

Nr. 2. 2019

Stabbesteinen

Bergen Veteranvogn Klubb



**Styret i BVK for perioden
mars 2019—mars 2020**

Formann:

Rune Prestegard

Mob: 94897835

rune@prestegard.com

Nestformann:

Richard A. Riim

Mob: 90175022

richard@riim.no

Kasserer:

Terje Mjelde

Mob: 95702595

temjelde@online.no

Sekretær:

Lars Olav Lofthus

Mob: 47611283

laoll@online.no

Styremedlemmer:

Alfred Haaland

Mob: 97012236

west-te@live.no

Arve Moen

Mob: 90840442

armoen@online.no

Varamedlemmer:

Åge Eikeland

Mob: 98281260

aae@frydenbo.no

Per Åge Hesjedal

Mob: 90930864

pe-aah@online.no

Kjell Toklum

Mob: 40411640

K-toklum@online.no

BVK på nettet:

www.bvkn.no

Vi er også på Facebook.

Formannen har ordet

Ja, så er våren her og vi er godt i gang med kjøresesongen. Høydepunktene står i kø! I skrivende stund har vi nettopp feiret 17. mai. Vi hadde som vanlig, de siste årene, 5 biler med i hovedprosjekjonen i Bergen by. Det var også veldig godt fremmøte av medlemmer med følge som gikk i toget bak fanen vår. En takk går også til duskedamene! Vi avsluttet med en samling på MS Vestgar som ble kjempe vellykket. Hyggelig betjening, god mat og drikke, smilende mennesker og et fantastisk fint vær.



Tre dager tidligere hadde vi medlemsmøte med kjøretur til Fuzzy Dize diner på Skogsvåg på Sotra. Her deltok 30 biler pluss noen lokale som hadde tatt turen. Det ble også en fin kveld, selv om varmen ikke var kommet den kvelden. Fuzzy Dize var et koselig sted med også der hyggelig betjening og god mat.

Det neste arrangementet som skjer nå, og da har skjedd når du leser dette, er Vårmonstreringen. Denne gangen re-lokalisert til Lagunen. Dette er et meget viktig arrangement for BVK, så jeg håper at riktig mange av dere var innom den 30. mai.

Så følger Motorkonvoien som starter med en markering på Vågsalmenningen i Bergen sentrum onsdag 5. juni. Dagen etter skal de påmeldte og de som bare vil kjøre et stykke, kjøre samlet østover. Voss er første stopp. Info om dette finner du på websidene våre. Allerede uken etterpå, 15. juni, er det Vestlandstreiff i Haugesund. Ikke så langt å kjøre, så kanskje de som ikke har vært på Motorkonvoien da kan ta seg en tur.

Når du kommer hjem derfra, kan du vaske kjøretøyet og så tirsdagen etter stille på grill-party hos Svein Opheim. Tirsdag 18. juni altså.

For de som da ikke er på Vestlandstreiffet så er det BVK sin vakt ved BTM søndag 16. juni kl 12-16. Håper mange tar turen og beriker vekten med sitt kjøretøy.

Så er det litt pause før Tysnesfest 13. juli, men det er både lygarmøter og pensjonisttreff hele tiden. Tysnesfest vil følge samme opplegg som i fjor. Mer info vil komme etter hvert på websiden.

Det har i vår vært en spennende tid for Bergen Tekniske Musen, eller BTM, som vi sier. En gruppe beboere på Møhlenpris prøvde på et vis å kuppe hallen i det avtalen skulle re-signeres. Grutle og vår Calle tok tak i dette og sammen klarte de å stoppe dette. Veldig bra. Muséet åpnet med marked søndag 12. mai og BVK damer stod for serveringen i kaféen; Bente Sørheim og Sissel M. Romslo.

Oppslutningen om pensjonisttreffene er god, men vi har alltid plass til flere, og gjerne damer. Vi har hatt flere kjekke besøk hjemme hos medlemmer, og jeg håper vi også kan arrangere dagsturer for pensjonistene. Kjøring for sykehjem er jeg i gang med å planlegge, da dette ga mye til både beboerne og oss selv.

Vi er også godt i gang med å planlegge 40 års jubiléet i 2020. Det blir bl.a. en Danmarkstur i mai neste år. Herman Brandt er i gang med den jobben. Vi takker for at han påtar seg dette. Påmelding til dette vil komme når alle detaljer er på plass.

Til slutt vil jeg ønske alle en god kjøresommer!

Rune

Vil du støtte oss med din Grasrotandel?

Org.navn:

BERGEN VETERANVOGN
KLUBB



32774991074023

Org.nr: 991074023

 NORSK TIPPING

 GRASROTANDELEN



www.bvkn.no

Hvis du oppgir at du vil støtte Bergen Veteranvogn Klubb neste gang du tipper, Lotto, fotball etc, så vil BVK få støtte fra Grasrotandelen. Og best av alt: Det koster ikke deg noe ekstra!

Magasinet Stabbesteinen:

Redaksjon:

Lars Olav Lofthus

E-mail: laoll@online.no Tlf. 476 11 283

Carl August Harbitz-Rasmussen

E-mail: pilotcarl@gmail.com Tlf. 913 85 830

Per Åge Hesjedal

E-mail: pe-aah@online.no Tlf. 90930864

Åge Eikeland

Email: aae@frydenbo.no

Trykk: Allkopi

Utgiver:

Bergen Veteranvogn Klubb

Postboks 929 sentrum

5808 Bergen

Innhold:

Side 2: Formannen har ordet

Side 3: Fra redaksjonen

Side 4: Medlemsmøte 12.02. Syntetiske drivstoff

Side 6: Litt om prosjekter

Side 7: Litt av hvert om klubben

Side 8: Annonser

Side 9: Garasjebesøk hos Rolf Harald og Sissel

Side 14: BVK rekvisitter

Side 15: Knuts spalte

Side 17: Medlemsmøte 9. april: Trollbilen

Side 19: Volvo Amazon

Side 23: Veteranbiler fra 1989

Side 24: Vårmønstring i Lærdal

Side 25: Ulvenmarkedet

Side 26: Frivillighetstorget

Side 27: Protokoll Generalforsamling 2019

Side 29: Markedsdag BTM

Side 31: LMK/IF

Side 32: Bakside

Redaksjonens spalte

Så er årets andre blad i boks. Vi fikk noen meldinger om at det var en del som ikke hadde fått bladet ved forrige utsendelse. Det er ikke bra. Vi vil nå prøve å kontrollere dette ved om å be om kontrolliste fra Allkopi på hva de sender til Posten. Får håpe det går bedre denne gangen. Navnelisten vi sendte i fra oss var i alle fall komplett.

Vi har denne gangen fått med oss ett ny redaksjonsmedlem; varamedlem Åge Eikeland, og vi har fått en ny skribent: Knut Ekkeren fra Statens Vegvesen har skrevet en spalte til oss, og håpet er at han skal skrive noe bortimot hver gang. Som redaktør setter jeg umåtelig pris på begge de oven nevnte. Å lage et slikt blad er mye jobb, og hvis noen lager litt stoff utenom bare meg selv, så blir livet langt lettere. Så har du noe på hjertet så er det bare å sende meg.

Ellers må jeg få takke, også på vegne av nestformann Richard A. Riim, for oppmerksomheten ved våre 60 års dager. Det varmet. Ikke minst at det ble sunget gebursdagssang på lygarmøtet. Imponerende!

Når du leser dette så er kanskje både jeg og flere med meg dratt til Lillehammer på Motortreffet 2019, og den offisielle åpningen av Nasjonalt Motorhistorisk Kjøretøy Museum. Det er litt synd at det ikke var flere enn 12 kjøretøyer som meldte seg på til dette enestående arrangementet. MEN, jeg er overbevist om at vi som drar til Lillehammer kommer til å få vårt livs veterankjøretøy opplevelse. Uansett så håper jeg at mange møtte opp til den store markeringen i Bergen sentrum 5. juni!

Til slutt vil jeg si at hvis du er en av de yngre i BVK (og da mener jeg under 60 år) og du har interesse for og litt peiling på å bruke en PC, så er du en kandidat til å være med å dele på ansvaret for websidene våre. Dette er ingen vanskelig jobb for en PC-kyndig person, det viktigste er å kontinuerlig oppdatere sidene. Denne webansvarlige har ikke tenkt på å pensjonere seg i aller nærmeste fremtid, men uunngåelig så blir man jo eldre (se side 7) og jo det er alltid lurt å prøve å ligge ett steg foran. Ting kan skje med helsen, og i dag ville det være litt katastrofalt for klubben på denne saken i alle fall. En veldig hyggelig og opplyftende ting ved å komme inn i webarbeidet er at du vil få en kunnskap og kjennskap til klubben som du ellers vil bruke år på å opparbeide deg. Er du en slik person, så ta gjerne kontakt med meg. Du skal få god opplæring.

Lars Olav Lofthus



Annonsepriser Magasinet Stabbesteinen:

1/3 side 4 utgaver : kr. 6.000,-

På forsiden:

Bilen bør være tett for lekkasjer hvis man henger den over en åpen Jaguar E-type. Sissel Romslo sin Volvo Amazon trenger ingen bleier.

Medlemsmøte 12. februar - Syntetisk drivstoff

Tekst: Lars Olav Lofthus. Foto: Per Åge Hesjedal

Ca 40 personer hadde møtt opp denne februarkvelden for å høre Lars Magne Nerheim fra Høgskulen på Vestlandet—Bergen, holde foredrag om syntetiske drivstoff. Dette opptar oss jo en del i forhold til hva som skjer hvis vi fyller slikt på tanken på våre veterankjøretøyer. Om noen hadde håpet at kvelden skulle gi oss løsningen på hva vi gjør i så måte, så ble de nok skuffet, for svaret er egentlig veldig enkelt: For store innblandinger av syntetisk drivstoff bør vi holde borte fra våre tanker, da det er svært aggressivt mot gummiplang-er og det er ikke gunstig på biler som står mye, noe våre kjøretøyer typisk gjør.

Nerheim har vært hos oss flere ganger, og forrige gan holdt han et foredrag om tennpluggens historie. Dette blir ikke et nøyaktig referat for her var det mye teknikk og kjemi, så jeg skal ikke prøve i det hele tatt å gjengi det.

Syntetisk drivstoff har lagt dødt omtrent i 12 år i Norge, mens svenskene og finnene har jobbet veldig mye med det. Og selvsagt andre land.

Syntetisk betyr «kunstig fremstilt», men hvorfor gjør man det?

Noen grunner:

- Erstatning for rå-olje for å unngå knapphet av det
- Utnytte alternative råstoff ressurser
- Oppnå bedre motoregenskaper
- Forbedre bærekraftigheten og miljøegenskapene til drivstoffet.

Før første verdenskrig så var det tyskerne som sto svakest hva tilgang av råolje angikk. Dette var et stort problem for landet og de søkte da naturligvis andre måter å skaffe drivstoff på.

Skribenten tenker herfra å la noen av foilene til Nerheim fortelle litt av historien. OBS! Mye forkortet.

Syntetiske drivstoff: Krigersk fortid, - men grønn fremtid??



Foredrag for Bergen Veteranvogn Klubb 12.02.2019 ved
Lars M. Nerheim



2. Kull-petrokjemien oppstår:

Rundt 1ste Verdenskrig ble det i Tyskland forsket på **tre metoder** for fremstilling av flytende hydrokarboner fra kull:

- konvertering gjennom **hydrogenering av kull** («Bergius-Pier»)
- **ekstraksjon** med løsemidler («von Boyen»), - og noe senere:
- «**Fischer-Tropsch**» **syntesen** (fra syntese-gass)

- Dette var kompliserte og meget kostbare prosesser som krevde høy teknologi og mye kapital for å kunne realiseres.

- Viktige nøkkel-firma i utviklingen var:
 - BASF, «Badische Anilin- und Sodafabriken» som satt på patentene til ammoniakk-syntesen og mye prosess-kunnskap
 - «Keiser-Willhelm-Institut für Kohleforschung», KWI



IG Farben stiftes i 1925

- Til tross for statsgarantier måtte enda større samarbeid til, og konsortiet «**IG Farben**» ble til slutt stiftet i 1925. Dette firma skulle senere få store oppgaver i nazistenes krigsapparat på mange områder.

Konkurransen om oljefeltene: Olje blir stor-politikk....



Dermed startet et kappløp mellom stormaktene fra ca 1900 og frem mot 1ste Verdenskrig om å sikre seg best mulig tilgang til de nye rikdommene.

- **USA**, tidlig ledende ang. motoriseringen, hadde alt funnet store egne forekomster både i Pennsylvania og ved Mexico-gulven
- **England** hadde gode kontakter i Persia og Arabia
- **Russland** hadde kontroll over rike oljefelter rundt det Kaspiske hav
- **Frankrike og Italia** hadde god tilgang fra Nord-Afrika

Av stormaktene var det utvilsomt **Tyskland** som sto svakest hva tilgang på rå-olje angikk, samtidig som motoriseringen av samfunnet der gikk spesielt raskt (Otto- og Diesel-motoren... osv). Dette var et **stor-politisk problem for landet**, og naturlig nok søkte man etter andre veier å skaffe motordrivstoff på.

2.1: Bergius-Pier metoden (1913):

- «**Bergius-Pier-metoden for hydrogenering av kull**» var både den første som lyktes og langt den viktigste metoden på denne tiden for å fremstille flytende hydrokarboner fra kull, og ble sterkt drevet frem av IG Farben:



Friedrich Bergius

- kullstøv blandes med olje- og tjærestoffer til en masse som tilsettes store mengder hydrogen under høyt trykk og pumpes gjennom høytrykks-reaktorer hvor de omdannes («hydrogeneres») til en slags rå-olje, som så raffineres til ulike olje-produkter, spesielt bensin.

Fordeler:

- Kunne utnytte **brunkull, tjærestoffer o.l.**
- Ga stor andel **høy-oktan bensin**
- Produserte viktige rest-produkter for andre prosesser



Brun-kull

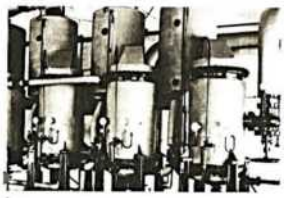
Bergius-Pier metoden (2):

Ulemper:

- Store og kostbare produksjonsanlegg,
- Meget stort kull- og energi-forbruk

Kritisk:

- Riktig type og nok katalysator-material
- Tilstrekkelig mengde og trykk på hydrogen-tilførselen, 250 bar /450°C



De første hydrogenerings-reaktorene

Noen tall:

Til bearbeiding av 250 m³/h «kull-masse» ble 360.000 m³ hydrogen sirkulert gjennom prosessen, av dette ble 86.000m³/h forbrukt.

Til å produsere 1 tonn bensin gikk det med 2 tonn kull direkte og i tillegg 5 tonn indirekte til hjelpe-stoffene (hydrogen, oksygen, tjære osv).

Hovedanlegget til dette formålet ble bygget i byen Leuna i øst-Tyskland, derav navnet **Leuna-bensin**.

Den historiske utviklingen videre (2):

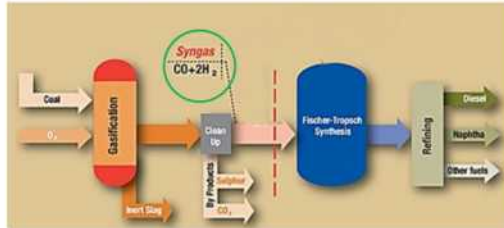
- Industrien ønsket å fortsette denne satsingen og håpet var nasjonal-socialistene. Fra slutten av 20-tallet ga de stor pengestøtte til nazipartiet, og alt i 1932, altså ett år før maktovertagelsen (!), hadde toppene i I G Farben møter med Hitler for å gjøre «tysk bensin fra tysk kull» til del av hans store nasjonale motoriserings-planer, ref Autobahn, Folkevogna, Sølvpilene osv.
- I 1933 ble den såkalte «Bensin-avtalen» undertegnet mellom IG Farben og NS-regimet, og i Hitlers 4-årsplan fra 1936 inngikk syntetisk drivstoff-produksjon som en vesentlig del av opprustningsarbeidet. Ikke uten grunn er disse teknologiene blitt så nært knyttet sammen med Nazi-Tyskland.
- I de følgende årene ble det bygget 12 store hydrogenerings-anlegg og 9 Fischer-Tropsch-anlegg for syntetisk drivstoff-produksjon på kull-basis. Topp-produksjonen ble nådd så sent som i 1944.
- Rå-oljen sin fikk nazistene hovedsakelig fra Ploiesti-området i Romania og som ble erobret av russerne medio -44.

2.2: Fischer-Tropsch syntesen (1925):

- Dette er en gass-basert prosess hvor syntetiske hydrokarboner dannes ut fra forgasset kull og hydrogen. Prosessen ble utviklet ved K-W Institutet ca 10 år senere og var dessuten åpen kunnskap...



- kull forbrennes ved luft-mangel og med vanddamp til CO og H₂, renses og bringes til reaksjon i et kammer ved typisk 200°C / 50 bar over kobolt-katalysatorer. Det dannes kjede-formede hydrokarboner (parafiner) som egner seg spesielt som diesel-drivstoff...



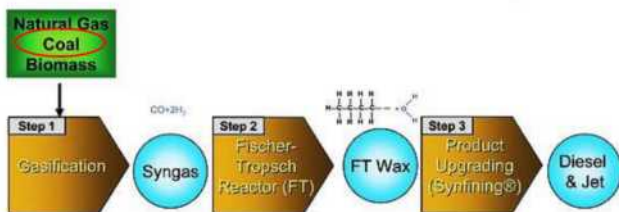
Den historiske utviklingen: Etterkrigs-tiden

- Etter 2. verdenskrig fortsatte drivstoff-produksjonen basert på hydrogenert kull i Leuna i DDR og i noen erobrede anlegg som ble gjenoppbygget i Sovjet.
- Amerikanerne bygget et stort test-anlegg i Texas som var i drift i ca 10 år. Nye forsøk ble gjort på slutten av 70-tallet («Solvent-Refined Coal», SRC)
- Men det var i Sør-Afrika disse teknikkene spesielt ble videre-utviklet, fremfor alt Fischer-Tropsch-prosessen. Et eget statlig selskap, **Sasol**, ble opprettet, og det første store anlegget for kull-basert brennstoff-produksjon startet opp i 1954. Senere kom to andre til. Sasol har bygget flere store anlegg utenlands og er nå stor eksportør av F-T teknologi ifm GTL- og bio-drivstoff produksjon, bl a også til Finland.



Fischer-Tropsch syntesen (2):

- Dette er i dag den mest kjente av prosessene som ble utviklet, fordi den er så anvendelig til fremstilling av ulike syntetiske hydrokarboner
- Kritisk:**
- Prosess-styringen og katalysator-valget, da det lett bare dannes parafinoks! Etterbehandling av produktene er nødvendig.
 - Syn-gass forbehandling og rensing, for å holde effektiviteten oppe



3. Den historiske utviklingen:

- Etter 1. verdenskrig holdt tyskerne fast på sin selvbergings-strategi hva drivstoff angikk, til tross for dårlige økonomiske tider
- Forskningen fortsatte, Fischer-Tropsch-syntesen kom i 1925, og på den tiden startet også kommersialiseringen av prosessene...
- Man hadde en visjon om et «komplett kull-basert forsyningssystem» med flest mulige synergier mellom koks-, ammoniakk-, metanol- og bensin-fremstilling med kull som utgangs-råstoff (beskjefligelsesstrategi)
- Derfor grunnla man et nytt kjempe-konsern i 1925, «**I G Farben**», som skulle drive mye av denne omfattende produksjonen
- En ny hovedfabrikk ble grunnlagt i byen Leuna nær eksisterende store ammoniakk-fabrikker og med spesielt god tilgang på brunkull. «**Leuna-bensin**» ble den nye betegnelsen på tyskernes «nasjonale» syntetiske bensinen fra kull...
- Men ett fundamentalt problem løste man aldri: Syntetisk bensin forble alt for dyrt å fremstille uansett metode.... og andre stormakter droppet denne strategien.



4. Vår tid: «Bærekraftig» drivstoff-utvikling»

- Med bærekraftighet menes: *det som imøtekommer dagens behov uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke sine behov....*
- For bærekraftige brennstoffer innebærer dette:
 - Opphav fra fornybare kilder, typisk fra organisk avfalls-materiale
 - Miljøvennlig spesielt hva klima angår, mao CO₂-nøytral...

Statens Veivesen sin «plakat» fra 2016 sier følgende:

Null- og lavutslippsalternativer

Utslpps-parameter	Energiarter									
	MGO	Dieselfuel (MGO + LNE)	LNG	LNG hybrid (Landstrøm)	Hybrid (MGO + Landstrøm)	Hybrid (LNG + Landstrøm)	Bio-diesel	Bio-gas	Landstrøm	Hydrogen
CO ₂	L	M	M	M	M	L	L	-0	-0	-0
CH ₄	L	M	L	M	L	M	L	-0	-0	-0



Lars Magne Nerheim fikk en BVK paraply av formann Rune Prestegard, noe som passet bra denne kvelden....

Litt om prosjekter

Her håper jeg vi kan få tilsendt ting fra medlemmer som viser hva de holder på med. Det trenger ikke å være en hel avhandling, gjerne bare utsnitt av hva dere driver med. Og det trenger ikke å være «tunge» prosjekter... kan være enkle ting dere vil dele med oss andre.

For å komme litt i gang, så deler jeg denne gangen litt av mitt karosserirestaureringsprosjekt. Det er den grønne Thunderbirden fra 1966 som nå får gjennomgå litt. Det var dukket opp visse bobler i lakken etter 12 års bruk på Vestlandet, så jeg måtte brette opp ermene og gå i gang. Og som det så fint heter: «Begynner du å grave og lete, så finner du alltid noe». Jeg tar denne gangen bare med litt om det jeg har funnet og reparasjonen av det. Og nei, det blir ingen 6-7 siders artikkel med detaljer alla en viss bakaksel for noen år siden. ☺

Det blir en serie med bilder her med kommentarer til de, og «that's it». Tekst og foto: L. O. Lofthus



Her ser vi det som på amerikansk heter «quarter panel lower front right hand». Altså området nede bak døren på høyre side. Det har tidligere vært skiftet kan man se....den hvite fargen er epoxy grunning etter fjerning av lakk. Det var tydelig at panelet hadde vært reparert utvendig en gang, men det var ikke brukt ferdig presset panel.



Bak panelet var det som bildet viser, en helt annen sak. I klassisk USA restaurering så har man lagt på ny plate uten å reparere det som er bak/under.



Her er det skjært enda lenger inn. Om å gjøre å få vekk all uhumsighet. I tillegg ble hele kanalen innvendig skrapet, støvsugd og trykkluftblåst tom for alt løst dritt og rustflak. Når det er satt sammen igjen så skal det sprøytes innvendig med Fluid-Film.



Her er etter rengjøring og bilder viser et ennå ikke tørt grunningsstrøk. Man ser også at jeg har beholdt den bakerste delen (til venstre) for å ha referanse på hvor den nyoppbygde kanalen skal ende.



Gjenoppbyggingen er begynt. Man ser også at den indre kanalen er sveist igjen og at den bakerste delen nå er fjernet, siden jeg nå er så nært slutten at jeg kan måle dette lett.



Den indre kanalen er bygget opp. Dette blir skjult av ytterpanelet så det trenger ikke å være hverken slett eller veldig fint. Det må bare være solid.



Her er alt det innvendige på plass. For å kunne lage dette så skrudde jeg fast ytterpanelet med tre metallskruer. Da kunne jeg lage pappmaler for bakstykkene, overføre det til metall og sveise de fast bit for bit. Det ble mye av og på med panelet, men det svarer seg for når du da er ferdig med innerpanelet så vet du at ytterpanelet passer perfekt.

Her er ytterpanelet sveiset fast. Siden alt var tilpasset først så var det bare å få det til å sitte fast ved hjelp av låsetenger og magneter og så sveise de første punktene. Deretter er det en litt nitidig jobb med å sveise bit for bit og hele tiden kjøle med noe. Jeg brukte en kald klut. Noen mm med sveis, stopp og kjøle, og så flytte til et annet sted på skjorten og gjenta prosessen. I skjermbuen og inni døråpningen samt under, er det punktet fast. Man borer hull i ytterpanelet og fyller i de mot den underliggende platen. Så er det en



helsikes slipejobb med vinkelsliper, gjøre rent og grunne. Lakkverkstedet må selvsagt kanskje hamre litt, og i alle fall sparkle og slipe før lakkering.

Litt av hvert fra klubben

Jubilanter i BVK styret

April måned i 2019 hadde to jubilanter med få dagers mellomrom. 13. april fylte nestformann Richard A. Riim 60 år og 22. april fylte sekretær/redaktør/webansvarlig Lars Olav Lofthus 60. år.

Richard er en av grunderne i BVK. Han har faktisk vært med helt siden starten av klubben i 1980. Han har hatt forskjellige verv opp igjennom tidene og har bl.a. vært både nestformann og formann i flere perioder. Nå er han nestformann på tredje året og vi kjenner ham som en kreativ og arbeidsom mann og han er en tvers igjennom trikelig kar. Richard vet det meste som er å vite om det meste som skjer i BVK, og han er også et lite orakel på generell bilhistorie i Bergen m/omegn. Han var også initiativtaker til utstillingene vi hadde hos Auto 23 i 2007, 2009, 2011 og 2013.

Lars Olav, eller mer kjent som Lasse, har vært med i BVK siden 1998, men kom ikke inn i styre og stell før i 2003. I 2004 forbarmet han seg over de inaktive websidene til BVK og fikk de opp og gå. Siden den dagen har han vært webansvarlig sammenhengende frem til dags dato. Han har også vært både nestformann og formann i flere perioder og er i dag sekretær i styret. Lasse overtok også på 2000 tallet redigeringen av rundskrivet Stabbesteinen, og prøvde en gang å lage et magasin av det, men første gangen ble det vurdert for dyrt. Etter hvert overtok han som redaktør for rundskrivet som nå endelig er blitt til ett magasin som kommer ut 4 ganger årlig. Lasse har i egenskap av sine roller, alltid noe BVK jobb å gjøre så å si hver eneste dag. Bladet skal lages kontinuerlig og websiden skal holdes oppdatert og sekretærjobben skal skjøttes. Det må også legges til at han også er ansvarlig for BVK sin Facebook side, og SMS systemet.

Begge jubilentene ble feiret med kake på lygarmøtet 30. april!



Savner du terminlisten?

Redaktøren vurderer det slik at det er unødvendig å trykke opp en terminliste som kanskje blir både utdatert og ugyldig rett etter trykking. Det er mye bedre å sjekke terminlisten på våre websider bvkn.no

Der vil det alltid bli oppdatert etter beste evne.



Shell V-Power



Shells etanolfrie drivstoff V-Power Nitro+ med 98 oktan er populært blant mange bilentusiaster. Her er en oversikt over noen av stasjonene på Vestlandet som selger dette drivstoffet i dag:

Shell Lone	Shell Straume	Shell dale	Shell Nygård	Shell Haukås	Shell Knarvik
Shell Storetveit	Shell Bønes	Shell Lagunen	Shell Blomsterdalen	Shell Varden	Shell Nesttun

Nesten 180 000 biler i Norge kan ikke kjøres med etanol på tanken, ifølge AMCAR, og dette dreier seg om eldre biler som mange er svært glad i. For disse er Shell v-Power Nitro+ et godt alternativ.

Vi har Shell V-Power Nitro+ med 98 Oktan forankret som en av bærebjelkene i vår strategi. Vi ønsker at så mange som mulig skal kunne finne dette produktet langs veien, og så langt det lar seg gjøre å beholde dette som et etanolfritt alternativ fremover, sier Thomas Greet Danielsen, kategorisjef hos St1 Norge AS.

STOPPER RUST

FLUID FILM

Trolig det mest miljøvennlige og ruststoppende produktet på markedet. Salt og vann er ingen hinder for denne oljen.

Få utført behandling - ta kontakt med forhandler. Behandle bilen selv? Vi har pakketilbud!

Skogsvåg Auto
Følg oss også på Facebook

Skogsvåg Auto AS – Midtstegen – 5382 Skogsvåg.
Tlf. 99695978 / 56339200

Hovedpakke fra kr. 2.250,- 10% rabatt til BVK medlemmer
Vestlandspakke fra kr. 3.750,- 15% rabatt til BVK medlemmer
Delbehandling/hulrom etter avtale.



Ditt lokale verksted



Stamneshagen Auto AS

Ytre Arna Tlf. 55247724 sthauto@online.no

For mer informasjon og bilder: Hjemmeside: <http://www.stamneshagenauto.no>
Facebook: [Stamneshagen Auto A/S](#)
Kontaktpersoner eldre biler: Terje Angeltveit eller Gudmund Stamneshagen

Garasjebesøk hos Rolf Harald og Sissel

Tekst: L.O. Lofthus og Rolf Harald Helgesen – Foto: P.Å. Hesjedal

En onsdag kveld tidlig i mars tok fotograf Per Åge Hesjedal og jeg turen til Rolf Harald Helgesen og Sissel Romslo sitt garasjeanlegg lokalisert i Bergensområdet. Ute var det kaldt og mørkt, men så snart vi kom innenfor dørene så var det både god temperert luft og ikke minst veldig hyggelig stemning. Rolf og Sissel hadde besøk av Bård og Bente Sørheim og Lars Hille. De satt og pratet i det fine oppholdsrommet som er i 2 etasje på anlegget. Her er det sofakrok, kaffetrakter og ikke minst en enorm samling med modellbiler. Før jeg forteller mer om besøket så lar jeg Rolf Harald selv få fortelle litt om både interessen for veteranbil og om anlegget:



Velkommen til oss! Rolf Harald og Sissel smiler fornøyd!

Rolf Harald forteller: «Med en farfar som var smed (datidens industrimekaniker?), og en far som var bilmekaniker og brannkonstabel i Bergen Brannvesen, lå det i genene en interesse for mekanikk og biler. På bytur med min bror eller venner da vi var gutter, stakk vi ofte innom bilverkstedet og garasjene i hovedbrannstasjonen og hilste på far. Der klatret vi rundt i bilene, tok på oss hjelmer og "kjørte" utrykning. Spesielt godt likte vi de to dollarglisene i hjørnegarasjen inne på plassen. Brannsjefens blåsorte 51 modell Buick Roadmaster, og ordførerens sorte 48 (49?) Packard som ble kjørt av en brannmann. Dette var biler som var yngre enn 10 år i siste halvdel av 50 tallet, og gjorde stort inntrykk på oss gutter. Enorme kromgriller og imponerende dashbord. Tøft!

Kontrasten til min fars første bil var formidabel. Det var en 1955 modell Skoda 1200. En stor lysegrønn firedørs sedan, 36 hk, 4 gir og sofa seter. Foruten daglig bruk med bilen, var vi på campingturer rundt hele Sør Norge. Min bror og meg satt alltid foran med min far, med ansiktene trykt opp mot et dashbord av stål. Sikkerhet var ikke et tema. Bilen klarte seg uten bensinpumpe, da 40 liters tanken lå under panseret over motoren på andre siden av torpedoveggen og ansiktene våre.

Husker spesielt en episode langs landeveien ved Hermansverk i Sogn, på vei hjem fra sommerferie. Pappa, pappa, det brenner i veien sa jeg etter å ha kikket



bakover på grusveien, og så små lysende tuer med jevne mellomrom. Fatteren utstøtte noen eder og stoppet bilen så fort han kunne. «Ut!», skrek han, og så løp vi alle bakover vekk fra bilen. Etter noen meter snudde han, løp tilbake og rev et pledd ut av baksete. Opp med panseret og kvelte flammen som sto til værs med pleddet. Vi fulgte med på avstand og det stoppet andre biler og lurte på hva som foregikk. Stolt av min far kunne jeg ikke dy meg for å fortelle at min far var brannmann. «Hysj!», sa min mor og skyssset meg unna. Det var visst ikke et tema akkurat da?? Etter litt skruing kjørte vi videre og snakket ikke mer om hendelsen.



Amazon, Jaguar E-type og Bentley

Veteranbil interessen tok jeg opp i en moden alder av 39 år. Jeg hadde lenge drømt om en åpen engelsk sportsbil av merket MG. Etter en skjellsettende opplevelse da jeg som 16 åring stod utenfor huset på Lønborg og vasket Zephyren vår (Skodaen var gått til de evige jaktmarker), feide en rød sportsbil forbi med en ung kvinne med langt flagrende lyst hår. «Hva var det for noe?», spurte jeg kameraten min Kalle. «MG modell B», kunne Kalle opplyse. MG står for Morris Garage, og ble startet som et "tuning" selskap av salgssjef Cecil Kimber hos Morris.

Frøet var lagt, og i 1988 kjøpte jeg en sliten MG som hadde gått alle sine år i Bergen. Full av rust og dårlig interiør. Bilen ble totalrestaurert, "nut and bolt", og jeg rakk å bruke den to somre, før den brant opp i brannen i Salhus fabrikk vinteren 1996 hvor jeg leide mekkeplass. Utenom MG' en, som var uforsikret den vinteren, mistet jeg en nydelig 1954 PV i "mint condition", en 1958 Amazon i bruksstand og en mengde verktøy og andre eiendeler. Forøvrig brant det opp ca. 20 biler, 10 inne og 10 ute. Ingenting å redde, så jeg la det fort fra meg uten å se tilbake. Fikk 30 tusen for PV'en fra Gjensidige.



Her ser vi også Buick 1937 og 1941 samt MG-B 1965

Tilbake i rute null. De påfølgende årene fikk jeg klare meg med 3 X 6 meter garasjen til rekkehuset i Åsane. Her restaurerte jeg Jaguar Mk2, Honda 750 og en Jawa 350 i de påfølgende årene. Mulig det høres litt voldsomt ut, men hobbyen har aldri stått i veien for andre ting. Jeg jobbet i Nordsjøen, og fra første januar 1987 fikk vi en turnus med 2 uker på jobb og fire uker fri. Noe må man finne på med såpass mye oppspart fritid.

Omsider fikk jeg tak i våre nåværende lokaler hvor vi har vært i 20 år. Først som leietaker og siden som eier. Veldig tilfredsstillende å ha god plass til å ta hobbyen helt ut. Det er tilsynelatende en naturlov som sier at en fyller opp den plassen en har uansett størrelse. Resultatet er at vi har hatt inne et utall av biler og motorsykler, banebiler, speedbåter, seilbåter og et klenodium av en 30 fots trebåt fra 1916.

Status i dag er at foruten andres biler, har jeg i dag fire biler som er i ustand, mens Sissel har to biler som heldigvis er i orden. Lurer på om dette også er en naturlov? Mannfolk skal mekke, modifisere og forbedre, mens damer er fornøyd med å kjøre og kose seg! Uansett, med Sissels biler er vi "på banen", og kan



1968—420. Interiør samme bil under.



Jan Eggums tidligere Mark II

delta på kjøreaktiviteter. Det er det viktigste», avslutter Rolf.

Rolf og Sissel har også tenkt litt på våre arvtakere, ungdommen, som jo nødvendigvis blir våre arvtakere, og har derfor leid ut en del av lokalet til noen av disse. Her var det full mekking på BMW og Nissan med råskinn av noen Toyotamotorer borti 1000 HK. Ikke helt originalbiler altså..... Nei, disse ble bygget for banekjøring men det var veldig flott arbeide de gjorde disse

ungdommene. Sveisingene var helt prima bl.a.

Men tilbake til det vi var mest kommet for å se. I hovedanlegget, om vi skal kalle det for det, så befant det seg 10 biler og 2 motorsykler. Motorsyklene var overvintrings leietakere. Noen av bilene kjenner vi, så som Sissels Opel Super Six med Gläser karosseri, 1937 mod. En kjent og kjær BVK bil. Tore Hovlands Buick 1941 stod der og Bård Sørheims «Sivertsen», Buick 1937. Sissels nyeste: Volvo Amazon 1963 som vi også har blitt kjent med de siste par årene, samt Atle Kvinge sin MG-B 1965. Rolfs Bentley 1967 har vi vel også sett noen ganger. Men så ble det mer anglofilit og litt mer ukjent for oss: Når snakker vi om Rolf sin hovedinteresse, selv om han ikke uttrykte det selv: Jaguar! Ja, det må jo være det Rolf siden resten er Jaguar. Her fant vi forskjellige varianter, bl.a. en 1969 XJS, som var kjøpt ny i Norge, men allikevel med rattet på høyre side! En 1968 420. Det var en slags blan-



En gammel kjenning: Sissels Opel

dag av Rolf og Sissel. Det var først leieavtale, men pga stadige endringer i utleier, så fant de ut at det var best å bare kjøpe så er man sikret.

En annen kuriositet i lokalet er de store verktøytavlene. De er originale fra Jaguar og kommer fra Bilhuset og Frydenbø. Som typisk når en bedrift kvitter seg med et merke så kvitter de seg med historikken også. Det har vi sett mange ganger. Godt at noen kunne ta vare på det denne gangen.

Vi må også nevne at vårt altfor tidlige bortgåtte medlem, Kjell Rød, var en aktiv aktør i dette miljøet. Han var stadig her og jobbet på sine biler. Rolf og Sissel savner ham veldig! Noe vi andre i klubben kan slutte oss til.

Kvelden ble avsluttet oppe i oppholdsrommet, med kjekk prat, vafler, kake, sjokolade og kaffe! Nesten så man burde lage ukentlige reportasjer herifra!

Vi takker for gjestfriheten og takk for at du skrev noen ord selv også Rolf Harald!



MC'er på vinterlagring pluss XJ6 1969 og 420 1968

dingsmodell mellom modellene før og hva som skulle komme. Denne har tilhørt en Oslo musiker, og Rolf fikk tak i den da motoren var blitt ødelagt. Han har kjøpt en ny (brukt) motor som står og venter på å bli satt inn. Apropos musiker: Han har også Jan Eggums tidligere 1966 Mark II. Eggum hadde brukt den godt, så den var ganske nedslitt. Her er det blitt restaurert mye, men Rolf var ikke sikker på om han kom til å fullføre. Kanskje vil han selge som den er. Til slutt så nevner vi bilen som står under den helt tette Amazonen! Jaguar E-type. Rolf har eid den før, men nå er det Geir Liland som eier den. Mye kjekt å holde på med her altså.

Lokalet er 312 kvm, inneholder 5 løftebukker og eies i



Jaguar verktøytafler



BVK klubbefekter



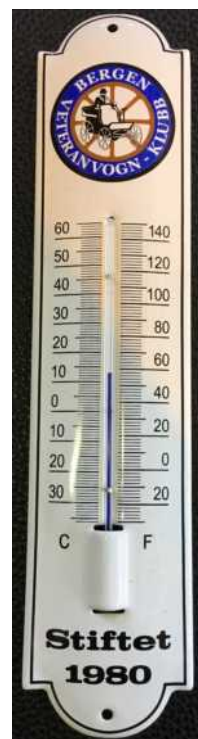
Pique skjorte: kr. 125,-



T-skjorte: kr. 100,- Sydvest: Utsolgt

Effekter som ikke er avbildet:

- BVK flagg/vimpel: kr. 150,-
- Krus: kr. 100,-
- Lufttrykkmåler: kr. 30,-
- Nøkkerring m/logo: kr. 40,-
- Caps m/logo: kr. 100,-
- Pique skjorte (m/reklame): kr.50,-
- Windbreaker: kr. 275,-
- Genser m/gml.logo: Kr. 100,-



Sesongen starter! Følg med på temp'en: kr. 350,-



Genser med ny logo: kr. 350,-



Fleecejakke: kr. 400,-



Jakkemerke: kr. 75,-



Klistremerke: kr. 10,-



Paraply: kr. 150,-



Vognmerke: kr. 300,-



Pin: kr. 30,-

Dette er nå en oppdatert liste også prismessig. Effekter som ikke står nevnt her er enten utgått eller utsolgt.

Effekter kan kjøpes ved våre medlemsmøter eller bestilles hos

effektansvarlig Gunnar Haukeland. Tlf. 95997242 - E-mail: gu-hauke@online.no

Knuts spalte

Knut Ekkeren er ansatt hos Statens Vegvesen og har vært hos oss i BVK og holdt foredrag tidligere. BVK har fått rede på at bladet vårt leses ivrig i Knuts kretser, så vi lurte på om han kunne tenke seg å bidra med noen ord i ny og ne. Knut var positiv og responderte raskt med en artikkel til oss. Det han tar opp her er viktige ting, så det er lurt å lese det, og kanskje enda lurere å utføre det han skriver om her. Da gir vi ordet til Knut Ekkeren:

Kom mai du skjønnne milde. Vi ser at vinteren slipper taket og at våren og sommeren kives om retten til å bestemme været.

Vi får det travelt med hagearbeid, båtpuss og forberedelser til den Bergenske 17. mai feiringen. Midt i denne travle vårstria skal vi også finne tid og plass til å utføre sesongklargjøringen på våre flotte veteranbiler.

Det er viktig at bilene skinner og viser seg fra sin beste side, noen skal smykke 17 mai tog, andre skal vises frem på forskjellige treff og i prosesjoner.

Forbipasserende hilser skinnende blanke doninger med smil og ikke sjelden anerkjennende tilrop. Slike hilsener gis som en anerkjennelse til bileiere som bruker tid til å ta vare på vår felles kjøretøyhistoriske arv.

Vi som jobber med trafikksikkerhet i Statens vegve-

sen deler selvsagt også denne annerkjennelsen, men samtidig så har vi en liten bekymring rundt kjøretøyenes tekniske tilstand og konstruksjonsmessige begrensninger ved bruk i dagens travle trafikkbilde. Slike bekymringer får ekstra næring når vi tenker på den tragiske ulykken som skjedde på Rjukan i fjor sommer.

Det er ingen hemmelighet at en veteranbil må kjøres på en annen måte og med større forsiktighet enn det de fleste av oss er vant til. Moderne kjøretøyer er utstyrt med bremseser, styring, kjøreegenskaper og førerassistert systemer som tilgir og korrigerer eventuelle førerfeil.

En veteranbil må pleies og vedlikeholdes jevnlig samtidig som den må kjøres med forsiktighet, dette tilsier for de fleste kjøretøyene innlagte stopp for å kjøle varme bremseser, valg av lavere gir før bratte nedoverbakker og en tanke for hvor mange passasjerer og hvor mye bagasje som skal medbringes ut i fra valgte kjørerute.

Før kjøretøyet rulles ut på sin første tur så anbefaler vi derfor at bilens bremsebelegg etterses, rengjøres og justeres for optimal funksjon, det er også lurt å pusse lett over både band og trommel med sandpapir for å fjerne det tynne belegget som ofte legger

seg på disse komponentene. Det er også viktig at pakninger i bremse-sylindre og hovedsylinder er tette og at det ikke er sprekkdannelse i bremse-slangene. For kjøretøyer som bare har et 1-krets bremseanlegg så er det ekstra viktig å se til at det ikke er skader på nipler, rør og overganger som kan gi lekkasje. Det er også viktig å sjekke bremsevæskens kokepunkt, eventuelt bytte bremsevæsken dersom man er usikker på hvor gammel den er.

Statens vegvesen anbefaler at de som



kan og har anledning oppgraderer bremseanlegget til et 2-krets anlegg, dette vil gi en vesentlig sikkerhetsgevinst.

har de senere år vært spennende tider for bilfolket. Kan her nevne muligheten til å bygge amatørbygd bil eller motorsykkel, personlige kjennemerker, ingen



maksimumskrav for lysstyrke på fjernlys, lempelige regler for import av bil fra annet EØS land osv.

Nå i år har stortinget blant annet vedtatt å gi fritak for engangsavgift for kjøretøyer som er 20 år eller eldre, dette betyr eksempelvis at man kan importere en 1999 modell Ford Mustang uten å måtte betale engangsavgift. Ordningen ventes å tre i kraft 1. juli i år. Viktig her å huske på at fritaket bare omfatter engangsavgift, bilens tekniske krav må dokumenteres på vanlig måte.

VD har også ute på høring et forslag om å tillate ubegrenset lysstyrke for fjernlys på motorsykkel, regelverk blir således det samme for bil og motorsykkel.

En siste nyhet som kanskje kan være av interesse er at tekniske krav for kjøretøy som er 30 år eller eldre blir sammenfallende med krav til kjøretøy som er registrert før 1. januar 1971. Dette vil gi vesentlige lempinger på dokumentasjonskravet for kjøretøyer som ønskes ombygd. Verdt å merke seg er at avgass og støy allikevel må dokumenteres som før. Ikrafttredelse for denne forvaltningsendringen forventes å bli like over Påske.



En liten ting de fleste av oss ikke tenker så mye på er selve girooverføringen. Her har vi fått noen tilbakemeldinger på at splinter og låser har løsnet og falt av og således gjort det umulig å betjene bilens girkasse, dette kan få alvorlige konsekvenser eksempelvis dersom man ikke får giret ned og bremset på gir i nedoverbakker.

Våren er også tid for budsjettforhandlinger på Stortinget, og nye forskrifter fra Vegdirektoratet. Dette

Statens vegvesen Bergen trafikkstasjon ønsker lykke

til med årets veterankjøretøysesong og håper at alle kjører forsiktig i godt vedlikeholdte kjøretøy.

Hilsen

Knut Ekkeren
SFOOR

Statens vegvesen Spesialistgruppe for Ombygde, Oppbygde og Repareerte kjøretøy

Medlemsmøte 9. april - Trollbilen

Tekst: Lars Olav Lofthus. Foto: Per Åge Hesjedal

Denne kvelden fikk vi besøk av Paal Kvamme som har laget boken «Drømmen om Troll».



Kvamme har holdt på med historien i 3 år. Referatet blir i kortform. For å få hele historien anbefales det å kjøpe boken. Info ligger på våre websider under Annonser.

Det hele startet faktisk i Antarktis i 1912 da den unge tyske legen Ludwig Kohl møtte norske Margit Larsen. De giftet seg og tok etternavnet Kohl-Larsen og fikk bl.a. barnet Per som da skulle bli «vår» mann med Troll bilen.

Familien flyttet tilbake til Tyskland i 1927 der Ludwig gikk med i nazipartiet til Adolf Hitler. Ludwig Kohl-Larsen var da lege og forsker. Under krigen tjenestegjorde han i saniteten. Etter krigen mistet han professorstillingen pga medlemskapet i nazipartiet, men fikk senere en viss oppreisning pga at han ikke hadde vært noen ihuga nazist.

Johannes Ludwig Heinrich Trippel, eller Hanns som han foretrakk å kalle seg. Han var veldig opptatt av

amfibiebiler. Ble godt kjent med Himmler, og overtok Bugatti fabrikken.

Trippel begynte å lage småbiler etter krigen. Han ble obs på glassfiberkarosseri. En bekjent av ham var Per Kohl Larsen som var ivrig etter å lage sin egen bil.

I 1948 dro Per Kohl Larsen til Norge og fikk etter litt strev innvilget norsk statsborgerskap.

Per hadde en drøm om å starte bilproduksjon i Norge.

Dette var på tiden der det fortsatt ikke var fritt bilsalg.

Han prøvde å få dialog og avtale med regjeringen, men det var skepsis pga avtalene med østblokklandene. Per sendte stadige søknader om å få starte bilproduksjon, men man kav vel i ettertiden se at han ble dårlig behandlet av statsapparatet. Men han ga ikke opp.



The man himself: Per Kohl Larsen

Det ble problemer med å få inn delene som bilen skulle lages av da han bl.a. ble stoppet av forbudet mot å importere deler for å lage egne biler. Dette kom etter at det hadde vært så mye import fra Sverige noe som resulterte i mange trafikkfarlige biler på norske veier.

Per Kohl Larsen fikk til slutt dispensasjon på å lage 15 biler og dette skulle skje i den gamle bilsammensettingsfabrikken på Kambo. Men dessverre ble han kastet ut fra Kambo, men fikk så plass i Lunde i Telemark der det var behov for arbeidsplasser.



Paal Kvamme i aksjon



Den tyske bilen Trippel som ble et slags forbilde for Troll

Per klarte å få med en tysk ingeniør, Bruno Falck, men det ble mye problemer med produksjonen. Alt måtte lages og tilpasses. Bilen var egentlig et lappeteppes fra tyske biler.

Oktober 1956 inviterte de pressen til å se på bilen. Den var da bare halvferdig. I desember stod den første klar. Men det var faktisk et karosseri montert oppå et annet chassis.

Per Kohl Larsen var dessverre ganske raka fant så han klarte ikke å få bygget bilene.

I slutten av april var den første virkelig bilen ferdig. Den gikk til et lotteri. Den ble stående på Universitetsplassen i månedsvis. Vinneren meldte seg aldri.

Sommeren 1957 var fabrikken insolvent. Per Kohl Larsen tenkte å bruke Nord Norge, med tanke på distriktenes utbyg-

gingsfond. Dette gikk heller ikke. Da prøvde han Danmark men med samme resultat. Høsten 1957 skrev han til alle kreditorene om at han ikke hadde penger til å fullføre.

Han gav seg på prosjektet og begynte å lage kjøkkenvasker i glassfiber og han måtte til slutt selge Troll bilen han hadde med seg.

Kohl Larsen fikk låne bilen og kjørte blant annet på ferie i Tyskland. Senere fikk de kjøpt den tilbake og sønnen tok med seg bilen til USA. Der ble den til slutt bare stående og dukket senere opp i New Jersey. Dette er den bilen som i dag står på Norsk Vegmuseum.

Trollfabrikken gikk under i 1958, men Per Kohl Larsen ville prøve nok en gang, men det ble det aldri noe ut av.

Det ble laget 5 biler, og 100% av de finnes, og støpeformene finnes også.



Her ser vi bl.a. lotteribilen til UiO, som faktisk aldri ble avhentet av vinneren.



Pre-produksjonsbil som kanskje ikke helt var en ekte Troll

Det ble i sin tid planlagt å bruke motorer fra SAAB, men pengene fantes ikke.

Etter foredraget fikk Paal Kvamme som sedvanlig utdelt noen BVK rekvisitter og han fikk mange gode ord for både foredraget og det at han har laget en interessant bok. Det virket som han fikk solgt en god del bøker også denne kvelden.

Jeg kjøpte selv en bok og er godt i gang med den og må si at det er en velskrevet og interessant bok.

Volvo Amazon

Kilde: Wikipedia

Redigert for BVK: Åge Eikeland

Foto:

Volvo Amazon (også kjent som Volvo 121) var en bilmodell fra den svenske bilprodusenten Volvo. Produksjonen varte i 14 år, fra 1956 til 1970. I løpet av denne perioden ble det produsert ca. 670 000 biler. Bilen var tegnet av Volvos norsk-svenske designer Jan Wilsgaard.

Den tyske mopedprodusenten Kreidler satt på varemerkerettighetene til navnet «Amazon», og tillot ikke at Volvo kalte bilen for Amazon utenfor hjemlandets grenser. Derfor heter bilen egentlig Volvo 121 eller Volvo 122S avhengig av produksjon.

I veteranbilsammenheng er livet som Amazon eier relativt bekymringsløst. Det er slitesterke biler som også tåler å brukes. De er enkle å skru på, og det er meget god deletilgang. Man får kjøpe nytt omtrent alt man måtte trenge, i tillegg til det man måtte finne på brukmarkedet. Bilene er gode å kjøre, og man holder fint følge med dagens trafikk. Etter 1965 er det skivebrems foran, så det er også muligheter for å stoppe. Det er enkelt å oppgradere de tidligere utgavene med bremseservo.

Om man vurderer en slik, er det selvfølgelig å være oppmerksom på rust. Kritiske steder er bl.a. forskjermer, innerskjermer, hjulbuer etc. Vannlekkasjer fra vinduer er vanlig problem, og medfører rust under vinduspakningene, dørk og bagasjerom. Bilene har blitt ettertraktet de siste årene, og prisene er blitt til dels høye. Sport/GT modeller betinger de høyeste prisene, og Herregårdsvogn er også populært.

Litt om årsmodellene

Årsmodell 1957

Motoren i den nye Volvo-modellen var en oppboret B4B fra PV 444 og ble kalt for B16. Sylindervolumet var på 1 583 cm³ med drivstoff fra av en Zenith 34 VN-forgasser og effekten lå på 60 hk DIN (66 hk SAE). Girkassen var en tre-trinns H6 med usynkronisert 1. gir. Topp hastigheten ble oppgitt til 145 km/t. Forstillingen stammet også fra PV, men var omkonstruert. Bærearmerne var gummilagret, og kingboltene var erstattet av bærekuler. Det helsveide karosseriet var ikke helt problemfritt. Det rustet ganske lett, og hadde store problemer med vannlekkasjer. Siderutene gled gjerne ned av seg selv, og girstangen skranglet. Etter 250 produserte biler ble produksjonen stanset en kort periode mens produksjonsutstyret ble justert. Med dette ble barnesykdommene kurert. Instrumentpanelet var polstret for øket indre sikkerhet, og hadde et liggende speedometer av sylindertypen som var ganske moderne på den tiden. Så tidlig ble Amazon bare levert i to-fargede kombinasjoner med gråbeige; sort med gråbeige tak (49), gråbeige med sort tak (50), rød med gråbeige tak (51) og midnattsblå med gråbeige tak (54), samt helsorte biler (19).

Årsmodell 1958

Andre årsmodell Amazon fikk en helt ny, fire-trinns, helsynkronisert girkasse kalt M4, og på eksportmarkedene ble Sport-utgaven, Amazon 122S, introdusert. Sportmotoren B16B ytet 76 hk DIN (85 hk SAE). Økningen kommer først og fremst fra forgasserarrangementet med to horisontale SU H4, men også kamaksel og ventilfjærer er endret i forhold til standardutgaven. For Sport-utgaven lå topphastigheten på 160 km/t.



Sissel Romslo sin 1963 modell

Årsmodell 1959

Amazon Sport ble først nå levert i hjemlandet Sverige. Den hadde såkalte duo-servo trommelbrems som ga en viss servovirkning og senket pedaltrykket noe. Systemet fungerte, men krevde hyppige ettersyn for å ikke trekke ujevnt. Varmeapparatet ble forbedret, og Volvo innførte sikkerhetsbelter som standard som verdens første bilmodell. Festene til beltene var på plass på første årsmodell, men som hos andre bilprodusenter både tidligere og samtidige ble sikkerhetsbelter kun tilbudt som ekstrautstyr. Det todelte koffertlokkhåndtaket ble samlet til ett som har en «flyprofil», med skiltbelysning på vingene og Volvo-emblemet som flykropp. Olivengrønn lakk (56) blir nå tilbudt.

Årsmodell 1960

Ingen større endringer, se årsmodell 1958/1959.

Årsmodell 1961

En ny serie girkasser ble introdusert med fire alternativ; tre-trinns kassen M30, M40 med fire trinn og i tillegg et overdrive-alternativ til disse to; M31 og M41. Alle girkassene var fullsynkronisert, og overdrive-trinnet kunne legges inn og ut uten bruk av clutch. Overdrive ble kun levert på Sport, og 1961 er eneste årsmodell med M31-kassen. 1961 var også eneste årsmodellen med det halvautomatisk Saxomat-gir-/clutchsystemet. Karosse-

riet ble endret noe, men det eneste som synes er kardangtunnelen som ble bredere for å gjøre plass til de større gir-kassene med overdrive. Rød (46) og skiferblå (67) innføres i fargeprogrammet. Dette er siste årsmodell med to-fargede lakkalternativer.

Årsmodell 1962

1962 er den årsmodellen som gjennomgår de mest omfattende endringene, og den største av disse finnes under panseret. Den helt nye motoren B18 har som navnet antyder et sylindervolum på 1,8 liter (1780 cm³), og er en helt ny konstruksjon. Veivakselen ble femlagret og topplokket har separate innsugningskanaler, to viktige forhold som muliggjør større effektuttak. Forgasserne var tilpasset det større sylindervolumet, men var som før en Zenith fallforgasser (Zenith 36 VN) og to horisontale SU (SU-HS6) til henholdsvis standard og Sport-utgaven. Effekten for motorene var 68 hk/DIN (75 hk/SAE) og 80 hk/DIN (90 hk/SAE). Topphastigheten steg nå til 148 og 160 km/t for henholdsvis standard og Sport-utgavene. Standardutgaven fikk versjonen B18A, mens Sport fikk B18D. B18B hadde høyest ytelse av dem alle og var reservert for P1800. Bilen fikk nå 12V elektrisk anlegg og asymmetrisk nærlys. Forstillingsbjelken ble forsterket, og Sport ble utstyrt med skivebrems foran. To nye karosserivarianter ble introdusert. Først av disse kom to-dørs sedan. Forsetene fikk vipbare rygger og baksetet ble litt bredere. Senere stasjonsvognutgaven som fikk navnet Herregårdsvogn. For å få lasteromsgulvet så lavt som mulig ble bakakselen omkonstruert, bl.a. med fjæren plassert lavt bak akselen. Sedanvariantene beholdt den opprinnelige konstruksjonen. Herregårdsvognen fikk også litt bredere felger på 4½" i motsetning til sedan som har 4" felgbredde. Bredere felger tillot også bredere dekk. Sedan hadde dekkdimensjonen 5,90x15" og hvit dekkside mens Herregårdsvogn fikk 6,40x15" uten hvit dekkside. Grillen byttes ut med en ny type som har tynnere grillramme som gir større grillåpninger. Et nytt frontstykke følger med grillen. Den nye motoren blir markert med et «B18» emblem i grillen og en på koffertlokket. Herregårdsvognen får 221-emblem på forskjermene, men bare denne ene årsmodellen. På senere Herregårdsvogner står det 121, som det gjør på sedan. Dette er siste årsmodell der dashbordstoppen fortsetter utpå dørene. Speedometeret er gradert til 180 km/t i motsetning til B16s som er gradert til 160 km/t. Nye farger for årsmodellen er; gråbeige (65), hjortebrun (72) og tåkegrønn (73). Dette er eneste årsmodell der gråbeige tilbys.

Årsmodell 1963

Sedan får nå tredelte baklys med gult blinklys øverst, rødt brems/baklys i midten og hvitt ryggelys nederst. Herregårdsvogn fikk dette allerede på forrige årsmodell. Dashbordstoppen ble avrundet på sidene der de tidligere hadde fortsatt utpå dørene. Bakpartiet på sedan-modellen ble forsterket for lettere å klare en påkjørsel bakfra. Gråbeige utgår, og lakkfargene perlehvitt (79) og grafittgrå (80) tilkommer.

Årsmodell 1964

I motorrommet er det ikke mye som skjer. Oljepåfyllingslokket flyttes i løpet av årsmodellen frem til fremkanten av ventildekselet. Automatkassen BW35 tilkommer, og blir helhjertet omfavnet av de som savnet et helautomatisk girkassealternativ. Håndtaket på koffertlokket får nå sin endelige utforming. Tidligere hadde dette hatt en «flyprofil», men fikk nå en enklere og mer moderne stil. Sedan får litt bredere dekk på 6,00x15" med en smal hvit stripe midt på dekkets side. Instrumentpanelet fikk nye større varsellamper, og taktrekket er heretter laget av perforert skai mot tidligere i tekstil. Hjortebrun og tåkegrønn utgår og gyllengul (84) og blågrønn (85) tilkommer. Dette er eneste årsmodell der blågrønn tilbys.



Åge Eikeland sin 1966. Som vi ser så er ikke Åge redd for å bruke bilen i fritidsøyemed.

Årsmodell 1965

I motorrommet skiftes luftfilteret ut med et av «stekepanne»-type. Skivebrems foran blir nå standard på samtlige varianter. Fra 1962 var dette kun standard på Sport-utgaven. Herregårdsvogn fikk i tillegg en bremseservo som forsterker bremsetrykket til skivene foran (men ikke på tromlene bak) og derav senkes pedaltrykket. Montering av servo deler den ene kretsen opp i to akselvisse kretser. Denne servo ble også levert som ekstrautstyr til sedanvariantene. For å bedre motstå rust ble kanaler og frontstykke galvanisert. En ny grill innføres. Tidligere har denne vært sammensatt av flere deler, men er nå stanset/presset ut av ett stykke rustfritt stål. Felgene som tidligere har hatt tette felgskjold, lakkert i bilens farge, er nå lakkert sølvgrå og har store ventilasjonshull. Dimensjonen er forøvrig den samme med 15x4" og 15x4½" til henholdsvis sedan og Herregårdsvogn. De tidligere felgkapslene med en «V» på rød bunn blir nå erstattet med en «V» på en mindre sort bunn. Skjermemblemene blir skiftet ut til et våpenskjoldaktig emblem med «121» på sort bunn, eller «122S» på sort og rød bunn for standard eller Sport-utgave. B18-emblemet i grill og koffertlokk tas bort, og et Volvo-emblem (jernsymbol) plasseres i venstre grillhalvdel. Dekkdimensjonen er uendret, men sedan mister nå den hvite stripen i dekkets side. Et helt nytt interiør ble innført på modellen. Volvo tok i bruk medisinsk ekspertise i utforming av de nye forstolene

som ble anatomisk formet til føreren. Materialet var også nytt; en slitesterk skaivariant som inngikk i hele interiøret, også baksete og dør/sidepaneler. En etterlengtet nyhet var også den kanalen som fører varmluft til baksetepassasjerene. Blågrønn utgår fra fargesortimentet, og blåfargene lyseblå (89) og mørkeblå (90) tilkommer.



Stemningsfullt bilde tatt inne i Lærdalstunnelen

Årsmodell 1966

Topplokkpakningen blir tynnere, dette gir øket kompresjon og høyere effekt. For B18A ble dette forbigått i stillhet, men for B18D steg effekten til 86 hk/DIN (95 hk/SAE). Alle smørenipler i forstillingen og drivlinje ble utelatt da alle ledd var permanentmurt, og trengte således ikke vedlikehold i levetiden. Bakbremsene får en trykkreduksjonsventil som skal forhindre at bakhjulene låser seg før forhjulene ved kraftig bremsing. 122S var tidlig ute med overgang fra diagonal- til radialdekk som var under utvikling. De nye høyhastighetsdekkene hadde dimensjonen 165 S15. Vindusspylermunnstykkene ble samlet til en enhet og flyttet fra underkant av frontruten frem til panseret. Munnstykket var fortsatt laget av metall. Amazon Favoritt ble introdusert denne årsmodell. Dette er en to-dørs sedan i litt enklere utførelse; endel krom er plukket av, samt solskjerm og kurvehåndtak på passasjersiden. Bilen leveres kun med M30 girkasse. Modellen er ment som et rimelig alternativ som skulle fange opp tidligere PV-eiere, da den rimeligere PV'n ikke lenger var i produksjon. Gyllengul (84) utgår og Lysegrønn (91) tilkommer i fargeutvalget.

Årsmodell 1967

Motorrommet inneholdt en god del nyheter. Kjølssystemet var nå lukket med ekspansjonstank og B18D (Sport) fikk positiv veivhusventilasjon. Mest iøynefallende var endringene på sug og eksossiden. B18A fikk ny horisontal forgasser; Zenith Stromberg 175 CD-2 (CD-2 S). Forgasseren medførte også nye manifolder. Eksosmanifolden og den fremre meteren av eksosrøret var doble. Kombinasjonen av forgasser og ny innsugs og eksosmanifold resulterte i at effekten steg til 75 hk/DIN (85 hk/SAE) og 90 hk/DIN (100 hk SAE). Sport fikk bremseservo som standardutstyr. Alle sedanvarianter fikk nå samme dekk som 122S fikk året før;

165 S15. Herregårdsvogn beholdt diagonaldekkene på 6,40x15". Fronten fikk en ansiktsløftning. Ny grill med tre, doble stolper mot tidligere tre enkle. «VOLVO»-bokstavene på panseret skiftet nå farge fra gull til sølv. Bakakselen fikk nye momentarmer som skulle fange opp og holde igjen motorens stadig stigende dreiemoment. De nye momentarmene var langt mindre

utsatt for rust. Den store nyheten for året het Volvo 123GT. Dette var toppmodellen av Amazon, utstyrt med motoren fra P1800; B18B på 96 hk/DIN (115 hk/SAE). Motoren var egentlig den samme som hadde sittet i P1800 tre år tidligere for 67-modellen av P1800 yter 103 hk/DIN. 123GT hadde en rikholdig utstyrs pakke som gjorde den svært ettertraktet blant Amazon-eiere. Sport kunne ikke leveres med overdrive lenger, så om man ville ha M41 var 123 GT eneste alternativ. 123 GT hadde dekk med dimensjonen 165 SR15 på 4" felger (aldri 5½"). 1967 var siste årsmodell med firedørs sedan. Tilbake var nå todørs sedan og Herregårdsvogn. 1967 var også tredje og siste år med Favorittvarianten. Lyseblå (89) og mørkeblå (90) utgår og erstattes av lyseblå (95) og mørkeblå (96). Grafittgrå utgår fra fargeutvalget og mørkegrønn (94) tilkommer. 1967 er også siste årsmodell som sort kan leveres, men sort blir unntaksvis levert helt

opp til 1970. Med introduksjon av 123 GT kom også en spesiell GT-farge kalt stålblå metallic (102) som bare kunne leveres på 123GT denne årsmodellen.



Geir Thunestvedt sin 1966 modell. Dette er bilen som hans mor i sin tid hadde.

Årsmodell 1968

Teknisk skjer det svært lite på denne årsmodellen. Sport får samme motor som 123 GT; B18B på 96 hk/DIN (115 hk/SAE). Som sistemann fikk nå også basisutførelsen; Special, montert bremseservo som standard. Utvendig erstattes nå vindusspylermunnstykket av et strømlinjeformet av et plastmateriale. Interiørmessig fikk Amazon delt rattstamme som ikke ble trykket inn i kupeen ved en frontkollisjon, og nytt ratt med fire eiker. Hele interiøret fikk en gjennomgang med tanke på sikkerhet og som resultat av dette ble innvendig speil, varmeapparatendler og vindusviskerarmer og innvendig frontruteramme er nå antirefleksbehandlet. Tidligere måtte korsryggstøtten justeres med en skrutrekk, men denne kunne nå justeres med et ratt. Stålgrå metallic var ikke lenger tilgjengelig på 123 GT og lysegrønn utgikk fra fargeutvalget. Imidlertid tilkommer lysegul (97).

Årsmodell 1969

Den store nyheten dette året het B20. B18 ble videreutviklet og fikk litt større sylindervolum (1986 cm³). Sammen med endringer i ventilstørrelsene og tilpassing av forgasserne (nå Stromberg 175 CD-2 SE og SU HS6) steg ytelsen nå til 82 hk/DIN (90 hk/SAE) og 100 hk/DIN (118 hk/SAE) for hhv. Special og Sport. Selv om ytelsen steg minimalt var økningen i dreiemoment merkbar. Vekselstrømsdynamoen som 123 GT ble utstyrt med et par år i forveien ble standard på B20-motoren. Motorens forbrenningsluft er heretter forvarmet og termostatstyrt. Den andre store nyheten på 69-modellen var bremsesystemet som var arvet fra 140-serien. Dette delte kretsene inn i to triangelkretser som beholdt 80% av bremsekraften ved bortfall av en krets. I motsetning til 140 har Amazon fortsatt beholdt trommelbremsene bak. Rasjonalisering har gjort sitt inntog, og billigversjonen Favoritt er ikke lenger med i modellprogrammet. 123 GT er heller ikke offisielt med, men et fåtall B20 blir levert i GT-utførelse. Amazon kunne ikke leveres med automatkassen BW35, men den inngikk imidlertid i 140-programmet. Eksteriørmessig er også Amazon B20 litt forenklet. Kromlisten langs takrenner og på panseret ble tatt bort. Volvo-emblemet i grillen ble erstattet med en B20-emblem. Andre forenklinger gikk på å ta bort ventilasjonsrutene bak og støtfangerhorn foran. Forslaget om å ta bort de fremre støtfangerhornene ble heldigvis trukket tilbake, men de første 69-modellene fikk ventilasjonsruter som ikke kunne



Åge Eikeland hadde tidligere denne 1970 utgaven

åpnes. Åpningsbare ruter ble gjeninnført etter kort tid etter press fra kundene. Interiøret fikk også smake sparekniven der bl.a. dørpanelene mistet de praktiske lommene, og hattehyllen fikk en enklere papputførelse. 1969-modellen er den siste der Herregårdsvogn inngår i modellprogrammet. Perlehvit og lyseblå utgår fra fargeprogrammet, og inn kommer californiahvit (42) og mellomblå (99). Californiahvit ble en kort periode levert på et fåtall biler på eksport som 60-, 61- og 62-modeller.

Årsmodell 1970

Ikke siden B16-bilene har skillet mellom to årsmodeller vært mindre. Det eneste som skiller 69- og 70-modellen fra hverandre er innføring av nakkestøtter som standard på sistnevnte. Tilbake som eneste karosserivariant er bare todørs sedan. Den eneste endring i fargeutvalget er at lysegul utgår.



Vi avslutter med dette stilige motivet av 1970 modellen som brudebil..... Alle skjønner at dette er arrangert, for disse bilene stopper sjelden.....

Veteranbiler fra 1989

Tekst: Åge Eikeland. Foto: Hentet fra internett.

Og det blir nye veteranbiler å velge mellom ettersom de når 30 års status - en alfabetisk øvelse for 1989

Et lite dykk på interweben og Wikipedia, for å se hva som ble lansert i 1989, alt bli neppe klassikere.

Rover 25/200, Daihatsu Applause, ny generasjon Ford Fiesta er vel neppe drømmebiler for de fleste, men man kan aldri vite.

Aston Martin Virage kom, men det var vel ikke Aston Martins vakreste. Mer interessant er kanskje BMW 8-serien, der finnes det en del biler i Norge, og sikkert noen som kan bli fristet til å hente seg en.

Citroen XM er jo også et spennende valg, og disse bilene begynner å stige i verdi i Europa.

D- er verre, men Daihatsu kom med noen modeller.

E – for Eagle, det var det noen amerikaniserte Mitsubishier.

Ferrari 348 derimot er det vel noen som kunne tenkt seg, siste modell mens Enzo Ferrari var i live, V8 hadde den også.

G sliter vi med, GM limte GEO merket på noen Suzukier det året.

H for Holden, Australias tradisjonsrike produsent lanserte noen Toyota-kloninger vi neppe ser på våre kanter.

I for Infinity, Nissan sitt luksus merke i USA lanserte flere nye modeller.

K er KIA, og det tror jeg vi hopper over....

L-begynner å bli interessant, Landrover Discovery begynner å bli en klassiker i utlandet, og har et rykte som virkelig kompetent Off-road bil. Den har en trofast menighet i Norge også, og det blir kanskje noen flere importerte fremover.



Mercedes-Benz SL R129.

M har flere modeller, Mazda MX5 var vel en klassiker fra den var ny, men mer banebrytende mht teknologi var nok Mercedes SL (R129), med masse ny teknologi. Hydraulisk utfellbar veltebøyle var spektakulær, og vårt medlem og kasserer Terje Mjelde har blitt oppfordret til å demonstrere dette på sin bil. Vi venter på svar! (Til de som ikke vet: Dette skjer hvis bilen slår rundt).....

Nissan 240SX var nok bare en forglemmelig kopi av 70 tallets 240Z.

Opel Calibra er vel blitt litt glemt, iallfall i Norge, men begynner å få en renessanse i Tyskland. En vakker bil, og med mulighet for V6 motorer som kan være interessant. 4x4 utgaver fantes også.

Peugeot 605 er vel et godt valg for den komfortorienterte, men er vel ellers utrydningstruet.

Porsche 964 er en ny modell av det som for de uinnvidde er 911, denne utgaven kunne man få med 4x4 og tiptronic girkasse. Kommer seg kjappere på hytta om vinteren da!

Rrrrover 25/200 tror jeg vi forbigår i stillhet.

Subaru Legacy også, og vi kan jo nevne Volkswagen Taro, Toyota HiLux med VW logo.

Listen er langt fra komplett, og USA modeller er stort sett ignorert, siden det var tiden da produsentene limte sine logoer på Japanske biler.

Vi kommer tilbake med 1990-utgaven, dessverre er det fint lite å rope hurra for da.

Redaktøren må få komme med et lite kremt: Det var en USA bil som kom i ny drakt og som fikk mye skryt både for design, kjøreegenskaper og motorkraft på toppmodellen: Ford Thunderbird fikk nytt design dette året og ble faktisk sammenlignet med BMW 635. Og ja, jeg tror designerne hos Ford hadde kikket litt på den. SC modellen hadde 3,8 liters V6 med kompressor som ytet rundt 200 HK. Det var ikke dårlig i 1989. Akkurat det året fikk man faktisk IKKE V8 i T-birden pga at den gamle 5,0 literen ikke passet under det lave panseret. Sånn, det var navlebeskuelen.....



Ford Thunderbird SC - og SC stod faktisk ikke for Super Charger, men Super Coupe.

Vårmønstring i Lærdal

Tekst og foto: Åge Eikeland

Johannes Einemo, innehaver av Lærdalsøren Hotell, har over gjennomsnittet bilinteresse og har dratt i gang vårmønstring i Lærdal.

Ca 100 biler møtte, av alle typer, fra veteranbiler til moderne Lamborghini/Ferrari. Johannes har bildilla, og det går i Ferrari, Lotus, Mercedes Lamborghini, i tillegg til hotelldriften.

Hotellet har motor som tema, og arrangerer også bilturer, bl.a Lærdalsøren Ring som er en dagstur oppi fjellheimen. Lotus'en kan man leie.



Austin Healey 3000 - tipper redaktøren

Siden undertegnede har hytte i Lærdal (Filefjell) var det naturlig å ta turen nedom med Amazonen, og det var mye biler å se på, fra sliten 12M til nye Ferrarier. Det er mye USA biler i Sogn også.

Det ble arrangert en biltur på småveiene opp dalen, til veimuseet nedenfor Borgund Stavkirke. Der er det også en minnestein over den første bilturisten, en hollender ved navn Beduin som kjørte fra Kristiania



til Lærdal i 1901. Man kan forestille seg at det var en utfordrende tur. (Se NRK programmet på nrk.no: Det umulige landet. En av episodene handler om dette. Red. komm.)



Litt turistreklame, Lærdal har en trivelig gammel og vernet bebyggelse og kan være et fint mål på en biltur innover langs Sognefjorden, og Lærdalsøren Hotell trekker til seg motorinteresserte fra hele Europa om sommeren. Det er mange merkeklubber som har stopp ved hotellet. På Steinklepp, lengst oppe i dalen, før man tar av til Hemsedal er det en YX stasjon, der er det også en liten bilforretning (Skeidsvoll om man søker på FINN) som handler med veteranbiler.

Det går mye i Volvoer, men en og annen USA bil og andre merker finnes også. Liten bygd, mange muligheter.



Ulvenmarkedet

Tekst: Kjell Toklum. Foto: Per Åge Hesjedal



Været var ikke helt på vår side denne dagen i år heller, men som man sier; det kunne vært verre også. Nytt av året var at vi fikk sette opp vår egen

klubbstand der våre medlemmer kunne ta med seg smått og stort for salg. Vi fikk plassering langs innkjørselen til finbilparkeringen og satte opp tre sammenhengende telt som ble fylt opp med klubbeffekter, bil og mc deler og utstyr samt snurrepiperier. Som sagt så ble det litt regn og temperaturen var vel heller

ikke som vi håpet på, men til tross for det og kanskje litt færre besøkende så ble det litt salg ut fra boden vår. At vi fikk sette opp vår egen bod og selge gjen-



stander fra egne medlemmer var absolutt noe til gjentagelse i fremtiden. Ellers så er jo markedet ved Ulven alltid et hyggelig sted å komme der vi treffer kjentfolk og likesinnede for en prat, så vi gleder oss allerede til neste år.



Bergen Kommunes Frivillighetstorg

Tekst og foto: Calle Harbitz-Rasmussen

I 5-6 grader med sur nordavind trosset undertegnede og Rolf Helgesen styrets vedtak, og snek oss ut fra BTM med kurs mot Festplassen i morgentimene.

Sammen med 43 andre lag og organisasjoner fikk vi muligheten til å presentere BVK da kommunen organiserte Frivillighetstorg.

Dette var en invitasjon fra kommunes kulturetat. Den samme etaten hvis representanter mener våre kjøretøy på BTM burde stå stuet på et lager! Hva vi har å gjøre på Festplassen i dag burde være elementært for enhver med hjerte for BVK.

Med god plassering mellom demensforeningen og kreftforeningen, fikk Rolf og jeg fri utfoldelse. Vår stand fikk nok mer oppmerksomhet enn de fleste, og vi slo av en prat med mange hyggelige mennesker. Vi fikk pratet om BTM, om BVK og vi fikk "solgt" Värmønstringen (det siste grunn nok alene til å være der, siden det er vår viktigste inntektskilde).

Sosialt var det også! Rolf hadde med termos med kaffe, og vi ble servert deilig pakistansk lunsj fra innvandrerrådet - en bedre start på Ramadan kunne vi knapt tenkt oss.

Om vi ikke vervet masse yngre medlemmer til klubben vår, så var turen en kjempesuksess. Hvorfor? Vi ble lagt merke til. Spesielt av to personer; Kulturbyråden og kultursjefen i Bergen kommune (ja den

samme som mente kongebilene burde vært lagret andre steder enn BTM). Det var de som kom til oss, og ikke omvendt. Jeg fikk pratet opp både museum, klubb og kulturminner. Svært viktig når vi skal søke støtte og velvilje til fremtidige aktiviteter.

Neste gang vi får invitasjoner som styret ikke har kapasitet til å ta på egen hånd, foreslår jeg at man delegerer det bort. Vi har et ansvar for at dette ikke bare skal bli en koseklubb for pensjonister med halvgamle kjøretøy.

Jeg gleder meg til neste gang - med demensforening som nabo er vi garantert å treffe nye venner.....



Protokoll fra Generalforsamling Bergen Veteranvogn Klubb tirsdag 12. mars 2019

Sted: Bergen Tekniske Museum. Start kl 19:15

Antall fremmøtte: 40

1. Åpning

Åpning ved formann Rune Prestegard.

Formannen gikk gjennom en del av aktivitetene vi hadde i 2018.

2. Godkjenning av innkalling

Godkjent

3. Valg av dirigent og tellekorps

Styrets forslag: Eric Rundhovde. Valgt

4. Valg av referent

Styrets forslag: BVK sekretær Lars Olav Lofthus.

Valgt

5. Valg av to medlemmer som i tillegg til formannen skal underskrive protokollen

Ordstyrers forslag: Karsten Hjortland, Jan Henrik Ugulen: Valgt

6. Årsmelding 2018

Dirigent foreslo å ikke gå igjennom hele årsmeldingen, men at man heller kom med kommentarer.

Han tok en lett gjennomgang og nevnte noen av arrangementene.

Årsmelding godkjent.

7. Regnskap 2018 og budsjett 2019

Kasserer foretok gjennomgang av regnskap. Revisjonsmelding ble vist siden den ikke var distribuert i Stabbestein.

Gikk igjennom hovedtrekkene i regnskapet.

Nevnte noen hovedtrekk:

- Grasrot andelen gir bra utbytte
- Sommerlotteriet gav inntekt på 36.000,-
- Websiden kostet en del i 2018 – men er nå oppgradert
- Ingen sponing av kuvertpris julebord i 2018

For resultater, se regnskap.

Kasserer åpnet for spørsmål:

Ingen spørsmål.

Budsjettforslag

Kasserer gikk igjennom budsjett for 2019 og sammenlignet med 2018 og 2017.

Kommentar fra medlem: Ser vi de to siste årene under ett så har kassereren egenhendig tilført klubben langt over kr. 100.000,-

Det ble applaudert!

Kasserer holdt en kort appell for Grasrotandelen.

Regnskap godkjent!

8. Kontingent 2020

Styrets forslag: Kontingent beholdes uendret for 2020.

Godkjent!

9. Innkomne forslag

Ingen

10. Valg

Innstilling fra valgkomiteen til BVK Generalforsamling 2019

Formann for 1 år Rune Prestegard

Styremedlem for 2 år: Richard A. Riim (ikke på valg, valgt i 2018 for 2 år)

Styremedlem for 2 år: Lars Olav Lofthus (ikke på valg, valgt i 2018 for 2 år)

Styremedlem for 2 år: Terje Mjelde (gjenvalg for 2 år)

Styremedlem for 2 år: Arve Moen (gjenvalg for 2 år)

Styremedlem for 2 år: Alfred Haaland (ny, velges for 2 år)

Varamedlem til styret for 1 år Per Åge Hesjedal (gjenvalg)

Varamedlem til styret for 1 år Kjell Toklum (gjenvalg)

Varamedlem til styret for 1 år Åge Eikeland (gjenvalg)

Revisor: Mads Erbe Thomassen (gjenvalg)

Alle valgt i henhold til innstillingen fra Valgkomiteen.

Valgkomite: Kjell Røen går ut.

Nytt medlem: Geir Mehl. Valgt.

Blomsterutdeling:

Blomster til Geir Mehl og ordstyrer Eric Rundhovde. Kjell Røen var ikke til stede og får blomster ved senere anledning.

Generalforsamling slutt ca kl 20:00.

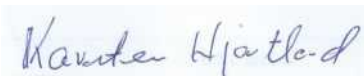
Lars Olav Lofthus

Sekretær Bergen Veteranvogn Klubb

Underskrifter:



Rune Prestegard, formann



Karsten Hjortland, medlem BVK



Jan Henrik Ugulen, medlem BVK

Markedsdag på BTM

Tekst: Lars Olav Lofthus - foto: Per Åge Hesjedal



Early birds på plass!

gard og effektansvarlig Gunnar Haukeland. Og ja, utlodning av tråbilen er i gang! Eller, den er vel elektrisk da... Litt mekanisk aktivitet ble det også da fadderer for R-1, Humberen, Rolf Harald Helgesen og Lars Hille jobbet med bremseene på bilen. De låste seg bom fast, så det ble jekket og mekket. Slike ting som gir inntrykk av et levende museum. Så får vi håpe beboerne på Møhlenpris er fornøyde med en åpen dag som dette. Uansett, så er vi avhengige av et godt forhold til dem og vi må opptre høflig og aktpågivende, dette også når vi kjører til og fra.

Vel, en fin dag, som redaktøren måtte forlate en stund før slutt, for å komme meg hjem og skrive bl.a. dette.

Søndag 12. mai var det duket for oppstart av museumssesongen og det ble gjort med det etter hvert tradisjonelle markedet. Det var fritt frem for selgere av diverse snurrepiperier å komme og selge det man måtte ønske, unntatt mat og drikke servering. Det tok kafeen seg av, bemannet av BVK medlem Bente Sørheim, også hjulpet av Sissel Romslo etter hvert. Der kunne man få kjøpe gode vafler, kaffe og brus. Som stort sett hele denne våren så smilte værgudene til oss, selv om de godt kan slutte å sende sin kalde pust på oss nå. BVK stilte med et sted mellom 10 og 20 kjøretøyer for å sette en spiss på markedet. At publikum likte dette kunne vi tydelig se. Det var utstillere både utenfor hallen langs husveggen på parkeringsplassen og inne i hallen. Inne fant vi også noen kjenninger og BVK medlemmer: Calle Harbitz-Rasmussen, Truls Olsen, Richard A. Riim og BVK stand bemannet av formannen Rune Preste-



Salgsboder ute i solen også



Fin gammel Fiat. Fikk dessverre ikke tak i navnet, men et medlem hos oss.



Richard A. Riim har akkurat gått av trikken og satt opp salgsområdet sitt.



Vi låner Kløverbilen av Morten Fredriksen. Blir et fast innslag i utstillingen.



De blide damene i kaféen: Bente Sørheim og Sissel Romslo



BVK skal disponere Kløverbilen, Chevrolet 1933. Mer om dette i neste nummer.

Noen kjøretøy trenger
ekstra kjærlighet

Les mer

I samarbeid med



Nyt fordelene med en
LMK-forsikring

Les mer

I samarbeid med



if...

Rolig, vi hjelper deg.

if...

Rolig, vi hjelper deg.

Norges beste forsikring
for veteranen din

Les mer

I samarbeid med



if...

Rolig, vi hjelper deg.

LMK Forsikring er en helt spesiell og gunstig avtale, beregnet for entusiaster som er medlem i en LMK-klubb, med formål å bevare kjøretøy for ettertiden. Forsikringen er i utgangspunktet skreddersydd for ALLE typer kjøretøy som er 30 år eller eldre. Du kan også få spesielle løsninger for ombygde/modifiserte kjøretøy, samt "Blivende Klassiker". Selvfølgelig får du også som LMK-kunde muligheten for et godt tilbud på ALLE dine øvrige private forsikringer dersom du ønsker dette!

Har du spørsmål om LMK Forsikring, kontakter du IF Skadeforsikring på: 21 49 24 00 / lmk@if.no, eller LMK på 22 41 39 00 / post@lmk.no.

Returadresse: **Bergen Veteranvogn Klubb, Postboks 929 Sentrum, 5808 Bergen - Org. nr.: 991 074 023**

www.bvkn.no



Tur til Fuzzy Dize, Skogsvåg. Har noen sett en rød Ford?



Foto: Per Åge Hesjedal

Herlig blanding av merke og årsmoeller. Det er det som er så flott med Bergen Veteranvogn Klubb. Det kommer mer bilder og reportasje i neste nummer.