

Veteranvoغن



Av innholdet:



Taxi!



1980 Honda CB100



Lokomobil ved Tinnssjø

Formann:

Jarle Rønjom – tlf 4041 2824
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Bjørn Granheim – tlf 9166 2494

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 9587 4878
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 9240 1984
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 9131 6526

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 9821 5094
Dag Henning Eik – tlf 9006 6715

Revisorer:

Stein Haugseter og
Ole Aglen

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505

Teknisk bil:

Svein Ekornrød - tlf: 9052 6749
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykel:

Hans Olav Kise - tlf: 9301 1583
E-mail:hanskise@gmail.com

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Per Horst, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) – tlf 9019 9362,
E-post: torewahl@online.no
Inge Holt (MC) – tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) – tlf 9387 1503

(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikket for LMK-forsikring).



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

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

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i hver måned (unntatt juli). Med-

lemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelsehemmede og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada. Ønsker du å

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

REDAKSJONENS HJØRNE

Våren er her! I skrivende stund er det ei uke igjen av mars. Det snødde i dag morges og i ettermiddag skinner solen og det er nesten godt å være på verandaen. Jeg tror vi er mange som venter på mere sol og varme. Da kan veterankjøretøyene komme fram igjen.

Årets årsmøte hørte til de fredelige sammenkomster i GVK. Det ble fullt hus og stoler fra 2. etasje ble hentet. Alle fikk god mat og mange blide ansikter var å se. Rapportene var godt laget. De ble lest høyt og godkjent. Kort fortalt så er GVK en klubb som driver godt!

OBS! BENSIN !!! Nå kommer økning av etanol i 95 oktan bensin. I løpet av våren øker innblandingen fra 5% til 10%. Mange

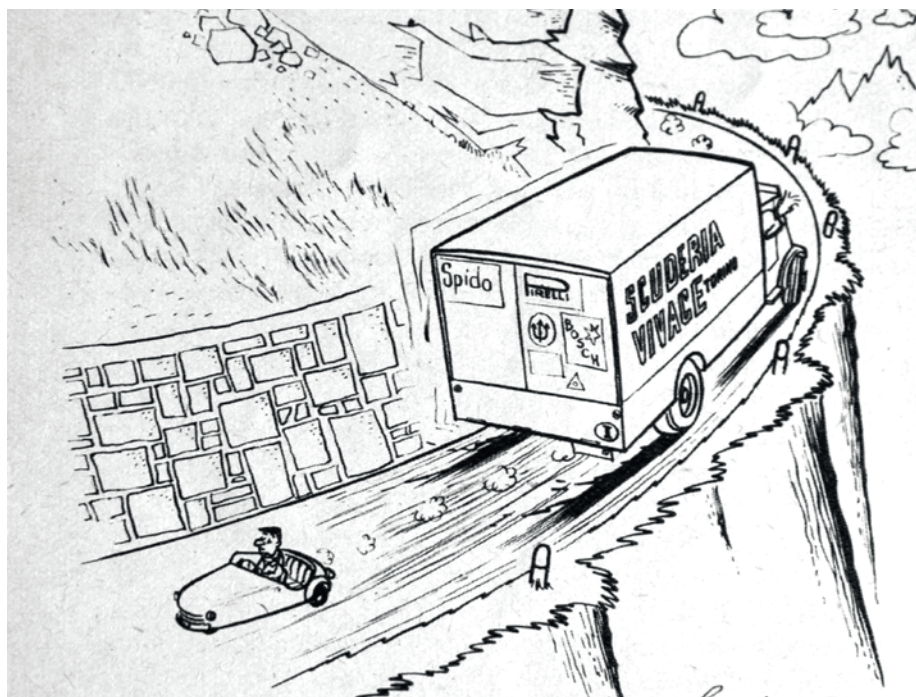
veterankjøretøy er avhengig av å bruke 98 oktan. Sjekk ut ditt kjøretøy og les mer på www.lmk.no og www.amcar.no om etanol. Du kan spare deg for mange problemer med å bruke 98 oktan bensin. Du kan også laste ned appen Refuel på mobilen og få opp liste over bensinstasjoner som selger 98 oktan. Dette er kjekt på reiser.

Grenlandsrally er et av sesongens høydepunkt. I år er dagen den 18. mai. Jeg ser fram til denne dagen og håper på godt vær. Vårmarkedet i Seljord er samme dag og lørdag 19. mai. Vi har mye å glede oss til.

Redaksjonen ønsker dere alle en god vår.

*Med hilseng fra redaksjonen:
Leif Hægland*

STRIPA Russell Brockbank



FORMANN HAR ORDET

Hei alle GVK venner!

Jeg vil takke for tilliten ved valget på årsmøte. Nytt styre er godt i gang med jobben med å drive klubben videre. Valgkomiteen har gjort en god jobb. Engasjerte styremedlemmer er ingen selvfølge. Jeg vil takke Lars Tuft for innsatsen. Lars som gikk som kjent ut av styret nå. Hans engasjement i klubben har vart gjennom 40 år, og han har hatt mange roller gjennom årene. Jeg vil også benytte anledningen for å takke Torfinn Dale for en godt utført formannsjobb i 3 år. Dette blir som å hoppe etter Wirkola.

Torfinn er heldigvis engasjert videre i og for klubben, og i disse dager jobbes det med veterandagen i Skien 29 april. Vi skal fylle gågata i Skien med veterankjøretøy. Denne dagen trenger vi parkeringsguider, så ta med deg kjøretøyet ditt og vær en parkeringsguide samtidig.

Husk også å stille på Grenlandsrally på Kristi himmelfartsdag, 18 mai. Tore Kvaale og gjengen er godt i gang med forberedelsene. Har du ikke kjøretøy å delta med, meld deg til innsats for arrangementet. Vi trenger postmannskap underveis og parkeringsmannskap i Brekkeparken. Starten går fra Gumpen Auto kl. 1100.

Jan Arthur Pettersen og Stein Haugseter er sammen med Dag Henning Eik i gang med planleggingen av dekksparkedvelder noen torsdager i løpet av sesongen på Slevollen. Jan Arthur og Stein skal også ha et vårtreff. Jeg tror også de er i gang med planleggingen av et jubileumstreff til høsten på Slevollen.



Vi har fått ny webmaster på sosiale medier. En av våre unge medlemmer, Kristian Haugom tar seg av dette. Han har epostadresse kristianhau10@gmail.com. Send gjerne tips, og bruk Facebook siden til å dele gode opplevelser eller bilder av kjøretøyet ditt. Er det noe du trenger til restaurering av kjøretøyet ditt så legg det ut. La facebook-siden til GVK bli levende.

Klubben vår er et møtepunkt for mange. Mandags formiddag, tirsdags formiddag, og tirsdag kveld er klubbhuset åpent. Ta en tur for en kopp kaffe eller mineralvann, og ha en hyggelig prat. Dette er helt uformelle treff uten program. Ta gjerne med kjøretøyet på medlemsmøtene i år. Parkeringsplassen foran klubbhuset er forbeholdt veterankjøretøy i sommersesongen. Har du tips om underholdning til medlemsmøtene fortell det til styret, kanskje vi kan få det til.

Nå nærmer vår og sommer seg, og jeg

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægland

Web-master:

Kristian Haugom - tlf: 4805 6536
E-post: kristianhau10@gmail.com

Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 9240 1984
E-post: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien - tlf: 3590 5590
www.thure-trykk.no

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2023:

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

Framsidedfoto:

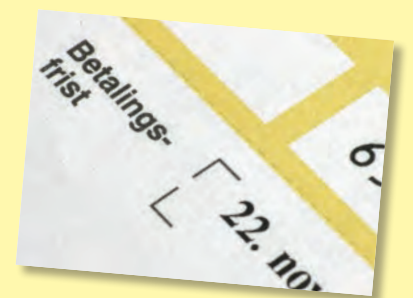
Det er snart tid for Grenlandsrally igjen. Framsidedfotoet er frå den særdeles trivelege avsluttinga på løpet i fjor; ein 1967 Fiat 600 med rally-dekor og Abarth-merke, og ein 1932 Ford V8 Coupe er stilt opp framfor paviljongen i Brekkeparken.

gleder meg til å kjøre veteranbil, og se alle de flotte kjøretøyene i klubben. Til slutt vil jeg bare ønske alle en riktig god kjøretøysesong, og håper at jeg ser dere på arrangementene våre.

Hilsen Jarle

TAKK OG FARVEL

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



TAXI !!!



Chevrolet Caprice Classic 1977

Hvis man etter en sen festaften ringer for å bestille taxi her i Grenland skal det mer enn et mirakel til for at det er denne som dukker opp: En «New York taxi», Chevrolet Caprice Classic 1977. Den står nemlig for det meste trygt parkert i garasjen til Gisle Tollnes. Og så vidt vites har han ikke søkt om drosjeløyve. Eller er knyttet til Uber for den slags skyld.



Før vi går videre må vi ta livet av enkelte myter: *Yellow Cab* er IKKE oppfunnet i New York, og er heller ikke det eneste stedet på kloden der de opptrer. Selv om det kan virke slik på kinolerretet.

Første gang den opptrer er faktisk i en musikal i Paris i 1796. Gule drosjer var velkjente innslag i bybildet både i Paris og London på mesteparten av 1800-tallet. På midten av århundret ble New Yorks drosjeverden rystet av et selskap bestående av gule drosjer som tilbød: *billigere, behageligere, mer forutsigbare og mer pålitelig drosjetilbud* enn noen av de andre konkurrentene i byen. En av de aller første automobildrosjene i London kom ca. 1890. Den var elektrisk. Og den var knall gul. Og definitivt billigere enn dagens drosjepriser.

På fordørene av sin Chevrolet Yellow Cab 1977 har Gisle Tollnes listet opp prisene på drosjekjøring i New York fra den tiden denne modellen kjørte gatelangs. Det skulle ikke herske tvil om hva du måtte punge ut med enten at du hadde hatt en fuktig eller tørr kveld på byen.

Vi regner med at prisene i New York har steget siden den gang.



TAXI FARE
\$2⁵⁰ Initial Charge

40^c Per 1/5 Mile
40^c Per Minute Stopped
50^c or Slow Traffic
Night Surcharge



Chevrolet Caprice Classic 1977 ble utstyrt med et nytt frontmerke. Det erstattet den tradisjonelle tversoversløyfen som var kjennetegnet til grunnleggeren, Louis- Joseph Chevrolet.

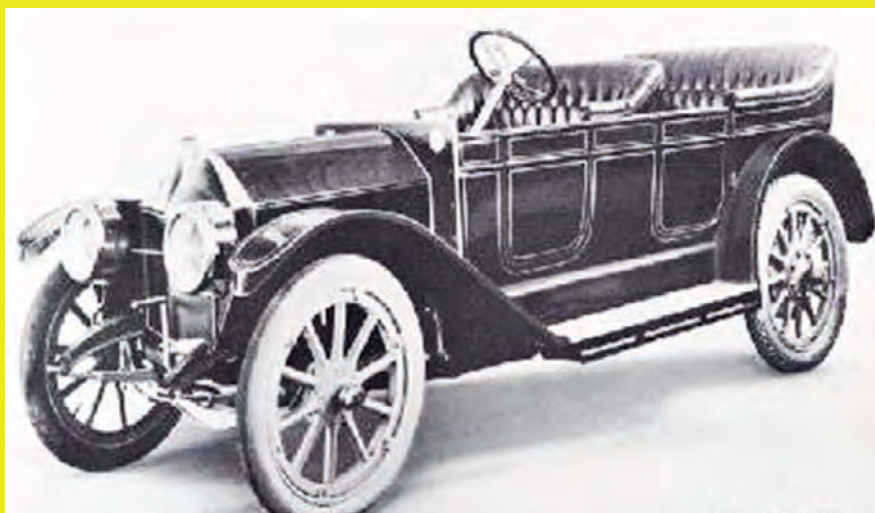
Som vi alle vet ble han født i Neuchatel i Sveits. I et land som for øvrig er mest kjent for sine gjøkur og ost med hull. Teknisk sett er det et langt sprang fra gjøkur til Caprice Classik.

Vi har fortalt om Louis-Joseph Chevrolet tidligere her i Veteranvognen, men vi velger likevel å trekke noen enkle linjer av hensyn til nye lesere: Chevrolet forlot Sveits og emigrerte til Canada, utlært som mekaniker. Derfra til USA. Med seg hadde han også et stort talent for racerkjøring. Med dette talentet vant han sitt første billøp i 1905, bak rattet i en FIAT.

Senere ble han engasjert hos Buick som dro nytte av hans popularitet som racerkjører: Først i mål er god reklame!

Chevrolet kjørte Buick racerbiler og ble etter hvert et stort navn innen bilsporten, båret frem i den tidens massemedia. Automobil og fart var noe nytt og eksotisk som pirret allmuen.

Hos Buick lærte han også om bildesign. I 1909 utviklet han sin egen motor i sitt eget verksted, en 6-sylindret kraftkar med overliggende kamaksler. Derfra var ikke veien lang, sammen med sin bror Arthur Chevrolet startet de Chevrolet Motor Car Company. Og lanserte sin første automobil Chevrolet Classic Six i 1909. Det var det, kortere kan det ikke sies.





Gisle Tollnes er fem år eldre enn bilen. Kloke hoder regner seg da fort frem til at han er 1972-modell. Han har slått seg til i Porsgrunn og driver som byggmester.

I 2012 fant han sin Caprice Classic i Moss, den var importert til Norge i 2010. Fra Moss var ikke veien lang til Porsgrunn. Da den ankom hit var den helt original i ett og alt, intet var endret eller ombygget. Men den var blå. Gisle Tollnes presiserer at den ikke hadde vært drosjekjørt i hele sitt liv. Derimot hadde han mistanke om at den hadde levd sitt forrige liv som privatbil i California.

Fra blå privatbil i California til gul taxi i Porsgrunn er det et stykke vei både geografisk og fargemessig. Nå er den så gul som det går an å bli, og bærer alle tydelige tegn på at Gisle Tollnes har et meget intimt kjennskap til fenomenet New York – taxi. Det kommer tydelig frem i de mange detaljene som er tilført bilen. Både tekster og ikke minst den dekorative «sjakkbrett-borden».

Vi innrømmer at vi undret oss litt over både interessen for og kunnskapen omkring dette New York-fenomenet. Gisle Tollnes sin forklaring var både tydelig og forståelig: Han hadde sett mange filmer der disse «Yellow cab» var en påtrengende del av bybildet. Etter hvert grodde det frem en fasinasjon som bare vokste og vokste.

Særlig var det de gule drosjene til firmaet *Checker Cab* som sto høyt i aktelse hos Gisle. Han skaffet seg etter hvert også en modell av en *Checker Cab*.



blant New Yorks yellow taxi. Om det var ønskedrøm eller ikke: Chevrolet dekket 80 % av byens drosjetilbud. Og Caprice Classic 1977 hadde en klar vinnerposisjon.

Resultatet av undersøkelsen glinser i gul blank lakk på gårdsplassen til Gisle. Man føler seg et øyeblikk hensatt til 1970- og 80-tallets «Dirty Harry-filmer». På filmrerret deltok som kjent både Clint Eastwood og Chevrolet Caprice Classic yellow cab..

Men akk, han oppdaget at det var også det eneste han hadde råd til når det gjaldt *Checker*. Dermed ble fokuset flyttet over på noe mer oppnåelig. Etter en stund i tenkeboksen begynte han å undersøke hvilket bilmerke som var mest representert



Når han så hadde fått bilen inn på gårdsplassen gikk han atter i tenkeboksen: Hva skulle han så gjøre med den? Han hadde vært på Amcar-treff med den da den ennå var blå. «Ingen gadd å kaste et blikk på den!» Dermed var veien kort til bestemmelsen, interessen for Yellow Cab lurte i bakhodet, han ville ha et kjøretøy som ingen andre hadde. Og slik ble det. Først gikk han til det praktiske skrittet å slipe av all lakken, bl.a. var taket blitt «solbrent» under Californias stekende himmel. Den kalles ikke «the sunshine state» for ingenting. Og UV-stråler 360 dager i året er ikke godt for bil-lakk, men man kan ikke kline sin bil inn med solkrem faktor nr. 50 av den grunn.

Etter sliping ble resultatet sparklet og pusset, deretter fjernet han all innmaten. Samtidig skiftet han både støtdempere og fjæring både foran og bak. Den ble litt lavere foran og strammere helt akter. Dermed oppnådde han å få en litt «stivere» bil, noe som gjorde den mer behagelig å kjøre. Den duver ikke lenger som et skip i storm bare du kjører over et fingerbøl.

Som vanlig når Veteranvognen kommer på besøk er vi nysgjerrig på hva som befinner seg under panseret. Som i dette tilfelle er både langt og bredt.

Vi må innrømme at det var mye under panseret, men selve motoren var skjult av en hel masse annet. Som sikker er der for å oppnå den maksimale ytelse.

Vi fikk fortalt at nede i alt dette satt det en V8- motor som rommet 5 liter. Hvem skulle trodd at noe så stort var så vanskelig å få øye på. Men alt dette til sammen ga 140 hestekrefter.

Dersom du kjørte 10 km. langs Broadway måtte du regne å bruke ca. 1 liter bensin. Sånn sett ikke mye når du vet at i tillegg til passasjer hadde bilen en egenvekt på 1845 kg. Gisles utgave har automatgir, med innlagt både overdrive for «highway» og krabbegir for tett New York-trafikk.



Chevrolet Caprice Classic 1977 ble kåret til Årets bil i samme året som den ble lansert. Den er romslig. Sofa foran og sofa bak. Ingen kan kalle den overdådig utstyrt, men den har det som trengs for å holde sjåføren oppdatert med strømtilførsel, oljetrykk og hastighet. Samt radio som tar inn musikk og bestillinger av turer. Vi har for lenge siden lært oss til å tvile på alt som angår oppgitt topphastighet. Og 80 miles i timen blir litt over 136 km/t. Noe som ikke er å anbefale for en taxi midt i New York. Hvis man vil beholde sertifikatet.



Gisle har vært tro mot ideen; han har klart å gjenskape den hel-amerikanske følelsen av å sitte i en Yellow Taxi fra 1970-tallet. Fra taxiskiltet på taket, som han har laget selv, til all teksten på utsiden. Den fikk han laget hos Profil Reklame etter å ha vist den lille Checker-modellen. På dashbordet henger mikrofonen der han holder kontakt med taxicentralen. Og i bakvinduet kan vi nyte synet av den lettklede piken som kun benytter seg av originale deler fra Chevrolet. Ikke rart han er benyttet til vennskapelig bryllupskjøring og diverse reklamer i distriktet.

Men ikke til hjemkjøring etter en fuktig aften på byen.





GVK-TUR TIL KARLSTAD 12. TIL 14. JUNI 2023

SELMA LAGERLÖFS MÅRBACKA

Vi inviterer til felles tur til Karlstad i Värmland.
Vi skal kjøre på små veier fra Strömstad.
Kjørelengde totalt ca 600 km.

Forutsetning for turen: Alle må ha egen reiseforsikring og bilforsikring som dekker evt. bilberging. Vi håper du kjører veteranbil.
 Vi skal bo to netter på Scandic Klarälven i Karlstad. Gratis parkering ved hotellet.

Vi møtes i Sandefjord mandag 12 juni kl 07:30 ved fergeterminalen. Ferga går kl 8:30. Vi kjører mot ED-Bengtstors-Åmål og videre til Grums der vi tar ei pause. Så til Karlstad (dagsetappe 200km). Felles middag på hotellet.

Tirsdag 13. kan de som vil, bli med på kjøretur til Fryken (dagsetappe 150km). Der skal vi besøke Mårbacka som var gården til Selma Lagerlöf. Det er i dag museum med en stor park.

Så kjører vi til Sunne, og videre nordover til Hotell Frykenstrand der vi skal spise lunsj.

Etter lunsj kjører vi sørover til Rottneros, der vi kan se den berømte blomster- og skulpturparken. Deretter kjører vi E45 tilbake til Karlstad. Felles middag på hotellet.

Onsdag 14. blir det retur hjem. Avreise kl 9:30. 240km til Moss. Vi kjører E18 vestover forbi Årjäng og tar av ved Holmedal og kjører mot Fågelvik. Vi kjører mot Väng og videre mot Norge og Øymark og så til Ørje.

Fra Ørje følger vi E18 og tar av til Mysen. Følger lokale veier mot Askim der vi skal ha felles lunsj. Vi planlegger å besøke en privat MC- og bilsamling i Askim. Videre mot Skiptvet, Svinndal og Moss der vi tar Bastøferga til Horten (*ikke inkludert i prisen*).

MAKS 25 BILER, MINIMUM 15 BILER.

Påmelding seinest 30. april. Skulle det bli for mange deltakere blir det de 25 første bilene, prioritert etter innbetalingsdato. Ved påmelding oppgi navn på personer (1 eller 2) og ett mobilnummer pr bil.

SPØRSMÅL RETTES TIL:

Oddvar: 971 81 656, ohoeijor@online.no
 Tore: 924 01 984, trkv13@gmail.com

PRISER

Inkluderer hotell 2 netter m/frokost, 2 middager og 2 lunsj. Omvisning på Mårbacka.
 Kr. 6.100 for to personer i dobbeltrom
 Kr. 3.950 for enkeltrom

BROENE, COWARDS HJØRNE OG EPA-BRUA – IDYLL OG SKREKKOPPLEVELSE

Broene og Cowards hjørne var det mest trafikkerte stedet i Skien. Uansett hvor man skulle i byen måtte man forbi her. For de fleste gikk det bra, men mange uøvde sjåførere trakk et lettelsens sukk når de var kommet helskinnet gjennom og kunne sette opp farten utover Broene eller opp Prinsessegaten. Men lenge var dette et vakkert gateløp med flere maleriske partier.



Mathisen og Brekkes bensinstasjon innerst på Broene var utformet som et gresk tempel, slik stasjonene var på 1920-tallet. Med sine høyreiste pumper lik klassiske søyler er det liten tvil om at det var mer høytid over bensinfyllingen den gang. Foto fra Facebook.



Samme stasjon fra Hjellevannet-siden. Fortsatt ligger bygninger fra de gamle brukene, bl.a. Laugstol bruk med gavlen mot gaten. Her lå Norges første elektrisitetsverk. Foto: Christian A. Tuftes samling/ Facebook.



Den gamle veien over Broene var stemningsfull og vakker. Flott broegning, butikker med reklameskiltter og BP-stasjon med antikke forbilder. Foto: Christian A. Tuftes samling/ Facebook.



Trafikalt anarki? Slik kunne Cowars hjørne ta seg ut i rushtiden på 1950-tallet. Ikke alle følger trafikreglene. Mange var engstelige for å kjøre her. Særlig var folk fra øvre Telemark lettet da det kom varehus på Herkules og de slapp å kjøre inn til sentrum for å gjøre sine ærender. Foto: Christian A. Tuftes samling/ Facebook.

Da EPA-brua kom oppsto det en nytt kaoskryss i Skien. Her måtte en holde tunga rett i munnen for å overholde vikeplikten riktig. Trafikkseparasjon mellom sykler og biler er ennå ikke tema. Det virker som parolen er at alle får berge seg gjennom som best en kan. Foto: Christian A. Tuftes samling/ Facebook.

Av Tor Kjetil Gardåsen

Eidet var det eldste stedet for sagbruks-industri i Skien. Her ble det på 1500-tallet utminert en rekke vannrenner som ga vann til å drive oppgangssagene. Over disse ble det lagt bruer, og fra disse fikk gaten det navnet den fortsatt bærer. Etter at det ble bygd bru over Klosterfossen på 1600-tallet var dette også hovedinnfarts-veien til Skien sørfra. Gjennom århundrene dominerte sager og tresliperier, og til lenge etter krigen lå det gamle bygninger fra disse her. Men i etterkrigstiden tok biltrafikken over. Bildene forteller hvordan denne gaten så ut med sine omgivelser som kunne være både maleriske og inneholde bilhistorie.



Myndighetene trodde at EPA-brua skulle løse trafikkløstene i Skien, men det tok ikke mange årene før man måtte til med Møllebrua lenger ute. Foto: Christian A. Tuftes samling/ Facebook.

Slik så bilen ut på midten av 70-tallet da den ble dratt frem i lyset etter flere års hvile.



Drømmen lever

Jeg heter John Arvid og skriver litt for Veteranvognen. Noe av det jeg kanskje synes er mest spennende å høre om er hvordan folk fikk sin interesse for nettopp veteranbil. Var det en kjøretur i barndommen med en blankpolert doning, besøk av slektninger med nyervervet bil i en tid hvor dette var sjelden luksus, eller er det noe som har kommet etter hvert som man har tilegnet teknisk kunnskap og ønsker å kanskje ta dette ut i form av et veteranbilprosjekt? Alle har en eller annen historie om dette, og her er min.

Tekst og foto: John A. Vestgarden

Vi visste at den grå presenningen skjulte en skatt. Bak den slitene tilhengeren med

tre-karmer, og forsøkt plassert så diskret som over hodet mulig på tomta. Det var et resultat av at pappa alltid har vært svært nøye når det kommer til å ta vare på

ting, og det var ikke en eneste kvadratcentimeter som ikke var pakket møysommelig inn. Sett utenifra kunne man skimte konturene av en bil, men uten frontparti var det vanskelig å si så mye mer enn at den var stor og det måtte være noe fra rundt 1950.



To blide gutter som endelig får se hvordan drømmebilen skulle bli.

Det er en tid for alt, så da jeg hadde passert omtrent 4 vintre ble det bestemt å flytte bilen slik at den kunne lagres på et mindre sjenerende sted. Valget falt på en noe mer diskre plenflekk utenfor min bestemors nye landlige hjemsted i Bø. Man kan gå i årevis på skole og glemme timevis med diktanalyse og algebra, men detaljer fra en dag for over tretti år siden kan sitte som etset inn i hjernebarken. Da åpenbarte nemlig klenodiet seg i form av en 4-dørs burgunderrød 1952 Chevrolet Styline Deluxe. Og i det øyeblikket bilen ble avduket, er jeg sikker på at gnisten ble tent i et ungt guttesinn!



Valget av bil var vel neppe tilfeldig, da min bestefar var meget bilinteressert og fortrinnsvis valgte amerikansk langt inn på 70-tallet. En 1953 Chevrolet 210 hadde vært familiens fremkomstmiddel da min far tok sertifikat, og hvem kan vel glemme den første bilen man rattet rundt i? Uansett måtte de handles raskt, for på midten av 70 tallet hadde ikke en over 20 år gammel bensintørst amerikaner store odds for å overleve når det krevdes kostbart vedlikehold. Situasjonen var allikevel ikke helsvart, det dukket nemlig opp to biler som kunne selges samlet hos en bonde omtrent midt på Bø-slettene. Den ene var altså denne bilen som hadde levd i Bø-traktene fra den ble importert i 1954 og hatt ett ganske normalt liv (først som finbil, men til slutt som ungdoms-cruiser). Den andre var en 1950 Chevrolet Styline Deluxe, men dog i en mye mer sliten forfatning. Basert på tilstand var det derfor lett å velge at her var det 50-modellen som måtte ofre livet og gjøre nytte som delebil.

Prosjektet ble gjort kjørbart og kom seg hjem til Skien for egen maskin, og der ventet store planer. Pappas gode kamerat hadde overtalt sin far til å låne ut møkkakjelleren hjemme på gården som mekkelokale, og nå skulle dette bli en arena for bilprat, skruing og fremtids-drømmer. Demonteringen av Chevroleten og kameratens 1953 Mercury tok til, men dessverre ble det ett kortvarig eventyr. Bonden trang nemlig lokalet allikevel, og slik gikk det derfor til at det hele stoppet opp.

Men det var på ingen måte bortkastet, på tross av at det skulle ta ytterligere 20 år før bilen på nytt skulle gå på veien for egen maskin. Selv om pappa aldri restaurerte den selv, sørget han i hvert fall for at den overlevde «den kritiske fasen» hvor biler blir sett på som lite interessante. Ikke mange som snur seg etter en 2001 modell i dag...

Nå stod den altså her på lasteplanet og skulle fraktes til en ny tilværelse i Bø, og jeg husker både barten og skinnjakka til han som kjørte biltransporten. Geir, het han og hadde barn på min egen alder. Fra baksetet i følgebilen kunne jeg studere det duvende hekkpartiet foran oss, og hadde vi ikke visst at hele fronten og interiøret var demontert, kunne dette vært en hel bil. Og den var VAKKER! Bilen ble plassert midt på plenen og sirlig pakket inn i uvisshet om videre skjebne,



Chevroleten har i utgangspunktet ganske et riktig utstyrt for sin tid. Den har original GM gangster-caps, søkelykt og lykteringer også med caps. Utsikten fra det noe nedsitt og slitte forsetet med tidsriktig teppe var upåklagelig tilbake i 1998. Det eneste som manglet i lydbildet fra sekseren på 92 hk var lyden fra den gamle AM radioen.

men helt oppriktig vet jeg at pappa virkelig ønsket at den en dag skulle våkne til liv igjen.

Spesielt godt husker jeg at presenningen var noe løst festet over seinsprutbeskyt-

telsen på bakkdøra, og denne polerte min bror og jeg opp sammen med Deluxe merket rett over. Selv følte vi at restaureringen hadde begynt.

En sommer rundt 5 år senere ble bilen



Delebilen som endte sitt liv i to deler og i dag lever spredd over rundt forbi. Både i restaurerte biler, på en garasjevegg, men nok også i selve veggen i spikerform



Bilen står og venter på et fulladet 6V batteri som kan vekke den til liv fra sin tornerosesøvn. I denne forfatningen er det vanskelig å se om dette er en Chevrolet, en Pontiac Chieftain eller en Oldsmobile 88. Karosseriene var like, men listverket forskjellig. Bilen er mattet og grunnet, men ett lag av fargen Regal Maroon hadde gjort susen.

solgt til en arbeidskollega av pappa som var mekaniker av yrke, og en ny spennende tid var i emning. Deler måtte finnes fram fra loft og kjeller og det ble mange nye inntrykk. Spesielt godt husker jeg da grillen ble løftet ned fra loftet hos bestemor. Selv om Chevrolet stort sett har hatt moderat styling i amerikansk målestokk, er denne grillen fortsatt en av mine favoritter. Og jeg husker at alt var stort og tungt. Gulhvite deler fra delebilen, fine burgunderrøde skjermmer og et baksete som fortsatt var kledd med det originale varetrekket. Det tok heller ikke lang tid før den nye eieren hadde fått gang på sakene og registreringen var på plass

Endelig kom dagen da vi skulle få se resultatet av restaureringen, og husker at denne søndag morgen gikk Anne Cath Vestlys «Mormor og de 8 ungene» på TV. Selve handlingen var ikke så viktig, men det var lastebilen, som gjorde at jeg ble sittende, for det var en nydelig rød Ford AA fra rundt 1930. Hustelefonen ringte, og jeg tror pappa nok innså hvor spennende dette var for hans to håpefulle, da lovnad om prøvetur ble ytret. Turen gikk fra vårt hjem på Stathelle og rundt Langesund, og det ble tatt rikelig med bilder til stor glede for ettertiden. Faktisk henger det ene av disse i forstørret utgave i min egen garasje i dag. To blide gutter i



Rattet fra delebilen har hengt noen år på garasjeveggen min.

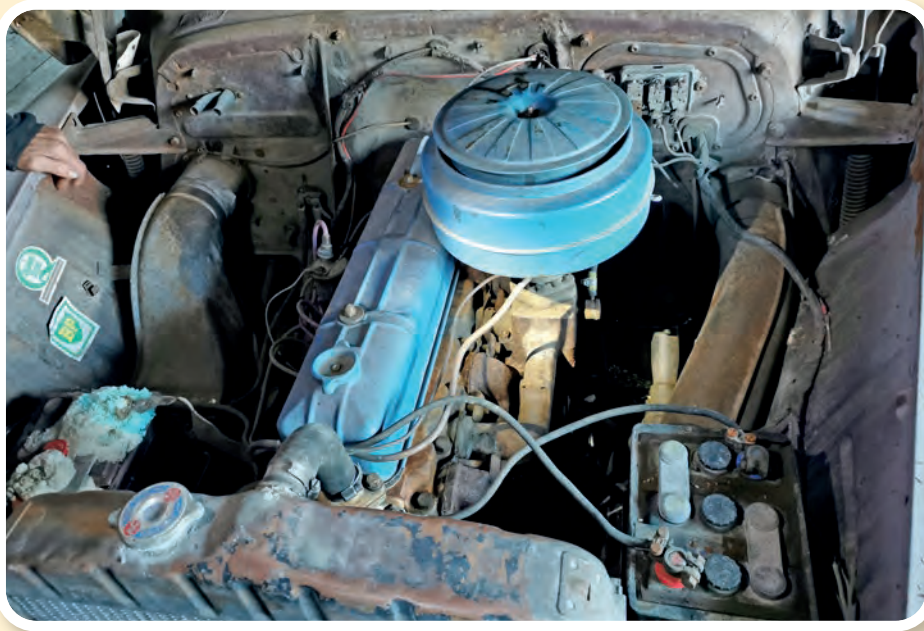
90-talls klær med et mørkerødt og grønt hus i bakgrunnen. I ettertid et flott bilde som viser to tidsepoker som for lengst er over, men hadde særpreg og idealer. På den dagen bestemte jeg meg for at en dag skulle jeg eie denne bilen, selv om det fortsatt var 8 år til lappen var innenfor rekkevidde og likvidene begrenset seg til noen hundrelapper på sparegrisen. Men den som venter på noe godt, og aldri gir seg...

Bilen var synlig i veteranmiljøet i Grenland noen få år (Ser bakskjermen på et bilde i «Veteraner i 50 år»), før den ble vidresolgt nordover, og forsvant ut av rekkevidde. Men selv om bilen var på ukjent plass, forsvant aldri drømmen og tanken på en gang å se den igjen.

Min første egne veteranbil ble derfor en



Det staslige emblemet som endret design hvert år. 52 modellen var en av de mest for-seg-gjorte.



Man kan vel si at håpet er lyseblått.

tilsvarende Chevrolet som ble innkjøpt på Vestlandet. Bilen var sliten, men startet og gikk, og planen var å sende den til Polen for restaurering. Da formannen i firmaet kom på besøk til meg for besiktigelse, kunne han dessverre konstatere at det var mye usynlig rust, og en større tidligere kollisjonsskade som muligens ville fordyre prosjektet langt utover opprinnelig plan. Bilen ble derfor lagt ut for salg, og en to år nyere Bel Air ble importert fra Sverige.

Når det gjaldt delebilen, møtte den sin skjebne som delebiler flest. I mange år stod den kappet i to på en gård i Bø. De

mest brukbare delene som chromlister og dører var skrudd av, og lagret innendørs. Sprukket lakk kunne fortelle om flere lakkeringer, men trolig hadde denne bilen startet sitt liv som lysgrå/gul. Identiteten har vi heller ikke lykkes i å oppdrive, men basert på refleksklistermerker på bakfangeren og norske skvettlapper, har den nok hatt støvete Telemarksveier under hjulene det meste av livet. Jeg vet at deler fra denne bilen i dag befinner seg flere plasser i landet, og hjemme i min egen garasje henger rattet og dashboard emblemet. Det fly inspirerte bak-emblemet venter også på å finne veien opp på veggen.



Etter en angivelse om hvor delene trolig kunne befinne seg, oppdager vi det første tegnet på at vi er på riktig vei. Her ser vi enden av rammen rundt blinklyset. Det måtte fjernes flere fuktige finerplater og andre bildeler før vi endelig fikk bekreftelse på at vi lette på riktig plass.

En av fordelene med moderne teknologi, er muligheten for nettopp å spore opp biler! Derfor visste vi fra ett eller annet tidspunkt at «vår» Chevrolet skulle befinne seg et sted på Sørlandet, men det er jo en barriere å ta kontakt... Hva skal man si? Vil vedkommende avvise deg når du legger fram din relasjon, for så å aldri svare på igjen? Skulle vi spørre om han ville selge?

Og så er det jo en kjensgjerning at med tre veteraner fra før av, er det lite plass til den fjerde. Det gjelder også for min eldste bror som per i dag har flere årsavgifter å



Torbjørn (min eldste bror) får dratt frem frontstøtfangeren og er tilsynelatende svært fornøgd. Skilt-området fra 2004 vitner om når bilen sist gikk på veien. For øvrig har bilen hatt det samme skiltnummeret helt fra 1954.



Den engang så staselige grillen. Fra midten av trettitallet fikk stort sett alle amerikanske biler et noe endret design hvert år, selv om grunnkonstruksjonen var lik. 1951 og 52 Chevrolet er i utgangspunktet samme bil, men den mest fremtredende forskjellen er at 52 modellen har 5 tenner i grillen og annerledes blinklysglass, sammen med en mer forseggjort steinsprutbeskyttelse på bakskjermene. Kan hende man må bytte ut litt stål i denne grillen, etterhvert...

betale enn meg. Men så klarer vi jo ikke å slippe taket heller.

En sommerdag for to år siden reiste nemlig min bror til stedet der den stod, og til hans store glede var eieren interessert i å vise bilen, dog i en annen forfatning en kanskje forventet.

Den var på nytt demontert og pusset ned. Interiøret var tatt ut, og utgangspunktet var nok mye likt det samme som 30 år tidligere. Det ble mye bilder på Messenger, og jeg må jo innrømme at gnisten ble tent på nytt, på tross av at det neppe var dette vi så for oss. Det med bil handler jo også litt om å vite, også.

Så endelig kommer dagen. En litt merkelig følelse av forventning, men også redsel for å bli skuffet har inntatt kroppen. Vi skal nå se den igjen, for min del for første gang på 25 år. Det diskuteres flittig i bilen på vei sørover på E18, for hvorfor reiser vi egentlig ned for å se på den? Er det for å kjøpe om den er til salgs, eller er det for å få sjelefred ved endelig å ha sett den med egne øyne og konstatert at den fortsatt finnes? Vi er ikke helt sikre, noen av oss, men vi tar oss selv i å lage en plan for hvordan den på nytt kan våkne fra sin Tornerosesøvn, ikke ulikt den gangen vi satt sammen i baksetet på familiens Ford Scorpio.

Vi skal møte eieren ved verkstedbrakka hans, og han kommer oss i forkjøpet. En mann på over 80 år med en respektabel maskinpark og flere ansatte. Preget av tidens tann, og helt sikkert en av dem som tidlig lærte at tynner var bedre å vaske hender i enn diesel, men for en glød og for et engasjement! Det er helt åpenbart at han setter pris på at to gutter i 30-årene kommer sørover for å se på bilen hans. Han forteller med stor innlevelse

om Nascarbygging og flere gromme biler han har på stallen som Mustang Mach 1 og diverse Mopar-produkter. Men han har nok et spesielt forhold til den vi i dag har kommet for å se på. Der og da er det litt vanskelig å fatte, for han forteller om en begynnende demontering for en bedre restaurering flere år tidligere, som ikke helt skulle utvikle seg slik han tenkte. Den store massive grillen skulle være lagret bak brakka, egentlig for en kortere periode, som nå var blitt til 20 år. Vi må lete litt, men under en forsjerm til en Scania L75 skimter vi noe blankt. Tunge finerplater flyttes på og restene av 50-tallets brautende statussymbol åpenbarer seg i form av en gjennomrustet grill og to støtfangere som nå best kan sammenlignes med en pakke kornmo. Der og da gruer jeg meg oppriktig til å se resten, mens jeg funderer på hvordan det er mulig? GM kipte riktignok på edelmetallet i 1952 grunnet stadig større utstøvsbehov i Korea, men det kunne nå i hvert fall vært lagret på en låve...

Den neste overraskelsen skal på tross av dette bli mye hyggeligere, for når låvedøra åpnes forstår jeg at han nok i bunnen og grunnen elsket denne bilen. Luftig og tørt er den trygt plassert i en egen del av bygningen. «Bedre utgangspunkt finnes ikke» Med dette mener han at den i praksis er rustfri, og vi kan jo på sett og vis bekrefte at det stemmer, selv om det både er uoversiktlig og rotete i bilen. Den engang så dype burgunderrøde fargen skimtes under et lag av ru grunning, og brått kommer minner fra 30 år tilbake. 5 år gammel fikk jeg stå inne i bilen da den fortsatt stort sett var kledd i grå presenning, og vinduet med klistremerket fra BP trollbandt meg. Nå ligger det her demontert på gulvet blant pyntelister og vindusglass. Vi kan se hullene etter de norsk-monterte sikkerhetsbeltene i B-stolpen og det ekstra



BP-merket er en detalj som tar frem minner fra 30 år tilbake i tid.

store etter-monterte varmeapparatet på passasjersiden, med egen kuleventil i motorrommet. Grepet av situasjonen vi står i må jo det betimelige spørsmålet stilles: Er den til salgs? Han ser på oss, og vi forstår at han sikkert har tenkt mye gjennom dette spørsmålet og nok ikke var helt overrasket over at det kom. Han er tydeligvis av typen som fortsatt ikke har begynt å se begrensninger, på tross av sin respektable alder, men vi kan skimte at han er på gli. Begrunnelsen kommer med bakgrunn i at vår far hadde eid bilen, og at vi viste engasjement for å få den på veien igjen. Han vil altså selge. Men så var det prisen. Der stopper det.

Når vi kjører derfra er vi begge fulle av inntrykk, og samtaletemaet på hjemveien er det samme som tidligere på dagen. Men realismen har inntatt oss, for på tross av sterke følelsesmessige bånd, ble prisen for høy der og da, og den var heller på ingen måte gjenstand for diskusjon. Uansett føler vi oss privilegerte, for han er åpenbart en person som blir nært knyttet til tingene sine, og selger nok sjeldent noe han gleder seg over selv. Når jeg sitter her og skriver tar jeg meg i å tenke på hvordan vi allikevel kunne fått det til. Kanskje min far, min bror og jeg en dag kan sitte i forsetet på vei rundt Langesund en søndag i solskinn, forventningsfulle og fornøgte i gledesrus over at den nå har gjenoppstått for andre gang?

Drømmen lever.



Forhandleren i Minnesota hvor denne bilen ble solgt ny i 1952, ut fra klistremerket under bak-emblemet på bilen.



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

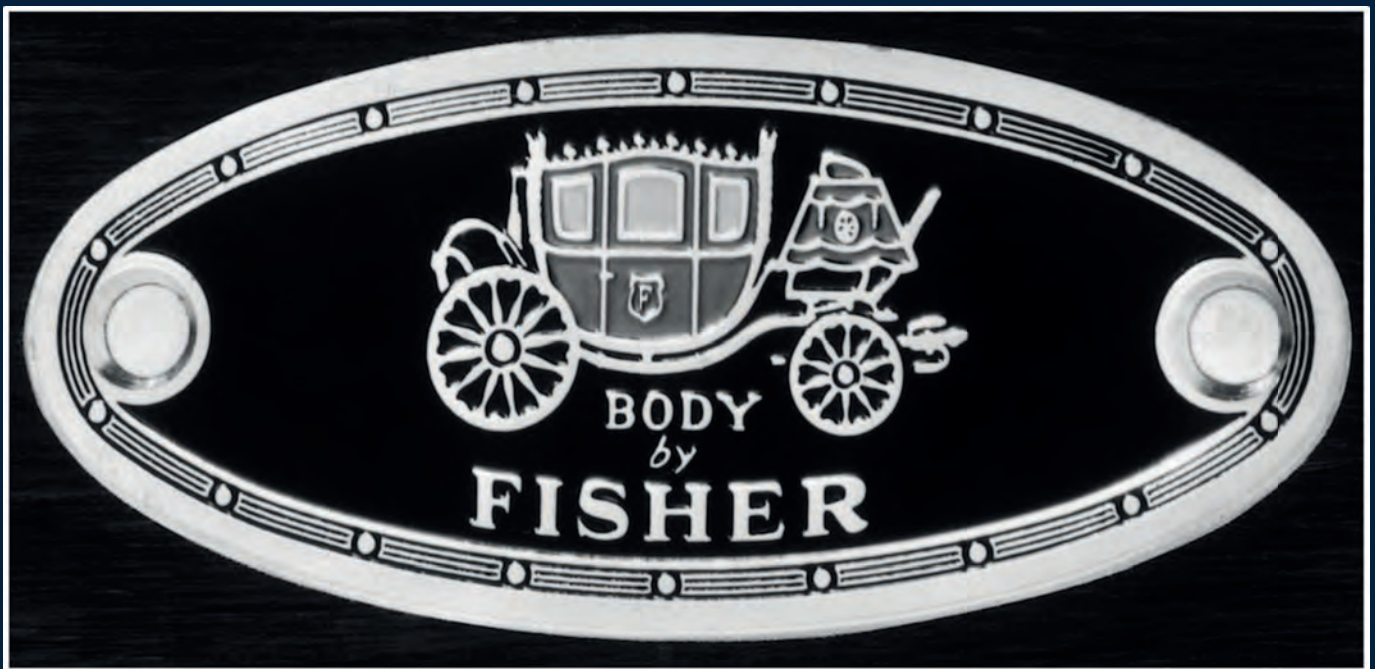
35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER





Under garasjebesøket hos Sigmunds Askviks Buick kom det med salvelse: «Du må se på det skiltet! Body by Fisher » ! Sigmund pekte på et diskret plassert skilt på karosseriet.

«Det er ikke utseende som teller! Du må se etter det som ligger bak». En formaning fra ungdomstiden og omsorgsfulle foreldre, da jenter ble interessante å titte på. . Både den gang og nå er det å ansees som det reneste visvas. Klart at utseende teller! Det er jo forskjell på stygt og pent. Men så er det jo dette med smak og behag. Heldigvis. Derav GVKs store utvalg av kjøretøy.



For å vekke oppmerksomhet i mengden bør man ikke se ut som alle andre. Når alle går i mørk dress blir man ikke lagt merke til, man blir fort anonym i en flokk med pingviner.

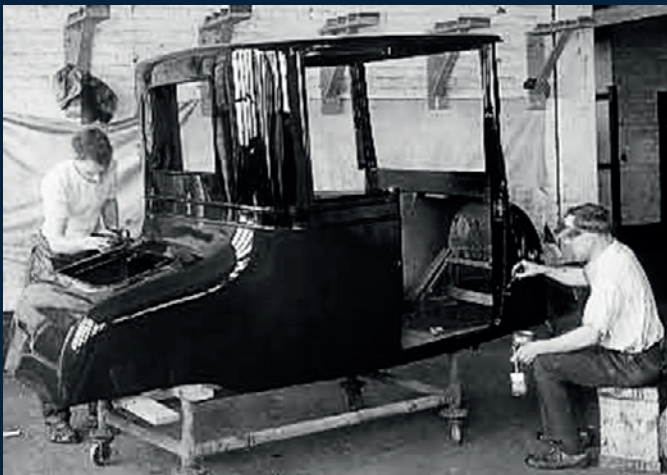
Ingen bilfabrikkant som vil selge er tjent med å produsere anonyme automobiler. Derfor har de lagt vekt på å skille seg ut ved å markere seg med design og symboler som man lett drar kjensel på: Fronten på Ford Mustang, Rolls Royce, Mercedes, Spyker eller Renault er aldri vanskelig å skille fra hverandre, takk og pris. Som sagt, kvaliteten på utseende teller.

Det skjønte brødrene Frederick og Charles Fisher. Og her begynner historien om en av verdens mest berømte karosserifabrikkere.



Egentlig var det 7 Fisher-brødre, sønner av en produktiv vognmaker i Ohio. Vi kan takke de to eldste av dem, Frederick og Charles for at det gikk som det gikk. De tok sin erfaring fra vognmaker-yrket med seg til Detroit og med pengene fra onkel Albert i ryggen grunnla de Fisher Body Company i 1908.

Bilindustrien blomster i Detroit, det gjorde også bedriften til brødrene. I løpet av årene frem til 1916 hadde de produsert mer enn 350.000 karosserier. Årlig. Det må sies å være imponerende når man tenker på at mesteparten av arbeidet var håndarbeid.



Denne rivende utviklingen gjenspeiler seg også i navneendringene etter som tiden gikk og suksessen vokste: I 1908 til 1919 var navnet *Fischer Body Company*. I perioden 1917 - 1919 tok de også i bruk *Fischer Closed Body Company*. Og i 1919 – 1926 het det *Fischer Body Corporation*. I 1926 kom det inn under paraplyen til General Motors.

Da var begrepet Body by Fisher innen karosseriutviklingen blitt allemannseie, og General Motors innførte tradisjonen med å sette det lille diskrete merket «*Body by Fisher*» på alle karosseriene som ble produsert helt frem mot slutten av 1980-tallet. Og det er ikke få bilmerker som har fått et slikt merke festet på dørstokken.



Fordelen ved kun å spesialisere seg kun på karosseri er innlysende: Man slipper alt sølet med oljer og smøremidler, støping av motorblokker er noe griseri og alt er et evig virvar av store og små skitne deler. Samtidig unngår du alt bryderiet med å lagre alle de småbitene som trengs til motor, girkasser, kardanger og styremekanismer, kort sagt all innmaten. Og heller bruke plassen til plater og presser.

Listen er lang over hvilke bilprodusenter som smykket seg med skiltet «*Body by Fischer*». Bl.a: **Abbot, Buick, Caddillac, Chalmers, Chandler, Chevrolet, Field, Elmore, EMF, Ford, Hudson, Krit, Oldsmobile, Oakland, Packard, Regal, Studebaker og Elmore.**

Vi kan ikke gi oss tid til å gå inn på alle disse bilprodusentene, men plukker noen eksempler. En av de første var en Elmore 1908, brødrene Fisher må så vidt ha kommet i gang. Elmore startet i Ohio i 1893, og selvfølgelig laget de sykler.. Men i 1900 kom de på andre tanker og tilbød en automobil med plass til 4 passasjerer. Fremdriften, om vi kan kalle det fremdrift, ble besørget av en en-sylindret motor med 6 hestekrefter. I 1908 hadde Elmore utviklet en «*ventil-løs*» 2-takts motor med hele 3 sylindre. .. Den hadde dobbelt så mange hestekrefter som lillebror, hele 12 hk.



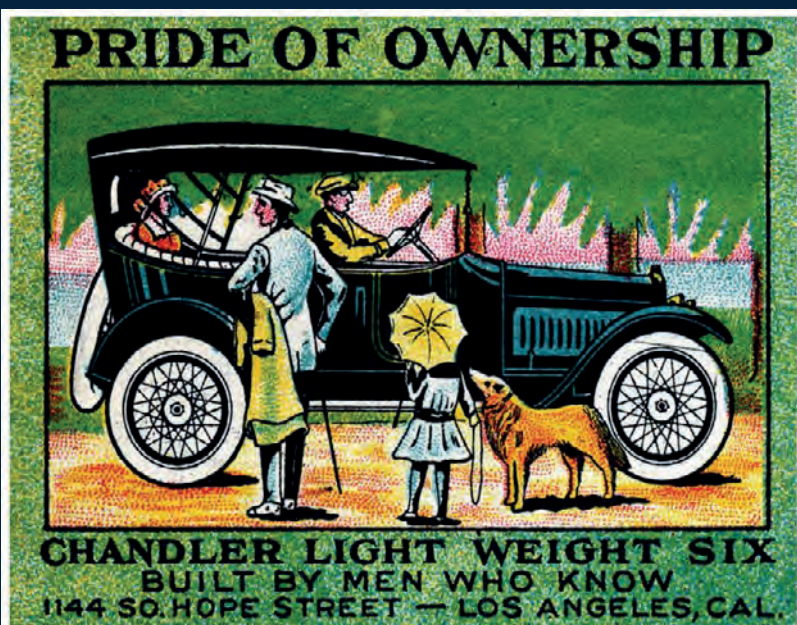
Denne motoren valgte Elmoreå plassere helt foran på bilen og ikke midt under slik som tidligere. Dette var nok til at William Durant, grunnleggeren av General Motors fattet interesse. I 1909 kjøpte han likeså godt hele Elmore. Men akk, alt året etter fikk Durant sparken hos GM. Slik kan det gå. Men det er en annen historie.

Herreshoff er et navn som først var knyttet til båtbygging, først og fremst luksus-yachter. Men i 1908 gikk på land, så å si. De grunnla Herreshoff Motor Company i 1909 og holdt på helt til 1914. De startet forsiktig med en liten bil med firesylindret motor med 24 hk. Etter hvert utviklet de forskjellige utgaver av den, motoren la på seg til 6 sylindere og 3,8 ltr.



K-R-I-T er et pussig og kortvarig fenomen i vår sammenheng. Det hevdes at den fikk sitt navn etter Kenneth Chritenden. Han la grunnlaget for finansieringen som resulterte i at The KRIT Motor Company så dagens lys i 1909. I Detroit, vi kunne nesten igjen si selvfølgelig. De la for dagen en helt ordinær bil, med en konvensjonell 4-sylindret motor. KRIT levde noenlunde bra og baserte seg på eksport, særlig til Europa og Australia. Men da 1. verdenskrig brøt løs tok dette eventyret slutt, naturlig nok. Bunken gikk ut av eksportmarkedet og i 1916 ble det satt punktum for fabrikasjonen. Det som gjør oss nysgjerrig på dette bilmerket

er logoen: Hakekorset, eller som det egentlig heter: *Svastika*. Det er opprinnelig et urgammelt symbol, brukt i forskjellige kulturer så å si over hele verden. Da KRIT ble produsert ante man ikke at Hitler og nazistene skulle ta symbolet i bruk senere, og for all fremtid gjøre det ubrukelig for andre. Derimot kjente grunnleggerne sin historie: I det gammel-indiske språket ble tegnet brukt i forskjellige variasjoner, og på språket *sanskrit* betyr det rett og slett «*su asti, lykkebringer, det er godt*» Så vet vi det. Men lykkebringer eller ei, K-R-I-T gikk konkurs.



I Cleveland, Ohio bestemte Frederick C. Chandler seg for å slutte som designer hos Lozier Motor Company og begynne for seg selv i 1913. Forretningssideen var å produsere gode kvalitetsbiler for middelklassen. Ideen ble godt mottatt og i 1920 kunne Chandler tilby seks forskjellige modeller i prisklasse fra 1995 til 3595 dollar. Og innen 1922 fikk du to modeller ekstra å velge mellom. Chandler introduserte også en «constant mesh» girkasse som de kallte *Traffic Transmission*. Den skulle redusere behovet for å bruke kløtsen når du girte ned. I 1927 solgte Chandler 20.000 biler. I 1929 ble Chandlers kjøpt opp av konkurrenten Hupp Motor Car Company som så verdien av produksjons-fasilitetene deres. Deretter sluttet Hupp å produsere Chandler. Dermed ble de kvitt en brysom konkurrent, og Chandler ble historie som så mange andre.



Som sagt, Fisher skiftet til sine tider både navn og utforming. Det som var et gjennomgående trekk på tvers av dette var førsteklasses arbeid. Fishers ansatte var nærmere kunsthåndverkere enn produksjonsarbeidere. Enten de jobbet med trevirke eller stål. Dette var noe som hang igjen

fra den tiden de produserte vogner og karjoler. Selv med produksjon av store serier skulle det aldri tapes av syne: kvaliteten først. For å vise til denne tradisjonen laget en av de ansatte hos Fisher denne modellen. Det lille emaljerte skiltet «Body by Fisher» skulle være et adelsmerke.

The Fitting Crown
FOR THE KING OF CARS

HERE IS PICTURED THE NEW CADILLAC — hand-crafted version of "The Standard of the World" that the public has ever seen.

Crowning its majestic elegance and excellence now, as it fittingly is the solid steel "Turret Top" Body by Fisher.

That alone, almost as much as this great car's proud emblems, marks the new Cadillac as the last word in luxurious comfort, utmost safety and modern style.

The instant sweep of popularity of this solid steel "Turret Top" Body by Fisher is based on sound reasons of beauty, safety and utility.

Its smooth, unobstructed contours enable unexcelled streamlining, its arched roof and all-weather steel afford greater safety, its sturdy duty of roof and body panels, sillows and windows—the whole car assembly, and scientific insulation makes the "Turret Top" body cooler in summer and warmer in winter.

Not to have the "Turret Top" on the new car you buy is to deny yourself these important advantages! — so it goes to consider, that, like Body by Fisher, it is found only on General Motors cars.

The Solid Steel "TURRET TOP" Body by Fisher
ON GENERAL MOTORS CARS ONLY—CHEVROLET PONTIAC OLDSMOBILE BUICK LA SALLE CADILLAC

BODY BY FISHER

Building strong bodies is our business, too.

It's a great feeling—especially for mothers and fathers—to know your family car is built with extra strength and security. The strength and security that come with Body by Fisher. It's the most solidly built, carefully crafted, longest lasting car body ever. Remember, no matter of the buy is in the body. And Body by Fisher makes a GM car a better buy: Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac.

Årsaken til suksessen, i tillegg til kvaliteten var evnen til å holde fingeren på pulsen og følge med tiden. Det er et langt strekk fra Regal 1911 til Chevrolet 1970. Både i utseende og rent sikkerhetsmessig.



The "Magic Mirror" that stretches time—
ON EVERY "TIME PROOF" BODY BY FISHER

A portrayal of the "Time Proof" Body by Fisher in the 1959 Buick Invicta.

Fra å starte forsiktig med automobiler i 1908 og gjennom innlemmingen i GM i 1926 vokste Fisher Body Company til å bli en av verdens største bedrifter. På et tidspunkt hadde de produksjon i 40 forskjellige fabrikker med til sammen 344000 kvadratmeter grunnflate. Det tilsvarer ca. 45 fotballbaner.. Og husk, gang det med minst 6 etasjer pr. kvadratmeter..

Men i 1987 var det slutt på eventyret. Også det ble historie. Dessverre.



ARKEOLOGISK UTGRAVING ETTER MOTOR FRÅ 1929

Som omtala i mitt stykke i Veteranvognen nummer 6 frå i fjor om tømning av ein låve i Halden der eg fekk tak i ein defekt Red Head trimtopp til 1929 Chrysler, har eg altså to gonger prøvt å finne igjen den tilsvarende motoren med heil topp som eg tidleg på 90-talet grov ned på Vestlandet ved sida av garasjen til foreldra mine. På grunn av manglande suksess med spade prøvde eg i vinter å få leigt nokon med metallsøkar for å peile inn kvar motoren var, men utan respons. Det er tydeleg at ingen i metallsøkar-miljøet driv med gamle bilar og eg kom ikkje noko nærmare i mi leiting.

Tekst: Narve Nordanger

Når eg i februar 2023 igjen var på besøk hos mor mi og det i tillegg ikkje regna den eine vinterdagen på Vestlandet, tenkte eg at det blir ikkje betre forhold enn det eg har akkurat no og det var lurt å smi medan bakken berre var halvvt. Motoren måtte vere i eit område på cirka to gonger fem meter og eg hadde på mine tidlegare

forsøk grave fleire grøfter på kryss og tvers i håp om å møte på tungt metall. Denne gongen blei eg inspirert av framgangsmåten kjent frå søk etter folk i snøskred og gjekk rundt med eit tungt spett som eg køyrde 30-40 cm ned i jorda med rundt ein halvmeters mellomrom. Etter å ha blitt god og sveitt av denne systematiske framgangsmåten blei eg etterkvart belønna med eit godt klunk nede i grunnen,



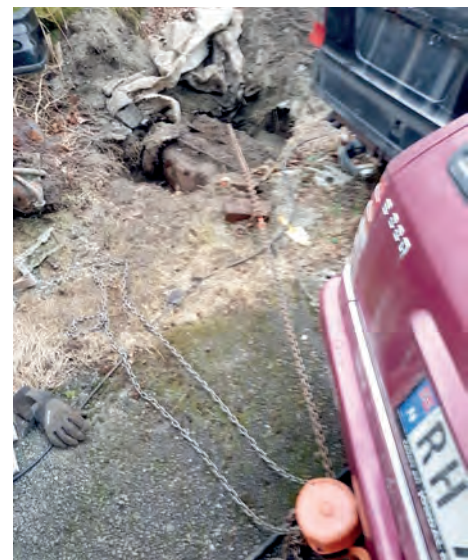
Chrysler lanserte sin Red Head med brask og bram i 1928.



Frå utgravinga. Det fyrste som dukka opp var altså ein VW-motor frå 50-talet. Verdilaus på 90-talet, sikkert verdt litt i 2023.



Men kun kort tid etter at VW-motoren var lyfta ut, dukka det opp noko som måtte vere ei botnpanne til ein Chrysler motor.



Med gammel M-Bz bruksbil rygga på plass og kjettingtalje mellom motor og hengarfeste greidde eg å rette opp den blytunge gamle klumpen.



På rett kjø, men framleis full av jord.



Her er jorda vaska av og eg har slått toppen laus med største slegga på huset.

ganske ulikt dei eg så langt hadde høyrte når eg trefte på steinar nedi jorda. Her er det metall tenkte eg og grov med godt håp ned i bakken med spaden, og ganske snart dukka det opp ein stor metallklump som absolutt kunne vere ein motor.

Nokre minutt seinare igjen kunne eg sjå designelement som ikkje var foreinleg med 1929 Chrysler, deriblant kjøleribber, og eg kjente snart igjen objektet som ein havarert VW motor eg tydelegvis også hadde grave ned på 90-talet. Humøret blei heldigvis ikkje elendig av den grunn sidan det var lite sannsynleg at eg hadde grave eit eige hol for VW motoren, men heller kasta denne ned i same holet etter den mykje større Chrysler klumpen. Kort tid etter blei det ny metallkontakt og det tok ikkje mange minutt før eg kjente igjen forma på ein 20-tals sideventilmotor



Dei to toppane saman for fyrste gong. Standard motoren heitte Silver Dome og var originalt farga i sølv, medan Red Head sjølvstekt var raud. Her sistnemte med knekt feste for termostatus, men det skal eg få fiksa no.

full av leirete jord. Det tok mykje gravearbeid for å frigjere motoren og ryggen meldte ifrå om dårleg arbeidsstilling, men stemninga var uansett svært god etter dei to tidlegare mislukka forsøka i 2022.

Sidan Chrysler-motoren låg på sida med toppdelen vendt bort frå min graveretning, måtte eg få retta denne opp for å komme til toppboltane og løyse toppen. Forsøk med spett og det som vestlendingar kallar vågemat (mindre steinar lagt under spettet for å vippe opp den store tingen) gjekk ikkje, det måtte meir til for å rette opp 300 kg amerikanske jern langt nede i jorda. Løysinga blei å bruke kjettingtalje festa i hengarfestet på min trufaste Mercedes W124 og sakte men sikkert fekk eg retta opp motoren medan eg la stein og stokkar bakom etterkvart. Alt var tilgrisa av jord, men etter nokre minutt med ein hageslange kom topploksmutrane fram og desse let seg faktisk løyse med ei 19mm kraftpipe (tilsvarer dimensjon 3/4 tomme) og ein svært lang latmannsarm.

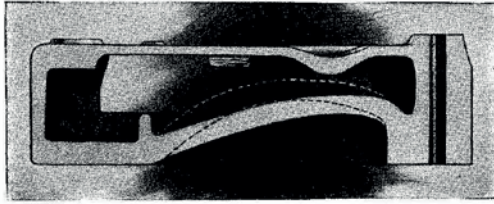
Så no var toppen laus og det var berre å kakke lett langs sidene med ei plastklubbe for at denne skulle løsne frå resten av motoren - tenkte eg. Etter nokre kakk blei plastklubba raskt byta ut med hammar, deretter var eg innoom ei tung stålkubbe, før eg til slutt fann fram ei 10 kg slegge med langt skaft og slo til sidene av topp og motor alt det eg klarte medan sveitten dreiv. Til slutt både sprakk og løysna toppen, men den viktige delen som eg har tenkt å flytte over på trimtoppen var like heil og stemninga heldt seg heilt upåklageleg.

Vel heime i Skien har eg fått anledning til å samanlikne toppane og den i dag ettertrakta Red Head trimtoppen er forbausande lik standard utgåva (kalla Silver Dome) i designet. Hovudforskjellen er at kompresjonskammeret er 20mm og ikkje 25 mm djupt, noko som altså skal gje ca 1,5 deler høgare kompresjon og 20% meir hestekrefter. Det skal vi få testa til neste år, kanskje.

The Red-Head Engine
(Available for All Models but Plymouth)

This wonderful Chrysler achievement, the Red-Head engine, was introduced on the Chrysler "62" and "72," and is now available for the "65," "75," and Imperial. (See Conf. Data Book V-9.)

It is a head specially designed to take *full*, instead of partial, advantage of high-compression gasoline which is



The Red-Head cylinder head. Dotted line shows curve of standard motor head

so easily obtainable to-day. The Red Head is easily interchangeable (at small extra cost) with the Silver Dome

Frå reklamelitteraturen til Chrysler blei prinsippet med Red Head og auka kompresjon forklart for potensielle kundar som ville ha meir effekt.



HONDA CB 100 1980



Når Runar Hogstvedt en gang blir ferdig med sitt prosjekt og alt er på riktig plass vil den bli seende ut som denne.



Prosjektet til Runar Hogstvedt hører til avdelingen «Nuts and bolts» restaurering, for her har han gjort alt.

Historien begynte i 2005. Runar kjøpte en Honda CB 100 fra 1973. Med på kjøpet kom denne ramma og litt til fra 1980. Modellen fra 1973 pusset han opp og kjørte med. Imidlertid ble den lagt merke til og en kjenning av Runar maste om å få kjøpe og til slutt sa Runar ja.

Ramma på modellen fra 1980 ble sandblåst og lakkert allerede i 2005 sammen med den andre. De ble satt på lager og tatt fram for en tid tilbake.



Delejakten har foregått over flere år. Nettet er en fin måte å samle deler og knytte kontakter. Reiser er også en fin ting for å gjøre det samme. Runar har bl.a. vært noen ganger i Thailand og fikk en helt spesiell opplevelse der. Med litt hjelp så fant han en proff butikk som hadde utrolig mye deler til Honda. Da innehaveren forsvant inn på lageret og kom tilbake med støvete originaldeler til akkurat CB100 så er det en meget stor opplevelse! Vi er flere som har fylt opp koffertene på den måten. Tekniske data:

En sylinder, 4-takt, toppventilt, luftkjølt, Volum : 99 cm³, Boring x Slag: 50,5 x 49,5 mm

Ytelse: 11,5 HK v/11 000 o/min, i Norge 6,5 HK (som lettvekter)

Dreiemoment: 8,5 Nm v/8 000 o/min, Kompresjon : 9,5 : 1 Ventilstyring: overliggende kam, Ventiler : 2, 1 forgasser med 24 mm diameter

Tenning: med tennstifter, Start : Kick, Klutj-betjening med wire. Girkasse : 5 trinns, Bakhjulsdrift: med kjede, Ramme : ettrørs. Forgaffel: teleskop-type med 27 mm diameter.

Bak: svinggaffel med to armer og fjærbein
Lengde/Bredde/Høyde : 1900/750/1015 mm
Akselavstand : 1205 mm, Tørrvekt: 94 kg, Tankinnhold : 7,5 liter. (Kilde Classic Honda Club Norway) Selv så husker jeg Honda CB100 meget godt fra min oppvekst. To av de store gutta i gata hadde 100 ccm. Den ene hadde Yamaha og den andre hadde Honda CB100. Blå av farge. Runar studerer bøkene nøye og jobben går fremover. For Runar så er garasjetid en viktig del i tilværelsen. Jeg legger merke til at orden hersker i garasjen og at det er rent og ryddig. Lykke til videre med prosjektet. Dette ser lovende ut!



Leif Hægeland



ULYKKE MELLOM BUSS OG TO BILER

Lørdag 25. juni i fjor var Lilløy-bussen (snutebussen) til RHF på oppdrag. Leietaker hadde invitert med seg familie på slektstreff med busstur, båttur og restaurantbesøk.

Turen startet i Porsgrunn og gikk til hjemlige trakter for bussen, dvs. Drangedal i vakre Telemark. Turen var vellykket, men på hjemturen på ettermiddag skjedde det som er alles mareritt. Av naturlige årsaker går ikke en buss fra 1956 veldig fort og det var blitt litt kø. På vei hjem på riksvei 356 vil sjåføren av bussen (styremedlem i RHF Telemark) derfor kjøre til siden og slippe forbi bilene bak.

Bussjåføren blinker til siden for å stoppe på et buss-stopp og slippe forbi køen. Da starter bilen bak forbi kjøring samtidig som bilen bak der igjen vil også forbi. Det ender med at den ene bilen kjører inn i bussen bakfra og den andre treffer bussen

i siden bak bakhjulet. Bussen blir løftet opp og er i ferd med å velte, men detter ned igjen på hjulene. Bussen blir stående i veien, og bilen som kjørte på bussen bak er ikke kjørbare. En av passasjerene i bussen som er lege ringer AMK, og ambulanser, politi og brannvesen rykker ut til ulykkesstedet. Veien ble stengt i lengre periode og ambulanse tar med seg 8 personer til legevakt for sjekk. I løpet av kvelden kommer Statens Havarikommisjon fra Kristiansand til ulykkesstedet og gjør sine undersøkelser.

Sjåføren vår blir avhørt av politiet på stedet, og heldigvis har RHF, Telemark alt i orden. Sjåføren er erfaren, har nødvendige sertifikater og YSK. Sjåføren ringer meg som har et annet oppdrag for RHF og varsler om ulykken. Han sier at det har gått greit, både med han og passasjerene. Bussen ble etter ulykken kjørt til Bjørge karosserifabrikk for oppretting da det



var en forsikrings sak. Etter 2 uker kom avgjørelsen fra politiet om at RHF var uten skyld, og saken avsluttet i forhold til politiet.

Av Jostein Larsen,
leder RHF Telemark,

(teksten er litt redigert for Veteranvognen).



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmner



Med 90 cm karmner



**Stor Varehenger / Bilfrakter Leies Ut
600,- pr døgn for medlemmer av GVK**

Veldig lav innkjøringsvinkel

203x450 innvendig

775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast

Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

- Felger og understell
- Krom og utvendig tilbehør
- Seter og interiørdeler
- Bremsedeler og bremseverktøy
- Forgassere og motordeler
- Spesiallakk 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 AS

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



Torsdag 18.mai: Velkommen til Grenlandsrally 2023



Start: Gumpens Auto, Melkeveien,

Dorsgrunn kl. 11.00

Målgang: Brekkeparken, Skien

Se også: www.gvk.no





Rusten muskelbunt

Det er ikke ofte man kjører til Rjukan. Men når man gjør det, går den korteste veien langs Tinnsjøen. Omtrent halvveis mellom Gransherad og Mæl står det en rusten veteran, en fordums muskelbunt. Til undring for de fleste, den virker umotivert plassert like ved minnstedet der DF Hydro ble senket av norske sabotører 20.februar 1944.Hvorfor i all verden står den her?



Rudsgrend står det på et skilt langs Tinnsjø. Når du leser det har du kjørt for langt. Noe hundre meter tidligere passerte du det gamle kvartsbruddet der Norsk Hydro hentet ut kvartsitt til sin produksjonen på Rjukan. I dag har Statens veivesen og naturen selv fjernet restene av kvartsbruddet som en gang lå i fjellskråningen ned mot Tinnsjø. Dette var arbeidsplassen til den rustne muskelbunten som er stilt ut i veikanten. Der ble den brukt til å trekke vogner på skinnegangen ved hjelp av et wirespill, og i ledige stunder drev den også steinknuseren.



Norsk Hydro startet på Notodden i 1905. Deretter flyttet de oppmerksomheten mot Rjukan, og første byggetrinn sto ferdig i 1912. Muskelbunten ble innkjøpt i 1910, Norsk Hydro hadde behov for kvarts og det bearbeider man ikke med fingrene, her trengs rå makt. Og denne rå makten kjøpte de i Sverige, hos Eskilstuna Mekaniska Werkstad. Da var grunnleggeren Johan Theofron Munktell riktignok død, men bedriften var i høyeste grad i live.



Theofron Munktell begynte sin karriere som 17-åring på det Kungliga Myntverket i Stockholm. Her hadde han ansvar for å utvikle maskiner til å prege mynt. Dette var litt puslete greier syntes han, det han egentlig brente for var utvikling av dampmaskiner. I 1832 kaster han seg ut i det, drar til Eskilstuna og starter produksjon av dampmaskiner. En av dem står ved Tinnsjøen.



Ingen kan påstå at Munktell drev med finmekanikk. Her dreier det seg om naglefast grovarbeid som står for en støyt. Riktignok var Eskilstuna Mekaniska Werkstad i forkant med å føre Sverige inn den industrielle tidsalder. Alt i 1853 produserte Munktell Sveriges første damplokomotiv.

Men. Ca. 50 år senere, i 1903 bygget Munktell muskelbunten som står ved Tinnsjøen. Hvis den representerer 50 års teknisk utvikling hos Munktell tør vi ikke tenke på hvordan svenskens første lokomotiv så ut. Uansett, dampmaskinen var moderne nok for Norsk Hydro, de kjøpte den og tok den i bruk i 1910.



Kvartsbruddet ved Tinnsjøen er ikke bare nedlagt for lenge siden, men også sporrøst forsvunnet. På vår forespørsel til lokalbefolkningen fikk vi vite at de eneste levningene var en bomveg som endte i villniss og urskog. Muskelbunten fra Eskilstuna Mekaniska Werkstad hadde antagelig også vært sporrøst forsvunnet om den ikke hadde vært så grov i dimensjonene. Dermed hadde elevene fra mekanikerlinjen ved Rjukan Skole noe å gripe fatt i da de restaurerte den. Og i 1997 fikk den sin nåværende plass. Til undring, men også beundring, for tilfeldig passerende.

KORT NYTT... FRAMOVER...

- 13/4:** Medlemsmøte GVK. Vi får besøk av Barbara de Haan, direktør på Telemark Museum
- 22/4:** Gulsetdagen frå 1100 og utover med eigen veteranbilparkering.
- 29/4:** Veterandagen i Skien sentrum. Skien Min By saman med GVK og Amcar-klubben inviterer alle med entusiastbilar til å parkere i sentrum/gågatene frå kl 1100. På Rådhusplassen blir det veteranbuss-parkering. GVK lagar utstillar-kafé bak Rådhusgate 1 med same prisar som på klubbblåven. GVK treng nokre parkerings-dirigentar, er du ledig ta kontakt med formannen.
- 1/5:** Straand Hotell Vrådal innbyr til vårtreff
- 4/5:** Medlemsmøte GVK. Vi får besøk av Per Halvorsen frå SB1 (vår sponsor)
- 11/5:** Dekksparekveld på Slevollen. GVK er arrangør.
- 18/5:** Grenlandsrally GVK. Start 1100 frå Gumpen Auto, målgang Brekkeparken frå ca 1300.
- 28/5:** LSVK arrangerer mopedløp på Brunlanes
- 1/6:** Medlemsmøte GVK. Tore Kvaale orienterer om ulike typar kjølevæsker.
- 4/6:** Right On arrangement Geiteryggen
- 6/5:** NVK arrangerer marknad på Ekeberg.
- 10/6:** Verdensarvløpet på Notodden.
- 12-14/6:** GVK arrangerer Sverigetur, sjå eigen annonse for påmelding
- 15/6:** Dekksparekveld på Slevollen. GVK er arrangør.
- 18/6:** Sjøormløpet i Seljord.
- 23-25/6:** Norgesløp Hurdalssjøen.
- 15/7:** Gladløpet Stavern arrangert av LSVK
- 17/8:** Dekksparekveld på Slevollen. GVK er arrangør.

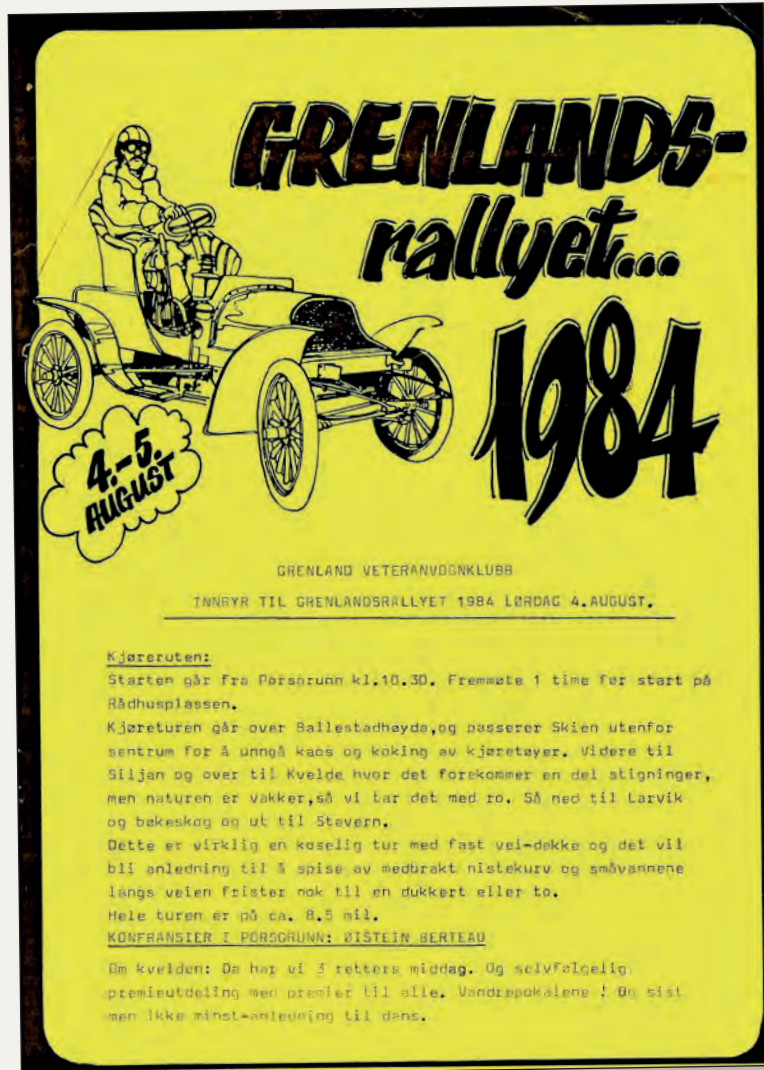
FASTE ARRANGEMENT:

- Tysdagar frå 18:** Cars & Coffee på Rådhusbrygga i Porsgrunn
- Onsdagar frå 17:** Treff på Burud Motorsenter ved Hokksund.
- Søndagar frå 11:** Treffet under brua, avkøyring gamle E18 til Kvelde



NØKLER TIL KLUBBHUSET

Vaktmester Åge Lohne har fått i oppgave av styret å få oversikt over hvor mange som har nøkler til klubbhuset. Han ber derfor alle som har nøkkel om å melde fra til ham på telefon 9050 4764. Det er ikke snakk om inndragning av nøkler, men kun ment for å få oversikt over hvor mange nøkler som er i omløp.



Grenlandsrally 1984 var litt meir omfattande enn dagens. Det var både sett av tid til å nyte lunchkorg og bading undervegs, og på kvelden var det middag med dans. No reiser alle heim kl 16.



Porsgrunn Bilopphogging har plassert nokre gamle køyretøy opp i høgda som dreg til seg interessa hos oss entusiastar. Dette er ein ca 1937 Dodge eller Plymouth.



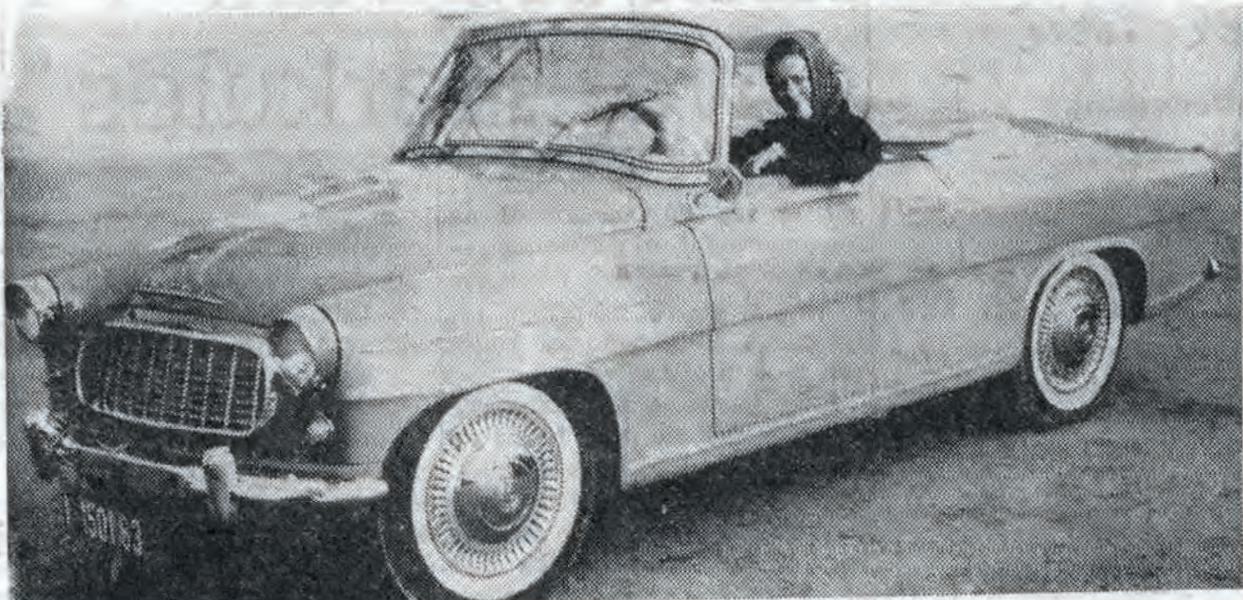


I nr 6 2021 for halvanna år sidan presenterte vi Øyvind Kvernbakken og hans Mercedes prosjekt der mykje tung sveising blei utført. No er bilen ferdigsveisa og har blitt kanskje landets mest rustfrie W115, og Øyvind er i gang med lakking av innsider og baksider.

Dette fotoet fekk vi ikkje med i fjorårets nummer 6 som inneheldt både Isetta og Mille Miglia. Det har faktisk ein gong starta ein Iso Isetta på MM. Bilen var visst med i 1958 og var fyrste startande bil (kl 2100) og blei gjennom løpet køyrt forbi av alle dei andre, slik at Isettaen også var siste bil i mål.



Fin utlodningsbil i Porsgrunn



Unge Venstres landslotteri har en mengde fine gevinster, båt, Amerikareise for to, og dusinvis av andre fine gevinster. Denne elegante sportsbilen er også blant trekkplastrene. I går vakte den oppsikt på Rådhusplassen i Porsgrunn, og loddsalget går fint.

Rundt 1960 var denne Skoda Felicia Cabrioleten trekkplaster i Unge Venstre sitt lotteri og kom innom Rådhusplassen i Porsgrunn for å lage blest om utlodninga. Ingenting er kjent om kvar bilen hamna. Felicia var ein populær bil den gong og blei gjerne brukt i norske filmar for å skape glamour.



Frist for stoff til neste utgave er 1. juni 2023

Byggmakker er et smart sted å starte

I varehuset møter du fagfolk som gir gode råd og god service.
Vi har et bredt vareutvalg og du får en god pris på prosjektet ditt.
Vi hjelper deg med alt - også håndverker og hjemtransport.

BMCARD

Byggekonto for små og store prosjekter. Opprett en Byggekonto og få oversikt over varekjøpene dine.

TJENESTER

Vi tilbyr blant annet fargemåling, materialberegning, kapping av materialer, transport, håndverkerformidling og energieffektivisering av boligen din.

GODE PRISER

Vi har konkurransedyktige priser og gode tilbud. I tillegg får du en god pris på hele prosjektet ditt.

TRANSPORT

Vi låner deg tilhenger, eller du kan få varene levert hjem til en god pris. Vi fikser både kranbil og helikopter for vanskelige løft.

GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK

Vi utfører gratis tak- og vindussjekk, og gir deg et uforpliktende tilbud.

GODE RÅD

Vær trygg på at du får gode råd av dyktige fagfolk, enten det er et stort eller lite prosjekt du skal i gang med.

FIKS FERDIG

Vi kjenner de beste håndverkerne der du bor. Det betyr at vi kan formidle solide håndverkere som er til å stole på.

GODT UTVALG

Hos oss får du et komplett vareutvalg av høy kvalitet. Har vi ikke det du leter etter, skaffer vi det.

KLIKK OG HENT

eller bestill hjemlevering på byggmakker.no



SKIEN Kjørbekkdalen 5, 3735 Skien
Tlf: 35 50 31 50 - Åpent: 7-18 (9-15)
www.byggmakker.no