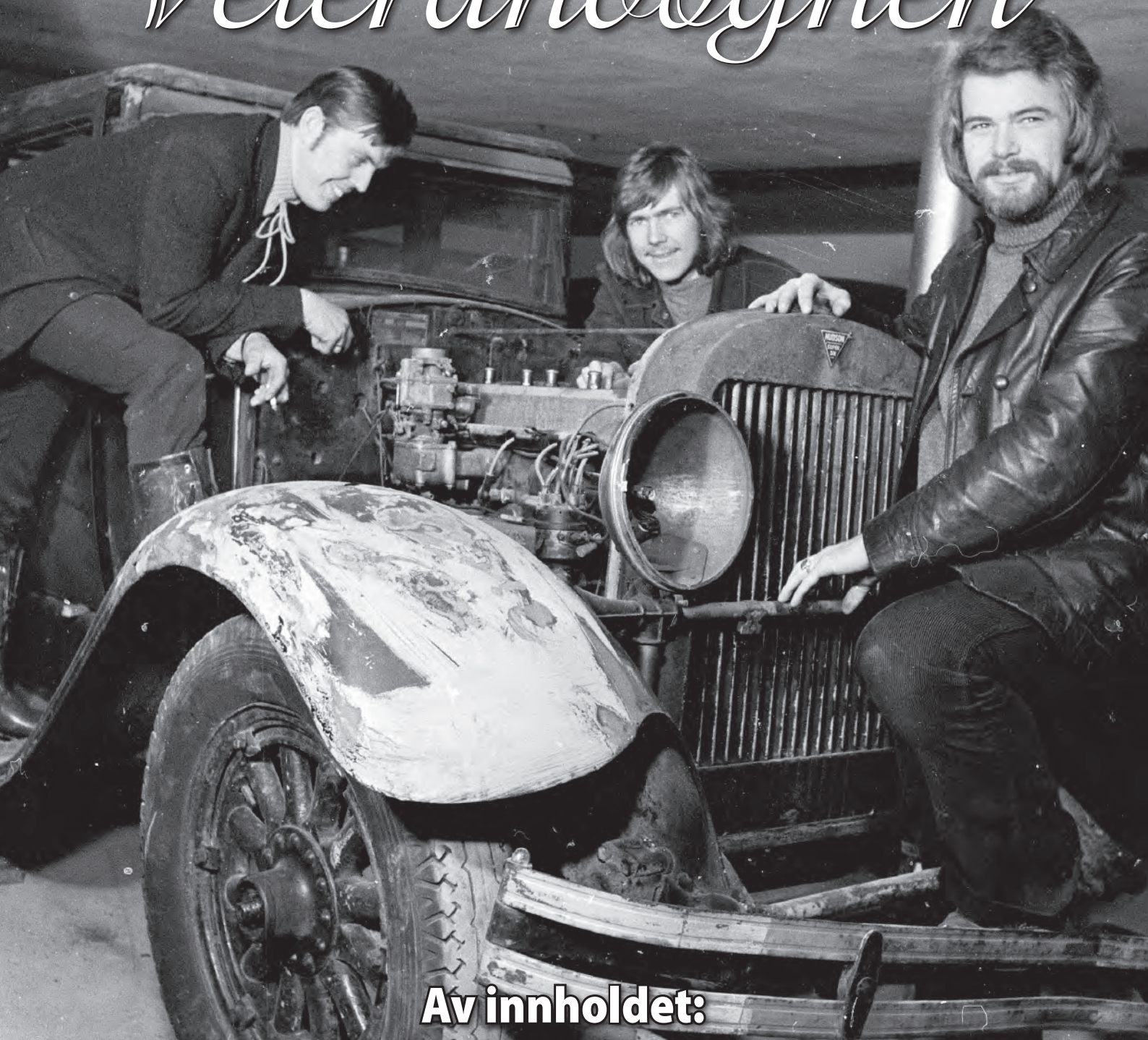


Veteranvognen



Av innholdet:



Norges eldste



1978 VW Boble Cabriolet



1932 Buick Coupé

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 Daas 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 Daas Jonassen- tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve / 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 motorsykkel:

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 besiktiget
for LMK-forsikring).



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 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.

**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
utrykking etter møtet,
anbefaler vi å stå på Autostrada.

Redaksjonens hjørne

April er en fantastisk måned. Våren er på full fart og varmen kommer. Det er flott å høre fuglesangen. Det hjelper på humøret og livslysten. Jeg har begynt å glede meg til å kjøre over Ånnerød og se på hvitveier og liljekonvall.

Det å starte opp et veterankjøretøy bringer glede. Og å glede seg til sesongens arrangementer gjør noe med oss. Man kan delta med eget kjøretøy eller være tilskuer dersom ditt eget kjøretøy står i garasjen.

Under «Kort Nytt» på slutten av bladet, ligger det en liste over aktuelle arrangementer. På klubbens hjemmeside og facebookside kommer også informasjon om kommende aktiviteter. På lmk.no så ligger det en egen arrangementskalender. Når det gjelder 98oktan blyfri bensin så minner jeg om gratisappen Refuel, hvor man finner bensinstasjoner som selger 98

oktan. I siste versjon av appen følger det også med en arrangementskalender.

For deg som har motorsykkel eller kjenner noen med MC, også i år blir det gratis kjøretreningskurs. Det er 26. april kl. 9, oppe på Grenland Motorsportsenter på Flittig, Luksefjellvegen. Info ligger på facebook, søk på «trafiksikkerhetsdag», og meld deg på. Denne type kurs anbefales på det sterkeste.

Redaksjonen er veldig takknemlig for innsendte bidrag, fortsett å sende inn stoff til oss. Dere bidrar til den gode kvaliteten vi har på bladet. Vi takker også Ove Mellingen i Telemarksavisa som i sin faste spalte 5. mars deler mange gode ord både om oss som klubb og om medlemsbladet. Tusen takk for gode ord Ove!

Ønsker dere alle en flott 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.



Formannen har ordet

Gledelig vår alle sammen

«Noe av det fineste vi har her i Telemark er Grenland Veteranvognklubb»

Dette er sitat fra redaktør i TA Ove Mellingen. Han fortsetter med å rose bladet vårt som han kaller «i særklasse» over slike blader. Og jeg vil påstå at Ove Mellingen har helt rett. Grenland Veteranvognklubb er en flott klubb med mange ildsjeler som får hjulene til å gå rundt, og bladet vårt er i særklasse. Så jeg vil benytte anledningen til å takke alle ildsjelene og alle medlemmene i klubben for at klubben vår er blitt slik den er. Det hadde ikke vært mulig uten at akkurat du er med.

Arrangementene står i kø denne våren og sommeren. Våre egne arrangementer begynner allerede lørdag 26 april med veterandagen i Skien sentrum. Så følger dekksparekveld på Slevollen torsdag 15 mai, og på Kristi Himmelfartsdag 29 mai er Grenlandsrally i gang. Løpet går fra Gumpens Auto kl. 1100. Vi kan love spennende poster i en flott løype. Rosinen i pølsa er å kunne kjøre inn i Brekkeparken og parkere på plenen ved siden av de



flotte tulipanene. Bli med du også.

Følg med på nettsidene våre for mer informasjon om alle arrangementene våre. Vi har medlemsmøter på klubbhuset hver 1. torsdag i måneden hele året unntatt i juli. Velkommen skal du være.

I Norge er det veterankjøretøy arrangementer hver helg i hele sommer, så det er alle muligheter for en tur i kjøretøyet ditt. Jeg har gledet meg lenge til våren og sommeren hvor jeg kan kjøre en tur i bilen min.

God vår og sommer alle sammen

Hilsen Jarle

TIPS OSS!

Det ikkje lett for redaksjonen å vite kva medlemmene driv på med i sine garasjar. Tips oss om ditt og naboens prosjekt eller send oss bilete til redaksjon@gvk.no. Ikkje berre legg det du ser ut på Facebook.

STRIPA Lunch



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

Fotosjef Hjemmesider:

Espen Nordaunet

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2025:

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:

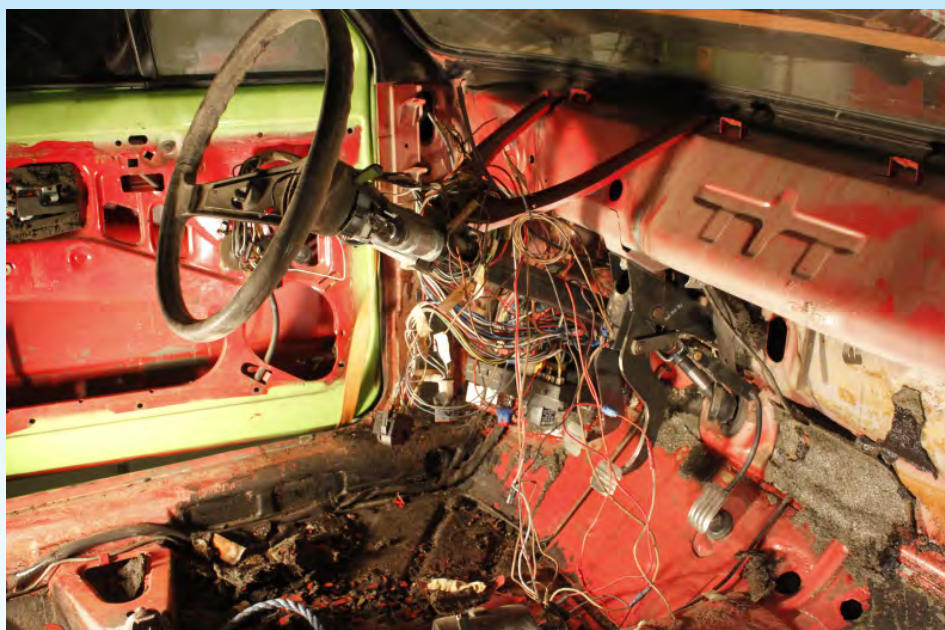
GVK foto frå mekkelokalet på Gulset tidleg på 70-talet. Per Hauk, Vidar Sjøberg og Jan Erik Eng sjekkar tilstanden på ein 1928 Hudson Super Six som Per Hauk hadde skaffa seg. Den store bilen som var registrert som ein 1929, blei kort tid seinare seld til ein annan ungdom i klubben ved namn Per Horst. Per starta restaurering i mekkelokalet og kom i avisa med prosjektet (side 185 i jubileumboka). Nokre år seinare selde Per bilen til Seljord, medan Hudsonens si noverande adresse skal visstnok vere i Edland. Foto: Erik Holand.

Noregs eldste Volkswagen Golf

Vår medlem Finn Gjestland frå Porsgrunn vore bilinteressert heile livet. Han har skrudd mykje på bil og utdanna seg i Sveits med spesialisering innanfor bilingeniør faget. Sjølv om jobben hans deretter har vore i industrien på Herøya der han har både vore på forskningsavdelinga og utvikla testanlegg, har han heile tida pleia si bilinteresse.

Av Narve Nordanger

Finn har etterkvart blitt 74 år utan å gje seg i yrkeslivet, no leiar han testanlegg på Herøya for aluminiumsproduksjon utan klimautslepp. På fritida har Finn Gjestland etterkvart funne sin spesialitet i vasskjølte VW motorar. Han har trimma svært mange slike, pluss levert trimmingsdelar til endå fleire. Truleg er Finn også den einaste GVK som har skrive og fått utgjeve bok om motor trimming!



Demontering er i gang, lednings-spagetti og rusta golv dukkar opp.

Dersom ein er interessert VW med vasskjølt motor er Golf vanskeleg å komme unna. Modellen har vore i produksjon sidan 1974 i så langt åtte ulike generasjonar, har blitt årets bil i Europa to gonger, og produksjonen passerte 32 millionar bilar ein gong i 2019. Når Golf blei lansert i 1974 var det eit stort sprang frå dei runde formene til den utgåande bobla, designet blei kreditert den kjente

italienske designaren Giorgetto Giugiaro og var svært kantete samanlikna med både bobla og delvis K70 som var den fyrste framhjulsdrivne bilen i VW konsernet. Ein ganske morosam kommentar frå den tida var frå ein annan kjent designar, Alex S. Tremulis (mannen bak for eksempel Tucker), som sjølv kørte Golf. Han meinte at den som hadde teikna bilen han kørte, måtte kun ha brukt linjal.



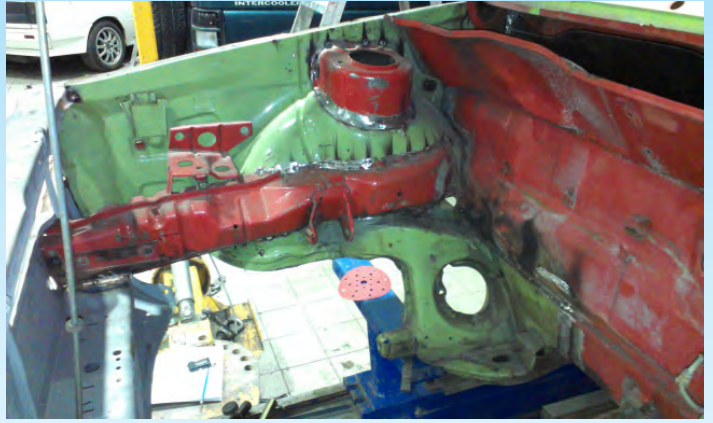
Frå oppretting oppspent i Caroliner.

Finn Gjestland har kjent Golf i meir enn 50 år. Når VW lanserte Golf på sommaren 1974, var han faktisk med som ungdom og kørte ein av desse fyrste bilane frå importøren Harald A Møllers til forhandlararen Grenland Bil i Porsgrunn. Sommaren det året tok nemleg importøren inn 25 stk forserie-bilar som blei fordelt til forhandlarar rundt om i landet for å promotere den nye modellen. Desse bilane hadde mange ulikheiter i høve til seriebilane som litt seinare i 1974 blei selde som 1975 modellar, mellom anna var framsetene på forserien henta frå 1303 Bobla og skivene framme kom frå Audi 50.

Bilturen i 1974 var kanskje sporen til at han 20 år seinare bestemte seg for å skaffe seg nettopp ein av dei fyrste Golfane som kom til landet den sommaren. Takka vere god hjelp frå fyrst Møller og



Ny front er på plass.



På innsida av fronten er mykje nytt metall sveisa inn.

deretter frå Biltilsynet fekk han ei liste over understellsnummera til bilane og kven som var siste registrerte eigar. Deretter var det å ringe rundt og høyre om bilane enno eksisterte, og i så fall om eigaren eventuelt var villeg til å selje. Finn starta på lågaste chassissnummer og ringte opp gjennom lista.

Dei fyrste 13 bilane var alle opprusta og skrota, medan bil nr 14 som hadde gått på relativt saltfrie Røros enno var i live og var eigd av ein ungdom på Otta som

hadde fått bilen av tanta si. Ho var framleis registrert som eigar av nr 14. Ungdommen hadde planar og ville ikkje selje bilen, sjølv om han gjekk med på å legge ein lapp i vognkortet med telefonnummeret til Finn dersom han eventuelt skulle ombestemme seg. Deretter ringte Finn til bil nr 15 og utover til 25. Desverre var alle desse også blitt skrota og det blei klart at nr 14 var den einaste som framleis eksisterte av forseriebilane som kom til landet i 1974. Skulle det bli noko av planen måtte det bli nr 14.

To år seinare hadde ungdommen bulka bilen ganske kraftig og var blitt villeg til å selje. Finn slo til og kjøpte den no ikkje køyrbare bilen usett, før han køyrte til Otta den 21 april 1997 med hengar og henta nr 14. Deretter blei det sett i gang med restaurering der målet etterkvart blei til at bilen skulle vere akkurat slik han var i 1974. Dette var det ikkje lett å få til, blant anna var det vanskeleg å slå fast kva som var rett finish og detaljløysingar på ein forseriebil. Unike delar for forserie-bilane finst ikkje på noko lager, og det blei i



2017/11/21

Ferdig karosseri levert Bilskadesenteret for lakking.



Etter lakkering er det vidare på svært små hjul til montering.

årevis å leite på internett etter brukande brukte delar rundt om i verda. Finn visste at tyske Auto Motor Sport i 1974 hadde gjort ein test av ein slik forseriebil og klarte til slutt å spore opp sonen til journalisten som hadde skrive artikkelen. Senior var

borte, men arkivet hans med mengdevis detaljfoto av ein forseriebil eksisterte og her fekk Finn mange gode grunnlag for å vite akkurat korleis ledningar var ruta og korleis ting var gjort på bilane som ikkje var ein del av offisiell produksjon. Etter

kvart som manglande delar blei funne, var det å restaurere delane til 1974 stand før dei kunne monterast på bilen.

Originalinteriøret i ein heller uggen bæsjebrun farge var unikt for



Som VW motorguru var det naturleg at Finn tok seg av det tekniske sjølv.



Alt av detaljmontering har Finn gjort sjølv.

forserieutgåvene. Dei serieproduserte bilane hadde fått ein mykje meir hyggeleg brunfarge på sine seter, og det var veldig få bilar å leite interiørdelar frå. Setetrekka som i dag er i nr 14 er faktisk pusla saman av interiøret frå fire hoggebilar, der alle bitane av stoff og skai møysommeleg blei spretta opp og nye trekk sett saman av dei bitane som var brukande etter ein runde i vaskemaskina. Jobben blei gjort på Telemark Salmakarverksted og Finn var imponert over kva dei fekk til med å flytte rundt og sy saman bitane. Ser du inni bilen i dag er det umogeleg å oppdaga at setetrekka er eit lappeteppje sett saman av restar av fire utslitne interiør. Neste



Nyrestaurert motorrom.

utfordring var dørtrekk der absolutt alle kjente trekk hadde hol etter ettermonterte høgtalarar. Finn gav seg ikkje og fylgde med overalt slikt blei avertert og etter 20 år dukka det opp eit par dørsider i Tyskland som ikkje hadde høgtalar-hol. Etter retting og rustsveising i Caroliner

rettebenk, gjorde Bilskadesenteret på Raset ein svært så god jobb med lakking av bilen i korrekt farge og rett sort lakk. Ein annan fin detalj som skil klinten frå kveiten når heilrestaurerte bilar står ved sidan av kvarandre, er rett sort slangeklemmer. På 50 års jubileumet



Det ferdige resultatet etter restaurering, bilen ser igjen ut som i 1974. Med unntak av skiltet.



Golf 74 skiltet fekk Finn av familien når bilen var ferdig.

i Wolfsburg blei Finn spurt av dei detaljinteresserte kvar han hadde funne korrekte slangeklemmer. Svaret var at han hadde plukka og samla dei originale frå 1974 og deretter gjort dei reine og polert dei rustfrie bitane opp igjen.

Faktisk var det ingen på 50 års jubileet som hadde nokon kommentar på at det var gjort feil på bil nr 14. Finn har sjølv stått for all demontering og montering, pluss mekanisk og elektrisk arbeid under restaureringa.

Restaureringa var ferdig i 2018 og sidan har Finn nytta av sin nr 14 Golf, som då er einaste attverande av dei 25 forseriebilane som kom i 1974 og sannsynlegvis landets finaste fyrste generasjons Golf.



Interiøret er lappa saman av dei heile bitane frå fire delebilar.

Med "GOLF 74" til fødebyen Wolfsburg

Kronen på restaurerings-verket var turen sist sommer til Volkswagens hjemby Wolfsburg (mellom Hannover og Berlin), knapt 1200 km for egen maskin og med Strømstadferga fra Sandefjord og Gøteborg-Kiel. Uten et feilslag på bilen.

av Kjell Sverre Hatlen

De eneste komfortsvakheterne verdt å nevne er fravær av klimaanlegg (det var til dels over 30 grader utetemperatur) og at et 5. gir hadde vært fint på Autobahn. Vi tviler ikke på bilens topphastighet på 160 km/t, men vi holdt oss på rundt 100 for ikke å plage den med for høye turtall. Den skulle jo faktisk innkjøres: Før turen var den gått bare ca. 1500 km etter at den ble som ny igjen. I sitt tidligere liv passerte den 215.000 km.

På fredags ettermiddag kjørte vi direkte til Volkswagen-museet og fikk med oss deres store utstilling for 50-årsjubilanten som har vært så utrolig viktig for byen at den gjerne også omtales som «Golfburg». Vi var også litt opptatt av å finne ut om museet hadde en Golf som var eldre enn Finns. Museets strøkne knallgule Golf som ofte brukes til illustrasjoner er nemlig fra 1975, og med andre seter enn Golf hadde i starten. Vi visste imidlertid om museets to gule Golfer som ble sendt på strabasjos langtur allerede høsten 1974 – med datidens mest kjente tyske biljournalist Fritz B. Busch fra helt nord i Alaska til sørtuppen av Sør-Amerika, drøyt



På jubileumstreffet stod Finn i timevis og svarte på spørsmål fra Golf-ekspertisen.

30.000 km. Flaks for oss at den eldste av disse skulle delta på treffet, og enda mer flaks at den ble kjørt fram mens vi var på museet. Var den eldre enn Finns? Sifferet 275 innebærer at den ble produsert 5. dag i uke 27, altså 5. juli. Som Finns! Serienummeret var imidlertid 175 3019 704 – som er 266 høyere enn Finns. Produsert samme dag, men senere på dagen!

Lørdag var treffets hoveddag, og vi var tidlig ute som 5. registrerte bil på treffplassen. Helt fra starten vakte bilen med registreringsnummeret «GOLF 74» stor interesse, etter at Finn satte på det unike kjennemerket som han kun har lov til å bruke i norsk trafikk. Han ble stående timesvis i varmen, og fortelle om bilen til



Fornøgd eigar med premie for eldste bil, pluss for finaste bil av dei 170 stk Golf 1 som var på jubileet.

de mange vitebegjærlige Golf-ekspertene. Finn fikk også mye nyttig informasjon tilbake og fikk løst noen av gåtene rundt bilen som han har grundet mye på. Bl.a. har han nå fått originaltegningene til de to plastikkdekslene til å feste innvendig takkledning i bakkant. De som fulgte med bilen, var så sprø av elde at Finn ikke har turt å sette de på igjen. Nå er han bare en 3D-printer unna å få de nøyaktig reproduert. Han sikret seg også kontaktinformasjonen til en pensjonert testingeniør som i 1973 testkjørte Golf, forkledd som Fiat, både i Norge og Sverige. Finn tok altså med hårfin margin hjem premien for treffets eldste Golf. Som den fineste av de aller eldste Golfene tok han derimot en suveren seier og ble omtalt som treffets høydepunkt. Lenge før avstemmingen hadde lokalavisa Wolfsburger Nachrichten sikret seg et langt intervju med Finn, og «som pynt» til «GOLF 74» sørget vi for reportasjens hovedbilde.



Hundrevis av VW Golf var samla i Wolfsburg for å feire 50-års jubileet til modellen, Deriblant ein bil frå Porsgrunn.



Buicken er alltid på plass når det er arrangement i TAK.

Klubb-bilen til Tønsberg Automobilklubb

TAK er ein av landets eldste bilklubbar og blei stifta i 1924 og feira dermed 100 års jubileum i fjor. Etterkvart har TAK utvikla seg til ein veteranbilklubb, sjølv om det kanskje ikkje var dette som var fokus før krigen.

TAK har disponert sin 1927 Buick åpne 7-setar sidan slutten av 90-talet. Dette er ein bil som opprinneleg blei donert til Teie Yrkesskole av skulens rektor på 60-talet og deretter restaurert på skulen og mykje brukt av blant anna Tønsberg Kommune til 17. mai tog. Ei tid seinare minka det på bruken og TAK spurte då om å få overta bilen. Det fekk dei ikkje, men dei kunne få disposisjonsrett om dei restaurerte Buicken

på nytt. Ein avtale blei inngått og restaurering nr to blei gjennomført på 90-talet, noko som var populært blant medlemmene og eit samlande prosjekt i TAK.

Deretter har Buicken vore eit fast innslag i klubbens arrangement. Til klubbens 100 års jubileum i fjor blei TAK også eigar av bilen etter at Vestfold Fylke overførte eigedomsretten i gåve.

Leiar i TAK, Ragnhild Gjøsstein Larsen, fortel at drifta av klubb-bilen blir ivarettatt av ein Buick-komite som det så langt har vore lett å få frivillige til. Komiteen blir leia av ein 80-åring som gjekk på Teie Yrkesskule fyrste gongen bilen blei restaurert og han har altså fylgt bilen i meir enn 60 år, men også folk i 30-åra er med i komiteen. Larsen fortel vidare at dei yngste i TAK fekk auka interesse etter at klubben stilte ut Buicken (og andre bilar) på fjorårets Oslo Motor Show. Det er no mange medlemmer som både vil lære seg vedlikehald av førkrigsbil og korleis køyre med usynkronisert girkasse, og TAK vil arrangere kurs i begge deler i 2025. På klubbens Slottsfjell-løp i 2024 blei Buicken køyrt av to av dei yngste medlemmene som hadde det svært kjekt i den gamle bilen.

TAK har eige klubbhus med lagringsplass der Buicken til dagleg står, der er det også smørebukk og enklare vedlikehald kan gjerast på klubbhuset. Buicken blir rekna for å vere ein samlande faktor i klubben, og har eigen post i driftsbudsjettet.



Tydeleg merka er det ein bil som i mange år har vore med og promotert TAK i lokalområdet.



Grenland Veteranvognklubb inviterer ALLE med biler eller MC eldre enn 30 år til å delta på vårt årlige Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag den 29.05.2025. Frammøte ved Gumpens Auto, Melkevegen 10, Porsgrunn fra kl. 09:30. Start kl. 11:00. Påmelding ved frammøte. Kom i god tid før start. Løypa er ca. 55 km lang og går på små veier i vårt nærområde. Løpsavgift kr. 350. Målgang i Brekkeparken med premieutdeling. Salg av mat og drikke. Ved spørsmål kontakt Formann i GVK Jarle Rønjom Tlf.: 40412824. e-post: formann@gvk.no for mer informasjon se www.gvk.no

MEDLEMSMØTER

Referat fra medlemsmøte 6. mars 2025

Jarle ønsket ca. 90 medlemmer velkommen til møtet. De nylig avdøde medlemmene Johan Arnt Rasmussen, Steinar Hødal, og Asbjørn Løkaas ble minnet med ett minuts stillhet.

Diverse saker og info

Brekkeparken inviterer veterankjøretøy til å kjøre inn i parken hver onsdag fra og med juni. Innkjøring gjennom nedre port. Her kan du treffe andre veteranentusiaster. GVK er 60 år i 2028. Skal vi arrangere Norgesløpet det året? Hvis du kan kjøre et brudepar fra Gjerpen kirke til Odden gård i Kilebygda den 10.mai, så gi beskjed til Jarle. Leif Ingar og Stein i Huskomiteen holder på med å tømme møterommet i 2.etg for oppussing. Litteratur lagret der gis bort til de som vil ha.

Medlemmenes fem minutt

Geir Danielsen opplyste om at det sikkert

blir invitasjon til besøk på alders/sykehjem i år også. Gi Geir beskjed hvis du vil bidra. Narve Nordanger minnet medlemmene på at det er god sikkerhet i å lukte etter bensinlekkasje og sjekke bremsene før du kjører ut på årets første tur. Han oppfordret også til å ta en sikkerhetssjekk hos verkstedene GVK har avtale med: Grasmeyr Bil og MC service (Mekonomen) på Stathelle, Skien Bilkontroll på Gulset, og Bård Henriksen Bilverksted (Mekonomen) på Rødmyr.

Kjøp og Salg

Kay Hansen skal selge en -26 mod. Chevrolet 1/4 tonner lastebil.

Nye medlemmer

Knut Mørken har en -65 Ford Mustang cab. Geir Olav Berge har en rekke veteraner, bl.a. -28 Ford Tudor, -29 Ford Roadster, -32 Ford 5 Windows coupe, -54 Buick 2d-HT, -69 Volvo P1800 og -58 Harley Davidson.



Foredrag

Arnold Numme og Geir Arild Tønnesen fikk ordet etter pausen. De fortalte historien om M/S Dalen fra båten ble bygget i 1871 og frem til i dag. Arnold har vært skipper i ca. 20 år. Båten ble brukt i de første årene til frakt av varer for Lundetangen Bryggeri. Den er deretter brukt som passasjerbåt mellom Skien og Langesund, som godsroutebåt, og som lastebåt. M/S Dalen har byttet navn og blitt forlenget og bygd om flere ganger. Den har også hatt flere motorer og har sunket mer enn gang. Det var et interessant og spennende foredrag om en gammel historisk skute der klubbens medlemmer er intisert ombord i mai.

Til slutt foretok Kjell Harry trekning av lotteriet.

Referent Per Øvrum



Ferie. I følge norsk fremmedordbok er ferie definert som et tidsrom der man ikke bedriver det men driver med til vanlig. At dette spesifikke tidsrommet ofte kan bli langt dyrere enn et vanlig tidsrom blir ikke nevnt med et ord. På siste møte i klubben før ferien ble medlemmene i GVK oppfordret til å sende inn bilder eller ferieopplevelser til redaksjonen i Veteranvognen. Gjerne knyttet til opplevelser med veteranbil. Som medlem av nevnte redaksjon tar vi slike egen-formulerte oppfordringer på dypeste alvor.



Denne ferien befinner vi oss fremdeles i en liten fjellandsby i Toscana, 600 meter over havet. Der gatenettet ennå er preget av den smaleste middelalder. Her har tiden stått stille lenge før den tiden da Benito Mussolini smykket seg med tittelen «Il Duce» og endte opp- ned i en galge i Nord-Italia.

Fra tid til annen drister man seg inn i denne trange labyrinten med dagens kjøretøy, en idrett som kan resultere i dyre kostnader i form av utbedring av lakk og riper i karosseriet hist og her. Som oftest foregår dette med kjøretøy produsert for almen dagligbruk.

Men i går møtte vi et noe uvanlig kjøretøy, som i sitt franske vognkort er rubrisert som «samleverdi». Forklaringen er enkel: gjennom alle disse årene har vi hatt gleden av franske venner som også har sommerhus i landsbyen. De snakker fransk og italiensk, hvilket gjør en normal konversasjon umåtelig vanskelig, i alle fall tidlig på dagen. Utpå kvelden friskner det til og fred og forståelse preger det sosiale samvær. Vinens egenskaper er sterkt nedvurdert hva samhold mellom mennesker angår. Nok om det.

Vi har tidligere referert tildragelser innen grensene for den Italienske Republikk der det har dreiet seg om veteranrelaterte kjøretøy. I år må vi dessverre medgi at vi har ikke møtt et eneste av det slaget. Enten de møtende biler befinner seg i sin egen kjørebane eller prøver å okkupere den kjørebane man selv befinner seg i. Veterankjøretøyer glimrer helt og absolutt med sitt fravær i det italienske trafikkbildet. Inntil i går. Så kan man stille spørsmålet om veterankjøretøy er den riktige betegnelsen. Nok om det.

Alain Barberi er pensjonert ingeniør og bor i Nancy i Frankrike. Han kjøpte sin LoMax fordi den var så pen og brukte 12 timer til å frakte den på henger ned hit.





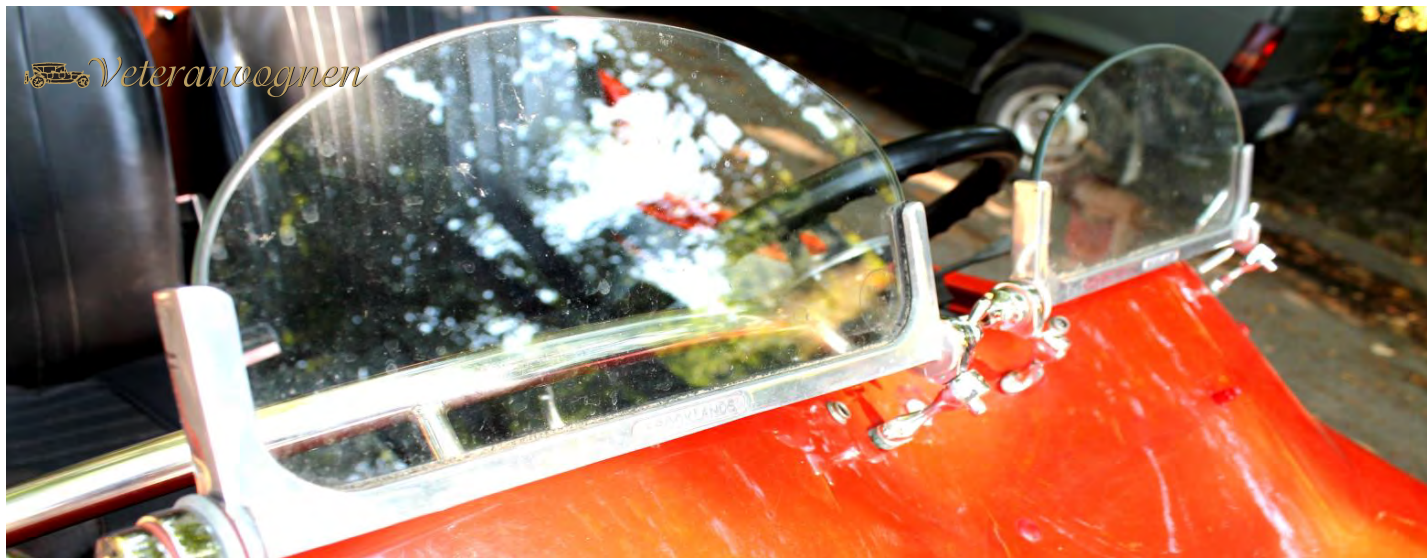
Vi har ved tidligere anledning brakt historie om retro-byggesett her i Veteranvognen. Denne gangen dreier det seg om en LoMax. Og her kan man virkelig si at skinnet bedrar: Under det fartsfylte ytre hviler det en umiskjennelig Citroen 2CV. Absolutt alt, ramme, hjuloppheng, støtdempere, bremses, girkasse, styring og motor er uomtvistelig Citroen 2CV. Til og med lyden er autentisk fra en motor med 28 hestekrefter. Alt sammen produsert i 1983.

Utenpå dette har LoMax hengt et fartsinspirert karosseri i ekte glassfiber. Vi finner det ikke det miste rart at kjøretøyet er klassifisert som «samleobjekt». Større motsetninger mellom design og fartsytelse er ennå ikke laget.

For dem som ikke er kjent med fenomenet LoMax kan vi bekjentgjøre at det opprinnelig var lokalisert i Lincolnshire i England og startet opp produksjon av byggesett i restrotil i 1982. Og av alle ting valgte de å bygge dette på understell av Citroen 2CV. Hvilket bekreftes av merket på torpedoveggen. Forstå det den som kan. På slutten av 1980-tallet overførte de produksjonen til Cloushestershire, deretter til East Sussex, for til slutt i 2009 å havne i Holland av alle steder. Men så vidt vi forsto, beholdt de designen til Nigel Whall hele tiden. Noe den neppe tapte på.

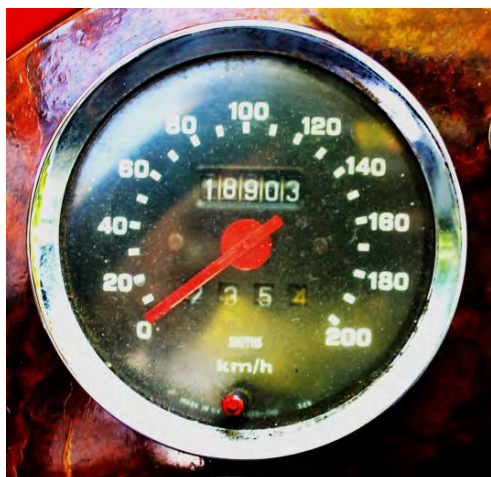
De leverte byggesett beregnet både på 3-hjuls løsninger og 4-hjuls løsninger. Med 3 hjul ble de registrert som motorsykkel, mens 4 hjul-utgaven havnet i kategorien automobil.





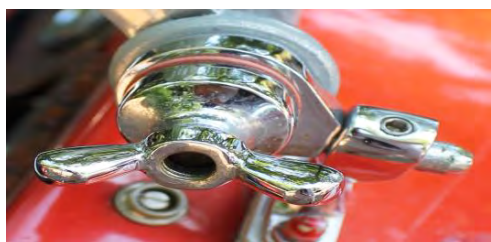
Nigel Whall hadde definitivt noe fartsinspirert fra de høyere prisklasser i tankene da han satt ved tegnebordet: Man får følelsen av Ferrari eller Morgan når LoMax ruller forbi, Helt til den blir avslørt av motorlyden. Likevel henger illusjonen av

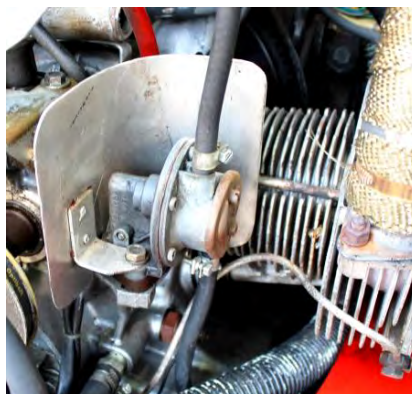
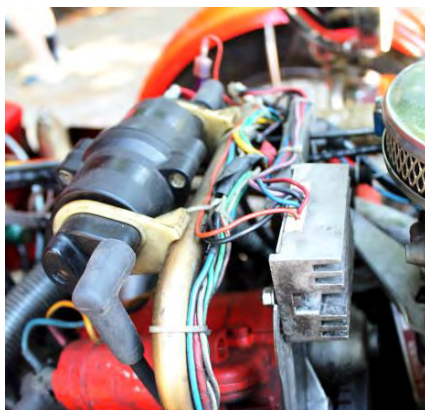
sportsbil- syndromet igjen, selv om eksosen taler sitt tydelige språk. Samtidig som synsinntrykket forteller det motsatte. Den todelte frontruten gjør også sitt til at vi glemmer at under alt dette hviler 28 hestekrefter makelig på sine laurbær.



Den som har hatt noe fartstid bak rattet i citroenfabrikkens 2CV lar seg kanskje imponere av dashbordet i nøttetre. Men vi lar oss definitivt ikke lure av motorhistoriens absolutt største og blankeste løgn. Selv propaganda-minister Joseph Gobbels historiske løgner under nazistenes periode i Tyskland blir smågutt mot dette: 28 hestekrefter skal kunne få vår franske venn Alain Barberis LoMax til å oppnå 200 km/t! Før det skjer vil Dovre falle.

Det samme gjelder påstanden om at den lille boksermotoren på 602 ccm skal tåle 7000 omdreininger. Noe slikt vil medføre en fartstid på omtrent 2,3 minutter. Deretter: Finito. Men like fullt: det hele er smakfullt designet, så får man ta løgn og mangel på fart med på kjøpet.





Enhver kjenner av Citroen 2CV vil nikke anerkjennende når Alain Barberi låser opp motorpanseret og avdekker det han har til disposisjon når han er ute på veien. De to sylindrerne i sitt beskjedne format som av plasshensyn stikker ut av karosseriet er ikke å ta feil av.

Men vi ser straks at her er foretatt visse omplasseringer av vitale deler: Oljekjøleren er plassert nederst i front, og en ny type kjølevifte er plassert på toredoveggen. Elektronisk tenning har avløst den tradisjonelle tenningen og er flyttet bakover sammen med coilen for å få plass under det nye karosseriet. Bensinpumpen er omplassert og har fått et fornuftig varmeskjold. Mens den tradisjonelle Solexforgasseren gjør fremdeles nytten og står der Citroen en gang i tiden plasserte den. Under det fartspregete LoMax-ytte fra 1990-årene er det egentlig fremdeles en god gammeldags 2CV fra 1983. Skinnet bedrar, men vi gratulerer likevel Alain Barberi med kjøpet!



Ulf



Saabmuseumet Trollhättan



Saab Sonett II fra 1967.

Besøket her ble en gledelig overraskelse. Det var lett å finne fram og lett å parkere. Vi ble godt tatt i mot i resepsjonen. Lokalene var lyse og luftige med høyt under taket. Bilene sto slik oppstilt at det var mulig å gå rundt de og se ordentlig. Det var letteste plakater som forklarte på en tydelig måte om aktuelle biler. Museet drives aktivt slik at det er rulling på bilene som blir utstilt. Selve samlingen inneholder 120 biler. Av disse er ca 70 utstilt til enhver tid.



Saab 95. 7-seter stasjonsvognutgave variant av Saab 93 (senere erstattet av Saab 96). Produsert 1959-78.

Under: Saab 93 1957



Under: Saab Sonett 1956. Første eksemplar av bare seks stk. I glassfiber, og med tresylindret trimmet 748cc motor.





Over: «Monsteret». Eksperiment fra 1959 med to sammenkoblede motorer. Toppfart 196km.



Over: «Paddan» fra 1965. Testbilen Saab brukte under utviklingen av Saab 99. Ligner på tidligere utgaver, men har større proporsjoner.

Ved å bruke en Saab 96 som utgangspunkt kunne de teste ut bilen på offentlige veier uten å avsløre planene.



Noen forskjellige Saabmotorer med informasjon foran hver enkelt. Med en fin bil som speiler seg i glassveggen.



Det blir også byttet på diverse Temautstillinger. Jeg ble meget imponert, et besøk her kan trygt anbefales. Foran hotellet vi lå på var det kunst i form av bilmodeller, inne var det Saabinspirert interiør, Quality Vänersborg. Det er 287 km fra Porsgrunn til museet med fine veier. Det er også alternative småveier hvis du kommer med veteranbilen. Så dette er en veldig overkommelig tur.

Tekst og bilder: Leif Hægeland 17



Tro det eller ei, dette er en

KARMANN

Det hører til sjeldenhetene, dessverre, at det dukker opp jenter i klubben. Særlig jenter som er eier av sin egen veteranbil. Lene Andersen er en slik sjeldenhet. Vi møtte Lene og hennes VW 5750 Karmann Fuel Injection 1978 sommeren 2024. Som vi alle vet, man spør aldri om en kvinnes alder. Men det kan røpes at Lene Andersen var 10 år gammel da hennes VW forlot samlebåndet. Vi har sagt det før: De som har interesse av slikt får regne ut resten selv.



Lene Andersen deltok på sommerens Toddyreisens 2024 sammen med sin andre halvdel, Per Arne. Før vi tok kontakt med Lene sto VW Karmann beskjedent parkert i skogkanten ved Z Museum, med regnhatten på. Siden det er langt mellom VW i klubben, og like langt mellom jenter tinget vi oss en prat i sakens anledning.

Vi må medgi at det hersket en viss beskjedenhet hos eieren, men ikke mer enn at vi til slutt satt med noen interessante notater. Forhåpentlig til glede for GVKs medlemsmasse. Redaksjonen har jo som et av sine mål å spre mest mulig kunnskap om hva som ruller og går i klubben, og hvem som holder i rattet. Vi har ved en tidligere anledning eksponert vår forhenværende kasserers VW samt en Hr. Boblefriks VW her i Veteranhvognen, og så vidt vi har brakt på det rene er det ikke er så mange flere med slikt utseende her i GVK.

Lene Andersens Volkswagen er stort og tydelig merket KARMANN. Et firma som ble etablert i 1901, hadde tilholdssted i Osnabruch og var oppkalt etter grunnleggeren Wilhelm Karmann. De drev først og fremst med design av karosseri, i følge leksikon. Firmaet la hånd på sitt siste karosseri i 2010. Så det vi det.

Men før den tid hadde Karmann fingrene borti både BMW, Chrysler og Ford. Og det slutter ikke der: Vi kan føye til Mercedes, KIA, Porsche, Triumph. Og i dette tilfellet, Lene Andersens VW. Hva Karmann har hatt å gjøre med denne bilen har ikke vært mulig å finne ut av.

Den kanskje mest kjente bilen Karmann hadde fingeren borti er antagelig VW Karmann Ghia. Den lignet like lite på den tradisjonelle VW som en høyvogn ligner på en Mercedes. Min far hadde en Ghia. Den lekket bensin og ble solgt. Nok om det.





I etasjen under den sammenfoldete kalesjen finner vi den tradisjonelle boksermotoren. Den har vokst siden sin spedre barndom. I dag har Lene Andersen ca. 50 hestekrefter til disposisjon, fordelt på 1600 ccm. Ikke vil all verden noen si, men beviselig nok til å delta på Toddyreisens utflukt uten å være sinken i flokken.

I andre enden ligger bagasjerommet. Med bensintanken sirlig plassert foran fører og passasjer. Sikkerhetsmessig har dette vært diskutert stolpe opp og stolpe ned, men den ligger der fremdeles. Og deler plassen med de fornødenheter som trengs for en langtur: Behagelig spasersko og ekstrakanne med bensin og olje.

Adolf Hitlers ide om en *bil for det tyske folk*, og Ferdinand Porsches endelig prototype skiller seg godt ut fra det kjøretøyet Lene Andersen kjører rundt i. Om det er ideen om kabriolet-utgaven som stammer fra Karmann skal vi ikke uttale oss om. Men at det er en praktisk ting å ha er uomtvistet. Her kan man nemlig nyte både sol og regn alt etter hva Meteorologisk Institutt har å tilby. Uten å bli hverken dyvåt eller solbrent.

Vi fikk demonstrert overgangen fra kupé til kabriolet: På noen korte minutter og med noe som virket som innøvde håndgrep var det hele gjort, kalesjen var samlet i en velegnet pose plassert over baksetet.

Vi kan friste oss til å si at her har Lene Andersen fått både i pose og sekk hva praktisk kjøretøy angår.





Med kalesjen nedslått og døren åpen var det en enkel sak å ta VW Karmann i nærmere indre øyensyn. Vi la straks merke til de iøynefallende saueskinnene på forsetene, og ble minnet om at VW sitt tilbud om solid kupèvarme nærmest er fraværende. Da er saueskinn en god erstatning, uansett årstid. Slik er jo den opprinnelige eieren av skinnet også utstyrt.

Et raskt blikk innendørs forteller oss at interiøret har en noe mer eksklusiv utforming enn den vanlige utgaven av VW. Det er her den først og fremst skiller seg fra den sedvanlige Volkswagen. Vi har en sterk mistanke at Karmann har hatt en finger med i spillet innendørs. Dette til tross, Lene Andersens interiør kan ikke beskyldes for å være

ekstravagant i noen retning. Derimot er det enkelt, nøkternt og raffinert. Og så er det heller ikke overgrodd av instrumenter av alle slag. Eller forkrommete detaljer. Her er det akkurat nok til Lene Andersen kan holde seg ajour med det som skjer på det tekniske området under fart.

Et par detaljer påkaller vår nysgjerrighet: Speedometeret antyder farten, både i km/t OG *miles*.. Leverandøren mer enn antyder at boksermotorens 50 hestekrefter vil kunne få Lene Andersen til å oppnå en fart av 160 kilometer i timen. Som ved tidligere anledninger, vi stiller oss mer enn tvilende til en slik påstand. I motsatt fall må det inntreffe et mirakel.

I tillegg til betegnelsen *miles* er det noe annet som også maner frem tanken på at denne modellen har vært produsert med tanke på eksport til USA: De to varsellampene som anbefaler å bruke bilbeltet og varsler om at håndbrekket er på.

Lene Andersen bekrefter dette med USA. Selv er hun født i Brevik, og de som bedrevet hoderegning kan bekrefte at hun kom til verden i 1968. Nåværende bopel befinner seg i Langesund. På Vallemysene i Porsgrunn ble hun skolert til maskiningeniør, og driver nå med noe så enkelt som WOOD-prosjektering for både landbasert industri og offshore.

Hun forteller videre at så lenge hun kan huske har hun alltid ønsket seg en boble. Intet annet. Basta.





Riktignok kunne hennes andre halvdel, Per Arne, tenkt seg en Morgan. Men nei. VW Karmann Fuel injection ble det eneste kompromisset Lene kunne godta. Vi medgir at den tar seg godt ut med sine amerikanske tilbøyeligheter.

Da vi henviste til betegnelsen *miles* på speedometeret og de to røde varsellampene på dashbordet fikk vi altså bekreftet at denne bilen var beregnet på det amerikanske markedet. Der hadde den også hadde levd sitt forrige liv. I USA ble den kjøpt av Trygve Hegnar i 1997. Historien videre er noe vag og skal berøres med varsomhet. Men etter sitt opphold i USA kom VW Karmann til Oslo og Møller Bil, og der sto den.

Lene Andersen bekjente altså at hun alltid hadde ønsket seg en Boble, og i 2014 fant hun den hos Møller Bil, der den fremdeles sto siden den ankom fra USA. Da hadde den bare kjørt 1200 miles. Men før den ble fullt og helt godkjent som medlem i familien Andersen fikk den en total opprustning av hele det tekniske anlegget. Selv om den sto oppstallet og ubrukt hos Møller Bil i Oslo ville Lene Andersen forvise seg om at det ikke kom til å oppstå ubehagelige overraskelser underveis. Noe det heller ikke registrerte under Toddyreisens sommertur 2024.



ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmer



Med 90 cm karmer



**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

Bildetxt





BUICK 1932

Sine ungdomsår tilbrakte den i Connecticut. Som vi alle vet er det en stat i USA litt nordøst for New York. Skiltet borger for sannhetsgehalten i påstanden, med sitt noe diskret CT nederst til høyre. Den så dagens lys i 1932 og tilhørte nok det øverste sjikt av det som trillet og gikk i trafikken på den tiden. At et såpass kostbart kjøretøy var å finne i akkurat denne staten er ikke uventet, Connecticut er den staten som i snitt hadde den høyeste inntekten pr. innbygger i hele USA. Så vet vi det også.



De er etter hvert blitt i mindretall på parkeringsplassen ved klubbhuset. Førkrigsmodellene. De som bugner over av lyfter og blank krom og steile blanke karosserier. Tidlig i vår dukket det opp en slik representant fra før-krigs, og Veteranvognen tinget seg umiddelbart et besøk.

Fra før visste vi litt om Buick, vi har noen her i klubben som har vært innom Veteranvognen tidligere. Nå fikk vi møte en *Victoria Traveller Coupe*, størrelse 86, 1932, på hjemmebane. Størrelsen til tross så er den registrert som 5-seter. Vi får opplyst at den er litt kortere og litt smalere enn den største limousinen til Buick, den tar 7 passasjerer i en jafs. Men Espen Andersen mener den er stor nok til hans bruk, noe vi antar er korrekt. Uten sjåfør og passasjerer veier den til sammen 2100 kg. Vi vil påstå at det er kvalitet i hvert gram.

Den ble solgt ny i hjemstaten i 1932, og etter våre opplysninger var den i bruk frem til ca. 1940, da den ble skadet ved en utforkjøring og deretter langtidsparkert. Store deler av verden var på den tiden gått av skaffet og var i krig, så vi antar at Buick 1932 ikke sto høyst på aktivitets-kalenderen. Men ting roet seg etterhvert og i 1951 tok eieren den for seg og reparerte kjøretøyet. Men like etter var det en ventil som slo seg vrang, dermed havnet den utendørs på et jorde hos en bonde. Det kunne blitt dens evige død, men en samler fra Ohio som kom forbi tok restene med seg i 1972. Samleren satte den på låven, og der hvilte den i 40 år..





Av hensyn til nye og yngre lesere og dem med dårlig hukommelse kan vi kort fortelle at David Dunbar Buick var halvt skotte og halvt amerikaner med tekniske kvalifikasjoner og nye ideer. På et tidspunkt besluttet han å bli uavhengig bilfabrikant og gjorde alvor av det i byen Flint i Michigan den 19.mai 1903.

David Dunbar Buick eksperimenterte med sine tekniske ideer og dermed oppsto suksessen: Den toppventilerte bilmotoren. Utgaven fra 1904 pekte fremover.

Det var antagelig dette som var årsaken til bilens store suksess. Men, underlig nok, suksessen til tross, alt i 1904 fikk han økonomiske problemer og overlot det hele til James Whiting. Som straks satte William C. Durant til å ta seg av driften. At det var et heldig valg kan alle forstå når man ser forskjellen på produktet fra 1904 og den som står i garasjen til Espen Andersen.

For skotsk-amerikaneren ble det hele en trist historie, da økonomien slo beina vekk under ham solgte han sine aksjer for en billig penge da han forlot selskapet. 40 år senere døde David Dunbar Buick i meget beskjedne kår. Mens firmaet Buick besto i økende glans. W.C. Durant skjøttet jobben på en utmerket måte, og Buick ble fort den største bilfabrikanten i USA.

Det gjorde Durant i stand til å kjøpe opp en rekke selskaper, som han i sin visjonære visdom kalte General Motors Corporation. Så vet vi det.

I begynnelsen drev de forskjellige selskapene i det nystartede GMC utstrakt konkurranse med hverandre. Det ville ikke Durant ha noe av og satte en rask stopper for slik forretningsførsel. De skulle heller konsentrere seg om forskjellige kjøpergrupper, basta. I dette hierarkiet ble Buick plassert nesten helt på toppen av skalaen, det var bare luksusmerket Cadillac som var mer prestisjefyllt. Det er nok å bare kaste et blikk på Buick 1932 til å skjønne hvorfor den rangerte så høyt.

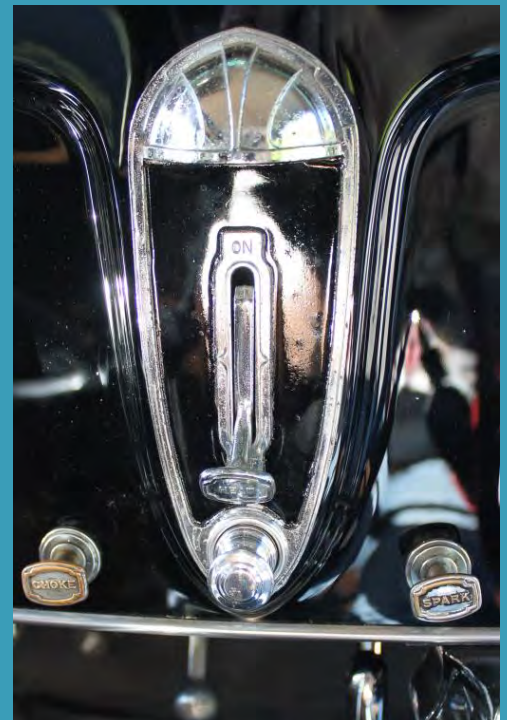
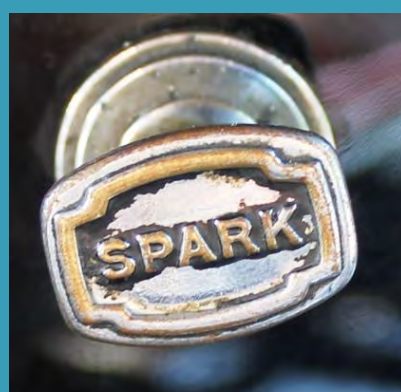
Til sammenligning kommer nok Ford T et godt stykke lenger nede på resultatlisten.





Det virker nesten overflødig å spørre Espen Andersen om hvorfor han valgte seg akkurat denne Buicken. Hvis man ikke er overbevist angående elegansen når man ser den fra utsiden, blir man i alle fall overbevist når man klatrer inn. Vi har ingen problemer med å forstå hvorfor Buick sitter nest høyest på rangstigen når det gjelder pris og prestisje.

Men slik er det, man får det man betaler for. Det kommer også tydelig frem av interiøret. Buick har tatt seg godt betalt for bilen, interiøret inkludert. Her er fullt av luksuriøse tekniske finurligheter, bl. a. svingbar solskjerm dersom aftensolen kryper inn fra venstre. De øvrige detaljene taler for seg selv. Her er ikke spart hverken på tekniske detaljer og sofistikert utstyr, heller ikke på blank lakk og polerte overflater. Summa summarum: Delikat!

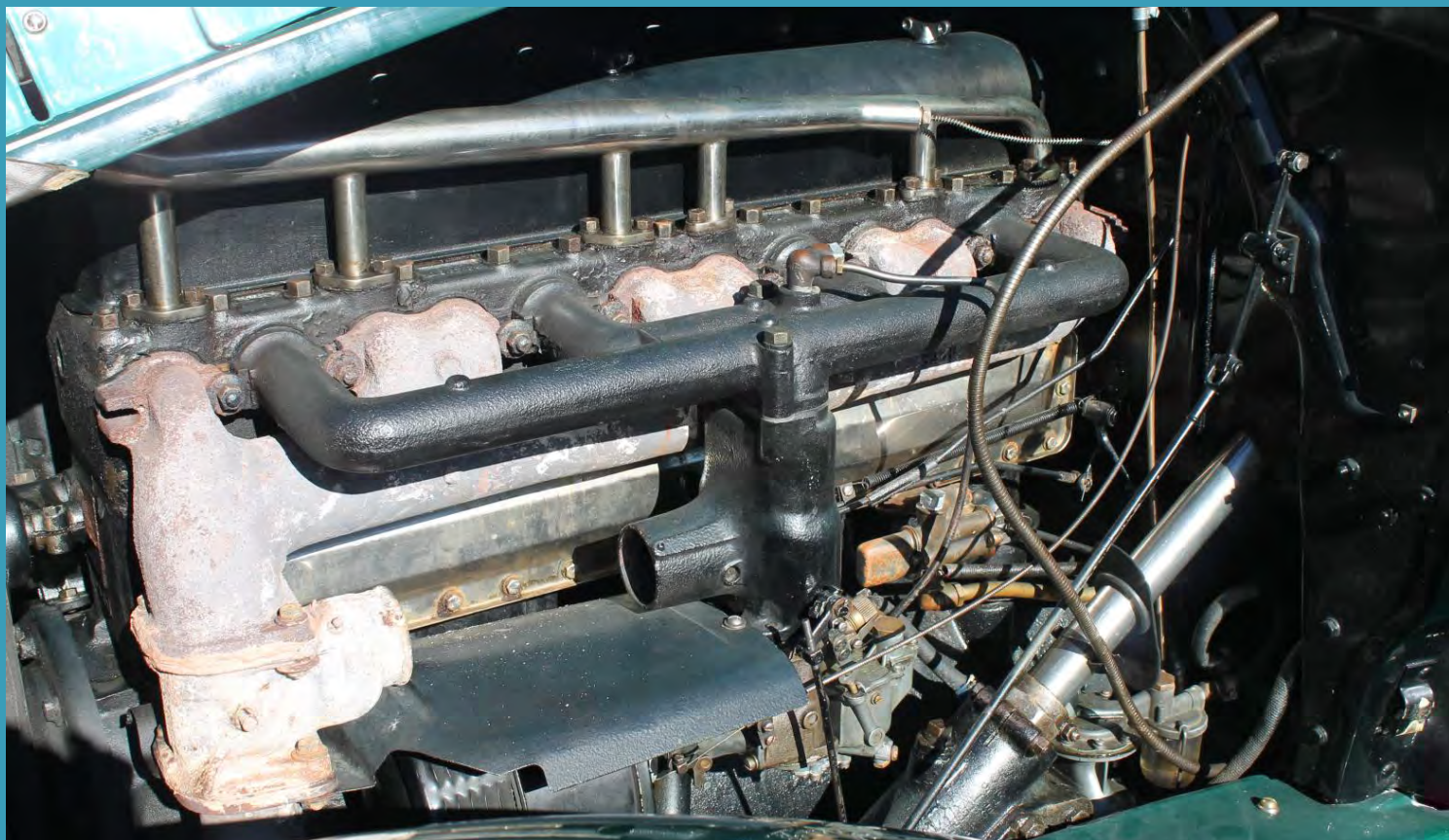




Bilen kom til Lillestrøm i 2011, der det ble brukt 4 år på å totalrestaurere den. Det viste seg å være minimalt med rust, så mesteparten av stålet er originalt. Men karosseriet er det som alt det andre er festet på. Og alt det andre ble oppjustert. De 4 årene ble brukt til å gå over alt med finkam. Blant annet ble alt som var forkrommet pillet løs, gitt en oppgradering av fagfolk og deretter montert på plass.

Videre får vi opplyst at i prosessen fikk Buick 1932 nye lykter. Disse er litt større enn de originale, men Espen Andersen proklamerer at de er ekte vare. De små lyktene kunne kjøpes som ekstrautstyr. Dermed får man selvfølgelig mer lys, samtidig som synsintrykket forsterkes. Vi blir gjort diskret oppmerksom på den lille genistreken som Buicks ingeniører hadde klekket ut: For at ekstralyktene skulle kunne reguleres i sideretning ble det konstruert et såre enkelt system. Ved å løsne på en skrue kunne man vri lykteholderen akkurat dit man ønsket takket være de sagtakke festene. Dermed var det tatt høyde for både venstrevridd og høyrevridd belysning. Vær'sgo stig på, både republikaner og demokrat.. Stigbrettene er derimot nøytrale, med ett på hver side.

Tallet 8 på toppen av radiatoren indikerer at vi har med et digert beist å gjøre. Hvilket vi får bekreftet når Espen Andersen løfter på panseret. Vi må medgi at det er lenge mellom hver gang vi får tatt noe slikt i øyensyn. Ved siden av størrelsen blir vi i tillegg slått av den totale mangel på oljesøl, fett, smuss og annet som kan virke forstyrrende. Men hovedinntrykket er at her er krefter nok til både det ene og det andre.



Selv om kjøretøyet veier 2,1 tonn er det mer enn nok til å sørge for solid fremdrift. 344 kubikktommer tilsvarer 5637,155 ccm. Det utgjør mellom 5,6 og 5,7 liter. Det gir plass til 116 hestekrefter. For å trives fores de med ca. 3 liter pr. mil ved lokal kjøring, noe mindre dersom reviret utvides.

Når kjøretøyet er i full drift, det vil i følge Espen Andersen tilsi en fart mellom 60 til 70 km/t. Det gir behagelig bruk av bensin samtidig som det ikke blir så stor belastning på bicepsene, 2,1 tonn krever kontinuerlig kontroll.

Ved fullt pådrag kan man derimot nesten høre Vøringsfossen bruse gjennom forgasseren?.. Speedometeret oppgir at det er fullt mulig å oppnå til 90 miles, eller på norsk: 144 kmt/t. Bensintanken rommer 90 liter, hvor langt han kommer med det får statistikerne i klubben regne ut. Med sine tre gir er den nesten ikke til å stoppe, den klatrer hvor som helst på 3. gir. Espen Andersen påstår at den er så seig at du kan spasere ved siden av den når den går i 3.gir.



Som en kuriositet får vi opplyst at det er montert en rød pedal på gulvet ved førersetet: En kløtsj-assistent som gjør det lettere for damer å gire.

Espen Andersen er 1971-modell fra Skien. Han er utdannet ingeniør innen organisk kjemi, og den som vil vite mer om hva det er får spørre han selv. Han har jobbet forskjellige steder i Grenland, blant annet på laboratoriet på Yara / Borealis der han drev med kvalitetskontroll.

Ved nærmere konfrontasjon får vi opplyst at dette med Buick nærmest var en tilfeldighet. Noe vi velger å se bort fra her. Men han antyder at smak og økonomi spiller en viss rolle. Sin aller første Buick var en 1966-modell som han anskaffet for 25 år siden. Den ble hentet hjem fra Tønsberg.

Så medgir han, med en viss beskjedenhet, at han også er samler..



Vi merker oss en imponerende samling av bilskilt. Kortveggen i garasjen disponeres av flaskesamlingen hans. Etter nærmere ettertanke får vi på slutten av besøket vite at han også har hatt en Ford Thunderbird, en Chevrolet og A-Ford.

Men nå har han falt til ro med en Buick 1932 *Victoria Traveller Cuopè* i garasjen. Størrelse 86. Noe som er forståelig. Og vi kan si oss enig med Espen Andersen: Det er definitivt en bil som ikke alle andre har. Men den er med i klubben, heldigvis!



LMK-forsikringen -på godt og vondt (mest godt)

av generalsekretær Stein Christian Husby

Siden LMK-forsikringen så dagens lys i 1983, har målsettingen vært å tilby en spesialtilpasset forsikringsordning tuftet på tre elementer; gunstige vilkår, fordelaktig pris og faglig ryggdekning fra LMK. Denne kombinasjonen var - og er - ment å gi LMK medlemmene de beste forutsetninger når uhellet er ute.

Alt det ovennevnte har LMK oppnådd. Dette har gjort det trygt og rimelig å ha et veterankjøretøy forsikret hvor alle tenkelige dekninger nærmest er en del av basisforsikringen. Forsikringen kan utvides uansett verdi på objektet, og den er med tiden videreutviklet til å gjelde både ombygde kjøretøy, tyngre kjøretøy og såkalte blivende klassikere - alt i henhold til medlemmenes ønsker og behov. LMKs veihjelp er unik, i den forstand at den gjelder helt hjem - eller til foretrukket verksted - uavhengig av hvor du måtte befinne deg - i Europa. Alt dette fordi du er medlem i en LMK-tilsluttet klubb.

Mange har kontaktet LMK fordi prisen etter flere tiårs stillstand nå har økt mer enn konsumprisindeksen. Prisjustering har tvunget seg gjennom fordi det er misforhold mellom forsikringens lave pris og dagens virkelighet hva angår pris på reparasjoner og/eller deler. Dette har for lengst har gitt seg til kjenne på ordinær bilforsikring. Vi ser samtidig en økt tendens, særlig på glasskader, men også på økt bruk av veihjelp.

I høysesong har økte utbetalinger gjennom et lengre tidsrom gitt en urovekkende høy skadeprosent. Dette innebærer igjen at ordningen ikke tjener tilstrekkelig med penger. Normalt har man hentet inn dette om vinteren, når kjøretøyene er uvirksomme. Muligheten for digital av- og påregistrering, som sammen med

endringene rundt trafikkforsikringsavgiften, har medført at mange avregistrerer på høsten og bytter til lagringsforsikring. Da forsvinner forsikringsselskapets lønnsomhet i vinterhalvåret. Denne differansen må hentes inn igjen gjennom økte priser.

Økonomien i LMK og klubbenes faktiske bruk av LMK-forsikringen henger sammen. IF på sin side gis tilgang til våre medlemsklubber med en samlet medlemsmasse på om lag 52.000. Likevel viser tallene at bare om lag 10.000 medlemmer benytter seg av dette unike tilbudet. Provisjonen fra IF bidrar også til at LMK-klubbene belønnes med en kontingent på et unormalt lavt nivå. Derimot opplever vi at klubbene ikke lojalt holder seg til én partner, men shopper fordeler fra andre aktører - gjerne flere - med ulike former for tilbud. Når kjøp av forsikring blir gjenstand for dette, utfordres grunntanken bak LMK-forsikringen. Medlemmenes lojalitet til forsikringsproduktet skulle sikre lave premier, og samtidig holde kontingent lav, men på samme tid sikre

driftsmidler til LMK. Det er derfor urovekkende at vi registrerer at andelen med en LMK-forsikring - i mange klubber - er vesentlig lavere enn prosentvis andel av forsikringstakere hos IF på landsbasis. Hva skyldes dette? Medlem i flere klubber og oppgitt en annen tilsluttet klubb, eller forsikret i et annet selskap? Grunnpilaren for drift av forbundet, er



Foto: Edwood Christensen, 1949, eier: Universitetsbiblioteket i Bergen

tuftet på at LMK-forsikringen blir aktivt markedsført i egne klubber, foretrukket og brukt. Det er viktig at dette budskapet formidles og at medlemmene ser sammenhengen mellom god forsikring, lav pris og et levedyktig LMK!

Smale spesialordninger som LMK-forsikringen, er sårbare ved skader. Porteføljen vil styrkes dersom vi skaper volum gjennom forsikring av andre eiendeler med bedre bruttofortjeneste. Det gjelder i hovedsak bolig, innbo, fritidsbolig og bruksbil, men også reiseforsikring, forsikring av kjæledyr etc. Alle LMKs medlemmer gis tilgang til IFs fordelsprogram, som også innebærer gode rabatter på andre forsikringer fra første produkt. Kanskje tiden er inne for å gjennomgå egen forsikring?

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.

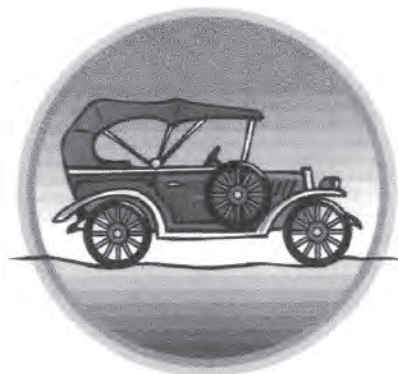
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n %
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000

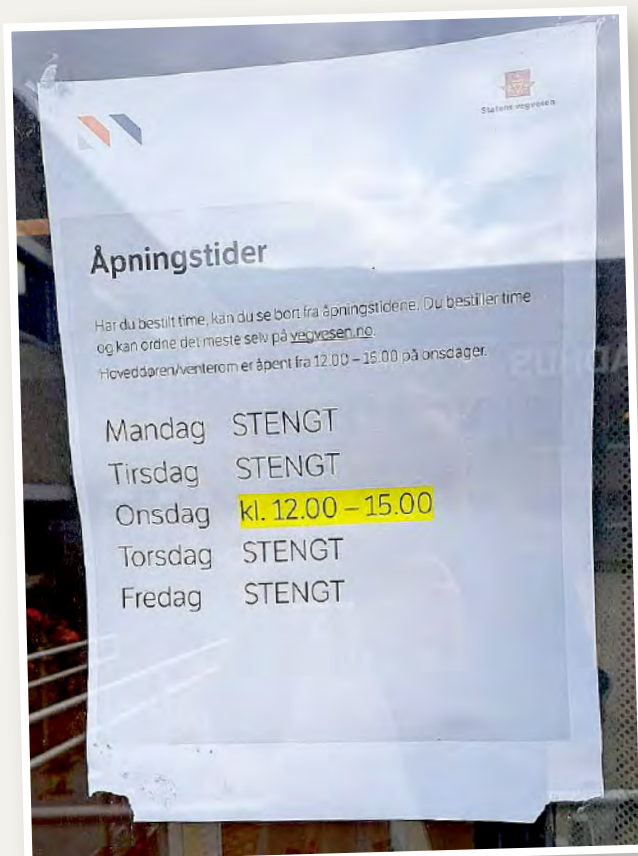


www.rorleggern.no



KORT NYTT... FRAMOVER...

- 26. april:** Veteranbiler i Skien by
3. mai: Åpent skip på MS Dalen, *sjå eigen notis*
3. mai: Vårmarknad, Ekeberg
8. mai: GVK medlemsmøte,
foredrag: Jon Winding-Sørensen
15. mai: GVK dekksparking på Slevollen
22. til 24. mai: GVK tur til Sverige
25. mai: Hobbykøretøytreff, Hof
29. mai: Grenlandsrally, sjå eigen annonse
30. mai til 1. juni: Vårmarknad, Seljord
1. juni: Right On/Grenland Amcar på Geiteryggen
5. juni: GVK medlemsmøte
14. juni: Verdensarvløpet, Notodden
19. juni: GVK dekksparking på Slevollen
12. juli: Norgesløp, Sandefjord.
Sjekk annonse i nr 1
25. til 27. juli: Delemarknad, Biri
14. august: GVK medlemsmøte
(med Grenland Amcar)

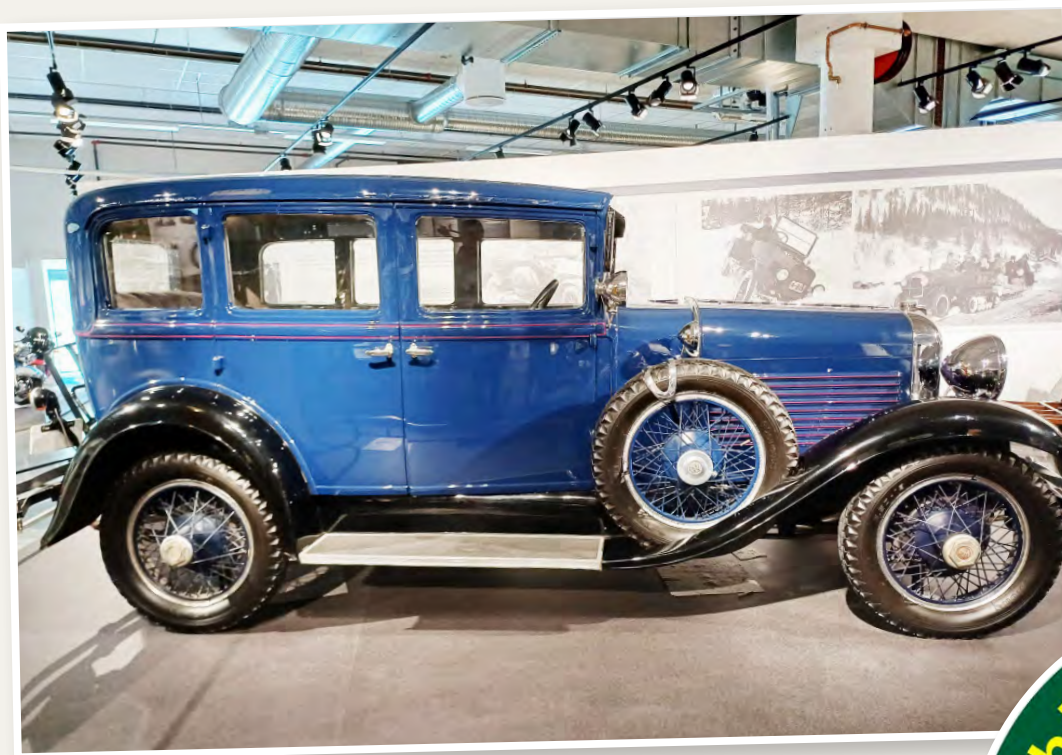


Moderne tider: Etaten som før blei kalla Biltilsynet har innført nye åpningstider for dei som ikkje kan ordne alt på internett.



Då har vi framkalla filmen frå Årsmøtet i februar. Her er tre jubilarar som fekk diplom for ekstra lange medlemskap. Svein Ekornrød (50 års), John Austad (40 års), og Gunleik Kjestveit (40 års).





Veteranvognen

Gammel Telemarksbil no på Bilmuseet på Lillehammer. Dronning Maud sin høggeratta 1929 Marmon som lenge stod lagra på Gvarv. Seinare delvis restaurert, men elles i originalstand og no på museum.



HENNEY KILOWATT



Veteran nullutslepp-køretøy: Kva med ein Henney Kilowatt som var eit av dei beste forsøka på elektrisk bil rundt 1960. Basert på ein Renault Dauphine proppa full i batteri med 100 km/t toppfart og 100 km rekkevidde, blei det berre seld 47 bilar.

Schützt die Umwelt
kauft Autos die
50
Jahre halten
www.MVColdtimerTicker.de

Aktuelt i 2025: Tysk klistremerke som understrekar verdien av å ta vare på ting, for eksempel bilar som kan vare meir enn 8 års garantitid.



Veteranbåten M/S Dalen ved Hjellebryggen ønsker alle medlemmene i GVK velkommen til «Åpen båt» lørdag 3.mai mellom klokken 11- 15. Alle er hjertelig velkommen!

MS Dalen følger opp frå GVK medlemsmøte og inviterer GVK på åpent skip.



Frist for stoff til neste utgave er 1. juni 2025



BÅRD HENRIKSEN BILVERKSTED AS

VI KAN REPARERE BÅDE DIN BRUKSBIL OG DIN VETERANBIL

*VI TAR OGSÅ SIKKERHETSSJEKK AV BILER FRITATT EU-KONTROLL
(PKK) ETTER AVTALE MED GVK.*



Adr.: Rødmyrsvingen 99
3735 SKIEN

Epost: bilverksted@online.no
Tlf: 35 59 23 00 / 908 50 201

