



# Veteranvognen

Nr. 5 – 2019 Årgang 44



- DRANGEDAL BYGDETUN
- BJØRN GRANHEIMS MERCEDES
- DREIER BREMSEDELAR
- FIAT I TOSCANA

- KJØPE SAAB I SVERIGE
- PÅ BESØK TIL ROMNES
- RESTAURERT PÅ 1-2-3
- SLEVOLLEN OG LUNDE



*Alford-Hudson-Kells-Royce-DeFord-Opel-Essen-Citroën-Chevrolet*

*Ford-Lynx-Subaru-Ferrari-Jaguar-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delagje-797*

*Volvo-Incisa-MG*

*1900-1901-Dodge-874*

**Formann:**

Gunleik Kjestveit  
Tlf: 35973858 / 951 47 901  
E-mail: gunleikk@gmail.com

**Nestformann**

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

**Sekretær:**

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

**Kasserer:**

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

**Styremedlemmer:**

Jan Arthur Pettersen  
Tlf: 35 97 25 18 / 909 13 612  
E-mail: j-a-p@online.no

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

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

**1. varamann:**

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

**2. varamann:**

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

**Revisorer:**

Per Høiseith  
Morten Hansen Tlf: 915 55 509

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

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

**Vaktmester Låve/Bolig:**

Sigmund Aakvik Tlf: 951 11 454  
E-mail: sigaak@online.no

**Utleie av lokaler:**

Sigmund Aakvik Tlf: 951 11 454  
E-mail: sigaak@online.no

**Besiktigelsespersoner:**

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

**MC**

Inge Holt  
Tlf: 908 40 564  
E-mail: ingeholt52@gmail.com

**Teknisk bil:**

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

**Teknisk Motorsykel:**

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

**Rådgiver tysk:**

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

**Rådgiver fransk:**

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19  
E-mail: olavskyl@gmail.com

Årskontigent kr. 400,-. Husk forfall og konto nr. for nettbank.

**HUSK!****Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

**Klubblokalet**

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

**Adressen er**

Porsgrunnsveien 242  
3736 Skien

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

**REDAKSJONENS HJØRNE**

I dag er det 2. oktober og høsten er kommet. Det er tid for å mimre litt om årets sesong. Årets Grenlandsrally var en flott opplevelse! Været kan ingen gjøre noe med. Regnet stoppa utover dagen og vi hadde en fin tur. Jeg inviterte en kamerat med i bilen. Det er sjelden vi treffes nå pga jobbsituasjon. Imidlertid så hadde vi et flott løp og en hyggelig stund i sammen. Folk på Slevolden står på. Det var meget hyggelig å komme dit. Jeg gleder meg til neste år og samlingene der ute. Delemarkedet i Seljord var også en hyggelig opplevelse. Slike treff og markeder er en opplevelse. Vi hadde noen søndagsturer kameraten min og meg. Vi brukte hans eller min veteranbil. Det er meget trivelig. Dessuten å nyte en kopp kaffe ned på Esso ved Kulltangenbrua og se ut på elva og båtene en stille og rolig søndagsformiddag kan anbefales. Jeg synes at den plassen kommer som en god nummer to etter Rådhustrappa når det gjelder utsikt og et sted å stå med veteranbil eller motorsykel samt en kopp kaffe. Det er en parkeringsplass på Vestsida også. På oversida av brua. Kan anbefales.

som har mange fine reisemål i så kort avstand fra Grenland.



Bilde er tatt i Lunde. Ved veien som går mot Flåbygd. Jeg fant en benk og en flott plass ved elva. Nista kunne jeg nyte med en fin utsikt. Veien som går igjennom Flåbygd er flott å kjøre med motorsykel eller veteranbil. Stille og rolig med lite trafikk og mye pent å se på langs veien.

Det er også lurt å se litt fremover. På novembermøtet får vi besøk av Finn Kristensen og på desembermøtet Kjell Ivar Søreng. Begge har mye å fortelle og jeg gleder meg.

Fargene kommer i naturen. Det er flott. Jeg ønsker dere alle en riktig god høst.

*Redaksjonen  
ved Leif Hægeland*

**STRIPA LUNCH**

## FORMANNEN HAR ORDET

Kjøresesongen er for de fleste over og veteranbiler er stallet opp for vinteren. Været i sommer har vært vekslende, og i flere av de arrangementer jeg har deltatt i har vi hatt regnvær. Dette medfører færre deltagere, særlig de med åpne biler. Det er selvfølgelig forståelig. Været kan vi ikke gjøre noe med. Selv om dårlig vær kan gi færre deltager er det likevel en annen sak som skuffer meg mer. Det er liten variasjon på kjøretøyene fra de fremmøtte deltagere. Så godt som alle møter opp med biler fra etter 1945. Plutselig er jeg deltager med løpets eldste bil (A Ford 1930). Hvor er det blitt av alle de andre som trofast var med før. Biler fra tidlig - og midt på 1920-tallet. Eller alle de andre flotte doningene fra 1930-tallet. Er det slik at veteranfolket skaffer seg veteranbil nr. 2, modell etterkrigs som er langt med kjøresterke, en som følger dagens trafikk. Eller er det fordi den eldste gikk for sakte og er mer slitsom å kjøre i dagens trafikk. Det kan da ikke være meningen at vi må vurdere å arrangere 2 forskjellige løp. Et for de eldste og et for de halv gamle. Jeg bare spør. For egen del prøver jeg å delta på arrangementer som er innenfor akseptabel rekkevidde i nærområdet, men å kjøre til f.eks. Lillehammer blir for langt. La oss håpe at været i sommer var en årsak til manglende deltagelse av førkrigsmodellene og at de ved neste korsvei møter tallrike opp.

For øvrig vil jeg minne medlemmene om at det ikke alt for lenge til skal vi avholde et nytt årsmøte og jeg vil be valgkomiteen begynne sitt arbeid. Jeg regner med at medlemmene stiller villig opp dersom de blir spurt om å ta et verv. Hei så lenge.

*Hilsen Gunleik*



Harald Nikman heldt foredrag om Brevikbanen. Foto Torfinn Dale.

### MEDLEMSMØTE 5. SEPTEMBER

På grunn av reparasjon etter lekkasje på kjøkkenet var dette møtet flytta til kantina hos VW forhandler Gumpen. Her var det god plass til dei framømte som fekk høyre Harald Nikman sitt foredrag om Brevikbanen. Nikman er forfattar av boka om banen og kunne svaret på alle dei spørsmål medlemmene hadde.

### MEDLEMSMØTE 3. OKTOBER

Klubben var tilbake i eige hus sjølv om kjøkkenet framleis var ein ribba utgåve og Tom Ellefsen berre hadde kaffi og tebrød å by på. Dagens foredragshaldar var vår medlem Harald Aasberg frå Biltilsynet, eller Statens Vegvesen Kjøretøykontroll som det visst har heitt i ganske mange år. Han kunne fortelje om både nye og framleis gjeldande gamle prosedyrer for registrering og godkjenning av kjøretøy, og fekk etterkvart mange intrikate spørsmål frå medlemmene om ulike problemstillingar. Som på kravet om personleg framømte av seljar når denne er avdød.

#### Rådgiver spansk:

Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792  
E-mail: geirhavgar@gmail.com

#### Tilhenger Skien:

Åge Lohne  
Tlf: 905 04 764

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

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

**Arkivar:** Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

#### Redaksjonskomite:

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

#### Web-master:

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

#### Delesalg:

Stein Haugseter Tlf: 913 93 540  
E-mail: shaugseter@yahoo.no  
Geir Grøtvik

#### Grenlandsrally:

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

#### Grafisk produksjon:

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

## Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

### UTGIVELSER I 2019:

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

### GVK-effekter:

Klubbmerke kr. 30,-  
Jakkemerke kr. 20,-  
Klistremerke kr. 15,-  
Fåes kjøpt på medlemsmøtene.

### Forsidefoto:

Ein NSU Ro80 på veg over Svartangvegen  
(Fv 215). Foto: Narve Nordanger

# Til Drangedal bygdetun med GVK



Trekkplaster er verd sin vekt i gull. Noen trekkplaster veier mer enn andre, vi skulle tro GVK kommer i en slik kategori. Sommeren 2004 fikk klubben forespørsel om vi ville være et tungtveiende trekkplaster på Drangedal bygdetun. Bygdetunet trengte noe som trakk folk. Lefse, rømmegrøt, gammaldans og spekemat var øyensynlig ikke nok. Veteranbiler derimot.. Det ser ut til å ha virket, kr. 50,- pr. besøkende har gitt Bygdetunet klingende mynt i kassen.



Siden har det blitt en tradisjon: første søndag i september møtes en flokk av varierende størrelse fra GVK og setter kursen mot de dype skoger.

Formann Gunleik deltok som vanlig og har sendt en del bilder til Redaksjonen sammen med noen saksopplysninger. Det han ikke nevner er at som eneste deltager med årsmodell FØR 1945, er han i stand til å hale i land førstepremien i denne årsklassen. Hvert år. Vi gratulerer.

Oppholdet i Drangedal varer fra ca. kl. 12 til 16. Dermed skulle selv de mest saktekjørende vognene rekke hjem til søndagsmiddagen. I år var det 6 – 8 kjøretøyer fra GVK som deltok, og ut fra det vi kan tolke av bildene var det fornøyde smil i hver eneste campingstol. Stian Hagen og kona virker så absolutt tilfreds. Formannens vinnereksemplar sees beskjedent i bakgrunnen.



GVK rådet ikke grunnen alene, til sammen var det ca. 55 veteranbiler som hadde funnet veien til skogs. Inntekten av arrangementet går i sin helhet til drift og vedlikehold av bygdetunet, de fremmøtende veteranbilene får ikke fem flate øre. Men slipper i alle fall å betale inngangspenger. Til gjengjeld får de en hyggelig tur i godværet, og gleden ved å farte land og strand rundt og vise seg frem. Det er betaling nok skulle vi mene. Og det er nok mange som mener det samme. Som ekstra bonus kommer fornøyelsen av å lytte til trekkspillmusikken til «Sokkelsten».





T-Ford 1922 er en gave til bygdetunet fra en kjøpmannsfamilie fra Drangedal. Den ble vist frem første gang høsten 2017, og skal visstnok kunne brukes som både lastebil og buss. Det er enighet om at den ikke skal restaureres i hjel, men kunne klare å ta seg frem for egen maskin.



Det skulle være mulig nå når motoren er overhølet og alt driv-verket er operativt. De som møter i Drangedal neste år vil forhåpentligvis kunne confirmere den påstanden. Da bør de også legge merke til den gammeldagse, men særdeles effektive garasje-jekken.

## HJELP SØKES ELLER BIL SELGES



Jeg ønsker å formidle at jeg har en Boble 1300S fra 1973, som trenger omsorg og renovering. Karosseriet er tilsynelatende greit, men gulvet og kanalene er nok helst mørkne. Interiøret er bra og setene er strøkne. De ble trukket om hos salmaker som kostet det halve av bilens verdi. Den er registrert på det spennende nummeret ND 18000, og er oransje med original sveive-takluke. Denne bobla ble kjøpt ny av Lensmann Sandøy i Siljan, faren til "Pepper'n". Den ble kjørt som lennsmannsbil i flere år. Dette er

min første bil, den gang var jeg 17 år, måtte jo ha bil til jeg fylte 18. Av den grunn syntes jeg bilen er for spesiell til å skrote den. Jeg var med og pusset den opp 2 ganger før den ble "satt bort" på lager. Der har den stått i alt for mange år. Jeg ønsker at den skal bli satt i stand igjen, og er åpen for flere løsninger på det. Alt i fra å gi den bort med klausul om gjenkjøpsrett, eller andre fiffige løsninger. Jeg må flytte bilen i løpet av oktober, så jeg er også på jakt etter et sted å lagre den inntil videre.

Hilsen samleren Hanne Sondresen  
Mob: 90743062 / E-post: sondresen.hanne@gmail.com

## TIL SALGS!



**Sandblåsar Frank Jensen på Røraskogen har ein 1938 Adler Trump Junior å selje. Framhjuldriven halvstor tysk bil.**

**Telefon: 908 27 783**



# Fiat til fjells

Veteranbilkubber er ikke et særnorsk fenomen. Og heldigvis for det. Derfor kan vi årlig nyte gleden av // *Pistoia Veteran Car Club Promotone*. Å kalle dem entusiaster er ikke å ta sterkt nok i. Klubben ble startet i 1997, og favner de fleste bilmerker. Dog legger vi merke til at Fiat er en smule overrepresentert når de legger ut på veien. Noe som vi ikke finner underlig her i landet?

En av store entusiastene denne dagen møtte jeg for 4 år siden. Blomsterhandleren i San Marcello. Han er en usedvanlig representant for sitt fag. Jeg hadde uforvarende parkert min 2cv utenfor blomsterbutikken, og ble umiddelbart overfalt av en usedvanlig ivrig innfødt. Han saumfor min 2cv både foran og bak. Til dels også under og ellers der han kunne komme til. Selv for en italiener å være var han overraskende energisk. Etterpå dro han meg inn i blomsterforretningen. Der hvor det ville være naturlig å finne pletter med asalea, liljer og roser, var det lagret skjermer, seter, ratt og et utall av løse deler til en 2cv. Det var en 2cv Charlston in spe.

Alesandro foreslo at om to år skulle vi igjen møtes i San Marcello. Jeg med min 2cv Special fra Norge, han skulle da fremvise sin Charlston i ferdig restaurert tilstand. Deretter dro han meg inn i baren ved siden av der vi undertegnet avtalen med et glass grappa. Så dro vi hver til vårt. Og regnet med at saken var ute av verden. Men i år arrangerte Pistoia Veteran Car Club tur til Vico Pancellorum, dermed var det på`an igjen. Alesandro hadde ikke glemt.





Rafaelo fra Livorno er ingen ungsau. Det er heller ikke hans Fiat 500 Abarth. Rafaelo ledet kortesjen opp langs det lokalbefolkningen kaller asfalt i løs masse, men som veivesenet rundhåndet klassifiserer som vei. Han hørtes lenge før han ankom. Selv gjennom tett kastanjeskog var det ikke til å unngå den rå rumlingen som antydte at her kom det noe med veltrimmet motorblokk. Rafaelos Fiat 500 er ikke lenger seg selv, den er et høyrøstet gjennomskrudd monstrem med et velutviklet antall hestekrefter i fri dressur. At så lite kan bråke så mye? De to herrene fikk med noe plunder befridd seg for karosseriet og poserte villig i friluft. Abarth sto lenge alene på parkeringsplassen før de mer moderate gjorde sin entré. Man hørte Rafaelo lenge før han tok de siste svingene. Fiat 500 Abarth leker ikke når den kjører. Den snerrer seg frem.



De øvrige deltagerne ankom som veteraner flest: Verdig, med moderat motorstøy, men med flittig bruk av hornet når de passerte fotografen. Et visst støynivå er en livsbetingelse her syd for alpene. Samtidig var det som vanlig en viss uenighet om hvordan og hvor man skulle parkere. Det krever stor selvsjekk for ikke å gripe inn når man er «fastboende» lokalkjent og vet hvor de egentlig til slutt skal ende opp: på parkeringsplassen foran restauranten der dagens høydepunkt finner sted: den unngåelige lunsjen, prantzo. Man holder seg i skinnen og lar dem drive med sitt på tradisjonelt vis. Dermed var det duket for kreativ parkeringer og sedvanlig mangel på organisering.





Til stor overraskelse og glede dukker blomsterhandler Alesandro fra San Marcello opp. Ikke med sin ferdigrestaurerte 2cv Charlston, men med sin like lekre Fiat 1947. Den er en videreutvikling av undertegnede Fiat Balilla 508 C, 1939. Alessandro var også videreutviklet, særlig rundt livet.. Pasta og to varme måltider om dagen gjør underverker med et menneske. Han påsto at han hadde like mange timer med restaurering i garasjen som han hadde ved middagsbordet. Det står respekt av slik arbeidsdeling. Selv om man med hånden på hjertet kan si at Fiat 1947 kom best fra det hva stil og eleganse angår.

Blomsterhandler Alesandro driver ikke bare med asalea, tulipaner, røsslyng og en rosebusk i ny og ne. Vi har mistanke om at blomsterbutikken er et skalkeskjul for mer hardføre handlinger. Her har en 2cv Charlson sett dagens lys blant brudebuketter og bårebuketter, samt en og annen kvast til ære for skiftende ordførere.





Alesandro er oppriktig i sitt forhold til veteranbil. Hans Charlston bringer brudepar trygt og sikkert inn i ekteskapets lenker. Det er en blomstrende forretning å levere hele pakken: brudebukett, forlovernellik og påstrøing av småblomster langs brudeparets vandring mot alteret og påfølgende velsignelse. Og pålitelig transport gjennom hele seremonien. Det blir penger av slikt. Som pløyes tilbake til nye restaureringsprosjekter.

Så kan man filosofere over hvor lidenskapen ligger: å binde blomsterkrans, eller håndtere veteranbil. Det siste er dog mer uforpliktende enn et ja foran presten.. Man kan tross alt kjøre mange brudepar og gå i gevinst, enn å levere et feilslått ja og ende i ruin..

Uansett: Blomsterhandler Alesandro er entusiast på heltid med sine biler. Hans Fiat er behørig registrert i *Federation Internasjonale Vehicules Anciens*. Eller FIVA på godt norsk. Det viser alvoret i engasjementet. FIVA ble etablert i 1966, har 1,5 millioner medlemmer hvorav noen befinner seg i GVK.



Ikke helt ukjent for visse medlemmer av GVK: Når man er i godt veteranselskap kan man vise at man er like velbevandret med kniv, skje og gaffel som med skiftenøkkel og rustløser. Et godt måltid er et like naturlig innslag i deres tilværelse som det å skifte topp-pakning og justere tenning.

Og slike samlinger er like støyende som et verksted der vinkelsliper er i bruk. Når man ikke oppfatter hva naboen tvers over bordet sier er lykken fullbrakt. Så nyter man sin pranzo under stor ståhei, for så å returnere til parkeringsplassene og legge veien videre til neste møtepunkt, og neste måltid.

På den måten vender man tilbake til sitt parkerte kjøretøy, en smule mer oppildnet og høystemt enn ved ankomst. Italiensk pranzo innebærer så mange ingredienser, både på tallerken og i glass. Enten man står parkert på kirkeplassen eller i skogkanten lenger oppe i dalen, det hviler en ubekymret tone over det hele selskap, vel vitende om at Carabinieri også deltar på disse veteranbilutfluktene. Og de er ikke i uniform.





Rafaelo er den første som får på seg bilen. Med en overtrimmet Abarth regner han med å sette ny rekord ned bakkene til Via Brennero, hovedveien mellom Lucca og dalstrøkene mot Modena. Dette kommer til å gå bra, vi vet at skolebussen, brødbilen og Barbara ikke trafikkerer strekningen nå. Lykke til og god tur. Dermed er Rafaelo og Arbaths 500 ccm alt nede i første sving, med eimen av varm motorolje hengene igjen mellom kastanjetrærne.



Carlo er fåtallig og kjører fransk og har en mer tilbaketrukket kjørestil i overensstemmelse med fransk arrogant flegma. Grønn er en sjelden farge på DS, og forsvinner nærmest kamuflasjeaktig i omgivelsene.

Det brukes noe tid på å løse parkeringsfloken, men det gjøres med en munter undertone duftende av grillet villsvin i olivensaus, hvitløk, vin og grappa. Så setter de glade veteraner utfor bakkene og etterlater seg den søvnige stillhet som preger en toscansk landsby høyt til fjells i Val di Lima.



## En av våre tidligere formenn Hans Petter Hagerup er død

Hans Petter Hagerup døde 17. august 79,5 år gammel etter lang tid med sviktende helse. Han ble medlem i Grenland Veteranovgnklubb i 1970. I en kort periode var han formann i GVK fra 1983 – 1984. Gjennom hele 70-tallet la han ned et stort arbeid for GVK med bl. annet løpet til Seljord før medlemmene fra Seljord stiftet sin egen klubb.

Hans Petter som hadde arbeidet hos Jacob Jorkjend A/S i Skien hadde hatt ansvaret for restaureringen av FWD 1918, brannbilen til Skien brannvesen. Dette medførte kontakt mellom Gardåsen på Brekke museum og Hagerup. Gardåsen forsto tidlig at Hans Petter hadde stor interesse for gamle biler og at GVK var ute etter et sted å være. Gardåsen var den som hjalp Hans Petter og GVK å komme i kontakt med Frogner Husmorskole og senere leie lokaler av Telemark Fylkeskommune på Frogner. I 1986 da GVK fikk leid disse lokalene på Frogner var Hans Petter en del av «Frognergjengen» som la ned et stort arbeid med å pusse opp lokalene for bruk til møte lokale. Frognergjengen ble det vi senere kaller «Tirsdaysklubben.»

Vi takker Hans Petter Hagerup for vennskapet, for innsatsen og den interessen han har hatt for GVK og lyser fred over hans minne.



## Medlem Aage Werner Austad er død

Medlem Aage Werner Austad døde 1. september 86.5 år gammel. Han ble medlem av Grenland Veteranovgnklubb i 1983. Han var en del av gjengen rundt Franck C. Fredriksen som arrangerte årsfester på nyåret. Han var også deltager på den første veteranbil tur over Hardangervidda i 1995 og fast deltager på mange av de senere turer som ble arrangert med gammel bil.

Werner gjorde ikke så mye av seg, men var et trofast medlem på våre møter inntil helsa satte en stopp for det. Han og kona var alltid med på årsfestene og han var utrolig god til danse. I mindre forsamlinger kunne han være svært så livlig og han hadde en utrolig smittende latter.

Vi takker Aage Werner Austad for vennskapet, for innsatsen og den interessen han har hatt for GVK og lyser fred over hans minne.



Styret



## Gamle BILDER

Ein 1915 modell Studebaker er som ganske ny bil fotografert i Hesselberggate.  
Foto: Nyblin og Telemark Museum ved Vibeke Nyblin.

# Mellom hyller og reoler: Mercedes 180



BILDELER  
**Granheim**

har et stort utvalg. Mercedes 180 står varmt og behagelig mellom hyller og reoler, men er likevel ikke til salgs.



Når man ankommer butikken til Bjørn Granheim står den snublende nær og er lett å få øye på. Kunder som kommer for å handle må nesten åle seg mellom bilen og Bjørns sortiment. Her står bl.a. dunker med olje på tilbud, kommer du frem til hyllen kan du få 30 % rabatt. Valget av «verksteds plass» resulterer i at Bjørn har kort vei mellom kjøretøy og det han trenger til arbeidet som må utføres. Og i motsetning til mange andre garasjer jeg har besøkt, er her urovekkende rent og et behagelig arbeidsklima. Noe som antagelig er en like stor fordel for Bjørn som for bil. Den lille inkontinensplagen, som den deler med mesteparten av verdige veteraner, havner på pappplater. Strategisk plassert på der behovet pipler frem.

Man kan kalle Bjørn Granheim et ordensmenneske. De små detaljene bekrefter denne antagelsen: det er det første garasjebesøket jeg har foretatt på en plass der det ligger grå tepper på gulvet, de står for øvrig i perfekt harmoni med fargen på bilen.

Det høyglanspolerte motorpanseret er fjernet for å få fri tilgang til bilens innvoller og står mykt plassert på en fillerye. Fruens gamle badehåndkle beskytter lakken på forskjermen når det utføres arbeid i motorkassen.



Hva er det så som fortjener slike eksklusive omgivelser når den er under behandling? De fleste blant oss kan med kjennermine se at det er en Mercedes vi har med å gjøre når vi ankommer Bjørn Granheims verkstedsbutikk. Det kreves litt mer fartstid for å kunne fastslå at vi har å gjøre med en Mercedes 180 fra 1957. Denne er for øvrig ikke Bjørns første Mercedes, han anskaffet seg en Mercedes 170 S 1952 alt i 1974. Den må ha sett omtrent ut som den på bildet. Tilfeldighetene råder, det var akkurat samme typen som undertegnedes lærer på folkeskolen kjørte rundt i. Bjørn plukket den etter hvert fra hverandre og solgte den i løs vekt til Morten Hansen i klubben.

Bjørn Granheims nåværende Mercedes 180 har også kommet og gått. Vi får nesten koste på oss historien: Bjørn kjøpte den i god kjørbare stand i Svelvik i 1978.

Alt var fryd og glede helt til en dag da ferden gikk nedover bakkene fra Geitryggen mot Vold. Der inntreffer et forferdelig smell og bilen bråstoppet. Den påfølgende diagnosen viste at på den sideventilerte motoren hadde en ventil løsnet og lagt seg mellom blokken og de øvrige ventilene. Dermed ble det full overhaling av hele bilen.

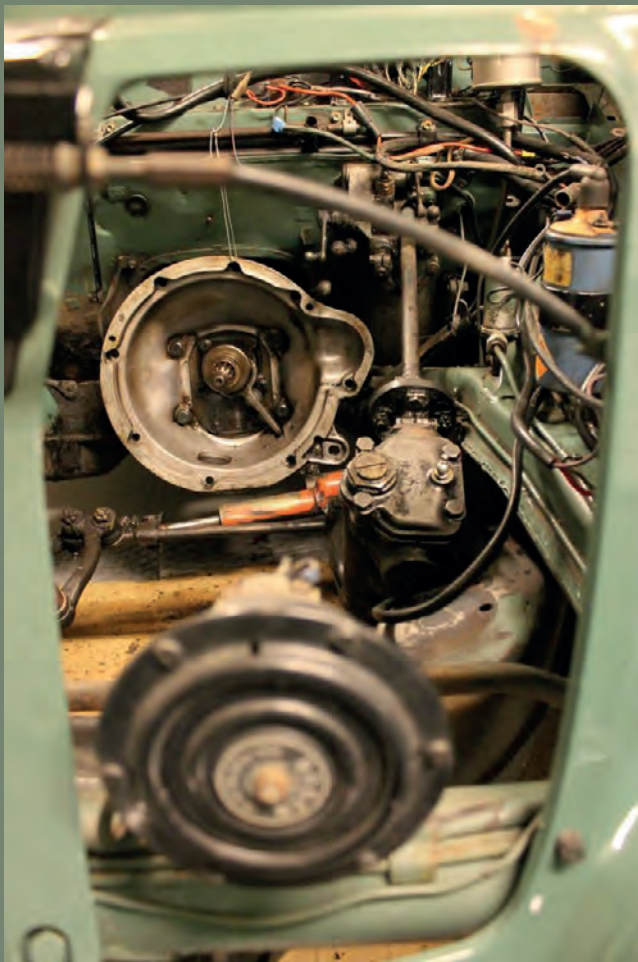
Etter rekonvalesensen deltok den som eneste norske bil på Mercedestreff i Ladenburgh i Tyskland i 1980, og flere treff i Sverige og Norge. «*Det gikk ikke fort på autobahn, men i krabbefeltet trivdes den godt sammen med busser og latebiler*». De som har kjørt 2cv kan skrive under på sannhetsgehalten i akkurat det.

I 1991 havnet bilen i skyggenes dal. Da kjøpte Bjørn Granheim en Cadillac 1957, og Mercedes 180 ble forvist til et stille hjørne. Da hadde den gjennomgått noe rustsveising og sto egentlig klar til lakkering. Noe som ble utsatt.. og utsatt. Og utsatt. Cadillac stjal nemlig all oppmerksomhet. En salgsannonse gjorde slutt på pinen og innbrakte kr..... (Det nevner vi ikke pga. personvernet). Bjørns Mercedes 180 havnet på Høydalsmo. Der fikk den god behandling og et pent lag med lakk i 1995. Dermed skulle den vært ute av historien og dette garasjebesøket ville ikke funnet sted.

Men gammel kjærlighet ruster ikke: i 2017 kom Bjørn Granheim på bedre tanker og kjøpte den tilbake. Og her står den altså i verkstedsbutikken i Assuransegaten, Porsgrunn, med et stort tomrom der motoren hører hjemme. Det mest i øyenfallende er en blankskurt girkasse.

Når vi likevel er nede i motorkassen kan vi ta en titt på det vesle som står tilbake. Det første som vekker oppmerksomheten er det vi trodde var servostyring. Men som i følge Bjørn er en styringsdemper. Noe som var sjelden på så tidlige modeller.



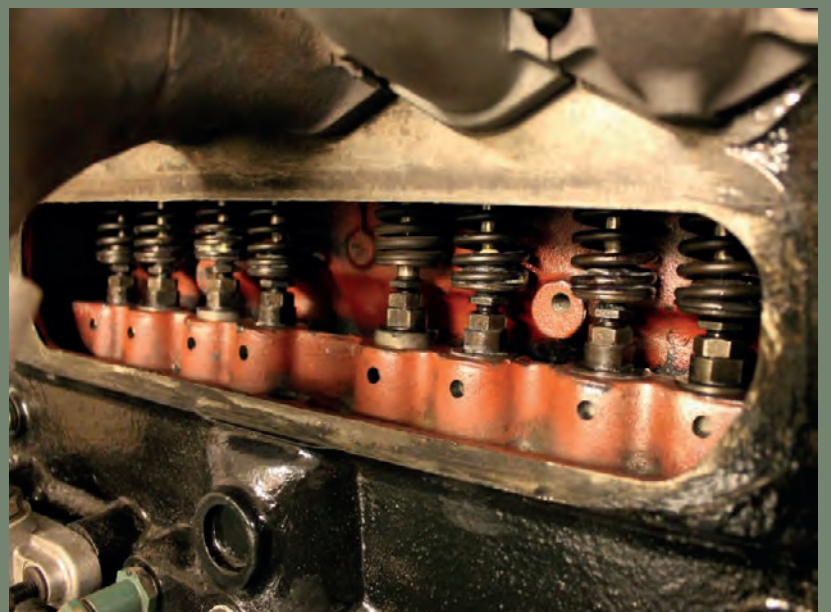
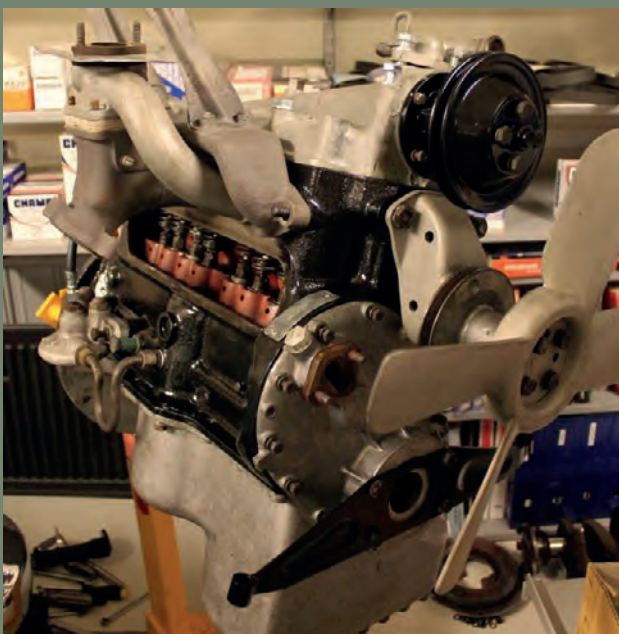


Ellers var det ikke mye å få øye på nå når motoren var fjernet. Det er en velsignelse med slike veteranbiler: Under panseret er det uendelig med plass og enkelt å skaffe seg oversikt over det som ligger der. På slike biler er det også alburom til å foreta det meste av det som trengs å gjøres med vanlig verktøy.

Noe annet som vekket oppmerksomhet var et skjemmende mørkt rustfelt oppe under frontruten. I følge Bjørn er dette området til vanlig dekket av en lydisolerende plate. Tomrommet innenfor hadde fungert utmerket som musebol.

Ser man på omfanget må dette ha vært en generasjonsbolig. Her hadde storfamilien Mus innrettet seg behagelig, både med sovesal og toalett. Da går det som det går, Bjørn skuffet møkk og lort og fjernet litt av hvert før han satte i gang med å slette alle spor etter invasjonen.

Slikt er alle veteranbileieres vonde vintermareritt: har musene vært på besøk i løpet av vinteren? Bjørn Granheim har for øvrig et annet suvenir etter invaderende vintergjester. I en annen bil hadde han funnet en halvspist nøtt på et sted under panseret hvor nøtter ikke vokser på trær. Å løse akkurat dette problemet kan være en hard nøtt å knekke..



Bjørn foretar full overhaling av motoren, den står trengt opp mellom bagasjerommet på Mercedesen og en del av varehyllene i butikken. Kompresjonen på bakre sylindere var komplett fraværende. Da fant han det like godt å skifte alle ventilene, ved fintelling kommer vi til at det er åtte stykker.



Men om den ikke imponerer i omfang, tar den igjen i fullt mon når man setter seg inn. Det er noe gjennomført solid og elegant over interiøret.

De fleste kjøretøy har selvfølgelig sine særpreg i innredning og utstyr. Hva som gjør at Mercedes skiller seg ut skal være usagt, det får bli en personlig avgjørelse. I alle fall, de små detaljene bekrefter at vi har med kvalitet å gjøre. Som plasseringen av de forskjellige kontrollknappene: Oversiktig oppstilt som soldater på velordnet geledd.

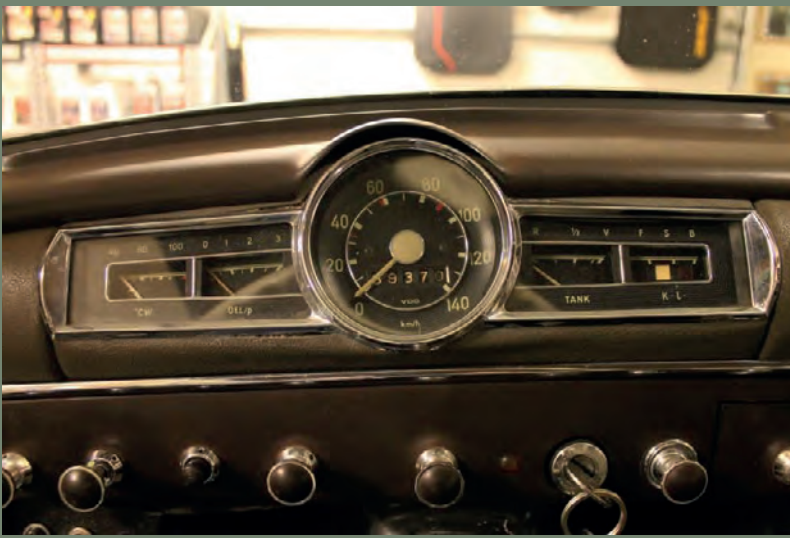
Ventilsetene er frest, så nå skulle det ikke være noen unnskyldning for motoren til ikke å sparke fra når den er kommet tilbake på plass. Bjørn påpeker at han er Svein Ekornrød, klubbens Mercedes-spesialist, meget takknemlig. Svein er romslig både med hjelp, gode råd og tips.

Når vi setter oss inn i bilen oppdager vi at baksetet tjener som mellomlagring for diverse deler som er klare til å settes inn. Undertegnede har sittet i en Mercedes 180 noen få ganger før i vårt liv. For det meste som baksetepassasjer i drosje. Denne modellen var meget populær som drosjebil. I Bergen gikk den under betegnelsen «en bil i mellomklassen for overklassen».

Den hadde flere betegnelser. Bl.a. «Pontonen» pga. det noe kubiske pontong-utseende. Den fikk også betegnelsen «Klein Taxi». Det er på en måte forståelig, den ruver ikke på drosjeholdeplassen, på tross av et noe kompakt utseende.



For at medlemmene i GVK skal kunne danne seg sin egen mening setter vi oss til rette og lar Mercedes 180 tale sitt eget språk. Det skulle være lett å forstå.



Design av biler blir ikke bestemt tilfeldig under lunsjen og tegnet ned på en serviett. Design krever fagfolk, og i Bjørns tilfelle var det et lite team som sto for utformingen: En viss Dr. Fritz Nallinger førte an. Med seg hadde han Karl Wilfert og Bela Barenyi (bildet). Han innførte ideen om kollisjonssikker passasjer-soner i bil. Mercedes 180 var fabrikkens første fremtidsrettede modell etter krigen.





Bjørn Granheim er født i Skien i 1952 og utdannet bilmekaniker. Derfor er han i stand til å utføre mesteparten av reparasjoner og restaurering selv. Etter skolen kunne han gå videre i lære med en timelønn på kr. 7,5, men ettersom han var nygift lød ikke det forlokkende. Han fikk tilbud fra Bilutstyr A/S om kr. 9,- i timelønn, og slo til. Etter å ha jobbet med bildeler hos forskjellige bilforhandlere i Grenland startet han eget firma med bildeler på Bøleveien, for til slutt å ende opp i sin egen garasje i Porsgrunn i 2015. Her går det mest i deler til Amcar, og olje til alle slags motorer.



Bjørn Granheim mener han ble medlem i GVK i 1974, han har i alle fall medlemskort fra 1978. Han har rukket å være både formann og sekretær i klubben. Gjennom årene har han samlet seg en pen liten samling premier.



Bjørn Granheim er en herre med mange jern i ilden. Veteranbil er ett av dem, det er slik de fleste av oss kjenner ham. Men Bjørn er ikke skuddredd, han er også en habil skytter, noe pokalsamlingen hans forteller. Og så samler han biler, de store på gulvet, og de små som hylleware.

# AMK SITT 40 ÅRS JU

GVK var representert med 6 biler på Jubileumsrallyet.



Hyggelig lunch i det fri.

**Fredag 2. august startet 6 biler fra GVK med kurs for Flekkefjord der vi skulle overnatte i forbindelse med jubileumsløpet til Agder Motorhistoriske Klubb som hadde laget et spennende løp fra Flekkefjord til Kvinesdal over spektakulære Tronåsen på lørdag.**

*(Veien over Tronåsen er en del av den gamle mellom Kristiansand og Stavanger, som var den første vegen for hjulgående kjøretøy mellom Stavanger, via Kristiansand til Christiania. Den sto ferdig i 1844, etter å ha vært under arbeid siden 1791. Oppstigningen var i sin tid en av landets bratteste stigninger for*

*riksveier (1:3 – 1:4), tross flere skarpe vendesvinger (serpentiner) – 8 på Rogalandsiden og 3 på Vest-Agdersiden.[2] Mange biler måtte rygge opp, siden motoren ble for svak og reversen hadde mest fordelaktig utveksling. Det er et stykke mellom møteplassene, så de som kom nedforbakke risikerte også å måtte rygge en sving eller to. Veien var i bruk inntil 1945.)*

Følgende fra GVK deltok: Oddvar Høyjord, Tore Kvaale, Leif Ingar Liane, Finn Ivar Hagen, Bjørn Granheim og Torfinn Dale, alle hadde også med sine kjære som ledsagere. Vi møttes ved Lassens kl 10,30 på fredag, kjørte E18 til Broklandsheia, tok så av mot Gjerstad og kjørte indre veier gjennom Åmli, Evje og kom ut på E39 litt nord for Flekkefjord. Vi hadde tidenes sommervær, mange av oss som kjørte



# BILEUMSLØP

åpen bil hadde taket nede hele veien. Det var selvfølgelig ikke helt uventet litt skruing og lufting av motorer i varmen som måtte til i pausene, men etter litt av begge deler kom vi frem til Flekkefjord klare for å sjekke inn på ærverdige Grand hotell. Det er spesielt en hendelse på turen som må nevnes. Da vi nærmet oss Evje var det Oddvar som ledet kortesjen, og vi viste at det var Landsskytterstevne på Evje, og sikkert mye folk der, men da Oddvar dro oss inn gjennom sentrum av Evje trodde vi ikke det vi fikk se. Det stod masse, og da mener jeg masse mennesker på begge sider av veien gjennom hele sentrum, nesten som 17 mai i Skien, og det var kun våre biler som kjørte gjennom gaten som en parade, og vi skjønte lite av hele seansen, men etter litt undersøkelse på slutten ble vi informert om at alle ventet på Gardemusikken, og ikke på

oss, men vi krydret den opplevelsen garantert.

Så kom lørdag og løpstart kl 10,30, vi var tidlig ute og kom langt fram i rekkene av over 150 startende klenodier. Starten gikk raskt og turen startet på veier vi ikke hadde kjørt før, og da vi nærmet oss Tronåsen steg pulsen noen hakk, det ble en spektakulær reise opp og ned denne veien, noen av oss fikk stopp og litt utfordringer med å komme i gang igjen, og en av oss måtte taues over toppen, men du verden for en opplevelse. Veien fra Bakke bru og videre hadde også litt spektakulære strekninger, og alt i alt en meget fin og opplevelserik rute. Det som overasket oss mest var den enorme mengden med folk rundt løypa, ikke bare over Tronåsen men også på mange andre steder langs løypa. Etter endt løp var



*Det er bratt på Tronåsen. Opp til 33 prosent stigning selv om det ikke alltid ser så bratt ut på bilder.*

del lapskaus i sola i Kvinesdal, og så gikk turen tilbake til Flekkefjord for mimring og mat på kvelden. Søndag, sol og nydelig vær, men nå ble det E39 og E18 som førte oss hjem igjen. Totalt 70 mil, vi kosa vårs og hadde det helt fantastisk i hele helgen.

*Referent Torfinn Dale*



*Ruteplanlegging, - Her tror jeg vi kan ta en snarvei.*

# ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com





# Odd Jakobsen dreier tromlar og skiver



Odd Jakobsen med si spesialmaskin for dreining av bremsetromlar skiver og svinghjul.



I tillegg til bremse-dreie-benken har Odd ein ekte esse i hobbyverkstaden sin.

## Det har blitt stadig vanskelegare å få dreia til sine bremsetromlar til å bli heilt runde, for å dermed optimalisere bremsene på eit køyretøy.

På tradisjonelle verkstader i gamle dagar gjorde mekanikarane alltid både dette og pussa i tillegg til bremsebanda for at desse skulle ta med heile anleggsflata med ein gong. Rundt om på alle større verkstader stod det slike spesialmaskiner og verkstadane hadde erfarne folk som kunne operere maskinene. I nyare tid der alle bilverkstadar har gått over til å koble opp ei datamaskin og deretter bytte ut gamle deler med ulike nyprodusert produkt uansett kor liten feilen er, har desse maskinene forsvunne og dagens mekanikarar er ganske ukjent med komponentar som treng individuell tilpassing. Konsekvensen er at veldig mange gamle køyretøy køyrer rundt med undermåls bremsar som tar både ujamnt og dårleg.

Har du bremsetromlar og skiver som ikkje finst i utvalet til Romnes er det dermed ikkje lett i 2019. Eller for den del med moderne, men hårreisande dyre skiver. Kun nokre få plassar på landsbasis får du tilbod om å denne

tenesta, men vi er heldige i Grenland som har GVK-medlem Odd Jakobsen som kan ordne for oss. Odd har jobba i bilbransjen i mange år og har etterkvart bygd seg opp ein flott hobbyverkstad heime i Bjørkedalsveien med eit flott eksemplar av ein profesjonell dreiebenk for tromlar og skiver.

Dette apparatet var opprinneleg plassert hos Ford-forhandlaren Bay Auto i Skien, og har nok blitt brukt til å rette minst 1000 Sierra skiver i si tid så mykje problem det var med kast i skivene på den populære bilen. Bay gjekk visst konkurs etter Sierra epoken, og då blei firmaet kalla "goodbay" på folkemunne. Apparatet har i tillegg til fungere for vanlege komponentar, også tilleggsutstyr for gammaldagse VW –tromlar som har spesielt smådimensjonerte senterhol, og



Eksempel på nydreia tromlar, både små til Mercedes og store 14-tommars til 90 år gammel Chrysler.

det klarer også ganske digre 14» 1929 Chrysler tromlar i tillegg til alle slags skiver og svinghjul om nokon treng å rette slike. På høgre side av maskina er det laga til bandslipar for å justere inn bremsesko også, sjølv om det ikkje er så mange som etterspør det. Dei fleste firma som vulkar på nye bremseband kan også dreie desse til innerdiametere til trommelen i same slengen.

**ODD JAKOBSEN FINN DU  
PÅ TLF: 90 14 56 11**



# Å IMPORTERE BIL FRÅ

(ELLER ANDRE EU-LAND)



*Saaben parkert på Svinesund i påvente av stempla papirer.*

**Sommaren 2019 fekk eg seld unna to av mine «gamle» bilar, begge SAAB. Brått hadde eg tømt behaldninga for SAABar, og kjente at livet blei litt tomt, fordi det burde innehalde minst ein SAAB. Draumbilen min var ein SAAB 900 Turbo kabriolet, og den hadde eg på hytta mi i Sverige. Ein annan bil eg gjerne skulle hatt var ein 900 turbo 3-D Coupe av ein av dei siste årsmodellane (1990 – 1993).**



*På hytta i Sverige forent med sin bror utan tak.*

*Tekst og foto: Tore Kvaale*

Eg satte i gang prosessen med å leite på finn.no, ebay.com og blocket.se. Modellen var avertert på Finn, men utan turbo. På ebay var det fleire i USA, men det er ein lang prosess å hente bil frå USA så eg såg på det som siste utveg. På blocket derimot var det to bilar etter mitt ynskje: Ein kvit og ein svart. Den svarte hadde gått 16900 mil mens den kvite hadde gått 8000 mil lengre.

Derfor blei valet lett. Etter å ha snakka med seljaren som budde i Stockholm, blei avtale gjort. Eg betalte inn 15% forskot for å vise at eg var ein seriøs

kjøpar. Bilen var ein SAAB 900S (lågtrykksturbo), 1991 modell. Ein noko uvanleg modell på den norske marknaden.

Med dei nye reglane for bilimport, den såkalla 20-års regelen, skulle det vera ei enkel sak å importere utan for stor kostnad. Regelen blei gyldig frå 1.06.2019, og sikrar at køyretøy eldre enn 20 år får same avgiftsfritak som veterankøyretøy eldre enn 30 år.

### LITT OM BILTUREN FRÅ STOCKHOLM TIL GRENLAND

Eg og ein kamerat tok toget til Stockholm, og avtalte å møte seljar ved ein lokal togstasjon i byen. Selgaren var til å stole på (heldigvis) og venta på oss som avtalt. Me hadde ein triveleg prat og signerte kjøpekontrakta på ein kaffebar etter ein kort prøvetur. Eg overførte beløpet via nettbanken på min mobil, slik at han fekk sett kvitteringa. Eg monterte medbrakt GPS, og håpa den losa oss ut av «heksegryta» i Stockholm. Det gjekk greitt å finne vegen. Av tidlegare erfaring med ukjent bruktbil, køyrde eg inn på fyrste betjente bensinstasjon for å sjekke at alle væsker i motoren var OK, samt luft i dekk. Det synta seg at eg måtte etterfylle 1L olje. Eine hjulet hadde 1 kg trykk, reservehjulet 0 kg. Begge blei fylt opp til spesifisert lufttrykk. Det er då ein blir nervøs for om årsaken til lite luft er lekkasje, spesielt når ein køyrer på motorveg i 120 km/t. Derfor blei det ny stopp på neste stasjon for å sjekke lufttrykket. Nei, ingen trykkreduksjon så langt...

Så begynte det å regne... gummien på vindusviskarane hadde sett sine beste dagar. Enda ein bensinstasjon blei besøkt. Der hadde dei ett viskarblad som passa. Sjøføren blei tilgodesett med nytt viskarblad, mens passasjeren såg ut i gjennom eit geleaktig belegg. Når asfalten blei våt, og det slutta å regne blei det brått behov for å spyle frontruta. Ikkje ein dråpe kom ut av dysene. Ny stopp for å kjøpe spylarvæske. Det viste seg at tanken ikkje var tom, og påfylling hjelpte ikkje. Vel-vel- då er dysene tette tenkte eg.



*Til slutt trygt heime i garasjen i Siljan.*

Etter mykje styr fant betjenten på stasjonen ei nål, og eg stakk opp dysene. Det hadde ingen effekt. Då var einaste metoden å viske når ruta var våt, og så køyre inn på ein stasjon å vaske ruta når det blei for ille. Så måtte også dekktrykket sjekkast, for uroa for flatt hjul sat i kroppen. Heldigvis heldt trykket seg heile vegen heim, så reservehjulet fekk kvile i fred.

Endeleg heime og roen har senka seg, kjem tida for å undersøke kva ein har kjøpt. Slik som å grave djupt i bagasjeromet (for ikkje sei å grave tvers igjennom!) eller ta av hjula å sjekke skjermene innvendig. Ofte får ein seg nokre overraskingar ein ikkje hadde regna med ved kjøpet. Men, men, hensikten er vel å ha ein hobby OG å ikkje bli arbeidslaus som pensjonist!

### Det er nokre saker som er viktige å vera merksam på ved import:

1. Bruk ei detaljert skriftleg kjøpekontrakt, datert og signert av kjøpar og seljar. Eg anbefalar å bruke standard-kontrakt, enten forbrukarrådet sin eller i mitt tilfelle der svenske «blocket.se» sin kontrakt blei brukt.
2. Midlertidig forsikring som er gyldig til du kjem heim (hvis du køyrer bilen heim på eigne hjul). Er bilen kjøpt via blocket.se, inkluderer det ansvarsforsikring i 3 mndr. for svenske statsborgarar. Som nordmann må du gjera avtale med seljar slik at du kan køyre til grensa på seljars forsikring. Sjå punkt 5.
3. Passere grensa der det er ein betjent tollstasjon. For oss på østlandet er det Svinesund eller Ørje.
4. Melde deg på grensestasjonen og betale MVA av kjøpspris pluss eit standardtillegg for frakt. Der får du eit skjema som må leggest fram ved registrering. Du kan truleg velge å betale MVA på ditt lokale tollkontor om det er ynskjeleg.
5. Har du gyldig forsikring, kan bilen køyrast på utanlandske skilt inntil 30 dagar så lenge du kan vise skjemaet frå tollvesenet ved kontroll. I motsatt fall kan du teikne døgn-forsikring på grensestasjonen slik at du kan køyre bilen heim.
6. Bilen må så godkjennast av ein trafikkstasjon, bestill time på vegvesen.no. Du må legge fram tekniske data for bilen. I mitt tilfelle sto alle nødvendige opplysningar i brukarmanualen til bilen.
7. Møte på Skien trafikkstasjon og betale kr 2.400 (vrakpant og registreringsavgift). Du får utlevert skilt og midlertidig vognkort.

### Proessen er godt dokumentert her:

<https://www.skatteetaten.no/person/avgifter/bil/importere/slik-importerer-du> og her: <https://www.toll.no/no/varer/bil-og-andre-kjoretoy/bilimport>



Tore Kvåle og Christian Christensen

Tirsdag 10. september var vi invitert til å besøke Romnes. Vi var 43 medlemmer som hadde tatt turen. I inngangsdøra ble vi ønsket velkommen med beskjed om å gå opp i andre etasje. Der fikk vi servert nydelig lapskaus.

Tore Kvaale hadde tatt initiativet til kvelden. Her ser vi han sammen med Christian Christensen som er salgssjef for region BTV. Cristian bandt hele kvelden sammen på en flott måte.

Det var tre temaer: En generell presentasjon av Romnes, en presentasjon av verkstedkjeden Sjekkpunkt, og siste tema var Valvoline olje. Førstemann som fortalte var Steffen Andersen, salgs - og markedsjef. Hans jobb var å fortelle om Romnes.



Steffen Andersen

De er blitt meget store og delelageret på Rødmyr er av imponerende størrelse. Dessuten har de mange avdelinger rundt omkring i landet.

Bilverkstedkjeden Sjekkpunkt eies av Romnes. Det er mange frittstående bilverksteder som har sett det hensiktsmessig i å knytte seg opp til den kjeden.



Simon Hansen

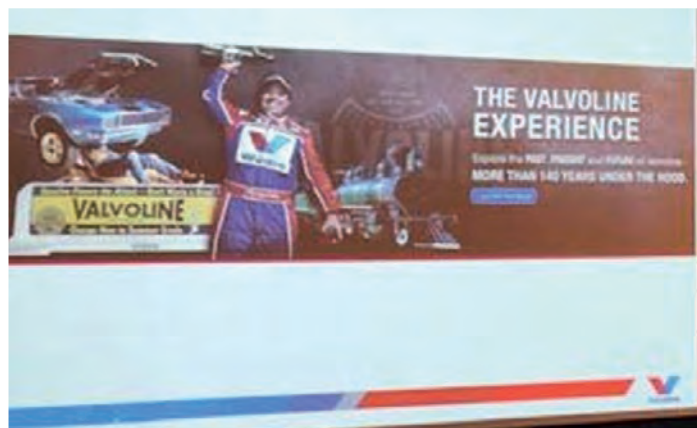
Simon Hansen er ansvarlig for kurs og kompetansebiten for dem. Som gammel fagmann er han på rette sted.





Siste tema var foredrag om olje. Har du bil nyere enn 2004/05 skal du være meget nøye med spesifikasjonene til den olja du heller på. For mange kan det være en fordel å bytte olje og oljefilter oftere enn det fabrikkene anbefaler. Noen har veldig lange oljeskift intervaller. Med vårt klima så kan dette diskuteres, det kan være lurt å bytte oftere.

**Bjørn Rummelhoff** holdt foredrag om olje. Har du bil med lang kjørelengde så kan Valvolines Max Life olje være lurt å bruke.



Bjørn anbefalte å bytte olje på veteranbiler om høsten før du setter den til vinterlagring.

**Oppsummering:** Romnes har et stort delelager både i Skien og rundt på sine avdelinger. Hovedfokuset i dag er å være grossist med merkeverksteder og frittstående bilverksteder som kunder. De har en egen bil som fire ganger om dagen kjører rundt til lokale verksteder med deler. Vi er hjertelig velkommen til å handle som privatkunde. Alle ansatte er bilfolk med lang erfaring. Når det gjelder rabatt så får vi en egen GVK rabatt. Det betyr at du skal vise medlemskortet uoppfordret. Mange bildeler passer til mange forskjellige biler.

Det betyr at de kan hjelpe deg når du trenger deler til din veteranbil. Her kommer også vårt medlem Bjørn Granheim inn i bildet. Han driver Granheim Bildeler AS og har tlf 35534110 eller mail: [bjorn@granheimbildeler.no](mailto:bjorn@granheimbildeler.no). Romnes har et eget datasystem som verkstedene bruker til sine bestillinger. Dette har Bjørn tilgang til slik at han kan se hva som finnes eller kan skaffes til din bil.

Tusen takk for en hyggelig kveld.

Tekst: Leif Hægeland

Bilder: Torfinn Dale



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for  
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.

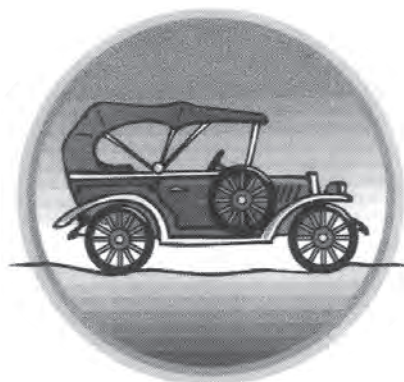
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

**GAMLE SKOTFOSS BRUK**

**3720 SKOTFOSS**

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



Stedet for VVS  
**Rørlegger'n %s**



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



# Veteraner på nye veier



«Statens vegvesen har benyttet et basisbudsjett på 31 milliarder kroner som utgangspunkt for E18, og så plusses det på 25 prosent for usikkerhet og 10 prosent for uforutsette utgifter, som gir kostnadsrammen for hele prosjektet som ble presentert i 2014.» Sitat hentet fra Nye veiers hjemmeside.

Søndag 22.september. En minneverdig dag for trafikanter langs E 18, «Nye Veier» åpnet en ny parsell ved Rugtvedt. Glemte skal det være, alt som heter kødannelser, forsinkelser, forbannelser og ergrelser for oss som fra tid til annen farter langs denne strekningen. Vi får se.

GVK hadde fått henvendelse om å stille med veteranbiler ved «Lasses» ved Rugtvedt. Ved halv tolvtiden hadde en slagfast gruppe samlet seg, for deretter å bli henvist til strategisk parkering på den nye parsellen. Der var vi lett synlig for trafikken på det som snart blir «gamle E 18. Det gir jo alltid en viss glede å bli sett. Et skår i gleden var at klubben ikke var nevnt hverken i programmet, eller i avisene dagen etter. Men kjøretøyene fra GVK ganget i alle fall publikums interesse.



Man fikk servert mannskor, pølser, kaffe og en kake på 10,2 meter, med hele traséen inntegnet. Godt å vite hva 31 milliarder er brukt til.

Ulf





*Bilen kler veldig godt fargen Petrolium Metall. I bakgrunnen er Kaj sin 450SL.*

# RESTAURERT PÅ **1-2-3**

**Kva gjer du dersom bruksbilen som har tenkt deg trufast i år ei årrekke begynnar å bli så skranten at det er uaktuelt å komme igjennom neste EU og sjølv dei mindre bilkyndige i omgangskretsen tar til å kommentere på tilstanden? Blir det kortaste veg til skroten mens bilen enno har skilt, Finn-annonse med «delebil til sals», eller meiner du at ein så trufast bil fortener ein ekstra sjanse og restaurerer deretter det som for andre berre er ein utsliten gammel holk? For medlemmer i GVK er kanskje det siste mykje meir relevant enn for ein gjennomsnittsnordmann, men slik gjenbruk er jo i tillegg også glimrande ressursutnytting dersom det kan utsette produksjonen av ein ny bruksbil.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Klubbens danske alibi, Kaj Hansen på Rørholt i Bamble, hadde i mange

år ein 1978 modell Mercedes-Benz W123 stasjonsvogn i den flotte metallakk fargen Petroliumsgrøn. Bilen, som var seld ny i Noreg og

sikkert var ein av dei fyrste som kom til landet, kjøpte Kaj i 1980 av fyrste eigaren. Seljaren hadde då fyrst opplevde at motorblokka i



*Bilen blei etter oppsveising lakkert fyrst i deler og deretter samanmontert.*



*Under monteringa var ein ung Morten Hansen med. Han har i dag 10-15 Mercedes iht onkel Kaj.*

bilen delte seg i to på Autobahn, og når han endeleg etter 6 månader med advokathjelp fekk ny motor på garantien og kom til Oslo med Kiel-ferja, blei bilen påkøyrte i fyrste rundkøyringa på Vippetangen. No får det vere nok tenkte eigar nr 1, og averterte bilen med bulkar og det heile. Kaj slo til på annonsen i Aftenposten (på 80-talet var det faktisk landets suverent viktigaste omsetningsplass for brukte køyretøy) for kr 110.000 inkludert karosseriskade, og sende deretter bilen til sin bror i Danmark for utbetring av skaden. For litt sør for Billund på Jylland heldt nemleg Knud Eek Steen Hansen til, som i tillegg til å vere bror til Kaj også var Danmarks største guru på reparasjon av Mercedes-Benz. Knud starta med A-Ford i 13-års alderen, restaurerte sin fyrste Ponton-Mercedes som 18-åring og hadde sidan det aldri sett seg tilbake. Han blei etterkvart kjent for å ha over 200 Mercedesar ståande og å kunne identifisere feil gjennom å høyre på motorlyden over telefon. I dag er det nevøen til Kaj, Morten, som fører tradisjonen vidare etter å ha redusert farens samling til meir handterbare 10-15 bilar.

Kort tid deretter i 1980 hadde Kaj så fått seg ein fin bruksbil utan spor av skade og med fabrikkny 300D-motor sponsa av Bertel O Steen, og Mercedesen fekk verkeleg gjere nytte for seg. Så mykje at bilen i 1997 hadde gått 722.000 km på 17 år og var i kjent Mercedes-stil frynsete i kantane. Det var enten å kaste restane eller heilrestaurere seier Kaj, som deretter i god gammalbilentusiast tradisjon velde det siste. På ny blei bilen sendt til broder Knud, denne gongen for full demontering ned til minste skrue før rustsveising og bytte av absolutt alle slit(n)e delar inkludert fabrikkny motor nr 3, denne gongen ein 300 turbodiesel, på 80-talet verdas raskaste dieselbil

og ein slik som alle Mercedes-eigarar den gong drømde om. Det nedplukka skalet av bilen og lause karosseridelar blei lakkert kvar for seg og deretter lakkert samla for å garantere for at ingen flater skulle vere utan lakk og kanskje ruste igjen. Som på andre totalrestaureringar blei det brukt nye gummidelar alle stader, og etter kvart når ruter og interiør hadde kome på plass igjen var det gått med over 1200 timar for at bilen skulle sjå ny ut. For å hindre nye rustangrep blei bilen sett inn med 55 kg maritim grease («stevnsfett» på dansk) som er laga for å halde ting rustfritt i endå høgare saltgehalt enn dagens norske vegar. I tillegg er det syrefritt seier Kaj. To år seinare





*Interiør i slitesterkt stoff med veldig tidskorrekt mobiltelefon.*



*Kromma gitter på luftinntaket var ekstrautstyr.*

kunne ein fornøgd Kaj hente sin gamle bruksbil som i dag nyter livet som ung veteranbil og har gått nye 48000 km på 10 år. Vi såg bilen seinast på medlemsmøtet i mai.

Mercedes med interne nummerkode W123, eller ein Eins-Zwei-Drei for å seie det på originalspråket, var Mercedes-Benz sin volumseljar i perioden 1975 til 1986 og og kom til landet i hopetal som nye og pent brukte. W123 var fullstendig dominerande som drosjar over det ganske land, og sannsynlegvis den fyrste E-klassen (rettnok før det begrepet blei oppfunne) som Ola Nordmann såg seg råd til å kjøpe ny for eigne pengar. Prisane starta på rundt 100.000 iht Bladet Nå's Bil-Ekstra frå februar 1977, som av stasjonsvognene endå berre kunne vise spionbilete. Litt seinare blei dei fyrste stasjonsvognene offisielt produsert av M-B lansert, og vi ser at bilen til Kaj har det låge løpenummeret 001175. Alle W123 stasjonsvogner blei bygd på ein ny fabrikk i Bremen, og dei fyrste årgangane har vore berykta for rusta panser på grunn av ein produksjonsfeil på denne fabrikk. Det var dagens dose med unyttig kunnskap. Sjølv har eg hatt fire slike bilar og er einig om at det er ein av produsentens beste bilar, med kun to svake punkt. Rust - og setefjørene som alltid knakk etter eit par hundre tusen km.



*Dette var ein svært velkjent profil på norske TAXI-haldeplassar for 25 år sidan.*



*Her er ikkje spart på noko. Spoiler over bakluka var populært tilbehør, medan blekket framfor hengarfestet er unikt og laga for denne bilen i Danmark.*



*Kaj er fornøgd med bilen han har køyrt nesten 800.000 km med.*

# EIT HISTORISK FUNN

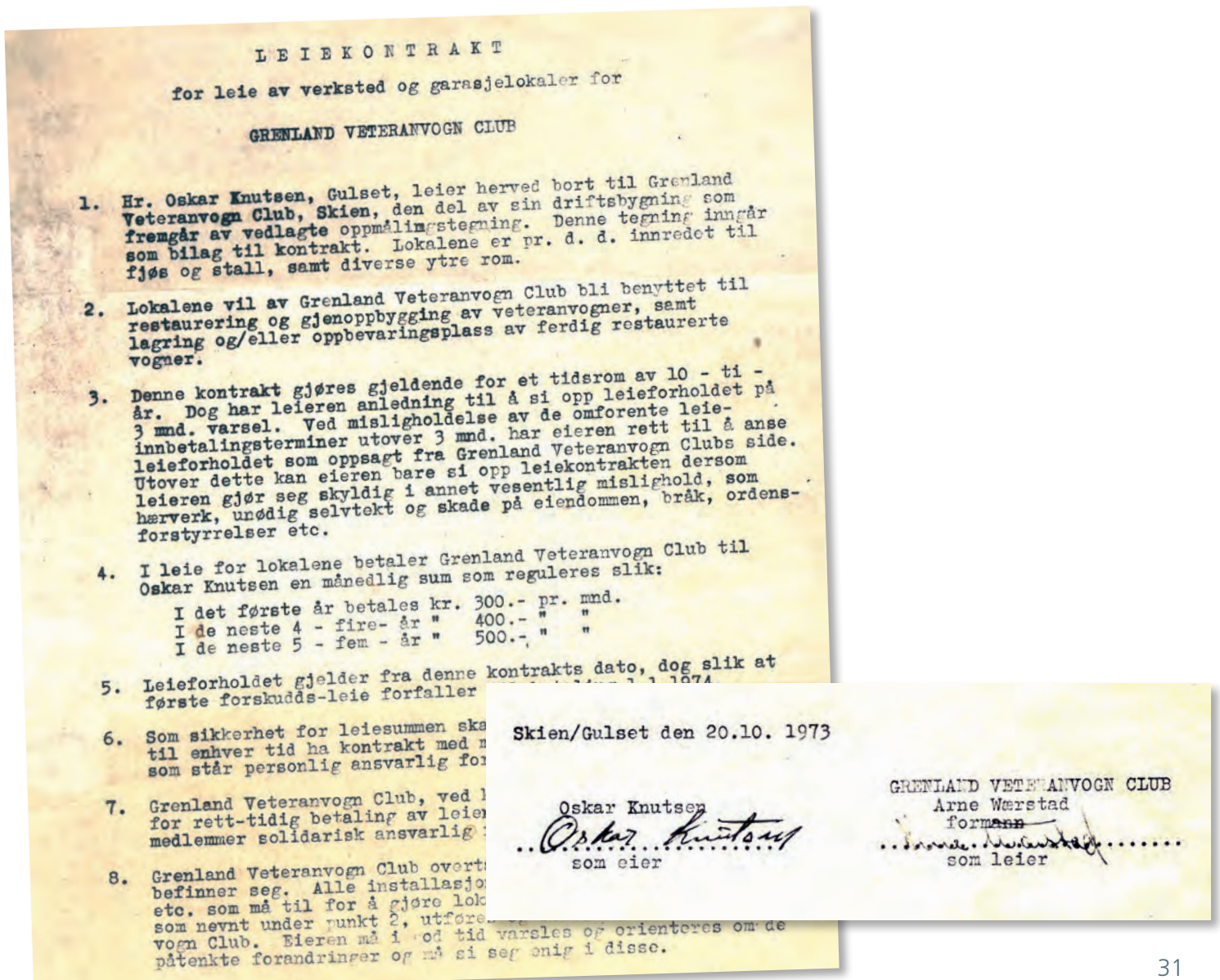
Redaksjonen har fått denne artige saka frå Geir Grøtvik. Eit kapittel i den tidlege historia til GVK var lokalet i låven på Gulset, der medlemmer i 1973 med stor dugnadsinnsats klargjorde for mekkeplassar og klubbblager. Oppstarten og det som vidare skjedde er grundig omtala i jubileumboka vår på side 38 og 39. Omtalen er primært basert på munnlege kjelder for noko skriftleg har ikkje vore tilgjengeleg for bok-redaksjonen og dagens GVK. Inntil no, for tilfeligheiter har gjort at det no også finst skriftleg dokumentasjon:

Torunn Granheim, som og er kjent

som frua til Bjørn, var for ikkje så lenge sidan i ein bruktbuikk i Porsgrunn og kikka på utvalet. Blant raritetane fann ho ein perm med variert innhald. Deriblant ein kontrakt frå 1973 om leige av verkstadplass inngått mellom gardbrukar Oskar Knutsen på Gulset og Grenland Veteranvogn Club (merk stavemåte). Kontrakten var underteikna av Knutsen og Arne Wærstad, som var formann i klubben på den tida. Saman med kontrakten låg også eit bensinrasjoneringskort frå oljekrisa datert 1973 når nasjonen førebudde seg på kommande mangel på drivstoff, ved å sende ut rasjoneringskort slik folk hadde vore nøydd til å ha under

verdskrigane og på 50-talet for importvarer som sukker. Oljekrisa gjekk over og korta kom ikkje i bruk, men det spennande her er at kortet var utsteda til Harald Sommerbakk, som jo er kjent som GVK sin fyrste formann (1968 til 1973). Og som Geir skriv til redaksjonen, sidan begge deler låg i same perm det er grunn til å tru at dei kjem frå Sommerbakk.

Ganske utruleg at ein av våre var den som oppdaga den gamle kontrakten i ein bruktbuikk 46 år seinare og som difor kunne forstå den historiske verdien.





Einar Rose skrev en gang revyvisen «Landskampen». Den regnet nesten vekk, og refrenget lød: «- og vannet steg, og vannet steg..» Det gjorde det heldigvis ikke på Slevollen søndag 28.september da det årlige høst-treffet fant sted. Men vann var det nok av likevel.



Veteranbileiere ønsker seg sol når de er ute og ferdes, da skinner det så vakkert i blankpolert lakk. I dag gjorde poleringen likevel nytte, regnet prellet av panser som vann på gåsa. For det regnet. Mye.



Denne søndagen var det ikke trangt om plassen på Slevollen. Vi talte ti veteraner til sammen. Og en motorsykkel. Vi har forståelse for at cabrioletter holder seg hjemme på en dag som dette, det samme gjelder dem som sitter overskrevet på to hjul og er utsatt for vær og vind. Men det finnes da visserlig flere enn ti innebygde veteranbiler i GVK? Er man i ferd med å bli bløte i denne klubben? De som møtte frem fremsto i alle fall som den harde kjerne av den harde kjerne: de fem på bildet til høyre trosset Yr.no og lot det stå til.







Narve Nordanger dukket brått opp med sin NSU med Wankelmotor. Dermed skulle listen være fulltallig. Det var med andre ord et sterkt slanket fremmøte.

Jan Arthur er en fullbefaren optimist. Han hadde satt opp salgstelt og solgte klubbens bøker og et assortert utvalg av sin pulverlakk. Vi har latt oss fortelle at han fremdeles har flere tonn på lager. Vi fikk videre opplyst at han hadde solgt tre bøker. Det blir penger av slikt også. Smått om senn. Parallelt med Slevollen var det også **Veterandager i Lunde**. Det regnet der også. Men det hindret ikke mangfoldige veteranbiler fra å møte..



Veterandagene i Lunde er et helt forskjellig konsept fra det som arrangeres på Slevollen. I Lunde møtes så å si alt som er gammelt. Og arrangementet har et mye større nedslagsfelt. Hvert år kommer det deltagere kjørende helt fra Haugesund, Sørlandet og Vestfold. Og en og annen slenger fra GVK. Også i år kunne man sette seg på «lokalbussen» og få en sightseeing omkring i Lunde. Til vanlig står bussen på Jønnevald og er under beskyttelse av Rutebilhistorisk Forening. Geir Grøtvik og undertegnede deltok på denne nostalgiske rundturen. Bussen er for øvrig samme type og årsmodell som transporterte undertegnede til og fra folkeskolen. For noen år siden.

Været kan ingen gjøre noe med. Vi håper Jan Arthur og Stein ikke tar skrekken av årets rotbløyte men stiller Slevollen til disposisjon også neste år. Og at folk møter opp.



# KORT NYTT...

**07. november:** Klubbmøte: Finn Kristensen, tidligere industriminister fra Grenland.

**12. november kl 1900:** Klubben er invitert på besøk til Gumpen Auto.

**05. desember:** Klubbmøte: Et meget spennende møte der vi får besøk av Kjell Ivar Søreng. Han ble vi kjent med i forbindelse med Norgesløpet i Grimstad og møter vi hadde med han i etterkant. Kjell Ivar har masse kunnskap om bilrestaurering, har nylig restaurert en meget sjelden gammel BMW som han kjørte som en av tre norske i tidenes Alperally i syv dager i sommer. Han skal vise en film med stillbilder på 15 min fra turen.



Bilen til Kjell Ivar.

**25.-27. oktober** er det Oslo Motorshow på Lillestrøm. Her der veldig mye fint å se. Se [www.oslomotorshow.no](http://www.oslomotorshow.no). Skal du innover så kan jeg anbefale å ta toget. Bestill billett i god tid for å få minipris. Nyt en avslappende togreise og gå fem minutter fra jernbanestasjonen til messesenteret. Du slipper å betale for bompenger og å parkere bilen på Lillestrøm.

Vi tipser om at bladet **Norsk Motorveteran** har bygd opp en meget bra liste over arrangementer.

Følg med på [www.gvk.no](http://www.gvk.no) og vår Facebook side. Ønsker du å få lagt inn arrangementer så kontakt Torfinn Dale.

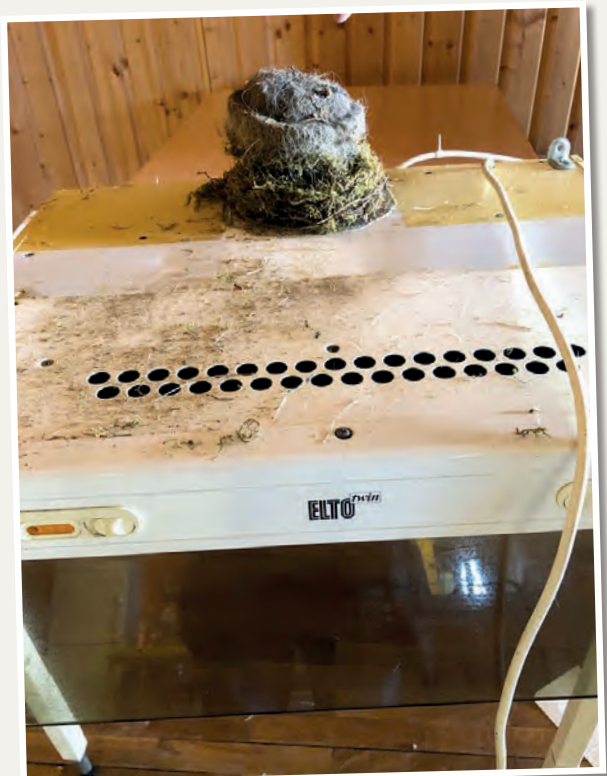
Har du kjøpt **jubileumsboka** vår? Du får kjøpt den av John Austad til en god pris. Riktig tlf. nr. til John Austad er 915 26 466.



I april arrangerte både Amcar klubben og GVK frivillig EU-kontroll for fritekte bilar hos Sigurd Daleng på Gulset.



Helge Wærstad treng ikkje ta med seg fluktstol når han skal sjekke opplysningar i GVK boka. GVK klubbmøte august. Foto Narve Nordanger.



Eit 15 cm høgt fuglereir er funne i ventilatorkappa på klubbblåven. Kanskje ikkje rart at ingen var imponert av effekten til avtrekksvifta. Foto: Tom Ellefsen.





Spesialverktøyet til Peugeot som GVK hadde liggande i mange år har fått ein verdig eigar. Frå Ekeberg-marknaden.



Bilkjøp anno 1985. Nestformann Torfinn Dale (den gong med hår) har akkurat kjøpt seg ny Volvo 740 og poserer her saman med far sin, John Dale, og hans 20 år eldre Volvo PV 544. Volvo-seljar og fotograf var Arvid Ajer, også eigar av gammal Volvo og medlem i GVK.



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

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

**BILDELER**  
**Granheim**

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



Veteranbiltreff på Hof med Toyota Crown som hadde vore på Norgesløp i Grenland - fyrste gong det blei arrangert.



Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2019



# TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



**CARLSENFRTZØE**  
*Den lokale byggevarespesialisten*

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