



Veteranvoغن

Nr. 2 – 2019 Årgang 44

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

Ford-Lagomada-Terrari-Jensen-Duesenberg-Jaguar-Cord-Buick



**SKOGSVRAK • HELGE WÆRSTADS GARASJE
TROLL • BUSS PÅ JØNNEVALD • VESPA**



Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

Per Øvrum Tlf: 958 74 878
E-mail: perovrum18@gmail.com

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Ulf Stuwitz Røvik -Larsen
Tlf: 91316526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

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

2. varamann:

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

Revisorer:

Per Høiseith
Morten Hansen Tlf: 915 55 509

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig:

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

Utleie av lokaler:

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

Besiktigelsespersoner:

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

MC

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

Teknisk bil:

Svein Ekornrød Tlf: 905 26 749
E-mail: sv-ekorn@online.no

Teknisk Motorsykel:

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

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

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

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

HUSK!**Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

Klubblokalet

"Låven" åpner fra kl. 18.00
– møtet begynner kl. 19.00.

Adressen er

Porsgrunnsveien 242
3736 Skien

FORMÅL: Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettleiding og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben skal fremme interessen for å oppspore, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

REDAKSJONENS HJØRNE

I dag er det 27. mars og det har vært en flott dag med sol og godt og varmt. Jeg håper at godværet fortsetter med sol og varme. Jeg håper på et ordentlig regnvær slik at sand og støv blir vasket vekk. Kommunene er i gang med sopebiler. Jeg smiler for hver eneste sopebil jeg ser. Som dere skjønner så kribler det i kroppen etter å komme ut med gammelbil og mc.

Vi har mye å se fram til denne sesongen. En stor opplevelse blir motorkonvoen opp til Lillehammer. Dette arrangementet blir en flott opplevelse. Jeg håper at du har anledning til å delta i en eller annen form. Bare det å kunne se deler av konvoien som kommer forbi oss i Grenland blir en flott opplevelse. Grenlandsrally 30. mai blir vårt lokale høydepunkt. Komiteen er i god gang. Om hvitveisen blomstrer så seint over Ånnerød er jeg usikker på. Jeg anbefaler å ta gammelbil en tur på forhånd for å sjekke blomstringa. Våre faste supportere på Ånnerød er hvertfall på plass. Jeg er imponert over dem!

Redaksjonskomiteen ønsker bilder og historier fremdeles. Enten fra vinter eller vårens opplevelser med gammelbil, mc, turer eller andre

hyggelige opplevelser. Husk å ta noen bilder fra sommerens opplevelser. Enten med kamera på mobilen eller andre kameratyper. For meg så ble det mye lettere å ta noen bilder da jeg fikk kamera på mobilen. Det er rett og slett en grei oppfinnelse!

Et av årets høydepunkt på to hjul er Mc-Trafikksikkerhets dagen på Geiteryggen. I år er det søndag 12. Mai som er dagen. Har du lyst til å være med på gratis kjørekurs så meld deg på til **Nils Åge Tangvald 970 58 583**. Jeg anbefaler dette kjørekurset sterkt. Det er meget bra. Du får også gratis mat! Å få lov til å trene på sin egen motorsykel for å bli bedre er gøy og meget lærerikt. Sesongen blir mye bedre etter dette kurset. Kjenner du noen som kjører mc så anbefal dette kurset til dem! Husk alle typer motorsykler er velkommen!

For mange av oss er våren en meget hyggelig tid på året. Forventningen om en god sommer som ligger foran. Lengre og lysere dager gjør også sitt til at smilet blir bredere om dagen.

Jeg ønsker deg en god vår!

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STRIPA PONDUS

FORMANNEN HAR ORDET

Når dette leses er vi kanskje midt i påskeuka. Som kjent er den meget sein i år. De fleste av oss er vel ikke helt klare til ta veteranbilen ut, men kjenner jeg de fleste rett er det like før. For uten vårt eget arrangement "Grenlands rally" som er 30. mai (Kristi Himmelfartsdag) har LMK sin Motorkonvoi 2019 som arrangeres helga etter vårt GVK rally. Motorkonvoien kommer da istedenfor et ordinært Norgesløp. Den av dere som ikke er helt oppdatert på hva denne Motorkonvoien 2019 går ut på kan gå inn på vår hjemmeside og lese mer om den. Alt som er sendt ut fra LMK er kopiert inn på vår hjemmeside. Det har vært og er fortsatt mange ukjente faktorer og mange løse tråder vedr. arrangementet av denne konvoien. På bakgrunn av dette ble det avholdt et møte med deltagelse fra veteranklubber fra Buskerud, Vestfold og oss her i nedre Telemark i Sandefjord tirsdag 2. april. Fra GVK deltok for uten undertegnede også vår sekretær Per Øvrum. Jeg legger ved hele referatet fra dette møte og håper at det gir en forklaring på hvordan vi som deltok kan tenke oss å løse denne Konvoien 2019 gjennom våre fylker og hvilken veier vi tenker å kjøre og overnattings steder.



Referat fra møte ifb med «Motorkonvoien 2019» (5 - 7 juni 2019)

Møtet ble avholdt hos Vintage Wheels lokaler i Sandefjord 02.04 2019, kl 1830 – 2100 (Takk til innehaver Tom E. Adler Kristiansen for kaffe, wienerbrød og vertskapet!)

Hensikt

Hensikten var å involvere flest mulig av veterankjøretøy- og motorklubbene i Telemark, Vestfold og søndre Buskerud, i valg av konvoirute og stoppesteder under «Motorkonvoien 2019», for leden Kristiansand – Lillehammer for de tre nevnte fylkene.

Diskusjon

Etter en kort presentasjonsrunde av deltakerne, ble det ytre skuffelse over at LMK og AMCAR ikke har fulgt opp invitasjonen til deltakelse fra i fjor i særlig grad, og at informasjon i stor grad mangler. Imidlertid var møtedeltakerne fast bestemte på å få til et opplegg som kan fungere godt for konvoideltakerne på strekningen Brokelandsheia til «nord for Oslo et sted». Etter en kort diskusjon, ble det bestemt å unngå hovedstaden p.g.a. trafikkutfordringer og bompengesatser. Etter et forslag fra MHKD, landet vi på at vi skal ende ved Tyrifjorden torsdag kveld, og kjøre den samme ruten som sør-vestlendingene som kommer over Notodden - Kongsberg - Hokksund, via Ringerike og Hadeland mot Gjøvik, fredag 6. juni. Målgang er som kjent i løpet av fredag kveld på Birkebeiner'n stadion i Lillehammer.

Opplegg/ rute

Telemark (GVK) tar over konvoien fra Agder Motorhistoriske Klubb (masterklubb for strekningen Kr.sand S - Lillehammer) på Brokelandsheia, øst i Aust-Agder. På ruta videre, vil vi søke å unngå motorveien (E18), og kjøre om Landgangen på Sørlandske Hovedvei, Hedrum Ravei og Raveien (ev Gamle Ravei og Furustadveien, dvs bl.a. gamle E18), i retning Larvik og Sandefjord. **Grenland Veteranvognklubb (GVK) har ansvar for å tegne rute fra Brokelandsheia til Sandefjord.**

Det legges opp til overnatting i Sandefjord fra onsdag til torsdag. **LSVK tar kontakt med overnattings-sted(er) i Sandefjord for å få til litt rimeligere priser for deltakere på Motorkonvoien 2019.**

Oppmøte i Badeparken i Sandefjord kl 0900 torsdag 6. juni, og avreise derfra kl 10.00.

(Forbehold om at plassen er ledig og kan brukes, sjekkes av LSVK).

Fra Sandefjord følges gamle E18 mot Sem og Revetal (stopp på ett av stedene), og videre Bispeveien (Fylkesvei 35) via Sundbyfoss med stopp på Best bensinstasjon i Hof. **Tønsberg Automobilklubb (TAK) sjekker passende stopp på Sem eller i Revetal. Horten og Omegn Veteranvognklubb (HOVK) sjekker om det passer med stopp på Best/ Hof (varsler innehaveren, antall biler det er plass til, osv.)**

Fra Hof går ruten videre via nordsiden av Eikeren og Vestfossen/ Hokksund, mot stopp på Burud (Norsk Samferdselshistorisk Senter) torsdag kveld. Der tar Motorhistorisk Klubb Drammen (MHKD) imot oss. Derfra reiser vi til Tyrifjorden hotell for overnatting. **MHKD er ansvarlig for å ta kontakt med hotellet for å få til en avtale for deltakere på Motorkonvoien 2019. Ansvar for å tegne rute Sandefjord-Burud: LSVK.**

Referenter

Ronny Vangen (sign), ACDC Vestfold og Nils-Petter Norman (sign), Tønsberg Automobilklubb

Av plasshensyn er deltagerlista med e-postadresser og tlf.nr.utelatt

Hilsen Gunleik

Rådgiver spansk:

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

Tilhenger Skien:

Åge Lohne
Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

Delesalg:

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

Grenlandsrally:

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

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2019:

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

GVK-effekter:

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

Forsidefoto:

Narve Nordanger.
Skogsvrak har alltid facinert gammelbilsfolket. Denne spennende installasjonen står pent plassert langs E18 i Bamble til glede for forbipasserende bilistar.



Her hjelper det ikke å stille opp med Falken Bilberging. Heller ikke Røde Kors eller Norsk Folkehjelp vil kunne bidra med noe her. Enkelte skogsvrak er redningsløst fortapt, totalt og langt forbi den tilstand der gjenoppliving er et mulig og fåfengt håp.

Vi kommer med denne påstanden selv om vi vet at her i GVK har vi medlemmer som har utrettet mirakler med slike vrak. Enten de er gravd frem fra matjord, lyng eller mose, eller er dradd på land etter årelange opphold på dype vann.

Rundt i naturen finnes det riktignok fremdeles utmerkede eksemplarer av arten skogsvrak. Som venter på å bli oppdaget og stå opp fra de døde, som en slags motorisert utgave av Lazarus. Vanskeligheten ligger ikke der. Problemet ligger i at representantene fra den rasen som går i gang med slike prosjekter blir sjeldnere og sjeldnere. Så får hver og en av oss gå i seg selv og lete etter årsaken til det. Kan vi antyde at latskap og manglende kunnskap og energi er vesentlige faktorer?

I alle fall. Når man står ansikt til ansikt med et ektefødt skogsvrak og stirrer det rett inn i frontlykten, eller der hvor frontlykten en gang sto, blir man overveldet av noe uforklarlig. I akkurat dette tilfellet kjent jeg denne bilens historie. Eierens barnebarn hadde sittet i baksetet mange ganger da bestefar startet sin Opel Olympia 1936 og tok dem med på tur rundt i Buskerud. Dermed ble dette skogsvraket også en slags personlig opplevelse.

Når man så i tillegg får slå av en prat med bonden som overtok kjøretøyet og til slutt kjørte det til skogs blir dette skogsvraket noe mer enn bare en bortgjemt haug med rust og utgatte deler. Man kan ane lyden av en velvillig motor som blander seg med forventningsfull barnelatter i baksetet: hos landhandleren venter iskrem og kanskje en karamell..? Skogsvraket forteller plutselig en historie..





Skogsvrak vokser ikke på trær. Man kan snarere si tvert i mot; trær vokser på dem. Dette vraket har stått her i ca. femti år, nederst på et sted som en gang var beitemark. På den tiden har den mer eller mindre slått rot, og store deler av den har gått hjem til naturen. Mens naturen på sin side har annektert den. Nå er den en selvfølgelig del av omgivelsene, mens beitemarken er en saga blott.



Det er et tankekors at der den står er den ikke verd et øre. Mens da den var splitter ny i 1936 kostet den 3.200 kroner. Noe som den gang representerte ca. to gjennomsnitts årslønner, i følge John Austad. Han kunne også opplyse at navnet Olympia kommer av at i 1936 arrangerte Tyskland olympiaden i Berlin. Det gjaldt å utnytte dette i markedsføring av bilen til siste trevl. Hitler var strålende fornøyd.



Og når vi er i det sporet: Fra 1937 slo den tyske militarismen inn for fullt i Opels valg av navn på sine biler: Den militære rangordning. Dermed fikk vi i stigende orden: Kadett, Kaptein og Admiral. Så vet vi det..

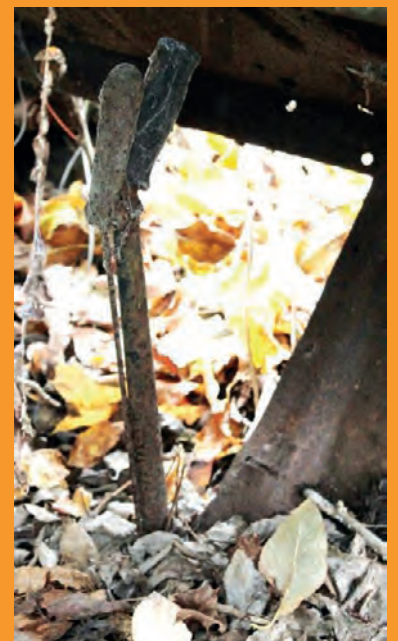
Naturlig nedbrytning har gjennom årene fjernet mye av det som en gang var et kjøretøy i daglig drift. Slik deler den skjebnen til utallige andre skogsvrak rundt omkring.

Men akkurat motoren på denne utgaven er det ikke naturen som har fjernet, den ble skrudd løs en eller annen gang i en fjern fortid og levde videre i et annet kjøretøy til sine dagers ende. I følge siste eier kom det noen karer en kveldstund og romsterte nede i havnehagen. Og det var det. Nå er motorkassen et stort tomrom, fylt med kvist og løv, det slenger en løs ledning hist og her, det er alt.





Hva er det så med skogsvrak som er så fascinerende? Nå ser vi bort fra enkelte personer med en uforklarlig diagnose som på liv og død må kaste seg over dem og bruke sine beste år på gjenopplivingsforsøk. De burde leve i evig ære og motta medaljer og diplom for sin virksomhet. Men ser vi bort fra dem, hva er det med oss andre? Som er fjernt fra tanken på å få dette tilbake på veien. Men som like fullt finner en nesten pervers beundring i dette fenomenet *Skogsvrak*?



Jeg kan ikke svare for andre. Knapt nok for meg selv. Men etter å ha grunnet over fenomenet finner jeg en slags vemodig konklusjon: det meste har sin ende, og når ting blir overlatt til seg selv går det som det går. Som vi har nevnt tidligere i enkelte artikler her i Veteranvognen: «.. der møll og rust fortærer..» Og mose og lav vokser der ingen skulle tru at noko kunne bu..



Uansett filosofiske betraktninger og påfølgende personlige konklusjoner: Mange skogsvrak kommer aldri mer på veien, av årsaker vi har nevnt tidligere. Så får man trøste seg med den tanken at fremtidens arkeologer kanskje en gang vil lete seg frem og grave dem ut, de sørgelige rester som måtte være tilbake. Kanskje med påfølgende krav og krangel om klimasikre

bygg. Det er jo en fattig trøst, men det ble skjebnen til Osebergskipet. Uten sammenligning for øvrig. I mellomtiden får vi glede oss over disse mosedekorerte eksemplarene, i den utstrekning vi tilfeldig snubler over dem. De er jo tross alt vakre, på sitt vis.



Ulf

Grenland Veteranvognklubb ønsker
Velkommen
til



Grenlandsrally

30. mai 2019

Start fra Gumpens Auto, Melkevegen 10

3919 Porsgrunn



Gumpens Auto Grenland

- vår hovedsponsor





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

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

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

RING OSS SÅ TAR VI EN PRAT:

35 93 38 60

EL-PROFFEN

✓ gratis prisoverslag!
✓ avtalt tid!
✓ avtalt pris!



Per Øverland A/S
Autorisert installatør

Engerbakken 13
3945 Porsgrunn
www.per-over.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.

Mercedes Benz W187

Cabriolet med lange linjer



Alt før mann stiger inn i garasjen til Helge Wærstad aner vi en viss forkjærlighet for Mercedes-Benz. Gårdsplassen er full av dem. Mens kjøretøyene på gårdsplassen frister en utendørs tilværelse delvis under tak og presenning, er målet for dagens garasjebesøk trygt og varmt plassert innendørs.

Da jeg antydnet overfor Helge om å få besøke garasjen kom det etter en kort tenkepause: «Gi meg noen dager på å rydde..» Han fikk to uker, for sikkerhets skyld. At de fleste har en tendens til å stue unna det man ikke har bruk for i stedet for å kaste er ikke et ukjent fenomen. Slik har vi det alle. Men etter to uker var Helges Mercedes-Benz W187 fra 1951 fullt synbar. Garasjen forøvrig forteller om en eier som er utstyrt med alt man trenger for å holde på med veteranbil. Helge Wærstad kunne sette seg og ta en velfortjent pause da jeg ankom. Jeg har sett Helges Mercedes mange ganger, og blitt fasinert over linjespillet i karosseriet.





En ting er å møte Mercedes W187 i vinter-opplag, noe annet er å se den i fri dressur på veien, slik som på diverse turer med PG-Reiser til Danmark. Det er hevet over tvil, veteranbiler gjør seg best utendørs. Med solskinn på blank lakk. Helge og Anne er ikke redd for å legge ut på langtur :



I tillegg til Danmark har de fartet omkring i stor målestokk og besøkt både Bergen, Molde og Stavanger. Og to ganger til Røros har den også vært. Den er utrolig komfortabel å kjøre når den legger i vei. Og nyter behagelig oppmerksomhet i trafikken.

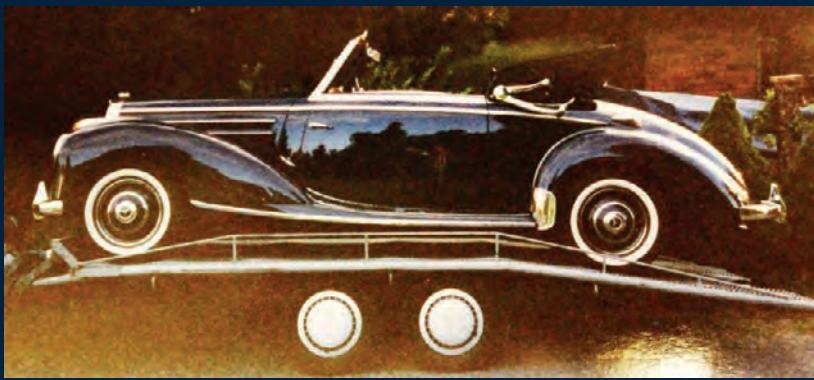


Helge er ikke helt fornøyd med lakken, han har tenkt å lakke den om til sommeren. Riktignok pekte han ut enkelte punkter på karosseriet som han mente var av tvilsom karakter, uten at jeg var i stand til å finne noe å sette fiingren på. Hans hoff-lakkerer nekter imidlertid å småflikke, så vi snakker her om total lakkering. Men bil er mer enn lakk. Den består egentlig mest av metall og



mekanikk. Med veteranbil er det alltid noe å gjøre. Selv om det ble lagt ned over 700 timer i restaureringsarbeidet før Helge kjøpte den, er det flere småting han ikke er tilfreds med og som han fremdeles har som fremtidige prosjekter. Vi skruer tiden tilbake til 1997. I Stavern hadde Helge Wærstad hatt bilen i kikkerten noen tid, uten at det førte til handel. Men så: Befaring.





Nå sto bilen i Oslo. Helge Wærstad fikk med seg Svein Ekornrød fra klubben som konsulent. Svein er som vi vet GVK's ukronede Mercedeskonge. Hotelldirektøren på Ambassadør Hotell var for tiden eier og ville selge. Dermed havnet Mercedes-Benz 1951 i Skien og skiftet fra VE-1800 til H-677. Med Helge Wærstad som ny eier.



Helge hadde håpet å kjøre den hjem på egne hjul, med motoren var ikke enig i det. Med fullstendig nedsotede plugger ville den ikke starte, så den kom hjem på tilhenger. Etter behandling ble pluggene mer samarbeidsvillig.

Ikke helt uventet avdekket den nye eieren at bilen hadde en del å sette fingeren på, og at det var nok å henge fingrene i. Det var umiskjennelige ulyder i kardangen der kronhjulet ikke tilfredstilte forventningene. Dette ble ordnet ved at Helge til slutt fikk tak i ny kardang fra Mercedes-klubben i Drammen.



Ved nærmere øyensyn kom det også fram at innerskjermene heller ikke var etter forskriften: en eller annen hadde satt inn helt flate plater. Etter en lengre økt på plenen med kulehammer fikk Helge dem sånn noenlunde i form, nå må du sammenligne med de tyske konstruksjonstegningene for å se forskjell. Og de fungerer utmerket. Fra utsiden derimot ser skjermene ut som de skal, med sine smekkert flytende linjer. Men, som tidligere nevnt, veteranbil er ikke bare karosseri og lakk. Under innpakningen ligger det mye som kan gi hodepine dersom det ikke fungerer. Helges Mercedes har sentralsmøring som betjenes manuelt og fungerer. Men motoren drar inn olje gjennom ventilstyringen og lager blå eksos. Her ligger en oppgave på lur.



Vi tar en titt under panseret, her ligger en motorblokk fra 1957, mens motortoppen er noe eldre. I følge Helge skal toppen skiftes til sommeren. «Apropos utskifting! Da jeg skulle skifte kamakselen dro jeg til Stavanger og kjøpte en for ..mange penger... Da jeg viste den til Svein Ekornrød fikk jeg klar melding – det er ikke den riktige typen!»

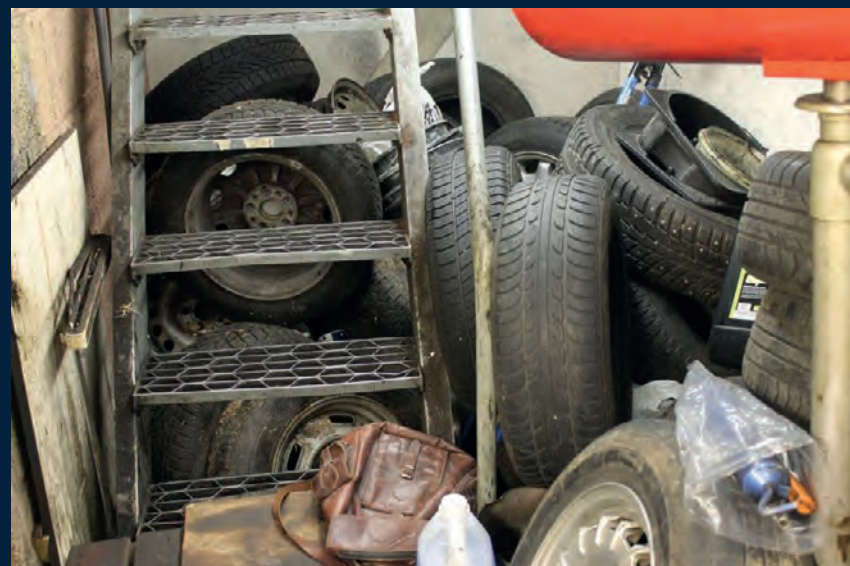
Helge hadde også belaget seg på å kjøpe ny motortopp, til han ble oppmerksom på at han hadde en liggende som han ikke visste om. Så han slipper i alle fall å kjøpe ny.



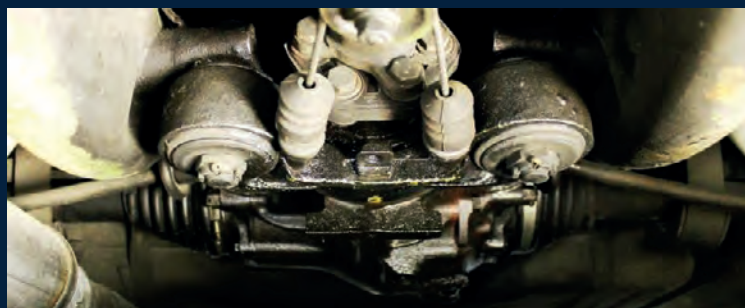
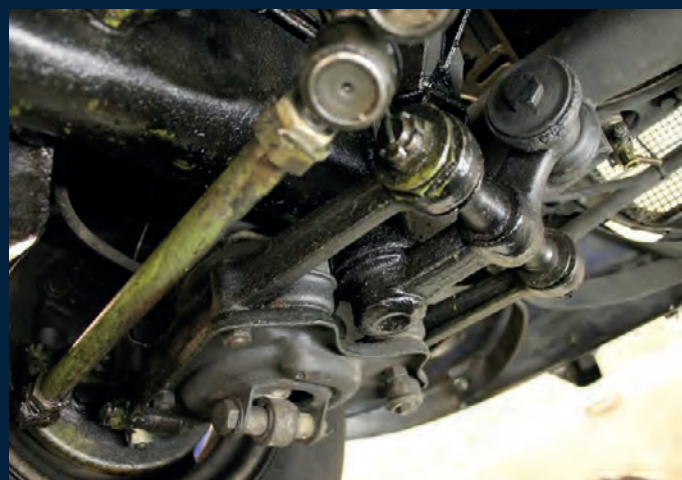
Skjult bak den berømte Mercedes-stjernen ligger en seks-sylindret motor som rommer 2,2 liter og ca. 85 hk. Motoren fikk stor oppmerksomhet da den kom, det hadde gått ti år siden sist Mercedes hadde utviklet en ny motor. Utvendig hadde bilen et tradisjonelt og konservativt utseende, men under panseret befant det seg en teknisk nyvinning med overliggende kamakslar som gjorde vei i vellingen. W187 er tross sine 6 sylindre utstyrt med kun en forgasser. Den har vært til overhaling to ganger hos Forgasser-service i Oslo og fått betegnelsen helt i orden. Noe som gjør at Helge trenger ca. 1,1 ltr. på milen når han og Anne bedriver langkjøring.

Mercedes W187 Cabriolet fra 1951 var god for 140 km/t i følge fabrikken. Det er jo ikke dårlig med tanke på at bilen veier 1500 kg.

Helge Wærstads Mercedes Benz befinner seg på «gravens rand», i overført betydning. Garasjen er en av de få jeg har besøkt som har egen grav. Med en smule akrobatikk befant jeg meg på undersiden av kjøretøyet. Det første som møter øyet er en variert samling



bildekk, de skulle rekke til uendelig mange dekkskift. Når man så hever blikket øyner man en av årsakene til at vognkortet opplyser at vekten er 1500 kg. Fra undersiden virker alt usedvanlig kraftig dimensjonert og solid.





Helge Wærstad hadde som sagt brukt noe tid på å rydde garasjen så bilen ble tilgjengelig. Nå foretok han en siste ryddesjau innvendig for at bilen skulle fremstå som det sømmer seg for en Mercedes. En overfladisk titt gjennom

vinduene er ikke tilfredsstillende nok. Står man overfor noe som fabrikken lanserte på motormessen i Frankfurt i 1951 som en «full size luxury-car» er man nødt til å stikke mer enn nesen inn. Helge åpnet galant døren på førersiden. Nøttetre og krom ønsket velkommen inn.



Vi har full forståelse for at fabrikken brukte begrepet «full size luxury-car». Inventaret gir ikke inntrykk av at det er brukt sparekniv, men at kunden skal få noe igjen for pengene. I alt 18.514 kunder må ha nikket fornøyd når de svingte ut fra Mercedesforhandleren. Og det gjorde de, helt frem til og med 1955. Da sluttet produksjonen. W187 ble erstattet med «Pontonen». Helge Wærstad har en slik også..

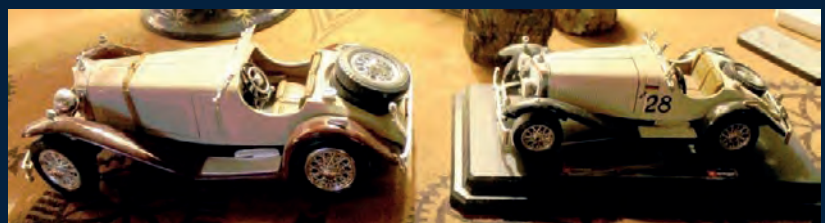




Blank krom i kontrast til polert nøttetre er et iøynefallende trekk på radio og askebeget. Og vi merker oss at bilradioen ikke er oppgradert til DAB. Det er fremdeles den originale utgaven fra Siemens med den tidens letteste søkeskala og blanke knotter.



Helge Wærstad er ikke utdannet mekaniker. Likevel skrur han bil. I yrkeslivet var han murer og entreprenør før han avsluttet som lærer på Byggfag på Skogmo Vid. Skole. Som vi har forstått er det Mercedes Benz som er lidenskapen. I tillegg til alle de andre bilene i full størrelse som han har stuet vekk har han (selvfølgelig) også mindre utgaver av Mercedes Benz i stuen. Heldigvis trenger ikke disse mer vedlikehold enn nødtørftig støvtørking.





Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



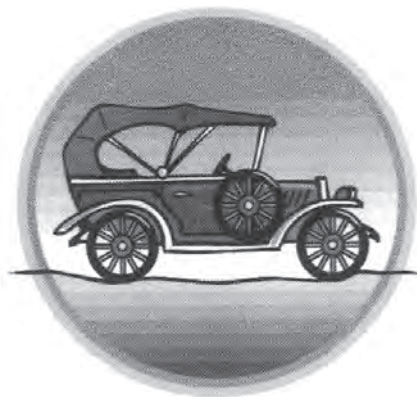
www.rorleggern.no



ROMNES

*Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.*

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



RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



STÅLLAGERET I TELEMAR

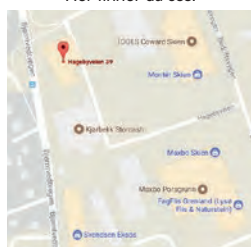


Velkommen til Stållageret Telemark!

– 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

Vi har bilproduktene som proffene bruker!



Christoffersen

Rødmyrsvingen 53 - 3740 Skien

Tlf 415 34 700 - www.cchristoffersen.no



Selges: Buick 1939 modell serie 46C. (2 dørs cab.) Original norsk bil importert av Sørensen og Balchen i 1939.

Har vært i mitt eie i mange år og lagret tørt. Har fått igjen originalsiltet A-4075. Noe rust i dørken.

Selges høyeste bud over kr. 100000. Restaurert er dette en krembil.

Kontakt: Bjørn Bregård. Mobil: 97509213 mail:

ab.bregard@gmail.com



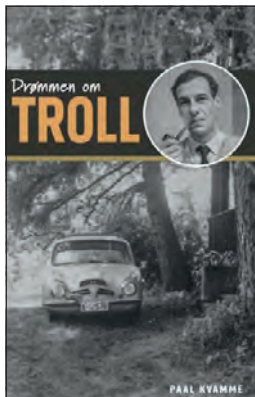
Buick 1932 selges: 2 radiatorkapper, 1 radiator, nytt mye bedre ratt med intakt senter med hendler for fortenning osv, 5 originale stålfelger, 4 rustfrie felger. Et dashboard med topp list (meget bra) i tillegg til det originale rustne som sitter i bilen. Alle instrumentene med hele glass, støtfanger foran, halve bak, metall vinduslister til alle vinduer, originalt vindu bak og til før, ekstra hevemekanisme til frontvindu, begge hovedlykter i god stand, et glass sprukket. Hovedlysholdere noe defekt. Motor og drivverk er komplett, uoriginal forgasser. Har ekstra original forgasser. Ekstra original forgasser, Alle panserspeld er fine og åpnes/lukkes med intakte fjærer. Alle «festekroker» for panseret er fine. Har 1 bøyle for feste av reservehjul med ving mutter, og 5 hjulkapsler. Det følger med et karosseri til 32 Buick serie 58 dvs. 2 dørs 5 seter cab. Pris kan diskuteres. Kontakt: Bjørn Bregård. Mobil: 97509213 mail: ab.bregard@gmail.com

– Omgitt av myter



FINNES FORTSATT: De fire bilene som ble laget på Troll-fabrikken finnes fremdeles. I tillegg laget Harald Aspheim denne bilen, som holder til i Lunde i dag.

FOTO: PAAL KVAMME



NY BOK: Per Kohl-Larsen beskrives som en mann med mental stålkondis. Han ga aldri opp, og etter Troll-ndturen, ville han i gang med å bygge en ny glassfiberbil.

BERGEN/NOME: En gründer som ville skjule sin fortid, et utrettelig pågangsmot, en stornazist i kulissene og et mysterium rundt en forsvunnet bil. Journalist Paal Kvamme vil fortelle den hele og fulle historien om Troll-bilen i Lunde.

ANNE-LISE SURTEVJU
anne-lise.surveju@ta.no

I de siste tre årene har den tidligere Bergens Tidende-journalist skrevet på boken «Drømmen om Troll», som vil være klar for leserne i slutten av mars.

Som bilinteressert på grensen til det nerdete har han erget seg over at beretningen om et av de første seriøse forsøkene på å få igang en stor bilproduksjon i Norge har fremstått som noe mangelfull og sprikende. Paal Kvamme bestemte seg for å dokumentere den hele og fulle sannheten om Troll-eventyret, og etter flere dykk i arkiver her hjemme og i Tyskland, og tilgang til to gamle kofferter fulle av dokumenter hos Trollgründer Per Kohl-Larsens etterkommer, har han nå kartlagt den fargerike historien om den lille bilfabrikken på bygda i Lunde.

- Nesten ikke til å tro

For Paal Kvamme var beretningen om glassfiberbilen fra Telemark en fortelling som nesten ikke var til å tro på.

- Det var noe enhjørning-aktig over det hele. Historien er omgitt av myter og halvsannheter, samtidig som dette er en del av våre nære kultur- og industrihistorie, sier han.



FEST: Troll plastkarosseri- & bilindustri i Lunde beskrives som en arbeidsplass full av kjemikalier og glassfiberstøv, men her feirer arbeidsfolkene at den første bilen er ferdig, like før julen 1956.

FOTO: PER KOHL-LARSEN

Paal Kvamme står bak boken «Trollmenn & askeladdar: Norges kuriøse bilproduksjon 1880-2000» som utkom i 1999, men den gang gikk ikke forfatterne så dypt inn i materien rundt Troll-produksjonen. I «Drømmen om Troll» derimot, tar Kvamme leserne med tilbake til 1950-tallet da egen bil var en uoppnåelig drøm for de fleste. Det var rasjonering på flere varer, inkludert biler og bensin. En som så et skrikende behov for bil hos det norske folk, og som trodde bilbygging kunne bli en viktig industri for Norge, var Per Kohl-Larsen.

«Ambisjonen med «Drømmen om Troll» har vært å fortelle historien så faktabasert som mulig. Om hvorfor bilen ble som den ble, om blodslitet, den ufattelige pågangsviljen, oppturene og nedturene som Per Kohl-Larsen, hans familie og medsamensvorne opplevde. Og om alle de økonomiske og politiske hindringene som til slutt tok knekken på den norske bildrømmen», skriver Paal Kvamme i bokens innledning.

Nazi-tilknytning

Skaperen av bilen, professor-

sønnen Per Kohl-Larsen fra Kristiania, hadde tysk far og norsk mor. Hans historie har vært lite kjent til nå, bortsett fra det faktum at han hadde vært kaffedyrker i Afrika. Da Per Kohl-Larsen kom tilbake til Norge etter annen verdenskrig, etter 20 år i utlendighet, pyntet han på bakgrunnen sin for norske myndigheter. Det var det gode grunner til, i tillegg til at han ville hjelpe familien til et bedre liv. Ifølge tyske arkiver hadde Kohl-Larsen tidligere vært medlem i både Hitlerjugend, SA og NSDAP, selv om ingenting tyder på at han var særlig aktiv, melder Kvamme. I 1943, da han var i Tunisia for å kjempe i slaget om Nord-Afrika, ble han tatt til fange, og han tilbrakte resten av krigen i britisk fangenskap.

- Per Kohl-Larsen var ingen slem nazist, men Hanns Trippel derimot, var en stor nazist. Han var en av Heinrich Himmlers nære medarbeidere. Han var ingen «snilling», konstaterer Kvamme og sikter til den tyske bilkonstruktøren som sto bak støpeformene som senere ble bearbeidet til bruk i Troll-bilen. Trippel ble dømt for krigsfor-



PÅ HJUL: Street Cars Lunde eier i dag Troll-bilen som ble bygget etter fallitten.

brytelsers, og i boka kan vi blant annet lese at han ledet den tidligere Bugatti-fabrikken i det okkuperte Frankrike, med arbeidskraft hentet fra tyskernes konsentrasjonsleir i samme land. Samarbeidet mellom Trippel og Kohl-Larsen strandet imidlertid før det kom ordentlig i gang.

Lokal entusiasme

Fortellingen om Kohl-Larsen og Troll-bilen er en historie om «et enormt mekanisk puslespill», økonomiske utfordringer, statlig motstand og byråkrati, og et altoppklukende arbeid for å gi Norge en egen bil.

Nome kommune, som har støttet Kvammes bokutgivelse,

tok i mot Kohl-Larsen og hans bilplaner med åpne armer på 50-tallet. Lunde var en industrifattig bygd, og Troll plastkarosseri- & bilindustri i Olav Strannas veg 39 kunne, i et optimistisk anslag, produsere 2000 biler i året. Det ville kreve rundt 300 ansatte. Slik gikk det som kjent ikke. Troll-eventyret endte i gjeld og tvangsauksjon av eiendeler, men bedriften gikk ikke konkurs, hevder Paal Kvamme, og Kohl-Larsen prøvde i flere år å betale ned gjeld til privatpersoner som hadde skutt inn penger.

Den forsvunne bilen

Et annet mysterium knyttet til Troll er antallet biler som ble



og halv sannheter



Her er klubbens Nikolas Røraas på luftetur med den norske bildrømmen.

FOTO: PAAL KVAMME

bygget. Det er blitt hevdet at det ble laget fem biler på fabrikkene, og at en av dem, prøvevognen fra jomfruturen, forsvant sporløst. Bilen ble behørig fotografert av Billedbladet Nå i sin tid. I boka går Kvamme gjennom flere faktorer som peker imot at «den forsvunne bilen» i hele tatt ble laget, blant annet tyder ting på at demobilene ble reparert og delvis ombygget etter trafikkuhell, noe som kan ha ført til forvekslinger og troen på en femte bil.

- Jeg har prøvd å dokumentere at det ikke ble laget mer enn fire. Det ble laget en til i ettertid, men den var ikke blant de originale, og er blitt regnet som den sjettede Troll-bilen, sier Kvamme

og sikter til den hjemmelagde bilen som Harald Aspheim bygde etter at han hadde kjøpt tre uferdige Troll-chassiser på tvangsauksjonen i Lunde.

Kvamme minner også om at Troll-bilen fra Lunde egentlig ikke var mye til bil, da det var snakk om prototyper. Til tross for det, så brukte familien Kohl-Larsen Troll på bilferie til Tyskland. Også pressen så potensial under lanseringen i oktober 1956. Dagbladets utsendte kalte den like godt «en Porsche i forbedret utgave».

Boken «Drømmen om Troll» gis ut i egen regi, på Fiasko forlag. - Helt i Trolls ånd, smiler forfatteren og frilansjournalisten fra Bergen.



BILINTERESSERT: Paal Kvamme (50) har over 30 års fartstid fra BT. Interessen for bil har ført til at han nå har begått en bok om Troll-bilen.

FOTO: JAN M. LILLEBØ



NORSK PORSCHE: Den første fungerende Troll-bilen, fotografert i nærheten av fabrikkene Lunde i desember 1956. Torsdag 11. oktober det året ble Troll introdusert for pressen, og Dagbladets utsendte kalte den «en Porsche i forbedret utgave».

FOTO: PER KOHL-LARSEN



Se hva vi fant på internett:



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Gml. Postvei 2
3942 Porsgrunn
Tlf: 35 51 52 20
post@gasolin.no

Nå også: Verksted for historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



Marmon 1930 selges: Original norsk bil som ble kjøpt ny av lensmann Westgaard i Nord Odal. (En artikkel med bilder av bilen, ligger på nettet under: Guttorm Falck Westgaard) Reg: D-10760. Bilen er ferdig rustsveiset for mange år siden av Martinuzzi (som lagde il Tempo Gigante). Meget pent arbeide. Bilen ble kjøpt av meg, demontert i 1982 og har vert lagret tørt hele tiden. Det gjenstår montering av bilen. Bilen har store sentermuttere i navet. 8 syl. Rekkemotor. Nye rammevangedeksler er med. I tillegg følger det med 2 delebiler med motorer, drivverk og masse verdifulle deler. Marmon er en sjelden bil i Norge med kun 2-3 eksemplarer. Prisantydning 70000kr.Ta kontakt: **Bjørn Bregård, Mobil: 97509213 mail: ab.bregard@gmail.com**

RETTELSE !

I forrige nummer av Veteranvognen sto John Austad oppført med telefon-nummer dersom man ønsket å bestille GVK's Jubileumbok. John Austad var riktig, men ikke telefonnummeret. Det tilhører visstnok en frue i Østfold. Hos henne får man IKKE kjøpt boken. Riktig nummer skal være:

915 26 466

I følge John Austad har fruen i Østfold ikke mottatt noen henvendelser om kjøp av boken. Vi slipper dermed å utbetale henne noe form for provisjon.. PS: Boken er fremdeles til salgs hos John.





-mer enn bare to hjul



De fleste i GVK ferdes på fire hjul. Men innen klubben har vi også en rase, riktignok beskjeden i antall, som er mer beskjeden i valg av antall hjul. De foretrekker to-hjulinger. Det er ikke noe handicap at det velges italiensk.



Yngvar Gulliksen er en av dem. Født i Skien i 1953, og jobbet mesteparten av sitt yrkesliv i Tollpost Globe. Han røper at før han ble medlem i GVK, hadde han en Volvo Amazon og kjente Geir Danielsen. Tross det, valgte han å bli medlem i klubben, etter å ha kvittet seg med Amazonen. Yngvar var to-hjuling ved innmeldelsen. På forespørsel røper han at han også er eier av en Honda Shadow 1987 med 750 ccm motor og en Gråtass fra den tiden da Gråtass var en revolusjon i landbruket. Men i dag sikter vi mot rosinen i pølsen, eller «salsicce» som det heter på italiensk.



Da VESPA kom til Norge ble den raskt mer enn bare et fremkomstmiddel. Italiensk kultur begynte å feste sitt grep om Norge. De første charter-reisene til Rimini fant sted på 1950-tallet. Med hjem i kofferten fulgte sansen for rødvin, spagetti og mandolinmusikk.

Italia kom som et eksotisk pust inn over landet. Personlig gikk vi rundt som smågutter i Bergen og var stolt over at det hadde flyttet en italiensk kelner inn i gaten vår.. Og så fikk sønn til naboen en VESPA! Men en gummiveps dirrende på en spiralfjær på forskjermen.



Yngvar Gulliksen og hans Vespa er medlem av Vespaklubb Grenland. Den ble startet alt på begynnelsen av 1960-tallet. I motsetning til «motorsykelgutta» som flåkjørte med store motorer og skinnjakker, var Vespatilhengerne opptatt av kjøreferdigheter. Og de var, etter vår tids



målestokk, umåtelig pene i tøyet. Om det var slipstvang på møtene skal være usagt, men for et utrenet øye kan det se slik ut. Bildene er fra tidlig 60-tallet og er hentet fra Vespaklubbens fotoalbum. Der Yngvar både er formann og kasserer.



Vi klipper litt fakta fra Vespaklubbens årsberetning 2014: Vespa produseres av den italienske flyfabrikant Piaggio like syd for Genova. I 1944 ble det laget et utkast til en motorsykel med små hjul og heldekkende karosseri.



Resultatet ble kalt «Paperino», Donald Duck.. Det falt ikke i smak hos senor Piaggio. Designerne Spolti og Casini fikk beskjed om å komme frem med noe bedre.

Da hentet de frem forhjulsoppheng til et småfly, dette havnet foran, de fant en bensinmotor som drev et elektrisk aggregat på fly og hang den på høyre side av bakhjulet. Alt ble plassert på en selvberende ramme, og vips: Piaggio MP6. Den første moderne scooteren hadde sett dagens lys. Forløperen til Yngvars Vespa. Vespa betyr for øvrig veps..

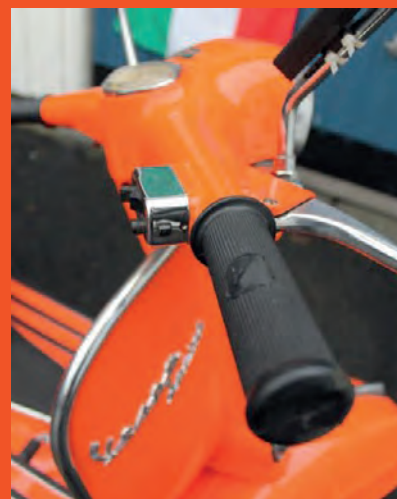




I dag er det med Yngvars Vespa, som med våre andres veteranbiler, de tilbringer vinteren innendørs i trygge omgivelser. Men om sommeren putrer den rundt, enten i ensom majestet, eller i selskap med andre likesinnede . Vespaklubben drar på tur hver 14. dag, der de holder seg i nærområdet. Som oftest er de geografiske ytterpunktene Lunde eller Helgeroa. Selv om de har motorkraft til adskillige lengre distanser.



Vespa Sprint. 125 ccm. Den sparker passelig godt fra når den får lov. Opp til 120 km/t.?



Det er et lite tankekors, at en gang i tiden, da alle var yngre, var Vespa et kjøretøy der det var ungdommen som vred på gasshåndtaket.

Eller fløytet irriterende livlig når de passerte stuevinduer der de visste at den eldre generasjon satt flokket omkring radioapparatene og lyttet til Engedal og Stordal på ønskekonserten. Slikt virket direkte forstyrrende når «Sangen om piken i dalen», eller «Lise Lotte» kom smygende ut av høyttaleren på Radionette . I dag er det den fordums radiogenerasjonen som sitter bak rattet..



Man må anta at det ligger en viss entusiasme til grunn når man går til anskaffelse av et badehåndkle som dette. Og takk for det. Til å begynne med hadde ikke Yngvar noe stort og målrettet ønske om å skaffe seg Vespa. Kun ideen om å få et hendig kjøretøy der han ikke trengte eget sertifikat for å kjøre. I 2015 havnet den orange italieneren i samlingen hans. I mer eller mindre perfekt stand. Han innrømmer nemlig villig at han ikke skrur. På noe som helst. Til det bruker han svogeren til sin svigersønn. Som er utdannet industrimekaniker og håndterer både stort og smått med selvfølgelig eleganse. Yngvar vasker, polerer og kjører. Det lyder som en god rollefordeling.

Men med tiden har Yngvar fått sansen for det italienske ved Vespa. En genial løsning rent mekanisk, og særdeles vakker i designen, selv om de nyere modellen er blitt noe slankere bakentil. Men fremdeles er det god plass til småtterier i «bagasjerommet».



Yngvar Gulliksen er en god representant for dem i klubben som holder seg til to hjul. Vi velger å tro at det finnes flere slike i klubben. Veteranvognen kommer gjerne på besøk.



GODT I GANG MED BYGGINGEN!

At vi har mange flinke med bil i GVK det viste jeg, men at vi hadde en dreven bil bygger viste jeg ikke før i dag. Jeg hadde sammen med et annet medlem i GVK gleden av å besøke Tom Vidar Røed i Siljan som er godt igang med bygging av sin Factory Five som han kjøpte som byggesett fra USA vinteren 2018. Det som Tom Vidar har gitt seg i kast med her imponerer meg stort, dette er rett og slett utrolig tøft, og at dette blir en bil som vi skal ta imot kjørende til klubben, ja det er jeg helt sikker på, men jeg er også sikker på at det er utrolig mange timer med bygging igjen til det skjer. Men imponert ble vi, takk for besøket og lykke til videre Tom Vidar

Av Torfinn Dale





Rutebuss uten ruter

Rapport fra Jønnevald.

Melumbussen sto på stedet hvil i mange år. Nå står den på stedet hvil igjen, denne gangen på det gamle rutebussanlegget på Jønnevald. Om den ikke var passasjervennlig der den sto tidligere, er den det i alle fall ikke nå: En passasjer i dag ville fryse spjett i hjel av gjennomtrekk dersom Melumbussen var i rute. Den er nemlig ruteløs. Og ikke bare det, den er også bortimot veggløs.

Denne gang er det ikke møll, rust og smånagere som har vært på ferde, men medlemmene i Melum Historielag. Med beundringsverdig energi har det skrellet den gamle sliteren så å si helt inn til beinet. Eller kanskje det er riktigere å si inn til reisverket.

Disse karene har bestemt seg for å få bussen tilbake på veien igjen, og da må man gå hardhendt til verks. Det er ingen kjære mor der i gården. Her går man til roten av ondet, noe som det er mye av. Ved første øyekast ville man dømme det som står igjen som modent for levering til Kalkjohansen.

Men etter å ha vandret noen år blant medlemmer fra GVK har erfaringen vist at det umulige er mulig og at mirakler skjer i det stille rundt omkring i de mørke garasjer. Så vi spår at dersom våren kommer med lys og varme, vil Melums Historielag yre frem igjen og utrette nye undere. Selv om det vil ta sin tid, vi må huske at Rom ble ikke bygget på én dag.





Vi har tidligere bemerket av Melumbussen er høyrestyrt, det er neppe politisk ment eller forteller noe om det politiske liv i Melum. Det vi derimot kan slå fast er at de 125 hk. av merket Volvo lever i beste velgående. 16 år i



uvirksomhet forsvant med røyk og larm da Arne Asheim fikk tenning. Dermed har Melum Historielag ett problem mindre på veien frem mot den dagen da bussen igjen stikker nesen frem og står på veien.





SLEVOLLEN
VÅRMØNSTRING
27.04.2019

VÅRMØNSTRING SLEVOLLEN

er allerede bestemt
til 27. april 2019

Det er 6. året vi arrangerer
treff her og ser frem til at mange
kommer på treffet.
Sett av datoen!



Postkort er utlånt fra Geir Holts
rikholdige postkortarkiv.

Skien Sentrum. Utgitt av Mittet.

KONTINGENTSITUASJONEN

Når dette skrives er vi kommet til slutten av mars måned. Alle medlemmer fikk tilsendt en giro for betaling av kontingent sammen med Veteranvognen nr 6/2018, som kom ut før jul i fjor. Fristen for betaling av kontingenten ble satt til 31.1.2019. De fleste medlemmene er flinke til å betale innen fristen. Det setter vi stor pris på. Noen betaler for seint, men i løpet av februar/mars. Det er ikke like greit, men det er jo veldig bra at de betaler da, selv om det er for seint. Men så sitter vi igjen med en alt for stor del, nesten 60 medlemmer, som fremdeles ikke har betalt. Det er ikke greit. Det er dessuten slik at av de som fremdeles ikke har betalt i år er det 11 som sto på purrelista også i fjor, og jeg vet at flere er

gjengangere også på tidligere års purrelister.

Vi har en rimelig kontingent som jeg tror de fleste er i stand til å betale. Det burde ikke være vanskelig å få til det. Har du råd til å sitte med en veteranbil, vil jeg tru du også har råd til å betale de 400 kronene. Jeg vil oppfordre deg til å betale nå så snart som mulig. Da slipper du purregebyret på 50 kroner. Purrebrev vil bli sendt ut kort tid etter at dette bladet er sendt ut så du har ikke mange dager på deg. Er du usikker på om du har betalt, vil jeg råde deg til først og fremst å sjekke bankkontoutskriftene dine. Er du fortsatt usikker, er det også mulig å spørre kassereren om det er betalt. Ta en telefon eller send

en epost. Du finner telefon og epostadresse på side 2 i bladet. Dersom kontingenten ikke er betalt innen rimelig tid etter purring slettes du som medlem.

Og en liten ting til: Dersom du har mistet veteranbilinteressen og ønsker å melde deg ut av foreningen vil jeg be deg om at du gjør nettopp det. Altså melder deg ut. Sitt ikke bare og vent i håp om at vi glemmer å purre. En telefon, SMS eller epost til kassereren er tilstrekkelig til det også. Uansett, vi ser fram til å høre fra deg.

Vennlig hilsen
Arild kasserer





MOTORKONVOIEN & MOTORTREFFET 2019 SETT AV DATOENE I JUNI!


LMK og AMCAR forener krefter i 2019 – Bli med på storfeiring av norsk kjøretøyhobby og åpningen av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer!

Motorkonvoien 1. - 7. juni
(Konvoi Midt, Øst, Sør og Vest starter 3.-5. juni.):

- *Ingen påmelding, åpent for alle hobbykjøretøy uansett alder!
- *Møt opp og følg konvoien med ditt kjøretøy så langt eller kort du vil!
- *Landsdekkende konvoier fra nord til sør etter fastlagte ruter med innlagte arrangement.
- *Felles målgang på Lillehammer 7. juni.

Motortreffet 7. - 9. juni:

- *Norges ræste samling av kjøretøymangfold!
- *Målgang og samling med underholdning i Olympiaparken fredag ettermiddag/kveld.
- *Underholdning og aktiviteter i Olympiaparken hele lørdag
- *Veterankjøretøy-løp lørdag (egen påmelding)
- *LMK feirer 40 år, jubileumsmiddag lørdag (egen påmelding).
- *Storslagen åpning av Nasjonalt Kjøretøyhistorisk Museum søndag 9. juni.



Motortreffet 2019
Lillehammer 7-9. juni
Tidens samling av
kjøretøykultur!



Nærmere informasjon om arrangement med påmelding, kjøreruter og detaljert program kommer på:

LMK.no, AMCAR.no, Facebook: Motorkonvoien 2019.



- KULTUR PÅ HJUL..



GVK minner om sommerens store veteranbilarrangement: den landsdekkende konvoien av veteranbiler som samles på Lillehammer. Vi oppfordrer klubbens medlemmer til å ta del i dette.



TRAFIKKSIKKERHETSDAG FOR MC

SKIEN, GEITERYGGEN 12. MAI 2019

Vi tilbyr

GRATIS

oppfriskningskurs for
lett MC og MC

Krever gyldig førerkort for A1/A

Påmelding på SMS:

Nils Aage Tangvald

mobil 970 58 583

Oppgi: Navn, type sykkel og erfaring.

PAUSEUNDERHOLDNING

Kl. 12.00-13.00

- Pål Anders Ullevålseter
- Dekk-konkurranse
- Førstehjelpsdemonstrasjon

Kl. 12.30 - 13.30

Endurokjøring

(Landslaget & P. A. Ullevålseter
kjører, med fler)

Kl. 15.00 Speedwaybanen

• Røverheat

(P.A. Ullevålseter kjører mot landslaget)

• Speedway konkurranse

• Regjerende EM på 85cc

Mathias Pollestad og Jesper Våland
kjører for en plass i WM 250cc



PROGRAM OPPFRISKNINGSKURS:

09:30 Informasjon om dagen (Geiteryggen kafe)

10:00 Kjøring på flystripen

12:00-13:00 Pause m/matbit 13:00 Kjøring på flystripen

15:00 Kjørekurset avsluttes

"Mesternes mester" Pål Anders Ullevålseter kommer til Geiteryggen



- Hør han fortelle om Endurokjøring
- Se han kjøre Enduro
- Se han konkurrere mot Landslaget i Enduro på Speedwaybanen

For ytterligere informasjon ta kontakt med:

Vibeke Lin Jacobsen: vibiac@vegvesen.no

Mobil: 909 96 914

Magnus Lie-Haugen: maglie@vegvesen.no

Mobil: 930 63 010

MC-kurs

Trafikksikkerhetsdag for MC



KORT NYTT...



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

MC-Messe på Lillestrøm blir arrangert helga 29.-31. mars. Mye fint av gamle og nye motorsykler og utstyr å se på og kjøpes.



Eit av årets beste arrangement går av stabelen i 11-12. mai på Montlhery-bana like sør for Paris. Klassar for ulike førkrigsbilar og tilsvarande MC. **Vintage Revival** skjer kun oddetalsår, og det blir forhåpentlegvis ekspedisjon frå Grenland: <http://www.vintage-revival.fr/wp-content/uploads/2015/01/Affiche-VRM-2019-Avec-sponsors-net.jpg>

Retro Classics i Stuttgart, Tyskland foregår 7.-10. mars. Sjekk www.messe-stuttgart.de

Apropos slitne køretøy som er spennande å sjå på. Her er to store eksempel langs dagens E18 i Bamble. Foto: Narve Nordanger.



Svein Stavland søker alternative overflate-behandlings-metodar for bensintanken på sitt BSA prosjekt. Her er han hos pulverlakk-guruen på Slevollen. Foto: Narve Nordanger.



Dei som er veldig opptekne av Mercedes sin nummerering av modeller veit at W121 kan vere både sportsbil og sedan. Svein Ekornrød restaurerer begge deler i garasjen. Foto: Narve Nordanger.



Nestformann Torfinn Dale blei ferdig med ei ny restaurering i fjor haust, 1971 Mercedes-Benz W115. No er bilen seld til ein ung entusiast. Foto: Narve Nordanger.



Frist for stoff til neste utgave er 15. mai 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