Bergen Veteranvogn — Klubb
Postboks 929 Sentrum
5808 Bergen
www.bvkn.no

Org.nr: 991 074 023

Stabbesteinen

Rundskriv for Bergen Veteranvogn Klubb. April 2015. Nr. 4

Neste medlemsmøte:
Tirsdag 14. april kl 18:30

Vi har nå stilt klokken til sommertid, og er klar for årets første felles kjøretur. Vi håper på fint vær, og satser på en picnic i det grønne. Ta med bord og stoler, mat og drikke til eget bruk. Vi møtes på Essostasjonen på Nesttun kl 18.30. MERK TIDEN!!!! Så kjører vi til Arboretet på Milde. NB! Dersom det ikke blir picnic-vær, går turen til Er-An veikro på Osvegen.

Er-An Veikro

LMK`s forsikringsordning

Gjennom Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) kan du forsikre ditt veterane kjøretøy. LMK har inngått forsikringsavtale med Water Circles. Avtalen er den beste som er i markedet i dag. Bergen Veteranvogn Klubb vil ta til ordet for at flere medlemmer kan få slik forsikring. Derfor vil vi **søndag 31. mai** invitere deg til BTM, der det vil være tilstede personell som vil hjelpe til med utfylling av skjema, fotodokumentasjon av kjøretøyet, samt at våre taksmenn vil være til stede. En minnepinn med søknadsskjema sendes så til LMK`s forikringsutvalg for godkjenning og oversendelse til Water Circles.
For å søke om denne forsikringen, må du har vært medlem i klubben i minst ett år.
Nærmere omtale vil komme i neste rundskriv.
Styret.

Referat fra Generalforsamling BVK - tirsdag 10. mars 2015

Generalforsamlingen ble avholdt i kafeen i BTM og 46 medlemmer var møtt frem.
Dagsorden:

1. Åpning: Formann John Gaute Kvinge ønsket velkommen og orienterte om at ett av våre æresmedlemmer – Roar Seltun var gått bort. Dette ble markert med ett minutts stillhet.

2. Merknader til innkalling.
   Ingen merknader.

3. Valg av dirigent og tellekorps.
   Egil Aadland ble valgt til dirigent. Valg av tellekorps utsatt til eventuelt behov.

4. Valg av sekretær: Arild M. Nilssen ble enstemmig valgt.

5. Årsmelding 2014.
   Årsmeldingen ble opplest. Det ble påpekt fra salen at medlemsturen til Rosendal var utelatt i meldingen. Dette ble tatt til etterretning og årsmeldingen ble vedtatt.

6. Regnskap 2014 inklusiv Norgesløpets regnskap ble gjennomgått ved kasserer Gunnar Haukeland. Totale inntekter pr. 31.12.14 var kr. 655.707,- og årets utgifter var på kr. 529.715,-. Årets over skudd kr. 125.992,-. Innestående i bank pr. 31.12.14: kr. 771.211,-. Årsregnskapet enstemmig vedtatt. Revisor Mats Erbe Thomassen hadde vedlagt revisormelding som fortalte at alle bilag stemmer overens med ført regnskap.
   Kasserer la frem orientering om budsjett for 2015, som viste en utgift på kr. 260.000,-

7. Kontingent 2016: Styret hadde foreslått uendret medlemskontingent for 2016. Det fremkom benkeforslag på å heve kontingenten med kr. 50,- til kr. 400,- for hovedmedlem. Forslaget gikk til avstemming og ble vedtatt med 28 mot 18 stemmer! Familiekontingenten blir stående uforandret på kr. 100,-

8. FIVA-løp 2019. Carl Harbitz-Rasmussen orienterte om å arrangere FIVA-løpet 2019 i Bergen, sammen med veteransykkelmiljøet i Stavanger. Disse arrangerte FIVA-løp i 2011, og sammen kan vi dra nytte av et samarbeid i 2019. Styret fikk fullmakt til å vurdere om BVK skal søke om å arrangere FIVA-løpet 2019 via LMK, og arbeide videre med søknader opp mot Bergen kommune. Enstemmig godkjent.

9. Valg:
   Valgkomiteens forslag:

Formann	John Gaute Kvinge	gjenvalgt for 1 år
Nestformann	Cato Rasmussen	ikke på valg
Styremedlem	Harald Gjone	valgt for 2 år
Sekretær	Arild M. Nilssen	ikke på valg
Styremedlem	Marius Jørgensen	gjenvalgt for 2 år
Styremedlem	Kjell Røen	valgt for 2 år
Varamedlem	Geir Inge Thunestvedt	valgt for 1 år
Varamedlem	Thor Stigen	valgt for 1 år
Varamedlem	Lars Olav Lofthus	valgt for 1 år.

   Valgkomite: Richard A. Riim, Sissel Romslo og Tore Hovland.

Richard A.Riim går ut av valgkomiteen og Gunnar Haukeland ble innvalgt som nytt medlem. Enstemmig.

Formann John Gaute Kvinge delte ut blomster til avgåtte styremedlemmer og varamenn samt til Richard A. Riim for godt utført arbeid. Dirigent Egil Aadland fikk også for å ha ledet generalforsamlingen på en ryddig og fin måte.
Generalforsamlingen ble avsluttet kl. 20.25.

Fra venstre: Kasserer Gunnar Haukeland, varamedlem Tore Larsen, valgkomite: Richard Riim og dirigent Egil Aadland. Varamedlemmer Terje Mjelde og Rolf Jersin var ikke tilstede.

Merknad: Styret konstituert seg, dvs fordelte verv, på styremøte 25. mars.

Etter en 10 minutters pause ble medlemsmøte satt, der Cato Rasmussen tok oss med på en reise til Angouleme i Frankrike der det i september ble arrangert billøp for gamle biler fra 20-tallet og oppover som kjørte med flymotorer og fri eksos. Gatene var fylt med feststemte mennesker og med biler i alle gatene i byen Cognac. Stemningen kan sammenlignes med 17.mai-feiringen hos oss. Det ble vist filmsnutt (uten lyd) fra gateløpene. En meget spesiell opplevelse opplevelse kunne Cato fortelle.
Møtet ble hevet kl. 21.00.

Redaktør/Layout for BVK: Lars Olav Lofthus
Print: Allkopi Nordnes

Styret i BVK mars 2015—mars 2016

Formann:
John Gaute Kvinge
Mob: 92620940
jgkvinge@broadpark.no

Nestformann:
Cato Rasmussen
Mob: 92515610
cato.rasmussen@sksk.mil.no

Kasserer:
Kjell Røen
Mob: 48187716
kroeen@online.no

Sekretær:
Arild M. Nilssen
Mob: 91184322
anils-mo@online.no

Styremedlemmer:
Marius Jørgensen
Mob: 91666618
joma@jbv.no

Harald Gjone
Mob: 41673689
ha-gjone@online.no

Varamedlemmer:
Geir Inge Thunestvedt
Mob: 95266847
geir.inge.thunestvedt@no.kcadeutag.com
Thor Stigen
Mob: 90072815
thstig@online.no
Lars Olav Lofthus
Mob: 47611283
laoll@online.no

BESIKTNINGSMENN FOR LMK FORSIKRING I BERGEN VETERANVOGN KLUBB:
Aage Angeltvedt, Heiane 81, 5132 Nyborg, tlf. 93 02 79 81

ETANOL TILSETNING I BENSIN

I forrige nummer av "Stabbesteinen" var det en lengre orientering om etanoltilsetning i bensin med 5% innblandet etanol. Både Shell og Esso har - enn så lenge – 95 og 98 oktan (0E). Det vises til liste fra Esso i samme "Stabbesteinen", hvilke Esso-stasjoner som leverte ovennevnte oktan-bensin uten tilsetning av etanol.
Bilbladet Norsk Motorvetan har hatt flere artikler om bruken av etanoltilsatt bensin i eldre kjøretøy. Fra nevnte blad har "Stabbesteinen" fått tillatelse til å trykke nedenforstående artikkel som sto i januarnummeret av bladet.

Det er da verdt å merke seg at Esso-stasjonene ligger best an med salg av både 95 og 98 oktan uten tilsetning av etanol – enn så lenge, mens Shell foreløpig kan levere 95 oktan uten etanol tilsetning.

Etter å ha lest artikkelen gir svaret seg selv!

Årsaker til at etanolblandet drivstoff frarådes i eldre kjøretøy

Introduksjon
Følgende informasjon gir nøkkelsvarene på hvorfor kjøretøyprodusentene fraråder bruk av etanolblandet drivstoff i kjøretøy produsert før 1986. Denne informasjonen gjelder også de kjøretøyer som frarådes bruk av etanolholdig drivstoff i foregående oversikt.
Etanol har en god del viktige kjemiske og fysiske egenskaper som det må tas høyde for ved konstruksjonen av et kjøretøy.

Forgassermotorer
Kjøretøy produsert før 1986 var i hovedsak utstyrt med forgassere og drivstofftanker av stål.
Bruk av etanolblandet drivstoff i motorer påvirker blandingen av luft og drivstoff fordi etanolens kjemiske struktur innebærer et høyere innhold av oksygenmolekyler. Kjøretøy med forgasserbaserte drivstoffsystemer utsettes derfor for symptomer relatert til at drivstoffet blir for varmt. Dette skyldes at fordampningstrykket i drivstoffet blir høyere med etanol enn uten (dersom ikke basedrivstoffet justeres kjemisk), slik at risikoen for pakningsbrudd, bensindamplås eller startvansker med varm motor øker betraktelig.
Etanol er dessuten et løsemiddel som angriper metall og gummi i bensinrør og bensinslanger, samt andre bestanddeler i et drivstoffsystem som ikke er konstruert for å motstå det.
Etanol opptar også vann som kan forårsake korrosjon i drivstofftanker og tilførselsrør. Rust fra slik korrosjon kan i verste fall blokkere tilførselen og medføre motorstopp. Vann i drivstoffsystemet kan også resultere i at motoren fusker eller får en ubehagelig gange.

Innsprøytningsmotorer
I tillegg til de ovenfor nevnte eksempler for forgassermotorer, vil bruk av etanolblandet drivstoff i innsprøytningsmotorer medføre tidlig nedbryting av komponenter som injektortetninger, tilførselsrør, bensinpumpe og regulator. Mekaniske og tidlige elektroniske innsprøytningssystemer kan ofte ikke kompensere fullt for trykkeffekten gjennom etanoltilsatt bensin, noe som kan medføre hakking og plutselige effekt-«glipp» under akselerasjon. Startvansker og ujevn tomgang ved kaldstart kan også oppstå.

Eksos og utslippsfarer
Lekkasjer og falsk luft som følge av etanolpåvirkning i eldre motorer kan påvirke eksosutslippet. Men mer bekymringsverdig er at etanoldrivstoffets trykkøkning kan ødelegge pakninger og andre bensinsystemkomponenter, spesielt de noe tilårskomne, med utslipp av bensindamp som ikke bare er helseskadelig, men også lett antennelig.

Auto 23 legger ned.

Det var med stor tristhet vi kunne lese i avisen for noen uker siden at den ærverdige 92 år gamle bedriften Auto 23 innstiller driften. Grunnen er sviktende omsetning av deres bilmerke: Hyundai.
Porsche Center Bergen skal visstnok fortsette med muligens nye eiere.
For BVK er jo dette ekstra trist. Vi har hatt mange fine stunder hos Auto 23 med 4 utstillinger og sist i fjor sommer med lunsjen under Norgesløpet. Våre tanker går til Morten Fredriksen som alltid har vært en generøs samarbeidspartner for oss, og er klubbens eneste æresmedlem nå, samt til alle de ansatte som går en usikker tid i møte. Vi får håpe de klarer å finne seg annet sted å jobbe.

Styret, Bergen Veteranvogn Klubb

Tur med Barneklinikken 10. mai.

Årets tur med Barneklinikken går til Akvariet i Bergen.
Som vanlig trenger vi veterane kjøretøyer til å frakte barna og pårørende tur/retur Barneklinikken.
Det blir avgang fra Barneklinikken kl. 11.00 og retur fra Akvariet rundt kl. 15.00.
Har du tid og anledning til å gi disse barna en fin opplevelse denne dagen, tar du telefonen fatt og melder deg som sjåfør til **Arild M. Nilssen** på telefon **91184322**, eller på e-post til *anils-mo@online.no* innen 20. april.

Utstillingsstanden til BVK på Bergen Tekniske Museum

Det har vært en heller laber interesse for å stille ut kjøretøyer på vår stand på BTM.
27. april åpner museet for sesongen og det hadde vært kjekt med fornyelse av kjøretøyer, enten det er to- eller firhjulinger. Har du et ønske om å la ett av dine kjøretøy bli stående på utstilling i ett år, tar du snarlig kontakt med Arild M. Nilssen på telefon 91184322.

Veteranbils TV:

Gå inn på følgende adresse:
www.veteranbilstv.se
Mange fine reportasjer.

Damsgårdsdagene 2015 avholdes 5. til 7. juni.
Søndag 7. juni er familiedag og i den anledning er BVK`s medlemmer invitert til å stille ut sine kjøretøyer v/Laksevåg kirke.
Det blir fremmøte kl. 10.30 – 16.00.

Ved tidligere utstillinger i BVK regi, har det vært mange biler oppstilt og med en publikumsoppslutning på opp mot 5000 mennesker denne dagen, er dette et meget populært innslag i et ellers spekket opplegg for dagen. Her kan nevnes bodsalg av forskjellig art, Vengebåten ankommer, Trial oppvisning og vi skal ha en liten brannutrykning med gamle brannbiler. Videre er det satt opp veteranbuss m/guide som vil ta turer rundt i Laksevåg – også det et populært innslag.
Har du anledning å stille med grombilen denne dagen, ta kontakt med Arild M. Nilssen på telefon 911 84 322, innen 1. mai.

Gleden ved å kjøre gammel Jaguar.

Et av våre nyere medlemmer, Torsten Lind, har sendt oss denne fine artikkelen. Det synes vi er veldig hyggelig og redaktøren oppfordrer andre til å gjøre lignende.

Man kan bli trist og lei av så mangt. Over utviklingen for eksempel. I denne sammenheng snakker jeg om utviklingen av bildesign. Det er bare å betrakte en av de etter hvert mange elektriske bilene så vil de fleste forstå hvor galt det bærer hen. Der en bil tidligere kunne være et vakkert skue og en fryd for øyet, er nå denne blitt redusert til et effektivt transportmiddel fri for sjarme og estetisk nytelse. Men effektiv, for all del.

Ingen vil noensinne bejuble en ny Nissan Leaf for dens vakre ytre, det vil aldri bli produsert tv serier hvor denne bilen inngår som en del av intrigen. Ingen sanger eller dikt skal skrives til en slik bils ære. Derimot skal den hylles som billig, fri for avgifter og trykkes til brystet av alle som verner om klodens regnskoger.

Jaguar mark2, 3.4

Tidligere, lenge før fornuften gjorde sitt inntog, kunne bilen være en drøm og bortimot et fantasiobjekt. Amerikanerne skapte sine dollarglis hvor de lot designerne leke seg på tegnebrettet. Med det til resultat at bilene ble flottere, større og halefinnene til slutt så store at de led samme skjebne som de gotiske katedralene; de brast i sin streben etter det perfekte og uoppnåelige. Med god grunn snur vi oss fremdeles etter en gammel amcar i beundring.

Tyskerne skapte sin folkevogn som i all sin enkelhet har både karakter og personlig identitet. Personlig til tross for mer enn 20 millioner solgte eksemplarer på verdensbasis. Men det er i vesterled man må dra for å finne det ultimate uttrykket for vakker estetikk kombinert med kraft og ytelse. Noen av oss, (vi er mange og vi er alle lett anglofile) - vi opplever at det flotteste bildesign kommer fra England. Et land som har gitt oss fotballen, The Beatles, John Harrison med sitt kronometer – og altså bildesign av aller ypperste klasse.

En gang, det må ha vært mot slutten av 1950 tallet, satt sjefen for Jaguar, sir William Lyon, seg ned med blyant og papir for å tegne bil. I forkant av prosjektet hadde han klare forestillinger om å skape en kompakt vogn - samtidig som høy komfort og ytelser skulle ivaretas. Etter nøye markedsundersøkelser tok bilen form på tegnebrettet og etter prøving og feiling forelå endelig resultatet i 1959 på bilutstillingen i Coventry; den første Jaguar mark 2. Trolig må det ha eksistert en mark1 før dette, men det lar vi ligge. Bilen ble en suksess fra første stund. Konstruktøren, Sir William, hadde skapt den første britiske kompakte saloon modell. En bil med nydelige linjer og med et interiør som hadde lånt sine detaljer fra engelske herreklubber. Mer engelsk kunne det vanskelig bli. Prisen var heller ikke uoverkommelig, vel og merke om man var heldig å tilhøre middelklassen. Og helst i det øvre sjiktet av denne.

Det å si at den nye Jaguar mark2 var en suksess er på ingen måte et understatement. Publikum trykket umiddelbart nyskapningen til sitt bryst og middel-

klassen åpnet villig sine lommebøker. Kort sagt; det var gode tider for bilforhandlerne med Jaguar som spesialitet. Dette var helt tydelig bilen et stort marked hadde ventet på. Jaguaren bidro til pluss på det engelske nasjonalbudsjettet og det i en tid da dette var kjærkomment hva både arbeidsplasser og gjenreisning etter krigen angikk. Slagordet som mark2 ble markedsført under «grace, space and pace» fant gehør langt utover de britiske øyer. Ikke få biler ble eksportert til USA og et kjøpesterkt publikum der.

Seksti år senere ruller disse unike bilene fremdeles på veiene. De blir, etter som årene går, rimeligvis færre, men noen er der ennå, kjærlig ivaretatt av entusiaster som med vekslende hell makter å holde liv i en gammel bil. Selv bestemte jeg meg i fjor sommer å ha som målsetting å anskaffe meg et slikt kjøretøy.

Hvor og når min fascinasjon for akkurat for denne bilen oppstod er jeg ikke helt sikker på. Men det har trolig en sammenheng med 33 sette episoder av krimserien Inspector Morse å gjøre. Inspector Morse har på sett og vis blitt synonymt med bilen han kjører; en Jaguar Mark2. Riktignok kun en 2.4 liters utgave, men likevel. Gjennom alle 33 episoder (bortsett fra en) opptrer Jaguaren regelmessig gjennom filmatiseringen. Morse er absolutt min favorittserie på TV, jeg nyter det engelske språk, Oxford by som bakgrunn, skuespillerne og intrigen. Intrigen ja, her innrømmer jeg at konsentrasjonen uavlatelig glipper og det har med Jaguaren å gjøre. Egentlig, og det skal innrømmes, ser jeg episodene mer eller mindre som en film hvor bilen er hovedrolleinnehaveren. Jaguaren kaller på min oppmerksomhet der den kan skues fra alle vinkler og i sitt rette element, Oxford , England.

Utseende teller!

Sist sommer var Elin og jeg på besøk hos gode venner i England. Besøket resulterte bl.a. i en tur til et lokalt bilverksted som har spesialisert seg på restaurering av Jaguar mark2. Etter en hyggelig omvisning på verkstedet demret det for meg at det kunne bli vanskelig å være en gammel Jaguar foruten i fremtiden. Nå er ikke biler av denne typen akkurat hyllevare og utvalget her til lands er rimeligvis meget begrenset. Hjemme i Bergen saumfarte jeg nettet for, om mulig , å finne en Mark2. Knapt en eneste bil var å oppdrive. De to jeg fant var begge i en slik forfatning at oppgaven med å sette dem i stand ville være uoverkommelig for meg.

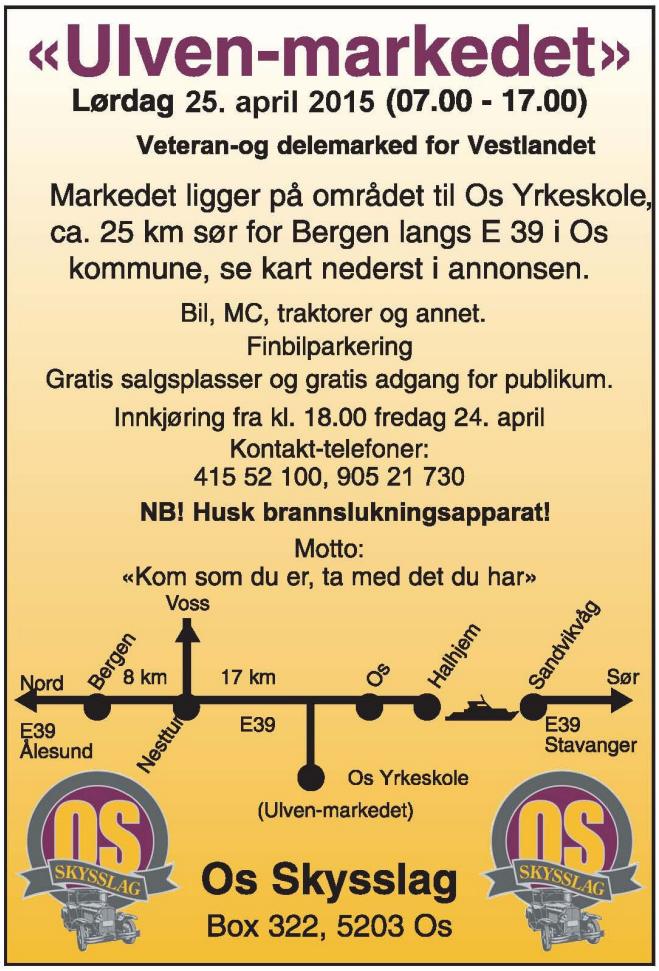
Men så skjer det som John Lennon er blitt sitert på; « Life is what happens to you while you are busy making other plans» - ved en tilfeldighet oppsøkte jeg en kunde som samler på eldre biler. I en garasje på Eidsvågsneset blant 10-12 gamle klenodier; der stod Bilen! Farge: Inspector Morse (maroon red). Med soltak og venstreratt. Jeg spurte forsiktig eieren om å få ta noen bilder av bilen, hvilket naturligvis ble innvilget. I tillegg, på impuls, inviterte eieren meg med på en kjøretur.

25. august 2015 ble et tidsskille for undertegnede. Som et «hvor var du da Oddvar Brå brakk staven». Sittende i førersete på en 1961 modell Jaguar Mark 2, med 3,4 liter ble en lykkefølelse av det sjeldne slaget. Det var kjærlighet fra første gearskift. I overenstemmelse med alminnelig logikk ble kjøpsavtale inngått dagen derpå og jeg var blitt eier av en ikonisk engelsk veteranbil!

Nå skal det gladelig innrømmes at jeg aldri på noe tidspunkt har betraktet meg selv som et bilmenneske. Jeg har, i likhet med min morfar – som levde av bilbransjen hele sitt liv – knapt åpnet et panser for å finne ut av hva som befinner seg på undersiden. Min interesse for bil, og i særdeleshet Den Gamle Jaguaren, går utelukkende på bilen som skulptur og en smule på dens historiske bakgrunn. Når det kommer til terminologi som bremseskiver, forgassere og gearbokser så logger jeg av og skjønner fint lite. Ytelser- har jeg heller ingen interesse eller formening om, men bilen må absolutt være både kjørbar og i god stand noe som gjenspeiler min ukyndighet hva motor angår.

En klok mann, som åpenbart visste en hel del om bilens indre, sa engang at om folk hadde begrep hvor mye rart som snurrer rundt inne i en bil, ja så hadde de aldri våget å sette seg bak rattet. I så måte er min uvitenhet til stor nytte, jeg setter meg normalt til rattet i trygg forventning om at alt skal fungere og skjenker ikke de mekaniske prosessene som foregår en eneste tanke.

Men for oss, som strengt tatt nøyer oss med ett vakkert ytre og et hjemmekoselig interiør, er det gammel Jaguar som gjelder. Det er ingen hemmelighet at undertegnede strengt tatt kunne være tilfreds med å sitte i garasjen i stille kontemplasjon for kun å nyte synet av bilen. Betraktende bilen som et kunstverk og en fullendt skulptur . Selvsagt vil det være et pluss å kunne kjøre en tur iblant og det er da også målsettingen på sikt. Bilen ble kjøpt en høstmåned og har siden knapt sett asfalt der den har stått i oppvarmet garasje gjennom vinteren. Vintermånedene har vært flittig benyttet til å restaurere interiøret, om ikke til perfeksjon, så i hvert fall i god overenstemmelse med bilens sjel. Om litt er restaureringen bragt til ende og tiden kommet til en gjennomgang av bilens indre; motor m.m. Hertil trengs kyndig assistanse og sådan er hyret inn.
Så, en vakker vårdag kan Den Gamle Jaguaren langsomt strekke på lemmene, og motoren male muntert i vårsolen. Kanskje kobler jeg inn *overdriven* når hastigheten tillater det. Skulle du observere meg da, så vit at akkurat i et slikt øyeblikk opphører alle trivialiteter. Bil og sjåfør går opp i en høyere enhet – den stillferdige og ekstatiske gleden inntreffer; Gleden ved å kjøre gammel Jaguar!



Vakter til Vårmønstringen 2015

BVK plikter å stille med vakter til Vårmønstringen 14. mai, og vi håper medlemmene er positive til å stille opp og ta en time som vakt. Vi er mange medlemmer og det skulle være unødvendig at noen må ta dobbel og trippel vakter fordi andre ”sluntrer” unna. Og, etterpå kan du MED GOD SAMVITTIGHET gå til klubbstanden og få gratis servering, og tenke ”jeg har gjort en innsats og fortjener dette”! Lister vil komme på samlinger fremover.

Formannen har ordet

Kjære BVK’ere!
Årsmøtet er vel gjennomført og et nytt styre er på plass – takk for valget! Vi har hatt vårt første styremøte og konstituert oss og er også godt i gang med planleggingen av vårens aktiviteter.
Med påsken overstått og en kalender som sier at nå er sesongen på gang, er det bare å krysse fingrene for at værgudene er litt snillere med oss enn det vi har opplevd i vinter. Skjønt vinter er vel en dårlig beskrivelse på den «tilstanden» vi har hatt de siste 4-5 månedene. Mildt og fuktig vær er vi godt vant med, men ikke hele vinteren igjennom. Derfor er det vel med håp i blikket at vi alle ser frem til en tørr og varm vår som gir oss god anledning til å nyte vår hobby til fulle.
Sesongens første kjøretur blir på kommende medlemsmøte den 14.april og vi håper både på godt vær og stor oppslutning – sørg bare for å ha bilen godt klargjort til da!
Deretter går det «slag i slag»; Ulvenmarkedet 25. april, Barneklinikken 10. mai, Vårmønstringen 14. mai, deltagelse i 17. mai prosesjon, Norgesløpet 22-25. mai og Åpent museum 31. mai. I juni blir det videre aktiviteter i tilknytning til Nasjonal Motordag og Damsgårdsdagene. Og om ikke Kari Ann og Herman har fått kalde føtter så regner vi nesten med at det tradisjonen tro blir avholdt grillparty på Hopsneset den 10. juni .
Klubbarbeid består i at vi løfter sammen, og vi er avhengig av at medlemmene stiller opp som vakter og medhjelpere på de forskjellige arrangementene. Spesielt ifht. Vårmønstringen så er vi avhengig av mange hjelpere. Så derfor – merk spesielt av den 14. mai i kalenderen! Med mange hjelpende medlemmer blir arbeidsbelastningen på den enkelte mindre slik at vi alle også kan få god anledning til å ta en titt på de utstilte bilene.
Lykke til med vårarbeidet i garasjen og så gleder jeg meg til å se mange gammelbiler på veien i tiden fremover!

John Gaute