



Nr. 4 – 2022 Årgang 47

Veteranvoغن



Av innholdet:



Møt Haugseterklanen



Norgesløpet på Voss



1968 Honda 125cc

Formann:

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Jarle Rønjom - tlf 40 41 28 24

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 95 87 48 78
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 92 40 19 84
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 91 31 65 26

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 98 21 50 94
Lars Tufte - tlf 47 65 78 58

Revisorer:

Stein Haugseter - tlf 91 39 35 40
Leif Ingar Liane - tlf 90 75 64 19

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne - tlf: 90 50 47 64
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 99 23 75 05

Teknisk bil:

Svein Ekornrød - tlf: 90 52 67 49
E-mail: sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykel:

Hans Olav Kise - tlf: 93 0115 83
E-mail: hanskise@gmail.com

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 905 04 764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite:

Leif Ingar Liane
Per Horst
Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikket for LMK-forsikring)
Tore Wahlstrøm - tlf: 35 59 04 47 / 90 19 93 62
E-mail: torewahl@online.no

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

**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 bevegelsehemmede og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada.

Ønsker du å parkere for hurtig utrykning etter møtet, anbefaler vi å stå på Autostrada.

REDAKSJONENS HJØRNE

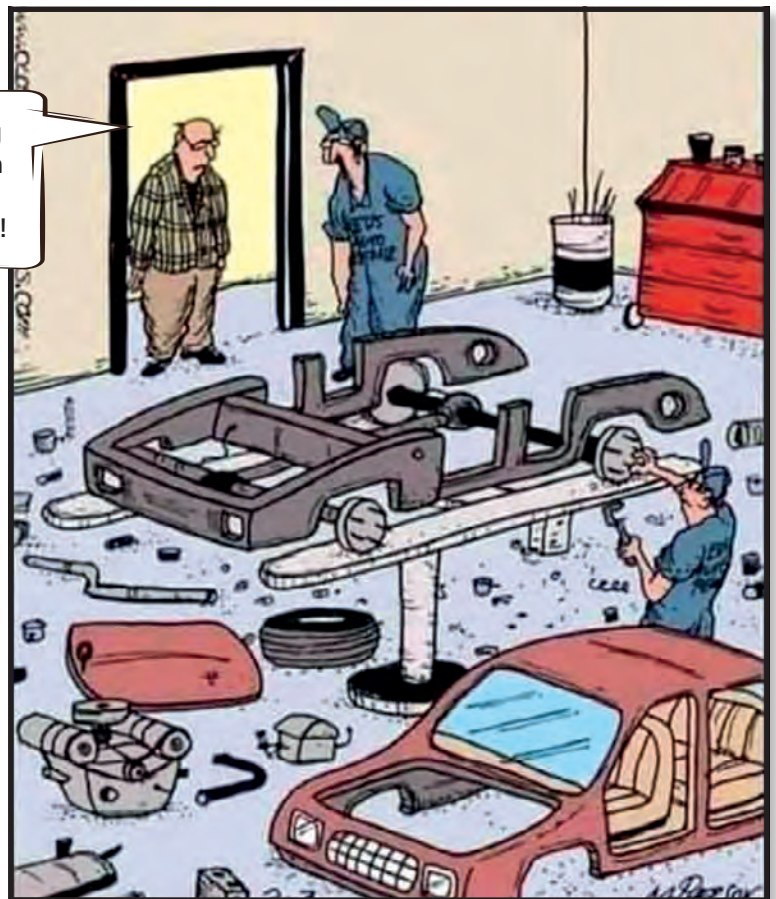
Vinteren er rett rundt hjørnet og det er snart tid for å reparere og restaurere igjen. Er dette vinteren du endelig skal bli ferdig med prosjektet og ha dette klart til våren 2023 og stille med nyoppfiksa bil på Grenlandsrally? Treng du hjelp av ekspertar som salmakar eller lakkering veit du sikkert at det no hastar frykteleg med å tinge time skal ting bli ferdig til våren. Ein annan ting er at internasjonal frakt enno ikkje er på stell etter koronaen og halvparten av alle containerar skal etter seiande stå tomme i Kina og all båtfrakt er

månader forsinka. Difor, treng du delar til prosjektet er det lurt å bestelle desse med ein gong. Ellers så er det som ein erfaren bilreparatør brukar å seie: «Det du ikkje får gjort til Nyttår, får du ikkje gjort til våren heller». Redaksjonen i Veteranvognen er uansett alltid klar til å rykke ut og skrive ein snutt om prosjekt som medlemmene held på med, kanskje eit besøk frå oss kan vere tunga på vekskåla som gjer at du blir ferdig denne vinteren?

For redaksjonen Narve Nordanger

STRIPA

Det viste seg at det var en klinkekule i askebeget!



FORMANN HAR ORDET

Hei kjære lesere av Veteranvognen!

Da er sommeren på hell, og jeg håper og tror dere har fått noen fine turer og treff med veteranbilen deres i år. Det har jo blitt normale tilstander igjen, og treff har det vært mange av har jeg sett, selv om jeg ikke har fått med meg så mange. Det har blitt 2 treff på meg i tillegg til et strålende Grenlandsrally, det første ble Norgesløpet på Voss i Pinsa, og det andre Grevling løpet fra Sandefjord 14. august.

Grenlandsrally med leder Tore Kvaale leverte til de grader, da selvfølgelig ved hjelp av et godt vær, utsultede medlemmer og andre på løp, og den fantastiske rammen vi får ved å ha målgang i Brekkeparken. Det ble 135 startende i dette løpet og et godt bidrag til klubbkassa. Takk til alle som leverte ved hjelp av postmannskap og utallige andre oppgaver til et slikt løp.

Norgesløpet ga meg en liten overraskelse ved at Volvoen stoppa før løpsstart, men heldigvis så var det enkelt etter litt feilsøking, egentlig bare en sikring til bensinpumpa som hadde gått, men slike enkle ting kan skape litt frustrasjon og tidsforbruk, jeg kjente litt på det.

På Grevlingløpet brukte jeg Mustangen i strålende sol, fint løp, fine veier, men



savnet målgangen som tidligere på Bygdetunet i Kvelde som nå var flyttet til et idrettsanlegg med grusbane i Kodal, det var litt nedtur i forhold til den forventede rasten på Bygdetunet. Ellers har jeg kjørt alt for lite med veteranbilene mine, men desto mer med bobil rundt i Europa, der ble det 5500 km på 4 uker, så da rekker en ikke så mye mer.

Vi har startet på høsten når dere får dette bladet, og jeg håper og tror på fine samlinger som er avtalt på Slevollen, og ellers på klubben i møter fremover, jeg håper å se mange av bilene deres der utover høsten. God høsttid ønsker jeg dere!

Hilsen Torfinn

Veteranvognen

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægland / Epost: leif.haegeland@gmail.com

Web-master:

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95
E-post: formann@gvk.no

Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 92 40 19 84
E-post: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til *Veteranvognen*
mottas med takk!

UTGIVELSER I 2022:

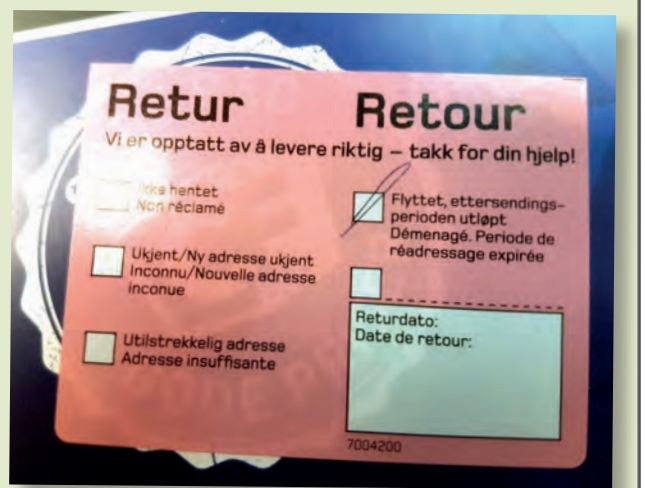
Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 15. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Framsidedfoto:

Dette nummeret viser Espen Nordaunet sin 1957 Borgward Isabella Coupe på besøk til Stalheim Hotell og Norgesløpet. Espen er svært aktiv bruker av sin sjeldne og flotte bil som sannsynligvis var den eneste coupeen som blei importert til landet i 1957, og har vore hos familien Nordaunet sidan 1975.

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

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





GVK-tur til Trollhättan

GVK sin veteranbiltur 2022 gjekk til Sverige med Trollhättan som mål. Vi møttes ved fergeterminalen i Sandefjord kl 7 mandag 13 juni. Reisa til Strömstad gjekk med Fjordline sin båt Oslofjord.



Vel over i Sverige kjørte vi på gamlevegen sørover til Grebbestad der vi hadde ein stopp for å samle troppane. Derifra gjekk turen via Fjällbacka, Hunnebostrand til Smögen. Der hadde vi bestilt lunsjbuffet. Etter lunsj gjekk turen rundt Åbyfjorden og ned mot Lysekil og kabelferge over Gullmarn. Neste mål var Torp handelsområde før Uddevalla. Videre mot Uddevalla og derfra på lite trafikkerte vegar via Öresjön til Trollhättan.

I Trollhättan budde vi på Scandic Swania rett ved Göta kanal. Vi fikk problem med den planlagte parkeringa fordi P-huset ved hotellet var stengt pga brann veka før vi kom. Det gjorde at vi måtte parkere i eit P-hus litt lengre vekk, ca 5-10 min gåavstand. Nokon parkerte også gatelangs. Det blei litt «action» for Tore når alle måtte betale med EasyPark-appen. Nokre trong litt hjelp for å få dette til å fungere, men det ordna seg etterkvart.



På kvelden fekk vi servert middag i restauranten på hotellet med påfølgende sosialt samvær.

Tysdag etter frukost møttes vi for felles kjøring nordover i Dalsland til Håverud sluser. Dette er inngangen til Dalslands kanal frå Väneren. Håverud byr på triveleg miljø, og er berømt for staden der Nils Ericson konstruerte ein 33,5m lang akvadukt i klinka stålplater som gjer at ein kan kjøre båt frå Väneren opp til Åklången ved fyrst å sluse og så krysse fossen. Akvadukten er klinka med 33.000 naglar og ingen av naglane er skifta sidan kanalen åpna i 1868. Lyftehøgda i slusa er ca 10m. Over akvadukten går det jernbanebru og vegbru.

Vi kørde delvis på lokale vegar og delvis på E45 nordover. Frå Brålanda svinga vi inn på vegen mot Dals-Rostock og vidare mot Åsensbruk og Håverud. Dette området er flatt og grøderikt. Sammen med Skåne blir Väneren-bygdene rekna for Sveriges kornkammer.

På Håverud fekk vi etter avtale lov til å kjøre bilane våre ned til kanalen og langs brygga heilt opp til Brasseriet der vi åt lunsj. Lunsjretten var spesialiteten hos Haaveruds Rökeri & Brasseri: Laxtallrik.

Returen til hotellet gjekk

via Mellerud og ut på jordbrukslandet ved Vänerensnes, sørover til Grinstad, viadukten ved Åsebro og ein stopp ved badestranda i Sikkhall. Dessverre var kiosken stengt så det blei ingen is, slik vi hadde lova. Resten av turen tilbake til hotellet var rein transportetappe, utan noko spesielt å nevne. På kvelden var det felles middag på hotellet. Turkomiteen hadde vurdert alle innleverte spørreskjema som var utdelt ved start, og vi premierte dei med flest rette svar. Resten av kvelden var det prat og barbesøk til den stengte (litt for tidleg).

Onsdag var det heimreise. Turen gjekk via Fjällbacka der vi åt lunsj på golfrestauranten. Fin plass med utsikt

til golfbanen frå uteserveringa. Vi tok Color Hybrid tilbake frå Strömstad kl 17. Der var det felles middagsbuffet. Som seg hør og bør på ein tur med gamle bilar hadde vi nokre få tekniske problem: Bilen til Odd ville ikkje samarbeide ved avreise frå Grebbestad, men plutselig blei Odd og bilen venner att og han kunne fortsetje på turen. Bilen til Per streika då vi nærma oss Trollhättan, men med hjelp av nokre innfødte med motorkunnskap løyste det seg også. Per og frue rakk akkurat middagen mandag kveld. Takk til alle som var med: 21 bilar 42 personar.

*Helsing frå arrangørane:
Oddvar og Tore*





EPLET FALLER IKKE LANGT FRA RATT STAMMEN



«Født sånn eller blitt sånn?» Det var tittelen på Harald Eias TV-programmer om hvorfor vi har blitt det vi har blitt. Faller eplet tett på stammen? Man kan lure på det når vi møter de yngste i Haugseterklanen, sønnene Martin og Christian. De håndterer motor, mekanikk og veteranbiler med all mulig selvfølge. Christian håndterer mest fransk, mens eldstemann Martin drar lengre sydøst når han henter sine prosjekter. De har altså havnet på hver sin side av stammen, men begge har falt tett nok til å arve farens interesse for bil og motor. Man er nesten fristet til å tro at det ligger noe genetisk bak.



Det har ikke blitt sagt direkte, men vi har en følelse av at Steins nye gule 2cv AK (varebil) er en slags utfyllende erstatning for hans gamle rødnesete Camilla. Den levde et hardt liv som «byggebil» da Stein bygget hus. Og ble overtatt

av meg da det var lite og intet igjen av den. Den fortsatte i rollen som «byggebil» på mitt eget husprosjekt til det kun var viljen som drev den. Så kjøpte Stein den tilbake. Og der døde den helt. Årsaken fikk jeg vite under garasjebesøket.



Da vi var på garasjebesøk hos Christian, møtte også Martin opp. De kjørte frem et lite men representativt utvalg kjøretøy på gårdsplassen, to franske og en italiensk. Det viser at eplet faller ikke langt fra stammen. Eller i dette tilfellet:

rattstammen. Det er for så vidt ikke det minste rart, alt fra sine små barnsben tilbrakte de mye av oppveksten i baksetet på foreldrenes 2cv. På vei til og fra festlig samvær med andre entusiaster med sans for den franske blikkboksen.



De sosialeusiast-samlingene ser ikke ut til å ha skadet barna. Og på pappas verksted fikk antagelig tidlig olje under neglene. Slikt setter spor.

Når det gjelder bil-interessen kunne de fortelle at deres første erfaringer bak rattet fikk de som nevestore ungdommer hjemme i utmarken på Skyer: Det var de som KJØRTE I HJEL DE SISTE RESTENE AV MIN FORDUMS CAMILLA! Slikt har de sluttet med, heldigvis. De har gått over til å restaurere i stedet. Yngstemann Christian besitter både låve, verksted og garasje i Gjerpensdalen.



Veteranvognen fikk samlet begge de yngste i Haugseterklanen hjemme på gårdsplassen til Christian. Det første vi møter i verkstedet til Christian er en rød Citroën Mehari 1968. Den befinner seg et eller annet sted på nedre del av restaurerings-rangstigen. Mehari var 2cv-utgaven av en form for ørkenbil. Den har som vi ser et særegent karosseri, laget av det som spøkefullt kalles « rustfri Panco-plast». Men under plasten er alt make: Ramme, hjuloppheng, fjærer, motor og girkasse. Han kan også sjonglere mellom en 2cv 1965, 1985 og 1987. Eller en Dyane 1970 som kom med i samlingen i 2017. Dyane blir av mange regnet som en misforståelse begått av Citroën i 1967. De prøvde å få til en 2cv som så litt mer ut som en bil.



Mehari kom i produksjon året etter Dyane og ble laget i 144953 eksemplarer frem til 1988. Det pussige navnet er ikke hentet ut av løse luften:



Navnet *Mehari* stammer nemlig fra den nordafrikanske folkestammen *berberne*. Hos berberne betyr det enkelt og greit *dromedar*. Så vet vi det. Men akkurat nå har Christian to andre gjester å ta seg av: For tiden er det italienerne som står på menyen: en rød Fiat Spider 1970 og en Fiat 600 er inne til behandling.





Vegg i vegg med verkstedet ligger en garasje. Eller lager. Her inne ruger en sjelden fugl: FIAT *Multipla*, 1961. En gang i tiden fylte de et stort behov i Italia, Multipla var en bil til mangfoldig bruk. 5 dører var nyttig både for storfamiliens utflukter og for de næringsdrivende som drev i mindre målestokk. Den levde opp til Fiats intensjoner: en mangfoldig bil så å si uten begrensninger.

Martin har et svakt hjerte for FIAT, han har gjennom tiden vært eier av et større antall enn selveste Berlusconi. Den utgaven som skjuler seg innerst i garasjen kjøpte han i 2013. Siden har den stått der.



Multipla var et vanskelig objekt å fotografere. Inneklemt på alle kanter og delvis kamuflert som en kombinasjon av hylle og varelager. Veteranvognen bringer derfor et illustrasjonsfoto til nytte for dem som ikke er kjent med Fiats allsidige sortiment. Vi har med selvsyn sett Multipla i daglig arbeid, lastet til randen med alt fra kartonger med tomater eller vindruer, til vår lokale forhandler av dagligvare. Han stappet inn nesten 20 propanbeholdere mens det var 41 varmegrader i skyggen. På de smale veiene var han bortimot en tikkende gassbombe på 4 hjul. Når Multipla var ute og kjørte kunne man lure på om den kom forlengs eller baklengs.



«Den er helt uten rust!!» Martin hevder at det norske Fiatmiljøet er i fistel av begeistring over både biltype og tilstand.

Rustfri er alltid et godt utgangspunkt for den som en gang i fremtiden har tenkt å få den ut i friluft igjen. Martin har ikke lagt en finger på den etter at han fikk den. Det ser vi, her er ikke engang tørket støv. Men bak støvet hviler 29 hk i levende live. Og når den tid kommer: støv fjerner man adskillig lettere og raskere enn rust.

Etter å ha besiktiget verksted og garasjer trodde vi at det hele var over. Hvor feil kan man ta! Oppe i lien hadde Christian og Martin mer å varte opp med. Et gammelt uthus viste seg å være en Sareptas krukke.

Her var det stablet et vidunderlig mangfold fra gulv til tak. Det var kjøretøy på 2 hjul og kjøretøy på 4 hjul. Med motor og uten motor. I tillegg til noe udefinerbare gjenstander skjult i halvmørke og spindellev. Et skattkammer for jublende skrotnisser.





«Her har de brukt skohorn» var vårt første inntrykk. Det var ikke engang plass til komme inn med selv et lite kamera. Her sto bl.a. en Fiat 600, 1958, som Christian kjøpte da han var 17 år. Og den står her fortsatt. I tillegg observerte vi Fiat 1973,1975 og 1987. Som også sto og samlet krefter. Sammen med diverse annet med og uten hjul. Med den fremdriften har klanen liggende prosjekter for uendelige mange generasjoner fremover.

Martin er frelst. Italiafrelst. Helt frivillig har han oppsøkt landet flere ganger enn de fleste. Stikkordet er FIAT. Som enkelte andre ser han på dette bilmerket med milde øyne. Gjennom årene er det ikke få eksemplarer fra Torino han har brakt hjem. I dag dukket han opp med en Autobianchi Abarth. Datteren var med, hun er eldre enn hva guttene var da jeg møtte dem første gang. Om hun overtar stafettspinnen i Haugseterklanen får genetikken og tiden vise.



Det er ikke dagligkost å få øye på en Abarth her i norsk trafikk. For de som er mer vant med Amcar og Mercedes og Opel og har et minimalt kjennskap til den italienske bilproduksjon skal vi bruke litt spalteplass på voksenopplæring:

I 1949 stiftet østerrikeren Carlo Abarth firmaet Abarth & co i Bologna. Denne & co het Armando Scagliarini. To år senere flyttet de til Torino og innledet samarbeid med FIAT, og det resulterte i Fiat 500 Abarth. Forskjellen på vanlig Fiat 500 og Fiat Abarth så man ikke på det ytre, men i trafikken. Den ene var raskere enn den andre. Abarth fikk til å begynne med 26 hk mot at Fiat 500 måtte klare seg med sine tilmålte 13. Men det er lenge siden Abarth var så beskjeden at 26 hk. holdt mål.



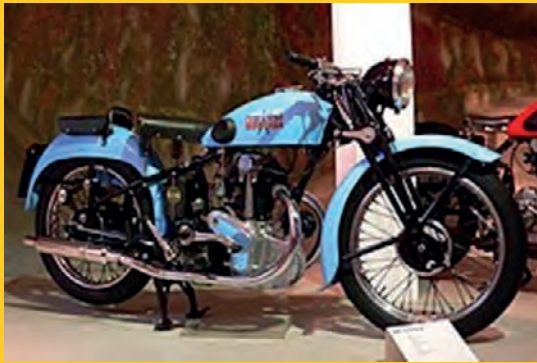
«Dette er en EKTE Abarth!! Serie 3!! Fra 1973!!» Det var salvelse i røsten til Martin. Vi fikk også vite at det var produsert 7 serier til sammen av Abarth. Og de har antagelig vokst litt for hver generasjon. Når Martin åpner panseret kan vi se at de opprinnelige 26 hestekreftene har vokst seg stor og sterk med årene. Nå har Martin 70 hk å leke i trafikken med. I det vi legger lokket på hestekreftene kommer det ytterligere en opplysning fra Martin: «Det er utført null arbeid på bilen..det er lite vedlikehold på italiensk bil!» Så vet vi det også.





Vi skimtet tallet **180** som øvre grense på speedometeret. I motsetning til de fleste tilfeller av slike påstander er vi denne gang tilbøyelig til å tro at vi er i nærheten av sannheten. Abarth er så visst ingen sinke i trafikken. Den dro med seg erfaring fra den tiden de laget racerbiler for bl.a. Porsche, Simca og Lancia. Som om ikke dette var nok, produserte de også eksosanlegg og forskjellige typer trim-sett for vanlige «gatebiler».

Abarth ble helt overtatt av Fiat i 1971 og ble øremerket for videre utvikling i Fiats avdeling for motorsport. Denne var under ledelse av Alfredo Lampredi. Han var kjent for sin suksessfulle utvikling av raskere og raskere motorer. Abarth samarbeidet ikke bare med Porsche og Simca. Også *Autobianchi* bygget Abarth: *Autobianchi* ble grunnlagt i 1955 av Bianchi, Pirelli og Fiat.

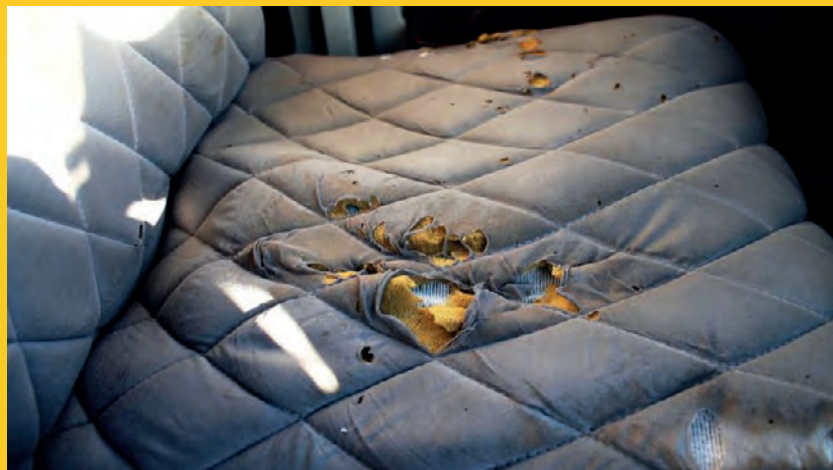


Selve grunnstammen i dette samarbeidet, *Bianchi*, ble grunnlagt av Edoardo Bianchi i Milano alt i 1885. De produserte sykler, senere også motorsykler fra 1897 frem til 1967. Etter 1955 opererte Autobianchi i nedre del av småbilklassen. Bilen var utstyrt med Fiat 500s beskjedne motor med 13 hk, og den ble selvfølgelig også plassert bak. Modellen skulle peke fremover mot et mer «bil-lignende» og moderne utseende. I dag er Bianchi en stor leverandør av motorsykler med hederlig bakgrunn. De vant nemlig stor berømmelse i perioden 1925 – 30. I 1937 kom motorsykkelen Bianchi ES 250 på banen og sopte inn ytterligere bifall. Bianchi-sykler produseres fremdeles i dag. Det blir nesten som tilbake til starten for mer enn 130 år siden, berømte da og berømte nå.

Den modellen fra Autobianchi er som har høstet mest lovord er A112. Den ligner mistenkelig på bilen til Martin.. Da den kom i 1969 disponerte den 42 hk i «juniorutgaven» mens modellen «Elite» kunne skryte av hele 48 hk.. Men i 1971 hadde Alfredo Lampredi utviklet en motor på hele 70 hk. Da hadde den vokst fra 965 ccm til 1050 ccm. Med sin 5-trinns girkasse, større ventiler og overliggende kamaksel stilte A112 på startstreken i flere bil-løp over hele Europa. Uten å tape ansikt. *Autobianchi* overlevde til 1995 i Italia, mens i resten av verden forsvant den i 1989 da Y10 -modellen endret navn til Lancia. Det var 3 år etter at Citroen Dyane gikk ut av produksjon. Dyane kom på markedet i 1967 som slags hybrid som ble hengende i løse luften mellom den klassiske 2cv og tradisjonell bil. Tross det solgte den nesten 1,45 millioner eksemplarer før fabrikken pakket ned utstyret. Christian Haugseters Dyane kom på veien i 1970.



Han kjøpte den som tomt skall, deretter fylte han på med det som skulle til for å få et komplett kjøretøy av skallet. Og så satte han det hele sammen selv. Ved nærmere ettersyn ser vi at det ytre korresponderer med det indre, velbrukt og sjarmerende nedslitt men fullstendig kjørbart. Han har fått innstendig ordre fra «Sports-



bil-losjen» i Oslo om å avholde seg totalt fra noe som engang minner om opp-pussing! En ordre han har tatt på dypeste alvor: han har aldri polert sin Dyane. Eller stoppet setene. Men 2cv-motoren på 32 hestekrefter er overhaldt og like velvillig i dag som da den var ny.



Det som likevel var rosinen i Christians pølse var en grå 2cv 1964. Han kjøpte den i 2015 og heloverhulte bremsene umiddelbart. Deretter fikk motoren full overhaling. Og ellers det som var påkrevet.

Nå lever alle de 18 hestekreftene i beste velgående under et blankpolert panser. Og 18 hk trenger ikke store plasser. Det er mest tomrom under lokket. Faktum er at det som tar mest plass er girkassen og luftfilteret. De to sylindrene står som små yogurt-beger beskjedent plassert ett på hver sin side.



Et nøkternt dashbord med få valgmuligheter viser hva man kan håpe på av topphastighet. Det blir i de fleste tilfellene med håpet. På den annen side, man er ikke anlagt for de store hastighetene når man frivillig går til innkjøp av 18 hestekrefter i grå innpakning. Og for dem med dårlig hukommelse er det på høyre side av dashbordet også tegnet inn hvordan du skal bruke girspaken.

Etter en kort oppsummering kommer vi til at Haugseterklanen til sammen har en solid saldo når det gjelder veteranbiler. Her er det neppe fare for «overtrekk av konto».



Den gamle militærleirer på Bømoen var ein fin plass å starte løpet. To kjente bilar frå tidlegare løp er fremst her, 1918 Dodge frå Drammen og 1929 Nash frå Arendal. Foto: Espen Nordaunet

Norgesløpet 2022

Etter fire års pause var det no i juni endeleg tid for Norgesløp igjen. Det siste løpet som blei gjennomført var faktisk det som GVK arrangerte i 2018, deretter har det vore eit alternativt LMK arrangement på Lillehammer og to år med korona. Køyretøyshistorisk Klubb på Voss skulle eigentleg arrangert i 2020 og fekk endeleg arrangert no i år. Arrangementet var lagt opp med aktivitetar fredag til søndag i Pinsehelga slik som Espen Nordaunet har skrive om i sitt reisebrev, medan sjølve Norgesløpet blei avvikla laurdagen. Frå GVK stilte Torfinn Dale som hovuddommar sidan han var arrangement-sjef sist gong, Espen Nordaunet og Narve Nordanger var med som deltakarar, og Jarle Rønjom var der (med moderne bil) som medlem av LMK hovudsstyre.



Artig innslag frå arrangørklubben var denne heimelaga motorsykkelen med ein Lister stasjonærmotor på 4 hk som svært saktegåande drivverk. Som ei gammal snekke på hjul putra sykkel rundt. Foto: Narve Nordanger



Som i Langesund var det ein kommunal representant som opna løpet og skulle kutte kjettingen, men vossingane hadde fuska og lagt inn ein snørebit slik at det var nok med ei vanleg saks for å få dette til. Foto: Narve Nordanger





Arrangement-sjefen for førre Norgesløp (2018), var formann Torfinn som dermed var med som Løpsdommar i 2022. Han køyrte Volvo 262. Foto: Jarle Rønjom.



Kona til Torfinn, Astrid, fekk pris etter løpet for å ha dytta på den tunge Volvoen etter at sikringen til bensinpumpa rauk rett før start. Foto: Jarle Rønjom.



Tor Samuelsen frå LSVK stilte og opp i elegant matchande antrekk til sin 1937 Chrysler. Foto: Narve Nordanger.



Absolutte vinnarar av best utkledd ekvipasje var dette paret med Alfa Romeo og matchande 80-tals grilldressar. Foto: Narve Nordanger.



Ein del av Vosse historia er saga om baseballlegenden Knut Rockne som utvandra frå Voss og fekk ein Studebaker modell oppkalla etter seg. Denne Rockne'en er sjølvsgagt eigd av ein Rokne. Foto: Narve Nordanger.



På Voss har dei Magirus brannbil, som gjerne stiller på løp lasta opp med mannskap. Foto: Espen Nordaunet.



Eldste bil frå GVK var Skinnvengjo til Narve Nordanger. Smil og glede ved start. Foto Yngve Kristiansen, BVK.

Etter kvart var mannskapet på Skinnvengjo ganske svarte på nevane etter stadig leiting etter grunnen til at bilen fuska så fælt. Foto: Snorre Nordanger.



Dei yngre vossingane kørde moped på løpet, også i tidsrett antrekk. Foto Espen Nordaunet.



Tur til Voss på Norgesløpet 2022 - også kalt for VossaRudl'n

Etter to år med nedstengning og like mange ganger avlyste Norgesløp, var det endelig tid for Norgesløpet på Voss. Løpet gikk i Pinsehelga, 4. til 6. Juni, med Kjøretøyhistorisk Klubb Voss som arrangør.

Tekst: Espen Nordaunet

Med en litt sliten girkasse i Borgwarden, ble løsningen å ta sjøveien. Jeg kjørte 4 km hjemmefra til Langesund på torsdag og deretter ombord i Fjordlines MF Bergensfjord med kurs for Bergen. Møtte to andre biler fra Oslo-området som også hadde samme mål som meg.

Vel fremme i Bergen i to-tida dagen etter, gikk turen videre til Voss i litt overskyet, men fint kjøre-vær. Vi ankom Stalheim Hotell utpå ettermiddagen. Da var allerede endel andre deltagere som hadde kommet, og det var nesten like fin utsikt på forsiden av hotellet som den berømte på baksiden, hvor det utsikt nedover Nærøydalen mot Gudvangen.

På fredags kvelden hadde arrangøren ordnet med besøk på Smalahovetunet. Transporten fra hotellet (og tilbake) ble standsmessig med en Limousin og en Jaguar XJ Serie 1. Det ble et utsøkt måltid med smalahove og tilbehør, og besøk/omvisning i «smalahove-fabrikken», før transport tilbake til Stalheim Hotel.

På lørdag morgen ble kursen satt i retning Voss igjen, til Bømoen leir, der det var registrering og bilene oppstilt. Det var 140 biler på start-lista. Været var lettskyet, fin temperatur, og sola kikket frem innimellom. Det var kun to representanter for GVK på start-lista,



Stalheimskleivane og Stalheim Hotell sett frå husmannsplassen Nåli. Stalheimskleivane var panlagt som del av ruta for Norgesløpet, men Vegvesenet fekk kalde føtter like før løpet etter ein inspeksjon og stengte vegen igjen.

Narve med sin Chrysler Roadster 1929, og jeg med min Borgward Isabella Coupe 1957, og i tillegg kjørte også løpsdommer Torfinn i sin Volvo 262. Det var godt å se at klubben på Voss hadde så mange unge medlemmer i klubben som bidro både som mann-

skap og deltagere. Selv om noen av de yngre deltagerne hadde fokus på senking og trimming, så er det veldig positivt med rekruttering. På søndag kveld reparerte noen av disse unge medlemmene bremsene på en førkrigs Chrysler som kom fra Vestfold, der et



Borgward Isabella Coupe er alltid ein favoritt blant damene, her er bilen til Espen Nordaunet. Foto: Narve Nordanger.



Er du på Voss kan du vere sikker på å bli servert smalahove. Her frå fredagsutflukten på Norgesløpet. Foto: Espen Nordaunet.

bremseband på et forhjul hadde løsnet under løpet på lørdag.

Selve kjøre-ruta var delt i to etapper, en før lunsj i og rundt Voss sentrum og tilbake til klubbens lokaler på Bømoen. Det var lagt inn to poster underveis. Det var en ganske bratt og lang stigning opp til den andre posten ved Voss Ski- og Tur senter, og tilsvarende nedoverbakke ned igjen til sentrum. Det var vel kanskje noen som fikk utfordringer med både varm motor og varme bremses. Etter oppstilling av bilene og lunsj-servering startet del to av kjøreruta, med en ny post på Bømoen pluss to poster til underveis. Siste etappe gikk på diverse små lokalveger og litt på hovedvegen frem til målgang på Stalheim Hotel, der også løpsfesten på kvelden ble arrangert.

Etter middagen ble det premieutdeling og diverse taler og mange gode tilbakemeldinger til arrangøren for et veldig bra gjennomført Norgesløp.

På søndag var det lagt opp til et besøk i Gudvangen for de som ønsket det, til en Vikingelandsby der det var omvisning og fascinerende historier om hvordan dagliglivet var i Vikingetiden.

Det ble også servert en tidsriktig lunsj inne i denne Vikingelandsbyen, før turen gikk tilbake til hotellet. På søndag ettermiddag ble vi invitert til å være med på en fottur til Nåli, en husmannsplass som ligger spektakulært til på en fjellhille. Det er en 2-timers tur i «lett kupert terreng». Det betydde et bratt terreng med en sti som var delvis kun en smal hille i fjellveggen, men med fantastisk fin utsikt mot Nærøydalen, hotellet og Stalheimskleivene. Før middagen på kvelden, var det en times foredrag av Halvor Folgerø med tema «Vestlandsvegar», med historier fra bygging av noen vegstrekninger, og historier om ulykker og hendelser opp gjennom årene.

Mandag morgen, etter en solid frokost-

buffet, var det utsjekking og avreise i retning Bergen og Fjordline's MF Stavangerfjord med avgang kl. 14:30. Været kunne ikke vært bedre, sol og fin temperatur, og det ble en fin kjøre-tur til Bergen, en flott båt-reise til Stavanger, før natt-seilasen til Hirtshals og videre til Langesund på tirsdag formiddag.



På søndagen reiste veteranbil-entusiastane på klatretur til Nåli. Foto: Espen Nordaunet.



Framfor Stalheim Hotell stod det ei fargerik forsamling med flotte køyretøy. Foto: Espen Nordaunet.



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 autostrada

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER

Honda SS125A 1968

Runar Hogstvedt har alltid likt Honda motorsykler. Det startet med en 125 kubikk i ungdomsårene før bil overtok. Imidlertid mens årene går så blir både Hondablader og Hondabøker nøye studert. Akkurat denne sykkelen likte han veldig godt.

Vi som har opplevd akkurat dette kjenner til den følelsen som Runar hadde når han kjørte hjem fra Oslo i 2002 med Honda'en på hengeren!



Annonser fant han via Classic Honda Club. Det var en som ryddet i sin samling. Sykkelen er importert fra USA av han som Runar kjøpte sykkelen av. Runar har vedlikeholdt sykkelen jevnlig. I årene som er godt har han fått lakka opp tanken.

Han som den gang hadde lakkverksted på Bøleveien tok jobben. Det er veldig bra utført. Forgasser har Runar rensset og justert. Diverse deler er byttet ut som baklysglass, holdere til blinklys og blinklys.





Bremsepedal er også bytta. På delelageret til Runar ligger ny bakfelg og eiker. Første prosjekt nå er å bytte dekkene. De begynner å bli gamle.

Motoren er på 125 kubikk og yter hele 13 hester. Det elektriske anlegget er på 6 Volt.

Honda begynte å lage små moped/motorsykler og Honda Super Cub produseres fremdeles og er produsert i enormt antall. Enkle, robuste og slitesterke. Den kom i 1958. Med ønske om å erobre hele verden så startet de i 1959 butikk i Los Angeles.



I Norge så er Honda CB 750 berømt som den første store japanske motorsykkelen. Den ble berømt over hele verden. God holdbarhet, lite skruing og gikk fort. Den ble presentert i 1968 og de første motorsyklene ble solgt i 1969.

Runar bor i Siljan. Denne motorsykkelen er ypperlig til å sjekke om Siljans beste softis er like god nede på bensinstasjonen. En annen mulighet er å treffe gode venner i Classic Honda Club på Vindfjell. Der møtes de en gang i måneden.



RÅGJENGERE I SKIEN SENTRUM

“Fotgjengerne i Skien får dårlig attest av byens politimester,” står det å lese i Varden i 1953.

Tekst: Tor Kjetil Gardåsen

Her utroper politimester Johansen fotgjengerne til den desidert største trussel i trafikken og en felles fiende både for bilister og syklistene.

“Se på dem f. eks. en travel lørdags formiddag hvor de blokkerer hele fortauets bredde, slik at forbipasserende ofte må ta gaten i bruk,” tordner han. “Ofte er det nesten uråd å komme fram til en butikkdør nede i sentrum. Og for helt å vise sitt herredømme over trafikken tar de halve gaten i bruk. For ikke å tale om når de skal over gaten. Aldri har folk så god tid som akkurat da. At de fleste later som om de oppmerkede fugene ikke eksisterer,



er også en ting politimesteren ikke unnlater å gjøre oppmerksom på.”

Når det gjaldt syklistene mente politimesteren at de ikke var så gale som de hadde ord på seg for, selv om de blant bilkjørende hadde ord på seg for å være både hensynsløse og uforsiktede. Noen, og da særlig yngre, kunne nok være uvettige og med en ansvarsfølelse

som ikke sto i forhold til den akrobatikk de behandlet sitt kjøretøy med. Eldre syklistene var imidlertid fornuftige og forsiktede i trafikken.

I dag nesten 70 år etterpå kan vi saktens trekke på smilebåndet av en slik enfoldig oppfatning av trafikproblemer som Varden gir uttrykk for. Den voldsomme biltrafikken som omtales



Hverdagsglimt fra trafikken i Skien sentrum. Når vi ser bilder som dette kan vi forstå politimesterens omtale av både rågjengerne og hensynsløse syklistene. Bildet kan nesten tjene som en konkurranse “Finn minst fem feil i trafikken”. Ellers hadde bare Oslo og Stavanger større busstrafikk innenfor sine grenser enn Skien, ble det meddelt, Og få byer hadde en så sterk trafikk på et så konsentrert område som Skien, hvor all trafikk måtte sluses gjennom de få sentrumsgatene.

Bilder fra Facebook. Gamle og nye bilder fra Scheen by.



Fotgjengere i Skien får dårlig attest av byens politimester



Syklistene ikke så gale som de har ord for
Mange sjåfører har for stor fart i de farlige tverrgående gatene

Bare to av landets byer — Oslo og Stavanger — har større buss-trafikk innenfor sine grenser enn Skien. Og få byer med sterk trafikk har et så konsentrert område å avvikle denne trafikken på som Skien, hvor alt skal innom de få sentrumsgatene som står til rådighet. Og gatene er trange, det står heller ikke til å nekte —

Men politimester Johansen som vi igår drøftet enkelte trafikkproblemer med, trøster seg og oss andre med at det kunne ha vært verre. For da byen skulle bygges opp igjen etter brannen i 1886, var det mange som mente at gatene ble for brede. Det var et sterkt mindretall som ville ha gatebredden ytterligere tre meter smalere. En kan derfor si at trass i alt ble det vist framsynthet av de bestemmende myndigheter i Skien i de siste par tiårene av forrige århundre. For hvem kunne ha tenkt seg at trafikken seksti år senere ville bli av

slike dimensjoner i den fredelige småbyen?

Syklistene hensynsløse?

Etter dagens krav er imidlertid problemet blitt like brennaktuelt som vanskelig, og blir det ikke mindre på grunn av dårlig trafikk-kultur. Ikke minst syklistene har fått alle sjåførers dom for å være hensynsløse.

— At det oftest går bra med syklistene er nærmest et under, sa en av byens forsiktige drosjesjåfører til oss forleden.

Men er de da så gale som de har ord for, spør vi politimesteren.

Svaret er ikke så lite av et forsvar for syklistene. Vel er det mange uvettige syklist, og kanskje helst i den yngre årgangen hvor ansvarsfølelsen ikke står i noe rimelig forhold til den akrobatikk de behandler sitt kjøretøy med. Politimesteren mener imidlertid at de syklistene som er kommet til sjels år og alder oppfører seg bra og fornuftig og utviser den grad av forsiktighet som den store trafikken har krav på.

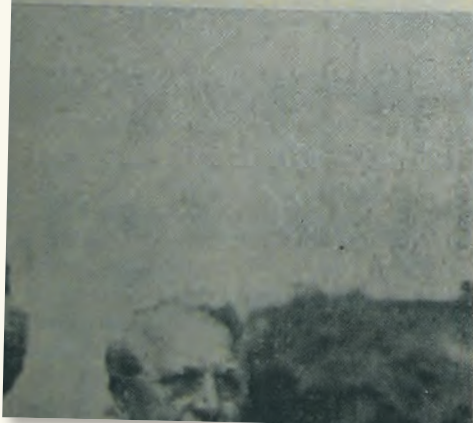
Mange «rågjengere»

En «fiende» har både sjåfører og syklist felles, nemlig det gående publikum, og de får slett ikke særlig bra attest av politimesteren hel-

mine gamle her i Skien?

ner Eugene Jacobsen på besøk

ebber ut i Amerika



Kontorsjefen i Solum

Kontorsjef Ingmann Utheim har meddelt at han ikke overtar stillingen som kontorsjef i Solum. — Den av herredstyret som nr. 2 innstilte, cand. jur. Aasmund Slettan, har meddelt at han kan overta den.

Fra Varden 29. juli 1953.

er vel knapt en tidlig søndags morgens trafikk i våre dager. Holdningene til bilkjøring var dessuten svært liberale. Det var bilistene som hadde førsteretten, og alle andre måtte vike. Sjåførene ble ansett som ferdig utlærte når de sto med sertifikatet i hånden, og trafikku-

lykker der bilistene hadde skylden ble nærmest omtalt som hendelige uhell. Antallet trafikkulykker var da også langt høyere i 1950-årene enn senere sett i forhold til antall biler. Likevel har sjåførene ikke kommet så langt som de danske sjåførene, kunne

politimesteren meddele. I Danmark stanset bilførerne foran fotgjengfeltet for å slippe fotgjengere over. Det gjorde man ikke i Norge. Så sant, så sant. Det fikk da være grenser fra hva en skulle forlange av travle moderne bilførere.



ALLTID SPENNENDE MED SKROTSAFARI

Da min bror og jeg var små, var vi helt besatt av bil og motor. Vi hadde stort sett kontroll på det meste av bilmerker og modeller fra USA gjennom tidene, og så fort vi hørte noe som hadde mer enn fire sylindere, kastet vi oss på syklene for å undersøke hva dette kunne være.

Tekst og foto: Johan A. Vestgarden

Noe av det mest spennende vi kunne gjøre var å gå på skrotsafari, da vi besøkte vår bestemor som bodde et stykke ute på

landet i Bø i Telemark. Der kunne vi være ute i timevis på leiting etter skatter i form av hjulkapsler, lykteringer, dørhåndtak, og til og med hele biler. Vi gjorde faktisk mange fine «funn» og jeg husker godt

hvordan adrenalinet bruste i blodet da vi forstod hva vi hadde funnet. Dette kunne vi snakke om i dagevis etterpå, og drømmen om en dag å få sin egen gamle amerikaner, ble stadig sterkere.





Selv om dette nå er nærmere 25 år siden, og jeg i dag eier 3 gamle Buicker, merker jeg fortsatt hvordan nysgjerrigheten vekkes, om jeg får snurten av at det kan være et «skogsvrak» eller noe annet spennende i nærheten. Selv et rustent malingspann i skogen kan få pulsen til å øke.

I fjor høst kjøpte familien seg hytte et sted i Vest-Telemark, og da jeg «liker turer i skog og mark», har jeg brukt mange timer på å utforske nærområdet. Så på en av disse gåturene kom jeg inn på en gammel traktorvei. Og der, plutselig, noen hundre meter inne på veien, nede i ei li, fikk jeg øye på den! Blodet bruste og adrenalinet økte på, og ettersom jeg kom nærmere, forstod jeg tydeligere hva det var for en skatt jeg hadde funnet! Mange vil sannsynligvis stille seg helt utenforstående til dette, men der og da tror jeg at jeg kjente den samme følelsen som de som vinner i lotto!



At det i det hele tatt er mulig? Hjemme i garasjen min står det en 1938 Buick Special som er solgt ny i Norge, og det vil jeg sannsynligvis tro denne også er. Så her lå den, av alle mulige biltyper,

og i gangavstand fra hytta vår! Da kan man si at verden er liten!

Sannsynligvis har denne 1938 Specialen ligget her en stund, for naturen var på

god vei med å ta den tilbake. Motor og drivverk manglet, og det ser ut til at noen har kuttet taket av den en gang. Rundt i området lå det flere deler, men veldig lite fra denne er det nok mulig å redde. Dessuten var det ingen id-plate på bilen, så skal man vite mer, må man nok få bøndene i bygda i tale.

Full av begeistring måtte jeg selvfølgelig fortelle min bror om opplevelsen, og bilder ble mottatt med begeistring. Min eldste datter på 5 år, som for øvrig er skikkelig Buick entusiast, er svært nysgjerrig på dette og maser om ikke vi kan se på den. Gjett om jeg kjenner meg igjen! Så nå er det bare å smøre niste og pakke sekken for å skape spennende bilminner for en ny generasjon av bil (Buick)entusiaster!

Denne artikkelen ble skrevet for ca. ett år siden, og kom på trykk i Buickklubben sitt medlemsblad «Roadmaster». Det skulle resultere i enda en fin historie, for noen dager etter at bladet ble spredd i postkasser i det ganske land, ringte telefonen, og jeg forstod at det var en som var minst like interessert i funnet som meg.

Odd Skjei het han som tok kontakt, og han hadde tilbrakt sine første leveår i Snelvedt-området, før familien flyttet nordover til Trondheim. Der hadde han gjennom flere av sine voksne leveår jobbet med restaureringen av en 1938 Buick Roadmaster, og det var kun to detaljer han manglet for å ferdigstille prosjektet. Det ene var låsen til hanskerommet, og det andre var sigarettene i baksetet, for disse var erstattet med talglys, da bilen i hadde endt sitt tidligere liv som russebil. Nå hadde han altså sett på bildet av dashbordet at dette vraket fortsatt hadde hanskeromslåsen intakt.

Det ble en veldig hyggelig samtale, og han fortalte at Roadmasteren opprinnelig hadde vært svensk, men hadde fulgt med over riksgrensa en gang på 50-tallet. Der hadde den levd et greit liv frem til den ble russebil.

I dag fremstår bilen som en perle, men

Odd har flere prosjekter, så bilen er for tiden til salgs. Veldig moro om denne flotte bilen får lov å tilbringe sitt videre liv på norske veier, så kanskje noen i Grenland har lyst til å overta dette smykket?

Som en kuriositet kan jeg nevne at Kronprins Olav kjøpte en identisk Roadmaster ny av Sørensen og Balchen i Oslo i 1938, og senere ble 38 modellen kjent som «Den lukkede Buicken»,

og A-1, som er en 39 Roadmaster, som «Den åpne Buicken».

Uansett, hanskeromslåsen ble demontert på en grei måte, selv om skruene ikke hadde vært rikket på 83 år, og ble sendt med posten frem til en fornøgd mottager!

Veldig hyggelig å kunne hjelpe en annen veteranentusiast!



Odd Skjei sin 1938 Buick Roadmaster.



Gamle bilder

GOFJELL VEGKRO 1970



Gofjell Vegkro v. Kragerø

Dette fargefotoet er frå 1970 og viser høg aktivitet ved Gofjell i Kragerø. Lengst framme er ein Renault 4 Laban, den raude som ser ut til å køyre avgarde er vel ein Morris 1300, og i tillegg er det godt utval i alltid populære VW og Ford. Mange av bilane har 60-talets forløpar til skiboksar, takgrind der ekstra bagasje er pakka inn i oransje presenning til vern mot nedbør og støv når ein var på ferietur med full bil. På Gofjell var det i mange år ein populær stoppstad langs Gamle Sørlandske hovudveg og seinare E18, der tilogmed eg

kan hugse at familien Nordanger stoppa på 60-talet. I 1971, året etter dette fotoet blei teke blei E18 flytta og nesten all trafikken forsvann. Den tidlegare bensinstasjonen og restauranten (med danseplass) blei etterkvart til bustader. I dag ligg Gofjell langs Fylkesveg 363 og kan vere verdt ein tur forbi for den som søker nostalgi. For å lade ekstra opp kan du sjå igjennom den norske spelefilmen «Reisen til havet» frå 1958 med Erik Bye som ein av hovudrolleinnehavarane, der mykje av handlinga var spelt inn ved Gofjell.



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
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



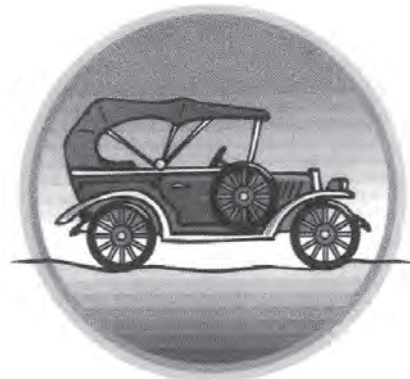
Christoffersen AS

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 AS
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

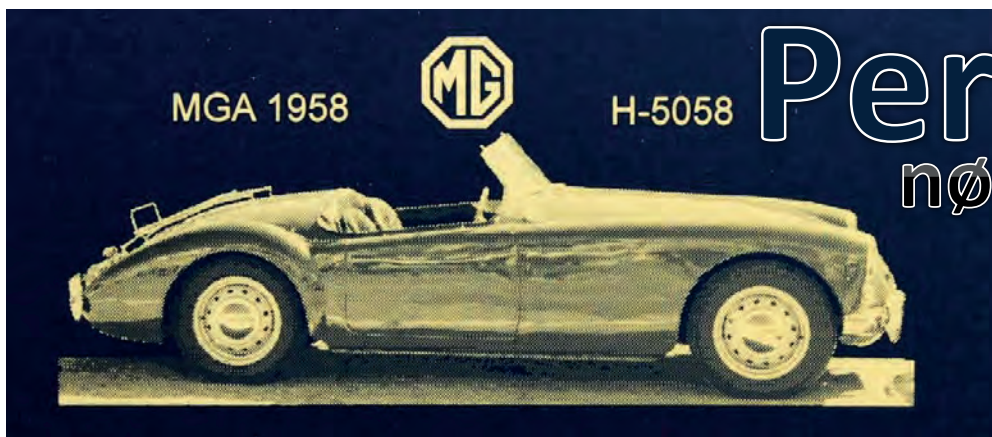
Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000

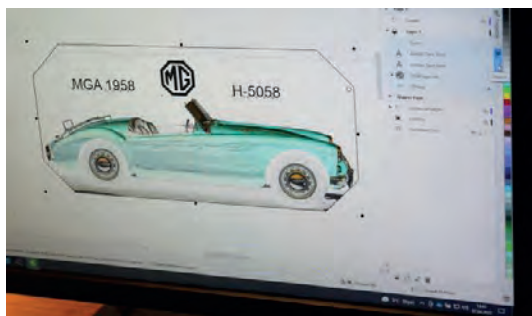


www.rorleggern.no





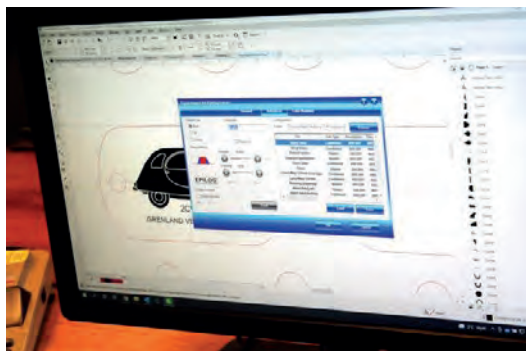
Personlig nøkkelring?



Dersom du ønsker din personlige nøkkelring til veteranbilen ser det ut til at klubbens egen Hege Sondresen kan hjelpe deg med det. Hun har i noen tid lekt seg på kontoret med data maskinen. Da Veteranvognen var innom i et annet ærend ble vi presentert for resultatet av forskningen så langt. Opprinnelig beregnet til metallholderen for Visakort, men på forespørsel om prosessen også kunne omfatte nøkkelringer til biler fikk vi et bekræftende svar. Det spiller ingen rolle om det er en Volvo, Mercedes, Buick eller hva som helst. Veteranvognen fikk en kort innføring i prosessen på datamaskinen.

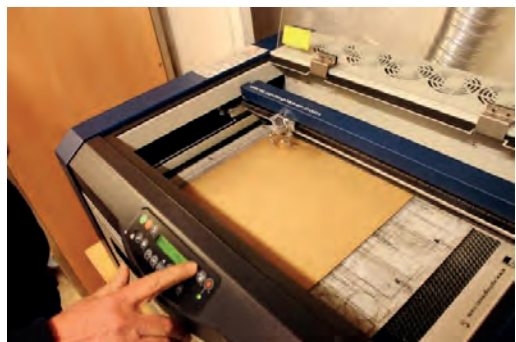


Et for oss uforståelig antall programmer og valgmuligheter flimret forbi, parallelt med en kryptisk forklaring på hvilke muligheter datamaskinen satt inne med. Hun hadde brukt sin egen MGA som prøveklut, først og fremst for å se om hun kunne få brent bildet over på kortholderen. Veien fra dataskjermen til prøvebrenningen på blå plate virket for oss meget vellykket.



Vi fikk forklart at noen bilder fantes på nettet, men hun anså det som mulig at en eier av hvilken som helst veteranbil kunne levere et elektronisk bilde og få det brent på nøkkelskilt.

Tilfeldigvis fantes en 2cv i dataprogrammet.. Vi ble overveldet over hvordan de forskjellige operasjonene ble håndtert og av det som etter hvert tok form på skjermen.



Med en viss spenning kunne vi bivåne veien fra dataprogram via et sofistikert laser-apparat til ferdig resultat. Bildet, eller emblemet, og teksten vokste bokstavelig frem for øynene på en. Og på kort tid sto man med et unikt og helt personlig nøkkelskilt i hånden. Ulf



Finn Røed i Larvik har hatt denne 1920 modell Citroen sidan 1950 (altså i 72 år). Fint restaurert med mykje messing.



Håvard Øyane som tidlegare har gått under dekknamn her i bladet (vi beklagar), var fornøgd etter målgang med sin 1955 Citroen B11 Traction Avant. Både hund og ganske nyrestaurert bil hadde oppført seg bra, kunne han fortelje.

ÅRLEG GLEDE I STAVERN

Midt i juli er det som oftast fint ver på våre kantar og dermed svært kjekt å reise på Gladløpet i Stavern.

Dette slo til i 2022 også, og mange GVK medlemmer hadde tatt turen til løpet som blei avvikla i tradisjonell stil. Førkrigs-

bilane fekk snike i køen og køyre fyrst av garde, men det er jo så få ekstra gamle bilar at dei 150 etterkrigsbilane hadde ingen problem med å tålmodig vente i kø på sin tur å køyre ut. Løypa var nok ein gong ei rundløype der annankvar bil blei sendt ut i motsett retning og deretter møttest ca halvvegs til allmenn glede. Postane på løpet var alle av ein slik karak-

ter at poengscoren mest var avhengig av flaks og ikkje av verken dyktigheit eller googling på internett. Etter løpet var det samling på museumsområdet i Stavern der alle fekk anledning til å studere kvarandre sine bilar i solskinnet. Etterkvart var det nok premieutdeling og, men då hadde Veteranvognen sin utsendte forlengst reist heim til middag.



Nokon køyrde Volga medan andre køyrde Corvette.



Austin A35 (stor bakrute) som svenskanne kalla «Köttbuller» er ein lett køyrt veteranbil i hending storleik.





Undervegs var ei av oppgåvene å gjette kor mange skruer som var i glaset. I vår bil bomma vi frykteleg og mista mange lodd.



BMW Z1 frå ca 1990 med sine svært så spesielle dører var ein spennande og skjeldan bil.



I solskinet var det heilt rett å køyre cabriolet. Her er ein DKW F5 A-Cabriolet frå 1936 som blei funne som vrak i Telemark for mange år sidan.

Arvid Ajer stilte med sin Volvo P1800 med tung Helgenen tilknytning. Han kunne stolt vise fram skiltet som fyrste eigar (lotterivinnaren) hadde hatt liggande i rundt 50 år, komplett med signaturen til Roger Moore. No var endeleg bil og skilt gjenforent.

KORT NYTT...

RETNING:

Veteranvognen rettar feile namn: Framsidefotoet i nr 3 viste 1953 Buicken til Trond Bekkevold. Vi har og gjeve Citroen restauratør Håvard Øyane feil namn i minst ein reportasje, og ber om tilgjeving frå både han og Trond.

FRAMOVER...

17.09: Ekeberg-marknad og Veterandagane i Lunde

24.09: Hausttreff på Slevollen

30.09 – 02.10: Strand Bilfinale, Vrådal. Meir info på internett.

06.10: Medlemsmøte med IF forsikring og LMK-avtalen.

Men også samme dag kl 1900: GVK stiller opp for rollespelet Allegiance i Skien. Det er snakk om å køyre skodespelarar frå Skien sentrum til Villa Ekeli (Håvundvegen 368) ca kl 1900. Deretter kan vi køyre rett på medlemsmøte. Påmelding til Ida Foss på E-post: ida.c.foss@gmail.com eller telefon: 4528 6702.

28. – 30.10: Oslo Motor Show, Lillestrøm

3.11: Medlemsmøte. Tor Kjetil Gardaasen held fram suksessen frå i vår og fortel gamle kommunikasjons historier frå Grenland.

18-20.11: Hjørring Stumpemarked i Danmark. Jostein Rui arrangerer igjen busstur til denne store delemarknaden, kontakt han eller Stein Haugseter for meir detaljar.

01.12: Medlemsmøte. Jan Arthur Pettersen arrangerer julemoro.



Amcar Grenland hadde flytta årets Right On-arrangement til Geiteryggen etter at Stevneplassen ikkje var tilgjengeleg. Ikkje så mange bilar frå GVK, men Tore Henning Lindtveit kasta glans over arrangementet med sin blanke A-Ford.

30



På Cars & Coffee i Porsgrunn er det som regel også fint ver, og bakgrunnen med elva og solnedgang har det vore vanskeleg å matche også i 2022.

Ny EU pålagt merking av fyllestussar for bensin har skapt usikkerheit om det likevel er etanol i 98-oktans bensin. Det rette svaret er at all norsk 98 oktan har 0% innblanding etanol hos alle kjeder, men null var ikkje eit alternativ hos EU så pistolane blei merka med «inntil 5%».



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

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

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

Veteranvognen



Årets flotteste nyrestaurerte bil må vere denne 1919 Cunningham med enorme 152 tomars akselavstand og 60 års historikk som veteranbil. Ove Loen i Lier har restaurert bilen på kort tid etter mange år i dvale.



På medlemsmøtet i september fekk vi sjå nokre nye bilar. Den eine var Svein Ekornrød sin 1956 Mercedes-Benz 190SL i elegant blåfarge som no er ferdig etter fleire års restaurering.



Treffet under brua (TUB) på søndags formiddag har vore svært populært i heile år. Den mest eksotiske bilen innom er vel denne tysk-registrerte Mercedes-Benz 300SL frå 50-talet. Eigaren har visst hytte i Stavern så han må ikkje køyre frå Tyskland kvar gong han skal på kaffi-treff.



Fleire nye Folkevogner har og dukka opp i år. Til vestre er Yngvar Gulliksen sin nyinnkjøpte 1969 sparemodell og til høgre Ole Martin Liane si boble som han har overteke etter oldemor som var fyrste eigar.



Tidleg i september går NVK sitt arrangement Sandviken-Sundvolden av stabelen. Dette er landets eldste veteranbilløp med meir enn 60 år på nakken. Nytt av året var at på grunn av vegarbeid i Oslo vest, var både start og mål flytta til Tyrifjord Hotell på Vikersund. Det var mange førkrigsbilar med og god stemning i fint køyrever.

Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 2022

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