

Veteranvoغن



Av innholdet:



Buick 52



MG Midget



Wanderer 1918

Formann:

Jarle Rønjom - tlf 4041 2824
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Dag Henning Eik - tlf 9006 6715

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 9587 4878
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 9240 1984
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 9131 6526

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 9821 5094
John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Revisorer:

Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:

John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505
Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Teknisk bil:

Svein Ekornrød - tlf: 9052 6749
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykel:

Hans Olav Kise - tlf: 9301 1583
E-mail:hanskise@gmail.com

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) – tlf 9019 9362,
E-post: torewahl@online.no
Inge Holt (MC) – tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) – tlf 9387 1503
(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 besikttet for LMK-forsikring).

2



FORMÅL: Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettledning og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben fremmer 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.

**Årskontigent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år.
Sjekk www.gvk.no for innmelding**

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i

hver måned (unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede

og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada. Ønsker du å parkere for hurtig uttrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Autostrada.

Redaksjonens hjørne

Redaksjonen takker med dette de som har levert bidrag til denne utgave. Det betyr veldig mye når vi får tilsendt bidrag. Vi kan lage et blad med stor spennvidde i stoffet. Redaksjonskomiteen ønsker få til stor variasjon i innholdet av bladet. Dette målet når vi lettere når flere mennesker kan bidra med stoff. Dessuten setter vi stor pris på slike utfordringer vi har nå i redaksjonskomiteen, nemlig å prioritere artikler. Så fortsett å sende inn stoff! Vi prioriterer innsendt stoff og venter med vårt eget til neste nummer.

Den store fordelen med klubben er bredden i motorinteressen og de ressurser som medlemmene besitter. Årsmøtet viste tydelig dette. Kombinert med humor, respekt og vilje til å ta ansvar. Når vi har det slik så er det helt klart at veldig mange, faktisk over 400 mennesker

ønsker å være medlem i GVK. Helt topp. Jeg vil legge til at ved å være medlem så har jeg fått utrolig mange flotte opplevelser som jeg aldri hadde fått ellers. Siterer også Jarle-formann: Det er menneskene som er medlemmer!

I skrivende stund er det snart april. Våren i full gang. Fuglene har begynt å synge. Snart er det greit å ta veteranbiler ut fra lagring. Noen har allerede lufta de litt. På vår hjemmeside www.gvk.no, Facebook, Veteranvognen og på medlemsmøtene finner du info om arrangementene framover. Hjertelig velkommen! Redaksjonen ønsker dere alle en god vår.

*Med hilsen fra redaksjonen:
Leif Hægeland*

Støtt klubben!

Det koster ingenting å velge Grenland Veteranvognklubb som grasrotmottaker hos Norsk Tipping. Av hver hundrelapp går 7 kroner rett i føret til klubben. Så ikke nøl med å knytte til deg klubben som mottaker. Du kan tilknytte deg en grasrotmottaker hos en kommisjonær eller på din side hos Norsk Tipping.



 **Grasrotandelen**

Formannen har ordet

Kjære medlemmer!

Våren er her, og etter siste snøfallet er det mange som kribler etter å få ut kjøretøyet. Mars og april møte er gjennomført, og jeg må si jeg er imponert over medlemmenes fremmøte og engasjement på møtene.

På mai møtet får vi besøk av LMKs generalsekretær Stein Christian Husby. Han er åpen for spørsmål angående LMK og LMKs arbeid. Møt opp og still spørsmål. I september får vi besøk av Aasmund Sletten fra Vegmuseet på Lillehammer. Han skal fortelle om arbeidet til vegmuseet. Styret i GVK arbeider for å ha aktuelle foredragsholdere på møtene våre.

Ungdomsgruppen står på som bare det med garasjebesøk og møter. Lørdag 6. april besøkte 10 engasjerte medlemmer Eight Amcar Club på Sørurum. De fikk oppleve en flott velkomst og fikk se utstillingen. De besøkte også en låve med 200 uferdige kjøretøy som klubben eier. Kanskje vi burde ta en klubbtur dit? Jeg gjenstar at når ungdomsgjengen inviterer til møter er alle medlemmene velkommen, på samme måte som når vi av den eldre garde inviterer til møte,



eller bare kaffestund, er ungdommen velkommen. Jeg har observert at eldre og yngre inkluderer hverandre på en god måte i klubben.

Arrangementene står i kø denne våren i GVK. Jeg nevner Veterandagen i Skien lørdag 27. april, Grenlandsrally 9. mai, klubbtur til Vrådal, Dekksparekvelder på Slevollen. Følg med på nettsiden www.gvk.no eller GVK på facebook om detaljer på arrangementene. Det er bare å glede seg.

*Vårhilsen
Jarle*

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægeland

Web-master:

Kristian Haugom - tlf: 4805 6536
E-post: some@gvk.no

Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 9240 1984
E-post: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien - tlf: 3590 5590
www.thure-trykk.no

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2024:

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

Framsidedfoto:

Denne 1956 modellen Mercedes 220S cabriolet til Svein Ekornrød har vore med i klubben ei årrekke og ser framleis like fin ut. Her er bil og eigar med på koronløpet i 2020 og posten i Brevik. Tid til is krem var det og.



STRIPA
Brookbank



«Smil til fotografen:»

Buick Roadmaster Riviera 1953

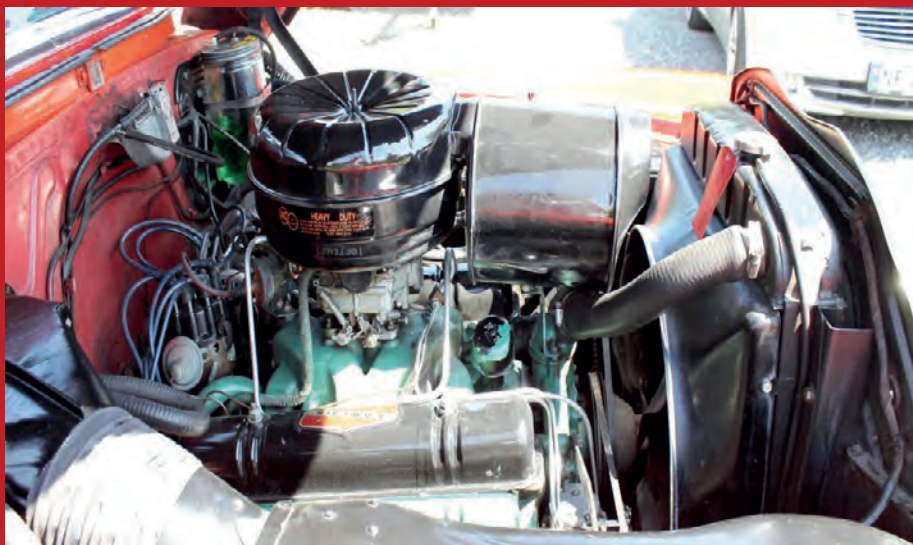
Hvem som helst kunne ønske seg en slik plettfri tanngard. Skinnende blank og «null ull». Denne tanngarden tilhører Trond Bekkevold i Porsgrunn. Ikke personlig, men hans Buick Roadmaster Riviera 1953. Buick kunne dette med glis, «Dollarglis».



Trond Bekkevold trengte hverken lokke eller true sin Roadmaster Riviera ut i solskinnet, den kom nesten før motoren hadde startet. Så stillegående at man kunne mistenke den for å ha elektrisk motor.

Det har den ikke, derimot har den en voksen V-8 med et romslig innhold på 322 inch³. For norske lesere utgjør det i følge tabellen et kubikkinnhold på 5267.63461 cm³...

Nå er slike tall litt vanskelig å forholde seg til. Da er det mer begripelig å si at Trond Bekkevolds Roadmaster Riviera er utstyrt med 188 hestekrefter. Det som åpenbarer seg mellom forskjermene virker mer enn overbevisende nok for en vanlig amatør. Øyensynlig skulle det her være krefter nok. Og vel så det.



Dynaflow var i 1953 blitt standard hos Buick, en slags automatgir hvis vi skal tolke leksikon.

Sammen med de 188 hestekreftene er Roadmaster Riviera i stand til å prestere 177 km/t. Noe som vi ikke anbefaler før det foreligger garanti om at alt som heter norsk trafikkløst befinner seg i Finland, eller ennå lenger øst.

Buick startet produksjon av Roadmaster-modellen i 1936. Alt da var den et avansert teknisk kjøretøy, smekkfull av alt «siste nytt». Buick fortsatte med produksjonen av Roadmaster frem til 1942. Da var det stopp.



Neste utgave så ikke dagens lys før i 1946. Så vidt vi har forstått hang dette sammen med at utvikling og produksjon av nye biler i USA stoppet under krigen, alle ressurser skulle settes inn i krigsviktig produksjon. Men i 1946 kom Roadmaster tilbake for full musikk.

Hele serien ble bygget på Buicks lengste standard-understell. Frem til 1957 var Roadmaster Buicks flaggskip, noe vi har full forståelse for når vi ser Trond Bekkevolds eksemplarer.

En detalj som vekket vår oppmerksomhet var hullene i karosseriet på begge forskjermene. De fikk navnet «VentiPorts». Opprinnelig for å øke luftgjennomstrømningen under panseret. Noe som lyder fornuftig med så mange hester i fullt arbeid.

Men i 1948 fikk sjefsdesigner Ned Nickles en lysende ide: Det ble montert små lyspærer i hvert av hullene, som var koblet til tenningsystemet slik at de lyste opp i takt med tenningen. På den måten skulle det illudere eksosflammene i et jagerfly.

Maskoten på panseret skulle illudere siktet på et jagerfly, her skulle det også installeres tilsvarende lys som også blinket i samme takt. Festlig å se til, men det hjalp neppe på topphastigheten. Som i alle tilfeller var høy nok fra før.

Trond Bekkevolds utgave er fredeligere, den er riktig nok utstyrt med både huller og sikte, men ikke med illuderende belysning..





Trond Bekkevolds Roadmaster så dagens lys i 1953, antagelig i Flint, Michigan. Trond Bekkevold så dagens lys på Porsgrunn Lutherske i 1957, 4 år for sent til å være født samtidig som bilen. Han tok utdanning som elektriker med læretid på ELmek. Da bedriften gikk inn i ABB fulgte han med i dragsuget i noen år.

Men før det prøvde han seg på sjømannslivet. Med 4 forskjellige båter under beina gikk han under betegnelsen «jungmann», dekksgutt. I to år fra 16 til 18 seilte han 2 ganger jorden rundt.

Deretter valgte han å bli landkrabbe som elektriker og endte til slutt med 30 år hos Resconsult. Der drev han med betongskjæring til han valgte å pensjonere seg.



I ledige stunder drev han også med å legge epoxy-gulv. Det kommer tydelig frem når vi tar en titt inn i verkstedet hans. Han har lagt gulvet selv, og midt på den glinsende epoxyflaten rager en fiks innretning: en hydraulisk løftebukk som bringer hans Roadmaster til den ønskede høyden uten problemer. Dermed kan han foreta nesten hva som helst for å holde den respektabelt vedlike. Reservedeler og annet snadder har han også plass til her inne.

I det han lirker Roadmaster Riviera til rette for fotografering bemerker vi igjen hvor stillegående den opererer. Det fører til en nærmere forklaring: Dynaflow, girkassen som er automatisk er to-trinns med lavgir og drive i tillegg. Det gir en søm- og lydløs drift.

Deretter peker han på luftfilterets noe forunderlige rørformete utforming: Det har en lyddempende effekt i form av en oljedemper, «silencer». Vi tenker umiddelbart på lyddempere på pistoler fra gangsterfilmer og innser at noe slikt må ha en formidabel innvirkning på lydnivået.



Karosseri-design er vel og bra. Det er jo det første man legger merke til når man møter et nytt kjøretøy. Deretter kommer det tekniske, det som befinner seg under panseret og andre steder du må oppsøke for å finne ut av.

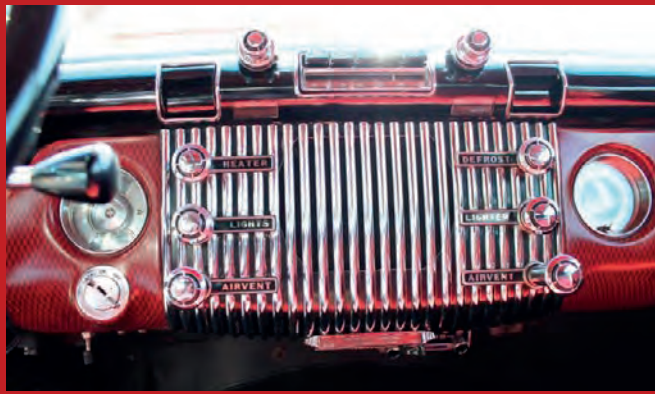
Men det er ofte de små detaljene som utgjør den lille forskjellen, krydderet i maten, så å si. Enten disse detaljene befinner seg utenpå eller inni kjøretøyet. Trond Bekkevolds utgave er intet unntak i så måte. Hvis vi skal sammenfalle inntrykket av inn- og utvendige detaljer i ett ord må det være «delikat.»

Hva var så årsaken til at Roadmaster Riviera 1953 havnet hos Trond Bekkevold? Uten nøling fikk vi vite: Som ung 20-åring skaffet han seg en Buick 1953. Dermed skaffet han seg en nesten uløselig oppgave: Full restaurering? Eller? Riktignok kjørte han den i 4 år, men det ble mest arbeid.

Dette holdt han på med helt til Anders Hoel i klubben sa at «*nå får det være nok, skaff den en ferdig restaurert Buick og kos deg!*» En røff beregning kom nemlig til at det ville gå med ca. 600.000 for å komme i mål: Utopi kalles det.

Enden på visen ble at Trond Bekkevold kjøpte sin nåværende Roadmaster Riviera hos forhandleren Fønix i Tønsberg like før jul i 2022. Den hadde tilbrakt sitt forrige liv i California, der er det stort sett tørt og godt og rustfritt. Helt frem til 2014 da den ble importert av en trønder.

Her ble den værende til den havnet i Tønsberg, for altså til slutt å havne i garasjen til Trond Bekkevold.



For den som ennå ikke har skjønnt det: Trond Bekkevold skrur. Han plukket fra hverandre en automatgir-kasse selv, fikset den og satte den sammen igjen. På sin nåværende Roadmaster har han skiftet varmeapparatet, og skiftet ut alle gamle gummislanger. «Og så pusler jeg litt smått her og der..»

Den vanskeligste jobben han hittil har utført var da han skulle olje klokken på dashbordet. Det er antagelig eneste gangen han har opptrådt som slangemenneske og brukt en kanyle som verktøy.. Han er selvlært mekaniker men mener noe beskjedent at han har hatt god hjelp i håndbøkene som ble utgitt på 1950-tallet.

At hans Roadmaster Riviera ser ut som den gjør kan vi takke Harley Jarvis Earl for. Han var designer med erfaring fra mange forskjellige fabrikanter. Han spesialdesignet også bilene til stumfilmstjernen Roscoe «Fatty» Arbuckle og den kanskje mer kjente filmstjernen Tom Mix.

Han var med på å innføre en helt ny tenkemåte når det gjaldt karosseri-design: strømlinjeformen. Han hadde også en finger med i spillet når det gjaldt å utstyre bilene med halefinner. Men det var etter at Tom Bekkevolds Roadmaster Riviera hadde sett dagens lys i 1953. Og den klarer seg veldig bra slik den er. Selv uten finner.



Pulverlakk hos Ringdal Custom

Jeg har de siste par årene innsett at 1930-modellen min nok må ha nyere dekk, da de gamle begynte å bli ganske sprukne og slitte. Men det ene tar gjerne det andre med seg, så jeg fant ut at da kunne likeså godt felgene lakeres på nytt, hjulkapsler pin stripes og bremses sjekkes.

Av John Arvid Vestgarden

Min yngste bror har i lengre tid holdt på med Ferrari og andre litt sprekere sportsbiler, og han har opptil flere ganger tatt turen til Arild Ringdal for glassblåsing og pulverlakkering av deler.

Nå skal det sies at min bror er en riktig feinschmecker, så med en attest fra ham, var det ikke vanskelig å ta kontakt for meg også. Arild holder til i nærheten av Stavern og driver sin virksomhet i et gammelt landbruksverksted. Han er svært serviceinnstilt og imøtekommen, og resultatet av jobben han har gjort for meg ble meget bra! Uten at det ble snakket om, hadde han i tillegg rettet noen eiker i felgene og sveiset dem på plass. Som man ser av bildene er dette et ganske komplett verksted, og Arild gjør også andre ting enn å pulverlakkere.

Ekstra hyggelig at hans 1935 Dodge stod på utsiden og ønsket oss velkommen. Så om du har noe som skal pulverlakeres, vil jeg virkelig anbefale Ringdal Custom! Adressen er: Berviveien 157, 3267 Larvik. Tlfnr: 9288 1817.

Å besøke denne plassen er nesten verdt turen i seg selv! Gunnar, som er Arild sin stefar, har gjennom mange år drevet stedet som en attraksjon hvor bedrifter har kunnet avholde sommerfester eller team-building. Det er en egen 4D kino i lokalet med bevegelige seter, vind og vann effekter og tøft lydanlegg. Utover dette er det laget en egen park for opplevelser (hinderløype etc) ikke langt unna gården.



Felgene til 1930 Buick ble som nye etter pulverlakkering.



Spennende pynt i taket, en 1935 Dodge Coupe.



Fant igjen sin første bil etter 50 år



Eneste bilde av en få sportsbiler i Grenland tidlig på 70-tallet.

Sytten år gamle Pål Jensen gikk i 1971 og drømte om en bil - ikke en helt vanlig bil, men en sportsbil. Sportsbil var ikke noe vanlig her på 70-tallet, etter en nøye telling tror jeg det befant seg kun seks til åtte såkalte ekte sportsbiler i Skien-Porsgrunns området på den tiden.

Tekst og foto: Yngvar Håkonsen

Det kom til å bli problemer for Pål å skaffe seg en siden utvalget ikke var så stort. Men, det hadde blitt solgt noen MG, Triumph, Morgan og Fiat i Norge som man kunne være heldig å få kjøpt på bruktbilmarkedet. Det var heller ikke så lett, det var ikke noe Finn.no på den tiden, kun Aftenposten. Men Pål var heldig og hadde hørt på jungeltelegrafren og funnet en bil. Selgeren var ikke langt unna, Pål kjøpte bilen av en i Skien høsten 1971.

Bilen var kjørbar, men det ulte i girkassa og den brukte olje. Og de som kjenner Pål vet at for han må ting være på stell. Dermed tok han ut motoren for å overhale og trimmet den, det ble ny kam og høvlet toppen med hjelp fra hans legendariske onkel og motorspesialist: Ola Jamtvet. Broder Knut hjalp til med girkassa, og etter overhaling av denne var bilen klar til 18 års dagen. Pål hadde mange fine turer med bilen, blant annet til Vestlandet på sommeren. Og når vinteren kom, ble det kjøpt inn piggdekk og han kjørte to vintre med bilen. Med kun en enkel kalesje mot kulden utenfor ble det sikkert kaldt.

Etter to år solgte Pål bilen til Jan Ole Høiseeth, han brukte bilen frem til den ble avskiltet pga rust. Jan Ole Han solgte den så videre i 1982 til Harald Nærland som fikset opp bilen, men den ble etterhvert avregistrert igjen 28/11 1996.

Pål glemte aldri sin første bil og begynte å etterforske etter hvem som kunne ha bilen i dag, Han ringte Vegvesenet og fikk hjelp! Bilen var i Stavanger, og eieren var Geir Atle Johnsen. Pål tok kontakt med Geir Atle og forklarte sitt personlige forhold til bilen og uttrykte i tillegg et ønske om å få kjøpe bilen tilbake. Geir Atle kunne fortelle at han hadde restaurert bilen helt fra bunnen av, men at det fortsatt manglet noen deler. Pål tok så turen til Stavanger sommeren 2022, og det var virkelig rørende og moro å se Midgeten igjen etter 50 år. Restaureringen som Geir Atle har utført er meget bra, så bilen ble kjøpt tilbake av Pål og registrert den 28/7 2022, 50 år etter første gangen.



Bilen har blitt helrestaurert av Geir Atle Johnsen.

LITT OM MG MIDGET.

MG kalte de minste bilene de produserte for Midget som betyr dverg på engelsk, allerede fra 20-tallet. Mange år senere kom Austin i 1958 ut med en lite åpen sportsbil de kalte Austin-Healey Sprite, populært kalt Frogeye pga frontlyktene. Dette var en sportsbil laget for den vanlige mann og kvinne og det ble en kjempesuksess. I

1961 ble modellen modernisert og kom ut i to utgaver. Den ene het Austin Healey Sprite og var litt billigere, den andre ble MG Midget og hadde litt ekstra piff og ble dermed litt mer kostbar. Disse bilene ble produsert helt frem til 1980. Bilen til Pål er en 1962 mod og har en motor på 948ccm på 46 hk, det er trommelbremses og den har en toppfart på 141 km/h. Dette var

faktisk en kjapp bil i 1962. Etterhvert ble det større motorer. Mk2 fra 1963 til 1966 med A-motor på 1098ccm hadde 59hk og fikk da også skivebremses framme. Mk3 1966-74 hadde A-motor på 1275 og 65hk. dette var faktisk en nedtrimmet Cooper S motor. Mg1500 bygget mellom 1974 og 1980 hadde en 1493ccm Triumph motor også på 65 hk.



1962 MG Midget - en kvikk liten sportsbil i kledelig rød farge.



Ny generasjon på Hobbymessen i Langesund



Elise Eie. Ayla Ringset. Kristian Haugom. Imre Lindtveit. Oliver Fjellstad Johansen. Tobias Sandvik. Viktor Dale stilte som moralsk støtte.

Noen er medlem i GVK, noen er «assosiert medlem». Disse har tatt opp stafettpinnen etter veteranene i klubben, bl.a. Stein Haugseter, Geir Grøtvik og Per Horst som tidligere var faste gjengangere.

Da GVK fikk forespørsel om å delta på messen i år ble bemannings-spørsmålet løst av det vi kaller ungdomsgruppen. «Den tar vi» var svaret vi fikk. Da messen åpnet lørdag 24.februar var alt rigget og gjengen sto klar til å ta i mot besøkende.

GVK hadde havnet litt ute i ingenmannsland, en del deltagere hadde ikke møtt opp så det var et stort tomrom mellom de øvrige og GVK. Dette ble ordnet opp i og på søndag hadde klubben rykket frem og ble en del av messen.





Tobias Sandvik hadde tatt med seg sin egen begravningsbil, Volvo 740, 1984. I tillegg var GVK representert med enda en Volvo (som vi glemte å notere fakta om). Volvo 740 viste seg å være en praktisk utstillingsbil, her var det plassert både modellbiler og relevant litteratur.

Oliver Fjellstad Johansen viste frem et lite antall to-hjulinger, flere av de besøkende mimret over at «slik hadde jeg da jeg var liten gutt». For øvrig hadde Jarle sørget for bespising til våre standdeltakere, det vanket både varm potetmos, karbonader, cola og kaffe begge dagene. Så mannskapet fra klubben ble godt tatt vare på.



På søndagen tok besøkstallet seg kraftig opp hos GVK. Det hjalp øyensynlig å rykke nærmere de øvrige utstillerne.

Flere eldre medlemmer i GVK møtte opp, og vi fikk også besøke av vår lokale stortingsrepresentant Bård Hokksrud, som fikk klubbens to bøker som gave. Mot å tale veteranfolkets sak. Og registrere dem i Stortingets gaveregister. Så nå er GVK kommet i landes største politiske arkiv.



Vrengt ut - inn



I Veteranvognen nr.6, 2021 hadde vi en artikkel om Øyvind Kvernbyggens prosjekt: «**Dette skal en gang bli en Mercedes.**» I slutten av januar 2024 oppsøkte vi Øyvind Kvernbyggens verksted for å se hvordan fremdriften hadde vært. Da hadde han vrengt den ut – inn og tilbake igjen. Den var tom som en hermetikkboks fra Stabburet etter at lapskausen var fortært..



Bilen var så ugjenkjennelig på farge av vi trodde vi sto overfor et nytt prosjekt. I vår uforstand antok vi at vi sto overfor en Volvo 240 eller noe slikt. Noe som ble raskt korrigert. Det var den samme. Da vi påpekte at den i 2021 for det meste var rød og bar synlige kjennetegn på at vi sto overfor en Mercedes fikk vi opplyst at rødfargen var rustbeskyttende grunnlag før selve lakkeringen. Øvrige kjennetegn var nå pillet av.

Mangelen på kjennetegn kom seg altså av at han hadde vrengt ut alt som fantes av løvsøre og innmat. Nå var lakkeringen for det meste i havn. Vi registrerte at Øyvind hadde lakkert uten kryss og b (internt uttrykk innen musikken). Dekkene bar tydelig vitnesbyrd om at de neppe skal følge bilen ut på veien.

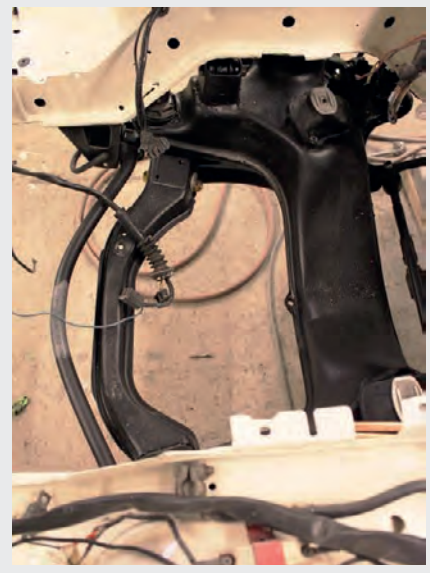


Under Veteranvognens besøk i 2021 var Øyvind Kvernbyggen opptatt med å reparere dørene. Samtlige dører var pillrätne nederst. I våre øyne så dette ut som et bortimot håpløst prosjekt, buer og profiler og skjøter skulle tilpasses og sveises fast. Uten at det skulle kunne sees på det ferdige produktet. Vår bekymring viste seg å være bortkastet. Siden forrige besøk hadde det skjedd store endringer med utseendet. Resultatene

sto stablet i naborommet: Fullt ferdige dører, motorpanser og bagasjeromslokk. I våre øyne var de lytefrie. En noe beskjeden Øyvind Kvernbyggen fastslo at de var gode nok til hans bruk. Og nevnte noe om sparkling og pussing, sparkling og pussing, sparkling og pussing og til slutt lakkering. Så hadde han rubbet og rubbet. Som en siste finale ble lakken polert. Vi spurte ikke hvor mange poleringer som lå bak alt det speilblanke.



Foto: Øyvind Kvernbakken



«Slik så det ut en gang» - Øyvind Kvernbakken viste et foto av hvordan prosjektet så ut da han startet restaureringen. Vi må medgi at et slikt utgangspunkt ville fått de fleste til å slå korsets tegn, levere til høgger'n og kjøpe seg noe som gikk av seg selv.

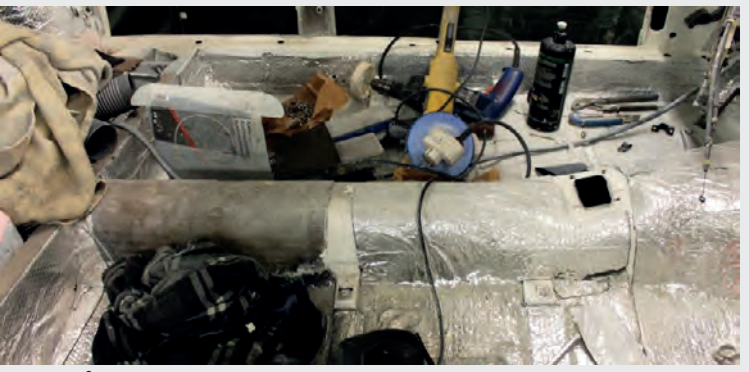
Vi spurte hva det var som drev han til å både gå i gang med et slikt prosjekt, og holde på med noe som så ut til å ende et sted i evigheten? Lysten!! Lysten og ønsket om å få det til, uansett. Så bra som mulig. Kanskje ikke helt perfekt, men absolutt mer enn godt nok. Han hadde «kontortid» flere dager i uken fra 9 til 15. Så gikk turen til treningsstudio, og rikelig opphold i frisk luft.



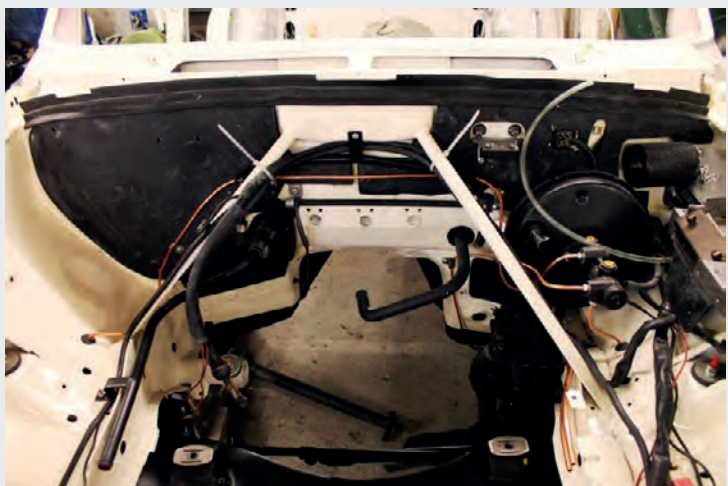
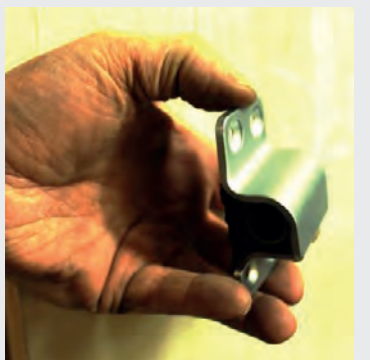
Med en forståelsesfull kone i bakhånd så det ut som en god oppskrift. For en utenforstående virker det likevel som en utopi at dette skal bli hel ved en gang i tiden. Det går rykter om deltagelse i Norgesløpet i Bodø til sommeren.. Et blick inn i kabinen forteller at det ligger noe arbeid igjen før dashbordet er under kontroll og alt virker som det skal. Selve innmaten går greit etter det vi forstår, men selve dashbordet er sprukket som en gammel pram og skal byttes ut med et nytt. Det lille han trenger av nye deler får han enten gjennom Svein Ekornrød i klubben, eller fra Tyskland.



Samtidig som at vi observerer at det er et udefinert tidsrom frem til mål, sniker det seg inn en følelse av at dette kan gli på plass og at Norgesløpet likevel ikke ligger utenfor rekkevidde. Vi registrerer at mye er gjort innvendig. Alle kanalene er skiftet og underlaget på gulvet forteller at det ikke står så alt for mye igjen før setene kan settes på plass.



Men så er det dette med taket innvendig. «DET lager jeg ikke selv!» Bestillingen på nytt er allerede sendt, det er bare å håpe at det ikke bryter ut streik eller ny koronasesong før det er på plass. Monteringen tar han selvfølgelig seg av selv.



«I dag er det drivakslingen som står for tur. Du må ta deg en tur under og se hvor bra det er blitt!» Vi blir tilbudt et tvilsomt ullteppe som mellomlegg mot garasjegulvet. Arbeidshøyde nedentil er ca. 40 cm. Og ikke helt tilpasset den eldre del av redaksjonskomiteen. HMS-reglene for arbeidslivet gjelder øyensynlig ikke på innsiden av garasjedøren.

Veteranvognens medarbeider måtte åle seg inn med skohorn. Synet som møter oss er mer enn overbevisende, dette understellet vil bestå til Dovre faller. Vi skimter også nye rørledninger til bremsene, ny wire til håndbrekket. Alle delene har vært ute i friluft til full behandling. Det er ikke den rust oppfunnet som skal klare å slå seg til under Mercedesen til Øyvind Kvernbakken.

Vi vil legge frem den påstand at absolutt alt på bilen har vært i hendene på Øyvind og ikke overlatt til tilfeldigheter. Hver bidige detalj har vært løssøre, pusset og gnikket, restaurert og deretter plassert tilbake der det hører hjemme. Eller skal dit med det første. På spørsmål om her foreligger en fremdriftsplan får vi vite at det går litt etter innfallsmetoden men siktepunktet er klart: Stabelavløping til sommeren.



Ved forrige besøk var motoren fremdeles på plass under panseret. Nå er den fristilt og Øyvind Kvernbakken klør i fingrene etter å gå i gang med den. Den er fremdeles ung og frisk, kun gått 200.000 km. og vil være i stand til det meste lenge ennå. Riktignok lekker den olje på én sylinder, men det er bare å skifte en ventiltetting så er alt såre vel. For ufaglærte høres dette ut som et spennende eventyr som ender godt. Motoren gikk som en motor skal da han kjøpte

bilen og er ikke blitt verre av å hvile etterpå. Bunnpannen skal av og forsynes med tettingslister. Dermed skal alle symptomer på inkontinens være fjernet. Etterpå er det bare å sette den på plass på rammeverket. Og det er det. Når slike påstander blir servert med en saklig selvfølgelighet blir vi enda sikrere i troen på at Norgesløpet i Bodø ligger innenfor mulighetens grenser. Nå er det bortimot slutt på å rive fra hverandre, heretter er det stort sett bare å fylle alt tilbake på plass.

V O L V O

VOLVO EX30

Opptil 475km rekkevidde
Opptil 1.600kg tilhengervekt

Fra kr 359.000,-
Inkludert vinterhjul



 **autostrada**

Autostrada Porsgrunn | Vallermyrvegen 36 | 35 50 50 00 | volvo@autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER

WANDERER 1918

på vei til Lillehammer



Torsdag 1.februar var oppholdet i Skien slutt. Ved halv 12-tiden ankom en varebil fra Norsk Kjøretøyhistorisk Museum fra Lillehammer for å bringe denne perlen av en motorsykkel til sitt nye oppholdssted. Der skal den leve med 5-års utlåns-kontrakt.

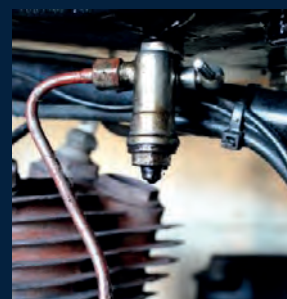


Det var enken etter Håkon Schjager som hadde bestemt seg for at motorsykkelen fortjente en bedre tilværelse enn å stå nedstøvet i garasjen. Håkon Schjager gikk bort i september 2023. Etter det var det liten interesse i familien til å beholde Wanderer 1918, så museet på Lillehammer ble etter hvert et godt alternativ. Der står for øvrig to andre kjøretøyer fra klubben, Tom Ellefsens Chevrolet lastebil, og Jarle Rønjoms Overland Whippet. Så den kommer i godt selskap.



Håkon Schjager fikk den som gave av sin bror da han var 16 år, den var ment som et motorisert leketøy. Men det gamle leketøyet var av god kvalitet, den startet helt frivillig og gikk tålig bra. Med sine 500 ccm fordelt på to sylindre kunne den på sitt beste levere 4 hestekrefter. Man skulle kanskje forventet noe mer av 500 ccm, men til gjengjeld er slike gamle hestekrefter adskillig mer seig i draget en dagens ungdommelige hastverksstempler. Noe vi har nevnt før.

Det vites ingenting om topphastighet, vi lette forgjeves etter speedometeret. Derimot fant vi en hel drøss av andre tekniske finurligheter plassert rundt omkring på strategiske steder. Her var så mye å holde styr på at det å holde øye med speedometer var av underordnet betydning. Enkelte detaljer ga en viss pekepinn om bruksområde, andre var for oss totalt fremmed.





Som vi skjønner var det mye håndarbeid og en krevende oppgave å kjøre motorsykkel i 1918. Heldigvis var nok trafikkbildet noe mindre tyktflytende enn i dag, farten var nok lavere, skilt-jungel et ukjent fenomen og regler man skulle forholde seg til var færre. Da fikk man bedre tid til å pusle med stag og knotter og håndtak uten å sette livet på spill.

Den pussige kombinasjonen med både reim- og kjede på bakhjulet er, i følge Narve Nordanger, at kick-pedalen var koblet mot kjedet som dro i gang bakhjulet, deretter overtok reimen og dro i gang motoren. Vi mener at denne teorien holder vann.

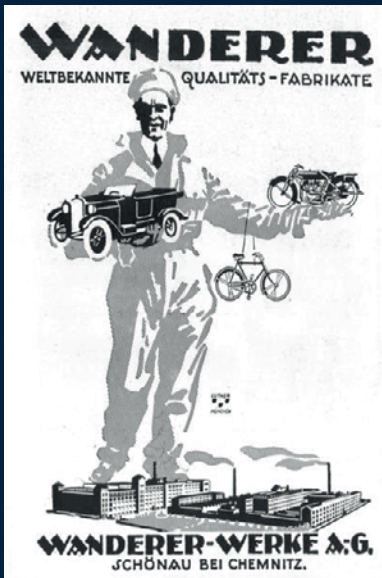
For at denne løsningen skulle være praktisk måtte bakhjulet på Wanderer 1918 ikke ha bakkekontakt, sykkelen måtte hvile på støtte-stativet. Hvis ikke ville det hele ende i noe forferdelig virvar når motoren startet.

Hele eventyret om Håkon Schjagers motorsykkel startet i fabrikken Wanderer i Chemnitz i Tyskland i 1918. Derfra kom den til Norge der den ble forhandlet av Hans Erichsens Sportsforretning i Kristiania. Bortsett fra at han holdt til i Nytorvet 5 i hovedstaden og at han presenterte motorsykkelen Wanderer på en bilutstilling på Akershus i Kristiania i 1909. For deretter å gli ut av historien.

Bertil & Steen slo til i 1934 og fikk agenturet på Wanderer etter at det hadde ligget i dvale i 11 år. Utover det vet vi egentlig lite og ingenting om Wanderers skjebne her til lands.

Derimot vet vi adskillig mer om Wanderer i Tyskland. Fabrikken ble grunnlagt i 1885 og het noe tungvint til å begynne med: Winkelhofer & Jaenice, Schönau/Chemnitz. Den skiftet til det mer salgbare og noe enklere navnet Wanderer AG i 1896. I starten, da fabrikken het Winkelhofer etc. ble det produsert sykler. Uten motor. Først i 1902 kom den første motorsykkelen trillende ut av fabrikken. Og i 1905 fulgte de opp suksessen ved å sette en automobil på menyen. Den var så smal at passasjerer satt bak sjåføren. Som på en motorsykkel.

Hvis man slo opp i oversikten over tysk næringsliv i 1918 ville man finne følgende opplysninger om Wanderer: «Kjøretøy-industri, sykkelindustri, produksjon av sykler og invalidevogner, fabrikant av motorkjøretøy, produksjon av motorsykler, produksjon av kontormaskiner og utstyr». Sitat slutt.





Wanderer 1918 var i god bruksstand da Håkon Schjager fikk den i bursdagspresang som 16-åring. Det kan komme av at den kun hadde hatt én tidligere eier. Den ble nemlig kjøpt splitter ny hos den tidligere omtalte Hans Erichsens Sportsforretning i Kristiania i 1918. Den var med andre ord godt voksen da den kom til Skien i 1956. Før det hadde den levd sitt rolige liv i Snertingdal ved Gjøvik. Hos en og samme mann. Snertingdal er tydeligvis et sted der man salter lite og ikke driver med unødig råkjøring.

Håkon Schjager må alt som ung mann ha vært det vi kaller veteran-entusiast. Han bestemte seg for at Wanderer 1918 ikke skulle være noe leketøy, men bli en perle av et veterankjøretøy. I en periode var han også medlem i Grenland Veteranvognklubb. Men innen den tid hadde han brukt mye tid og krefter på å sette motorsykkelen i tipp-topp stand. Alle som har hatt slike restaurerings-prosjekt mellom fingrene vet at det er en tidkrevende idrett. Og at ekspertise er en verdifull egenskap. Til dette arbeidet fikk Håkon Schjager god hjelp av faglig ekspertise både fra Danmark og Norge. Blant annet fikk han hjelp og råd fra Teknisk Museum.

Selv om den var en sjelden fugl i den norske MC- fauna ble ikke satt i glass og ramme. Den *skulle* brukes, og det ble den. Wanderer 1918 ble hyppig brukt til lange turer og veteranløp i inn- og utland. Den har også vært med på TV-programmet «Farmen Kjendis». En morsom detalj er at Håkon Schjager Ikke hadde sertifikat for tung motorsykel. Det fikk han i godt voksen alder. Og i sertifikatet sto det klart og tydelig at det gjaldt KUN for Wanderer 1918. Basta.



I skrivende stund er Wanderer 1918 trygt forvart på museet i Lillehammer. Åsmund Johannes Sletten som er rådgiver på museet hadde kommet ens ærende til Skien for å hente motorsykkelen.

Med god hjelp av GVK-formann Jarle Rønjom ble den trillet ut av garasjen og opp i varebilen. Der den ble sikret forskriftsmessig i alle retninger, det hersker ingen tvil om at den skulle komme trygt frem til sitt nye hjem på Lillehammer. Der vet vi at den vil bli tatt godt vare på og vil bli tilgjengelig for besøkende og høste den beundring den fortjener. Wanderer 1918 er nemlig en perle av et kulturminne på to hjul.

Besøk av Erik Holand

Ungdomsgruppa i GVK hadde invitert ein av klubbens grunnleggjarar, Erik Holand, til å fortelje på eit møte på låven 15 februar 2024. Erik kom eins ærend frå Risør i sin klassiske Jaguar bruksbil for å møte dagens medlemmer i GVK. På same møte fekk vi og gleda av høyre ein annan grunnleggjar, Vidar Sjøberg som var ein annan av dei sju som stilte på stiftelsesmøtet 4. april 1968.

Erik har hatt sin yrkeskarriere som pressefotograf og hadde med seg over 60 foto frå den fyrste tida som han og Vidar lystig kommenterte for dei ca 25 som hadde fått med seg møtet via internett. Ein av desse var Skule Wærstad, han hadde som liten gut rundt 1970 vore med på fleire av dei ekspedisjonane etter nye objekt som ungdommane i GVK la ut på. Særleg sagnomsuste var turane til Tor Reiremo på Lillehammer, ein tidleg storsamlar som GVK gutta stadig både besøkte og handla bilar



Svært underholdande av Erik Holand og Vidar Sjøberg som fortalte om veteranbil hobbyen slik den var på 70-talet til dagens ungdommar i GVK.

hos. Erik Holand kunne fortelje at Reiremo hadde reist rundt om i store deler av landet for å selje betong-element. På den måten var han innom veldig mange gardar og hadde dei ein gamal bil, blei det alltid gjort forsøk på kjøp. Spesialiteten til Reiremo

var å kjøpe kassar med eple i Hardanger for deretter å bytte eit par slike kassar mot ein sliten 20-talar på stader der epla vaks dårlegare enn i Hardanger. Gjengs pris var elles 2-300 kroner. Her er nokre av bileta frå denne artige kvelden.



Dette kjente biletet frå tidleg i GVK heng på låven til klubben i dag. Framfor mekkelokalet på Andengård står frå venstre Per Hauk, Erik Holand, Jan Erik Eng, og Vidar Sjøberg. Bilen er ein 1938 Buick, som eigentleg blei rekna som altfor ny til å vere veteranbil rundt 1970.



Her er Erik Holand med sin fyrste veteranbil på vegen. Med 1927 Chevrolet med marsjart under 50 km/t køyrde han blant anna til Oslo på arrangement. Undervegs blei han stoppa av Politiet og fekk kritikk for å berre ha bremsar på to hjul. Politiet viste lite omsyn til at det er slik alle 1927 Chevrolet var når dei kom frå fabrikk.





Erik Holand skaffa seg etter kvart bilen han er mest kjent for og som han har enno, 1929 Pontiac Roadster.

1929 Pontiac Roadster er her under restaurering og ute i friluft ved låven på Gulset. Alle andre bilar på fotoet er i dag minst 50 år gamle, blant anna Mini Cooper'n til Vidar Sjøberg som står til høgre på foto.

Inne i klubbens mekkelokale med ein cirka 1928 Hudson som Per Hauk hadde funne. Per Hauk, Vidar Sjøberg og Jan Erik Eng sjekkar tilstanden.



Her har karane vore til Vågå og kjøpt 1922 Opel prosjekt med spisskjølar som Vidar skulle restaurere. Som fraktebil har dei brukt ein Hanomag med dobbelkabin. Vidar fortalde at dei gjekk tom for bensin på turen og måtte fylle ei kanne på nærmaste gard.

Etter kvart blei Pontiacen ferdig og fekk Porsgrunns-registrering sjølv om Erik budde i Skien. NN skilt er kult.



Vidar Sjøberg og Skule Wærstad er strålende fornøgd med prosjektet.





Eit anna av Vidar sine prosjekt, 1931 Ford Fordor. Bilen blei seld vidare lokalt og var seinast i vinter avertert på Finn, grøn og svart på farge.



På besøk hos Reiremo. Her ser Skule og Arne Wærstad på det som sannsynlegvis er ein 30-tals Morris med artig karosseri, kanskje heimelaga bakpart?



Slik hadde Tor Reiremo lagra bilane rundt om kring på tunet sitt, meir eller mindre sikra under tak.



Ein i dag ettertrakta Mercedes-Benz 230 B-cabriolet stod bak nokre buskar.



Så snart karane hadde fått seg køyrande bil var dei land og strand på veteranbilløp. Her er det A-Ford og 20-tals Chevrolet på noko som både kan vere eit løp, men kanskje og ein tidleg delemarknad?



Nok ein 230 B-cabrioleten frå seint 30-tal, som Wærstad-gutta kjøpte sjølv om andre meinte bilen var altfor ny til å vere bryet verdt å ta vare på. Denne er i dag restaurert og høyrer til i Oslo.



LMK køretøyshistorisk konferanse 9. mars i Oslo

Etter å ha hatt sitt årlege møte i fleire år på Gardermoen, hadde LMK for 2024 flytta arrangementet til ein annan plass med dyr parkering: midt i Oslo sentrum. Nytt av året var at alle som ville kunne stille og høyre på arrangementet, og det nytta vi i GVK oss av og stilte med fire mann i tillegg til Jarle som uansett var der i eigenskap av styremedlem i LMK.

Av Narve Nordanger

Tidspunktet gjorde det også mogeleg å ta ein dagstur sjølv om det kollektive tilbodet var kleint. Vy anbefalte å reise til busshaldeplassen på Skjelsvik når eg søkte på togtider denne laurdagen. Det blei å ta min ferske veteranbil av 1994 modell og køyre til Oslo og Håndverkeren sine lokale. På turen fekk eg selskap av Ivar Ruud og Runar Hogsrud, medan Dan kasserar kom seg til konferansen på eiga hand.

Programmet var langt og fyrst ute var Vegdirektøren sjølv, Ingrid Dahl Hovland. Absolutt ein prestasjon av LMK å få sjefen for alt av Vegvesen til å stille opp, sjølv om ho ikkje hadde så mykje relevant å fortelje oss. Ho uttrykte iallefall ambisjonar om lettare søk i gamle papir etter eit digitaliseringsprosjekt som no pågjekk.

Meir matnyttig var nok budskapet frå Simen Bjørgen i Kulturminnefondet. Han fortalte om endringa som fondet hadde gjort dei siste åra med at også rullande kulturminne kan søke om støtte til restaurering, når det før berre blei gjeve støtte til fast eigedom og unntaksvis flytande kultur. No var det opent for rullande objekt som hadde ei historisk tilknytning til landets historie, eksemplifisert ved støtte til Kronprins Haralds gamle Ford Edsel pluss Volvo-ambulansen til Storfjorden Automobilklubb (SAK). Bjørgen etterlyste fleire søknader og sa dei ville nok lettast kunne gå inn med støtte til delrestaurering med relativt kort og oversiktleg tidshorisont



Velegna og ærverdige lokale i Håndverkeren. Foto Vidar Ingebrigtsen

som for eksempel ei motoroverhaling og då dekke inntil 30% av kostnaden dersom prosjektet blei funne historisk nok. SAK hadde på den måten fått støtte til i alt fire delprosjekt på sin Volvo. I salen blei det kommentert at det var litt rart at fondet ikkje la føringar som eksportforbod på køyretøy som hadde fått støtte.

Den tredje talaren var Kristin B. Nebben frå Drivkraft Norge, organisasjonen for norske «bensinforhandlarar». Mange trur feilaktig at Stortinget etter sin diskusjon om sikringskvalitet har pålagt Drivkraft å sørgje for tilgang 98 oktan over heile landet. Stortinget kom berre med eit fromt ønske, og Drivkraft er pr i dag kun fokusert på medlemsbedriftene sitt overskot og ikkje på noko samfunnsansvar. På den andre side har omsetninga av 98 oktan gått frå under 5 til 8% av bensinalet, etter at E10 blei innført og alle med sesongdrift (snøfresar, påhengsmotor, veteranbil etc) fekk store problem med E10 som stod på tankane over tid. Dette gjer at det pr i dag er stadig auke i talet på stasjonar som tilbyr 98-oktans ekte bensin, sjølv om det ikkje er særleg geografisk rettferdig fordelt kvar stasjonane ligg. Eg nytta anledningen til å tipse Nebben om at det kanskje var på tide for stasjonane med 98 å opplyse kundane om at dei hadde det, og ikkje tvinge folk til å køyre sakte gjennom diverse stasjonar for å leite etter mikroskopiske (og feilaktige) E5 skilt på slangane. Etter Nebben entra Generalsekretær

Husby scena og gjekk igjennom alle dei problemstillingar som E10 medfører inkludert forstopping i drivstoffsystem, kondens og lagerskade pluss auka brannfare på grunn av bensinslangar som ikkje er dimensjonert for høgt etanol innhald.

Konferansen fekk deretter eit innsiktsfullt innlegg frå Jan Tägt i svenske MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet, det svenske LMK). Tägt fortalte om forslaget til EUs nye End of Life Vehicles direktiv (ELV), der byråkratar tungt påverka av verkstads- og bilindustri har laga eit forslag som går på tvers av det vi som er opptekne av å ivareta ting gjennom sirkulær økonomi har sansen for. Det føreslåtte ELV-direktivet kunne i verste fall medføre krav om skrotting for bilar som fekk dyre mangellapp på EU-kontroll (ikkje økonomisk reparerbar på verkstad, jamnfør moderne bilar med bulka batteriramme eller knust hovudlykt eller ein 2000 Nissan med dårlege bremsesør), krav om at det kun skal vere registrerte opphoggarar som kan selje brukte delar, forbod mot å lagre delebilar, at alle dei bilar som på ein eller annan måte ikkje er heilt originale (ombygde) skal vekk, og så vidare. Alt er forsåvidt tenkt i beste meining for å minske forureining frå skrotbilar, men byråkratane har gått seg vill i prosessen og latt seg lure av lobbyistar. Mot dette utkastet frå byråkratiet er det nesten berre svenskar og polakkar som protesterer, resten av Europa trekker berre på skuldrene og det blir godt merka



at tradisjonalistane i UK er borte frå EU. MHRF (og LMK) jobbar gjennom den internasjonale gammalbil-organisasjonen FIVA (Federation Internationales Vehicules Anciennes) som har sine lobbyistar i Brussel for å endre teksten i direktivet. Lite tydar på at siste ord i denne saka er sagt, og mykje tyder på at norske byråkratar som vanleg kjem til å tolke direktivet strengast mogeleg.

Etter dette var Generalsekretæren igjen på scenen og gjekk igjennom arbeidet LMK gjer for å endre seg frå ein organisasjon for hobbykøyretøy, til å bli ein akseptert aktør innanfor kultur og på den måten opne opp for meir aksept for det arbeidet LMK og medlemmene i organisasjonen gjer. Spennande tankar og viktig for å få aksept for unntak for veterankøyretøya, når alle tettstader med respekt for sitt grøne avtrykk vil forby bensin og dieslbilar. Det same gjeld for arbeidet med å ivareta «den immaterielle kulturarv» altså kunnskapane som gjer at nokon framleis kan reparere mekaniske ting utan støtte frå ein PC.



Tildels skremmande om EU sitt foreslåtte ELV-direktiv



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmar



Med 90 cm karmar



**Stor Varehenger / Bilfrakter Leies Ut
600,- pr døgn for medlemmer av GVK**

Veldig lav innkjøringsvinkel
203x450 innvendig
775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast
Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



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 AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

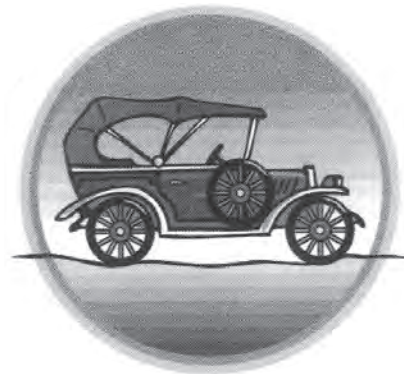
SKIEN BILRESTAURERING

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



Han kan fore hele GVK med foringer

Tobias Høiback Sandvik er mannen bak tilbudet. De fleste i klubben vet nok ikke hvem han er. Det kan være fordi han er med i den delen av GVK vi nå kan glede oss over: en flott og spirende ungdomsgjeng. Som nok de fleste av medlemmene med grått hår ennå ikke har møtt. Men som vi nok vil merke mere til etter hvert. De har bl.a. påtatt seg ansvaret for å representere klubben på samler- og antikkmessen i Skjærgårdshallen i februar.



Tobias Høiback Sandvik er født i Skien i år 2000 og har siden den gang utdannet seg innen *mekatronikk* og er i dag ansatt på Kongsberg som laboratorie-ingeniør. Her sysler han med oppgaver innen mekanikk, prototyper, kompositt og robotteknikk og 3-dimensjonal printing.

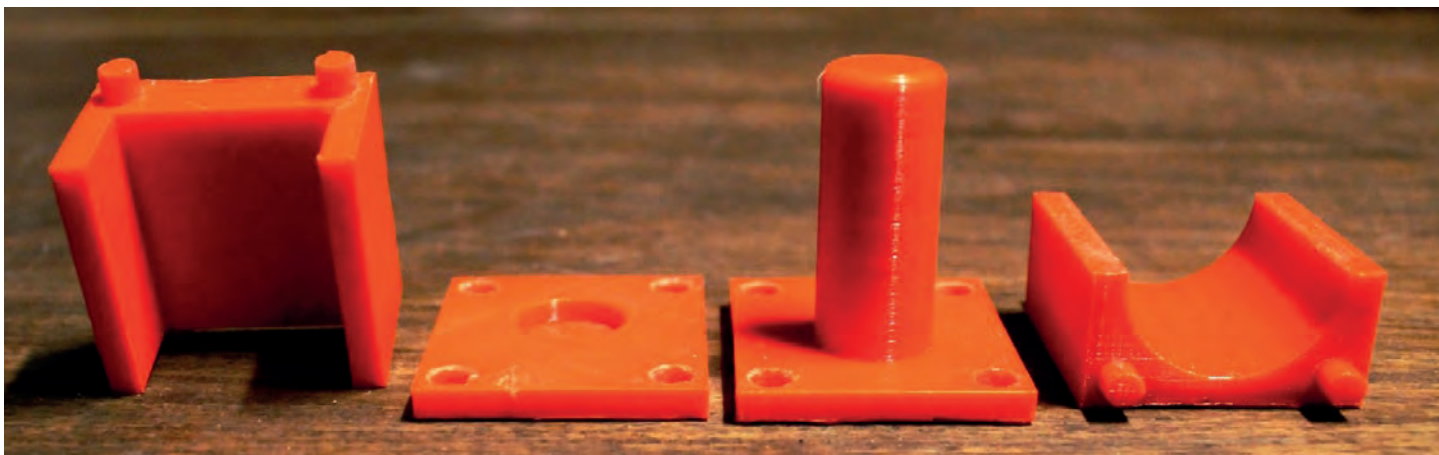
Vi befinner oss på Skotfoss da vi møter Tobias Høiback Sandvik. Han er medlem av GVK og en stor tilhenger av Volvo. I følge hukommelsen har han hatt 6 forskjellige utgaver av svensken. En er under «hvilende behandling».

Den som Tobias har i drift nå er en Volvo 740, 1974. Et kjøretøy som man ikke ser så mange av i dagens trafikk: En begravellesbil som gjorde sin tjenestetid i Bodø før den ble pensjonert og havnet hos Tobias.

Han innrømmer at den kanskje er noe spesiell, men har alltid ønsket seg en slik. «Og så er den jo veldig praktisk til å transportere alt mulig i..» Vi må medgi at han har et poeng, når han åpner bakluken. «Som oftest møter vi smil når vi er ute og farter, men en og annen grinebiter er det jo også..»

Det var når han skulle fikse på denne bilen han fant ut at det kan være vanskelig å få tak i deler. Og det er årsaken til at Veteranvognen ba om et møte med Tobias. Ikke først og fremst hans lange merittliste med Volvo, men det han driver med på et sidespor.





Testprøve

Den egentlige årsaken til besøket hos Tobias var tipset om at han laget foringer til veteranbiler. Først og fremst sin egen. Han hadde sett at diverse foringer ikke lenger var hyllevarer, og at søk på nettet kunne innebære lange ørkenvandringer med spinkelt resultat. Dermed brukte han sin egen ekspertise: han brukte en 3d-printer til å lage en støpeform. Det så ut som en samling avanserte lego-klosser.

Utgangspunktet var en original foring til Volvo. Etter diverse prøvinger og tester kom han frem til et resultat som har fått betegnelsen godkjent. Etter det har han laget flere typer foringer som han har fått testet. De kuleformede foringene er testet til å tåle en belastning på 2000 kg. Det skal være godt innenfor rammen av det som kreves.

For å demonstrere selve prosessen hadde Tobias brakt med seg støpeform og de kjemiske ingrediensene som trengs. Vi fikk dermed demonstrert hvordan dette foregår.

Dessverre ble ikke resultatet som forventet, det var alt for kaldt i lokalet til at herdeprosessen fikk gå sin naturlige gang. 6 varmegrader ble i kaldeste laget selv for en rutintert laboratorie-ingeniør fra Kongsberg.



Ferdig foring



Men når forholdene er normale kan han lage former og støpe hva som helst til hvilken som helst bil og årsmodell .

Dersom noen i GVK trenger foringer til sine veteranbiler er det bare å ta kontakt med Tobias Høiback Sandvik på telefon: **984 68 017**.

Ulf



Referat medlemsmøte 07. mars 2024

Møtet begynte med 1 min stillheit til minne om fire nyleg avdøde medlemmer; Per Fredrik Semb, Kjell Halvorsen, Per Kokkersvold og Paul Gautefald.

Formannen ynskte deretter ca 65 fram-møtte velkommen, og lukkast så å få sendt ut to stk diplom for langt medlemskap gjennom frammøtte som kjente jubilarer.

ARRANGEMENT OG DIV. INFORMASJON

Kristian Haugom fortalte om Hobbymessa i Langesund. Leif Ingar Liane orienterte om Huskomiteens planar for 2024: Bygge gjerde mellom parkering og våningshus, måle ytre sørvegg og kanskje sliping av golv i møtelokalet. Formannen: Skal GVK tilby eigen GVK caps? Vil sjekke opp meir. Ulf Stuwitz Røvik-Larsen fortalte om at dei viktigaste papira til klubben no blir flytta til eit brannikkert arkiv.

MEDLEMMENES 5 MINUTT, KJØP OG SAL

- Gunleik Kjestveit fortalte om kontakt

med barnebarn av tidligare eigar på hans 1927 Chrysler.

- Ivar Ruud skal framleis selje landets billegaste førkrigs cabriolet. 1937 Alvis 12/70 med prisantydning 50.000,-.
- Runar Hogstvedt har ein kommande klassikar til sals, 2006 Mazda MX5.
- Oliver Fjeldstad Johansen hadde kjøpt seg 1990 Volvo 740 GL i visstnok særdeles fin stand. No er det berre å få henta bilen som står i Trøndelag.
- Magnus Kleiven fortalte at han og kona hadde søkt etter den fyrste bilen hennar, ei 1969 VW Boble 1300. Bilen blei lokalisert i Setesdal, og i oktober hadde han kjøpt bilen i 70-års presang på 5 års forskot og henta bobla, som i kjent stil ikkje hadde fungerande varme.

NYE MEDLEMMER

- Stian Torsdal, opprinneleg frå Notodden. Stian har fleire bilar som Volvo Amazon Herregård, Mercedes W123, 62 Cadillac, og Volvo Feltvogn.

- Dag Ottersen, hadde vore passiv medlem lenge og stilte i kveld på sitt fyrste medlemsmøte. Han har 1975 Opel Manta B som han akkurat har begynt å restaurere på etter at bilen har stått lagra dei 10 siste åra.
- Jørn Paus, frå Kragerø. Jørn har hatt Mercedes-Benz Heckfloss i mange år og har slike enno i tillegg til ein 60-tals W108 S-klasse.

Etter pausen blei det foredrag ved Bjørn Granheim, som fortalte om bilar han har restaurert. Bjørn famnar ganske vidt i si interesse og har både Renault 17 og retro-Stutz i samlinga i si. I tillegg viste han foto frå både Cadillac 50-tals og Mercedes Ponton restaurering, pluss video av det som kanskje er landets einaste dragrace-bil med Cadillac motor.

Referent: Narve Nordanger

Referat medlemsmøte 4. april 2024

Formannen kunne ynskje velkommen til ca 80 personar, det største oppmøtet sidan før coronaen.

Deretter fekk Gunnar Nordahl overrekk sitt diplom for 40 års medlemskap i GVK til stor applaus. Klubben har endå to uavhenta diplom frå årsmøtet.

ARRANGEMENT OG DIV. INFORMASJON

Andreas Cleve hadde teke med nokre flotte plakatar til klubbens utlodning. Han reklamerte også for eit gratis historiehefte som handlar om hendingar på Rjukan under Andre Verdskrigen. Klubbens lover er kopiert opp i stort format for opphenging i møtelokalet. Geir Danielsen informerte om besøk til Lyngbakken Bo- og Behandlingssenter. Formannen: Skal du ha LMK forsikring og ikkje får kontakt med ein hos If som kan LMK forsikring, bør du be om at Truls, Magnus eller Kjartan ringer deg tilbake.

Arbeidet med GVK-caps går vidare og cap-sar er kanskje klar til mai-medlemsmøtet.

MEDLEMMENES 5 MINUTT, KJØP OG SAL

- Dag Henning Eik har kjøpt seg kopi av ungdomsbilen, ein 1990 Volvo 740.
- Leif Ingar Liane hadde kjøpt seg Mercedes 350SL med baksete. Ein Golf 1989 Cabriolet var også kjøpt inn, men sekretæren missa kven som hadde handla.
- Gunleik Kjestveit informerte at den fine 1948 Plymouth'en til Halvorsen i Langesund no skulle seljast av familien. Prisantydning er 130.000, ta kontakt via Gunleik.
- Stein Haugseter skal selje sin Austin A40 Somerset cabriolet der veldig mykje er fiksa. Står på Finn til hyggeleg pris.
- Rutebilhistorisk skal køyre Tinn-bussen på Tinnsjø-treffet 25. mai, ta kontakt om du vil sitje på.

NYE MEDLEMMER

- Tom Stian Johannessen. Han hadde 3 stk Volvo C303 (Volvo Valp), ein Dodge WC51 ¾-tons pluss ein Jeep frå 1943, og sa han var arveleg belasta av far til å drive med gamle køyretøy.

- Vegard Arctander Grindlia. Han hadde ein Chevrolet Tiara Van frå 1992 og var også arveleg belasta av sin far.

FOREDRAG

Etter pausen skulle vi hatt foredrag av Steens Bilpleie, men dei meldte avbod i siste liten og i staden blei det vist foto frå ulike klubb-arrangement i 2023, pluss av nye køyretøy som nemnt ovanfor.

Referent: Narve Nordanger



KORT NYTT... FRAMOVER...

- **20. april** frå 1100: Lourdagskafé hos Amcar Grenland, GVK er invitert.
- **27. april:** Veterandagen i Skien by, opne gågater for veteran kjøretøy.
- **30. april:** GVK er invitert av Mercedes-Benz Klubben til å gratis teste bilane på NAF Glattkøyringsbane på Geiteryggen. Påmelding til Stein Aasheim, tlf 9826 5944.
- **1. mai** kl 1030: Re Motorklubb inviterer til Vårslepp og kjøretur frå Høyjord Skole.
- **2. mai:** Medlemsmøte. Vi får besøk av Generalsekretæren i LMK, Stein Christian Husby. Prioritert parkering for handikappa og veteranar, bruksbilar parkerer ved Autostrada!
- **4. mai:** Vårmonstring hos Kongsberg Amcar.
- **7. mai kl 18:** Oppstart Cars & Coffee på Rådhusbrygga Porsgrunn som eit samarbeid mellom GVK og Amcar Grenland. Deretter alle tysdagar ut september.
- **9. mai:** Grenlandsrally
- **10-12. mai:** Vårmarknad i Seljord
- **19. mai:** Hobbykjøretøy-treff, Hof i Vestfold.
- **23. mai:** Dekksparekveld Slevollen. Vidare datoar: 20. juni, 29. august, 19. september. Koordinator er Dag Henning Eik.
- **25.-26. mai:** GVK og Toddyreiser arrangerer tur til Vrådal.
- **25. mai:** Tinnsjøtreff Rjukan. Rutebilhistorisk Forening kører dit på tur med Tinnsjø-bussen («Trygve»). Meir info på facebook sida vår.
- **8. juni:** Verdensarvløpet på Notodden
- **15. juni kl 1200:** Veteranbilparkering på Sommardagar i Siljan.



I september 2023 stod dette Renault Dauphine objektet på ei karosserivippe like sør for Gjerpen Sjukeheim. Er det nokon i GVK sitt prosjekt?



Like før jul kunne ein på Facebook finn ein kjent 1940 Buick Coupe som hadde fått profesjonell polering. Ser veldig bra ut.



Tips frå USA til alle med Corvette. Dette er årets antrekk på Cars & Coffee, hugs at joggeskoa i 2024 skal vere kvite.



Priser

Dekning	Tariff	Årspris Fors.sum inntil 300 000kr (2024 priser)	Utvidelse av forsikringssum per 50 000 kr inntil 1 200 000 kroner i forsikringssum	Utvidelse av forsikringssum per 50 000 kr over 1 200 000 kroner i forsikringssum
Helforsikring (1959 eller eldre)	9L2	492,- (629 kr)	160,- (187 kr)	82,- (96 kr)
Helforsikring (1960 eller nyere)	9L1	524,- (663 kr)	160,- (187 kr)	82,- (96 kr)
Blivende klassiker	9L7/ 9M7	1908,- (2803 kr)	160,- (187 kr)	82,- (96 kr)
Helforsikring - lett MC/moped (30 år og eldre)	9M1/2	313,- (362 kr)	160,- (187 kr)	82,- (96 kr)
Utvidet Helforsikring	9H1/2	1165,- (1488 kr)	180,- (211 kr)	82,- (96 kr)
Lager og restaureringsforsikring	Alle	313,- (feil, pga varierer med tariff)	160,-	82,- (96 kr)

Her er dei nye prisane på LMK-forsikring gjennom frå april.

Medlemsrabatt

Medlemsrabatt er populært hos dei som vurderer å melde seg inn. Neste nr av Veteranvognen vil ha med oversikt på rabattar du kan oppnå med GVK medlemskortet, meld inn til redaksjonen det du veit om!

Endra trafikkkforsikringsavgift frå 1. mars

Denne statlege avgifta på veterankøyretøy er redusert frå kr 520,- til 135,- pr år frå nemnte dato, men endringa skjer fyrst ved hovudforfall det vil seie så seint som 28. februar 2025. Vil du spare pengar før forfall, er det sannsynleg mogeleg å avregistrere bilen i minimums perioden (14 dagar?) og registrere igjen. Då ser det ut til at avgifta går ned. Bytar du forsikringselskap er du i alle fall sikker.

Grenlandsrally 2024

Grenland Veteranvognklubb inviterer ALLE med biler eller MC eldre enn 30 år til å delta på vårt årlige Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag den 09.05.2024. Frammøte ved Gumpens Auto, Melkevegen 10, Porsgrunn fra kl 09:30. Start kl 11:00. Påmelding ved frammmøte. Kom i god tid før start. Løypa er ca 55 km lang og går på små veier i vårt nærrområde. Løpsavgift kr. 350. Målgang i Brekkeparken med premieutdeling. Salg av mat og drikke. Ved spørsmål ring 92401984





Frist for stoff til neste utgave er 15. mai 2024

Byggmakker er et smart sted å starte

I varehuset møter du fagfolk som gir gode råd og god service. Vi har et bredt vareutvalg og du får en god pris på prosjektet ditt. Vi hjelper deg med alt - også håndverker og hjemtransport.

BMCARD

Byggekonto for små og store prosjekter. Opprett en Byggekonto og få oversikt over varekjøpene dine.

TJENESTER

Vi tilbyr blant annet fargemåling, materialberegning, kapping av materialer, transport, håndverkerformidling og energieffektivisering av boligen din.

GODE PRISER

Vi har konkurranse-dyktige priser og gode tilbud. I tillegg får du en god pris på hele prosjektet ditt.

TRANSPORT

Vi låner deg tilhenger, eller du kan få varene levert hjem til en god pris. Vi fikser både kranbil og helikopter for vanskelige løft.

GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK

Vi utfører gratis tak- og vindussjekk, og gir deg et uforpliktende tilbud.

GODE RÅD

Vær trygg på at du får gode råd av dyktige fagfolk, enten det er et stort eller lite prosjekt du skal i gang med.

FIKS FERDIG

Vi kjenner de beste håndverkerne der du bor. Det betyr at vi kan formidle solide håndverkere som er til å stole på.

GODT UTVALG

Hos oss får du et komplett vareutvalg av høy kvalitet. Har vi ikke det du leter etter, skaffer vi det.

KLIKK OG HENT

eller bestill hjemlevering på byggmakker.no



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