

Nr. 5 – 2020 Årgang 45



Veteranvoغن



Citroën DS garasjebesøk – VW K70 jubileum – Dodge Victory 6
Honda Goldwing – Bedford buss – Racerbil i isopor og mye mer!

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

Ford-Lagonda-Ke... Jensen-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delage

Snowfl-Dodge-Hispano-Mercedes-Inverna-MG

Formann:

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

Nestformann

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

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:

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

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

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

1. varamann:

Narve Nordanger
Tlf: 982 15 094
E-mail: flathead323@gmail.com

2. varamann:

Lars Tufte
Tlf: 476 57 858
E-mail: laol-tuf@online.no

Revisorer:

Per Høiseth

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Kai Larsen
Tlf: 952 25 775

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykkel:

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

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

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

((Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besiktiget for LMK-forsikring)

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

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

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 skrivende stund er det 24. september. Om tre måneder er det julaften. Det er blitt høst. Hver årstid har sin sjarm. Det blir tidligere mørkt om kveldene. Hittil så har vi vært meget heldig med både temperatur og vær. På søndag hadde jeg en flott mc-tur og innerforet måtte jeg ta av underveis. Flott vær og god temperatur.

Sesongen er blitt preget av å være annerledes pga av Corona virus og smittefare. Jeg har imidlertid opplevd noen veterane lyspunkter. Feiringen av 17. mai ble en av mine fineste opplevelser med veteranbilen. Jeg har i mange år drømt om å kjøre opp Storgata i Porsgrunn i veteranbil kolonne den dagen. Så mange blide mennesker i bilene, ved sykehjemmene og langs ruta har jeg aldri sett noen gang. En fantastisk opplevelse. Tusen takk til initiativtakerne og alle som hjalp til! På www.ta.no ligger bildeserien fra dagen. Søk på veteranbiler så kommer den fram.

Så var det bryllupskjøring i år igjen: En kamerat av sønnen vår giftet seg i juli. I Borgestad kirke giftet de seg og bildene ble tatt på Mule Varde.

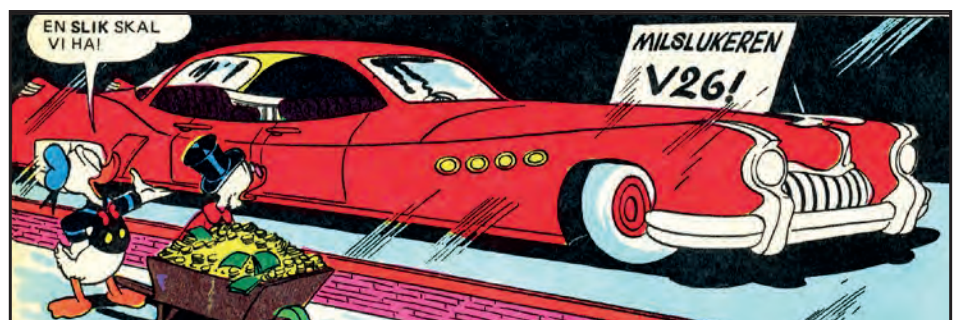


BMWn fikk være med på bildene, det var gøy. I fjor kjørte den eldste datteren vår og svigersønn til kirken, da med litt startproblemer. Jeg kan godt innrømme at jeg hadde noen sommerfugler i magen underveis men imidlertid så gikk alt greit i år. Bilen fungerte utmerket!

En virkelig god opplevelse fikk jeg sist lørdag. Jeg begynte å skifte bremsevæske. Plutselig fikk vi ikke trykk. To telefoner så fikk jeg hjelp. Tusen takk til Torstein på Skotfoss og Åge som er hengerutleieansvarlig i klubben vår.

La oss hygge oss med hobbyen vår og jeg ser fram til ordinære klubbmøter og treff i framtiden. Jeg ønsker deg en god høst!

*Redaksjonen
ved Leif Hageland*

STRIPA DONALD DUCK

FORMANN HAR ORDET

Hei kjære GVK medlemmer og andre som leser vårt medlemsblad, **VETERANVOGNEN**.

Jeg håper dere alle har det bra i disse tidene der Corona styrer oss med det meste. Vi har hatt en lang periode i GVK der tilnærmet alle planlagte aktiviteter har blitt kansellert. Det som har vært gjort i perioden siden siste Veteranvognen kom ut, er begrenset til følgende:

Vi gjennomførte et Cars & Coffee arrangement på Slevollen torsdag 3 september og kortesje fra Stathelle til Langesund i regi av Mental Helse i Bamble tirsdag 22 september. Disse arrangementene er omtalt med egne artikler i dette bladet. Ut over disse 2 arrangementene, har mange av oss deltatt på Cars & Coffee ved Ælvespeilet i Porsgrunn hver tirsdag, der har det vært jevnt og godt oppmøte i hele sommer.

Ellers så er har vi begynt med samlinger på mandag og tirsdag i andre etasje i klubbens lokale, dette er forsøkt og gjort så trygt og godt som mulig under de omstendighetene vi har, men ser at dersom antallet øker så må vi ta første etasjen i bruk, og det er vi forberedt på. Vi må gjøre det som er mulig for å skape trygge arenaer under de forutsetninger vi har.

Medlemsmøter som vi alle savner, ser vi at slik situasjonen er nå, og størrelsen

på vårt lokale samt antallet vi forventer på møter, ja da må vi dessverre si at det klarer vi ikke på en trygg og god måte i vårt lokale, så medlemsmøtene er innstilt på ubestemt tid. Jeg vil holde dere informert om eventuelle endringer på GVK.no og Facebook, følg oss gjerne der.

Det som er bra, er at vi har en for oss meget god tilslutning av nye medlemmer, vi har nå fått 18 nye medlemmer til GVK siden årsmøte, det må da være bra i et år med så lite aktiviteter.

Støtte til GVK i en vanskelig tid:

Vi sendte en søknad tidlig i år til Sparebankstiftelsen/TA som la til rette for mulighet med støtte for gode tiltak til lokalt kulturliv. I søknaden vår la vi vekt på og argumenterte for å kunne ha midler for å tilrettelegge og lage gode arenaer for rekruttering av yngre medlemmer, og selv om vi ikke fikk det vi søkte om, så ble vi tildelt kr 30.000,- som øremerkes til nevnte formål.

Vi søkte også Lotteri- og stiftelsestilsynet om kompensasjon ved inntektsbortfall fra Grenlandsrally, og her fikk vi tildelt kr 38.500,- Disse to støttene betyr mye for klubben, og vi er takknemlige for at vi fikk disse midlene.



Veteranvognen

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

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 2020:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 14. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

1976 Renault 6TL eidd av Tor Norling var på Cars & Coffee 11 august. TL betyr Tourisme Luxe, og er altså utstyrsvarianten av denne kompakte franskmannen. Renault 6 er elles kjent for at hjulavstanden er ulik på venstre og høyre side. Foto Ulf.

Da vil jeg fortsatt ønske dere alle en fin høst, og så håper vi på bedre tider for å være mer aktive med vår hobby, pass på hverandre.

Hilsen Torfinn

SELGES:

Boble 1303S 1974-modell, i førsteklasses stand og meget pen.

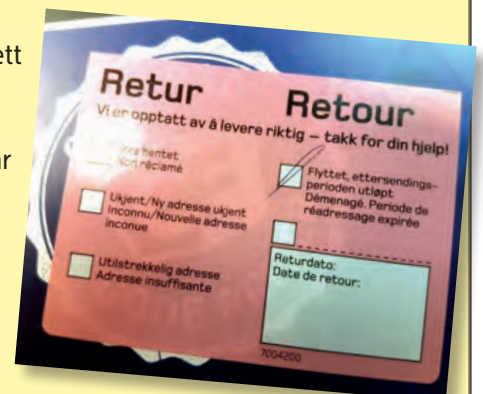
LEIES UT:

Vinterlagringsplass for veteranbiler i Hoppestadveien 125 leies ut.

Ta kontakt på telefon **917 89 079** dersom du er interessert i å kjøpe boble eller leie lagerplass.

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring av adressen pålagt av Posten? Husk at Posten kun videresender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer posten til avsender. GVK prøver ikke å sende medlemsblad vi får i retur ut på nytt. Dersom du plutselig ikke lenger får Veteranvognen selv om du har betalt kontingenten, kan grunnen være at nettopp ditt blad ligger i den stadig voksende haugen med retur på klubbhuset!



Fuktig Veterantreff på Slevollen.



AMCARs og LMKs Cars and Coffee-turne er avlyst. Med vennlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen. Stein Christian Husby. Generalsekretær LMK

Slik lød meldingen til samtlige LMK-klubber i Norge. Korona lurte i veikanten og gjorde det farefullt å ferdes i Norge, både på langs og tvers. Slevollen skulle være samlingspunktet hos oss, med bistand av dugnadsgjeng fra vår klubb. Men turneen var avskrevet. Narve Nordanger hevdet på sin side at med et effektivt tellekorps, nok sprit og håndfaste parkeringsvakter skulle det la seg gjøre å gjennomføre et lokalt smittefritt arrangement som ble håndtert ut fra Bent Høyenes retningslinjer. Dermed ble han utnevnt til arrangementsadmiral.

Det gikk ut bud til GVK om at frivillige mannskaper kunne møte på Slevollen torsdag 3. september kl. 17 for å klargjøre for storinnrykk. 200 personer var maks, det skulle holdes telling og avkryssing ved ankomst og avgang. Optimismen var stor, likeså dugnadsånden. Et dårlig timet regnvær dempet optimismen, men dugnadsånden, kledd i gule vester, var upåklagelig. En god stund etter kl.18.00 var det i følge opptellingen notert flere hjelpemanskaper enn deltagere. Og det fortsatte å hølje ned.



LØJESTER		GULF VESTER	
BERNT	9014 0479	Geir H	40244792
FREDRIK	9717 4530	NARVE	7821 5094
STIAN	7330 6771	HEGE	9511 5994
ANNE TUNØ	412 66901	JAN ARTHUR	70113 612
KRISTIAN H	9177 4417	SOEIN	91373910
SYNNEVA H	9791 1074	ANDREAS	97540740
TORF	9019 9362	MARIT (HTB)	482 20 173
		PERVAR (HTB)	?
		PER Ø	9582 4878
		LARS T	4765 7858
		Knut Hoge	90856119
		Kjell Arnes	91546709
		GUNLEIK	
		Brunn	9386 7331
		Vik	9131 6536
		Anders	41630937
		Arvid	91234024
		Svein S	91312642
		Geir Drøntun	- 711 119 60
		Kate Waale	- 9210 19 84
		Hilz Helle Formann	- ?
		Ragnar Hoffredt	- 93871503



Som sedvanlig hadde Slevollens administrerende eiere lagt ned et utmerket grunnlag før arrangementet. Den nye kafeen var kommet i ordnende former og bød på enkel og nærende meny: Veteranburger + valgfri mineralvann kostet kr. 100. Eller som en av deltagerne uttalte: Brusen kostet kr.100, så fikk du hamburgeren gratis med på kjøpet. Veteranburgernes skjebn lå for øvrig i Jan Arthurs hender. I en fiks anretning utendørs ble det hele tilrettelagt, og man kunne følge røyksignalene som anviste når neste porsjon var klar til servering. Kaffen var gratis.



Etter Jan Arthurs prefabrikasjon på grillen sørget Stein for å ferdigbehandle maten. Noen benyttet anledningen til å unnsnippe regnværet innendørs, mens andre trosset værgudene utendørs. Etter hvert fikk Svein Stavland og Kjell Harry og den øvrige dugnadsgjengen det travlere ved ankomstområdet.



I følge formann Torfinns uoffisielle optelling var det 45 kjøretøyer på plassen, og i følge Narves manntalslistel var det 71 gjester på Slevollen. Mantallføringen viste også at det var 24 «gule vester» fra GVK i aktivitet. Så ingen kan klage på dugnadsviljen i

klubben. Særlig når man tar været i betraktning må vi ha lov å si oss fornøyd med det. Antallet paraplyer er mer usikkert, men de var like varierte som samlingen kjøretøyer.

Citroen DS 20 1973

Flytende fransk

«Flytende fransk finesse». Det er betegnelsen man kan bruke på Citroen DS. Når Håvard Øyane en gang i fremtiden skal ut å kjøre det ferdige resultatet, kjører han ikke. Han «flyter». Kjøreegenskapene til Citroens daværende flaggskip ble betegnet som å være på et seilskip i smult farvann. Kanskje en smule overdrevet, men det er ikke langt unna sannhet.

Den tidligere franske president Charles de Gaulle var ingen lett mann å håndtere. Ærekjær, stolt, arrogant og kravstor. Bare spør Churchill og Roosevelt.. Da De Gaulle døde uttalte Georges Pompidou: « Frankrike er bitt enke». Nok om det.

Øverst av alt i De Gaulles hode sto «l'honneur de la France», Frankrikes ære. Han VAR Frankrike. Når de Gaulle viste seg offentlig var kun det beste godt nok. Man kan på mange måter si at han promoterte Citroen DS. I hans øyne var antagelig DS det ypperste fransk bilindustri presterte på den tiden. Vel, man kan vanskelig se for seg at den franske president skulle motta folkets beundrende hyllest tronende i baksetet på en 2cv.. Det ble altså Citroen DS i stedet. Forståelig nok.

Andre-Gustave Citroen grunnla Citroen Automobile Company i 1919. Under hans ledelse tidlig på 1930-tallet vokste bedriften til å bli den 4. største bilprodusent i verden. Så kommer ironien: Utviklingen av forhjulsdriфт og den så berømte Traction Avant skulle øke salget av Citroen. Det kostet flekk. I stedet for økonomisk suksess førte det til at Citroen gikk dundrende konkurs i 1934. Dekkprodusenten Michelin var den største kreditoren i fallitten. De hadde valget mellom å parkere Citroen eller overta stumpene.



Heldigvis gjorde de det siste, og Citroen fikk fortsette å produsere sine automobiler, takk og pris. Vi kan vel med hånden på hjertet si at Citroen har konstruert Europas tre store automobil-ikoner: Taction Avant, 2cv og DS. Dessverre fikk Andre-Gustave aldri oppleve suksessen, han døde av kreft i 1935. Men de tre ikonene kommer til å leve evig.



Håvard Øyane ble født på Dalen i 1951. I moden alder begynte han på Verktøymakerlinjen på Lunde Videregående skole. Der var også Dag Febakke som vi kjenner fra GVK. Mange år senere nådde de moden alder og ble de medlemmer i GVK.

Som ferdig utdannet verktøymekaniker ble Håvard ansatt i NVE, som senere ble til Statkraft. Her var han en trofast medarbeider gjennom 42 år, han beholdt samme arbeidsgiveren helt til han pensjonerte seg. Noe han også har beholdt nesten hele livet er interessen for Citroen. I følge Håvard er det på grunn av brødrene. De hadde en klippefast tro på Citroen. Det smittet over på Håvard med det resultat at han alt i ungdommen gjennomgikk tre Citroener: En DS og to CX. Man får kalle det en god og retningsbestemt start.

For sikkerhets skyld har han for tiden en Citroen B11 på lur i garasjen hjemme, den står klar til lakking. Han har også en annen Citroen DS på lur – «men den blir uhyggelig lang å bleke.....»



Men nå er det altså en DS 20, 1973 han holder på med. Den kjøpte han av Dag Febakke tre uker før Veteranvognen kom på besøk på **Arbeidsfellesskapet** på Skotfoss. Både den og Håvard Øyane er altså bortimot nykommere i miljøet der oppe. Som ved de fleste tilfeller av restaurering gir bilen inntrykk av lett forvirring på nåværende stadium. Selv om Håvard mener at sluttresultatet ikke ligger skremmende langt frem i tid. Vel, uansett hvilken ende man begynner i, ser vi konturene av et langvarig restaureringsprosjekt.

Både foran og bak er det detaljer som taler sitt tydelige språk: tålmodighetsprøvenes tid er over oss. Men eieren er optimist og flink med fingrene. Håvard kjøpte den umontert som byggesett, og slik ser den også ut. Men han påstår høytidelig at den er rustfri. Noe som lett lar seg fastslå, DS er rensert inn til beinet og rustflekker er nesten ikke å få øye på hverken her eller der. Kun ubetydelige punkter hist og her røper behov for karosseriarbeid. Det er beundringsverdig med tanke på bilens alder og opphav.



I sin iver etter å finne rust løsnet Håvard Øyane til og med frontruten på jakt etter skjulte rustfeller. Men forgjeves, her fantes bare blanke stålet.

En restaurering av veteranbil fordrer at man har en viss anelse om hva man holder på med. Selv om det også ligger inne et element av prøving og feiling. Håvard var heldig da han begynte i yrkeslivet, han havnet direkte på maskinverkstedet hos NVE der han ble satt til å arbeide med kjøretøyer. Han praktiserte ikke en dag som verktøymaker men fikk etter hvert stor erfaring med biler. Et godt utgangspunkt når man kaster seg over en Citroen DS. Alt arbeidet med karosseriet tar han seg av selv. Og på en DS er det mye karosseri. Den italienske designeren Flaminio Bertoni tok kraftig i når han lekte seg på tegnebordet. Han sparte ikke på metallet.

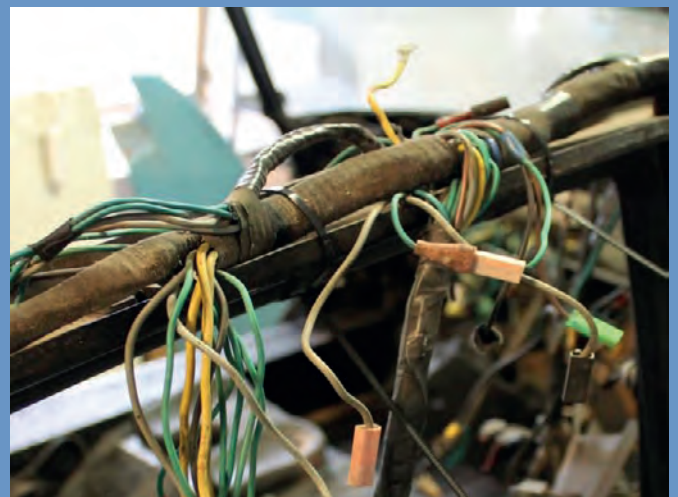
Særlig foran torpedoveggen la Flaminio inn mye volum. Det tomme motorrommet gir skinn av å romme en velvoksen rekkemotor med utømmelig mange hestekrefter. Virkeligheten er det motsatte, mellom forskjermene kan man plassere mins to, om ikke tre motorer. Motoren er ikke skremmende stor, fire sylindre med 2175 ccm. Til sammen gir de plass til 103 hk. Ved å bruke girspaken rasjonelt tar man seg greit frem i trafikken med dette, dersom man ikke har for mye hastverk. Girkassen var opprinnelig utstyrt med 4 gir, men Citroen er Citroen: Ved å montere på en ekstra liten «dings» i enden av girkassen fikk man et 5. gir.

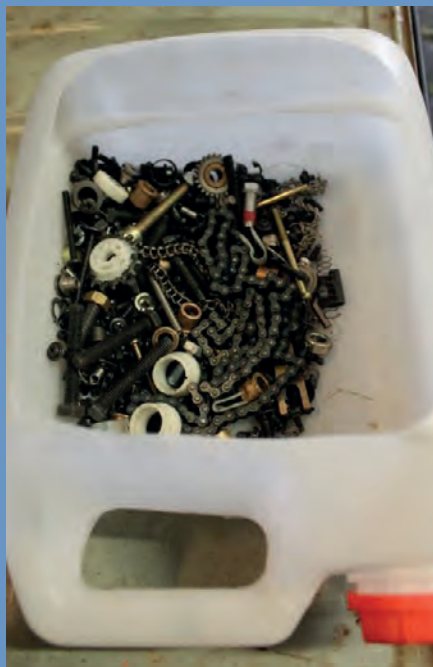
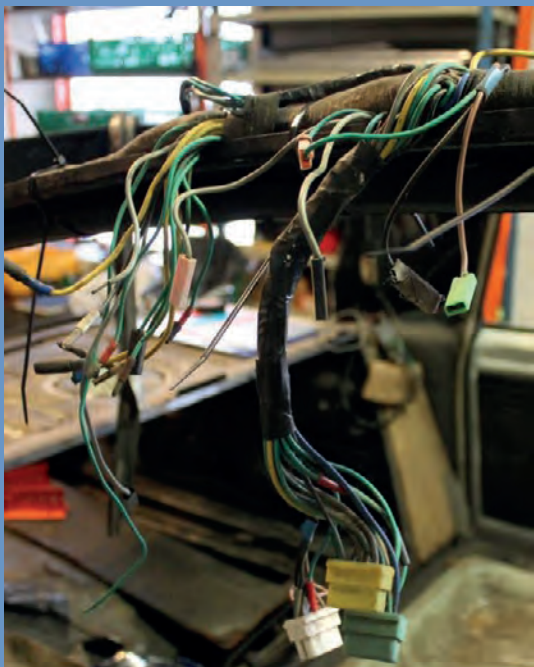


Håvard Øyane restaurerer desentralisert. Karosseriet befinner seg på Skotfoss mens innredning, motor og girkasse befinner seg på verkstedet til Dag Febakke i Skien.

Dag Febakke har tatt seg av de mer avanserte tekniske finessene. Det var ikke store jobben, en liten justering av ventilene var alt som trengtes, ellers klarer motoren seg på egen hånd. Girkassen fungerer fremdeles slik den var tiltenkt.

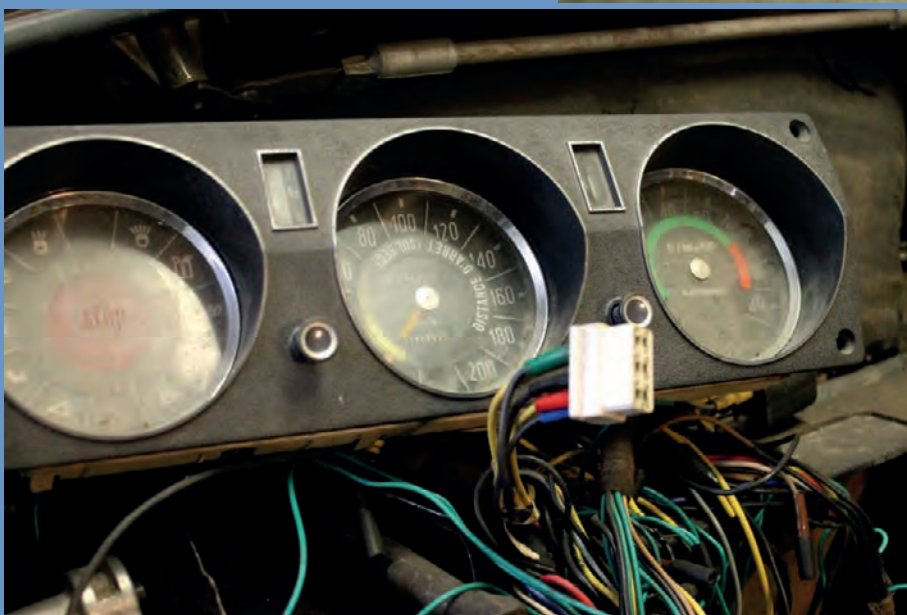
Hvis vi summerer så langt: Nesten ikke rust, nesten ikke karosseriarbeid, girkassen helt i orden, motoren trengte kun justering av ventiler. Det høres ut som en solskinnshistorie som kan misunnes av mange i klubben. MEN. Det er også noe som heter elektronikk og strømførende ledninger. Og der skiller ikke Håvars prosjekt seg synderlig meget fra andre prosjekter som vi har besøkt gjennom årene. Vi kan for så vidt gjenta tidligere beskrivelser: Ledningsnett ser ut som innholdet i bestemors strikkekurv – etter at kattungene har gått løs på den.



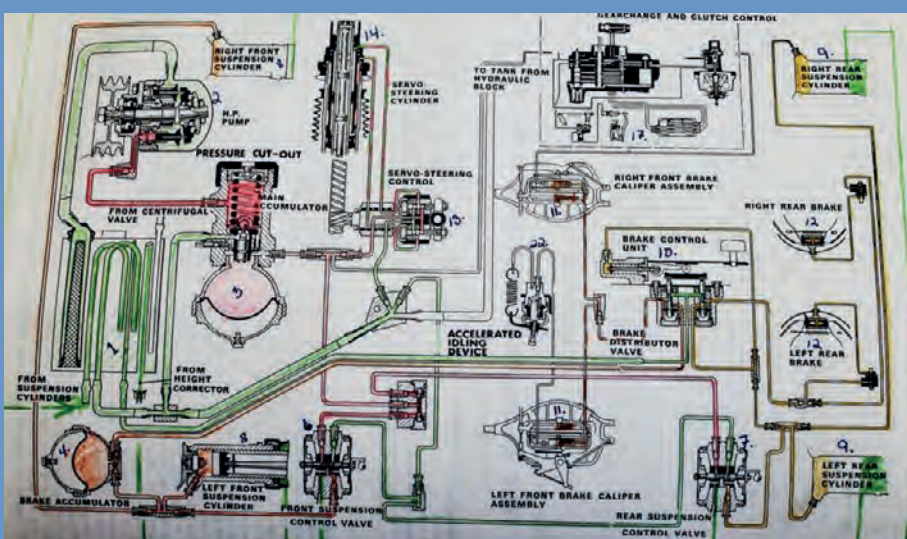


Tross det virvaret som møter øyet har Håvard Øyane store planer om å løse floken aldeles for seg selv. Han har en klippefast tro på at de forskjellige fargekodene stemmer overens med tegninger og skjema. Vi håper optimismen også gjelder samlingen av diverse smådelar han har samlet underveis etter hvert som han har skrudd seg løs.

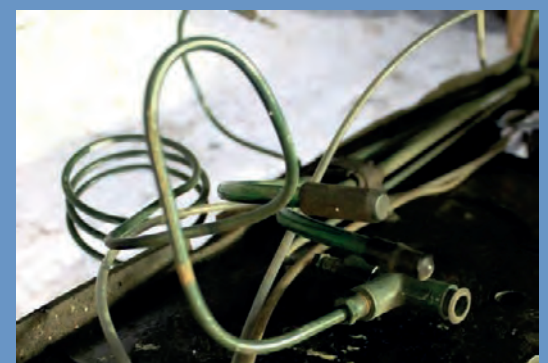
Men som han sier, han har Arbeidskollektivets samlede erfaring i bakhånd, dersom han skulle gå seg vill.



Som vi ser, en Citroen DS har ledninger nok til å sette grå hår i hodet på folk. Og som om ikke det var nok, DS er forsynt med hydraulisk fjæring. Det er dette som gjør bilturen til en flytende fornøyelse. Håvard Øyane pendlet en periode over til Vestlandet med en DS, han gledet seg til hver tur. Om bilmekanikerne gledet seg like mye når de fikk inn en Citroen DS til overhaling er mer enn tvilsomt. Hydraulikken på disse kjøretøyene er avansert langt utover det fattelige. Selv en skolert mekaniker kan lett gå seg vill her og gråte seg i søvn. Bare se på brosjyren.

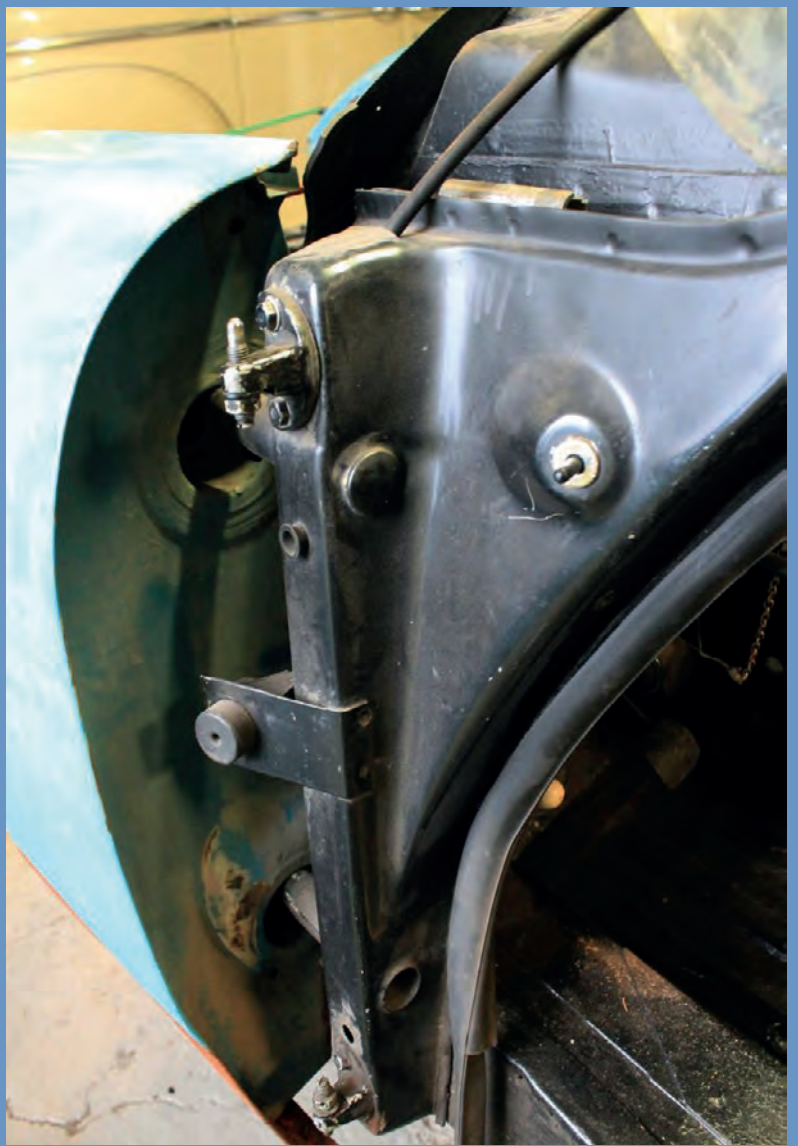


Håvard påstår at fjæringen på DS er i full vigør, han måtte kun skifte en gasskule da han startet restaureringen. Tross hans forsikring, vi medgir at med alle de ventiler og rørledninger som bukker seg alle vegne føler vi at påstanden er noe dristig. Det blir for øvrig sagt, med krav på å bli trodd, at man under kjøring kan miste et hjul på en Citroen DS - og den vil fremdeles holde balansen som om ingenting har hendt. Vi tar det som en entusiastisk kjærlighets-erklæring til bilen, og anbefaler ingen å teste utsagnet.





Det strømførende ledningsnett og rørledningene til den hydrauliske fjæringen på en Citroen DS 20 fra 1973 virker overbevisende komplisert for de fleste. Det er kanskje noe av det mest avanserte som befinner seg på fire hjul fra denne perioden. Men skal man derimot plundre med for og bakskjermer møter man et overraskende enkelt og genialt system: et par koniske bolter på karosseriet er tilpasset tilsvarende hull i skjermene, og et par skruer er alt som holder det hele på plass. Man aner Andre-Gustaves ånd puste i nakken. NOE må jo være enkelt, smiler Håvard Øyane.





VOLKSWAGEN K70 - TREFF I SKIEN

Søndag 23. august i år ble det arrangert et K70-treff hjemme hos meg i Skien. 9 av i alt 14 registrerte biler i Norge møtte til treffet. To av disse bilene er imidlertid ikke EU-godkjent, og har bruksforbud, så i realiteten går det kun 12 biler på norske veier pr. dags dato. På treffet var det biler fra Bærum, Kongsberg, Rygge, Spydeberg, Kristiansand og Nore og Uvdal. Fra Porsgrunn kom Oddvar Højjord med sin blå 1973 modell, og jeg hadde en gul 1973 modell LS, og en gul med fartsstriper 1974 modell LS. Det ble servert pølser og kaffe, og vi tok alle en gjennomgang av bilene i plenum, slik at vi ble nærmere kjent både med bilene og med eierne.



Rett før Genève-utstillingen i 1969 var forhandlingene med VW kommet såpass langt at den planlagte introduksjonen av den enklere og mer konvensjonelle lillebror NSU K70 ble trukket tilbake. Volkswagen overtok NSU, og bygde en egen fabrikk i Salzgitter i Tyskland for produksjon av K70. K70 kom dermed tilbake som Volkswagen høsten 1970. Til tross for positiv mottakelse i motorpressen ble ikke K70 en suksess. Uheldige konstruksjonsdetaljer, barnesykdommer, og en salgsorganisasjon som fikk i overkant med utfordringer med en helt annerledes bil enn man var vant til, er noe av forklaringen. Introduksjonen av spesielt Golf og Passat på begynnelsen av sytti-tallet var også avgjørende for at K70 fikk et kort liv.

Det ble tatt høyde for at treffet skulle vare et par timer, men siste bil kjørte vekk etter nesten 5 timer, selv med en kraftig regnskur underveis. Dette var nok det største K70 treffet på mange år, og stemningen var upåklagelig. Volkswagen K70 har en spesiell og interessant forhistorie. Det var egentlig NSU som «nesten-lanserte» sin K70 modell i 1969. Noen år tidligere, i 1967, gikk NSU høyt ut og lanserte den ultramoderne Ro 80 med forhjulsdrift, wankelmotor, avansert understell og karosseriutforming. Konsekvensene av Ro 80's svært trøblete wankelmotorer ble imidlertid NSU's bane som selvstendig bilprodusent.



Produksjonen startet med modell K70 med 75 hk, så kom K70 L i 1971 med 90 hk, og så kom toppmodellen K70 LS med 100 hk i 1973. Etter 211.127 produserte biler var det slutt for VW K70 i 1975. Av disse bilene kom 4119 til Norge. I dag er det som nevnt kun 14(12) registrerte biler på veien i Norge. De fleste bilene har blitt vraket eller avskiltet, men vi vet at det står over 300 biler rundt på låver og i garasjer i Norge, og som bare venter på restaurering tilbake til fordums prakt. Med Facebook-gruppen «Norsk VW K-70 forum» holder vi kontakten, og prøver å få sporet opp så mange biler som mulig.

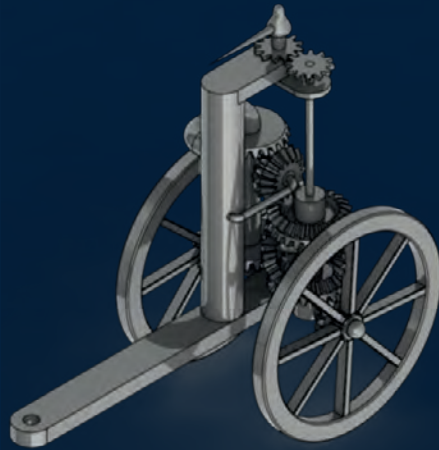
Svein Folkestad

Differensialen



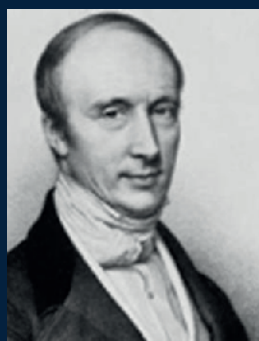
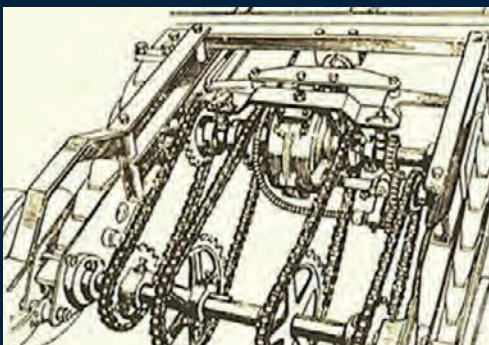
- er ikke et nymotens påfunn. Snarere tvert i mot. Og at den oppsto som en nødvendighet den dagen automobilen til Carl Benz kom til verden er en stor misforståelse. Meget stor. Vi har faktisk kineserne å takk for ideen. Selv om de ikke benyttet den til særlig annet enn underholdning. De fleste av oss i dag vet hvorfor bilen har differensial, og stort sett hvordan den fungerer. Og at den er en nyttig ting kan ingen komme fra, som Prøysen synger. Hvilken nytte kineserne hadde av sin differensial er ikke umiddelbart godt å få øye på. Men de konstruerte i alle fall en.

Man har etter hvert konkludert med at den fungerte som et slags kompass: den er nemlig konstruert slik at figuren til enhver tid peker stabilt mot sør. Uansett hvordan man vrir og vender på vognen. Hvorfor sør og ikke nord kan man spørre seg om, men der borte bak muren har de alltid gjort ting på sin egen måte. Nok om det, denne «differensialen» så i alle fall dagens lys i det 3. århundre. Kineserne var tidlig ute. Ikke bare med kruttet.



Når man begynner å snoke omkring i fenomenet differensial viser det seg at mange personer har vært engasjert opp gjennom tiden. De fleste kan vi parkere på sidelinjen som uvesentlige bidragsytere. Men noen få har satt spor etter seg som vi kan dra nytte av i dag. Lenge før automobilen kom putrende inn i historien var det kloke hoder som så et behov for en slik mekanisme.

Urmakeren Joseph Williamson var ett av dem. Han var perfektjonist og urmaker for kongen av Spania, noe som kunne være en tidkrevende kombinasjon. I 1720 konstruerte han en differensial til et urverk for hans majestet. En annen urmaker som også har satt spor etter seg var franskmannen Onèsime Pecqueur. Han tok patent i 1827 på en differensial etter modell fra ett av sine ur.



Denne var konstruert slik at to forskjellige tannhjul på samme aksling kunne ha forskjellig hastighet.

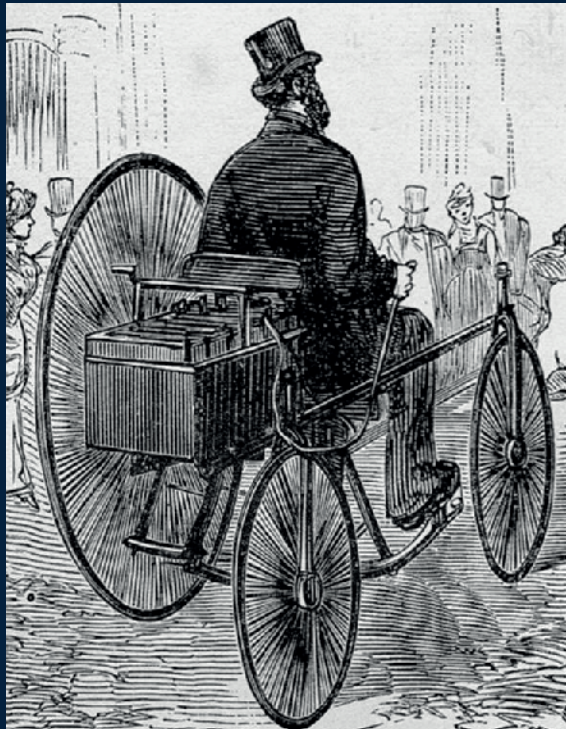
Men urverk er noe småpirk i forhold til det som kom senere og duger ikke i større konstruksjoner. På den annen side, siden det ikke fantes kjøretøyer på den tiden som hadde et slikt behov, var det ingenting som hastet med den saken.



Engelskmannen Richard Roberts var den som virkelig gikk opp i dimensjon og flyttet differensialprinsippet ut av lommeuret. Han forbedret og forstørret differensiaen. Kraftig. I 1832 tok han ut patent på en differensial beregnet til landeveisløkomotiver. Vi må huske at det ennå var langt frem til bilen, og de tradisjonelle hestekreftene på fire bein var fremdeles drivkraften i det meste som skulle flyttes fra A til Å.



Nå er vi på rett vei, hva størrelse og praktisk yteevne angår. Vi må en tur innom Coventry før vi går videre. Her satt James Starley og eksperimenterte med tråsykler.



En tråsykkel kan, som vi ser, være så mangt. Og Starleys tråsykkel-eksperiment var absolutt noe for seg selv. I begynnelsen gikk det ikke så bra, som vi lett kan forstå.

Forskjellen i diameter på hjulene, og det at de motarbeidet hverandre i svingene satte grå har i hodet på James Starley.

Det er visstnok et engelsk ordtak som sier: *Det finnes ikke et problem som ikke kan løses over en kopp te.* Starley drakk sin te og funderte på problemet. For så plutselig å utbryte: «DER HAR VI DET!» Hvilket herved skulle være bevist. Resultatet ble en differensial som han installerte i sykkelens i 1876.

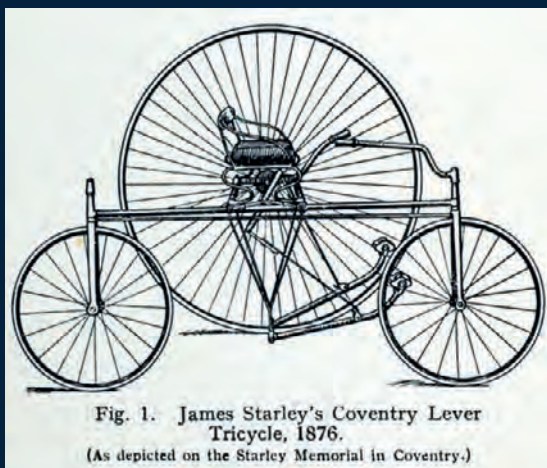
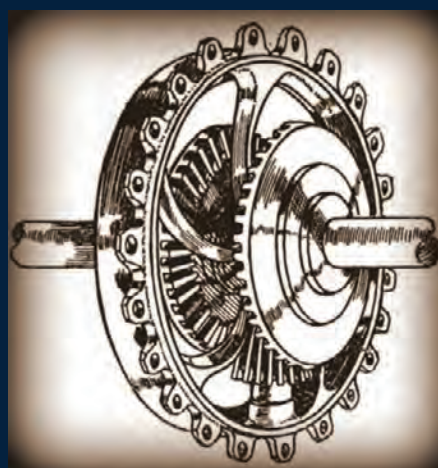


Fig. 1. James Starley's Coventry Lever Tricycle, 1876.
(As depicted on the Starley Memorial in Coventry.)



Vi kan trygt si at det vekket betimelig oppsikt i Coventrys gater når Starley demonstrerte sitt besynderlige kjøretøy.

Vi skulle også mene at James Starleys differensial kom til å sette dype spor etter seg inn i automobilens historie. Ideen var nemlig så god at Karl Benz benyttet seg av den i sin første automobil.



Siden den tid har vi tatt differensialen som en nyttig selvfølge, der den henger nederst og bakerst på de fleste veteranbiler. Men som vi har sett, det tok noen år før den havnet der.. Carl Benz hentet altså ikke differensialen ut fra tomme luften da den første bilen så dagens lys. Ideen var mange hundre år gammel.



Endelig ble det søndag og ingen andre planer enn å kjøre motorsykel. Dekktrykket ble sjekka og bensintanken fylt opp . Turen startet sydover på E18. Det var lenge siden jeg hadde kjørt Felleheia så det var første målet. Det var lite trafikk på E18 foreløpig. Jeg kjøpte sykkelen etter pinse og har hatt andre prosjekter i sommer, derfor har det blitt lite kjøring med den. Jeg var litt spent på hvordan den oppførte seg i 110 og det gikk bra.

Jeg tok av Sunde bru og kjørte oppover mot Gjerstad. Været var meget bra, godt og varmt. Solbriller er kjekt å ha. Veien blir etter hvert smalere, og det er en fordel med god tid. Enkelte bobiler var også på tur og da blir det begrenset plass ved møting. Det er to rasteplasser på heia og begge kan anbefales. På den jeg valgte var det flotte sittebenker og utsikt til vann. Nista smakte utmerket.



Det ligger mange hytter langs Nisser. Telefon er kjekt å ha. Jeg ringte en god venn som er oppvokst i Vrådal. Han anbefalte å ta til høyre ved Bygdetunet i Kviteseid og kjøre til Fjågesund og Kilen. Derfra til Flåbygd og Lunde. Her var det veldig lite trafikk. Kvelden ble avsluttet hos Grenland MC som har søndagsåpen kafe i klubbhuset på Geiteryggen ved Gokart banen. Her kan alle komme fra kl. 18.00 og utover.

Cola og vafler smakte godt. Hyggelig å treffe mc folk. Grenland Mc-klubb ble stiftet i 1968 og medlemmene har et bredt interessefelt når det gjelder motorsykel. Kan nevne at Svein Borgersen har vært med siden starten. Han har også kjørt Grenlandsrally med en av sine sykler.

Goldwingen og jeg var enige om at det hadde vært en «gild tur».

Leif Hægeland

MC-sida: 1971: BMW R750



Geir Danielsen er den heldige innehaver av en 1971modell BMW R750. Det er en tidligere svensk politisykkel som han kjøpte for 12 år siden. Den er bare gått 87.000 km. Som tidligere politimann har faktisk Geir kjørt samme sykkel da han var i aktiv tjeneste.

Å mimre litt er hyggelig for noen og enhver. Geir bruker sin BMW hovedsakelig til småturer rundt i Grenland.

Over Ånnerød er det fint. Det samme med Valebø med stopp på Årnes kafeteria.

Det har vært ingen feil eller andre problemer med sykkelen. Bare vanlig vedlikehold.

Imidlertid så er det mulig at Geir skal selge BMW en. Med hytte, gamle biler og båt blir det mindre tid til å bruke den.



Er du interessert i å kjøpe en pensjonert politimotorsykkel 1971 modell BMW R750 så ta en prat med Geir Danielsen.

Leif Hægeland

15





GVK stilte opp for Mental Helse

GVK fikk forespørsel fra Mental Helse i Bamble om vi kunne stille med en veteranbilparade 22. september i anledning Verdensdagen for Mental Helse. Dermed stilte 14 biler opp

Kl. 17 ved det gamle fergeleiet på Stathelle. Der ble vi mottatt med flagg og ballong. Nestleder Leif Ingar ledet paraden med verdig hastighet langs ytre vei til Langesund.



I Langesund gjorde veteranbil-paraden en svipp gjennom stedets to gater med vendepunkt ytterst ved den nye rundkjøringen, med fri utsikt mot åpent hav. Vi erfarte at planleggerne ikke hadde tatt mål av at det skulle komme veteranbiler på besøk. Med begrenset svingradius og stort flateinnhold.

Inne i Langesund ble vi tildelt en gatestump ved siden av Wrightegården, behørig avstengt med bom i begge ender. Her vanket gode ord og kaffe i papkrus. Som takk for innsatsen fikk Leif Ingar Liane på vegne av GVK et hyggelig takkekort. Og et gavekort på kr. 500, også til GVK.

Ulf



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhotell |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Utleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Ruteskift |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Verksted | <input checked="" type="checkbox"/> | Skade&lakk |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Service | <input checked="" type="checkbox"/> | Smart repair |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Bilpleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Finans |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Deler&tilbehør | <input checked="" type="checkbox"/> | Forsikring |

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

Dodge Victory Six 1928



Egentlig skulle denne turens høydepunkt være Christian Skredsvigs «Hagan» øverst i Eggedal, på folkemunne betegnet som «Kunstnerdalen» på Ringerike. Med moderat fart med gammelbil tok turen ca. 3 timer. Èn vei. Uten samtlige av alle norske bobiler i samme retning ville turen vært unnagjort på et blunk..

«Hagan», Skredsvigs hus og atelier henger i en bratt skråning øverst i åsen, med en uendelig evig svinget og bratt grusvei som eneste adkomst. Målet for utflukten var maleriet som Skredsvig fikk gullmedalje for i Paris i 1881. Det var strevsomt å komme til topps, og 1. gir gikk varmt på veien ned, men det var vel verd bryderiet.

På hjemturen møtte vi imidlertid «rosinen i pølsen». Om ikke Skredsvigs malerier interesserer medlemmene i GVK, så vil kanskje garasjebesøket på flatlandet gjøre det.



Etter å ha kommet velberget ned brattbakkene i Buskerud ble vi tipset om at det sto «en steikende flott veteranbil» i en garasje ikke langt unna. Slikt er alltid spennende. Og eieren viste seg å være både hyggelig og svært samarbeidsvillig. Det gikk ikke lenge før bilen trillet ut i det fri.



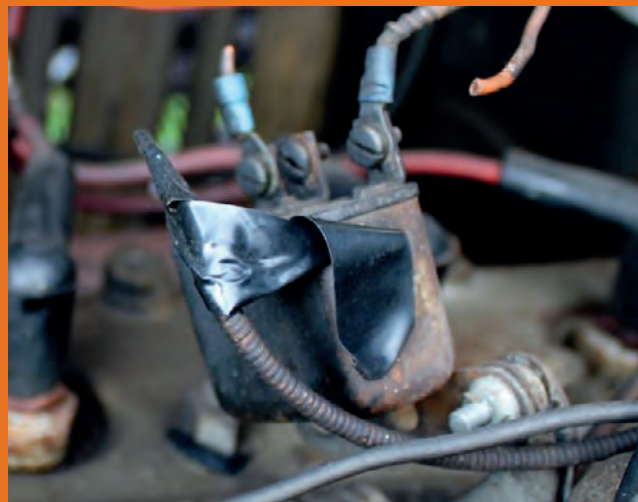


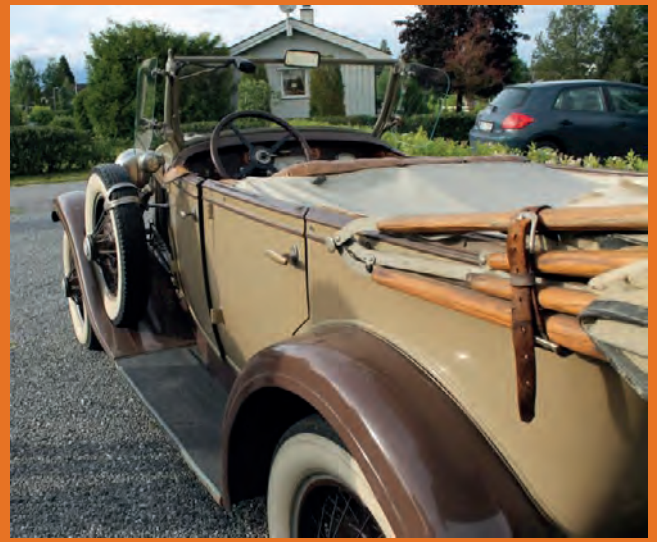
Den åpenbarte seg som en Dodge Victory Six Convertible fra 1928. Mens eieren var av yngre årgang: Kristian Hære fra 1954. Han var ikke vanskelig å få i tale og brakte historikken om Dodgen for dagen så raskt at det ble vanskelig å få alt på blokken.

Essensen var at Kristians bestefar bodde i Vikersund og livnærte seg som salmaker. Et bilfirma i Oslo hadde napp på et salg av Dodgen til en lastebileier i Vikersund, men han hadde ikke nok penger når det kom til stykket. Selgeren hadde deretter fått nyss om en viss salmaker på stedet og oppsøkte ham. Men salmakeren var slettes ikke interessert i noen Dodge. Mens salmakerens 14 år gamle sønn var derimot veldig interessert...

Det resulterte i at etter noen dager kom det tilbud til salmakeren fra bilfirmaet i Oslo. Det gikk rett hjem: Om han ville ha en biltur med Dodgen opp gjennom Hallingdal med alle utgifter dekket? Ja takk. Det ble smøretur med salmakeren i baksetet og 14-åringen bak rattet. Dermed var Dodgen solgt. Kristians Hæres onkel arvet kjøretøyet. Da krigen kom ble onkel bekymret for at tyskerne ville rekvirere bilen. For å unngå det jekket han opp bilen og lot samtlige hjul «forsvinne». Tyskernes interesse forsvant som dugg for solen. Særlig etter at de hadde tittet under panseret. Her var det ikke mye som tilsvarte «ordnung muss sein». Auf wiederseen.

Den dag i dag ser det likedan ut. Kristian Hære overtok bilen i 1978. Han byttet til seg Dodgen fra sin onkel som fikk Kristians svarte Amazon. Onkel vurderte den som mer praktisk. «Og Amazonen arvet jeg senere» humrer Kristian. Han innrømmer at han heller ikke har gjort særlig under panseret. «Den går av seg selv, selv om ledninger og kontakter ser noe slitt ut. Her er ikke skiftet noe så det må ha vært en fantastisk bra bil da den kom fra fabrikk.» En avklippet ledning og nødtørftig tape her og der vitner dog om et visst romslig vedlikehold.





Da Kristian Hære ble eier av bilen i 1978 var den strøken. Lakk og interiør er som da den dro på smøretur opp gjennom Hallingdal. Slik er den fremdeles. Det tyder på lite salting i Buskerud. Tidens tann har vært andre steder og gnaget, Dodge Victory Six fra 1928 har klart å bevare sin ungdoms glans selv opp i høy alder.

Kristian sier at den får pent stell, vi tror ham på det. Men den står ikke og later seg i garasjen, han tar den rett som det er på lengre turer. Den får det den trenger av olje og bensin, og kjøres pent. Selv om den tåler mer. Det har vært tradisjon i familien.



Kristian Hære hadde et par overraskelser på lur: Merkene for betalt veiavgift som skulle festes på kjøretøyet. Han betror meg at slike er det få av nå. Vi tenker på hvor fattig vi er blitt i så måte, fra den gang vi fikk rektangulære plastmerker i

forskjellige farger for å lime på bilskiltet, til vi i dag blir avspist med elektronisk registrering og kjører omkring uten noe som helst annet enn et tastetrykk på trafikkløstets datamaskin.



Dodge Victory Six er like elegant bakfra som forfra. Utbredt koffertstativ viser ikke en skramme etter alle disse årene. Selv etter mange campingturer.



Etter at notatene var kommet på papiret åpnet Kristian Hære døren og inviterte meg på tur i nærområdet. På tross av at pluggene ikke hadde vært skiftet på to generasjoner startet bilen bemerkelsesverdig raskt. Det summet beroligende da 65 hestekrefter gjorde seg klar til avmarsj. I avpasset tempo gled vi avgårde med åpent tak. Et ord er dekkende: Behagelig.



Å lage racerbil av isopor



I 1969 blei den ombygde bilen med eigar Einar Toft portrettert i ei lokalavis i Haugesund.

Slik såg bilen ut dei fyrste 10 års, ein open 5-setar.

Vazelina Biloppøggers hadde låten «Je skar laga surfbrett i kryssfinèr», medan andre har prøvd å lage racerbil av isopor. Her er historia om eit av skribentens langstrekte prosjekt, der nettopp isopor er ein hovudingrediens.

I førre nummer av Veteranvognen leste vi om ein GVK-medlem som hadde bygd seg Hot Rod. Hot Rod er ein amerikansk tradisjonen der ungdom

laga heimelaga racer/sportsbilar for å kunne konkurrere med dyre bilar som folk med betre råd kunne kjøpe. Den typiske HotRod var opprinneleg oftast basert på Ford og hadde i tillegg til trimma motor ofte karosseri modifisert med senking, men framleis med den same grunnforma på karosseriet som originalbilar. Innanfor HotRod er det etterkvart blitt mange ulike skular eller retningar der dei mest tradisjonelle helst ikkje skal ha delar på bilane som ikkje kunne vore laga for minst 70 år sidan, og dermed er dei veteranbilar med svært så klar margin.

I Storbritannia hadde dei ein litt annan tradisjon, der blei heimelaga racerbilar kalla Specials. Britane bygde desse bilane både med trimma originalmotor eller byta til større motor – inkludert motorar frå fly, men dei endra også proporsjonane til bilen for å gjere denne meir lik ein ekte racerbil frå same tid. Straumlinjeforma rumper var og er meir regel enn unntak, og det kan i dag vere vanskeleg å skilje mellom ein velgjort nybygd Special basert på chassiset av ein gammal familiebil og ein ekte racerbil frå same periode. Dei aller fleste Specials er bygd meir



Godt eksempel på nybygd britisk Special. Denne er bygd i 2009 og basert på ein 1933 Alvis Firefly 25.

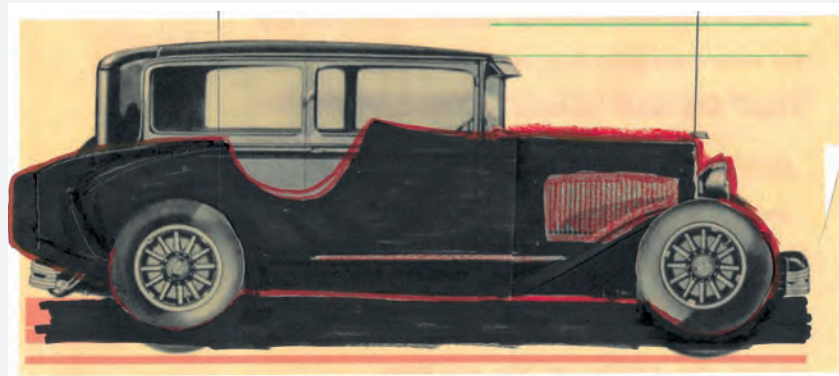


Eksentrisk britisk bruk av 1929 Chrysler, her på VSCC trial for veteranbilar med mykje gjørme i sporet.



konservative enn gjennomsnittlege HotRoddar og det er generelt fy-fy å putte moderne delar i bilane. Dette er også grunna i at britane i større grad konkurrerer med bilane enn amerikanarane gjer med HotRoddar, og britane vil dermed klassifisere sine bilar ut frå motorens alder og storleik pluss kva andre modifikasjonar som er gjort. Skal bilane bli godkjent av den mest tradisjonelle klubben, Vintage Sports Car Club, for å delta i deira mange løp; må ingen hovudkomponentar vere nyare enn 31. desember 1930 og det er strenge krav til alt frå dekk til viftreimer.

Sjølv har eg i alle år lest hundrevis av artiklar om både HotRod og Specials og blei etterkvart svært så ivrig på å bygge meg ein eigen racerbil-kopi. Mellom dei tinga eg hadde bitt meg merke i, var ein britisk skribent som ein gong definerte kva som skulle til for å vere ein ekte sportsbil, «1) radiatorkappa må stå bakanfor senter av framakselen, og 2) førarsetet skal vere så langt bak at du kan ta på bakhjulet medan du sit bak rattet». Dette skulle eg sjølvsgatt vere innanfor, i tillegg hadde eg sett på mange vellukka og mislukka Special karosseri og hadde klare formeiningar om kva bilar som skulle vere utgangspunkt for mitt bygge. Som utgangspunkt for mitt prosjekt har eg hatt ståande i 40 år ein bil som nesten like lenge har tent som delebil for mitt 1929 Chrysler Roadster prosjekt (Skinnvengjo). Så langt tilbake i tid som i 1979 kjøpte ein ung Nordanger nemleg eitt stk 1929 Chrysler på Stord for kr 4000,- og fekk deretter ein snill nabo til å køyre lastebil (med kran) frå Nordhordland til Stord for å hente



Rundt 2000 laga eg denne skissa oppå kopi av ei original profilteikning. Flytting av radiator og senking er i fokus.



Ein bil som mange kjenner igjen og som er mal for mange specialbygg. Racerbilen Alfa-Romeo type P3 frå ca 1930. Her er mange flotte detaljar som dagens byggarar gjerne kopierer.

prosjektet til den hyggelege pris av kr 800,- Det var litt snauvt fortalde han, då han og måtte betale for ferjebillettar T-R Halhjem-Sandvikvåg innanfor denne summen. I dag hadde ikkje 800 kroner dekkja ferjebillettane for ein personbil eingong.

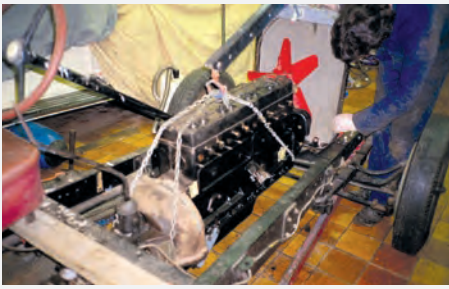
Bilen var ein 5-seter Touring (open 4-dørs) og hadde gått som konebil i Sandefjord (frua til han som la ut aksjane ved stifting av Kosmos), deretter i mange år som bruksbil i Odda ombygd til lukka karosseri før han enda opp som ungdomsbil i Haugesund. Siste registrerte eigar kan i dag fortelje at han brukte å kappkøyre med kameratens A-Ford i byens sentrumsgater på slutten av 60-talet. Etter kvart enda bilen opp som eit svært demontert restaureringsobjekt med rote treverk og rusta karosseri, men med eit flott understell. Mange av delane lever vidare på Skinnvengjo, medan det ikkje ville vere noko økonomisk fornuft i å restaurere delebilen etterpå. Dette kunne kanskje bli ein Special når eg eingong blei ferdig med Skinnvengjo tenkte eg, og

planla så min eigen racerbil gjennom å flytte radiatoren 10 cm bakover, og byte ut original 3,2 liters rekke-6ar påhengt 3-trinns usynkronisert girkasse med ein 5,2 liters rekke-8ar og synkronisert kasse med overdrive. I tillegg skulle bilen vere senka, ha høge smale eikehjul og vepserumpe i tillegg til å fylle krav 1 og 2. Det siste medførte at eg forlenga rattstamma med 1 meter for å kunne sitje langt nok bak. Etter kvart var chassiset delvis ferdig med mange midlertidige brakettar, medan eg skjønna at den største utfordringa var at eg ikkje var særleg flink til å forme metall og måtte finne ein ekspert på området for å få hjelp.

Rundt 2001 fekk eg napp hos ein kjenning som var flink med både former og metall. Per i Oslo kunne hjelpe meg å lage ein mock-up til mitt racerbilbygge i sitt gamle verkstadbygg i Nydalen,



Vazelina Bilopphøggers hadde låten «Je skar laga surfbrett i kryssfinèr». Plata som låta var på, «Gammel Oppland» frå 1994 hadde faktisk ein racerbil (fabrikat Miller) på coveret.



Med hjelp av Steinar Berg i Bergen starta eg i 2000 med å lage motorfeste for 1947 motoren.



Ulike hjulstorleikar blei testa for å finne ideelle proposjonar medan Per skrapa seg lenger og lenger inn til idealforma.



Er isiporen skikkeleg fersk, kan du faktisk skrape av ei og ei perle. Det blei etterkvart mykje soping av småbitar full i statisk elektrisitet.

plassert i ein bakgard som i dag er erstatta av moderne leilighetsbygg. Chrysler chassiset blei sendt med toget til Oslo, og deretter reiste vi til Vestby



Til 2018 kom racerbilen seg endeleg over Haukeli igjen. Det var mange som hadde spørsmål på ferja.



Seinare i 2001 bar det til Oslo der vi fyrst skar ut grovforma av isoporblokka.



Det ferdige produktet på hausten 2001. Rumpa blei stuttare enn fyrste utkastet.

og kjøpte inn ei isoporblokk på 2x 1x1 meter som skulle bli til karosseriplugg. Eit av dei knepa eg hadde lest meg til i dei utallege reportasjane, var nemleg ideen om å bruke eit lettformeleg materiale som utgangspunkt for korleis den endelege forma på bilen skulle vere. Basert på tversnitt skore ut av isoporforma kunne ein i runde to lage spant i tremateriale som metallplatene deretter i runde 3 kunne formast langsetter.

Isoporblokka blei sett opp på ramma og deretter saga vi ut eit grovkarosseri med tømmermanns-sag før saga blei

lagt sidevegs og deretter brukt til å skrape ut den endelege forma. Det viste seg nemleg til vår fordel at ved skrapping på fersk isopor, løysnar ei og ei perle frå blokka i motsetning til med gammal isopor der alt heng hardt saman og det til slutt kjem laus større usymmetriske bitar som gjer det vanskeleg å få til ei fin form. Ut over sommaren det året viste Per seg som ein ekte artist og vi «oppdaga racerbilen som var gøymt inne i isiporen».

Dessverre var det jobb-bytte på både den eine og andre av oss og prosjektet



Framme i Skien og plassert mellom oransje og blå Roadster. Alle tre bilane er Chrysler Serie 65 frå 1928 og 1929.



Rundt 2009 jobba eg med utkast til dashbord, for å få til den ideelle plasseringa.



For å få fine sveisar på stubbeeksosen fekk eg Jørgen Vangen til å TIG-sveise røra til flensane.



Her er 323-kubikktommars motoren på plass pr hausten 2020 med eit eldgammalt to-forgassar innsug, tenningsystem merka Spitfire og svært så korte eksosrør omtrent som på eit Spitfire jagarfly.



Flott (olje-) trykkmålar merka Hesselberg er frå ein varmtvassberedar.

tok ein lang pause medan eg fokuserte på fyrst oransjesvart og deretter blåsvart Chrysler 1929 Roadster. Men no i 2020 er Skinnvengjo nesten ferdig og eg har igjen drege fram både racerbilchassis og isoporblokk som i dag står fint på høgkant i mekkelokalet. Med hjelp av lokale krefter og delebil frå Gunleik Kjestveit har eg laga betre motorfeste og justert motoren til nesten horisontal vinkel, eg har fått laga 8 stk stubbe-eksos som er skrudd fast på blokka og eg har brukt mykje tid på å sjekke ut motoren som var overhaldt når han blei kjøpt i USA rundt 1998 og har stått sidan utan å vere starta opp. Så snart motor og girpakke på totalt 2 meter har funne sin endeleg plass, blir det å kappe til mellomakselen som heretter blir på knapt ein meter. Dekka på bilen har skapt litt utfordringar undervegs, dei var alle utslitne når bilen blei avskilta i 1969 og no hjelper ikkje ein gong nye slangar når dekket slepp ut slangen gjennom sidene og det ser ut som ein bobletyggegummi. Dette kjem seg sikkert når eg får montert to stk ubrukne dekk som Jan Kokkersvold

hadde hatt liggande i 25 år, steinharde men heile. Eg har og hatt eit besøk på Biltilsynet i Skien for identitetskontroll og oppretting av nye papir, men der har vi enno ikkje greitt å bli einige sjølv om eg meiner det primært er deira problem at dei har rota bort det gamle registreringskortet. Det var så meininga å søke om løyve til ombygging etter identitetskontrollen var i hamn, men dette står akkurat no på (korona-) vent. Når det gjeld isoporpluggen står denne pent stua i eit hjørne og ventar på at chassiset skal bli klart til ny montering, før finsikting og deretter å kappe opp isoporen i skiver med 30 cm mellomwrom som skal bli utgangspunkt for

spantebygg av karosseri før spantene igjen blir fjerna. Samstundes jobbar eg vidare med delprosjekt som dashbordet som sjølv sagt skal vere velproporsjonert og innehalde instrument som ikkje kan kjøpast over disk. Eg har snart to av dei fleste typar instrument og er for tida mest fornøgd med (olje-) trykkmålar frå ein gammal norsk varmtvassberedar og eitt speedometer frå 2. verdskrigs tysk jagarfly som måler i kilometer og går meir enn ein runde omtrent som på Il Tempo Gigante. Skalaen som går til 900 km/t burde og vere nok til å få dei fleste 10-åringar til å kikke ein gong til på målaren. Neste delmål er oppstart av motor og køyring for eiga maskin i løpet av 2021.



Men det blei også bygd racerbilar basert på Chrysler. Denne argentinske 1932-modellen med 385-kubikktommars motor deltok med ein viss suksess på Indianapolis i åra 1932 til '34.

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO

Vi har det du trenger for restaurering
og vedlikehold av veteran og klassiker!

- Felger og understell
- Krom og utvendig tilbehør
- Seter og interiørdeler
- Bremsedeler og bremseverktøy
- Forgassere og motordeler
- Spesiallakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

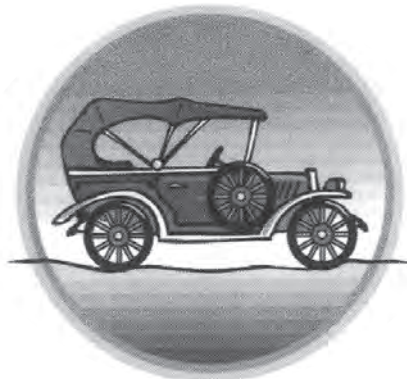
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





Bedford 1951



Ved første øyekast ser Bedford 1951 ut som en vanlig rutebuss fra begynnelsen av 50-tallet. Vel og merke når man skuer den fra fronten. Da ser den ut som en hvilken som helst buss fra den tiden de fleste av oss fremdeles er i stand til å huske. Fra siden ser den ut som umalt stakitt.

Bedford Vehicles ble etablert i april 1931. Det var datterselskapet til Vauxhall og bygget tyngre kjøretøy. På toppen av det hele satt General Motors og trakk i trådene.



20 år etter at den første lastebilen fra Bedford Vehicles var tatt i bruk ankom det som skulle bli den offisielle Vefall-ruten til Norge: Motor, drivverk og ramme. Det var ikke stort mer, noe som ikke var helt uvanlig. Dette sparsommelige utgangspunktet ble fraktet til Wattenberg Karosseri i Skien for å bli kledd opp. Wattenberg hadde håndtert slikt før og fått brukbare resultater av det.

Stian og Ola Merkebekk sto bak investeringen og startet det lokalbefolkningen kalte «Merkebekk-ruten». Den ruslet, bokstavelig talt, mellom Vefall og Kragerø. Med en motor på 6 sylindere fra Bedford som på sitt beste ytet 78 hk gikk det ikke fort for seg. De 18 passasjerene gjorde som de fleste på den tiden, de tok tiden til hjelp.





Nå står restene av «Merkebekkruten» hos Rutebilhistorisk Forening i garasjen på Jønnevald. Det har den gjort lenge. Og det er langt frem. Nå ser den altså ut som en velsortert plankehaug med en betydelig mengde metall hist og her. Den er blottet for vegger og gulv og annet som kan hindre innsyn til elendigheten.

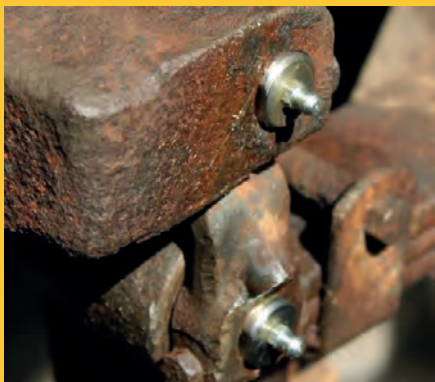
Rolf Kleppe fra Drangedal kom til verden ti år etter at Bedford 1951 så dagens lys. Lite ante han da at han skulle tilbringe store deler av fritiden sammen med restene etter «Merkebekkruten». Han innrømmer at det har vært uendelig mye til- og - fra under arbeidet. Mest fra.. Men Rolf er evig optimist og lover at Bedforden skal ut på veien. En gang. Det er trevirke nok i Norge til både denne og flere av samme fasong mener han.

«Det som er det fine med trevirke er at det kan høvles, limes, skrues og spikres. Og sages. Har man en god båndsag kommer man langt».



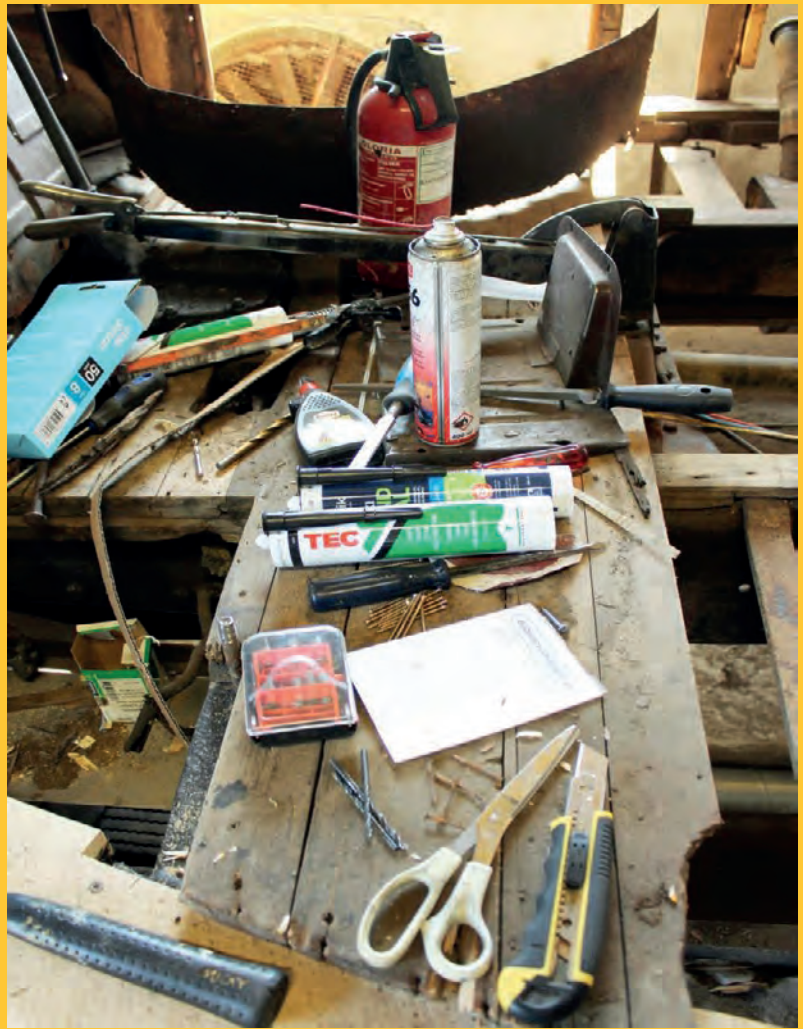
Når vi tar «Merkebekkruten» fra Bedford i nærmere øyensyn ser vi spor etter både lim, stjerneskrues, laminering, øksehugg og grove smidde spiker. Og da snakker vi ikke om stift, men 5-toms håndsmidd. Ny og gammel teknologi i skjønn forening skal få «Merkebekkruten» på veien igjen. Med 18 passasjerer om gangen. En reise bygget på tresløyd, håndsmidd metall og en stor bunke tålmodig høvling og snekring. Håndverkerne fra Wattenberg nikker antagelig anerkjennende fra hvor de enn befinner seg.

Kåre Gjelstad og Geir Grøtvik er med på laget på den tekniske siden, den delen som består av metall. De har bl.a. sørget for nye smørenipler. I følge øyenvitner var ikke det en helt problemfri ekspedisjon, hvis man skal dømme etter ordbruken.. Den samlede ekspertisen på Jønnevald dekker med andre orde de fleste områder innen restaurering av kjøretøyer i storformat.





Rolf betegner restaureringen av Bedford 1951 som totalrestaurering. Det er ikke å ta for hardt i. Det kan ha vært lettere å sette sammen Osebergskipet enn å få noe brukbart utav det som står på Jønnevald. Det er et arbeid preget av «klipp-og-lim» med plankebiter, smijern, frustrasjoner og godt humør. I lett blanding.



Vi antar at det ennå tar noe tid før Rolf Kleppe får lagt hånd på rattet og vekker 78 hestekrefter til live. Som vi ser, det gjenstår tydelig en del arbeid før Bedford 1951 er både vann-og-vindtett. Men etter å ha besøkt andre garasjer i GVK vet vi at det er von i hengende snøre. Det er som oftest liv laga, også for H-151715.



KORT NYTT...

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Kenneth Johannessen, 75 mod.
- Anders Thorsland, 54 mod.



Ein Volvo P1800ES og flotte blomkassar på Rådhusplassen i Porsgrunn.



To bilar etter Einar Lund i Sandefjord ligg ute til sals, 1905 Northern og 1928 Lancia. Meir informasjon på Finn



80-tals bilar er i siget. Her ein flott 1980 Toyota Corolla på Cars & Coffee Porsgrunn i september.



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





På såkalla spontantreff med Vestfoldingar. Stor variasjon i bilane, her er A-Ford HotRod ved sida av ein 34 Packard V12.



Skalet av ein ca 1934 Ford Coupe med senka tak passerte klubbhuset i september. Er det nokon som kjenner til bilen?



Meir 80-tals. 1985 Subaru Justy stod på parkert i Hjellen, Skien.



Denne bilen er tilbake på vegen i år, men har ei lang norsk historie. 1962 Chrysler ombygd med 58 Dodge rumpe etter skade for mange år sidan.

Eldre biler er de beste

- Med trygge, driftssikre brytere, uten masse elektronikk, sensorer, autopilot og berøringskjermer! En velholdt, eventuelt fullt restaurert, bil fra tiden før midten av 80-tallet, uten rust, gir deg og meg vesentlig mindre hodebry og verkstedsregninger enn moderne biler gjør. Sensorer som lyser og varsler om alt mulig, i et system der alle funksjoner er datastyrt, er det hele ordnet så viselig, at selv den minste ting må du på verksted med. Feildiagnoser for ditt og datt, og er «partikkelfilteret» fullt, - du vet den kjekke, gule lampen som forestiller en motor, så koster et nytt bortimot 30.000. Selv om det koster knappe 2000 å produsere! Sa jeg svindel?

Med så mye avanserte systemer som dagens biler har for å virke og være «trygge», sier det seg selv at ting i systemene vil svikte, før eller garantert siden - og det er lite og ingenting du kan gjøre selv! Før kunne du selv både peile og skifte olje og filter, skifte plugger og lypærer, stille forgasserens blanding osv. Hadde bilen automatgir, var det robuste, mekaniske løsninger, uten elektroniske duppeditter som ga feilmelding om alt mulig. Vanlig, manuelt gir og clutchpedal var like trofast som de norske fjell! Hurra for de gode veteranbilene! Det finnes heldigvis mange å velge mellom!

Terje Haugom



VETERAN: - Det var lettere å gjøre noe selv på bilene før i tiden.

ARKIVFOTO: MAGNE TURØY

Eit ferskt avisinnlegg med gode ord om veteranbilar.



Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2020



TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



CARLSENFRTZØE
Den lokale byggevarespesialisten

CARLSEN FRITZØE SKIEN, Kjørbekkdalen 5, 3735 Skien, Tlf. 35 50 31 50,
Åpent: 7-18 (9-15), www.carlsenfritzoe.no