



Nr. 3 – 2022 Årgang 47

Veteranvoغن



Av innholdet:



BSA-restaurering



I kongens stall



Organisert promille

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 motorsykkkel:

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 besikttet 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 rettledning og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben skal fremme interessen for å oppspore, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

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

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i hver måned (unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800.

Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada.

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

REDAKSJONENS HJØRNE

I dag er det 19. mai og det nærmer seg Grenlandsrally. Jeg gleder meg og håper på oppholdsvær. På en slik dag så er alt enklere med godt vær. Løpskomiteen er i godt gjenge og jeg håper alle får en fin dag.

I går var vi på Slevolden. Mange kom og veldig mye forskjellige kjøretøy dukket opp. Flott at vi motorinteresserte kan samles. For å spøke litt så «vant» Narve førkrigsklassen. Premiering overlater vi til deltagerne på Grenlandsrally, men neste mulighet for å gi Narve konkurranse er 16. juni. Herved er du invitert til Slevolden den kvelden kl. 18.00 uansett kjøretøy. Entusiastkjøretøy parkerer inne på området og andre på utsiden. Kaffe og vafler selges i kafeteriaen.

I dette nummeret så har vi som sist en mc reportasje. Vi har tre til på lager og har foreløpig tenkt å fordele de utover året. Har du en veteranmotorsykkkel så send meg en melding. Det er så mye enklere å lage en slik reportasje om sommeren.

På Slevolden kom en fantastisk kommentar i en samtale i løpet av kvelden: Kona setter pris på at jeg er her i dag, da får hun litt ro i heimen! Jeg tror vi mannfolk har godt av å luften oss litt. Gvk har en egen evne til «god lufting».

Jeg ønsker dere alle en riktig god sommer!

*Redaksjonen
ved Leif*

TAKK OG FARVEL

Er du en av de som ennå ikke har betalt medlemskontingenten for inneværende år, er dette nummeret det siste du hører fra oss i GVK. De som ikke har betalt for 2022 strykes nå fra adresselister og SMS-lister og vil kun motta kontigent-purringer fra klubben heretter. Har du bevisst tenkt å melde deg ut tar vår kasserer gjerne imot en utmelding og du slipper purringer. Forøvrig: Har du brukt GVK medlemskapet til å tegne gunstig veteranbilforsikring gjennom LMK avtalen og nå avslutter medlemskapet, oppfyller du ikke lenger vilkårene for forsikringen.



FORMANN HAR ORDET

Hei kjære lesere av Veteranvognen!

Da er våren kommet, og veterankjøretøyene er kommet frem i hopetall, og ikke minst så skjer masse arrangementer og samlinger av forskjellige slag i år grunnet 2 år med stillstand, så da har vi inntatt normalen igjen, og det kan vi like.

På siste medlemsmøte 6.mai var det nærmer 30 veteranbiler på plassen i strålende sol, og det var så godt å se at vi igjen fylte plassen foran vårt klubbhus, og hjulsparking og gode samtaler summet. Det var faktisk så mange som ville være ute, at vi ikke fikk startet møte før nærmere 19.15.

I skrivende stund har vi enda ikke arrangert tradisjonsrike Grenlandsrally, og det gleder vi oss skikkelig til i år. Det har jo vært 2år uten løp, og vi har store forventninger til løpet i år. Tore Kvaale leder igjen årets løp, og jeg har ved å delta i forberedelsen sett at dette er under stål-kontroll og grundig forberedt. Jeg takker alle som deltar med forskjellige oppgaver, og det er faktisk mange som trengs for å levere den kvaliteten vi ønsker dette løpet skal være kjent for. Det blir helt sikkert en god og fyldig reportasje av dette løpet i neste nr. av Veteranvognen. Jeg benytter da samtidig anledningen til å takke Redaksjonskomiteen ved Ulf, Narve og Leif for en strålende jobb



med Veteranvognen, vi tar det som en selvfølge at det skal bli så bra, men jeg vet det er masse jobb som ligger bak denne produksjonen, så TUSEN TAKK alle 3.

2. juni har vi vårt siste møte i GVK før vi tar en måneds ferie, og da er vi i gang igjen 4. august og forbereder oss på en aktiv og spennende høst.

Avslutningsvis så ønsker jeg alle en fin sommer og håper og tror dere får mange fine turer og opplevelser vi ønsker å høre om på møtene til høsten.

God sommer 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:

Trond Bekkelund er aktiv brukar av sin flotte 1953 Buick Serie 76 Roadmaster 2 dørs Hardtop. Her fotografert på dekksparekveld på Slevollen i mai.

STRIPA RUTETID AV FRODE ØVERLI



Grenlandsrally 2022



Endelig! Grenlandsrally ruller igjen! Etter to års kanselleringer vår vi atter i god gjenge. Oppstart var også i år lagt til Gumpens Auto som ligger i skjæringspunktet mellom Skien og Porsgrunn. De stilte parkeringsplass, toaletter, strømuttak og varebiler til vår disposisjon. Men for at et GVK-rally skal bli en suksess er det mye arbeid som må gjøres både i forkant. Og under selve løpet. Grenlandsrally starter egentlig på klubbhuset til GVK. Og derfra baller det bare på seg, helt til løpet er ferdig. Til sammen var det drøye 41 personer med for å dra i land årets eventyr.



Dagen ble et kappløp mellom GVK, Meteorologisk Institutt og de lokale værgudene. Yr.no var også innblandet. GVK trakk det lengste strået, nattlig regnskyll ble til strålende sol da deltagerne ankom startområdet.

Og som vanlig, det var ingen grenser for variasjon i alder, bruksområde og utseende på deltagerne. Alt er velkommen.





Sekretariatet arbeidet på spreng for å holde unna køen for påmelding til løpet. Da sistemann hadde fått sin startpose noterte vi at 134 kjøretøyer sto klar til å legge ut på ruten. Første bil ut med startnummer 1 var Mustangen til Jarle Rønjom med eldste datteren bak rattet. Så fulgte de andre som perler på snor med 20 sekunders mellomrom. Det gled jevnt unna i utforbakken hos Gumpens Auto.



Post 1 lå hos Fargerike Christoffersen på Rødmyr. God plass til oppsamling, disiplinerte sjåførere og effektivt mannskap gjorde at de fleste kom seg gjennom oppgaven med glans: Kjør et av forhjulene over planken. Når det vel var overstått, med noen varierende avsporinger, lød oppgaven: Hvor lang er planken du kjørte over? Resultatene varierte sterkt fra bil til bil, men det alle hadde felles var smil og latter. GVK-rally skal være til hygge og moro! Veien videre fulgte gammel tradisjon: over høyden ved Ånnerød mot Porsgrunn. Man er alltid velkommen på Ånnerød, lokalbefolkningen var samlet med flagg og applaus. Og nytt av året: Velkomstbanner.





Det fine med Grenlandsrally er at løypen er lett å følge og at den går både i by og på land. I år var det lagt inn et sosialt element: post 2 var lagt inn til Herøya Hybelhotell. Her er det innlosjert mange Ukrainere og de så ut til å være meget glade for besøket. Oppgaven her ble betegnet som Yatzy, med uvanlig store terninger. Fikk du tre like ble du ikke trukket i poeng, hvis ikke ble du trukket for antall prikker som terningene viste. Her kom det godt med et godt håndlag og god spillelykke.



Denne unge damen er barnebarnet til Oddvar Lunde, tidligere medlem av GVK. Hun og søsteren satt i «svigermorsetet» til den bilen som Oddvar en gang restaurerte. «Det var litt kaldt, men det går greit..» fikk vi til svar når vi spurte hvordan det var å være i vinden. I dag ble bilen kjørt av sønnen til Oddvar.



I Brevik krevdes også et visst håndlag dersom man skulle unngå å få straffepoeng. Et tau med kule i hver ende skulle kastes slik at tauet slynget seg rundt tverrpinner på et stativ. I følge postmannskapet var det «noen som klart det». Det ble uansett utvist den strengeste konsentrasjon av deltagerne. Her viste yngre kvinnelige deltagere et sikkert håndlag og oppnådde strålende resultater. Noen av deltagerne valgte å nyte utsikt mot havet for de fortsatte i retning Brevik sentrum.



I Brevik var det noen som valgte å ta en pause og nytte anledningen til å kjøpe seg en is i sommervarmen før kursen gikk mot neste post: Slevollen.





Slevollen har etter hvert opparbeidet seg til å bli et folkekjært møtepunkt for alle former for mekanisert aktivitet, deriblant veteranbilsamlinger. I dag var det møteplass for 134 veteraner. Og det så ut til at alle kom på en gang, Svein Stavland var en av parkeringsvaktene og hadde sin fulle hyre med å stable alt på plass. Det var til sine tider kø for å få parkert. Det ble det også etter hvert ved selve post 5: Her ble deltagerne presentert for diverse gjenstander som en gang i tiden hadde vært i daglig bruk i de tusen hjem og garasjer. Det viste seg at ikke alle var familiære med sin nære fortid.



Borgeåsen: siste post. Her fikk deltagerne et merke øverst på dekket og beskjed om å kjøre en omdreining. Ikke alle hadde oversikt over sine dekk-dimensjoner. Tross velvillig forståelse fra post-mannskapene ble det utdelt mange straffepoeng. Uten at det så ut til å gå utover deltageres gode humør. Deretter ble kursen satt mot mål i Brekkeparken.



I parken sto Dag Wilhelm Holmer og presenterte hvert enkelt kjøretøy etterhvert som de var blitt registrert i porten. Sekretariatet beregnet poeng og plukket ut vinnerne. I mellomtiden parkerte deltagerne mellom tulipanbed og i busk og kratt, parken var dekorert med veterankjøretøyer alle vegne, mens hundrevis av besøkende vandret rundt og hygget seg over sol og blå himmel og vakre veteraner. Klokken 16.00 ble vinnerne presentert av løpsleder Tore Kvåle, mens formann Torfinn delte ut premier med rund hånd. Både deltagerne, de besøkende og Telemark Museum ble deretter takket for at også dette årets Grenlandsrally ble en ubetinget suksess. De eneste som ikke ble nevnt var værgudene, de hadde fortjent en takk de også..





Under nøye overvåking av politiet og foran et stort publikum kjøres det Ford Zephyr med promille.

KONTROLLERT PROMILLEKJØRING

Kontrollert promillekjøring på Odds sports plass i 1956 - betraktelig fartsøkning i andre omgang.

Tekst og foto: Tor Kjetil Gardåsen

Mye var nytt og ukjent når det gjaldt bilkjøring i 1950-årene. Var det f. eks. farlig å kjøre med alkohol i blodet, eller kjørte man tvert imot litt tryggere med dette? For å få svar på dette arrangerte Motorførernes Avholdsforbund en prøve på Odds Sports plass i november 1956. I alt deltok 15 sjåførere. Disse

kjørte først en 70 meter lang, temmelig vanskelig opptrukket bane med mange trafikkfeller. Deretter fikk sjåførene hver sin dram og kjørte annen etappe 15 minutter etter at glasset var tømt. De hadde da en promille på 1.

“Det er ennå for tidlig å uttale seg med sikkerhet om resultatet av promillekjøringen”, konstaterte avdelingssjef Ole S. Kristoffersen ved politikammeret etter prøven, “men det er ikke tvil om at alkoholen nedsatte deltakernes kjøreferdighet”, kunne han meddele. Likevel ga prøven en del uventede resultater.

Størstedelen av deltakerne avla f. eks. runden i påvirket tilstand på adskillig kortere tid enn i edru tilstand. Avdelingssjef Kristoffersen kunne imidlertid ikke si om det var en fordel å kjøre hurtigere under alkoholens påvirkning. Noen viste overdreven forsiktighet, noen overdreven råkjøring. Brannkonstabel Leif Eriksen var en av dem som kjørte bedre under påvirkning av alkohol.

“Da jeg hadde drukket opp min del av konjakken, følte jeg meg mer fri og hadde fem prikkfrie poster, mot bare to i første,” uttalte han. “Jeg





Gir alkohol i blodet bedre eller dårligere sjåfører? For å prøve ut dette arrangerte MA testkjøring på Odds sports plass i 1956. Noen følte seg mere fri og fikk flere prikkfrie poster etter å ha vært inne i turnhallen og helt innpå det foreskrevne kvantum alkohol. Odds gamle forturnere bivåner det hele fra veggene i bakgrunnen.

tror at et menneske kan kjøre like godt med en slik promille som når man ikke har drukket, men det lønner seg likevel å holde seg på den riktige siden av loven," uttalte han. En del av deltakerne oppnådde bedre resultat ved annen gangs kjøring, men de fleste

slapp best fra sin første tur bak rattet. Skal tro hva slags reaksjoner et slikt arrangement ville høstet i dag? Muligens ville MA fått en stor tilstrømning av nye medlemmer som kunne tenke seg å være med som forsøkspersoner neste gang en

slik kontrollert promillekjøring ble arrangert.

Kilde:

Kilde: Varden 4/11-1956. Foto: Varden ved Torbjørn Stenstadvolden /Telemark museum.



Presisjonskjøring med og uten promille. Noen klarte den hårfine manøvreringen raskere og mer presist etter noen drammer i turnhallens kjeller. Overvåking av politi og kontrollører i hvite kjeledresser gir inntrykk av vitenskapelighet og lovlidighet. Føreren av denne Vauxhall Velox'en ser i hvert fall ut til å ha bommet på planken.



Gamle FOTO

I denne utgåva er bilen ein S- (Sogn og Fjordane) registrert Opel lastebil frå tida rundt 1. verdskrigen. Eigaren har ikkje brydd seg om å spandere frontrute på sjåføren, og den eine lykta det er feste for ser ut til å vere plukka av. Det som gjer biletet til noko heilt fantastisk er dei ca 70 ungane som er overalt på lastebilen. Dei ser ut til å vere dressa i fine klede så det kan vere ein spesiell dato som biletet er teke, kanskje 17. mai eller Jonsokafta? (St.Hans for dei urbane).

Vassblåsing i Grenland



Øyvind Reuter Dahl har rigga seg til med einmannsfilma i garasjen.

Veteranvognen har tidlegare hatt reportasje frå firma litt unna Grenland som tilbyr vassblåsing av delar for særdeles skånsom reinsing av skitne og rusta overflater. No har vi fått dette i Porsgrunn og, der Øyvind Reuter Dahl (tlf 9016 9630) har starta firma i garasjen.

Reuter Dahl Amcar Service tilbyr vassblåsing, glasblåsing og sandblåsing av mindre delar med rask levering og grundig gjennomføring. Er det stål i delen har han rigga seg til med eit kjemisk bad som hindrar at det reine stålet startar å ruste med ein gong etter blåsing. Sjølv har eg vore innom med både forgassar delar og eit dashbord i pot-metall som begge var ferdig innan ein dag og såg ut som nye slik det skal når vassblåsing blir gjort skikkeleg.



90 og 75 år gamle forgassarardelar ser nye ut etter ein omgang med vassblåsing.

At Øyvind er både bil- og båt-entusiast ser ein og av det som står rundt om i garasjen. Ikkje minst er det veldig kjekt med lokale firma no når drivstoff til bruksbilen har blitt så dyrt at bompengane blir småtteri i forhold.

Slevollen

en oase for motorentusiaster

Etter nesten to års koronatørke virket Slevollen som en kjærkommen oase for alle veterankjøretøyskere lørdag 23. april. Stein Haugseters velrestaurerte 2cv sto som skiltvakt og ønsket deltagerne velkommen.



Det var for øvrig ikke bare Steins skiltvakt som ønsket velkommen til Slevollen. Per Øvrum sto for velkomsten mens Leif Hægeland overvåket innkjøringen fra sitt «feltkontor». I tillegg patruljerte et handlekraftig mannskap hele området iført klubbens reglementære antrekk. Som gode representanter for GVK håndterte de hvert enkelt kjøretøy med høflig og bestemt anvisning av parkering. Vi må atter berømme dugnadsviljen i GVK. Likeså Slevollens administrasjon. I følge våre optegnelser skal det også i år foregå litt av hvert der ute med tilbud for enhver smak. Og det har det gjort taktfast siden 2014.

Med vårsol i ryggen ankom det kjøretøy på både to og fire hjul. Både sjåfør og passasjer fikk tildelt en loddsseddel, der de senere hadde sjansen til å vinne noe nyttig. I følge vår hjemmelsmann på stedet skapte dette både glede og forventning.





Skal vi dømme etter omfanget av blankpolert lakk hersker det er ingen tvil om at det har hersket travel aktivitet i garasjer og verksteder i disse vårdagene. At så mange fant veien til *Vårtreffet* viser at Slevollen ansees som et velegnet sted å kunne vise seg frem. Ungdom under 30 måtte dog finne seg i å parkere et annet sted. Vi nevner ikke engang el-biler.. Samtidig vil vi også peke på solidariteten blant veteranbileiere: Ingen er for gammel og skrøpelig til å være med. Strømlinjer med blinkende krom stiller seg med glede side om side med 30-tallets mattglans og felg med spiler. På Slevollen er det rom for alt.



Det var mange av medlemmene i klubben som mønstret på Slevollen i dag. Kjell Harry hadde børstet støv av sin Blendahvite Amazon. Narve Nordanger presenterte sin like hvite Chrysler som en forvokst Amazon.. Mens Iver Ruud hadde funnet veien helt fra Stathelle med sin Alvis. Sigmunds Aakviks Buick var også å se blant juvelene på Slevollen.



Det var et myradisk mangfold som etter hvert fant veien til betonghellene på Slevollen. Vi sporet flere medlemmer fra GVK, men kunne ha ønsket oss flere.



Det sies at «*Et bilde sier mer enn 1000 ord*» så vi velger å bruke spalteplass på å gjengi en et utvalg av dagens fotofangst. For dem som er opptatt av den slags, kan vi antyde at vi på den måten sparer leseren for pløye seg gjennom en hel masse lesing. Dermed blir det mer tid til å nyte bildene. Og mer å misunne seg over for dem som ikke møtte frem. Noen kjøretøyer hadde motorkraften plassert på utsiden, antagelig fordi det ikke var plass innendørs. Andre av mer beskjeden karakter hadde pakket maskineriet inn i kasser fra Turborg. Disse to må antagelig betegnes som ytterpunktene på Slevollen den dagen, hva design og motorkraft angår. Turborg trekker kanskje likevel et langt strå hos mange?



Det er et ugjengelig faktum at motorkraft får en vesentlig del av oppmerksomheten på en dag som dette. «Mannfolk er store gutter, og veldig mange er bare gutter» ble det sagt der ute. Det kom som en stille bemerkning fra en av, de dessverre få, kvinnelige besøkende. Vi mener hun er inne på noe der?

I alle fall, en del motorpanser sto på vidt gap og inviterte til nysgjerrig beundring. En av deltagerne avslørte at han kunne disponere 460 hestekrefter. Med stort og smått. Andre var mer beskjeden men like blank å se til.



Våre to-hjulter venner hadde også funnet veien til Slevollen. Også her var det en overflod av hestekrefter, blank lakk og skinnende krom. Vi bet oss merke i at også her var gjennomsnittsalderen noe høy, ikke bare på kjøretøyene men også blant de lærkledte entusiastene. Og at antall ccm varierte med store sprang.



Den som ga seg tid til å vandre litt rundt omkring la merke til variasjonen i folks smak og samlemani, her fantes både stort og smått i alle utgaver.

Slik var det også med deltagerne. Selvfølgelig er det viktig med å ha felles interesser og se hva andre driver med.

Men like viktig er det sosiale ved slike treff. Her møter man likesinnede i alle kaliber og fasonger. Å samles over en kaffekopp til go`prat i solen mens vaflene er like om hjørnet har mye å si for veteranbilfolk. Som vanlig var Stein kjøkkensjef og administrerte vaffeljern og kaffetrakter med servering til alle aldersgrupper og kjønn. Godt assistert av Tom Ellefsen. I solveggen strakte medlemmer av GVK seg i solen med velbehag og pølse m/brød.



Avslutningsvis arrangerte Slevollens administrasjon loddtreking. Ved ankomst hadde alle deltagere fått utlevert loddsett. Klubbens formann skrittet energisk frem for å motta sin gevinst, mens Kjell Harry viste frem noe han hadde vunnet: «Det er sikkert veldig nyttig»!

Dette lille tilbakeblikket på Slevollens Vårtreff inneholder 31 bilder. Hvis hvert av dem hadde fortalt mer enn 1000 ord har vi dermed spart leseren for å stave seg gjennom 31000 ord. I tillegg til eksisterende tekst... Det er da noe bare det?

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**

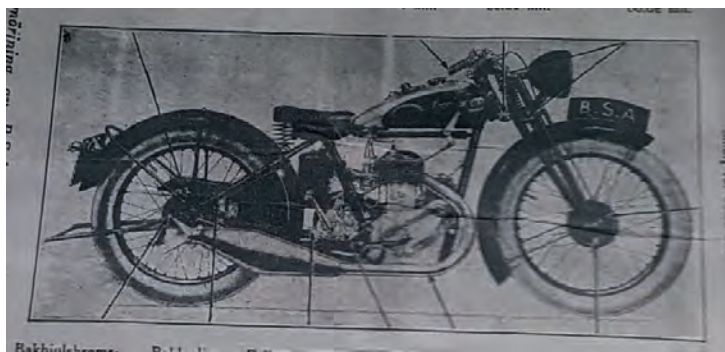
Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER



BSA 1932 L32-5

Svein Stavland er eier av en sjelden motorsykkel, nemlig en 1932 modell BSA L32-5. Det er hans restaureringsprosjekt og har én sylinder og 350 kubikk.



I England er det flere virkelig store MC-museer og samlinger. En av disse er British Motorcycle Museum. Svein sendte e-post dit for å få tips om sin sykkel. Han fikk en hyggelig e-post tilbake med gode råd og klar beskjed om at han hadde en meget sjelden sykkel samt lykke til med prosjektet. De skrev også at denne sykkelen manglet i deres samling. Svein kjøpte den av vårt medlem Pål Erik for noen år siden. En av utfordringene har vært papirarbeidet. Sykkelen opprinnelige eier var død for lenge siden og det var vanskelig å spore opp papirer. Takket være god service fra Statens Vegvesen i Skien og spesielt en dame på deres avdeling på Notodden så er nå sykkelen vist i Skien og lagt inn i deres system. Når den er ferdig kan Svein vise den for teknisk godkjenning og få vognkort og skilt. Dette arbeidet har tatt to år. Når det gjelder

engelske motorsykler så har det engelske folk en lang tradisjon i å skaffe deler og kunnskap om sine motorsykler. British Heritage er en organisasjon som tar vare på gammelt engelsk kultur og håndverk. Veldig bra for alle som driver med engelske veteraner på to, tre eller fire hjul. Nytt eksosanlegg var nødvendig, og det endte veldig bra. Svein kjøpte den av vårt medlem Pål Erik for noen år siden. Veldig bra for alle som driver med engelske veteraner på to, tre eller fire hjul.

Nytt eksos-anlegg var nødvendig, og det endte veldig bra. Svein kjøpte den av vårt medlem Pål Erik for noen år siden.





Det firmaet i England som lagde de i 1932 har fremdeles slike rør og potter, og hadde de liggende. Armour Motor Products heter firmaet. Når de fikk hans bestilling så satte de anlegget sammen og sendte til forkromming. Deretter fikk Svein det hjem, alt til en grei pris. De trengte riktige mål til fester osv. og anlegget passet perfekt.

Dekkspecialisten skaffet originale dekkmønster, Dunlop merke, dimensjon 3,25 – 19 Dunlop K70. Klassisk dekk brukt på mange engelske sykler. Tok litt tid pga firmaet i England samler opp bestillinger og så produserer dekk i aktuelle dimensjoner.

Felgene er ferdige. Pulverlakkerte felgerringe og eiker hos Jan Arthur. Noen eiker som manglet hadde Osebakken Motorservice.

Tanken er ferdig. Den har Svein rettet ut bulkene på, tinnsparklet, filt, grunnet og lakka. Lakken er en historie for seg. Med hjelp av Christoffersen så ble riktig farge skaffet fram. De brukte lang tid på å finne rette fargen. Brunswick Green. Takk for god service. Det er jo veldig hyggelig å høre for de har jo samarbeidet med klubben flere ganger.

Dreiebenken er flittig brukt. Dreiestål er kjøpt lokalt hos Gasolin. Gjengesett er skaffet fra England. Det er brukt stigning 26 pr. tomme. BSCY gjenger, sykkel gjenger. BSA brukte BSCY gjenger. Andre i bransjen satset på Whitworth og andre gjengesystemer.

Fornikling gjør Svein selv. Blander kjemikalier og legger på ett lag av gangen. Tenningsanlegget har også fått en sjekk og bremsene er overhaldt.

Når alt er på plass og ferdigferdig montert vil vi anta at det ligner veldig på bildet under.



Vi ønsker Svein lykke til med dette hyggelige prosjektet. Leif Hægeland



To-dørs turbo: VOLVO 242

«Få med at den to-dørs utgaven kun ble solgt i USA!» Ole Dagfinn Ytterbø er klar i talen, ikke uten grunn. Han kjenner Volvo fra støtfanger til støtfanger. Og han burde vite hva han snakker om etter 30 års fartstid som lastebil-mekaniker hos Jordkjend.



Volvo 242 Turbo 1982 er ikke den første svensken Ole Dagfinn Ytterbø har hatt hånd om. Det kom tydelig frem under Gladeløpet i Stavern for noen år tilbake. Da stilte han med ikke



mindre enn to utgaver av Volvo. Med startnummer 61 og 62. For å skille dem fra hverandre tok vi bilde med og uten jakke.. Og vi fikk med oss at han ikke kjørte dem begge.

Så vidt vi kunne forstå var både PV og Amazon nå utenfor Veteranvognens rekkevidde, med nye eiere. Kjøp, restaurering og salg ser ut til å være normale ritualer i veteranbilsammenheng. Det som steg ut fra Ole Dagfinns garasje var likevel ingen dårlig erstatning for PV og Amazon, den hadde også tilnærmelsesvis samme farge og blanke lakk som sine forgjengere. Den er en relativ nykommer i familien, da den rykket inn i garasjen i september 2020.





fraktes utendørs. 240-serien kom i mange variasjoner, de var ikke kliss like alle sammen. Hadde de vært det ville jo ingen vært interessert i å bytte. Det er dårlig butikk.

Designeren Jan Wilsgaard koste seg på tegnebrettet, det ble både sedan og stasjonsvogn ut av det. Han tok utgangspunkt i forgjengeren Volvo 140. Og så kunne han leke seg med smådetaljene etter som årene gikk. Den største endringen kom i 1981, da forsvant de enorme støtfangerne av aluminium i

Ole Dagfinn hadde jaktet på en slik en stund. Da de ringte fra Finn.no var den så å si rykende fersk, rett fra USA. Det var bare 3 dager siden den var blitt fortollet, og hadde knapt rukket å aklimatisere seg på Lillestrøm. Etter en kort telefonsamtale var Volvo 242 Turbo på Ole Dagfinns hender og nå lever den i beste velgående og har tilpasset seg norske omgivelser på Bakken.

Når vi sammenligner Volvo 242 med Amazon og PV skal man være svaksynt for ikke å legge merke til den markante forskjellen: der de to andre var godslike og rund i formen, er Volvo Turbo 242 stram og strak i linjene som en brigadegeneral på paradeplassen. Og minst like tøff. Den hører inn i serien 240, som fikk klengenavnet *Toførr*.

Denne 240-serien lanserte Volvo i 1974 og det var kjøpevillig publikum nok til at de holdt på helt frem til 1993.

Da hadde 2685171 kunder kjørt ut av butikken med hver sin Volvo. Det hjalp nok også på salgstallene at DDR, *Deutsche Demokratiske Republik*, bedre kjent som *Øst-Tyskland*, landet på baksiden av Muren, brukte den som representasjonsbil. Pampeveldet ønsket øyensynlig noe vestlig preget og trafikkisikkert når de skulle

Europa, men de ble beholdt i USA. Ole Dagfinn fikk raskt skiftet den ut med den europeiske. De nye modellene fikk også ny grill, og det som gjorde størst forskjell: rektangulære hovedlys og helt nye bredere baklys. Tok man igjen en Volvo 242 på landeveien skulle man straks bli klar over at her hadde man med en topp moderne 242 å gjøre. Innvendig ble det ikke noen gjennomgripende forandringer bortsett fra at interiøret ble modernisert i 1977 / 1978.





Det første man legger merke til når man setter seg inn i Ole Dagfinns Volvo 242 er at prinsippet for linjene på utsiden har fulgt med innendørs. Utvendig og innvendig henger bilen uvilkårlig sammen. Rette linjer med forsiktede avrundinger hist og her, her er ikke noe forkrommet krimskrams som fjerner oppmerksomheten fra trafikken utendørs. De velkjente rektangulære varsellampene og trykk-knappene med hvite symboler og lettlest tekst sitter lett tilgjengelig, de minner oss litt om trykk-knappene på vår gamle kassettspiller og reiseradio fra den tiden. Lett å se og forstå, og lett å betjene.

Plastens tidsalder er behørig dokumentert på både dashbord og det øvrige interiøret. Det som overrasker oss en smule er at et kjøretøy med turbo og noe flatklemt karosseri har et speedometer som angir beskjedne 85 miles som toppfart.

Årsaken til at det står miles er at denne modellen var øremerket USA og tilstøtende områder. Ser man nøyere etter på speedometeret finner vi også at med liten og gul skrift er det oppgitt 140 km/t som oppnåelig hastighet. Dermed slipper man utålig hoderegning hvis man beveger seg inn på europeisk territorium.



Svenskene påstår at de er et hardført folkeslag og markedsfører kong Gustav II Adolf som verdig representativ for befolkningen. Han satt aktivt på hesteryggen i 30-årskrigen på 1600-tallet uten å klage på sitteunderlaget. Tross det, da Volvo 242 gjorde interiør og seter mer komfortable i 1977 / 78 ble det mottatt med stor glede. Svenskene hadde ingenting i mot å sitte litt mykere enn Gustav II Adolf. Som for øvrig ble skutt 6. november 1632 under slaget ved Lutzen mens han fremdeles satt i sadelen. Om han hadde sittet mer komfortabelt ville det neppe endret begivenhetenes gang.



Når Veteranvognen kommer på garasjebesøk opplever vi alltid et visst press: *Skal vi åpne motorpanseret..?* Vi har erfart at garasjeverter ønsker å vise frem rosinen i pølsen, selve kraftsenteret i kjøretøyet. Vi føler også at det er en iverende nysgjerrighet blant klubbens medlemmer når det gjelder motor og mekanikk. Hestekrefter, ccm, bensinforbruk og den slags ser ut til å ha en egen appell. Forståelig nok. På den tekniske siden er Volvo 242 stort sett en fortsettelse av både motor, girkasse, for- og bakstilling fra 140 / 160-serien. Dette sier den vanlige mannen i gaten absolutt ingenting, men menigheten vil nikke betydningsfullt anerkjennende.

Tross sikkerheten ved å satse på gamle hester, en viss videreutvikling fant sted: Den første turbomotoren fra Volvo ble montert i 242 i 1981. Deretter var ikke skrittet langt, intercooler ble installert i 1983. Men da var Ole Dagfinns Volvo alt langt borte i gaten. Han opplyser at den 4-sylindrede B21 EF-motoren inneholder 2100 ccm og kan gyve løs på asfalten med overflod av hestekrefter, 156 til sammen, i følge notatene.

Vel. Fabrikken var altså så fornøyd med den tekniske fortiden at de ikke fant det formålstjenlig å forske seg frem til noe nytt. Bortsett fra turbo og intercooler, men det var systemer som alt var kjente fenomener og oppfunnet av andre. Slik kan man spare penger. En annen måte å spare penger på er å unngå erstatningskrav og dyre rettsaker:

Den to-dørs Volvo 242 var etter Ole Dagfinns opplysninger kun beregnet på markedet i USA og der omkring. Og der borte er erstatningskrav en utbredt hobby. Fabrikanten som ikke har advart tydelig nok om uvetting bruk av produktet sitt risikerer søksmål og rettergang og kan risikere å tape store penger. Historien forteller om fruene som gikk til søksmål mot produsenten av mikrobølgeovn, fordi det ikke sto spesifikt i bruksanvisningen at hun ikke kunne tørke sin lille mops i den.. Noen må ha alt sort på hvitt. Eller som i dette tilfellet, sort på gult: En advarsel om at nede i denne motorkassen er det bevegelige deler som kan være skadelige ved nærkontakt. Som f.eks. vifte og tilhørende reimer.

For ikke å støte amerikanere på mansjettene ble advarselen gitt på flere språk..



Vi besøkte Volvo 242 tidlig i høst. Senere fikk vi til en lynvisitt i oktober, vi hadde glemt å ta bilde av «lillebror» i garasjen. Men før vi fikk den ut på gaten ble vi forevist en ansikts-

løftning som hadde foregått i mellomtiden: Ole Dagfinn var misfornøyd med bulkene på trekket i dørene. Nå var de kamuflert med hendige kartlommer. En annen nykommer siden sist er den håndpålagte sorte pyntelisten som smyer seg rundt hele bilen. Det er underlig hvordan slike små detaljer kan løfte helhetsinntrykket på et kjøretøy.



Samlivet med Volvo 24 Turbo fra Oregon i USA begynte litt tvilsomt, da han skulle hente den ville den ikke starte, men etter å ha skiftet et relè var alt såre vel. Deretter ble hele 242 plukket i biter, alle rutene ble tatt ut, alt det tekniske ble studert med lupe og mikroskop og oppdatert etter Ole Dagfinns egen standard.



For dem som ikke var involvert i restaureringen kan vi røpe at han skiftet fremre travers, 242 fikk ny bensinpumpe og oljetrykks giver og en splitter ny register-reim. Selv oljen ble skiftet, selv om den var nyfylt i Oregon. Ole Dagfinn stoler ikke helt på USA i slike viktige saker. Den store finalen ble utført hos Borgar Kittilsen: glansfull lakkering i riktig farge.

Han forteller videre at det ble produsert 5000 eksemplarer for USA. 500 av dem ble sendt over som «evalueringsbiler». De skulle trimmes opp til racerbiler, og kravet for å oppå den betegnelsen var at det trengtes 500 for å få dem typegodkjent. Når de så var akseptert og la i vei på racerbanen gikk det over stakk og stein og all forventning. Det er nesten pussig at det ikke ble avkrevet flysertifikat for å delta på løp med en Volvo 242 Turbo.

«Lillebror» innerst i garasjen viste seg å være en velholdt Vespa fra 1965. Og selvfølgelig, den var også rød. Italieneren fra 1965 svever nok ikke like fritt og høyt over bakken slik som 242 Turbo, men er mer egnet til en rolig og regnfri søndagstur under sommerhimmel.



Ole Dagfinn har som vi vet en lang fartstid med biler, listen over veterankjøretøyer som har vært innom er lang. Vi husker i fleng: Den første veteranen hans var en Volvo 142 fra 1973. I følge Ole Dagfinn var den i utmerket fasong og form. Så fulgte i prioritert opptelling: Amazon 123 GT, PV 544 Sport, USA fra 1965. Deretter presser det seg inn noen «fremmedelementer», en Mini 850, 1974 og en Austin Cooper 1997. Så dukker Volvo

opp igjen på listen, en 264 GLE fra 1988. De fleste krevde ikke store inngrep, det var kun en PV 1965 som måtte restaureres. Og nå er det altså Volvo 242 Turbo fra 1982 som råder grunnen på garasjeveggen.

En svenske og en italiener under samme tak vitner om et godt internasjonalt klima på Bakken hos Ole Dagfinn Ytterbø.

Ulf



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmner



Med 90 cm karmner



**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!



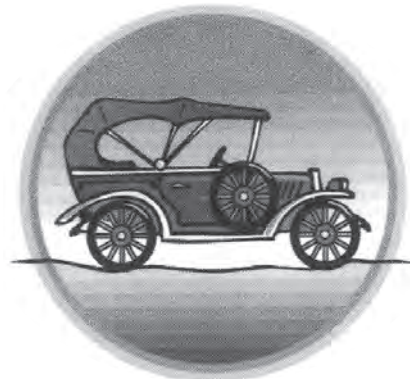
Christoffersen AS

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 a/s
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000

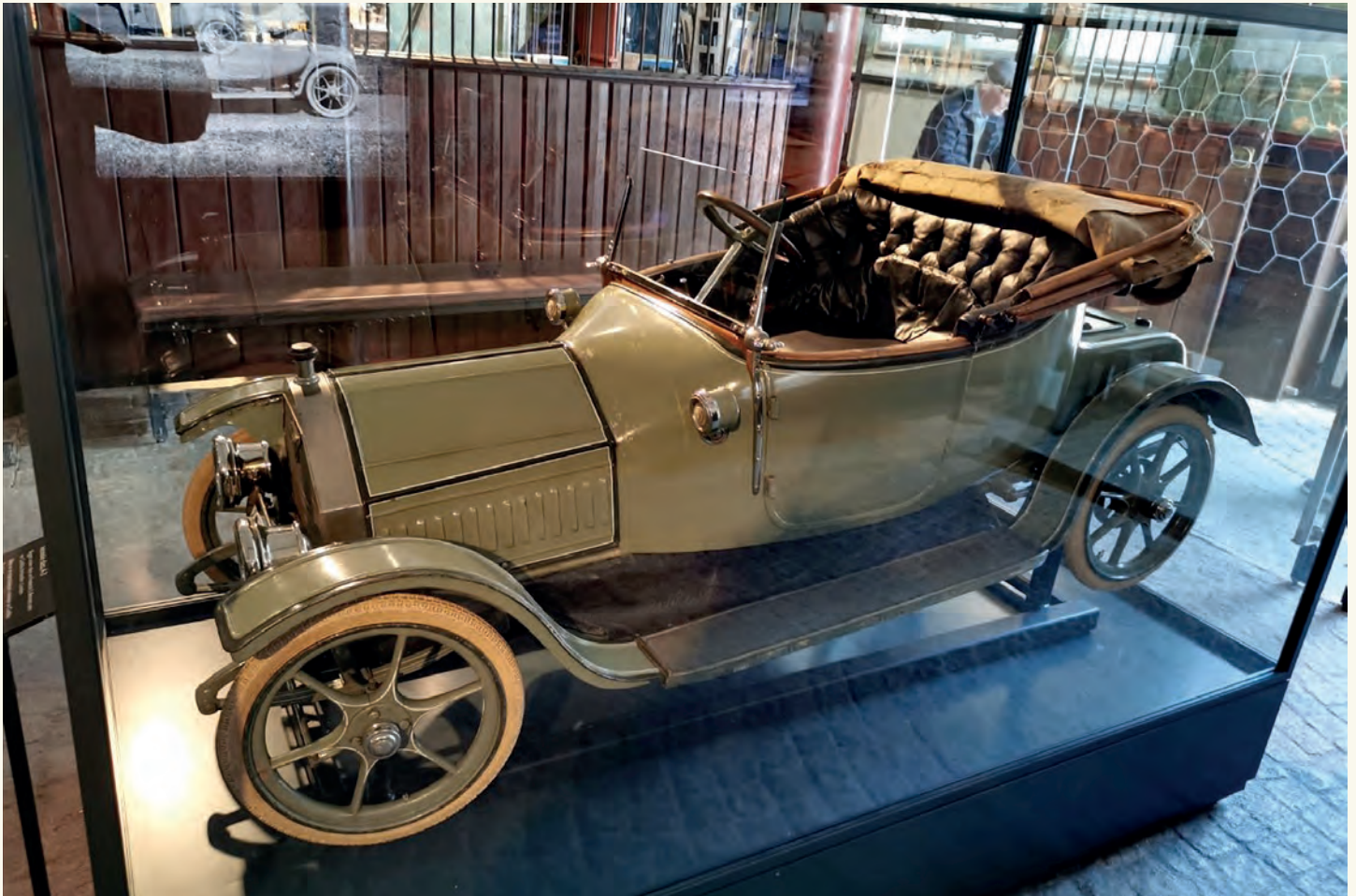


www.rorleggern.no





KONGENS BILER



Kong Olav sin elektriske Cadillac 1913.

Det er lite tvil om at kongehuset har vært i besittelse av mange staslige biler opp gjennom tidene, og husker selv jeg som liten studerte de flotte kongebil-bildene som var trykket i et gammelt Amcar. Så, endelig bød sjansen seg til å besiktige disse klenodiene på nært hold.

Tekst og foto: Johan A. Vestgarden

Fredag 22.04 reiste min bedre halvdel, vår 6 uker gamle sønn (viktig å få bilinteresse tidlig!) og jeg til Oslo for å se på utstillingen «Kongens biler» som var lokalisert i Dronning Sonjas Kunsthall i de gamle stallene bak slottet i Oslo. Utstillingen står i perioden 11. Februar til 15. Mai og viser høydepunktene i kongelig samferdselshistorie. Må virkelig si at dette var en velorganisert og flott

gjennomført utstilling, og guidene var svært engasjerte og flinke til å svare på spørsmål. Foruten biler, kunne man se flere gjenstander, som kongelige førerkort og flagg som hadde blitt benyttet ved flere anledninger og diverse statsbesøk. Dessuten var det mange interessante informasjonstavler, videoer og bilder som dokumenterte viktige begivenheter hvor bilene hadde en rolle. Hvem husker vel ikke bildene av da Harald og Sonja ble skysset fra domkirken etter giftemålet

i Lincoln Continental, og da de under Coronapandemien benyttet A-1, selveste frigjøringsbilen, som 17. Mai transport for å komme seg rundt og møte folket.

Den minste bilen i samlingen er den lille elektriske Cadillac'en kronprins Olav fikk av sin bestemor, Dronning Alexandra av England i julegave i 1913. Det er jo nærliggende å tro at denne var en av årsakene til at kong Olav gjennom hele sitt liv var svært bilinteressert og





Minerva 1913.



Lincoln Continental 1966.

gjærne lot sjåføren innta passasjerasetet. Tenk selv å være ni år å få sin egen Cadillac og kjøre rundt i?

Den eldste bilen i samlingen er en av de to Minervaer Kong Haakon gikk til anskaffelse av i 1913. Han bestilte da et Chassis fra den Belgiske eksklusive bilprodusenten og fikk Karosserimaker O. Sørensen i Oslo til å bygge karosseri og interiør, da de tidligere hadde levert flere av hoffets kareter og hestevogner. Hoffet var i besittelse av to slike biler, denne som er utstilt her som til daglig står på Teknisk Museum, og en åpen utgave som ingen lengre vet hvor ble av.

Da Kronprinsparet i 1939 var på en 3 måneders reise i USA, var en av reisemålene Buick fabrikken i Flint, Michigan. Her mottok de en gave fra toppsjefen i General Motors, Alfred P. Sloan, en helt ny Buick Roadmaster 81C, bedre kjent som frigjøringsbilen. Bilen ankom Norge høsten 1939, men allerede i april 1940 måtte den gjenmes vekk i Vrådal, så ikke tyskerne skulle få kloa i denne nasjonalskatten. Våren 1945 ble Buicken benyttet til å transportere de kongelige tilbake til slottet etter 5 år i utlendighet. Dessuten har denne bilen vært med under både signingsferden til Kong Olav og Kong Harald samt andre store anledninger og jubileer. Kong Harald uttaler selv at dette er den fineste bilen de har, og etter runden rundt i Oslo 17. Mai 2020 ble det besluttet å sette bilen i bedre stand. Ny clutch, ny kalesje, samt stopping av interiør, er noen av tingene som ble utført og den fremstår i dag som en juvel.

Da Kong Haakon hadde kommet seg til London under andre verdenskrig, hadde han behov for et transportmiddel til å komme seg rundt med. I 1942 hvor all sivil bilproduksjon i både Europa og USA hadde stoppet opp, var dette ingen lett oppgave, men det ble oppsporet en ny 7-seter Packard 180 hos en amerikansk forhandler. Bilen var på dette tidspunktet grønn og produsert med tanke på transport av offiserer i den amerikanske hæren,



Buick Roadmaster 1939.



Packard 180 1942.

men før den ankom England, ble den lakkert om og grønnmalingen fjernet fra alle de blanke listene. Bilen ble med til Norge i 1945, og er den bilen ved hoffet som har hatt skiltnummeret sitt lengst. Den har vært flittig benyttet gjennom alle tiår og fremstår fremdeles i dag som meget pen.

I dag er det slottets Lincoln Continental 1966 modell som har nummeret A-5. Dette nummeret hadde tidligere tilhørt en Mercedes-Benz 770 (Großer Mercedes) som hoffet overtok etter den tyske kapitulasjonen. Kong Olav som var amerikavenn, valgte seg i 1966 denne gedigne Lincolnen, og bilen forble en del av bilparken frem til 1992. Da ble den solgt til en privat stiftelse med klausul om at den kunne leies tilbake ved spesielle anledninger. I 2002 kjøpte slottet bilen tilbake, og benytter den nå ved passende høytider og anledninger. Det er en fordel at garasjeanlegget i Drammensveien 1 er stort, for dette er en meget plasskrevende bil på 5,6 meter.

At kongefamilien følger med i tiden og ønsker fremskrittet velkommen, har vært tydelig i mange år, og et synlig bevis på det er Think bilen kronprins Haakon benyttet i privat regi fra 2003 til 2012.

Kronprins Haakon var svært glad i sin Think og omtalte den som sitt fristed hvor han kunne lytte til den musikken han likte best og være seg selv. Den har også en «hulahula-dame» på dashbordet som han fikk av sin daværende kjæreste Mette Marit. Bilen hadde en rekkevidde på 50 km på de beste dagene, men denne kunne på vinterstid være nede i 20 km. Alltid spennende å reise mellom Slottet og Skaugum på den kaldeste årstiden, skal kronprins Haakon ha sagt.

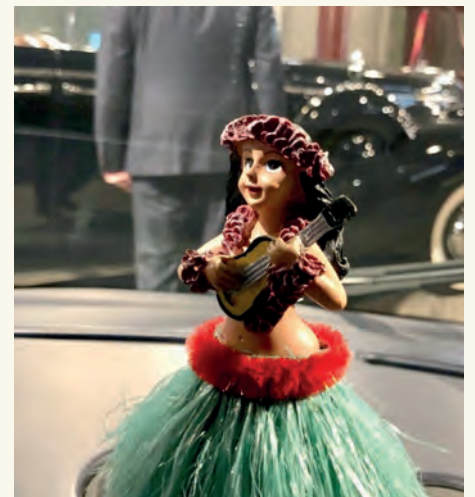
Som en kuriosita kan det nevnes at det røde flagget på panseret sier noe om det er konges eller kronprinsens

kjøretøy, da kongens biler har helt firkantet flagg, og kronprinsens har et hakk inn og blir femkantet.

Da kong Olav ble regent, fremmet han ønske om en kongelig motorsykeleskorte fra forsvaret ved prominente besøk. Valget falt da på Norton og BSA motorsykler, men i 1965 valgte kongen selv BMW R 50 500 cc motorsykler. Disse er fremdeles i bruk og har militære skiltnummer fra 3151 til 3157. Samtlige motorsykler var utstilt, og publikum var også velkommen til å prøvesitte en av disse. Vi er utrolig privilegerte som har en kongefamilie som ønsker å dele disse kulturelle skattene med folket sitt!



BMW 50R 500cc.



Fra innsiden av Think.

KORT NYTT...

FRAMOVER...

- 5. juni – Right On Motorshow, Stevneplassen Skien
- 11. juni kl 1000 – Sjøterrassen Motorshow, Langesund
- 11. juni kl 1000 – Verdensarvløpet, Notodden
- 12. juni – Right On Motorshow, Froland
- 13. til 15. juni – GVK tur til Trollhättan
- 16. juni kl 1800 – Hjulsparking på Slevollen
- 17. til 19. juni – Vestlandstreffet, Aksdal i Rogaland
- 25-26. juni – Vassdragsløp for førkrigsbilar, Halden/Sverige
- 25. juni kl 1000 – Sjøormløpet Seljord
- 26. juni – Treff for britiske bilar, Stokke Bygdetun
- 16. juli kl 0900 – Gladløpet i Stavern
- 31. juli – Helgøya Rundt ved Hamar
- 6. august – Agder Motorhistoriske Klubb hovedløp, stad ikkje avklart
- 13. august kl 1100 – Kongsbergknekken
- 14. august kl 0900 – Grevlingløpet i Sandefjord
- 18. august kl 1800 – Hjulsparking på Slevollen
- 17. september kl 0600 – NVK Ekebergmarknad
- 24. september kl 1100 – Hausttreff på Slevollen

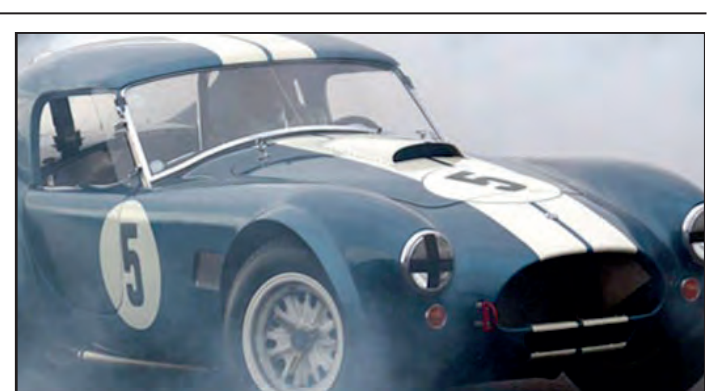
I tillegg er det nesten heile sesongen; Cars & Coffee kvar tysdag frå 1800 på Rådhusbrygga i Porsgrunn, og Treff under Brua (TUB) på vegen til Kvelde kvar søndag frå kl 1100. Fleire arrangement og meir info om det enkelte finn du på www.gvk.no, www.motorhobby.no og www.lmk.no



Frå medlemsmøtet i mai. Klubbens medlemmer demonstrerer diskusjonen som var rundt 1970 om korvidt ein bil skulle ha front som lena framover eller bakover. Til høgre Leif Hægland sin 1967 BMW 1800 Ti med kraftig overbitt/haisnute og til venstre Roger Amundsen sin nyinnkjøpt 1966 Toyota Corona med tilsvarande kraftig underbitt. Toyotaen har i tillegg eit spennande modellnamn som nok var endå meir aktuelt i fjor.



I desse maitider passar det å kjøpe seg russebil. Jan Kockersvold har henta seg ein 25 Overland Six delebil, som har stått i minst 40 år sidan han sist blei brukt og - då som heimelaga lastebil og russebil.



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

Når Slevollen og GVK inviterer til dekksparking, er dei fleste likevel så høflege at dei står og studerer på respektfull avstand når eigaren av ein 49-41 Ford «Skøøskje» (Shoebox) viser kva som er under panseret. Av denne modellen har det på Slevollen vore opp til 4 bilar på ein gong tidlegare.



Norsk Veteranvognklubb (NVK) er endå eldre enn GVK og no har dei også fått seg eige klubblokale, i velkjente Tyrigrava ved Gamle Mossevei. 15 mai arrangerte NVK 70-års jubileum med kakefest på det nye klubblokalet sitt og folk frå Grenland var på plass.

Ida Foss som skal arrangere rollespelet Allegiance i Skien lurar framleis på om nokon av GVK vil stille slik ho bad om på medlemsmøtet og som omtalt i Veteranvognen nr 2. Det er snakk om å køyre skodespelarar frå Skien sentrum til Villa Ekeli (Håvundvegen 368) på torsdag 6. oktober ca kl 1900. La Ida sleppe å booke buss og meld din interesse snarast til Ida Foss på E-post: ida.c.foss@gmail.com eller telefon: 4528 6702.



Etter vårt garasjebesøk hos Ole Dagfinn Ytterbø i 2021 er vi blitt informert om at han har skiftet ut de gråmelerte, uoriginale setetrekkene som fremkommer i reportasjen. De er nå erstattet av trekk med sort originalt utseende. Vi bringer herved bilde av før / etter denne radikale endringen. Samtidig gratulerer Veteranvognen Ole Dagfinn med noe som utvilsomt er en forbedring av interiøret.

Frist for stoff til neste utgave er 15. august 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 uforgjort 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