



Nr. 6 – 2020 Årgang 45



Veteranvoغن

A lard-Hudson-Rolls Royce-Packard-Opel-Essex-Citroën-Chevrolet

Ford-Lagomada-Ferrari-Jensen-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delage-70



Av innholdet:



**Sørlandet rundt
i 180 diesel**



**Garasjebesøk hos
Torkjel Jore**



**Volvo L-3314
i sivil tjeneste**

Ly mouth-Dodge-Hispano - Mercedes-Inwita-Mg

Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

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

1. varamann:

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

2. varamann:

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

Revisorer:

Per Høiseith

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Kai Larsen
Tlf: 952 25 775

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykel:

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

Tilhenger Skien:

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026

Innkjøpssjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

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

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

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

HUSK!**Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

Klubblokalet

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

Adressen er

Porsgrunnsveien 242
3736 Skien

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

REDAKSJONENS HJØRNE

Det nærmer seg jul og i dag 22.11.20 er det tid for å skrive årets siste redaksjonens hjørne. Det er fire uker igjen å jobbe før fjerde søndag i advent og førjulsuka starter. Dagene er korte og de mørke kveldene lengre. I dag hang kona opp julestjernene i vinduene. Oppfordringen via media den siste tida er jo å lyse litt mer opp i denne tida. Tankene går til utfordringen med

Korona og pandemi som vi lever med. Hele verden er rammet. Vi er heldige som bor i Norge med et godt sykehustilbud. Jeg har stor respekt for dem som jobber i helsevesenet. De gjør en kjempejobb!

Jeg fikk en hyggelig melding på telefonen i dag. Det kom melding fra styret vårt at de framover vil bruke denne muligheten til å nå ut med informasjon til våre medlemmer. Dette synes jeg er flott! Moderne teknologi brukt på denne måten er nyttig og bra. Youtube og Google er nyttige verktøy når jeg lurar på noe. Jeg synes at det er supert at noen vil dele erfaringer og nyttige tips med andre. Som avkobling synes jeg også Youtube er genialt. Jeg er veldig glad i musikk og konsertopptak med de gamle heltene synes jeg er gøy å se og høre på. Og ikke minst er det

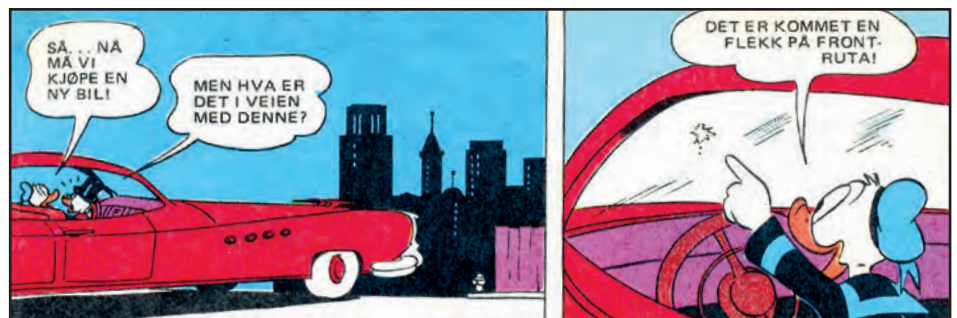
mange tips om stell og vedlikehold av kjøretøy der. På www.nrk.no går det an å se på gamle program. Oppfinneren var en herlig tv-serie. I en av episodene får han liv i en gammel Tempomoped. Her viser han hvordan med enkle midler får start på sykkelen. En herlig serie fri for vold og annen elendighet. Oppfinnsomhet og gode ideer samt arbeidslyst er det rikelig av i programmene. Dessuten tips om gammelt og godt håndverk.

Å få mer kunnskap, å lære mer, er noe av gleden ved å være med i GVK. Vi har hatt mange flinke folk til å fortelle på klubbmøtene våre i åras løp. Samtalene med medlemmene er også gode kilder til ny kunnskap. Siden vi må vente med medlemsmøtene så går det an å bruke digitale verktøy for å tilfredsstille noe av dette behovet. Telefonen er også et godt hjelpemiddel.

Vi er også heldig som har en slik interesse. Å tilbringe tid i garasjen gjør noe med oss. Dessuten, å ta en kjøretur enten med veterankjøretøyet eller bruksbilen er en fin ting som gir frihetsfølelse og impulser.

Jeg ønsker dere alle en god jul og et godt nytt år.

*Redaksjonen
ved Leif Hageland*

STRIPA DONALD DUCK

FORMANN HAR ORDET

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

Jeg håper dere alle har det bra i disse tidene der korona styrer oss med det meste fortsatt.

Det er vanskelig å finne gode og relevante temaer for formannen har ordet i disse merkelige tidene, tilnærmet uten møteaktiviteter og andre samlinger rundt hobbyen vår som vi så sårt savner. Det som er hyggelig er at det for meg ser ut som vi holder oss borte fra smitte av korona, med flere i risikogruppen er det svært bra.

Vi gjennomfører styremøter tilnærmet som normalt, og der har vi hatt mye oppe temaet hvordan vi kan finne arenaer for å møtes i trygge omgivelser, men det er ikke lett om dagen. Vi så på muligheten til å arrangere et julemøte i desember i leide lokaler, men her har vi i forhold til den smitteøkningen som igjen rammer samfunnet ikke tørt å binde oss og arrangere dette.

Det som vi imidlertid må gjennomføre, er **ÅRSMØTE for 2020**, og der har vi besluttet å leie oss inn på Ibsenhuset og benytte hele Per Gynt-salen, og har der fått løfter om at det blir laget oppsett med 10-manns bord (kohorter), og slik har vi pr i dag lov ha inntil 100 personer. Vi vil også tradisjonen tro der servere snitter, marsipankake og kaffe under trygge omgivelser. Alt dette

kommer til å koste klubben betydelig mer en tidligere, men dette bare må vi få til er vi i styret enige om.



Årsmøte arrangeres som sagt på Ibsenhuset torsdag 4. februar 2021 kl. 19.00. under forutsetning av at smittevern tillater det. Påmelding til formann Torfinn Dale: Telefon eller SMS til 91190595 eller mail:

dale.torfinn@gmail.com. Skulle det bli forandring vil vi annonsere i Varden og Telemarksavisa i tillegg til Facebook, hjemmesiden gvk.no og SMS til medlemmer vi har mobilnummer på.

FRIST FOR PÅMELDING ÅRSMØTE, MANDAG 11. JANUAR – 2021.

Dere skal også ha registrert at vi har etablert en løsning med felles utsendelse av SMS til alle medlemmene vi har klart å fremskaffet mobilnr på, og her kommer da en viktig informasjon. Dersom du ikke har fått SMS fra GVK, eller har hørt at den har kommet til feil person, vær snill å meld dette inn til SMS general Tore Kvaale mobil: 92401984 eller mail: torkvaal@online.no.

Da vil jeg ønske dere alle en fin julefeiring, og et godt nytt år som vi håper og tror skal bli bra igjen for vår hobby. Pass på hverandre.

Hilsen Torfinn

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

Grenlandsrally:

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

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2021:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 16. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

1931 Nash Serie 887 Club Sedan i fint snøver. Ein staseleg bil med rekkeåttar, dobbel tenning og 16 pluggar. Bilen blei kjøpt ny av tannlege Westby på Rjukan og gjekk der til slutten 70-talet når enka selde bilen til Vestfold. Nashen blei restaurert av Oddvar Vike i Sandefjord; som mange år seinare selde bilen vidare til dagens eigar, Jan Kokkersvold på Heistad, som deretter har gjort ei andre oppussing.

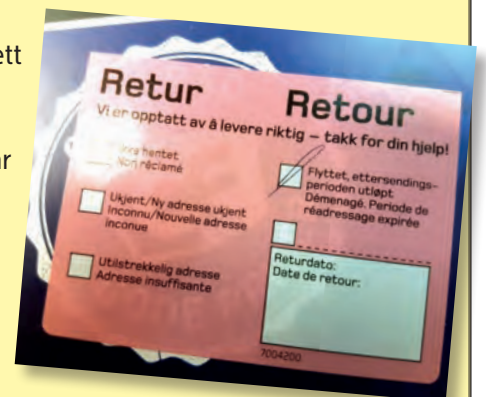
GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Hans Magnus Johansen, 53 mod.
- Hans Arild Grønstad, 72 mod.
- Sverre Olsen, 50 mod.
- Jon Siljan, 73 mod.



UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

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



Strevsam tur i gammel



Lystig stemning blant ungdommen på hyttetur med gammel Mercedes diesel.

For rundt ein mannalder sidan var underteikna ein ung mann med stor interesse for gamle bilar som hadde fått tak i ein svært så fin og lite brukt Mercedes-Benz 180 med diesel motor, ein modell 180Dc.

*Tekst og foto:
Narve Nordanger*

Slike «Ponton-Mercedesar» var bilar med svært høg kvalitet for si tid og som oftast blei dei brukt i drosjetrafikk og køyrt 10 gonger rundt det 5-sifra teljeverket, før dei fekk nytt golv og deretter køyrt fem rundar til før dei fekk golv nr 3 og så blei selde til ein privateigar med uåpna motor og påstått

kilometerstand på 300.000. I Guinness rekordbok stod det lenge om drosjesjåføren i Sør-Amerika som hadde køyrt sin Ponton-diesel 2,6 mill km og hadde rekorden fram til den amerikanske Volvo P1800 dukka opp. Uansett hadde min Mercedes gått svært mykje mindre enn gjennomsnittet, bilen var rustfri og nesten som ny innvendig når eg overtok han med sannsynlegvis rundt 200.000 km køyrt.

I motsetning til mine jamgamle kameratar var eg i tillegg fokusert på å halde denne fine bilen i original stand og ikkje bruke all energi på å bore hol til store høgtalarar og sage opp dashbordet for å ha stereo. På andre område var eg meir som andre ungdommar og kunne for eksempel ha dårleg tid til å rekke siste ferja over Oslofjorden på ein søndags-

kveld. Då fekk eg merke den største ulempa med ein gammel diesel-bil, det er ikkje rette køyretøyet å ha dårleg tid med. Både toppfart og akselerasjon låg godt bak dei typiske 80-tals bilane som eg med fullasta bil prøvde å presse meg forbi i retning Horten etter ei helg i Søgne. I motsetning til litt nyare dieselbilar hadde heller ikkje 180Dc turtalssperre, noko som resulterte i rekordhøge turtal på 3dje gir under ei forbikeyring. Deretter fall oljetrykket medan turtalet framleis var høgt og ei kvit sky velta ut under panseret og la seg som eit teppe over E18 og medtrafikantane. Med andre ord, der for kjølevatnet og motoren sette straks ny rekord i arbeidstemperatur før eg fekk pressa inn stoppeknappen og trilla inn til sida. Ved vurdering av skaden fann eg ein tappekran som hadde opna seg under



dieselbil

fart medan passasjerane henta brune tomflasker frå bagasjerommet og fylte på nytt vatn frå ein nærliggande bekk. Ein prøvestart avslørte heller stygge bankelydar i motoren, og vi fann det best å sende bilen bak ein Viking kranbil til nærmaste kompetente verkstad i Tvedestrand medan vi sjølv brukte vi resten av natta til å haike via Oslo til Østfold.

Tre månader utan bil seinare skulle så motoren vere reparert og eg fekk med meg ein kamerat på toget for å hente det nyreparerte vedunderet. Vi fekk ein god start, toget var i rute og på stasjonen stod verksmeisteren og venta på oss med bil. Rettnok ikkje med den forventa gamle Mercedesen, den hadde på mystisk vis blåse ut innmaten av den eine glødepluggen under prøvekøyring same dag og stod på verkstaden for skifting av plugg. Verksmeisteren meinte det måtte vere så god kompresjon i den nyoverhalte motoren at pluggen ikkje hadde tålt belastninga når det blei starta opp etter reperasjonen. Når vi så kom fram til verkstaden stod bilen og putra på dieselvis med kanskje noko hard gange, men som menigmann



På ettersommaren var vi innom bilen med pakningssettet som eg hadde skaffa. Svein køyrde MC med meg bakpå.

innan dieselmaskineri kunne eg ikkje finne nokon spesiell feil med det. Eg betalte rekning med stor sjekk, lasta opp og la på tur vestover mot Stavanger. 400 meter etter Amtmannssvingen small det i motoren og det høyrdest ut som ein trykkluftkompressor med fri utblåsing. Når vi opna panseret stod det dieseldamp ut av den eine glødepluggen og laga eit forferdeleg leven. Det same som hadde skjedd med mekanikarane på prøvetur hadde skjedd med meg. De blei å jogge tilbake til verkstaden etter kranbil, før bilen fekk seg ny plugg nr 2. Med friskt mot bar det så vidare og no gjekk det monnaleg betre. Reisekamerat

Svein var spekulant på gammel Mercedes og hadde tatt denne turen for å bli betre kjent med bilane som han sa. Difor reiste vi også til Bergen via Stavanger, for i Stavanger stod det ein '57 modell 220S til sals. Her skulle vi møte ein annan potensiell kjøpar, Sigurd Olav, og samanta den averterte bilen i augesyn.

Vel to timar etter vår andre avreise frå Tvedestrand skjedde det same igjen, motoren laga lydar som ein kompressor og vi mismodige reisande visste med ein gong kva som var gale. No var det litt vel lang veg tilbake til verkstaden etter ny plugg, så eg haika istaden vidare til nærmaste bensinstasjon medan Svein blei igjen for å passe på bilen som stod der i grøfta. På bensinstasjonen hadde dei sjølvsagt ingen glødepluggar til 25 år gammel Mercedes og det var heller tvilsamt om dei kunne skaffe slikt heller midt på ein laurdag. Eg fekk deretter eit kreativt anfall og kjøpte ei pakke eksosetting av merke GunGum for å tette holet med før eg returnerte til bilen. Ved bilen var det ingen som passa på, Svein hadde i mellomtida blitt invitert på øl hos ein hyttebuar i nærleiken som hadde stått og sett på heile aktiviteten vår. Så medan andre sat i fluktstol og kosa seg i sola, måtte eg ta meg av jobbinga. Det blei ut med den øydelagde pluggen, finne ein passende stein til holet og putte den inni med mykje



Når vi kom til Kristiansand laurdagskvelden var Svein enno litt interessert i Mercedes Ponton og tok seg tid til å kikke på ein lokal 220S.



Endeleg framme i Stavanger hos Mercedes seljar Harald Tønnesen. Fremst ein fin 219, deretter 220S til sals og så 180Dc med feiltønning.

tetningspasta i alle mellomrom. Deretter ein halvtimes venting medan vedunder-middelet størkna, gløding og oppstart for å sjå om tetningsstoffet fungerte på dette nye bruksområdet. Det gjorde det også - i 10 sekund – før det kom ein fin stråle av GunGum ut av pluggen etterfylgt av luftkompressorlyden. Dette gjorde situasjonen straks verre, eg hadde ingen fleire gode idear på lager og det hadde ikkje dei to andre heller som i mellomtida hadde kome bort for å sjå på førestellinga. Men hyttebuaren tilbydde at kona hans kunne køyre meg rundt i distriktet for å sjå om det var mogeleg å oppdrive nokon glødeplugg. Dette var eit tilbod ein ikkje kunne seie nei takk til og eg for på rundtur med frue og ungar til distriktets bilverkstader. Etter å ha vore innom tre plassar pluss den lokale Falken stasjonen var det likevel ingen betring på stoda. Det siste alternativet var ein bilopphoggar/skraphandlar som budde noko avsides til, men vi fann no fram etter ein tur på det som mange ville ha kalla ein skogsveg. Skraphandlaren viste seg å ha eit breitt vareutval med alt frå tomflasker i store mengder, til bilvrak. Dessverre var ingen av desse vraka ein gammal diesel og skraphandlaren var heller lite interessert i å hjelpe meg. Men han hadde nokre gamle tennpluggar lengst inne i eit av skura sine og eg kunne sjekke der om eg fann noko som kunne brukast. Etter mykje roting fann eg

ein førkrigs tennplugg som hadde same gjengedimensjon som glødepluggen eg søkte og humøret steig. Heilt til eg skulle diskutere pris med skrothandlaren som ville ha den i 1984 ublyge prisen av 20 kroner for ein oppbrukt tennplugg og i tillegg ikkje kunne veksle min 50-lapp. Det heile enda med at eg for derifrå 100 kroner fattigare med to tennpluggar og eit tidleg 50-tals VW baklys. I tørtid kan eg seie at eg fekk angre på at eg ikkje heller tok 4 tennpluggar når eg fyrst hadde sjansen.

Tilbake til bilen var det inn med tenn-

pluggen og deretter takk i lange baner til hyttefolket som hadde brukt heile dagen på å hjelpe oss. Problemfritt tok vi oss vidare til Kristiansand der vi tok oss tid til ein betre middag, før vi kikka på Sørlands-damene på eit av byens diskotek slik folk gjer når dei er i den alderen. Rundt midnatt bar det vidare, bilen starta enno ganske greitt med tre glødepluggar. Rett utanfor bygrensa i Kristiansand kom den etterkvart berykta kompressorlyden tilbake, men denne gongen hadde vi reservedelen klar. Tennplugg nummer to kom raskt på plass medan lagerbeholdningen var igjen blitt null. Vi kryssa fingrane og køyrde vidare utan meir problem, det var tydeleg at pluggane helst rauk når motoren var halvvarm. Ved 04-tida tok sjåføren til å bli trøytt, og sidan Svein framleis var under påverknad av det hyttemannen hadde spandert på han fann vi det best å ta ein pause. Svein var i tillegg heller skeptisk til å køyre denne bilen som stelte i stand så mykje problem, den tidlegare entusiasmen for gammal Mercedes var tydeleg på retur. Vi parkerte strategisk på toppen av ein lang bakke i tilfelle det skulle vere vanskeleg å få start på kald motor med berre to glødepluggar, og la oss til å sove.

Etter nokre timar tok det til å bli kaldt i bilen, så vi tok oss ein rask gymnastikk



Motorrommet i 180Dc. Ganske lett tilgjengeleg, til og med når verktøyet berre er ein skiftenøkkel.



for å få blodsirkulasjonen opp igjen før vi trilla bilen nedover bakken. Omtrent samstundes som motoren starta – rauk så plugg nummer tre. Hadde det vore vanskeleg å finne glødepluggar eller gamle tennpluggar ein laurdags ettermiddag, var det i alle fall umogleg ein søndags morgon kl 07. Full av anger over dårleg logistikk-planlegging trilla vi lenger ned i bakken der det var ein stengt bensinstasjon. I mangel av noko betre å gjere gjekk eg og sparka i graset rundt stasjonen i håp om eit lite mirakel, og mirakelet kom faktisk for etter eit kvarter usystematisk leiting traff foten min ein tennplugg av førkrigs type. Det var som manna frå himmelen. Kanskje vi skulle når fram til Stavanger i løpet av helga likevel? Det var den bakerste glødepluggen som hadde roke denne gongen og det var plent umogeleg å få denne ut med den skiftenøkkelen vi hadde til disposisjon. Svein blei sendt ut i vegen for å stoppe alle forbi-passerende bilar, medan eg stod med hovudet ned i motorrommet og fintenkte. Det var langt mellom bilane denne søndagsmorgonen, men fjerdemann Svein fekk stoppa hadde faktisk fastnøkkel i dimensjon 24mm med seg. God trening og rett reiskap gjorde at denne pluggen blei skifta på rekordtid. Vi takk for lånet og prøvde å trille i gang bilen med ein glødeplugg på det som var igjen av bakken, sjølv sagt utan suksess. Men dei siste hendingane hadde herda oss og vi hadde ingen skruplar med å stoppe neste bil som kom og sterkt anmode om å bli slept i gang.

Derifrå turde ikkje eingong tenke på å stoppe meir og det blei strake vegen til Stavanger for å møte Sigurd Olav og bilseljaren som hadde mengdevis av klassiske Mercedesar. Her hadde Sigurd Olav forlenst prøvekjørt og kjøpt den averterte bilen, som sikkert var like greitt for min reisekamerat. Svein hadde forlenst avslutta alle tankar om å kjøpe seg gammalbil og var begynt å snakke om moderne motorsyklar i staden for. Etter omvisning i garasjar fylt med gamle bilar skulle ferda gå vidare til Randaberg for å ta ferja «Kystveien»



Når vi fekk taua bilen i gang blei heile nabolaget røykelagt.



Med 180 diesel er du ofte fremst i køen.. Særleg dersom det er du som skal vise tyske entusiastar ekte sommarsnø.

til Bergen. Men fyrst var det å få start på dieselen med berre ein glødeplugg. Vi visste no at det var umogeleg å få til utan tauing og 220S utgåva vart raskt kopla til slepetauet og sett til å dra. Som bileta viser er det utruleg kor mykje røyk ein kald dieselmotor utviklar når denne blir dregen i gang. Vel framme i Bergen blei det å tinge time hos Mercedes-forhandlaren Algaard, som deretter kunne fortelje at dieselpumpa hadde blitt sett inn 30 grader feil under motoroverhalinga i Tvedestrand og det var i grunnen ein prestasjon av motoren å gå i det heile tatt. Det høyrer vel og med til historia at den fjerde pluggen rauk på veg til Algaard og eitt år sei-

nare knakk veivakselen i to, truleg som resultat av belastningane av å køyre frå Tvedestrand til Bergen med 30 grader feil innsprøyting.

Etter denne turen skulle ein tru at underteikna var lut lei gamle dieselbilar og spesielt denne bilen, men det tok ikkje lang tid før eg lo av det heile og overbeviste meg sjølv om at slike opplevingar er noko av sjarmen med gammalbil som ein kan mimre over for eksempel framfor jul 36 år seinare. Og bilen den har eg enno, framleis er han fin innvendig men karosseriet treng litt sveising og ein ny lakk. Glødepluggane er alle frå 1984, men eg trur nokre av dei treng å bytast ein gong til.



Torkjell Jore

Fremdeles i farta



Torkjell Jore er fremdeles i farta. Riktignok ikke lenger med T-Forden, den er arvet bort. Dette fremragende bildet er tatt i anledning åpning av Breviksbroen. Torkjell Jore hadde selveste Veidirektøren som passasjer under innvielsen, og nyttet høvet til å «blåse» avgårde i forbikjøringsfeltet på E-18. I 90-sonen. Det vitner om optimisme. Og det kjennetegner Torkjell også i dag.



Da undertegnede var 21 år ringte jeg inn på en annonse i en Osloavis: «Nash Big Six 1934 til salgs. Har gått som diplomatvogn i Oslo. Farge: Grønn, ingen rust. Teknisk i utmerket stand. Jevnlige vedlikeholdt, etc etc. Pris kr. 6.000» Avtalen var nesten i boks, jeg kunne bare komme og hente den, Nash 1934 ville takle turen Oslo-Bergen selv med en hånd bundet på ryggen. Alt var klart for at jeg ville bli den nye eieren. MEN. Min kusine var gift med en bilmekaniker på Auto23 i Bergen. Da han hørte om hva som var på trappene ble han full av utropstegn: Du må ikke FINNE på å kjøpe den, den SLUKER bensin!!!!!! Dermed havnet ikke Nash Big Six i Bergen. Man lider for sine ungdomssynder..

Da jeg hadde garasjebesøk hos Torkell Jore kom det en pussig historie for dagen. Dette var samme type bil, årgang og modell som den jeg nesten hadde kjøpt. Begge hadde vært grønn. Og kjørt i Oslo.. I følge Torkjell var ikke Nash en fattigmannsbil, det gikk ikke mange av dem hverken her eller der. Så kanskje .? Det var altså en mulighet for at bilen til Torkjell var den bilen jeg nesten var blitt eier av i 1973? Og som nå sto i en garasje på Gråten. Man har jo lov å tenke sitt.

Nash Big Six 1934 var ikke noe enkelt objekt å fotografere, det var mørkt og trangt og bilen var delvis kamouflert med allehånde garasjeinventar.





Nash Motors ble grunnlagt i 1916 av den tidligere president i General Motors, Charles W. Nash. Derav navnet, dersom noen har lurt på det.

Nash engasjerte The Thomas B. Jeffery Company.

Jeffery Company hadde tidligere gjort seg positivt bemerket med bilmerket Rambler som var blitt masseprodusert siden 1902.

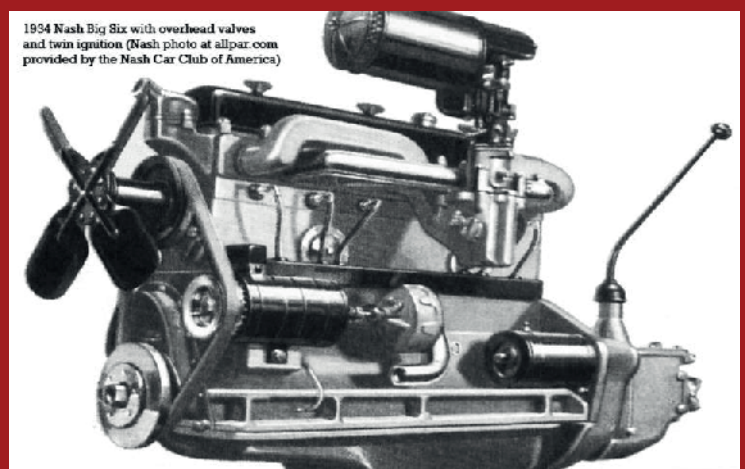
Nå sto Nash for tur, bare kjøp aksjer!



At Nash Big Six ikke var å få kjøpt i dagligvarebutikken ser vi på det meste. Selv i halvmørket. 1934-modellen ble introdusert med en helt ny design, den såkalte «Speedstream». I følge kokeboken var Nash generøs når det gjaldt detaljene, sterkt påvirket av stilen som vi kjenner som Art Deco. Samt en russisk greve med navn Alexis de Sakhnoffsky. Han hadde både finger og mening med. Enten det gjaldt de langsgående markeringene på panser og skjerm eller utforming av lyktene. Greven sørget også for at Big Six 1934 fikk innebygget bagasjerom. Dermed slapp man å pakke vanntett koffert når man skulle på tur.



Som navnet tilsier, kjøretøyet har 6 sylindre i en motor som ble utviklet i 1934. Denne igjen bygget på et velkjent konsept som ble utviklet alt i 1925. Den fikk bl.a. registerkjede. I følge Torkjell er motoren en kraftkar på ca. 80 hestekrefter. «Du behøver ikke gire! Den klatrer hvor som helst.» Han hadde en gang slept en annen bil opp en bratt bakke uten anstrengelser. Riktignok gikk det på 2.gir, med stedvis deltagelse av 3.gir.



1934 Nash Big Six with overhead valves and twin ignition (Nash photo at allpar.com provided by the Nash Car Club of America)



Det var for trangt til å få åpnet panseret så vi må klare oss med bildet som Nash selv skaffer til veie. Big Six endret navn på modellene 1934/35/36 til «La Fayette». La Fayette Motor Corporation ble grunnlagt i Indianapolis, Indiana, i 1919. Den fikk navnet etter en fransk adelsmann: Maquis Marie-Joseph Paul Yves Roch Gilbert du Motier La Fayette. Han deltok som offiser i den amerikanske revolusjon i da de løsrev seg fra England i 1776.



Nash kjøpte La Fayette Motor Corporation i 1924, derav navnet. I tillegg til en automobil fikk La Fayette også kalt opp en cognac etter seg.. Så vet vi det.

Når vi får lirket oss inn i Torkjells Nash ser vi at dashbordet har en umiskjennelig konjakkfarge. Om det har en sammenheng vites ikke, men det virker usedvanlig delikat og smakfullt. Det har det ikke alltid gjort. Da Torkjell overtok den etter en kusine hadde den stått ensom på et jorde i 25 år. VRAKGODS! Det var uttrykket som passet best. Kusinen og mannen hadde mistet hjul hver gang de var ute og kjørte med den, i følge Torkjell. Det kom av at hjulmutrene ikke var kone og skrudde seg ut når kjørte. Så til slutt havnet den på jordet for å gå til de evige jaktmarker helt på egenhånd.



Motoren var en positiv overraskelse, den var feilfri. Med litt oljeskift og rengjøring var den i go`lage og har stort sett vært det siden. Det spesielle med denne motoren er at den ikke har oljetrykk eller oljepumpe, men fiberveker som trekker oljen fra bunnpannen og frem dit det trengs. Men resten av bilen måtte plukkes som gryn, noe nesten som mel.

Den har oppført seg pent, inntil han en gang skulle kjøre et brudepar. En ubehagelig banking kunne satt en stopper for vielsen, men med nød fikk han levert det han skulle og karete seg hjem til garasjen. Ved å ta ut bunnpannen fikk han ned et stempel « DET GÅR IKKE AN PÅ NOEN BIL I VERDEN» fortalte han med ekstra store bokstaver. En kryssbolt ble skiftet og så var de gode venner igjen. Til slutt hadde Torkjell helrestaurert bilen og fått frem glansen fra 1934. Både utvendig og innvendig.



Torkjell stolte ubekymret på sin Nash Big Six, den fikk mange lange turer, bl.a. to ganger over Hardangervidda. Det er gått lang tid fra den trafikkerte Oslos beste gater og via en brukthandler på Vegårdshei, til Torkjells kusine. Og nå står stablet bort i en garasje på Gråten. Og den kom altså ikke til Bergen..





Torkjell Jore er å finne i jubileumsboken til GVK. Dermed behøver vi ikke dra hele livshistorien om igjen. Men finner det verdt å nevne at han er født i Drangedal i 1933, samme året som Kristelig Folkeparti ble dannet og Norsk Rikskringkasting så dagens lys.

Han har vært medlem i klubben i over 50 år og hatt fingrene borti til sammen 58 biler. Spesielt nevner han en kollisjonsskadet VW. Den kjøpte han i 1952 og satte den inn hos Formo for reparering og lakkering. «Selg den for det du kan» var beskjeden han ga. Til sin overraskelse fikk han så mange penger at han kunne kjøpe tomt og sette opp grunnmuren til huset han bor i dag. Det må kalles en god handel.

Av de 58 bilene har han i dag igjen bare to. Nash 1934 er den ene, den har sønnen i sin garasje. Men bak i hagen låser han oss inn og viser frem det andre kjøretøyet han har tatt vare på. Det befinner seg i den motsatte enden av rangstigen hva størrelse, komfort og pris angår. Forskjellen er himmelropende. På flere måter..



Det er en *Heinkel Kabine 604*, 1958 som dukker opp i halvmørket i garasjen til Torkjell. Produsert 13 år etter krigen sluttet.

Heinkel Flugzeugwerke ble grunnlagt av Ernst Heinkel i Warnemunde i 1922. Ved krigens slutt hadde de fabrikk på 11 forskjellige steder, både i og utenfor Tyskland. De hadde produsert fly til Luftwaffe gjennom krigen, og benyttet seg av slavearbeidere fra konsentrasjonsleirer. Heinkel gikk inn for buklanding da freden kom, og ble straffeforfulgt under krigsoppgjøret. De fikk forbud mot å produsere fly. Heinkel måtte gå i gang med enklere og mindre krigerske produkter: sykler og andre lettere kjøretøy. Det er stor forskjell på Torjells Nash og Heinkelen han har i sin egen i garasje, men det er større sprang mellom bombe – og jagerflyene til Heinkel, og kjøretøyet de lanserte i 1958. Da hadde de bl.a. vært innom et ennå lettere kjøretøy: scooteren Heinkel Tourist, en snerten to-hjuler. Så kom «boble bilen» .

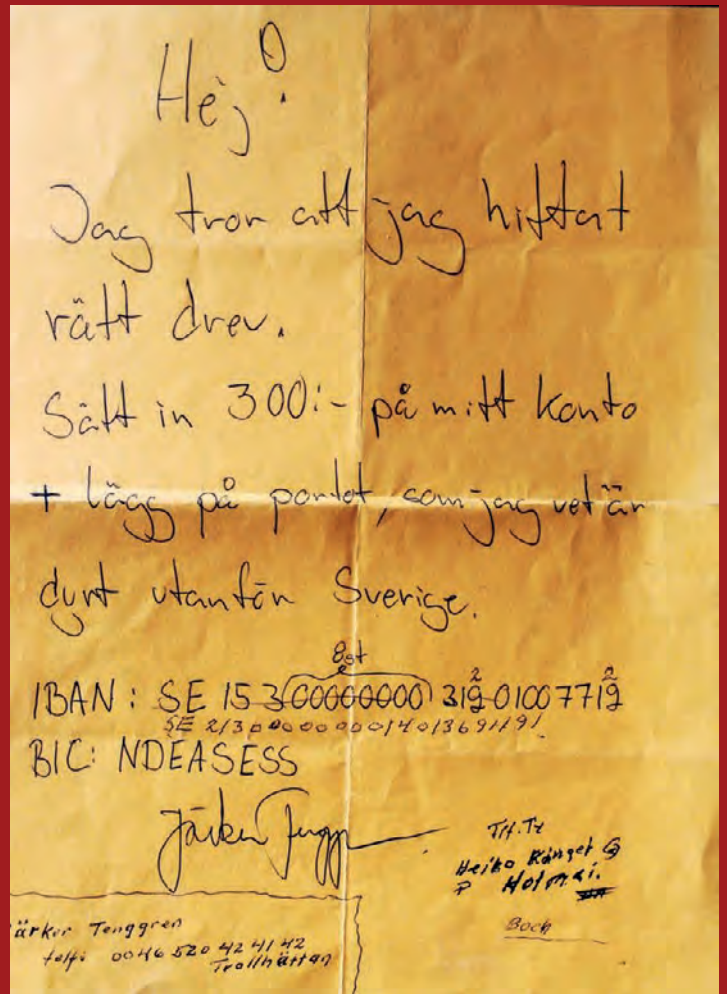




Torkjell Jore kjøpte Heinkel 604 i 2000. Han brukte mange år på å få tak i papirene, byråkrati krever orden og rette linjer. Eieren var gått bort for 30 år siden. Til slutt greide arveretten å finne frem til en gutt som var slektning av forrige eier. Han hadde ingen problemer med å signere på salgspapirene, og dermed var saken ute av verden og restaureringen kunne begynne. Men hvor får man tak i deler til et slikt fartøy? Ikke bare var forrige eier gått bort for mange år siden, det samme hadde delelageret. Heldigvis var det en svenske i Trollhattan som hadde et visst lager å levere fra. Torkjell fikk et utstrakt samarbeid med svensken som en gang sendte denne oppløftende gladmeldingen:

I motsetning til et lignende kjøretøy, BMW Isetta, er motoren lett å komme til. Det er bare å løfte på rumpa, så er det meste tilgjengelig. 4-takts- motoren trenger ikke mye plass, den ruver ikke i landskapet. En sylinder med 98 ccm leverer 9,9 hestekrefter til de to bakhjulene. Det skal på gode dager gi en toppfart på 90 km/t. Da skal man kanskje ikke bråbremse?

Vi kan ikke si at Heinkel sparker kraftig fra, men med flittig bruk av fire gir pluss revers kommer man frem, til slutt.



Dessverre var batteriet flatt da Veteranvognen kom på besøk, men Torkjell Jore bedyrer at maskinen går som en klokke. Det har han den svenske dele-leverandøren å takke for, men ikke minst Andres Tangen. Han påtok seg ansvaret for å få orden på alt, og det har han gjort til gangs. Så vidt vi kunne bedømme hadde ikke kjøretøyet bare fått ansiktsløftning, men også fått nytt soltak. Det letter innsikten, sett fra oven.

Karosseriet, det lille som er, ble slipt ned til blankt stål. Deretter ble det sparklet med to-komponent sparkel. Nå står lille Heinkel noe rufset i overflaten og venter på siste håndspåleggelse.



Heinkel Kabine 604 har adkomst gjennom fonten. Man må foreta en 180 graders snuoperasjon når men skal sette seg. Noe som kan være en krevende øvelse dersom man ikke tilhører kategorien «ung og smidig». I motsetning til BMW Isetta følger ikke ratt og dashboard med døren når den åpnes.



Heinkel ville ikke kopiere den italienske designeren Renzo Rivoltas design av BMW Isetta for ikke bli tatt i plagiat. Som vi alle vet har Isetta en løsning der ratt og dashboard er hengslet og følger med ut i det fri når døren åpnes. Det forenkler jo adgangen til Isetta betraktelig.



Når man åpner døren på sin Heinkel Kabine har man hele verden for sine føtter, bokstavelig talt. Før vi forlater kabinen slår det oss at dersom hensikten med dette kjøretøyet var et minimalistisk, kostnadsbesparende, enkelt, lettbetjent og oversiktlig interiør, så er målet absolutt oppnådd. Her er intet forvirrende innslag av spaker, brytere, skjermer, varsellys og knotter. Kun det mest nødvendige er tatt med. Og knapt nok det.

For de spesielt farts-interesserte kan vi røpe at speedometeret på Heinkel Kabine 604 angir 100 km/t som oppnåelig toppfart. Selv med en egenvekt på spinkle 243 kg anser vi dette som vel håpefullt? Og ikke å anbefale..



Velmente råd :

INSTRUKSJONSBOOK FOR HOBBYBILEN

amcar
- For norsk bilhobby!

Det er ikke gull alt som glimrer. Det er ikke gammelt alt som ser nostalgisk ut: Medlemmer av Amcar fikk dette heftet tilsendt i april sammen med medlemsbladet. Jeg fikk heftet av en venn som mente at det var en gammel original godbit, men nei. Der har man for ikke å dobbeltsjekke kilden. Heftet er altså nytt, og det var Bjarne Reistad i Amcarklubben som leverte illustrasjonene fra sitt rikholdige arkiv. Noen mener at bildene er langt mer verdifulle enn teksten.

Heftet er fullt av velmente råd for den uerfarne veteranbilbruker. Vi siterer fra innledningen: **«Instruksjonsboken er beregnet på at eiere av hobbybiler kan finne gode råd og tips på en lettfattelig måte. - Det er forskjell på årgangsvin og årets vin. En årgangsvin behandles med varsomhet, den lagres riktig og man nyter den med verdighet. En veteranbil er godt sammenlignbar. Den brukes, lagres og behandles på samme måte. Jo eldre bilen er jo mer hensyn må du ta».** Veteranbil bør altså nytes som god vin, med stil og eleganse og helst i glass med stett.



Dette var kloke ord som vi alle for lenge siden har lagt oss på minnet. Heftet har et nesten overdrevet pedagogisk preg som vi smiler litt overbærende av. Det kommer nesten i kategorien barnevennlig. Illustrasjonene fra Bjarne Reistads utømmelige arkiv veier opp for det. Klassiske tegninger på sitt beste. Kanskje er de hentet fra produsentenes reklamekampanjer?



Heftet gir altså eierne av «hobbybiler» gode råd, samtidig får vi et godt inntrykk av i hvilket miljø eierne av slike kjøretøyer hører hjemme. I Amerika.

Asfalt og veistandard i USA var nok i betydelig grad noe bedre enn vi fant på norske riks- og fylkesveier på den tiden.

Nå var ikke asfalt slik vi kjenner den i dag en helt ny oppfinnelse. Alt i India bygget man demninger av stein, med asfalt som bindemiddel. For 3000 år siden. I Norge var vi litt senere ute, før 1914 hadde vi noen veier med asfalt, om enn i meget beskjeden målestokk. Vi fikk asfaltblanderverk her i landet like etter 1930, men det var først etter 2. verdenskrig at man virkelig begynte

å asfaltere veier her til lands. Vaskebrett ble etter hvert nærmest en saga blott. Da det ble fri bilimport i 1960 hadde Norge 50.383 km offentlig vei. Det har lagt på seg til 997.746 km. Og vi bygger fremdeles, smått om senn.

«Eldre biler er blottet for dagens hjelpemidler, og overgangen fra veteranbil til moderne bil føles stor». Informasjonsheftet levner ingen tvil, her må eiere av gamle kjøretøyer få alt inn med teskje. Det presiseres at man skal lytte til bilen, og straks det kommer en ulyd skal man søke verksted.

Et godt tips leserne får er å holde øye med oljetrykksmåler og varsellamper. Og så må du huske på at eldre biler har mye, mye lenger bremselengde enn moderne utgaver! Vi er nærmest rørt når vi ser hvilken omsorg som kommer til syne i teksten. Pass på i regn og tåke! Mye kan ligge på lur der fremme. Og gammelbil stopper ikke på centimeteren, det må du hele tiden ha i tankene. Du må i det hele tatt legge vekt på rolig og sikker adferd når du ferdes med gammelbil.

«Benytt motorbremsen! La bremsebåndene hvile så lenge som mulig. Og skal du på ferie med combi-camp eller campingvogn så sjekk om disse har separate bremseser». Alt dette og mye mer kan du lese deg til i heftet.



Man behøver ikke være eier av en «Amcar» for å finne dette både fascinerende og litt utdatert. Som f.eks. illustrasjonen av arbeidsfordelingen til ekteparet. Hun vasker vinduer, mens han vasker bil. Med hverandres håndkle. Så vi aner en gryende likestilling også innen Amcar-miljøet?

Brosjyren forteller ingenting om prisnivået man kan vente seg når kjøretøyet må på verksted, eller at mange gammelbileiere reparerer selv. For slik er vel norsk bilhobby..?

4. februar 2021

Innkalling til Årsmøte i GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubbs medlemmer torsdag 4. februar 2021 kl. 1900, under forutsetning av smittevernregler. Vi klarer ikke å arrangere dette i vårt lokale denne gangen, så derfor arrangeres dette på Ibsenhuset i Per Gynt-salen. Eventuell utsettelse av årsmøtet annonseres i Varden / TA, Facebook, gvk.no og SMS til de vi har mobilnummer til. Det er også av samme årsak behov for påmelding, og den kan foretas på flere måter til formann Torfinn Dale: Telefon eller SMS til 91190595, eller mail: dale.torfinn@gmail.com.

FRIST FOR PÅMELDING ÅRSMØTE ER MANDAG 11. JANUAR – 2021.

DAGSORDEN:

1. Godkjenne innkalling og dagsorden.
2. Valg av møteleder og referent.
3. Styret årsberetning for siste beretningsår.
4. Klubbens reviderte regnskap for siste kalenderår.
5. Fastsetting av kontingenten for det etterfølgende år (2022).
6. Budsjett for kommende år (2021).
7. Innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest 31. desember.
8. Utmerkelse.
9. Valg. Medlemmene kan fremme forslag til kandidater til styret.
Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøte, dvs. torsdag 14. januar. Jfr. Lovenes § 10.2 (Valg).
Valgkomiteen består av Jan Arthur Pettersen og Gunleik Kjestveit.

Styret



Tidligere medlem Arno Hermann Nordby er død

Tidligere medlem Arno Hermann Nordby døde 16. nov. då. 90,5 år gammel. Han ble medlem av Grenland Veteranvognklubb i 1968. Dette var samme året som GVK ble stiftet. Arno var derfor 1 av 4 medlemmer som har vært medlem fra GVKs begynnelse.

På årsmøte i februar 2018 ble han tildelt klubbens 50 års diplom for langt og trofast medlemskap. Arno var en rolig og stilferdig mann som var godt likt av alle.

Han var også deltager på den første veteranbil tur over Hardangervidda i 1995 og var fast deltager på mange av de senere turer som ble arrangert med veteranbil.

Grenland Veteranvogn klubb har mye å takke familien Nordby for. GVK hadde i mange år vært på leiting etter å få tak i egne lokaler. Høsten 2001

fikk vi tips fra Arno om at hans sønn, som var medeier i eiendommen Porsgrunnsveien 242, var i ferd med å selge eiendommen. De fikk ikke omregulert eiendommen til sitt formål og så seg best tjent med å få den solgt. GVK meldte sin interesse. Selgeren var villig til å holde eiendommen borte fra offentlig budrunde hvis GVK handlet raskt. Dette klarte vi og Porsgrunnsveien 242 med «Låven» er våre lokaler idag.

Vi takker Arno for vennskapet, for innsatsen og den interessen han hadde for GVK og lyser fred over hans minne.

Styret



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

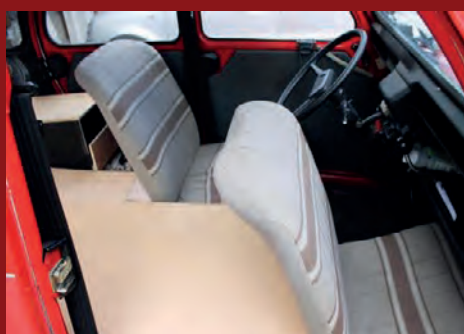
autostrada.com

ROMNES

Citroen 2cv - enkelt og greit



I løpet av den tiden jeg har vært medlem i Grenland Veteranvognklubb har de fleste fått med seg at jeg har en viss fasinasjon for Citroen 2cv. Det har vært 6 til sammen. Den ene etter den andre har satt sine hjulspor rundt i store deler av Europa.



De fleste veteranbileiere jeg har snakket med har ett til felles: De har en slags preferanse til akkurat DEN bilen. SIN bil. Uansett hvilken bil de har. Enten det gjelder et spesielt merke, årsmodell, design, bilens tekniske løsninger, eller noe helt personlig knyttet til akkurat DET kjøretøyet. Vi skal ikke gå nærmere inn på hva preferansene går ut på av hensyn til enkeltpersoner..



Til tider har jeg fått spørsmål om hvorfor akkurat 2cv? Det er enkelt å forklare: De fleste (les alle) veteranbileiere prøver å beholde kjøretøyet så originalt som mulig. En stringent klamring til det som bilprodusentens designere en gang utviklet på tegnebrettet. Helt ned til den minste mutter skal det være originalt. Eierne av Citroen 2cv gjør det motsatte. De beholder grunnstammen, men legger penger og energi i å utforme akkurat *sin* 2cv til en personlig utgave. Helst noe som ikke alle andre har. Og kjøretøyet er grunnleggende konstruert for akkurat det.



Det gjør en 2cv utmerket egnet til å løse både de daglige kjøreopdrag, samtidig som den enkelt og greit kan omgjøres til en komfortabel feriebil med soverom med alle muligheter. Og rettigheter. Det omfatter bl.a. garderobeskap med innlagt kjølerom. Man reiser sivilisert.



Med tanke på feriereiser under varmere breddegrader er den etter hvert også blitt utstyrt med vaskemaskin. Sure sokker er en uting i sosialt lag. Det er antagelig den eneste vaskemaskin i verden på 4 hjul og med 28 hestekrefter.

Med alt dette på plass er det egentlig bare å sjekke oljen og fylle bensin og se til at passet ligger i brystlommen. Kontroller ekstrautstyr: verktøykasse, ekstra bensinkanne, aviser og paraply. Da skulle alt være pakket og klart for nye langtids-opplevelser.

Mitt første møte med 2cv fant sted i Bergen i 1957. Det skjedde på en bussholdeplass ved enden av en lang slak bakke. Nederst i bakken åpenbarte det seg noe som antagelig var et kjøretøy. Den lignet ikke noe av det som ellers trafikkerte Bergens gater. Og den brukte et hav av tid på å passere og så forsvinne.

Det eneste vi kunne se av passasjerer var en lang spiss nese over rattet. Med en hatt oppå. Under hatten satt vår lokale bibliotekar. Senere hørte vi rykter om at bilen nesten ikke hadde motor. I alle fall var den svært liten. Der og da var forelskelsen et faktum.

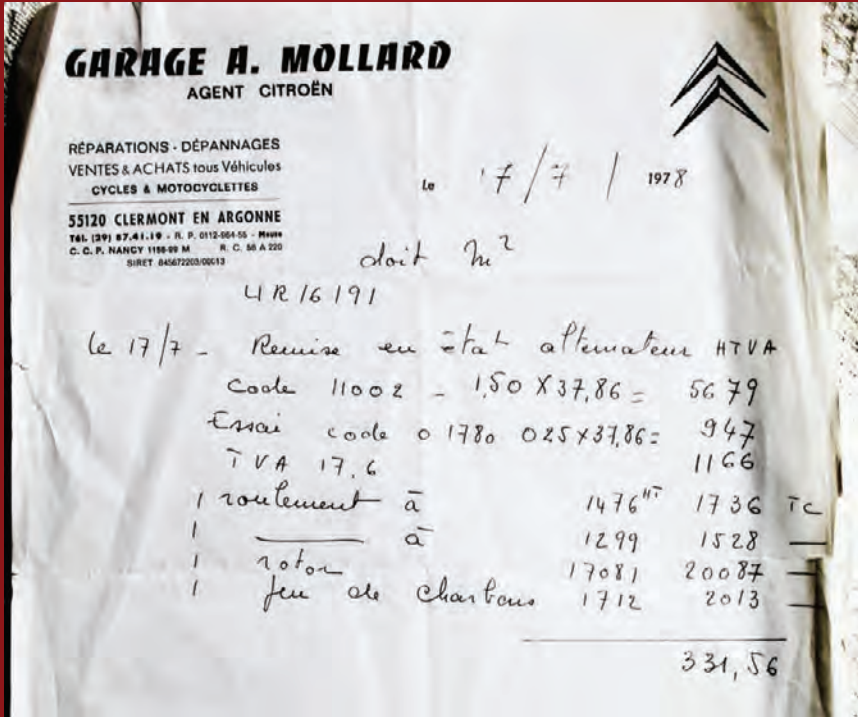
Da tiden var moden ble jeg eier av en Citroen 2cv. Den var brukt, var døpt «Sophus» av sin forrige eier og var ny i 1970. Jeg overtok rattet i 1977. Det første den deretter gjorde var å frakte en sovesofa gjennom Notoddens gater. Den fraktet også alt mitt jordiske gods, hvilket på den tiden riktignok ikke var så mye, til Lunde og lærerjobb.

Kreative elever forelsket seg i bilen, og en stille natt listet de seg frem dit den sto parkert. Uten vanskelighet løftet de opp bilen, stakk en bjørkekubbe under, fjernet et bakhjul og skrev hyggelige meldinger på karosseriet. Det hele var en velment spøk og endte i fred og fordragelighet. På toppen av det hele hadde elevene fotografert selve «ugjerningen». Hjulet kom på plass og bilen ble vasket, den hadde aldri vært så blank, hverken før eller siden. Samme sommeren vendte den nesen sydover, når man har to måneders ferie kan man farte langt med en liten motor.





I 1978 var målet Venezia, men syd i Tyskland fikk den astma. Da ble kursen lagt vestover og inn i Frankrike. På den tiden reparerte man 2cv på hvert gatehjørne der nede. I en liten by, Clermont en Argonne lå løsningen på problemet: *Garage A. Mollard*. Et tomanns foretak, som dyttet ut en annen Citroen for å gå løs på min. Jeg valgte å oppfatte at de var begeistret for at en nordmann kjørte 2cv helt fra Norge. Grunnet språkproblemer var det vanskelig å forklare hvilke symptomer «Sophus» led av. Dette løste Monseur Mollard resolutt ved å beordre meg ut av bilen, overta rattet og forsvinne ut mot vinmarkene i en støvsky. At bensinmåleren var ødelagt fikk jeg ikke meddelt. Den viste halv tank når den var tom. Og da Mollard forsvant ut på landsbygda var tanken tom.



15 minutter senere visste han også at tanken var tom. Han kom vandrende tilbake, svett, og etter alt å dømme, noe irritert. Han fant frem sin kranbil, kommanderte sin assistent til å følge med, deretter forsvant de i en ny støvsky. Ikke lenge etter sto Sophus på verkstedet med åpent panser. Jeg aner ikke hva som ble gjort, fransk er som sagt et upløyd område for meg. Men den håndskrevne regningen taler sitt tydelige språk: Sluttsummen ble 331,56 franc. Dermed var motoren i full vigør. Kursen ble satt mot Paris i stedet for Venezia. Det ble et besøk i Versailles hos Ludvig 14. i stedet for Marcusplassen i Venezia. Selv en 2cv 4 kommer frem i verden.

Flere år senere avla vi Paris et nytt besøk, da hadde jeg avansert til 2cv 6. Det kortet kjøretiden betraktelig..



Telemark 2cvklubb. En gang et ungt, livskraftig miljø med entusiaster som trosset vær og vind. Både inne i og utenfor bilen. Klubben var som en slags GVK i kortbukser. I dag er den historie. Og de fleste bilene er en saga blott. Det går lenge mellom hver gang man ser en 2cv i gatebildet, både her i Grenland og ellers på norske veier. «Studentcadillacen», eller «Jernsengen» burde være rødlistet. Den er blitt sjelden. Men den er like levedyktig nå som før.



Motorsyklist på biltak



San Marino ligger i Italia, som et lite frimerke. Det er den eldste republikken i verden, og antagelig også den minste.

Det ble tydelig i 1979, det var nesten ikke plass til å parkere en liten 2cv innenfor bymurene. Bilen var butikkjøpt samme året på Notodden og fikk sin jomfrutur til Italia. Men den fikk dessverre ikke noe langt liv. Jeg har ofte blitt spurt om jeg ikke er bekymret for å kjøre en slik lettvekt av en blikkboks rundt på motorveier i Europa. Men eneste gangen jeg har kommet i ulykke, var 8 minutter fra Ulefoss sentrum. En motorsyklist uten sertifikat og for mye hormoner satte punktum for den.

Dette skjedde en uke før ferieturen sydover i 1979. Fergebilletten var bestilt og betalt. Bilforretningen på Notodden hadde ingen ny på lager, og hele syd-Norge var støvsuget tomt for 2cv. Verksmesteren på Notodden reddet ferien, jeg fikk kjøpt hans. Den hadde gått 300 km og var rød. Dermed ble det tid til å installere sovealkove og dusj før kursen ble satt mot landet syd for Alpene. Det skulle nå være bevist at en 2cv rommer to mann størrelse 39. I tre uker.



For dem som ikke har prøvd å sitte i en 2cv over lang tid og lengre avstander: Bilens sinnrike og bløte fjæringsystem sammen med det umåtelig enkle systemet for setene gjør turen meget behagelig. Innmaten i forsetene ble skiftet ut i fjor. Et enkelt røropplegg, seilduk i midten, forsterket av ståltråd, litt skumgummi og kraftige gummistropper er det som skal til før man trer trekket på som en sokk: 2cv - enkelt og greit.

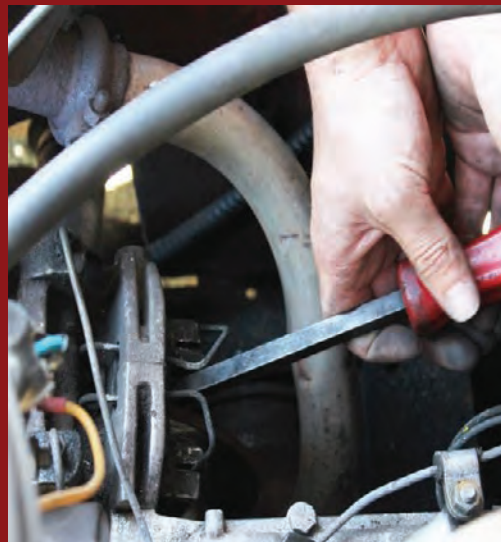
Bergens Tidende

Den har vært utskjelt, forbikjørt og tutet på hele sitt liv.

Overskriften i Bergens Tidende er basert på fakta. Men etter at «Sophus» fikk behandling på Mollards verksted i Clermont besto den distansen til Paris og Versailles med glans. Vi legger likevel ikke skjul på at det tok sin tid. Senere gjennom årene har samtlige andre av mine 2cv-er krysset grenser i Europa. Unntatt varebilen Camilla. Men det er en annen historie.



Nåværende utgave er den eneste som rakk å bli pensjonist og medlem i Grenland Veteranvognklubb. Den har også krysset den Engelske kanal. Og det engelske sydlige fastland fra Dover i sørøst til Somerset i vest, og tilbake. En gul posted-lapp på dashbordet gjorde underverker i trafikken: HUSK HOLD TIL VENSTRE. Den gjorde nytten, samtidig som engelske bilister har en høflig og tilgivelsesfull holdning til biler med norsk flagg på bagasjeromslokket.



Da den mistet bremsene på vei til Hastings fikk jeg til slutt stoppet bilen. Det viste seg at en bilmekaniker bodde 10 meter unna. Med hans hjelp fikk jeg skiftet bremseklosser og alt var såre glede. Til vi ankom Calais. Da var det slutt, både bremses og tenning sa takk for seg. Men med NAFs veihjelpsforsikring i ryggen står man aldri fast: reparasjon på fransk verksted og derfra gratis transport hjem til Norge for både bil og sjåfør. Neste sommer venter nye eventyr.



I mellomtiden ligger den i vinterdvale med nattluen på. Ikke utendørs, men på en låve i Gjerpensdalen. Husk, det går alltid mot sommer, det ligger bare en vinter i mellom. **Ulf**



Gamle BILDER

Denne gongen er det ikkje eit postkort vi tar fram, men derimot eit bilete frå 50-talets Drangedal av ein 8-sylindra tysk Horch av type 803BK med registreeringsnummer H-15322 eller H-15377. Biletet blei lagt ut på ei Facebook gruppe for Drangedal og deretter kopiert til grupper for gamle norske bilfoto. Begge stader har det vore spennande kommentarar rundt bilen, ein Horch er jo alltid eksklusivt.

Bilen skal vere fotografert ved Bujordet/Holte i Drangedal og var eigd i fellesskap av dei tre brørne Arne, Kåre og Odd Holte som reiste rundt i området på snekkaroppdrag. Wenche Holte (dotter til Odd) skriv på sida til Drangedal at bilen blei tilbydd dei tre når dei arbeidde med bygging av kraftstasjonen i Skafså. Det skulle ha vore privatsjåføren til ein ingeniør frå Asker som leverte maskiner til kraftstasjonen som lurte på om dei kunne vere interessert i denne 18 år gamle luksusbilen. Kan ikkje ha vore så mange ingeniørar som hadde privatsjåfør på 50-talet heller? Uansett, Horchen blei kjøpt inn rundt 1952/53 og brukt fram til han i 1955 blei erstatta med ein ny Opel. Det kvite huset i bakgrunnen er Heimlia, der det blant anna var søndagsskule på slutten av 40-talet og tidleg 50-tal.




Ein 30-tals Horch 803BK Pullman som bruksbil i Drangedal på tidleg.




Etter at ein kjennar av førkrigs tyske bilar identifiserte bilen som ein type 830BK Sedan, eller Pullman som tyskarane gjerne kalla sine 4-dørs bilar, har eg funne ut at det var ein bil på 475 cm lengde og ca 1700 kg i vekt - produsert i 1414 eksemplar mellom 1935 og 1937. 830BK hadde ein motor på 3,5 liter volum med 75 HK og var den minste Horchen med V8 motor. Horch var elles før krigen Auto Union konsernets (dei med dei fire ringane) sin luksusutgåve og var den mest selde bilen i tysk øvre middelklasse/luksus framfor Mercedes-Benz. Ut frå andre tyske kjelder kan det verke som at ein restaurert 830BK ville vore verd 100.000 Euro i dag, spørst om ein 1955 Opel kan oppnå det same?

Narve Nordanger


HORCH




Der lange Radstand machte aus dem Hoch 830 den 830 BL. Im Bild das seltene viertürige Cabriolet mit dem 3,5-Liter-V8-Motor




Mit 120 PS aus fünf Liter Hubraum gehörte der Horch 853 A in den Dreißigern zur absoluten Spitze des deutschen Automobilbaus




Der Reihenachtzylinder des Horch 8 war eine flüsternde Offenbarung, das prachtvolle Cabriolet der richtige Rahmen für diesen Motor



Der 830 V ist nicht nur der eleganteste „kleine“ Horch, er ist mit einem Leistungsplus von 17 PS auch besser motorisiert als der 830



Der Horch 951, hier als Pullman-Limousine, ist ein wahrhaft nobler Wagen. Fünf Liter Hubraum wuchten 120 PS fast lautlos auf die Kupplung



22.000 RM kostete der 855 Sport-Roadster mit Karosserie von Erdmann & Rost - der Traumwagen mit den vier Ringen am Bug

830 / 853 / 951 / 930 / 855	KAB.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	82	NOTE 4	NOTES
830 BK	Cab	34-37	8	3,5	75	410.000 €	315.000 €	230.000 €	92%	120.000 €	-
830 BL	Cab	35-40	8	3,5	75	435.000 €	330.000 €	245.000 €	65%	130.000 €	-
830 BL	Plm	35-40	8	3,5	75	150.000 €	105.000 €	70.000 €	-3%	44.000 €	-
853 A	Cab	37-40	8	5,0	120	530.000 €	425.000 €	350.000 €	-5%	-	-
951 A	Cab	37-40	8	5,0	120	870.000 €	700.000 €	-	-17%	-	-
930 V	Plm	38-40	8	3,8	92	190.000 €	150.000 €	110.000 €	-6%	84.000 €	-
930 V	Cab	38-40	8	3,8	92	350.000 €	265.000 €	200.000 €	45%	105.000 €	-
855	Rds	39-40	8	4,9	120	-	-	-	-	-	-

Je nach Originalität und Historie bis zu 5 Millionen Euro

I boka om Horch finn ein 830 BK illustrert med dette fargebiletet.

Tyske prisantydningar for år 2020 tyder på at det hadde vore god butikk å ha stua vekk Horchen etter han var oppbrukt. Omtrent same pris for ein BK som ein BL.



Den lokale skiltmalar, Richie Chlasczak, er her i sving med 1929 Chrysler medan 1931 Nash ventar på tur.

Støtt din lokale skiltmalar

Alle køretøy frå før krigen og mange sykklar og motorsykklar til langt ut på 50-talet hadde tynne striper lakkert i kontrastfarge som pynt langsetter skjermar og karosseri. På norsk blei dette gjerne kalla vognstriper, i dag er det mange som brukar det meir internasjonale uttrykket pin-stripe.



Skiltmalar Richie Chlasczak besøkte Porsgrunn i 2019 og la mesterlege striper på ulike bilar.

Dyktige fagfolk med svært stø hand måla stripene omtrent like fort som vi vanlege dreg ein målarkest på husveggen. Alle som har sett videoar av slikt handverk blir slått av kor stø desse spesialistane er på handa. Dagens automatiserte produksjon av lakkerte objekt kunne sikkert lært opp ein robot til å måle slike linjer, men så vidt eg kjenner til er det ingen som så langt har nytta høvet til å pynte på sine moderne (plast-)ting.

I våre dagar med fokus på patina er det ikkje mange som pussar ned gammal lakk med vognstriper, men skaden er

ofte skjedd i samband med omlakking for mange år sidan. Så kva kan du gjere då eller dersom køretøyet ditt er bygd opp frå nysveisa og sandblåste delar, men alle gamle fabrikkfoto viser at for køretøyet skal ha pinstriper originalt? Då er det på tide å finne din lokale skiltmalar.

Her i landet er det ikkje så mange som driv med dette, men nokre finst og har besøkt Grenland dei siste åra og slik sørge for å setje denne prikken over i-en på nokre lokale veteranbilar.

Polsk-norske Richie med det vanskelege etternamnet Chlasczak lever opp til tittelen på dette stykket, og har også besøkt Porsgrunn tre gonger det siste året. I 2019 drog han striper på to bilar frå GVK og laga stilisert stripepynt på diverse andre objekt. Han har og arrangert kurs for dei som vil dra

penselen sjølv og er ikkje framand for å dekorere køyretøy med både dekor og falsk patina dersom eigaren vil ha det. Dei som var innom Oslo Motor Show i 2017 kunne sjå at han og Ivar Aasland laga patinert racing-dekor med rustflekkar på ein 1973 modell Mazda RX3.

Ein annan som har vore i Grenland og lagt striper er multikunstnaren i NVK, Trygve Krogsæther. Han er ein ivrig forkjempar for at ei førkrigs restaurering ikkje er ferdig før stripene er på plass, og var innom Skien for nokre år sidan for å legge striper på ein 1929 Packard som deretter kunne erklærast ferdigrestaurert.

Tekst og foto:
Narve Nordanger



Nashen etter stripene kom på. Kontrasten i vognstripene gjer at vulstene på karosseriet og dei to hovudfargane kjem endå betre fram.



På Oslo Motor Show i 2017 blei denne Mazdaen lakkert opp for å sjå ut som ein patinert gammal racerbil. Men alt er nylaga.

GVK TRENGER NY KASSERER!

Vet du om et medlem blant oss med regnskapsbakgrunn som kan ta på seg et verv som kasserer i GVK fra årsmøte 2021. Tips Jan Arthur Pettersen på tlf: 90913612 eller Gunleik Kjestveit tlf: 95147901. Vi oppfordrer dere til å hjelpe GVK med å besette dette viktige vervet.

Hilsen Styret

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO

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

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



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

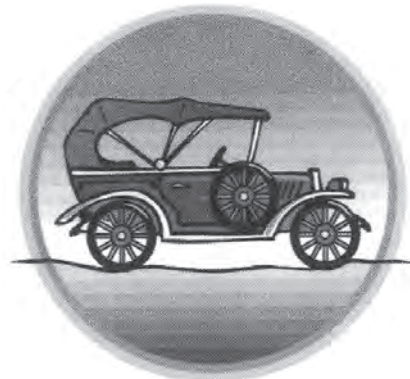
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



Nå er det borte vekk alt sammen. Endelig.



Alt skal vekk... og nå er alt borte. Onsdag 11. november ble det gjort kort prosess. De utsorterte utgavene av Veteranvognen som har ligget og støvet ned øverst i trappen på Låven: Det er borte alt sammen. Styreleder Torfinn, nestleder Leif Ingar, Geir Grøtvik og undertegnede bar ut i Leif Ingars tilhenger med hård hånd. To kondemnerte kjøleskap gikk med i dragsuget.



Gjenvinningsstasjonen på Rødmyr skulle med dette ha lesestoff i mange år fremover. Men mer av dette får de nok ikke fra GVK. Redaksjonen har gått inn for et medlemstilpasset opplag.

Nestleder Leif Ingar fjernet de siste rester og spor etter flyttesjauen. Nå er alt borte vekk.

Ulf
27



Volvo L-3314

i sivil tjeneste



Den bor på gaten hos Kjell Eliassen i Olaf Ryesvei i Skien, med bare en presenning mellom seg og værgudene. I motsetning til sine øvrige veteranbilkolleger i klubben, overvintrer den under åpen himmel. Men så er den jo også et robust kjøretøy som tåler en røff behandling. Noe den også signaliserer tvers gjennom utallige malingslag. Den er krakelert som et gammelt maleri som har hengt for tørt..

Kjell Eliassen behøver ikke å bruke unødig tid på polering av lakk og krom på bilen: den er ikke utstyrt med den slags. Volvo Jeep L-3314 er et utpreget ikke-prangende kjøretøy hva eleganse angår, den minner om en skoeste på høykant, som noen har vært litt hardhendt med. De store overdimensjonerte hjulene virker som de er minst 10 nummer for store, som en liten valp med proporsjonalt litt for store bein. Derav det svenske klengenavnet «Valp».

Utallige unge menn som har tilbrakt en tid i militæret har nok også tilbrakt noe tid i en Volvo L-3314.

Undertegnede er en av dem som avtjente sin verneplikt i nær kontakt med «Valpen». Da hadde den Norske Hær stort sett forlatt Willys Jeep og gått over til svenskene. Det «Valpen» manglet i forhold til amerikanerens personlig sjarmer, tok den igjen på den praktiske siden: større plass. Om enn det kunne være ubehagelig nok å være passasjer på langs når det hele gikk over stakk og stein.

Men først: man har undret på hva begrepet «Jeep» kommer av. I følge Oxford Dictionary er det en lydmessig sammentrekning av den amerikanske betegnelsen: «General purpose (vehicle)». Prøv selv og se hvordan det lyder når du på engelsk sier GP. For øvrig blir det påstått at det var president i Willys- Overlandkonsernet, Jim Frazer, som var den som tok æren for å uttale G. P som Jeep.





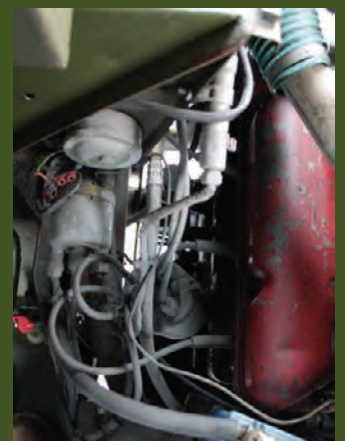
Mot slutten av 1950-tallet begynte det å gå nedoverbakke med Volvo. For å komme over kneiken trengte de et nytt produkt, gjerne med salgssjappell til noen som hadde penger og stort behov: Den svenske hæren. N.M. Hartelius var konstruktør ved avdelingen for militære kjøretøyer, og fikk i oppgave å finne på noe lurt. Han kom først opp med modell av en terrengbil, laget av kryssfiner. Militæret falt pladask. Dermed var det i gang. Produktet var et sammensurium av deler: Motoren ble hentet fra Volvo B-16, den fikk M41 girkasse, for og -bakakslinger kom fra Salisbury og fordelingskassen kom fra Willys Jeep. Mens mellomakslingen kom fra Hardy Spicer. Et slags automobilens Forente Nasjoner.

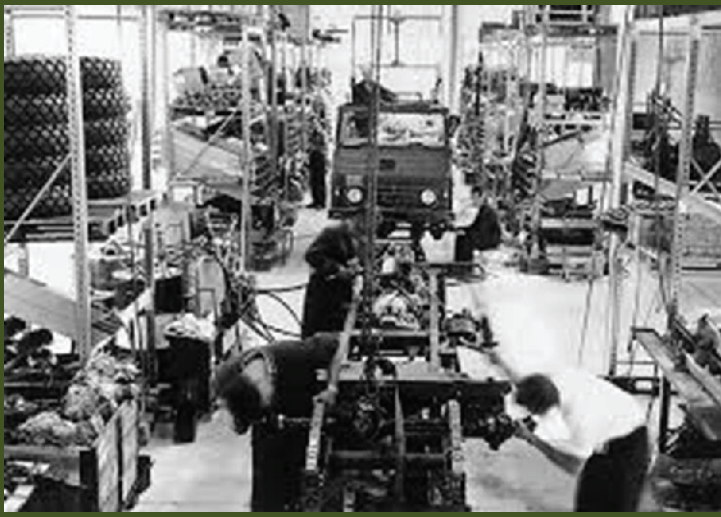


Volvo videreutviklet modellen og satt inn en sterkere motor, fremdeles fra egen produksjon: B-18. Og det må med en gang sies kraftig i fra: det er ingen enkel sak å overhale en motor som står i en L-3314. Den er plassert omtrent utilgjengelig for menneskehender. Motorkassen ruver opp mellom forsetene. Den er enkel å komme til. Men da Kjell Eliassen fjernet kassen, sto motoren som en nærmest utilgjengelig teknisk konstruksjon. Å avfotografere den i ett stykke var ugjørlig. Enn si å reparere.



Heldigvis står vi overfor det faktum at Volvo B-18 motoren er en driftssikker liten plugg. Den går som den skal, bare de får nok luft og drivstoff. Men med tanke på at et slikt kjøretøy kan bli utsatt for hard kjøring gjennom busk og kratt, og – gud forby – bli utsatt for fiendtlige handlinger – da ser det for en uøvet amatør ut til at en reparasjon der nede i Volvoens buk ikke er det man gjør unna i en fei.





Det norske forsvaret gikk til anskaffelse av kjøretøyet i norsk-modifisert utgave på 1960-tallet. Her fikk den den sin militærtypiske betegnelse: « *Vogn, felt, ½ tonn, 4x4, modell L3314N*». Enklere kan det ikke sies.

Den norske utgaven ble satt sammen på Raufoss Ammunisjonsfabrikk (se bildet) og Kongsberg Våpenfabrikk. De norskproduserte utgavene ble skodd med norske dekk fra Askim Gummivarefabrikk: *Viking Knobby* og *Viking Hardhaus*. Nå er disse dekkene kun å finne i historiens arkiver.

I følge papirene ble det til sammen produsert 2273 utgaver av Kjell Eliassens jeep.



Man avtjener sin verneplikt i ung alder. Av lett forståelige grunner: Da er man ennå spenstig og myk i kroppen. Det trengs hvis man vil stige inn i Kjells jeep og foreta befaring. Han er godt utstyrt med det meste av både verktøy og redskap tilpasset de forskjellige behov man måtte ha når man er ute og kjører. «Legg merke til båren!» vi håper ikke den er i flittig bruk når han legger ut på tur..



KLAPPSETENE.. Gjensynet med disse påkaller minnet om ens egen tid i forsvaret. Der vi tilbrakte uendelige mange timer i dette kjøretøyet.

Stivfrossen om vinteren og med stiv rygg og verkende bakdel. Her hadde konstruktøren tenkt mer på kjøretøyet fremkommelighet og mindre på hvilken tilstand passasjerene var i når de kom frem. Stridsdyktig? Neppe.. En kjøretur fra Hønefoss – Steinkjer tur / retur var morsom men krevende.

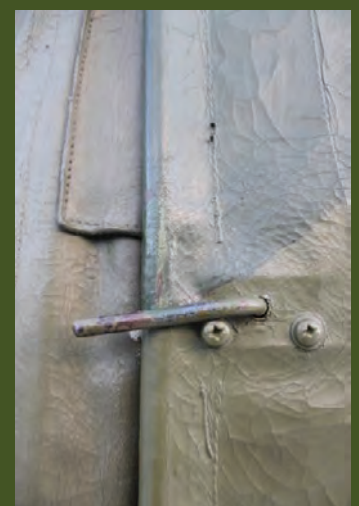


Kjell Eliassens Volvo er et gjennomført praktisk kjøretøy, det er hevet over tvil. Her er ikke lagt ned ressurser på luksus eller prangende detaljer av noe slag. Bortsett fra askebegeter, strategisk plassert ved siden av brannslukkeren.



Dashbord og betjeningsbrytere er så oversiktlige og funksjonelle at selv de mest urutinerte rekrutter kan fungere som pålitelige sjåførere etter noen få minutters opplæring. Et praktisk kjøretøy i ett og alt.

Interiøret blir absolutt inn i helheten. Inntrykket man får av Volvo L- 3314N fra utsiden harmonerer perfekt med innmaten. Bilen har unektelig sin absolutte sjarm og personlighet, inni så vel som utenpå.




Av forståelige grunner er ikke Volvo L-3314N registrert som pansret personellkjøretøy. Til det er presenningen for tynn, selv om den har utallige lag med maling. Kjell Eliassen står selv for malerarbeidet. Siste strøk han har lagt på er Fenom utendørsmaling. Han kjøpte restlageret hos Fargerike Christoffersen så han har maling til mange års kunstnerisk aktivitet. Vi formoder han kjøpte både militærgrønn og sort. Fordelingen av fargene i kamouflasjen vitner om et visst håndlag med kosten.



Kjell Eliassen kjøpte sin Volvo L-3314N i 1999 av Einar Gurholdt, et kjent navn for de fleste. Etter avsluttet handel kjøpte Kjell direkte til Biltilsynet og registrerte den. «Den gikk gjennom uten en anmerkning, og det har den aldri hatt senere heller». Vi aner en viss stolthet i uttalelsen. Han fremviste vognkortet for å bevise påstanden. Her bet vi oss merke i at bilen står oppført som personbil, med angitt farge: GRØNN. Vi vet at hos Biltilsynet befinner det seg mye rart bak skranken, nå antagelig også fargeblinde. I gamle fargekart, da fargene hadde sine egne navn, står fargen oppført som «olivengrønn».

Å se et militært kjøretøy stemplet som personbil er også noe uvant, men det gir jo en bonus på syv sitteplasser. I følge det samme vognkortet.

VOLVO		L 3314 N
Kjøretøygruppe M1/101 PERSONBIL		
Motoreffekt	Slagvolum 1780 cm ³	Drivstoff kode 1 BENSIN

lydstøy dB(A)/Turtall /	Farge GRØNN
antall sitteplasser alt 7	Dato, stempel og underskrift 20. 1999  MS <i>Ol. Lorentzen</i>
antall sitteplasser forsete 2	
antall ståplasser	



Kjell Eliassen er født i 1950 i Skien, bare noen få år før veteranbilen hans kom på tegnebordet. Kjell er utdannet elektriker og var ansatt på Union i Skien hele yrkeslivet.

Hva var årsaken til at han valgte akkurat en L-3314N når han skulle kjøpe veteranbil? Den er jo ikke det vi kaller et strømlinjeformet vidunder. Forklaringen ligger gjemt tilbake i den tiden han tjente som vernepliktig soldat: Stasjonssjef Halle på Rygge flystasjon var oberst. Når man sitter slik plassert på rangstigen får man tildelt eget kjøretøy og sjåfør. Kjell Eliassen var så heldig å få denne jobben.

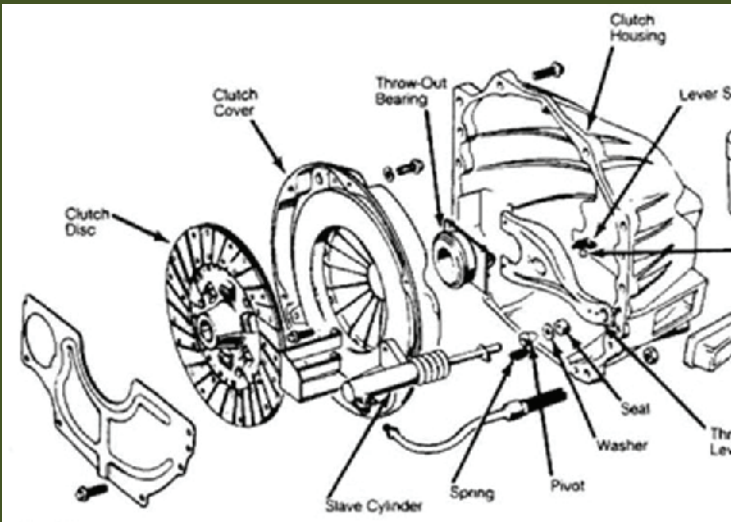
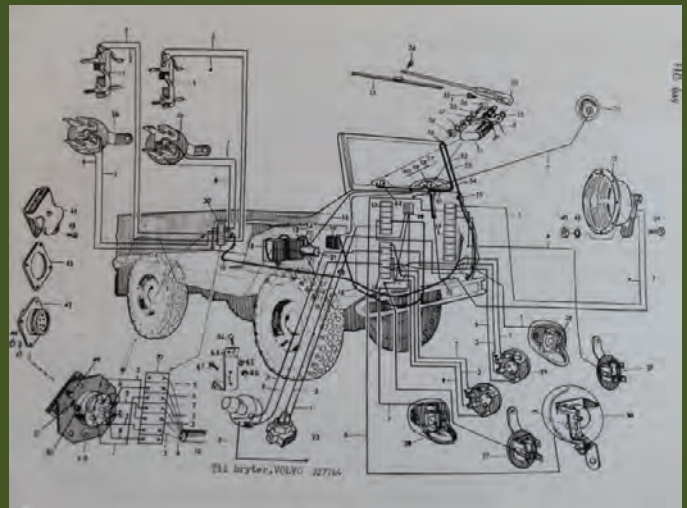
Obersten hadde forkjærlighet for Volvo-jeepen, og både kjøretøy og sjåfør ble øremerket til oberstens transportbehov.

Kjell sto personlig ansvarlig overfor obersten for både vedlikehold, stell, vask og ellers det som trengtes for at bilen skulle være prikkfri når oberst Halle ville ut å kjøre. Dermed oppsto det et intimt forhold til Volvo L-3314N. Da Kjell Eliassen i godt voksen alder bestemte seg for å gå til anskaffelse av et veterankjøretøy var valget enkelt: Det måtte bli Volvojeep. Den hadde vist seg både robust og motstandsdyktig mot uvøren bruk.



Kjøretøyets utforming er også preget av enkle, solide og lett håndterlige bruksdetaljer. Utendørs er den praktisk tilrettelagt når det gjelder vedlikehold og reparasjon. Stigtrinnet inn til forsetene er ganske enkelt bare et hull i karosseriet.





Kjell Eliassen er godt utstyrt med instruksjonsbøker og plansjer. Nå er ikke alltid slike til nytte, det viste seg da han fikk problemer med kløtsjen. Originalt er den utstyrt med kun tre fjærer, og den ene hadde en tendens til å henge seg fast. Dermed sto man der. For å bøtte på dette tok han kløtsjen ut og erstattet den med en som var bedre egnet. Etter vel gjennomført jobb fikk han vite at dette fenomenet var fabrikk klar over. Det var derfor laget et hull i kløtsjehuset, og når en fjær hang seg opp, kunne man stikke en stang inn gjennom hullet og kakke fjæren løs.. Vel, nå slipper Kjell å drive med den slags, han har en kløtsj som virker permanent.



Jeepens registreringsnummer er de tre siste sifrene på kjøretøyets registreringspapirer i det militære byråkratiet. Kjell Eliassen innrømmer at det ikke er ofte han bruker nøkkelen, og når han setter seg bak rattet blir det for det meste småturer rundt i Grenlandsdistriktet. Han medgir også at han ennå ikke har deltatt på Grenlandsrally eller andre løp med den. Den skal brukes sparsomt og pent: barnebarna har lagt ned salgsforbud med at håp om at de en dag kan overta bilen. Slik den ser ut i dag, og slik Kjell Eliassen behandler den, regner vi med at den vil være brukbar også for Kjells tippoldebarn. Volvo L-3314L er solid nok til å vare minst så lenge.

KORT NYTT...



Mot slutten av corona-sesongen 2020 var Tom Ellefsen tilbake med sin Buick etter han blei påkøyr i fjor.



I oktober blei denne flotte 1970 Mazda 1200 avertert på Stathelle. Mazdaen skulle vere fyrste bilen seld av Grinbakken Bilverksted og forsvann fort frå Finn.

Julehilsen fra LMK og If

(Hentet fra LMK info nr 11 for 2020).

Vi opplever at våre kunder har behov for en utvidet dekning i et år hvor musene er ekstra aktive og trekker inn i varmen. For å stå ved kundens side gjør vi forsikringen enda bedre, sier If. LMK/If forsikringen utvides til å omfatte skader påført av mus/gnagere.

Dette gjelder både kjøretøy som er i daglig bruk, eller de som står vinterlagret. Det forutsettes normale skadeforebyggende tiltak og normalt tilsyn for å begrense skadeomfanget. Lukk kjøretøyet og husk å sette ut musefeller.

Et annet enkelt tips er å legge ut børstelisten eller rett og slett einerkvister i hjulkapslene og rundt hjulene og selvfølgelig fjern sjokolade og kjeksrester fra sommerens kjøreturer.



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





Ein 1966 Dodge Dart var ein kul bil som stilte opp på Gulsetdagen i september.



Dersom nokon lurte på korleis GVK burgerane til Stein Haugsæter fekk merket sitt, ser vi han her i sving med sitt spesiallaga svijern.



Ved ferjekaia på Stathelle med det meste av folket som stilte opp for køyretur i september.



Et vidunder på 635 kg!

DATSUN

Datsun 1000 Sunny er et vidunder på 635 kg! Datsun 1000 Sunny er et vidunder på 635 kg! Datsun 1000 Sunny er et vidunder på 635 kg! Datsun 1000 Sunny er et vidunder på 635 kg!

DATSUN

Datsun 1000 Sunny kosta altså 16500 når bilen var ny.

Leif Ingar Liane har kjøpt seg 1969 Datsun 1000, maken til hans fyrste bil. Denne blei donert av Nissan importøren til Horten Bilmuseum og stod der i 27 år. No står Datsunen til full bremsejobb på bukken i lokala på Rødmyr. Bilen er heilt original med 3 eigarar og 118000 km.



Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 2021



TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



CARLSENFRTZØE
Den lokale byggevarespesialisten

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