. Hvilket også skjedde denne gangen, men denne gangen opptrådte de med for meg ukjente kjøretøy. Vår sekretær, Jarle Rønjom fremviste sin nyervervede Ford Mustang i kledelig rødt og blankpusset karosseri. Vi husker alle at han strevde med en vakker men lunefull Whippet. Nå er den historie og er blitt erstattet med en Mustang. Dersom leserne vil vite hvilken årsmodell, så kontakt den nyslåtte eier.



I følge Jarle er Whippeten kommet under kyndig eierskap og havner på museum.



Nestleder Torfinn Dale har over lengre tid arbeidet i sitt verksted. Resultatet er en vakker vårgønn Mercedes. Her har han lagt inn mye godt arbeid, han fikk god trening med sitt første prosjekt, Volvo Amazon. Øvelse gjør mester. Men djevelen sitter i detaljene. På tomgang maler motoren som en katt med en kanarifugl i magen, men straks den møter motstand er det gode samarbeid over. Stein Haugseter ble tilkalt og ante fremmede ugler i mosen. Om denne diagnosen var til hjelp skal være usagt. Uansett, Torfinns Mercedes er et velrestaurert kjøretøy så vel utenpå som inni. Så håper vi at han finner motorfeilen før neste sommer. Men, ansiktene tyder på at noe depresjon vil vedvare en tid fremover.



Nåvel, her lå noen uløste problemer under motorpanseret. Tross det, man kunne ikke unngå å legge merke til det flotte arbeidet som var utført på Torfinns Mercedes. Interiøret var usedvanlig pent bearbeidet. Her luktet det kvalitet ned til minste detalj. Torfinn forteller gjerne hvor man kan henvende seg for å få utført slikt profesjonelt arbeid.



Det er mye positivt å si om samlingene på Slevollen. Man får anledning til å vise frem sine private stoltheter, men her er også muligheten til å hente inspirasjon, råd og trøst når det oppstår tekniske motbakker.



Det kjølige været fikk nok en del til å holde garasjedøren forsvarlig stengt denne lørdagen, men noen hardføre veteranbileiere trosset seg frem og var til glede for seg selv og de øvrige fremmøtte.

Denne gangen ble det opplyst av Slevollens administrerende faktor, Jan Arthur, at det ikke var lagt opp til noe program. Hvilket i seg selv ikke gjør noe, det er program nok i seg selv å rusle rundt med hyggelig prat og se hva andre entusiaster legger arbeid og penger i. Og her var mye variasjoner presentert. Dog satt man igjen med en følelse av at vi som hadde kjøretøyer i førkrigs-drakt var i distingvert mindretall.



Et lurvet og smågrøssent høstvær får ta skylden for at oppmøtet ikke var som det pleier. Selv hardbarkede MC-tilhengere var i redusert antall denne dagen.



Etter en times tid ble Balillaens oljerør dobbelsjekknet, deretter ble kursen satt mot Veterandagene i Lunde. Som sagt, Ja-takk, begge deler.

Veterandagene i Lunde har også lange tradisjoner. Som på Slevollen er det konsentrert om motor og kjøretøy. Men her oppe i innlandet har de utvidet omfanget i langt større grad. Riktignok samler Veterandagene et stort antall prektige veteranbiler, men det stopper ikke der. Størrelse, form og

bruksområde spiller ingen rolle, så lenge det har noe med motor å gjøre. Blank lakk og polert krom er intet krav for å delta i Lunde. På den måten konkurrerer ikke Lunde og Slevollen om tema, kun om dato for arrangementet. Dessverre.



Ved skolen i Lunde, for øvrig min gamle arbeidsplass langt tilbake i forrige årtusen, bød Lundehæringene på «grøvere materiell».

Selv om Veterandagene led under de samme usunne værforhold som Slevollen var her et upåklagelig antall tilskuere. Og en vrimmel av motorbaserte innslag.



Inter er for stort, for lite, for rustent eller ubrukbart. Dersom man holder seg innenfor rammene på denne devisen, er det klar bane og værsgo og velkommen. Det gjør at variasjonen er noe større her oppe.



Som vi alle vet, det er ikke størrelsen det kommer an på. Veterandagene i Lunde dekker alle størrelser, her er noe for enhver smak. Enten det gjelder antall hjul eller hestekrefter. Utvalget i kjøretøy viser at selv om det kan forekomme overlappinger mellom Slevollen og Lunde, så kan man utmerket godt ha stor fornøyelse av å gjøre som Ole Brum, og si «Jatakk, begge deler»





**VI HENSTILLER TIL KLUBBENS
MEDLEMMER: BENYTT DERE AV DE
BUTIKKENE SOM ANNONSERER I MEDLEMSBLADET!**

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

STÅLLAGERET I TELEMAR



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



KORT NYTT...

Slevolden takker for oppmøtet på deres arrangementer i 2018 og ønsker velkommen til vårtreffet i 2019. Første arrangement er vårtreff/vårmønstring den 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.

Bremen Classic Motorshow arrangeres 1 til 3 Februar 2019 i Bremen. Sjekk www.classicmotorshow.de Retro Mobile 6. til 10. Februar i Paris. Sjekk www.retromobile.com

Julekuten 26. desember

Julekuten er et løp for veterankjøretøy på to og tre hjul. Løpsplakett utdeles ved målplassering på Gåsbu til de av løpsdeltakerne som har tilbakelagt hele strekningen på sitt veterane kjøretøy, moped eller motorsykkel. Som vanlig er alle velkomne opp til Gåsbu, uavhengig av antall hjul, for å se løpsdeltakerne komme i mål, hilse på nissen og nyte en varm kopp kaffe inne på Gåsbustua. Løpet innledes med frokost for løpsdeltakerne i vårt klubblokale kl. 10.00. Løpet starter umiddelbart etterpå. Sjekk www.motorveteranene.com.

Vårmønstringen 1.nyttårsdag

Møt opp ved Karl Johan i Oslo på første nyttårsdag og kjør opp til Frognerseieren i åpen bil, traktor eller på motorsykkel. Da starter den nye sesongen!

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



Ein 52 Austin A40 med adresse Hoppestad står avertert på Finn. Tjukt støvlag gjev høg låvebilfaktor.



Jan Kokkersvold har henta fram sin fyrste bil, 1925 Overland Six, for å få denne på vegen etter mange års lagring.



Vinteren er på veg. Sigmund Aakvik tar ut sin 33 Buick for ein siste sjekk før lagring.



Stein Haugseter fann igjen sin Same-traktor han hadde seld til maskinmuseet i Vestfold.



VETERANER

i 50 år

Grenland Veteranvognklubb

1968 - 2018

Nå er Jubileumsboken ferdig! Boken kommer helt på tampen av Grenland Veteranvognklubbs jubileumsår, akkurat tidsnok til å havne under juletreet. Nå har du muligheten til å bevilge deg selv en flott julepresang.



Bokkomiteen har arbeidet i årevis. Den hentet stoff fra klubbens eget arkiv som er klubbens hukommelse på papir, og har trukket veksler på klubbens kollektive hukommelse på to bein.. Etter at manuskriptet var skrevet tok en *redaksjonskomite* ansvaret for samarbeidet med Thure Trykk for å få innholdet over i bokform.



Redaksjonskomiteens ansvar var å sy sammen innholdet i boken. Til slutt ble hele bok-komiteen samlet og gjennomgikk det hele. Det ble en del røde lapper som indikerte hvor manus skulle endres eller feil rettes. Under arbeidet i *redaksjonskomiteen* førte Geir Grøtvik liste over hvor mange timer som gikk med bare til bilderedigering: Fra 10.oktober til 10. november tilbrakte vi 200 timer over PC`en. . Vi hadde syv minnepinner med bilder å holde styr på, samt det som lå på datamaskinen.



Redaksjonskomiteen hadde mange møter hos Thure Trykk og et utmerket samarbeid med Stefan Strøm. Han laget oppsett til boken og løste alle problemer før vi gikk inn i selve trykkeriet. Og dermed var Jubileumsboken 2018 et faktum.



Vi oppfordrer alle medlemmene i GVK til å kjøpe boken! Ta kontakt med klubbens formann, kasserer eller en i redaksjonskomiteen. Det blir kanskje femti år til neste bok..



541 Buick Roadmaster Phaeton.



29 Pierce-Arrow Modell 125 med lyktene halwegs nede i framskjermene. Einaste bilmerket som brukte dette før 1934.

GREVLINGLØPET 2018

Etter fyrst å ha kalla det for Greveløpet, har Larvik og Sandefjord Veteranvogn Klubb deretter i mange år brukt det noko mindre ambisiøse namnet Grevlingløpet på sitt årlege arrangement i august. Løpet startar på grasplenen i Sandefjord sentrum og endar opp på Hedrum Bygdetun i Kvelde og var også i 2018 arrangert under fine verforhold. Løpet til vår naboklubb har i alle år vore populært blant medlemmene i GVK og det er sikkert mange som var med i år og. Her er eit knippe bilete frå årets arrangement, fotografert av Espen Nordaunet.



59 DKW 1000.



Mange bilar i Sandefjord sentrum før start Grevlingløpet.





67 Renault 10 med tidstypisk takstativ.



73 Chrysler Sunbeam.



Lancia Flaminia frå 1957 har dobbelt så mange vindausviskerar som andre bilar.



Ein veldig blank 1931 Chevrolet.



Tradisjonell samling på Hedrum Bygdetun etter løpet.



Frist for stoff til neste utgave er 15. januar 2019



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