

Nr. 2 – 2020 Årgang 45



# Veteranvognen

*Alford-Hudson-Keiths-Keays-Packard-Opel-Tessex-Citroën-Chevrolet*

*Ford-Lagomeda-Ferrari-Jensen-Duvernberg-Jaguar-Cord-Delage-70*



- På Bogward treff i Hamburg
- Austin J40
- Kjell Heides Ford Crestliner
- Hjulspor på lerret og skjerm

*Lymouth-Dodge-Flispane - Mercedes-Incisa-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:**

Kai Larsen.  
Tlf. 952 25 725

**Utleie av lokaler:**

Kai Larsen.  
Tlf. 952 25 725

**Teknisk bil:**

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

**Teknisk Motorsykkel:**

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

**Tilhenger Skien:**

Åge Lohne  
Tlf: 905 04 764

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**

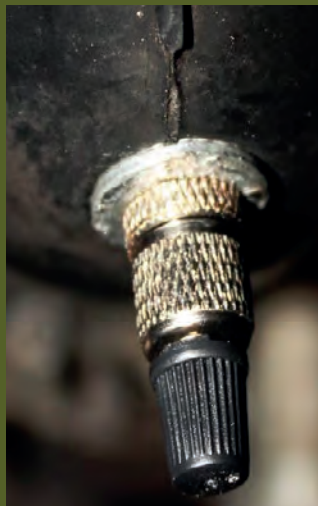
Porsgrunnsveien 242  
3736 Skien

**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.



Det store spørsmålet hvert år: vil bilen starte? Etter en hel vinter på låven til John Austad i Gjerpensdalen var det store øyeblikket kommet. Lørdag 14. mars ble undertegnede 2cv 1974 avduket. Slike øyeblikk er alltid like spennende. Medbrakt startpakke inneholdt brannslukker, olje, oppladet batteri, kondensfjerner, duggrisk 98 oktan på flaske og ett stk. injeksjonssprøyte. Gjennom en sykkelventil montert direkte på innsuget til forgasseren fikk 2cv en egnet dose frisk 98 oktan. Resultat: umiddelbar start. Den går som en kule. Vi ønsker at alle i GVK får en lignende start på sesongen. Velkommen ut i det grønne.

*Redaksjonen*

**STRIPA PAPPA OG PESTUS****BESIKTIGELSE**

Besiktigelse til forsikring  
av bil til over kr 300.000,-  
Tore Wahlstrøm,  
35 59 04 47 – 901 99 362



## FORMANN HAR ORDET

Ja, det var ikke slik jeg hadde tenkt det skulle være første gang jeg skriver under «Formannen har ordet» i Veteranvognen! (Kommer tilbake til hva jeg mener med det.)

Jeg sa ja til dette formannsvervet etter 4 år som nestformann, og jeg/vi klarte å få Gunleik til å sitte et år ekstra ut over det han hadde bestemt seg for, men nå var det slutt. Det er på sin plass og igjen takke Gunleik for flere gode perioder som formann med stø hand på rattet. Men nå hadde jeg ikke god nok unnskyldning til ikke å ta min tørn som formann for denne klubben jeg oppriktig har blitt så glad i. Jeg sier som Kai Larsen sa til meg når jeg spurte om å avløse Sigmund Aakvik som vaktmester i klubben, ja jeg har ikke så lyst, men alle må jo ta sin tørn og del av dugnaden i en klubb en er glad i.

Jeg tok også på meg vervet med trygghet over at det nye styret som har med seg mange fra det gamle styret med stor kompetanse, og gode forutsetninger for å dra dette lasset sammen med meg. Det som kan sies i den sammenhengen, er at vi kan være litt «historieløse» sett i forhold til fartstid i klubben, men da vet jeg hvor den kompetansen sitter og fortsatt er blant oss, og klare til å hjelpe på det området.

Så kommer jeg til situasjonen som jeg nevnte i innledningen, det at Korona viruset har eskalert så kraftig skaper store utfordringer for hele samfunnet, også for GVK. Vi hadde lagt opp til en aktiv vår og forsommer med blant annet planer for godt forberedt sikkerhetssjekk på bilene våre. Dette skulle vi få hjelp til av Stein Christian Husby i LMK i vårt medlemsmøte 2/4, men det går dessverre ikke, så vi må komme tilbake til dette til neste vår da det er perioden for at vårt rullende kultur på hjul skal være godt ivaretatt og i orden. **Men når det er sagt, så ber jeg den enkelte ta sitt ansvar og sørge for at veteranbilen som tas i bruk utover våren er i forskriftsmessig stand,**

### og ikke skaper unødvendige og uheldige situasjoner.

Vi hadde også forberedt oss godt til Grenlandsrally 21/5 med Tore Kvaale i spissen, og akkurat nå i skrivende stund henger dette i en tynn tråd. Vi holder det lunkent frem til 14/4 og beslutter da. Vi hadde også gledet oss til en medlemstur til Sverige med Tore Kvaale og Oddvar Høyjord i spissen, dette må vi AVLYSE før det drar på seg kostnader i disse usikre tider. Vi var også noen stykker fra GVK som hadde meldt oss på Norgesløpet 2020 på Voss, som også nå er avlyst. Vi har dessverre etter styremøte torsdag 19/3 besluttet å stenge lokalet med alle aktiviteter det berører. Slik ser plakaten ut når vi kommer til GVK nå om dagen:

På grunn av omstendighetene rundt koronasmitte, og den pågående pandemien, ser vi oss nødt til og stenge klubblokalet vårt, og avlyser dermed alle planlagte aktiviteter og møter inntil videre.

Vi håper alle at vi skal komme tilbake i normal drift og kunne hygge oss med hobbyen vår, men ingen vet hvor lenge dette varer.

**Følg oss på:** Grenland Veteranvognklubb på Facebook, eller vår nettside: **GVK.no** Her vil det legges ut relevant informasjon fremover.

*Hilsen styret*

Men nå var det mye negativt, og jeg løfter blikket og ser at vi er så heldige som bor i Norge, har denne fine hobbyen og det gode miljøet vårt å kose oss med. Da må vi bare håpe at perioden med Korona blir så kort som mulig og at vi igjen kan komme oss over i normale tider igjen.

Jeg ser også med glede at det kommer nye medlemmer til klubben. Bare de 2 siste ukene har vi mottatt 3 innmeldinger, og det er yngre



**Kjøkken:** Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026  
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

**Huskomite:** Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

**Arkivansvarlige:**  
Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**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 2020:

Nr. 1 deadline 1. februar

Nr. 2 deadline 1. april

Nr. 3 deadline 15. mai

Nr. 4 deadline 1. august

Nr. 5 deadline 1. oktober

Nr. 6 deadline 1. desember

Utgivelse blir ca to uker senere.

#### Forsidefoto:

*Det er på Skotfoss det skjer. Bente Vestgarden og Terje Johannessen har det svært så triveleg i 1945-modell GAZ type 46 amfibiebil. Anledningen er sluseåpninga 19. mai 2019. Og takk til Jarle som skaffa namn på dei involverte.*

medlemmer som vi trenger for rekruttering og sikre fremtiden for klubben, sammen med stammen og godt voksne entusiaster som kan lære de yngre noen knep med bilene.

Avslutningsvis så takker jeg for tilliten jeg fikk på årsmøte, og gleder meg til sammen med styret og resten av klubben å lage gode møtepunkter, aktiviteter og turer for å dyrke hobby og samhold rundt veterankjøretøy.

God sommer ønsker jeg den enkelte, sett kjøretøyet i god stand før det tas i bruk, og kos deg på mange fine turer.

*Hilsen Torfinn*





Treffet ble arrangert på Utvandremuseet i Ballinstadt.

# PÅ BORGWARD-TREFF I HAMBURG

**Helgen 23. til 25. august 2019, ble det 45. årstreffet for «Carl F.W. Borgward IG e.V.» arrangert i Hamburg i Nord-Tyskland. Det var kanskje ikke helt tilfeldig at det ble Hamburg, fordi dette er fødebyen til Carl Friedrich Wilhelm Borgward, han ble født der 17/11-1890.**



Goliath Goli minilastebil med 2 sylindret 2-taktsmotor på 465cc.

*Tekst og foto:  
Espen Nordaunet, Stathelle*

Denne tyske klubben er en interesseforening for alle som har interesse for bil-merkene innenfor Borgward-gruppen, Borgward, Hansa, Lloyd og Goliath. Klubben har ca 700 medlemmer, og rundt 2000 kjøretøy, fordelt over nesten hele verden. Nettside: [www.borgward-ig.de](http://www.borgward-ig.de)

Om morgenen torsdag 22. aug. startet jeg opp turen fra Stathelle, med GPS'en innstilt på «unggå motorvei», i retning Oslo og Kiel-ferga, med svarte truende uværs-skyer i ryggen. Turen gikk via gamle "Sørlandske hovedvei" gjennom Vestfold, forbi Holmestrand og gamle E18 fra Drammen til Sandvika, og deretter nye E18 til ferge-kaia, uten at det kom en dråpe regn. Men med det samme jeg var på vei inn på ferja, åpnet





GVKs representant og hans 1957 Borgward Isabella Coupe under stopp ved Entfelder See ved Neumünster.



Ulike utgaver av Borgward Isabella; Kombi, Coupe, Coupe med halefinner, og en Cabriolet.

himmelen seg... Fergen ankom Kiel om morgenen 23. august i strålende solskinn. La i vei på tyske "småveier", fremdeles med GPS'en på «unggå motorvei», gjennom et utall små byer og tettsteder. Hastighet på 80 - 90 km/t passet Borgward'en bra. Stoppet for en lunch-pause og litt sightseeing i en by som het Neumünster. Hele strekningen fra Kiel til Hamburg var ca 120 km.

Årstreffet 2019 ble arrangert på Utvandrer-museet i Ballinstadt, som ligger i havneområdet nær sentrum. Etter en tur innom Hotel Lindtner for innsjekking og litt avslapping, kjørte jeg videre til Ballinstadt der det var registrering og oppstilling av bilene. På fredag ettermiddag var det samling i museums-restauranten med schnitzel-buffet og god drikke. På lørdagen var det igjen oppstilling av bilene på Ballinstadt. Det var vel ca 120 - 140 kjøretøy som stilte; både lastebiler, trehjulinger og mange

varianter av Borgward, Hansa, Goliath og Lloyd. Det var også et område med delesalg, både nye, re-produserte og brukte deler.

Av de ca 20 Isabella Coupe'ene som var der, var nok min 1957 modell en av de eldste. Det var også noen få cabriolet varianter av Coupe'en. Det var vel flest Isabella Sedaner og ganske mange Combier. Det var også 5-6 eksemplarer av den store Borgward'en P100, med 2,3 l. 6-sylinder motor og ganske nyskapende luft-fjæring. I tillegg til alle Borgwardene var det også noen Lloyd og Hansa modeller, men de var i klart mindretall. Også noen lastebiler og kasse-vogner og til og med et par camping-biler var representert. Det var også en liten samling 3-hjulinger av typen Goliath, med 2-sylinder 2-takts motor. Det var også en av klubb-medlemmene som hadde en av de nye Borgward BX-7 som blir produsert i Kina. Det var for-

øvrig en meget internasjonal deltagelse, med 4-5 biler fra England, flere biler fra Nederland og Belgia, og biler fra Sveits og Østerrike, i tillegg til en fra Sverige, en fra Danmark, og jeg fra Norge. Med mange deltager fra Sør-Tyskland var det ganske mange som hadde en kjøretur tur/retur på 900 - 1100 km.

På lørdag ettermiddag ble det arrangert en sightseeing runde på vel en time, med båt fra Utvandrer-museet og rundt i det indre havne-området i Hamburg. Det var en veldig fin opplevelse, selv om jeg ikke fikk med alt som den tyske guiden fortalte om Hamburgs historie. Lørdag kveld ble det arrangert en fest-aften med god mat og drikke, samt taler og pris-utdelinger. Tilstede på denne kvelden var også Carl F.W. Borgward's datter, Monica Borgward, som er æres-medlem i klubben.

Søndag morgen var det oppstilling av



Goliath 1100.



En Borgward Arabella 1100.





*Hansa 1100.*



*Den nye Borgward BX 7, Made in China.*

kjøretøyene på nytt, på Utvandrer-museet. På programmet var det lagt opp til en kjøretur i samlet flokk til byen Lüneburg, ca 55 km sør for Hamburg, der det skulle være offisiell avslutning på årstreffet. Dessverre kunne jeg ikke ta meg tid til å være med på denne utflukten, i og med at jeg hadde en lang hjemtur gjennom Danmark foran meg. Også på turen hjemover valgte jeg å unngå motorveier og kø. Første etappe gikk i retning Rendsburg, der jeg krysset elven med en elve-ferje på et sted som het Breiholz. Deretter fortsatt turen til en liten by som het Friedrichstadt, der det ble en stopp med lunch-pause. Deretter fortsatte turen som en transport-etappe forbi Husum, mot grensen, og gjennom Danmark, forbi Billund og Viborg til Brønderslev der jeg overnattet. Morgenen etter kjørte jeg til Hirtshals og reiste med Fjordline til Langesund. Det ble en lang tur for en gammel bil, totalt ca 900 km, men bilen gikk som en klokke hele veien, uten noe som helst av problemer.



*Tidlig utgave av den store Borgward, en 2400 Pullmann fra ca 1955.*



*Der grosse Borgward, P100 fra ca 1960.*



*En Goliath Express 1100.*



*Fergekaien i Hirtshals, klar for Fjordline til Langesund.*





# Ford Crestliner – først og fremst



*Kjell Heide har flere biler oppe i ermet, eller skal man si garasje. Men det er Ford Crestliner 1951 som kommer først og fremst i samlingen. Etter å ha besøkt garasjen hans har vi full forståelse for det.*

Det blir gjerne slik når man har holdt på noen tusen timer med et prosjekt, det kryper litt inn under huden og får en særegen plass i tilværelsen.

Vi kan garantere at Kjell Heides kjøretøy ikke er kjøpt på rot for så kun å underkastes nødvendig vask og polering. Og marginal utøvelse av teknisk behandling før den settes i trafikk. Noen veteranbileiere, bl.a. undertegnede hører til den kategorien.

Det var ikke et direkte vrak han kjøpte i Stavern i 1990. Dersom man vurderte den på en viss avstand der sto den parkert fredelig og ubehandlet på et jorde. Preget av lysegrønn lakk med mørkere felter. På nært hold ble man derimot konfrontert med påtagelige gjennomslag av rustflekker hist og her. Og mye dårlig krom.

Skinnet kan som bekjent bedra, også i dette tilfellet. Det var adskillig mer enn kosmetiske grep som måtte til for å få den på beina igjen. I påvente av tid, anledning og inspirasjon sto den og ventet i garasjen til Kjell i ca. 6 år. Det er med slikt som med en god vin, den må lagres mange år før man går løs på den. Men så går man grundig til verks.

Kjell fulgte den sedvanlige og velkjente seremonien: man plukker alt fra hverandre. I garasjen hadde han plass nok og stablet unna til han kom helt inn til beinet.





Det kom ikke som en overraskelse at vår felles venn rust hadde tatt bolig i en Ford Crestliner. Nå oppsto et problem: Kjell Heide kunne ikke sveise. Det er også en erkjennelse som mange i klubben har stått overfor.

Kjell løste problemet ved å lære seg opp på egenhånd. Og gjennomførte hele karosseriarbeidet uten innblanding. Bl.a måtte alle kanalene og deler av gulvet fornyes. Sammen med deler av skjermene. Etter at læringskurven flatet ut er det tydelig at han har gjort et meget tilfredsstillende arbeid. Rundt regnet gikk det med ca. 5 m<sup>2</sup> plater før han kunne legge sveiseapparatet på hyllen.

En bil består ikke bare av metall i forskjellige legeringer og former. Den består også av mykere verdier: interiøret. Panelplatene i dørene hadde også fått føle hvordan det er å stå utsatt på et jorde i vær og vind. Samtlige måtte skiftes. Her måtte Kjell Heide lære seg å håndtere møbeltapetserer-yrket: syl, symaskin, nål og tråd. Restaurering av en veteranbil helt fra grunnen er som vi ser en allsidig idrett. Når vi ser det ferdige resultatet må vi si oss imponert. Bare for å ha det sagt, undertegnedes far var møbeltapetserer. Han hadde uten tvil godkjent arbeidet.



Setetrekkene derimot, sydde han ikke selv. Et sted går grensen. Han tok nøyaktige mål av alle seter og sendte det til USA. Der ble de sydd fiks ferdig, både forseter og bakseter. Det var et spennende øyeblikk da han pakket ut og testet. Alt passet som det skulle. Til og med fargen var som bestilt.

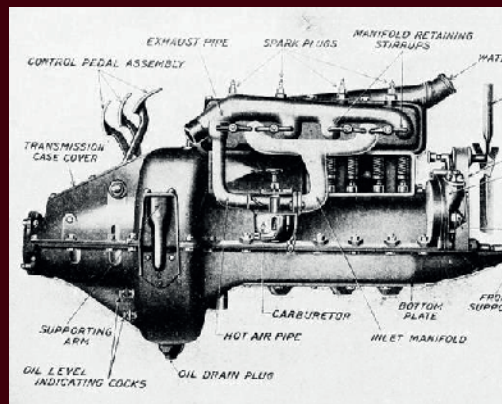
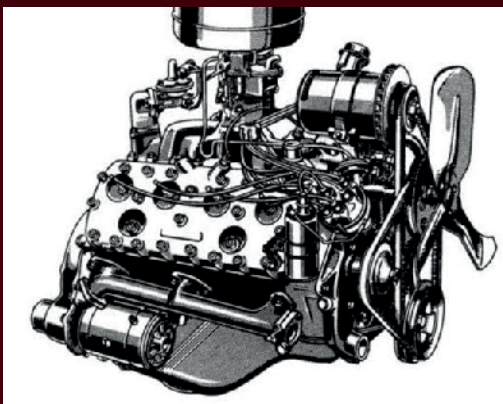






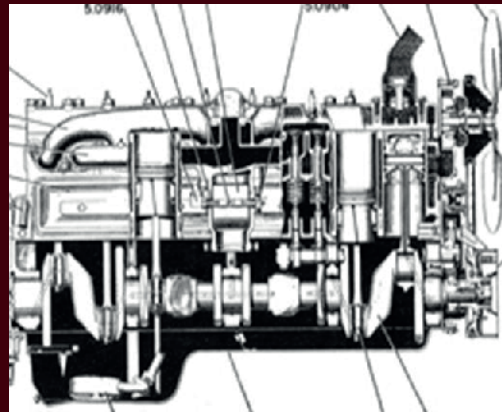
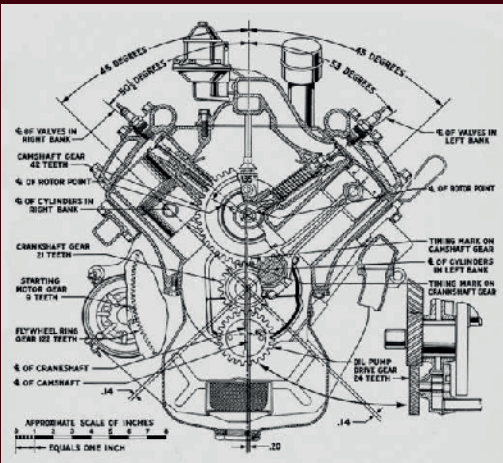
Fargen. Alle har vi et forhold til farger, personlige preferanser er viktige faktorer. Kjell bestemte seg for vinrød, en av originalfargene hos Ford.

Men det er mer enn som så: Bilens registrerings-nummer sto tidligere på farens Boble. Og Boblen var vinrød.. Dermed var fargevalget enkelt. Og absolutt personlig. Men før fargen kan legges på, er det som vi alle vet en del grovarbeid som må gjøres.



Motor. Vi kommer ikke utenom den når vi er på garasjebesøk. Uten motor stanser Norge. Så også Kjell Heides Crestliner 1951.

I følge Kjell hadde det skjedd lite på motorfronten hos Ford etter at modell T revolusjonerte motorproduksjon med å støpe hele blokken i ett stykke. Henry var storfornøyd og produserte modell T i bøtter og spann. Helt til han oppdaget at han ble forbigjørt av Chevrolets nye rekke-6. Ford hadde dårlig erfaring med slike motorer, rekke-6 ville han holde seg langt unna. Skulle han først skifte ut den trofaste Ford-T motoren, skulle det være noe som satte fart i sakene.



I 1932 slo han derfor til med V-8 motoren. Skulle det være så skulle det være. Selv et utrenet øye kan se forskjellen på den lille T- Fordmotoren og V-8. Den første bilen denne kraftklumpen ble montert i var Ford Modell 18, 1932.







Kjell Heide åpner motorpanseret slik at vi kan få ta kraftklumpen i nærmere øyensyn. Det første som møter oss er en velvoksen radiator. Det holder ikke med noen få puslete liter vann når han skal kjøle ned sine 100 hestekrefter når de er i fri dressur.



De første V-8 motorene inneholdt 60 hk. Senere ble de øket til 100 hk, da rommet de åtte sylindrene hele 3,9 liter. Noe som kommer godt med når du skal få fart på 1650 kg.

Crestlineren til Kjell er den siste modellen som var utstyrt med 100 hk. Han går god for at han holder dem i forsvarlig tømme og overholder fartsgrensene.



Men før V-8 kunne aksepteres som driftssikker måtte den gjennom en grundig kontroll og overhaling. Her kom Heide senior inn i bildet, han hadde jobbet med bil og motor i hele sitt yrkesliv og vel så det. Nå trådte han til som sakkyndig. De fulgte den vanlige prosedyren: *Bedre føre vår*. Sammen plukket de alt i småbiter. Motoren ble fordelt utover flere kvadratmeter gulv og hylle. Her kom seniors mangeårige erfaring til god nytte, han kunne bedømme hva som var modent for skraphaug, og hva som fortsatt hadde livets rett.

Etter denne omfangsrike prosessen ble motoren plassert tilbake på sitt rette element. Et Norgesglass med bensin fungerte som bensintank. Så slo man korsets tegn og slo på tenningen. Blå røyk ut av eksosrøret og et behagelig bulder bekreftet at senior hadde stilt riktige diagnoser og foretatt de nødvendige grep. Dermed kunne Kjell gå i gang med det møysommelige arbeidet med å få motoren under tak.





Når vi kikker under panseret lar vi oss undre over at så mange hestekrefter tar så liten plass. Det er i sannhet en kraft-klump som ligger der og venter på å få sparke fra. Den ruver ikke, og ærlig talt, med litt velvilje kunne den fått plass under panseret på en 2cv..

Som vi ser på bildet, slangene fra radiatoren er godt dimensjonert. Halve Svartediket (Bergens drikkevannforsyning) kunne passere gjennom slangene uten videre vanskeligheter. Vi håper det ikke er samsvar mellom vannforbruk og bensinforbruk..



Noe som ikke unngår oppmerksomhet når man befinner seg under motorpanseret er tvillinghornene. Av hensyn til undertegnedes hørsel ble ikke disse demonstrert. Dog kan bemerkes at størrelsen borger for at de er i stand til å befordre det påkrevde antall desibel når behovet melder seg. Når 1650 kg med 100 hestekrefter under buken kommer gatelangs er det godt å tilkjennegi at fotgjengere hører hjemme på fortauet. Og blir der.



Vel. Det hersker enighet blandt veteranbileiere om at en motor som går er en nødvendighet for å komme frem i trafikken. Men det er det ytre som teller for den menige mann i gaten. Det er utseende, blank krom og lakk som legges merke til når vi er ute å ferdes. Og som resulterer i beundrende blikk og kommentarer. Noe som hvilken som helst veteranbileier nyter med velbehag. Innerst inne.

Det er ikke få timer med hardt arbeid som skal til for å oppnå dette. Etter at Kjell Heide hadde følt seg frem og lært seg rustsveising på

egenhånd, kom arbeidet med å pusse og sparkle. Det ble uendelig mange timer og dager med voksende frustrasjon. Uansett hvordan han grep det an ble han ikke fornøyd. Det gikk med kilovis med sparkel, som ble pusset ned til stålet. Så ble det ny omgang med sparkel og sliping. Gang på gang. På gang. På gang.. Heldigvis dukket Torstein Nylund opp som en reddende engel. Herfra gikk det opp og frem. Nylund håndterte

grunnarbeidet som fagmann. Forbruket av sparkel sank drastisk, og etter endt innsats fra Nylund kunne Ford Crestliner 1951 sendes til lakkering hos Porsgrunn Autolakkering. Her kunne tragedien slått til for fullt: Bilen var ferdig lakkert og sto klar til henting da det brøt ut brann på verkstedet. Heldigvis var skadene på omgivelsene minimale, Kjells Crestliner hadde kun fått noen små sotflekker.





Vi som har møtt Kjell Heides Crestliner har lagt merke til at taket er noe spesielt: Det er trukket med sort vinyl, noe som var relativt sjeldent. Ford mente at det ville gi bilen et sportslig utseende samtidig som det ga inntrykk av at kjøretøyet var utstyrt med kalesje. Om noen lar seg lure av det får stå sin prøve, men det gir absolutt kjøretøyet et særpreg.

Noe som også er med på å prege helhetsinntrykket er kofferten på takgrinden. Det er reisekofferten til Kjells bestefar. Om den ikke har fått luftet seg tidligere, får den det i alle fall nå.



Ford Crestliner 1951 er et vakkert syn forfra. Med hånden på hjertet må man si at den også tar seg ut til sin fordel bakfra. Det er jo fra den siden de fleste medtrafikanter har anledning til å beskue den over tid. Man nyter synet helt til man bestemmer seg for å kjøre forbi. Det ikke gjort i en håndvending siden Kjell Heide har en viril V-8 under panseret. Statistisk sett oppholder man seg en lengre stund bak en slik bil enn om man ligger bak en bil fra vårt eget århundre.

Kommer du på uansvarlig nært hold vil du kunne få med deg de ekstra smådetaljene som utgjør de små men viktige rosinene i pølsen. De som designerene har strevet med får å løfte bilen over gjennomsnittet.



Ford trengte et skikkelig løft, det sto litt tilbake med økonomien, andre bilmerker seilte opp og forbi. Det ble hentet inn fagfolk som skulle få frem en modell som satte Ford på kartet igjen.

Blant disse var Robert Macnamare og Ernest Breech. Det skulle tenkes helt nytt, og i 1949 oppsto Ford Lincoln. Nå var de på rett vei.





De fikk hjelp av den unge stylist og bilselger Dick Caleal. Han gikk under navnet «teppeselgeren» på grunn av den energien han la for dagen når han solgte biler. En kveld hjemme hos «teppeselgeren» lekte de seg frem til en liten modell i leire, som de brente i stekeovnen på kjøkkenet. Og dermed var det mer eller mindre gjort. Fords nye modell fremsto etterhvert med todelt fargekombinasjon og vinyltak. Og en V-8 motor.



T-Fordens æra var definitivt forbi. Langsomme slitere kunne saktens fylle et behov en gang i tiden. Men etterkrigstidens USA var preget av økende velstand. Fart og eleganse var det nye slagordet. Og folk fikk penger mellom fingrene. Det var duket for fremskritt.

Kjell Heides Crestliner var med på å vise veien fremover: Fly-symbolet på panseret og en følelse av lukseriøs sportslighet gjorde den til en skarp konkurrent med de andre bilmerkene. Den lille modellen av leire fikk Ford på beina igjen.



Betegnelsen *Crestline* ble brukt på flere av Fords modeller. Nederst rangerte begrepet *Mainline*, deretter *Customline*, og øverst på pallen finner vi *Crestline*. Kjell Heides modell ble presentert i 1949. Kunne du legge 1711 dollar på bordet kunne du ta den med deg hjem.

Tross den suksessen den fikk, heftet det en del problemer med 1949-modellen. Vannlekkasje var ikke ukjent for eierne (det er et akseptert fenomen hos 2cv-eiere..) Dessuten var den plaget av noe i nærheten av dårlig håndtverk.

Den fikk etter hvert klengenavnet «Big Fix», fortjent eller ufortjent.

Dette ville ikke Ford ha hengende på seg, så de gikk raskt i gang med forbedringer, og da Kjell Heides Crestliner trillet ut fra samlebåndet var den en sterkt forbedret utgave. Crestliner 1951 ble levert med 3-trinns girkasse, og hvis du var tung på gasspedalen kunne du få den opp i 100 miles /t. Når en mile tilsvarer 1,6 km kan vi kort og godt si at Kjell Heide kan kjøre fryktelig fort.





Vi finner det riktig å minne om dette bildet: at dette tilsynelatende vraket en gang i tiden kunne komme opp i ca. 160 km/t kan virke uforståelig. Etter at Kjell Heide har brukt mer enn 2000 timer på stelle med bilen virker det mer sannsynlig. Men det er ikke bare farten som teller. Kjører man for fort er det jo ingen som kan se hva som farer forbi. Av og til er det et synbart ytre som teller.



For sjåføren derimot er også det indre av stor betydning. Kjell Heide åpner døren og ønsker velkommen inn. Fords designere satte seg fore at det skulle være visuell sammenheng mellom farger både inne og ute.

Det ble i alt solgt 17000 Crestliner 1950. Den gikk så å si uforandret over til å bli 1951 modell. Dermed ble det solgt langt ferre av denne årgangen. Dette til tross av at den fikk den doble støtfangergrillen. Nå ansees Ford Crestliner 1951 som et samleobjekt og er ikke lett å oppdrive på veteranbilmarkedet.



Kjell Heide var ferdig med restaureringen i 2004. Etter det har Crestlinereren fått være med på mye. Det første året fikk den sin prøvelse, den deltok på tur til Storefjell og Gol. Den kokte en gang, radiatorfilteret var synderen. Det ble behørig skiftet ut etter hjemkomst. Det har også blitt turer med veteranbilklubben både til Danmark og Sverige, gjennomført uten et feilslag.

Det har ikke vært mye å sette fingeren på i løpet av disse 15 årene: Den har kun vært utsatt for rusk i forgasseren. To ganger. Det er alt. Kjell Heide har all grunn til å smile fornøyd.



# 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**



# BENSIN

er ikke det som det en gang var



*I våre dager bør det blinke røde lamper hver gang vi fyller bensin på våre veterankjøretøyer. Bensin er ikke lenger hva det en gang var. Hvem vi kan takke for det skal vi ikke ta opp her. Men noen burde skamme seg.*

I årevis har det vært diskutert bakke opp og bakke ned om hvilke bivirkninger vi kan få når vi fyller dagens bensin på våre veteranbiler. Og der er like mange meninger omkring dette som det er medlemmer i GVK: Hva skjer med bilen når du fyller tanken med kostbart drivstoff, 95 oktan med 5 % bioetanol i våre dager? Det er dystre spådommer. Og verre vil det bli fremover hvis 98 oktan blir borte fra de siste pumper.

Det er lyst død og undergang for alt som heter gummi så snart etanolen begynner sin gjerning. Og vi som har biler som står jomfruelig urørt hele vinterhalvåret kan i tillegg se frem til en vårløsning med tette dyser i forgasseren. Og gummipakninger, membraner og bensinslanger som går i oppløsning. Har vi blitt fortalt.. Nå tror jeg på det.

Da jeg en tidlig onsdags morgen var ved postkassen for å hente avisen lå det en mistenkelig eim av bensin i luften over Gjerpensdalen. 10 meter unna ligger min garasje. Det var utgangspunktet for eimen viste det seg. Og der inne sto min 2cv nesten til anklene i bensin. Det var i alle fall såpass mye bensin at det hadde dannet seg en stor dam både under bilen og godt utover gulvet. Lettantenelig bensindamp drev om ørene.

Bilen ble umiddelbart dyttet ut på gårdsplassen, den satte tydelige spor etter seg på betongen. Der ute sto den og dryppet rolig og fredelig på grusen.



Det var lett å finne syndren: Bensinslangen. Den var morken som knekkebrød. Og lignet mest på noe som ble gravd ut sammen med Osebergskipet. Bortsett fra at skipet ikke gikk på 98 oktan bensin, innblandet med etanol.





Det dryppet ikke lenger, nå rant det. Den klareste ( og dyreste) bensin man kunne få for penger i Grenland: 98 oktan fra Goberg. Kr. 18,75 pr. liter. Og det var full tank på bilen i går kveld.. Men den tømte seg raskere og raskere. Nå var antagelig ikke tanken full lenger, det lå adskillige liter på garasjegulvet. Og grusen på gårdsplassen kunne etter hvert blitt sendt til raffineri et på Slagentangen for utvinning av bensin.



Brian Thurston ble redningen, det er kort utrykkningstid ned til ham i Nedre Elvegata. Etter å plassert en nødbandasje på gummislangen ble bilen hastverkskjørt ned på hans verksted. Der la den fra seg ytterligere noen liter høyoktan før den ble kvitt sin inkontinens. Eimen av bensin brukte tre dager på å trekke seg tilbake fra garasjen. Men det kom i alle fall noe positivt ut av det hele: oljeflekkene etter Fiat Balilla 1939 var sporløst forsvunnet. Det var tross alt et lyspunkt.



***Utkast til konsekvensutredning – ILUC-direktivet og opptrapping til 20 % biodrivstoff i 2020. EU ønsker en overgang fra konvensjonelt til avansert biodrivstoff. Hovedgrepet i ILUC-direktivet er å begrense mengden konvensjonelt biodrivstoff som kan telle med i oppnåelse av EU-målene om fornybar energi i transport i 2020.***

Som vi ser, vi veteranbileiere går ikke akkurat lysere tider i møte, og da tenker jeg ikke på vintermørket som ligger like om hjørnet. Klodens klima fordrer ennå mer etanol i drivstoffet vårt. Fra nåværende 95 oktan med 5 % etanol er det meningen at vi skal stige jevnt og trutt oppover

oppover etanol-skalaen. Se bare på ILUC- direktivet. Det lover ikke godt for våre gummiartikler. Og så er det noe som heter *Fordampningspunkt*. Det kan få hvem som helst til å koke! Spesielt bensin med etanol-tilsetning.

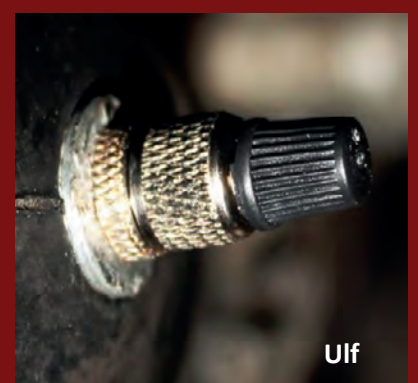
***Dagens bensinkvaliteter har lavere startkokepunkt: temperatur hvor de flyktige komponentene (som etanol) i bensinen har sine kokepunkt og går over til gass.***

Egentlig koker den vel ikke, men vi har noe som kalles fordampningsegenskaper. Her visste jeg lite, men fant en del fakta hos Veteran VW-klubben.

Jo varmere forgasseren blir, dess større problemer kan man få med det som kalles «damplås». Det dannes bensindamp-bobler i slanger og bensinpumpe. Og bensinpumper har bortimot null effekt når den skal gå i gang med å pumpe noe så luftig som gassbobler. Min erfaring viser at når temperaturen utendørs vaker omkring 42 varmegrader kan det gå varmt for seg under motorpanseret.



Heldigvis kan en 2cv plukkes i småbiter uten nevneverdig bruk av verktøy. Med sidepanserne fjernet får man en brukbar gjennomtrekk. Men selv da hadde bensinpumpen vanskelig for å få tak i flytende bensin og sende den videre til forgasseren. Et godt råd er å isolere forgasser fra varmekilder så godt som mulig. Eller å sørge for en enkel måte å «dramme» en gassfylt forgasser. En sykkelventil og en injeksjonsprøyte løser slike problemer. I alle fall på en 2cv.







«Å tale er sølv, men å tie er gull.» Det var ikke mye gull å spore på Låven 6.februar... Årsmøtet 2020 samlet ca. 80 medlemmer, og skal man legge antall desibel til grunn, var stemningen minst like høy som nivået på desibel. Bjørn Granheims Samsung avslørte at når stemningen var som høyest svirret 80,4 desibel mellom veggene i møtelokalet. Det tyder på engasjement og at medlemmene i GVK har mye å prate om. Enten det er fag eller sosiale betraktninger.



Årsmøter har sin sedvanlige rutine som vi ikke skal dra gjennom her. Spesielt av året var at formann Gunleik hadde proklamert sin avgang. Like fullt ønsket han velkommen og utførte de årlige ritualer med den rutine man får når man har holdt i formannsklubben i 10 år, med spredte mellomrom.

Leif Ingar Liane fikk igjen rollen som møteleder da årsmøtesakene skulle behandles. En rolle han har hatt flere ganger tidligere og fyller fra perm til perm.



En annen som også fyller sin rolle fra perm til perm er klubbens kasserer Arild Johnsen. Han hadde ingen grunn til å se bekymret ut på årsmøtet. Regnskap og budsjett hadde han lagt frem til grundig behandling på mange styremøter. Det kan ikke understrekes sterkt nok: Klubbens debet og kredit og omløpsmidler og husleie og formue og momsrefusjon og hva det nå heter alt sammen kunne ikke vært i mer ansvarsfulle og kompetente hender. GVK er mer enn heldig som har en fagmann til å holde styr på kroner og øre.





Medlemmene har all grunn til å være tilfredse, både med den skriftlige og muntlige fremleggelsen av klubbens økonomiske rygggrad. Vi kan kort oppsummere: GVK står støtt på sine renteføtter, tross rekordlave renter. Etter nøye gjennomlesing av både regnskap og budsjett ble alt sammen godkjent av årsmøtet med klappsalver. Særlig når revisor kunne bekrefte at intet snusk eller annet grums hadde foregått.

Som vanlig på våre årsmøter er det enkelte medlemmer som skal hedres. Gunleik fortok sin siste offisielle oppgave som formann og overrakte diplomer til langtids-medlemmer som hadde opparbeidet lengre fartstid i klubben. Vi bringer en kortfattet liste over dem som har slitt ut adskillige kalendere som medlemmer av Grenland Veteranvognklubb:

**25 år:** Sten-Arvid Clausen, Porsgrunn. Finn Døvig, Skien. Hans Inge Haukenæs, Skien. Per Sondresen, Skien. Dagfinn Sønstvedt, Siljan.

**40 år:** Dag Roar Hegna, Skien. Bjørn Olsen, Stavern. Kai Gunnar Jore, Skien. Hans Olav Kise, Skien. Anne Langkås, Gvarv



**50 (!) år:** Jan Aarstad, Porsgrunn. Torkjell Jore, Skien.

En rekke av jublantene var ikke til stede, mens ett medlem ble hentet med ilbud. Vi overbringer her enkelte bilder av formannens høytidelige ord og handlinger i forbindelse med de velfortjente utmerkelsene, som innbefattet diplom og pins.





Som nevnt, Gunleik ville ikke ta gjenvalg som formann men gå over i de siviles rekker. Per Horst og Tom Ellefsens valgkomite møtte ingen motforslag. Det var derfor en enkel sak for møteleder å gjennomføre valget av nytt styre. Dette ble seende slik ut:

Formann: Torfinn Dale, valgt for 1 år. Nestformann: Leif Ingar Liane, valgt for 2 år. Kasserer: Arild Johnsen, valgt for 1 år. Sekretær: Per Øvrum, valgt for 2 år. Styremedlem 1: Ulf Stuwitz Røvik-Larsen, valgt for 1 år. Styremedlem 2: Tore Kvåle, valgt for 2 år. Varamedlem 1: Narve Nordanger, valgt for 2 år. Varamedlem 2: Lars Tufte, valgt for 1 år.

Etter valget takket Gunleik for seg og sin fartstid i styret, vel overbevist om at GVK fortsatt var i betryggende hender. Klubben har fått et styre som han generøst kalte «all time high». Jan Arthur Pettersen takket også av som styremedlem. Som påtroppende styreleder grep Torfinn Dale mikrofonen

og takket for den tilliten han hadde fått i å føre GVK videre opp og frem det neste året. Videre fortalte han noe alle i klubben visste fra før: at GVK har meget å takke disse to herrene for. Begge har utrettet mye godt arbeid for klubben og vil stå som merkepunkter i klubbens historie.



**«BARE FIRE SMØRBRØD TIL HVER!!»** Det var klar beskjed fra Gunleik da han ennå hadde råderett over formannsklubben. Etter at det formelle møtet var over, alle dokumenter og det nye styret var godkjent, gjensto den mer festlige delen av årsmøtet:

18 etasjer med smørbrød, tre store marsipankaker og et ukjent antall kaffekanner skulle sette en storslått avslutning på årsmøtet 2020. Hvilket det også gjorde, ut fra desibelmåleren til Bjørn Granheim. Man kan trygt si at årsmøtet var en kraftfull avslutning på forrige år, og en lovende start på dette.

Ulf





# AUSTIN J40 I SKIEN

Trøbilar kan vere alt frå fantasilause skapningar med elendige hjul i hardplast som på ingen måte liknar på ekte bilar, til flotte miniatyrkøyretøy med eit utal av funksjonar som til og med får dagens bortskjemte ungar til å få hakeslepp. Omtrent midt på skalaen mellom kleint og flott finn vi den norske klassikaren Grepa frå Ørsta, medan nokre av dei finaste har blitt skapt som ei sideprodukt hos ekte bilprodusentar som Bugatti, Citroen, og Austin for å nemne nokre av dei mest kjente.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Den største suksessen mellom bilprodusentane hadde Austin som med sin J40 (for Junior 40) laga utrulege 32000 bilar mellom 1949 og 1971, og nokre av dei hamna i Skien så tidleg som i 1953.



Austin J40 blei presentert i Varden 7. september 1953 i samband med Røde Kors sitt lotteri. Initiativtakar og eigar av Glasshjørnet der bilane og var utstilt (i bygget bak), Kjell Strand, står til høgre. Sjøføren i bilen til venstre er kanskje Johnny Mitchell medan namnet på sjåfør til høgre så langt ikkje er kjent. Lenger bak med pipe står Bjørn Sjøberg, som jobba på Glasshjørnet og nok var med på å arrangere for fotoet.

Historia bak J40 er såpass spesiell at vi må inkludere eit tilbakeblikk på den og. Leonard Lord, Austin's mektige sjef over ei årrekke fann på eiga hand rundt

1946 ut at det kunne passe i firmaet sitt modellutval å ha ein bil også for den yngste generasjonen, «Just like Dad's Car». Lord var i tillegg sjølv bak



Frå produksjonen i Wales, som ein bilfabrikk men i liten målestokk.



I 1953 kom det minst to J40 til Skien og Røde Kors sitt lotteri. Mange trøbil-entusiastar blei skapt den hausten. (Ikkje sikkert at dette biletet er frå Skien).





ideen om å bygge ein heilt ny fabrikk for juniorbilar og å bruke ein arbeidsstyrke av waliske gruvarbeidarar med sviktande helse til å montere bilane. I tida etter 2. Verdskrigen var det blitt aukande oppmerksomheit i Storbritannia på luftvegsplager. berre i Sør-Wales var det 5000 gruvarbeidarar som hadde fått den KOLS liknande diagnosen pneumoconiosis etter å ha pusta gruvestøv i mange år. Gruvarbeidarane som ikkje lenger kunne hakke kol utgjorde mange uverksame årsverk og statlege bidrag blei tilbydd for dei som kunne komme opp med nytt arbeid til dei. Tilbodet frå Austin om lett monteringsarbeid av trøbilar blei difor svært godt teke i mot, og på kort tid blei ein heilt ny fabrikk reist i byen Bargoed der Austin på det meste sysselsette over 500 mann derav nærmare alle var uføre og dei fleste var over 40 år når dei starta. Pent brukt stanseverktøy og tyngre maskineri blei sendt til Wales frå hovudfabrikken i Longbridge og etterkvart var det full fart på produksjon av trøbilar på eit nedskalert samleband. «Made in Wales by disabled miners», blei etterkvart eit begrep alle britar hadde høyrte.



*Dette skal vere frå ein Odd-kamp, der lotteribilen kanskje blei presentert i pausen.*



*Typisk Austin frå tidleg 50-tal som J40 skulle likne på. Her har regnr H-6008 blitt stoppa av Grenlands politiet.*

Som andre produkt frå ein bilprodusent blei det fyrst laga prototypar av J40 for godkjenning av sjefen sjølv. Den endelege versjonen var teikna av Jim Blaikie basert på ein nedskalert versjon av fronten på ein Austin A40 Devon, medan bakparten var mest eit uttrykk for designarens tankar om kva som

var moderne for 1946 og som han sjølv meinte hadde inspirert Healey når sportsbilen A-H 100 blei presentert. Til dette karosseriet blei det så montert ei trømekanisme, mykje krom i form av støytfangarar, grill, hjulkapslar og baklukehåndtak, eit polstra sete trekt i skai, instrumentpanel, og alle



*Denne tildlege J40 dukka opp i ein søppelcontainer for nokre år sidan. Dagens eigar, Hans Rønning, lurar på om det er ein av lotteribilane frå 1953.*



*Ein tidleg J40 i Skien. Geir Gade sin morfar kom heim med denne frå kvalfangst - her eit sjarmerande foto frå Høyåsen ca 1970 som viser at bilen har vore godt brukt.*





hjul var opphengt med rullelager og det var ein effektiv handbrems. Trømekanismen er justerbar slik at denne kan tilpassast for sjåførar mellom 4 og 10 år. Ulike komponentar kom frå same underleverandørar som på bilar i full storleik; det var eigne dekk frå Dunlop, fungerande lykter og horn frå Lucas, miniatyr-ratt frå same produsent som laga til vanlege Austin, og kasserte pluggar frå Champion med ekte pluggledningar frå Austin på «motoren» under panseret. Alle 200 komponentane er katalogisert med delenummer som for ein ekte bil. Om det var nokon ulemper med J40, var det kanskje fyrst og fremst storleiken. Med ei lengde på 1,6 meter og vekt på 43 kg, var det ei plasskrevande leike og ganske så tung å få i fart for ungene. Bilane blei promotert ved sida av andre Austin modellar hos forhandlarane og selde godt over heile verda trass i sin høge pris, i UK kosta dei på 50-talet i overkant av £20 som tilsvarte ei heil månadsløn for mange arbeidadar. På toppen av det heile fekk J40 eigne salsbrosjyrer, som for ein bil i full storleik poengterte alle gode løysingar.

Til Noreg kom det aldri så mange J40, men kanskje fleire enn ein skulle tru - og nokre har overlevd. Historia vil ha det til at innehavaren av butikken Glasshjørnet i Skien, Kjell Strand, i 1953 var på forretningsreise i Storbritannia og i lystig lag slo til med å bestille to stk J40. Dagen etterpå innsåg han at kanskje marknaden for så dyre leiketøy var noko begrensa i Grenland, men Strand visste råd. Han var ivrig medlem av Røde Kors og vel heime blei bilane lodda ut til inntekt for nettopp Røde Kors medan dei stod utstilt i forretninga hans i Eek-gården. Varden spanderte ein reportasje på bilane og i arkivet derifrå finn ein at dei var annonsert som verdt 1000,- kr i lotteriet, noko som tilsvarar 16400,- i dagens pengeverdi. Veldig mange av Skiens unge fekk med seg dette lotteriet og hugsar enno i dag 67 år etter kor mange nummer dei var i frå å vinne ein av bilane, men kven som faktisk vann er det ingen informasjon om. Mange år seinare finst det ei

historie om at den eine av desse bilane blei funnen att i ein søppelkonteinar og teken vare på og eit nyare bilete finst på Facebook. Eg har så langt greidd å spore opp ein tidlegare eigar av J40 i Skien. Min gamle kollega, Geir Gade hadde ein morfar som kom heim med ein to-farga bil frå kvalfangst og det var stor stas med bilen så lenge denne passa. Denne blei sist sett på Skotfoss for 45 år sidan.

I dei seinare år har interessa for Austin sine trøbilar jamnt og trutt auka, og det er mange år sidan ein restaurert J40 passerte fullskalabilen A40 i verdi. Særleg etter at dei starta med eige J40 løp på Goodwood Revival har mange teke til å kjøpe seg fullrestaurerte bilar og dermed pressa opp prisane, og dei fleste delar til bilane er som for andre populære modellar tilgjengeleg som repro.

Personleg har eg vore fascinert av J40 i alle år og såg i 2009 at det kunne passe med å iverksette eit prosjekt medan eg jobba i Storbritannia og hadde god tilgang på objekt og delar, i tillegg var det snart 6-års dag for familiens yngste. Eit ganske rustfritt objekt blei kjøpt inn med mykje lause delar, deretter komplettert med meir repro og så demontert og sandblåst i England. Sidan det berre er rundt 200 delar i ein J40 gjekk dette arbeidet veldig greitt i høve til ein vanleg bil. Hjulkauplar og grill blei

kromma om før eg tok haugen med delar med meg heim til Skien. Her fekk eg Torstein Nylund til å lakkere i lyseblå farge som eit kompromiss mellom mitt val av svart og junior sitt ynskje om rosa farge. Til monteringa fekk eg hjelp av begge jentene i familien, for ein gongs skuld såg dei eigeninteresse i å hjelpe far i garasjen. Etter kvart var det testturar med stor stemning, særleg når både fløyta og lyktene fungerte. Bilen står her enno etter at alle har vokse ut av han, i motsetning til når J40 berre var leiketøy har denne lyseblå 1960 modellen alltid blitt køyrt inn i garasjen igjen etter bruk.

Ein annan som har skaffa seg J40 i seinare år er Vidar Sjøberg. Han hugsar bilen som stod utstilt på Glasshjørnet der far hans jobba når Vidar berre var 4 år og har no 65 år seinare skaffa seg ein 1953 modell som han restaurerer til barnebarna.



Etterkvart var det montering i garasjen. Her synest og komponentane under panseret inkludert ekte Champion tennpluggar.



Til slutt den svært så fornøgdde eigar, no også med skilt, lys og fløyte.



# MC og Moped. Leif Hægeland

Jeg har lenge hatt lyst til å reklamere litt for NMCU. Veldig mange folk er interesserte i moped, lett motorsykel eller motorsykel eldre enn 30 år. Dessuten er det jo mange hyggelige nyere kjøretøy på to og tre hjul nyere enn 30 år. Derfor litt reklame for denne forening. NMCU taler vår sak inn mot myndigheter. De har kommet i en posisjon til å være høringsinstans i alt som har med motorsykel å gjøre. De er en forening for oss som er interessert i motorsykel !

**Norsk Motorcykel Union (NMCU)** er en landsdekkende interesseorganisasjon for gatemotorsyklister i Norge.

NMCU-sekretariatet har kontor i Moss. Kontoret er bemannet fra mandag til fredag fra 09.00 til 15.00. Der er det mulig å stikke innom for en prat, eller en kopp kaffe, hvis du skulle være i nærheten.

Sjekk [www.nmcu.org](http://www.nmcu.org) eller tlf 908 37 374 Medlemskap anbefales! Vedlagt følger utdrag over saker unionen har arbeidet med gjennom årene.

## Noen eksempler på resultatene av NMCUs arbeid:

- |   |   |
|---|---|
| <p>2016: Bidro til å få avvirket ordningen med todelt praktisk førerprøve på MC</p> <p>2014: Var med og utarbeidet Statens vegvesen sin svært progressive "Nasjonal strategi for MC og moped"</p> <p>2014: Var med og fikk redusert engangsavgiften på motorsykel</p> <p>2013: Sammen med de andre organisasjonene i FEMA bidro NMCU til at EU lot være å innføre obligatorisk EU-kontroll (PKK) for motorsykel</p> <p>2013: Var med og fikk innført en egen nasjonal godkjenningssordning for amatørbygde kjøretøy</p> <p>2013: Stanset forsøk på å oppheve forbudet mot wirekkverk</p> <p>2012: Sørget for at vi fikk nye rutiner ved veiarbeid som etterlater grus i vegbanen</p> <p>2011: Organiserte underskriftsaksjon mot EU-kontroll for MC</p> <p>2010: Sørget for at det igjen ble mulig å få godkjent sidevognsykler i Norge</p> <p>2010: Laget SE-OSS filmen "Bugs"</p> <p>2009: Fikk skrevet kriterier for bruk av underskinner på rekkverk i yttersvinger inn i Håndbok</p> <p>2008: Var med og arrangerte den viktige OECD-konferansen om MC-sikkerhet på Lillehammer</p> <p>2007: Fikk innført mer liberale regler for avgiftsfri ombygging av motorsyklar</p> <p>2007: Produserte og ga ut boka "Godt Tenkt"</p> | <p>2006: Stanset videre bruk av wirekkverk i Norge</p> <p>2005: Klaget forsikringsbransjen inn for Kredittilsynet og fikk snudd den vanvittige prisutviklingen på MC-forsikring</p> <p>2005: Sørget for at trafikkfagere og sensorer må ha obligatorisk spesialistutdanning for å kunne undervise på MC</p> <p>2005: Sørget for innføring av ny føreropplæring der elevene lærer å kjøre motorsykel i stedet for bare "å ta førerkort"</p> <p>2004: Sørget for at vegvesenet innførte en egen Håndbok for MC-sikkerhet</p> <p>2004: Stanset forslag om at førerkort for bil ikke lenger skulle gjelde for moped</p> <p>2003: Sørget for innføring av halv årsavgift for MC ("To Hjul - Halv Avgift")</p> <p>2002: Fikk skriftlig forsikringer om at MC skal unntas dersom det innføres automatiske fartsholdningssystemer (ISA) i Norge</p> <p>2001: Produserte og ga ut boka "Full Kontroll"</p> <p>2001: Stanset forslag fra Toll- og avgiftsdepartementet om at det skulle betales ny engangsavgift ved nødvendig rammebytte</p> <p>2000: Bidro til Høyesterettsdom som fastslo at Statens vegvesen må sørge for forutsigbare kjøreforhold for alle trafikkantgrupper - også motorsyklister</p> <p>1999: Sørget for at Vegdirektoratet gjennomførte "SE OSS!!" undersøkelse</p> <p>1999: Stanset innføring av periodisk kjøretøykontroll ("EU-kontroll") for motorsyklar</p> <p>1999: Sørget for at det ble lov til å kjøre med tilhenger tilhenger etter MC</p> |
|---|---|





## NMCU

1. Egen app til smarttelefon hvor mye info er samlet. Bruk den på tur og til å få gode tips.
2. Egen opplæring om å kjøre mc på film. På [www.youtube.no](http://www.youtube.no). Søk på Full kontroll.
3. Egen bok om å kjøre MC. Last boken gratis ned via [www.nmcu.org](http://www.nmcu.org) eller få den tilsendt. Den er nå trykket som vedlegg til alle lærebøker om å kjøre MC.
4. Rabattavtaler
5. Tur-tips. Både til MC og bil.
6. Eget medlemsblad. 5 Ganger i året.



- 1999: Sloss mot rigide tolkninger av Nullvisjonen, der mange mer enn antydte at det burde innføres et totalforbud mot motorsykler
- 1998: Var med og stanset EU-forslag forslag om innføring av maks 100hk-grense
- 1997: Var med og stanset EU-forslag om forbud mot selv å kunne skru på motorsykkelen
- 1996: Sørget for at 16-åringer fikk lov å kjøre lett MC med 125cc og 15hk
- 1995: La grunnlaget for avgiftsfritak for motorsykel og moped på mange avgiftsbelagte veistreknings i Norge
- 1995: Innførte offisielt skjema for rapportering av veifeller for MC
- 1994: Fikk innført avgiftsfri parkering for MC i mange bykommuner
- 1992: Begynte å lage Treffkalender'n på norsk (NMCU hadde tidligere brukt SMS sin kalender)
- 1990: NAF MC og NMCU aksjonerte og sørget for at motorsykler fikk gratis passering i bomringer rundt byer
- 1989: Stanset forsøk på innføring av mellomklasse
- 1980: Sørget for at motorsykler fikk lov til å bruke kollektivfeltet
- 1980: Forsvarte motorsyklisters "rett" til å kjøre mellom biler i stillestående kø
- 1978: Stanset forsøk på å innføre 250cc mellomklasse og 20 års aldersgrense for å kjøre tung MC (den såkalte "Rapport 13")
- 1976: Stanset innføring av høyere avgift på motorsykel
- 1976: Fikk innført bonus på MC-forsikring

Pass på ørene og hørselen din. Vindstøy ved MC-kjøring er skadelig. Det er mange alternativer på markedet og dette er et av de bedre!

# HEARSAFE Biker

Formstøpte hørselvern for MC-bruk  
Fjerner vind- og bakgrunnstøy så du får et klart og tydelig lydbilde  
Samarbeidspartnere over hele landet



**2 ÅRS GARANTI**

**Rabatt til NMCU medlemmer**

**H HEARSAFE**  
Storvegen 21 | 2420 Trysil  
Tlf: (+47) 62 45 43 45 | [HEARSAFE.NO](http://HEARSAFE.NO)

Eggen Media



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.

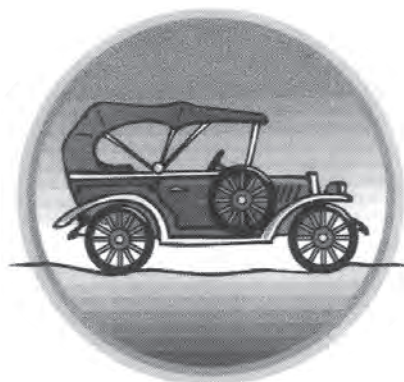
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

**GAMLE SKOTFOSS BRUK**

**3720 SKOTFOSS**

**RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29**



Stedet for VVS  
**Rørlegger'n %s**



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





# Hjulspor på lerret og skjerm

**Kveldens forestilling:**

**”Hercule Poirot”**



*Agatha Christie ante ikke at hun kom til å skape en verdensberømt skikkelse da hun i 1920 grep pennen og skrev sin første roman om den lille belgiske detektiven Hercule Poirot.*

”-dette lille bombastiske, egosentriske, egenrådige, perfeksjonistisk pertentlige lille kryptet av en mann”, er Agatha Christies egne ord den belgiske mesterdetektiven Herkule Poirot. Udødeligjort av skuespilleren David Suchet, og en gjenganger på norsk tv. I godt selskap med et uforglemmelig persongalleri: den ennå ukyskede Miss Lemon, Poiros uunværlige tekokende sekretær. Poliitiinspektør Japp, Scotland Yards uutslitelige lovens arm. Og kaptein Hastings, Poirots medarbeider og trofaste venn.



Kaptein Hastings, alltid like glad naiv, forunderlig tålmodig og en utrettelig forsvarer av de engelske dyder. Sammen har dette firkløveret fengslet nordmenn og lenket dem til tv-skjermen gjennom utallige episoder.



Hercule Poirot eier ikke sertifikat. Langt mindre en bil for den slags skyld. Man tviler i det hele tatt på om mannen en gang kan sykle. Det ville for øvrig være under hans verdighet. Men takket være kaptein Hastings kan likevel Hercule Poirot gjøre inntog i vår lille kavalkade over ”hjulspor på skjermen”. Kaptein Hastings er nemlig også den pliktoppfyllende privatsjåfør bak rattet i sin Lagonda.

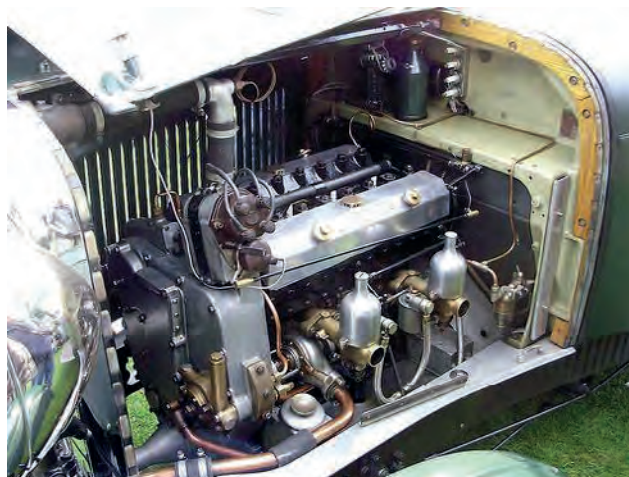


Lagonda ble grunnlagt i 1906 i Middlesex i England. Av en tidligere operasanger fra Ohio, Wilbur Gunn. Med skotske aner. Wilbur kunne øyensynlig mer enn scalaen og den ”høye C”. Han valgte navnet til bilmerket etter en elv ved sin hjemby Springfield, USA:



Den bilen vi gleder oss over i ”Poirot” er en Lagonda Tourer 1931. Med svingbare skjermer.





Deler av karosseriet er trukket med lær. Noe som ikke var helt uvant på den tiden. Med en 6-sylindret motor på 2000 ccm var den ikke noen sinke i trafikken. Lagonda var forøvrig, som vi skjønner, en automobiler i luksusklassen.

Etter at operasanger Wilbur Gunn flyttet til England la han seg til en liten hobby: mellom aktene på operascenen startet han småskalaproduksjon av motorsykler hjemme i hagen. Og det var sykler som det etter hvert sto respekt av: i 1905 vant han bl.a. et løp mellom London –Edinburgh.

I 1907 lanserte han sin aller første bil: "Torpedoen". Med 6 sylindre og 20 hk. Torpedoen var ingen smågutt, alt i 1910 vant den i et billøp Moskva –St. Petersburg. Dette resulterte i en solid og behagelig eksport til Russland.



Lagonda 11.1

Operasangeren satte også i gang produksjon av en mindre bil for det brede lag av befolkningen: Lagonda 11.1. Med beskjedne 4 sylindre og 1000 ccm. Og den fikk noe helt nytt: det såkalte "fly-off handbrake" . Dette ble senere vanlig på sportsbiler og racerbiler.

1914 og 1.verdenskrig satte en brå stopper for all videre eksport av Lagonda. Men operasangeren var ikke tapt bak en vogn, eller bil: han produserte bl. a. artillerigranater. Wilburn Gunn døde fredfullt i sin seng i 1920, og Lagonda ble overtatt av Aston Martin i 1947.



Av respekt for loven må vi nevne den gode sjefsinspektør Japp fra Scotland Yard. Han representerer jo et annet kjøretøy i tv-serien: den respektable politibilen Austin 10 1936.





Austin 10 var den mest populære modellen på 1930-tallet. Den ble regnet som en konservativ småbil, og noen fartsdjevler var den slettes ikke. Den hadde en 4-sylindret sideventilert motor på 1125 ccm. Inspektør Japp hadde 21 hk under panseret i embedets medfør. Riktignok kunne han velge mellom 4 gir, uten at det gjorde noe til eller fra. Når det virkelig gikk unna klarte den å oppnå en topphastighet på 89 km/t. En trøst må det jo være at forbryteren stort sett heller ikke hadde stort mer til disposisjon på den tiden.



Scotland Yard måtte ut med 155 pund når de anskaffet seg en Austin 10. Det slo vel ikke særlig negativt ut på det britiske stasbudsjettet.



Den som har fulgt litt med på "Hercule Poirot" har ikke unnlatt å legge merke til en annen motorisert gjenganger: den alltid tilstedeværende Taxi. Også dette er en Austin. Vi er jo dog i England.

Taxien er en 12/4 1934. Modellen ble introdusert i 1921, og listet seg rundt i Londontrafikken med en 1861 ccm motor på 12 hk. Engelskmannen er en konservativ herre, og denne modellen holdt seg i katalogen fram til 1939. De aller siste utgavene ble bestilt av det engelske forsvarsdepartementet i 1940. Så kom krigen for alvor, og dermed var det slutt. Dessverre.

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



## Ny kafé

Slevollen har gjennom årene arrangert høst – og vårsamlinger der GVK deltatt. Nå står Slevollens gryende kafe snart foran et gjennombrudd: arbeidet er i den pre-avsluttende fasen. Etter at Veteranvognen var på besøk har vi brakt i erfaring at det nå er malt og finsnekret. Etter alle solemerker vil det nye etablissementet plutselig stå ferdig til sommerens besøkende.



Den store korona-aksjonen har også satt sine spor også her i distriktet. På døren til Arbeidsfellesskapet på Skotfoss blir vi møtt med advarende skilt: **KORONA STENGT**. Personalet har tatt smittefaren ytterst seriøst og nyter i disse dager sin lunsj i friluft. Torstein Johannessen, Roar Olsen og Tom Ellefsen tar Koronafaren på det største alvor. Til og med pøsekokeren er brakt ut i smittefrie omgivelser.



## Referat medlemsmøte 5. mars

Vår nye formann Torfinn ønsket ca 70 medlemmer velkommen til marsmøtet, kveldens foredragsholder Guttorm Liebe ble ønsket spesielt velkommen.

1. Formann takket av Sigmund Aakvik som har vært klubbens vaktmester i en årrekke og overrakte vin, rosende ord og hjertelig takk for jobben han har gjort. Samtidig ble ny vaktmester presentert, Kay Larsen overtar vaktmesterjobben fra nå.
2. Vår utleiehenger har fått 4 nye dekk og lys er reparert.
3. Nå kan man benytte Vipps til betaling i kafeteriaen vår, og ved kjøp av lodd.
4. Ved rydding av kommende arkiv/styremøterom, ble det funnet en del jubileumsdiplomer som ikke har blitt delt ut til medlemmene. I kveld fikk Bjørn Olsen sin diplom for 40-års medlemskap. De resterende diplomene er sendt i posten til de som skal ha.
5. Jubileumsboka vår har fått ny pris. Nå koster den kr. 290,-, så løp og kjøp!
6. Grenlandsrally, som går av stabelen 21.05, er godt i rute. Nesten alle funksjonærer som var med i fjor, har sagt ja til å være med i år. (Om Grenlandsrally 2020 blir gjennomført eller corona avlyses, avgjøres over Påske).
7. Tore Kvaale og Oddvar Høyjord informerte om GVK-tur til Fiskebekkil i Sverige den 07.06 til 09.06. (Denne turen er i etterkant coronaviljet.)

**Nye Medlemmer:** Det var ingen nye medlemmer i kveld.

**Kjøp og salg:** Det ble opplyst at Grim Dahls 1929 Dodge Brothers er til salgs. Yngvar Håkonsen opplyste om at 1927 Chevrolet-en nå er solgt, den gikk ut av distriktet. Torfinn Dale har fått en henvendelse fra en som skal selge en VW 1500, 1967 mod. Bilens kilometerstand skal være bare 45000. Ta kontakt med Torfinn om du er interessert.

**Medlemmenes fem minutt:** Thor Nordling fortalte om tur til Retromobile i Paris, som ble arrangert i februar. Ivar Rud oppfordret GVK til å ha samme sikkerhetssjekk som i fjor, hvor klubben sponset med kr. 100,- Narve Nordanger opplyste om at en av våre medlemmer har kjøpt en 1925-modell Locomobile med 8 sylindret motor.

**Foredrag:** Etter pausen fortalte Guttorm Liebe innlevende og artig om Skien brannvesens slukkeutstyr før brannbilene gjorde inntok, og om brannbilene. Han er en engasjert foredragsholder, som høstet stor applaus. Formann takket for foredraget, og overrakte en liten gave.

Kjell Harry stod så for lodd-trekningen.

Referent Per Øvrum



På Gulset senteret har dei utstilt lokalproduserte varer med ein Termoped type V i flotte fargar



Det er nokon som står på med restaurering. Sigmund Aakvik har både levert og henta sin Buick Coupe hos salmakar i vinter.



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

[bjorn@granheimbildeler.no](mailto:bjorn@granheimbildeler.no)  
[www.granheimbildeler.no](http://www.granheimbildeler.no)

**BILDELER**  
**Granheim**

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



# KORT NYTT... FREMOVER...

Fremover er det ingen som vet når normal aktivitet kan oppstå. Mange arrangement også langt fram i tid er allerede kansellert. Bruk oppdaterte kilder før du legger ut på langtur.



Landets einaste registrerte bil av merke Locomobile har hamna i GVK. Jan Kokkersvold har vore i Oslo og henta for broder Per.



Per Horst har kjøpt seg ein Tempo lettvekt med veldig stilig dekal på tanken.



Klubbens arkiv har fristet en kummerlig og trang tilværelse. Det har nærmest vært utilgjengelig for rasjonelt bruk. Plassmangel lyser i mot den som tør åpne døren. Under slike forhold er det umulig for en arkivar å holde hodet over vannet. Innholdet i klubbens delelager hadde også gjennom årene svulmet til det uoverkommelige. Og mesteparten var gått ut på dato, selv for veteranbiler.



Det har gjennom noen år vært satt av penger på budsjettet til å gå løs på utbedringer. I 2017 ble Delelageret tømt. I vinter satte Huskomiteén i gang arbeidet med det som skal

bli arkiv og møterom. Når dette er under kontroll går vi i gang med å sortere og flytte arkivet. Dermed regner styret med at de nye fasilitetene er å plass i løpet av våren. Godt jobbet!







Frist for stoff til neste utgave er 15. mai 2020



# 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](http://www.carlsenfritzoe.no)