

# Veteranvognen



## Av innholdet:



Garasjebesøk



Jarles Ford Mustang



Henting av 24 Buick



**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-ekornr@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 verdsett til over 300.000 er det et krav at disse er besikttet 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](http://www.gvk.no) for innmelding**

**Klubblokalet**

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnsveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i

hver måned (unntatt juli). Medlemsmøtene 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

I skrivende stund så er det de siste dager av september og i neste uke så er det allerede oktober. For de fleste av oss så er veterankjøretøysesongen på hell. Dagene blir kortere, og høsten er i full gang. De som er jaktinteressert har derimot hektiske dager nå. Mange steder har elgjakta starta. I dag så kom solen fram og det er bare helt topp en høstdag.

I dette nummer har Veteranvognen igjen fått tilsendt flotte bidrag fra medlemmene, noe redaksjonskomiteen er veldig glad for og som gjør at vi kan få en god variasjon på stoffet. Faktisk har vi fått så mange bidrag at noen må vente til neste nummer, og det blir en særdeles fyldig jule-spesial utgave av Veteranvognen med noe for enhver smak.

Tusen takk til alle bidragsytere, send gjerne mer!

På tirsdagene kl 11.00 kan du få kaffe og noe å bite i på klubbhuset. Inge Walle koker kaffe og ordner servering. Vi betaler kr.20.- pr gang. Det er utrolig kjekt å prate motor/bil/mc på en tirsdag formiddag. Å treffes over en kaffekopp og være sosial er veldig hyggelig. Du er hjertelig velkommen.

Kos deg med bladet. Hjertelig velkommen til medlemsmøtene. Jeg ønsker alle en flott høst.

*Med hilsen fra redaksjonen:  
Leif Hægland*

## Støtt klubben!

Det koster ingenting å velge Grenland Veteranvognklubb som grasrotmottaker hos Norsk Tipping. Av hver hundrelapp går 7 kroner rett i føret til klubben. Så ikke nøl med å knytte til deg klubben som mottaker. Du kan tilknytte deg en grasrotmottaker hos en kommisjonær eller på din side hos Norsk Tipping.



 **Grasrotandelen**

# Formannen har ordet

Kjære medlemmer!

Høsten har kommet, og mange medlemmer har allerede satt inn kjøretøyet i opplag. Vi bare gleder oss til våren igjen. Høsten og vinteren gir for flere av medlemmene muligheten til litt rolige dager i garasjen for å fikse på noe som gikk galt i årets sesong, og kanskje forbedre noe som man har funnet ut i løpet av denne sesongen.

Husk på medlemsmøtene hver første torsdag i måneden. I september hadde Narve Nordanger quiz for medlemmene, og tilbakemeldingene var bra. Vi har flere godbiter på lager fremover. Følg med på nettsidene våre når det nærmer seg medlemsmøte.

Jeg vil være tidlig ute å minne om årsmøte i februar. Valgkomiteen har en jobb fremfor seg, og saker til årsmøte må være styret i hende innen 31 desember.

Styret i GVK og styret i AMCAR Grenland skal samarbeide om en lørdagskafe. Dette vil skje på klubbhuset til klubbene



annenhver gang. Noen av medlemmene i GVK har allerede vært på en lørdagskafe hos AMCAR, og neste er hos oss. Følg med på nettsidene og facebook for endelig dato. Vi gleder oss til å møtes.

Jeg vil takke alle som har vært med på arrangementer i år, uansett om du har vært med som deltaker eller har vært med å arrangere. Det viktigste er å ha det gøy sammen, og treffe folk med samme interesse.

Fortsatt God Høst!

*Hilsen Jarle*

## Redaksjonskomite:

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

## Web-master:

Kristian Haugom - tlf: 4805 6536  
E-post: some@gvk.no

## Grenlandsrally:

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

## Grafisk produksjon:

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

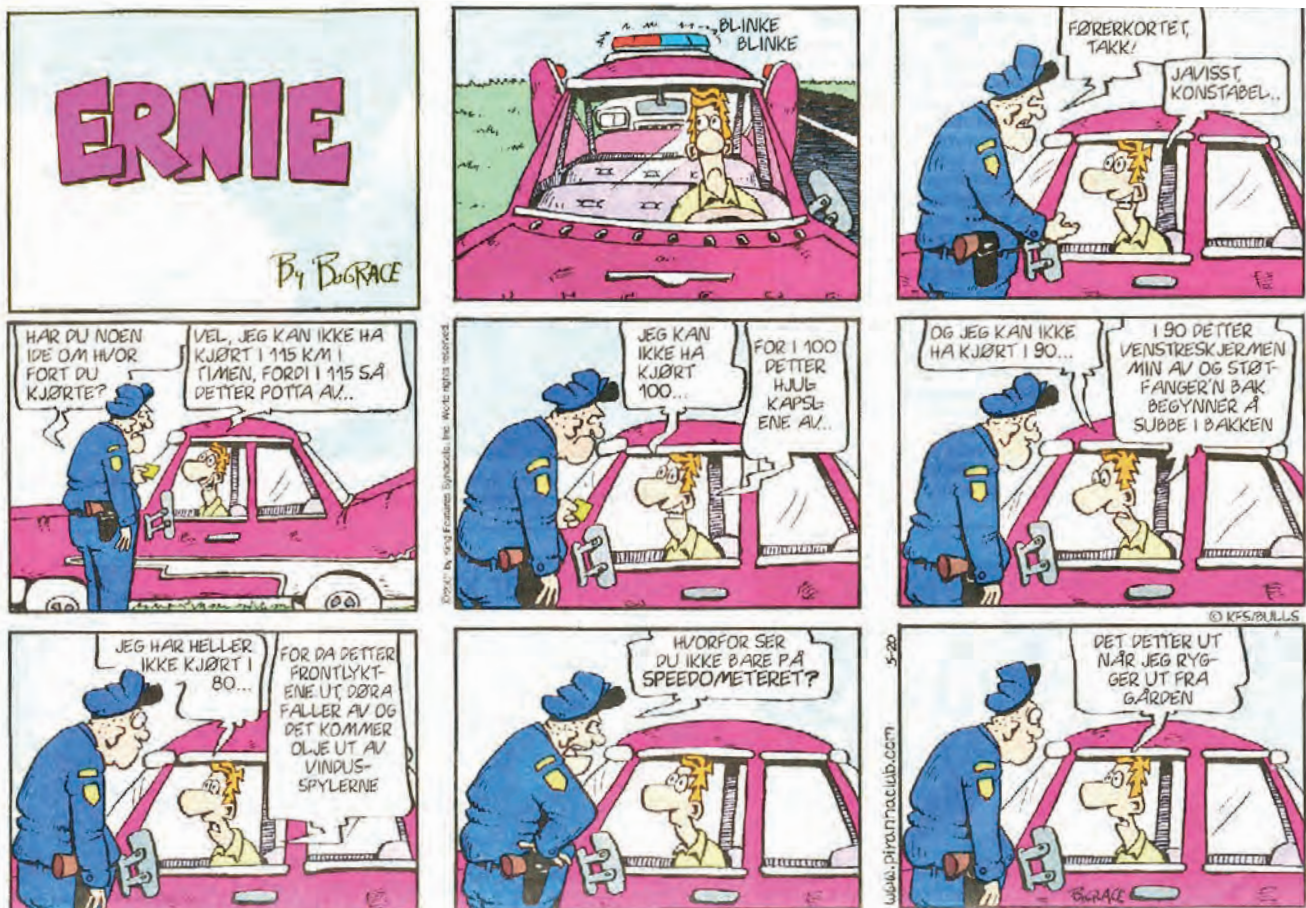
## Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

### 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:

Magne Bjerva sin Jaguar C-type er ein restaurert 1967-replika av originalen frå 1953. Fotografert i Gjerpensdalen på ein fin haustmorgon.







# C FOR COMPETITION



**Bilen på framsida av dette nummeret er ein spennande veteranbil som er bygd opp av ein GVK medlem, ein flott restaurert replika av ein av 50-talets mest ikoniske bilar.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Jaguar var ein vellukka sportsbilprodusent i etterkrigstida og hadde suksess med sin moderne modell XK120 som kom i 1948. Bilen var både linjevakk og fekk gode resultat i korte løp, men på lange løp som Le Mans og Mille Miglia kom XK120 til kort, delvis på grunn av for låg toppfart men mest på grunn av for dårlege bremsar. For å oppnå meir suksess og bøte på svakheitene bestemte fabrikkjen seg difor for å lage ein eigen tilleggsmoell for konkurransekøyring,





*Ein haustdag i Gjerpensdalen like før sola bryt igjennom morgondisen, kan skape veldig spennande bakgrunn for foto.*

denne skulle heite XK120C der C'en stod for Competition. Den nye utgåva var ved presentasjonen i 1951 teknisk ganske lik ein standard XK120, men hadde trimma motor og eit endå meir aerodynamisk karosseri. Resultatet let ikkje vente på seg, alt same året vann Jaguar på Le Mans for fyrste gong og britisk presse var frå seg av begeistring. I 1952 rota Jaguar det til på Le Mans med motorar som gjekk varme, medan alt blei bra igjen til 1953 når bilane var blitt utstyrt med skivebremsar av merke Dunlop som gjorde

at Jaguar kunne bremse seinare enn alle andre og dei kom inn på 1-2-4 plass. Den særdeles linjevake XK120C modellen har i ettertida blitt best kjent som berre Jaguar C, også fordi at Jaguar ut over 50-talet lanserte vidareutviklingar som blei kalla for D-type og etterkvart E-type. Det blei berre laga 53 eksemplar av C-typen og prisane på bilane som hadde overlevd race-køyringa steig fort ut over 60-talet. Dei auka prisane gjorde deretter at entusiastar tok til å produsere av meir eller mindre profesjonelle kopiar av C-typen,

vanlegvis kalla replikaer. Ein replika-bil har tradisjonelt variert svært i kor mykje dei liknar på originalen, alt mellom umogeleg å skilje frå ein original til det som i beste fall kan kallast ein karikatur av originalen (google gjerne «Gazelle Mercedes»). Av Jaguar C-type finst det mange ulike replika-bygge, men dei fleste er ganske ulik originalen under skalet.

Denne bilen blei produsert som ein ganske korrekt replika i Storbritannia ein gong rundt 1980 av Jim Marland, som seinare



*Bilen har ikkje frontrute, men veldig tidsrette såkalla Brooklands-ruter som til ein viss grad dempar vinden i fjeset.*





blei kjent som mannen bak dei ettertrakta Proteus C-type replikaene. Etter nokre år i UK, hamna bilen i Sverige der han var med på ganske mykje som dessverre enda i ei tragisk dødsulykke med brann. Bilen blei så overteken av den store Jaguar-entusiasten Kalle Magnusson som sette for seg å bygge bilen opp igjen som ein mest mogeleg korrekt kopi av originalen, med fokus på detaljar som lik dimensjonar på rør og alle profilar innvendig. Etterkvart flytta Magnusson si interesse over til å realisere sitt eige prosjekt der han skulle lage C-type

replikaer som ein meir eller mindre perfekt kopi av den originale C, og denne bilen kom opp for sal som eit rullande objekt med mange gode deler. Magnussen har i seinare år blitt kjent som den eine mannen dagens Jaguar saksøkte for å ha kopiert C-typen, ei kjedeleg sak som stadig pågår i rettsapparatet.

Deretter hamna bilen i 2016 hos Magne Bjerva i Skien som med god innsats har bygd bilen heilt opp igjen og fått registrert denne som ein 1967 modell Marland

Special. Også Bjerva har prøvt å tilstreve mest mogeleg korrekt kopi av originalen, og har brukt gammaldags motor og gir til skilnad frå for eksempel Proteus som brukar meir moderne delar i sine dyre bygg. Det elektriske anlegget har dei same Lucas komponentane som originalen, og bremsene er gammaldagse Dunlop skivebremsar. Største jobben på bilen har vore å tilpasse front- og bakpartane som begge er laga i glasfiber med senterdelen som er laga av aluminium. Heldigvis er det berre ei dør å tilpasse på ein C-type, den er der fyrst og fremst for å lette innsteget på den ståande starten av Le Mans. Utan Le Mans hadde det kanskje ikkje vore dører i det heile. Over ein 3 års periode har Magne bygd opp bilen med fokus på å få prosjektet gjennomført utan opphald. Det mekaniske har han gjort sjølv, medan han har fått bilen lakkert i klassisk Battleship Grey farge hos Morten Skyer på Bøleveien og opptrekking er gjort av Fairmont i Oslo. Motoren i bygget er ein 4,2 liters frå ein 1966 Jaguar Type 420. Denne har Magne overhaldt med nye stempel, kam, større ventilar, letta og balansert svinghjul, og overhalte to-tommars forgassarar. Alt dette betyr at den lette C-typen har blitt ein kvikk sak og ein bør halde eitt godt auge med speedometeret når ein er ute og køyrer. Girkassen er ein ekte Jaguar Moss-kasse med 4-trinn pluss overdrive på 4de giret. Hjula er 16-toms originalfelgar med tidstypiske Blockley dekk, medan bremsene er korrekte C-type skivebremsar frå Dunlop. Fokuset til Magne har også vore å gjere så likt som originalt, noko som viser igjen ved val av interiør-utforming og bruk av vevde straumkablar i originale fargar. Alle instrument er som i originalen, sikkerheitsseleane i Jaguar C var

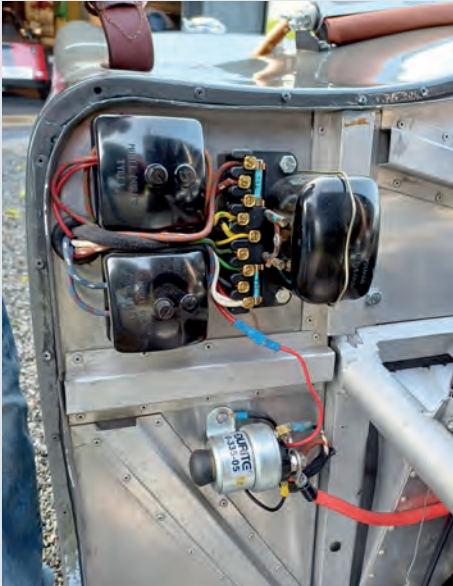


*Eksosen er kort og har begrensa med lydemping. Heldigvis for sjåføren er potta plassert på venstre side av bilen.*



*På ein C-type er det berre sjåføren som har dør. Mest sannsynleg laga for hurtig ombordstigning ved starten av Le Mans. Legg også merke til reservepluggane i døroppinga.*





Alle elektriske komponentar er tradisjonelle Lucas. Fungerer fint, seier Magne.

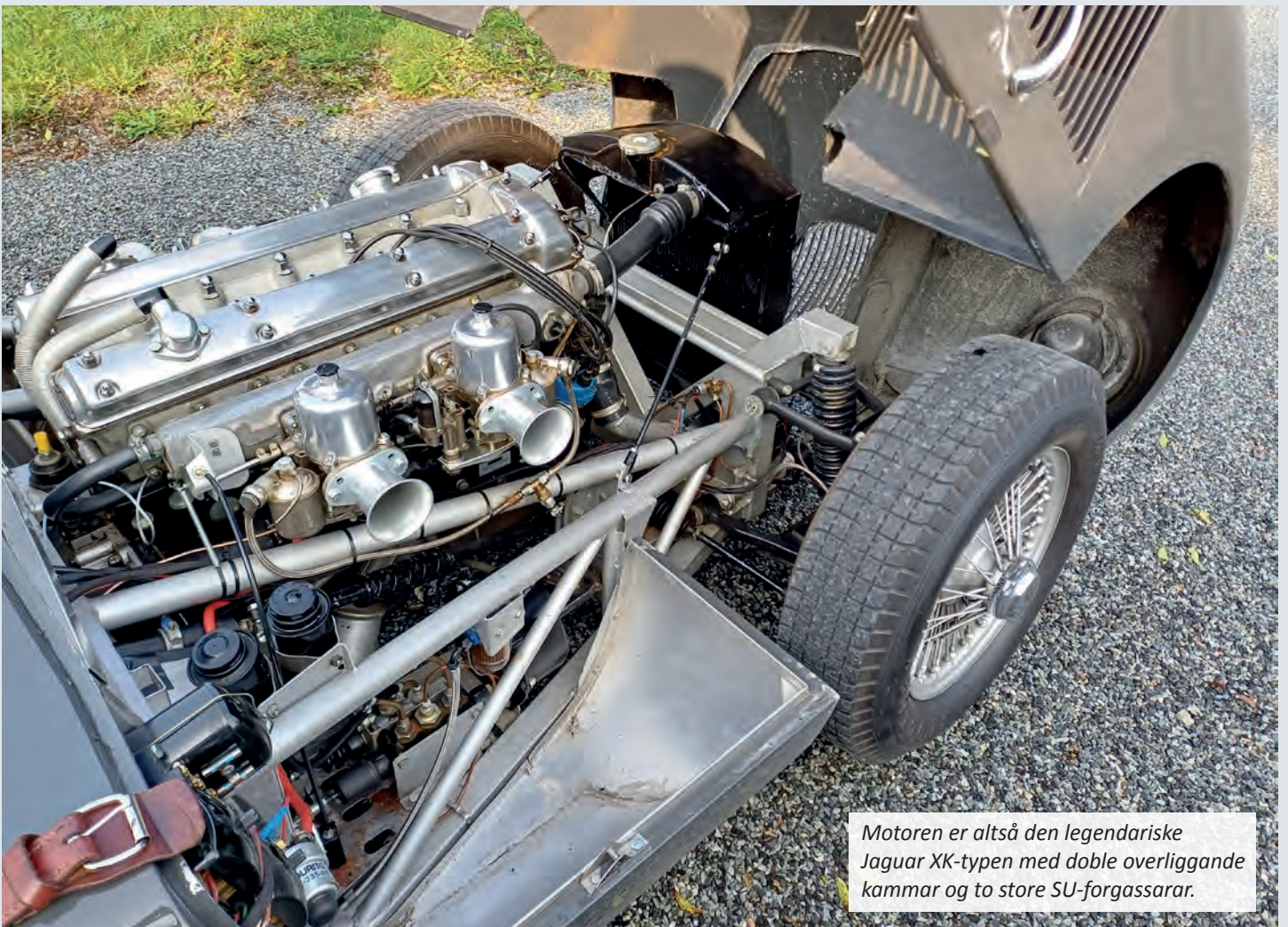
overskotsmateriell frå Spitfire jagarfly frå krigen og Magne sine er sjølvsagt kopi av dette. I motorrommet har han montert ein knapp for startmotoren, som er kjekt å ha for å dreie motoren og sjekke for lekkasjar etter vinterlagring etc.



Frå restaurering av replika-bilen i Skien. Største utfordringa var å tilpasse front og bakstykke i glasfiber til senterseksjonen av aluminium.

Magne Bjerva er elles ein driftig kar som har hatt det å reparere mekaniske ting som hobby og avveksling på fritida i mange år. Det heile starta med ein motorsykkel

som 16-åring (som han enno har), og sidan han no er fersk pensjonist kjem det kanskje meir derifrå om eit par års tid?



Motoren er altså den legendariske Jaguar XK-typen med doble overliggende kammar og to store SU-forgassarar.





*Oppmøte på Circle K.*

**Hvorfor ikke bruke de gamle bilene mer? Vi fant ut etter en invitasjon fra Arild Sørbø, at vi skulle ta en tur og besøke han i Bø. Men det å få samlet en gjeng er ikke alltid så lett, og så var det været som også måtte stemme.**

*Av Yngvar Håkonsen*

Jeg kikket på Yr og fant en torsdag det så fint ut, og tok deretter en ringerunde, og alle jeg ringte var positive til turen og alle som kunne – de kom!

Vi møttes på Circle K (gamle Jorkjend) kl 11, og kjørte derfra sammen opp mot Bø.

Underveis hadde vi en stopp i Ulefoss og deretter bar videre til Helge Moland oppe i Gvarv. Dette stedet er fantastisk! Mange gamle engelske biler og et koselig sted med delerlager, verksted og kontor. Det var nesten som å komme til Aidensfield i England.

Etter en interessant omvisning av Helge dro vi så videre mot Bø.



*Stopp på Ulefoss.*



*Helge Moland.*







Arild Sørbø.

Det har blitt ganske vanlig at folk som har hatt ett langt arbeidsliv med stort hus og garasje, pluss biler, mopeder, scooter og motorsykkel; etterhvert vurderer å flytte til en mer lettstelt leilighet. Det gjorde også Arild Sørbø, men til hans leilighet var det ingen garasje kun en carport og han måtte som mange andre leie seg et sted. Etterhvert kjøpte han likegodt en lagerseksjon på Brenna i Bø og bygde så en hems med kjøkken, toalett og salong. Da ble det orden på ting og en god plass til hobbybilene.

I lokalet til Arild ble vi meget godt mottatt og det var nesten sitteplass til alle. Det ble servert pølser, brus, is og kaffe; mens vi koste oss i sola, pratet og så på alle de fine bilene. Etterhvert dro vi tilbake til Grenland og videre til dekksparking på Slevollen. Stor takk til Arild og Helge for en super veteranbildag!



En del av gjengen samlet.



Her var mange fine biler.



Salongen i lageret.



Lageret med bilene til Arild.



# Førvist til «Skammekroken»



**7.november 2017** var Veteranvognen på garasjebesøk hos Kristian Håkonsen. Hovedpersonen i garasjen var en mellomgul Renault Dauphine 1961. Utvilsomt et objekt som krevde tid, tid og mer tid. Og litt tid til. I mars 2022 snappet vi opp rykter om at det ikke sto helt bra til med den lille Dauphinen. Vi inviterte oss selv til et nytt besøk. Da sto franskmannen bortgjemt og inneklemt innerst i et mørkt hjørne av garasjen, delvis skjult av en Landrover. «Egentlig hadde jeg mest lyst til å krølle den sammen og kaste den!» Men den havnet i Skammekroken i stedet i påvente av en usikker fremtid.

Kristian Håkonsen var åpenhertig ærlig. Det ble for langdrygt med franskmannen. «Det stemmer ikke det som sto i brosjyren på 1960-tallet: «Lykkelig den som har Renault Dauphine».

Veteranvognen oppsøkte Kristian Håkonsen på jobben for å avtale nytt garasjebesøk. Vi ville få bekreftet at Dauphinen var degradert fra restaureringsobjekt til å bli et irritasjonsobjekt. Det første som møter oss i butikken er en Mini pent parkert foran disken, ett av Kristians mange objekter. Han presiserer at den IKKE er til salgs men fungerer som er godt blikkfang for kundene.



Vi har tidligere omtalt Kristians personalia, den som vil friske opp detaljene kan bla opp i Veteranvognen fra 2017. Nå konsentrerer vi oss om dagens meny: Øverst på listen står Volvo Amazon 1966, den er 25 år eldre enn sin eier.

Olga på Borgestad kjøpte den ny hos Jorkjend i Skien i april 1966 får vi opplyst. Hun trengte en bil til å kjøre gårdsgutten til byen. Vi får videre opplyst at denne Olga var søskenbarn til Kristians farfar. Så vet vi det. Den havnet etter hvert hos et annet søskenbarn før den kom under Kristians vinger. Dermed har den hele sin fartstid i samme familie.







Under panseret sitter en trimmet motor, han antok at det var en B-20 utgave. Den har han bestemt skal skiftes ut med en original B-18. Som vi alle vet fikk denne motoren 5 rammelagre mot tidligere motorer som kun hadde 3. Dermed ble den mye mer holdbar og blir ansett som en trofast sliter med langt liv.

B-18 motoren var allsidig og ble benyttet både i PV, Duett og hærens beltevogner. Etter hvert fikk hestekraftene i B-18 større tumle plass, den økte fra 1778 ccm til 1986 ccm. Med litt forseggjorte forgassere kunne en Volvoeier nyte gleden av 82 hestekrefter. Og det er antagelig dit Kristian vil når han engang har skrudd seg ferdig.



Vi observerte de tidligere omtalte forgasserne. De sørget for at Kristian Håkonsens Volvo Amazon skulle være i stand til å innfri løftet helt til høyre på speedometeret. Det er med en viss glede vi registrerer at klubbmedlemmer av yngre årgang faktisk velger å sette inn maskiner med MINDRE motorkraft. I motsetning til enkelte vi kjenner som ikke kommer fort nok frem..

Ellers la vi merke til at interiøret var bortimot plettfritt. Olga på Borgestad og de øvrige familiemedlemmene har håndtert kjøretøyet med varsomhet. Det er sjelden vi ser seter så å si uberørt av menneskehånd, eller en annen kroppsdel for den slags skyld.

Wunderbaumen som hang på frontruten er et flott tidsvitne fra den tiden da Kristians Amazon fremdeles var å få kjøpt i butikken. Der fant du den fra 1957 til 1970, også under betegnelsen 121. Dermed parkerer vi Kristians Volvo Amazon 1966 og setter på håndbrekket.





Vi ante en genert beklagelse da Kristian viste oss neste punkt på menyen: Volvo 240 Turbo 1981. Denne hadde definitivt ikke vært i klørne hos Olga på Borgestad. Selv om turboen som satt i var den originale kunne det ikke dekke over det faktum at rust var det fremtredende inntrykket. Det sto så dårlig til over det hele at ved full bruk hadde motoren løsnet og forsvunnet ut gjennom grillen.



Kristian kjøpte den i 2020, den hadde bl.a. vært demo-bil hos Jorkjend. Den ble stjålet da sjefen tok den med på en Oslotur, men ble gjenfunnet i Sverige og returnert til Skien. Det var rift om bilen, alle ønsket å få klossen i den. Den ble fikset opp og solgt til en på Stridsklev, og derfra kom den altså til Kristian.

Man skal ikke være skyggeredd når man anskaffer seg en slik rustklump, men han hadde drømt om en slik bil siden han var 15 - 16 år. Den innehar foreløpig en hederlig førsteplass på rust-skalaen. Mens Kristian troner øverst på optimist-pallen. Det trengs..

Da var det mer beroligende å møte Volvo nr. 3 i samlingen hans: Volvo 240 GL 1986. Samtidig ble vi streifet av tanken: Hva er det med Volvo? De fleste har en, Kristian har tre? Men denne så ut til å ha en fremtid på veien. Etter å ha blitt underkjent på EU-kontroll i 2008 benyttet Kristian anledningen til å gi et skambud på den. Som vanlig nevner vi ikke prisen i Veteranvognen, men budet var latterlig lavt.



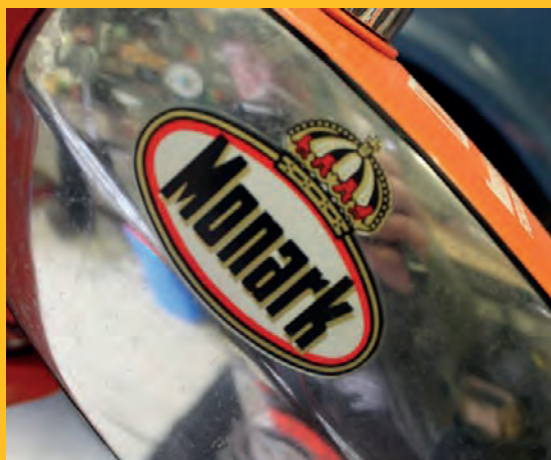


I samarbeid med broren ble det orden på støtdemperne bak. Håndbrekket ble ordnet og vips var den ok, «*det hele tok to minutter*». Volvo 240 GL 1986 ble hans første bruksbil etter at han fikk lappen som 18-åring. Den var akkurat det en 18-åring hadde bruk for på den tiden: B 230-motor med doble forgassere og 150 -200 hestekrefter. Kanskje 220..? Kristian ble noe blank i øynene ved tanken.

Når man titter inn i Volvo 1986 aner det oss at det er en stund siden dette kjøretøyet var bruksbil. Det fikk vi bekreftet, den ble tatt i bruk i 2009 og parkert i 2010.

Da vi stilte oss undrende til denne korte fartstiden fikk vi det forklart med at den var stygg i lakken. Dessuten var forgasseren utslitt. Bedre grunner til å parkere et kjøretøy skal man lette lenge etter. På den annen side, når man har så mange å velge mellom faller det lettere å parkere i stedet for å reparere?

Kristian Håkonsen kan nemlig velge mellom mye på to og fire hjul. Utvalget er stort i begge kategorier. Midt mellom Volvo, Landrover og Renault Dauphine finner vi en Monark MCB 1260 datert 1973. Han kjøpte den for så å si ingenting på Ekeberg i 2002.



Den lille Monarken er utstyrt med en 50 ccm Sachs-motor. Under kjøretøyopplysninger på nettet fikk vi dette utrolige resultatet:

Antall motorer	1
Drivstoff	Bensin
Hestekrefter	1 HK (0.74 kW)
Girkasse	Automat

Det er mindre enn startmotoren på Kristians Landrover, der motoren for øvrig står uten topplokk og venter på en ledig time. Ut fra antallet kjøretøyer under Kristians oppsyn antar vi at det vil sin tid. Omtrent som å få time hos en fastlege i Skien? I alle fall, Monarken har vært førsteprioritert som restaureringsobjekt, den skal være med på en kamerat-tur for mopeder. I Danmark. Et flatt land heldigvis, men alltid fullt av motvind. Vi ønsker lykke til med vindretningen.





Det er trangt om plassen i Kristian Håkonsens garasje, deler av samlingen må finne seg i å leve utendørs. Av hensyn til fotografering hadde han også plassert noen av kjøretøyene utendørs: En rød Honda PX-R, 1991. Den vant han i et veddemål, riktignok i løse deler, men ingen dårlig gevinst. Han fraktet alt hjem til garasjen, heldigvis var det plass nok til å sette den sammen. Den andre er en Tempo Corvette 240, datert 1960 som han anskaffet for feriepengene i 2018. Den har han hatt mye plunder med, de kommer ikke helt overens. Som vi alle vet er de begge utstyrt 50 ccm motor. Men noe som vi oppfattet som hans favoritt troner som stuegris innendørs: Vespa 1966. Plassert i et bortimot autentisk interiør. En pussig dekorasjon, men vi innrømmer, en Renault Dauphine ville passet dårlig her.



Ulf



# Brosjyre-butikken



Brosjyre 1960-tals Ford transport



Brosjyre 30 Buick

Den gode lukten fra trykksaker, tykke gode glansede papirark og et fyrverkeri av visuelle godbiter. Bilbrosjyrer fascinerer bestandig, og det er helt utrolig hvordan selv en brosjyre for en liten Renault kan friste like mye som om det skulle vært en gedigen Cadillac.

Av John Arvid Vestgarden

Tilfeldighetene skulle ha det til at jeg en sen kveld scrolltet Facebook, og plutselig åpenbarte det seg en «nybilbrosjyre» for min nesten 100 år gamle Buick. Riktignok på svensk, med stempel fra forhandleren i Stockholm, men allikevel! Da selger ble kontaktet viste det seg at han driver profesjonelt med bilbrosjyrer, og han henviste meg videre til Facebooksiden «Bilbrosjyrer, instruksjonsbøker og motorlitteratur». Der åpenbarte det seg flere gode biter, og det ble totalt 4 brosjyrer før handelen ble avsluttet.

Øyvind Idland driver «brosjyrebutikken» på hobbybasis, og har et enormt arkiv av bilbrosjyrer og litteratur som spenner fra de eldste bilene og helt frem til de nyeste modellene. Det meste er svensk eller engelskspråklig, men norske utgaver finnes også. Tilstand er nøye beskrevet, og virksomheten bærer preg av at han har stor respekt for produktene han selger. Dessuten er han selv en svoren bilentusiast med blant annet flere flotte Fiater på stallen. Han har ikke eget showroom, men sender bilder og er behjelpelig med det man lurar på.

Så om du ønsker deg brosjyre av din egen entusiastbil, eller kanskje drømmebil, ville jeg ikke nølt med å kontakte Øyvind. Se utvalget på Facebook, eller ta kontakt med ham på 934 84 932.



Brosjyre Volvo 240



# Yndig og sjarmerende familiebil

**En yndig og liten skapning av en bil ble vist frem foran fiskebasarene på Fiskelepet i Skien i februar 1960.**

Av Tor Kjetil Gardåsen Foto: Stenstadvolden/Varden/  
Telemark Museums bildesamling.

Bilen var en DKW Junior, som ifølge annonsen var en bil med "temperament, sikkerhet og komfort". Det var Johs. Gurholt og Co. i Duestien som forhandlet bilen, og bildene er tatt i forbindelse med en annonse, hvor bilens mange fordeler ble fremhevet. Den hadde bl.a. elegante og tidløse linjer, øyeblikkelig start, rattgear, forhjulsdreift og torsjonsfjæring, samt de nyeste turbo trommelbrems. Motoren var tresylindret og ventilløs, og motorstyrken var på 39 hk.

Den som gikk i den tro at dette bare var en liten bil til bybruk tok imidlertid feil. I annonsen ble det fremhevet at bilen hadde stort bagasjerom beregnet for feriereiser. Folk foretok da også lange turer med slike småbiler. Tur til Nordkapp med tilbaketur gjennom Finland og Sverige forekom. Prisen i 1960 var 15.900 kroner. Dette var noen tusen kroner mer enn en Folkevogn. I 1960 ble bilrasjoneringen i Norge opphevet, og tusenvis av familier sto i kø for å skaffe seg sin første bil. Forhandlerne hadde et stort utvalg å tilby, men det var også kamp om bilene i en tid da alle skulle ha bil samtidig. Forhandleren var imidlertid sikker på at DKW Junior ville være en fulltreffer og lanserte den under slagordet "Bilen De har ventet på!"



## Referat medlemsmøte 7. september 2023



**Det ble holdt ett minutts stillhet for vårt medlem Grim Dahl som har gått bort siden forrige møte. Ca. 55 - 60 medlemmer ble deretter ønsket velkommen.**

### Arrangementer:

Gunleik Kjestveit fortalte om arrangementet på Drangedal bygdetun, som ble en strevsom tur med A-Forden. På Funksjonshemmedes dag i Porsgrunn stilte 4 biler fra GVK i paraden (Jarle, Gunleik, Kåre og Bjørn). Jarle og Kåre stilte også opp på Kulturminnedagen på Skotfoss.

### Arrangementer fremover:

Styret i GVK og Jon Arvid Vestgarden skal arrangere en idedugnad for å prøve å engasjere de yngste i klubben, og kanskje få med noen som ikke er medlem. Idedugnden blir 16.10.2023 kl. 19.00 på klubbhuset, alle interesserte under 40 år er velkommen. 27. - 29. okt. arrangeres

Oslo Motorshow. GVK ser på å tilby fellestur til arrangementet.

### Medlemsmøter fremover:

**Oktobermøtet:** Grenland Bilservice forteller om Skoda og Lada. November: Steinar Kolstad forteller om Geiteryggen flyplass.

**Desember:** Julemoro med Jan Arthur. Medlemmene oppfordres til å komme med forslag på foredragsholdere.

### Medlemmenes fem minutt:

En meget flink polsk salmaker har startet i lokalene til Gasolin på Slevollen. Bjørn Granheim har brukt denne salmakeren, og han ble godt fornøyd.

### Kjøp og salg:

Det er en Nash 1930 til salgs på Gulset, se egen annonse i Kortnytt. Tom Ellefsen skal selge sin røde Ford Mustang. Runar Høgstvedt har fremdeles en Daimler -87 mod. til salgs.

Kåre Henning Lindtveit har kjøpt en Metropolitan -61. mod. Inge Walle har kjøpt en Citroen Visa -80 mod. Geir Havgar har kjøpt en blivende klassiker, en BMW Z4 av 2005 modell.

### Nye medlemmer:

Det var ingen nye medlemmer i kveld. Jon Bjørnaali og Bård Sørensen er medlemmer, men har ikke vært på møter før. Jon har en Plymouth -63. mod. og Bård har en Honda 350 -72 mod.

### Diverse:

Styret ønsker å gjøre noe med hekken mellom utleiehuset vårt og parkeringen, pga. deler av den er visnet. (Hekken ble fjernet i midten av september). Etter pausen holdt Narve Nordanger kjøretøy-quiz. Dette var noe som engasjerte medlemmene, og noe vi gjerne kan gjenta. Kjempebra opplegg. All honnør til Narve. Møtet slutt ca. kl. 20.55.

*Referat Per Øvrum.*





# 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





**BIL-IKONET FREMFØR NOEN:**



# FORD MUSTANG

Ford Mustang. Elsket og æret av så vel menigmann som forståelsegjære. Bilikonet som alle har hørt om, mange har drømt om, og noen har i garasjen. Jarle Rønjom har en slik. Da jeg antydte et garasjebesøk for tre år siden fikk jeg svar: « **Ikke tale om! Den står på bunnen av et tonn kartonger** ». Nå har Jarle fått sortert sine kartonger og dermed er Ford Mustang 289 fra 1968 endelig tilgjengelig for et besøk fra Veteranvognen.



Jarle Rønjom er 1968 modell, mens dagens hovedperson er en Ford Mustang 289 fra 1966. Altså var den to år gammel da Jarle kom til verden. Som de aller fleste veteranbiler i desember står den forsvarlig plassert i garasjen. Med nattlue trukket over det hele. Legg merke til at presenningen er rød presiserer Jarle, den skal matche til fargen på bilen.

På jakt etter en Mustang satte Jarle inn en annonse i Veteranvognen, resultatet uteble ikke: Han kjøpte Mustangen av et annet medlem i klubben, Willy Stackston, i 2018. Den sto ikke langt unna sier Jarle, den sto i en garasje på Gulset. I luftlinje er det omtrent 500 meter så det ble et kortreist kjøp.



Den står ikke bare til pynt, den brukes ganske ofte i sommerhalvåret får vi vite. Men nå har veteranbilsesongen hatt sin avslutning for i år, det er noen måneder siden den sist var i bevegelse. Så det var knyttet noe spenning til om bilen ville starte, det ruget 7 kuldegrader både i og utenfor garasjen. Det må innrømmes at det er et av de kaldeste garasjebesøk vi har foretatt. Men uten særlige overtalelser eller kraftuttrykk ble det liv under panseret. «**Hør den lyden!! – vakrere musikk får du ikke engang på plate!!**» Vi må si oss enig i at det var en velbehagelig klang når stemplene begynte å røre på seg. Det lød som hele bassrekken i operakoret. Tonearten var noe ubestemmelig, men klangen kvalifiserte absolutt til velbehag. Lyden hadde fortjent en «**Motorsportens Spelemannspris.**»





En meget fornøyd Jarle Rønjom parkerte Mustangen ute blant kuldegradene. «Ta en titt bak! Der har du den andre grunnen til at Mustang er min favoritt.» Ganske riktig, fra de doble eksosrørene veltet det ut fet eksos i overflod. Jarle påstår at det er lyden av motoren, og ikke minst lukten av Mustangen som fasinere ham. Det kan i alle fall bevitnes at eimen av eksos og ubrukt bensin la seg over gårdsplassen. Vi nærer et håp om at Miljøpartiet De Grønne var opptatt på annet hold denne dagen.

Da bilen var blitt varm og funnet rytmen kom turen til den tekniske siden av garasjebesøket: Motoren. Øyensynlig var det en stund siden Jarle hadde gjort noe som helst under panseret, det hersket en smule usikkerhet om hvor låsmekanismen befant seg. Da dette var brakt på det rene må vi innrømme at Ford Mustang 289 gjorde et imponerende inntrykk da den sto med åpent gap med alle sine tekniske herligheter til skue.

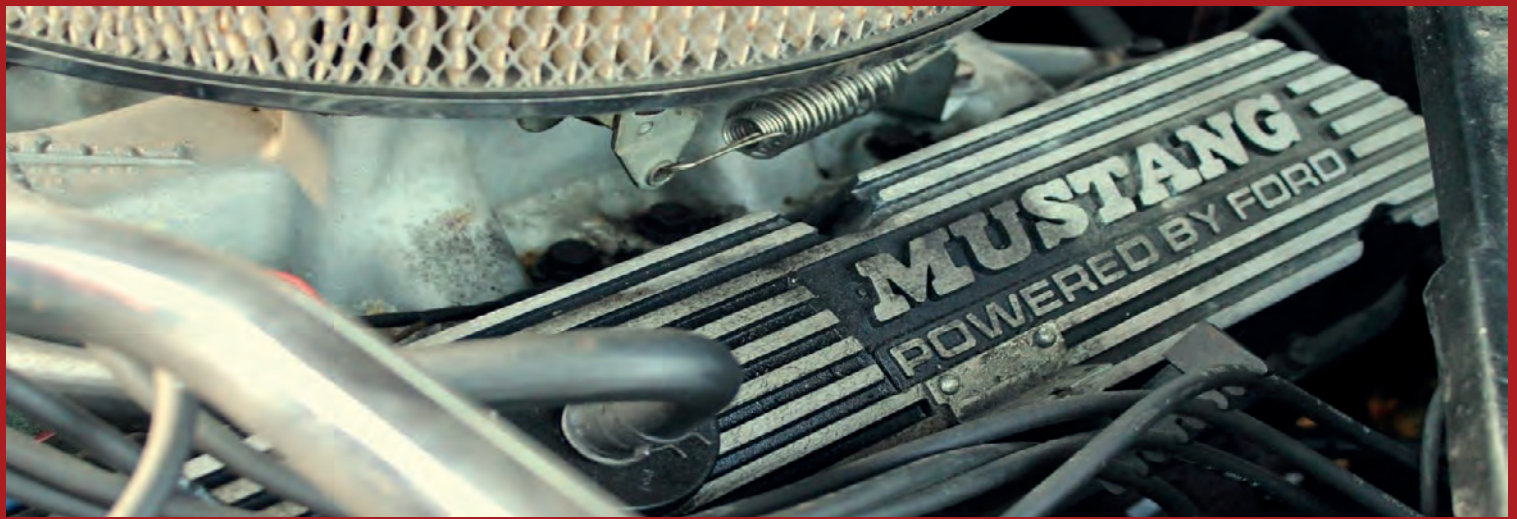
Vi må medgi at vi hadde ventet noe større der nede, ut fra lyden og mengden eksos. Men det hersker ingen tvil om at det er en illsint kraftkar som sto der og brummet, det er antagelig ikke størrelsen det kommer an på.

Men så kommer overraskelsen: Dette er *lillebror* i Mustang-familien. Det finnes andre modeller med langt større motorer enn dette. Jarle sin utgave blir kalt for *Mustang Pony*. Det hjelper ikke at bilen er rød og er utstyrt med V-8 motor. Selv med 5 liter under pluggene avgir den ikke mer enn 200 hestekrefter. Så i Mustangfamilien blir den en ren sinke.

Motoren ble utviklet fra forløperen, Fords Y-blokk, og ble første gang installert i 1962 i Ford Fairline. På grunn av den beskjedne størrelsen ble den klassifisert som «small engine», opprinnelig med fattige 3,6 ltr. Heldigvis la den litt på seg gjennom ungdomsårene, til de 5 liter som skal fylles med drivstoff i dag. Men som likevel har fått den noe nedlatende betegnelsen «Pony»..

Hva skal vi da tenke, vi som stiller i marken med 2 små sylindere med en drøy halvliter til sammen og fattige små 28 hestekrefter. Vi undres hva Ford ville betegnet noe slikt, når 5 liter og 200 hestekrefter får betegnelsen «Pony»..





Den første Mustang ble presentert på Verdensutstillingen i New York 17. april 1964 og ble lansert i alt som var av massemedia i USA. Siden den ble lansert på våren og ikke høsten fikk den en noe humoristisk modell - betegnelse «1964 ½». Den ble Fords absolutt mest vellykkete lansering siden A-Forden så dagens lys.

Det var Henry Ford selv som først kom med ideen om en sportsbil. Deretter overtok Fords produksjonssjef Donald N. Frey og videreførte prosjektet. Først ble det en toseters roaster med rekkemotor, senere en firseters personbil og til slutt en enkel men velutstyrt hardtop med en sekssylindret rekkemotor på 2,8 ltr og en tre-trinns girkasse. Bilen skulle fremstå som en klassisk sportsbil og i utviklingsavdelingen ble arbeidet med designutviklingen ledet av selveste Ford-sjefen, Antony Lido «Lee» Iaccoccia. Vi aner påvirkning av italiensk designpåvirkning?

Resultatet ble «lang, lav, bred, kort bak og lang foran». For dette og ellers alt mellom støtfangerne betalte man ikke mer enn 2368 dollar. Selv om stilingen minnet om sportsbiler i mer påkostet prisklasse.

Henry Ford oppfant ikke Mustang i 1964, den var på markedet allerede. Mustang var nemlig en hesterase som noen av oss forbinder med «Ville Vesten», berømte indianere som Sitting Bull og Geronimo. Og general Custer med Slaget ved Little Big Horn. Og selvfølgelig cowboys, Hopalong Cassidy, Wild Bill Hickock og Buck Jones. Fellesnevneren for det hele: villhesten fra de store præriene i Mexico og Texas : **Mustang**.



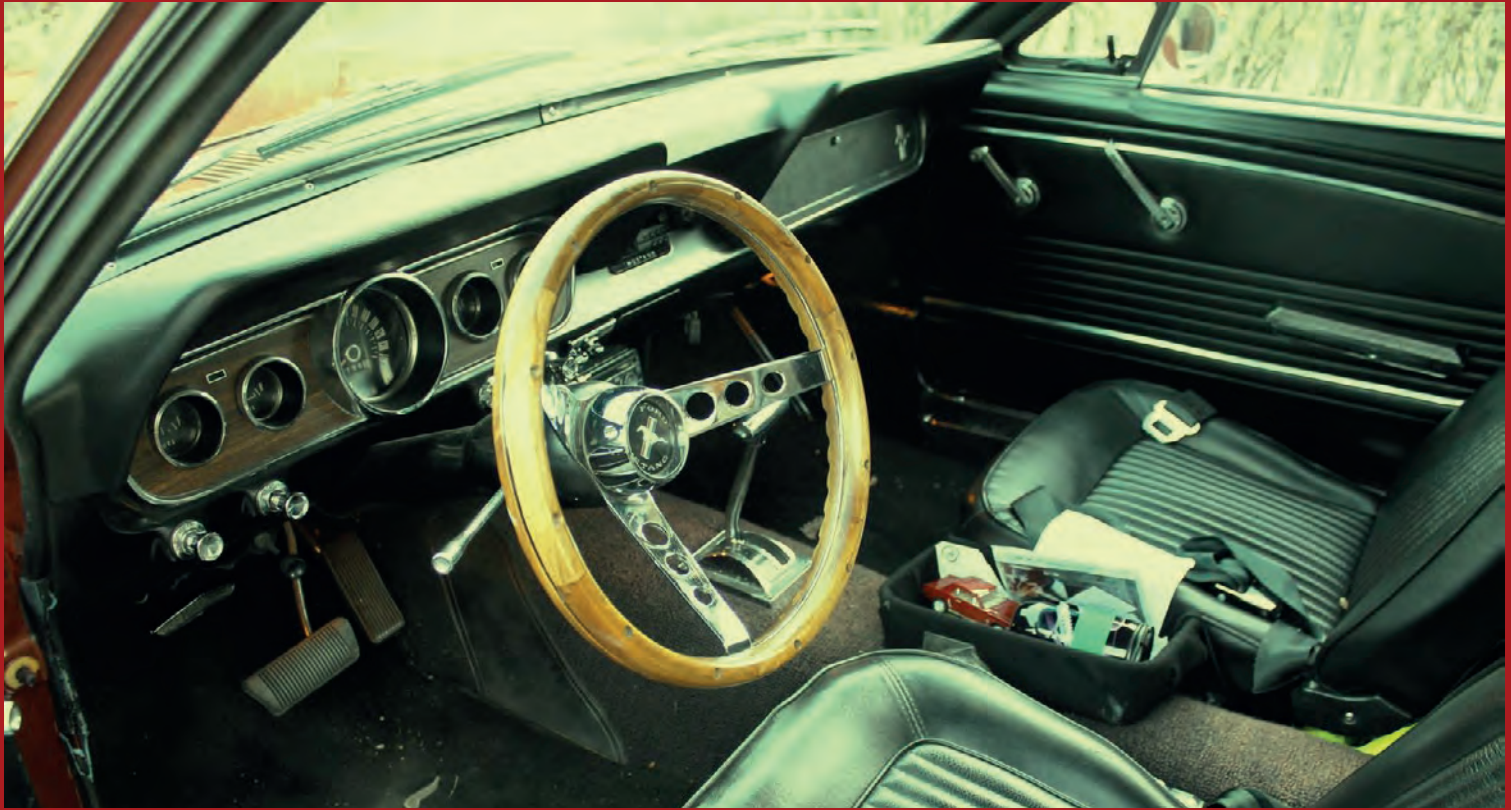




Som så mye annet i Amerika, det meste kommer fra utsiden. Mustangen nedstammer nemlig fra en hestetype som spanierne, conquistadorene, førte med seg hjemmefra alt på 1500-tallet.

Noen av disse hestene kom seg på frifot, og etterhvert dannet det seg flokker på prærien. Som med tiden utviklet seg til en særegen rase.

Selve navnet Mustang stammer antagelig fra det meksikanske ordet *mesteno* som betyr *vill, rømt*. Så vet vi det. Med alt dette tøylesløse i bakhodet håper vi at Jarles Mustang er såpass temmet at ikke også den rømmer sin vei.



Lav og bred, og med romslige dører. Lett å komme inn i, men noe mer plundret å stige ut av når man har oppnådd en viss alder eller omfang. Når det blir påstått at den er utstyrt som biler i høyre prisklasser vises ikke det særlig tydelig på interiøret.

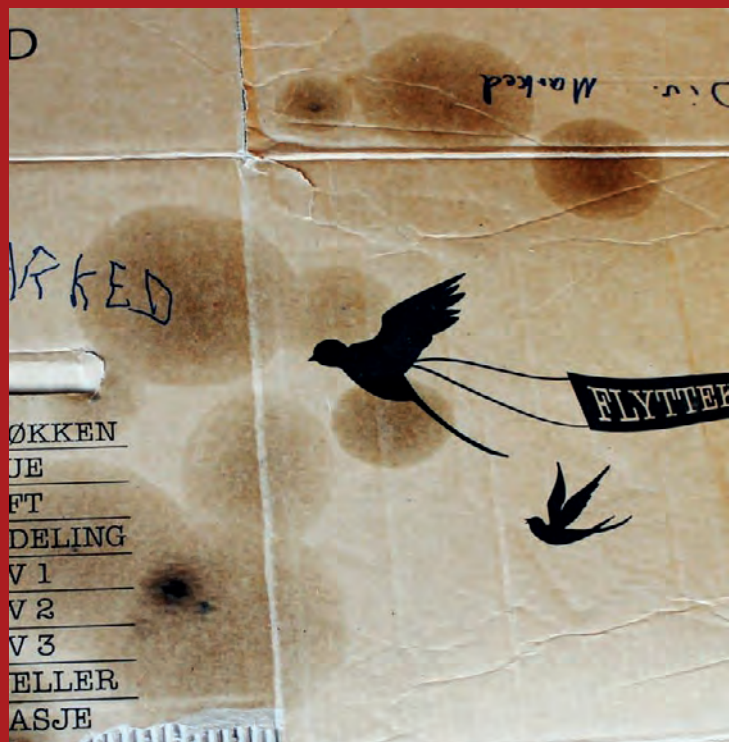
Her inne er det lite som minner om luksus og kostbar design. Elegante linjer men nøktern innredning er ord som faller lett i pennen. Dashbordet er så enkelt å få oversikt over at selv undertegnede på kort tid fant seg hjemme og vel til rette. Ingen øredøvende bruk av krom og finurlige detaljer forstyrrer sjåføren.

Ser man bort fra rattet og spaken til automatgirkassen kunne den gå for å være en enkel familiebil produsert litt østover på globusen.

Men radioen bringer oss raskt tilbake til vesten: den gode gamle JVC . Som er forkortning for *Japan Victor Company* og eies av *Kenwood Corporation*. Den viser tydelig at den er en ekte Mustangradio med avslitte knotter som har vært flittig brukt.







Jarle skrur IKKE selv. Ikke har han lyst, og ikke kan han heller. Og ikke er han flau over å si det. Så vidt han husker har han hatt behov for hjelp en gang, Torstein Johannesen måtte tre støttende til for å få startet Mustangen etter vinteropplag. Til alt hell var det bare bensin som hadde ostet seg. Det øvrige tekniske var såre vel.

Siden Jarle ikke håndterer verktøy av noe slag er det et lykksalig hell at Mustangen er i så god stand at den greier seg selv. Den har 57 år på baken der den står i dag og det eneste vi kan bemerke er de umiskjennelige tegnene på en viss lekkasje i underlivet. Men slik skal det være når man kommer i en viss alder, det kan forekomme ufrivillige drypp hist og her.

Når vi snakker om alder: Hvor gammel er egentlige våre veteraner? Etter å ha konferert med leksikon får vi opplyst at ett «hundear» for en stor hund regnes som 7 «menneskeår». Hvis vi drister oss til å sammenligne bil og hund, kommer vi til at Jarles Mustang er  $57 \times 7 \text{ år} = 399 \text{ år}$ . Tja, med en slik alder er det vel tillat å dryppe litt..

Da vi ankom Jarles garasje observerte vi ytterpunktene i design og motorkraft: Som nærmeste nabo sto en Termoped 1958. Levert, om ikke direkte, så i alle fall en gang i tiden fra Termolux på Vadrette. Med sine 2 hestekrefter mot Mustangens 200 fremstår den som en sjarmerende sveikling. Motorkraften tilsvarer omtrent ytelsen på Mustangens vinduspusser. Termopeden må i alle fall være i utmerket stand eller lite brukt, vi observerte ingen oljeflekker på voksduken.

For øvrig la vi merke til en uvanlig kombinasjon av oljeabsorberende beskyttelse på garasjegulvet: Restene av en flyttekartong, en voksduk og noe vi antok var et persisk teppe.

Man samler på mye rart i dette miljøet. Veteranvognen ble invitert i Jarles lille hule. Det hersker ingen tvil, han tilhører «samlernes orden». La oss begynne med det faglige hva biler angår. Hyller både på vegg og i skråtaket til helt opp til mønet.



Hvor mange har du? «Hakke peiling. Men det er en del..» Og det kan vi skrive under på. Det var biler over alt. Samlingen var absolutt variert, om ikke akkurat sortert.

Hans interesse for biler startet i ung alder og har ikke avtatt med årene. Kanskje det er derfor han tok utdanning som yrkessjåfør. Du kunne finne ham bak rattet på en lastebil eller i «post-bussen» til Telemark Bilruter. Med rute Skien / Haukeli. I følge sagnet ble Jarles postrute betegnet som «luftpost», det gikk radig unna oppover i fylket. Det ble klaget på at han kjørte i «minst 120». Svaret var kort: «bilen gjeng ikkje meir enn i 100»..





Jarle Rønjom er ikke «steingærn». Selv om han samler på stein av ymse slag. Som 14-åring dro han med 15 kilo stein med seg hjem etter en Danmarksferie. Men også hans fortid som yrkessjåfør av ymse slag har påvirket utvalget i samlingene hans. Bussforbindelsen er også representert i garasjen.



Jarle Rønjom har vært medlem i GVK siden 1982. I løpet av disse årene har han bare hatt 2 veteranbiler. Den første var en Overland Whippet som vi har skrevet om i tidligere, karakterisert som resultatet av en arkeologisk utgraving.

Jarle har hatt omtrent de fleste vervene som finnes i klubben: sekretær, styremedlem, medlem av redaksjonskomiteen, innvalgt i styret for LMK, og klubbens representant i Historisk Forum. Ved siste årsmøte ble han i tillegg valgt som ny formann i GVK.

Og innimellom leker han seg med plate-samlingen. Vi tror dessverre at han ikke har noen innspilling med yndlingslyden sin i platebunken. Den får han kun når han kjører Mustang.







*Start fra Badeparken i Sandefjord.*

# Grevlingløpet 2023

**Søndag 13. august var det tid for det årlige Grevlingløpet med start fra Badeparken i Sandefjord.**

*Av Espen Nordaunet*

Det var overskyet, men fint vær. Det var ikke mer enn ca 80 deltagende biler. Så vidt jeg kunne observere, var det noen få biler fra GVK. Løypa i år fulgte riksvei 303 langs kysten, med en post ved Bogen båthavn, videre mot Stokke, og til en post ved Gjennestad Gartneri. Turen gikk videre til siste post like før målgang ved Vonheim kulturhus i Kodal.



*En post var lagt til Gjennestad Gartneri.*



*Noen unge sjåførere var det med.*



*Artig engelsk 1959-modell Ford Prefect.*







Etter løpet ved Vonheim i Kodal



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmar



Med 90 cm karmar



## 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!

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

[WWW.GASOLIN.NO](http://WWW.GASOLIN.NO)



Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



*Christoffersen AS*

Rødmyrsvingen 53 - 3740 Skien  
Tlf 415 34 700 - [www.cchristoffersen.no](http://www.cchristoffersen.no)

*Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.*

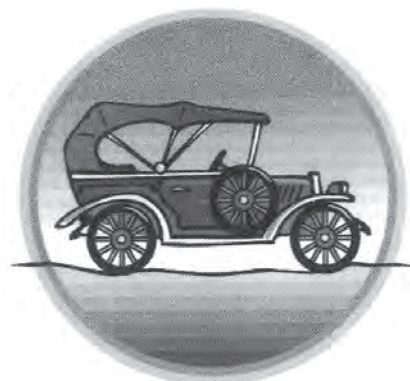
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

**GAMLE SKOTFOSS BRUK**

**3720 SKOTFOSS**

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



**Rørlegger'n a/s**  
Stedet for VVS



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



[www.rorleggern.no](http://www.rorleggern.no)







*Dagen før avreise Stranda var det et skikkelig ruskevær. Men bilen måtte jo testes ut, og undertegnede fikk kjenne på hvor spennende det er å kjøre med utenpåliggende bremsebånd. Ellers var også den manuelle vinduspusseren flittig i bruk.*

# Ny bil i klubben – 1924 Buick

**Da har jeg igjen vært på Vestlandet og kjøpt meg en Buick 7-seter. Denne gangen var det en 1924 modell i fine farger som kommer fra Stranda.**

*Av: John Arvid Vestgarden*

Med nykjøpt bil ble det deretter tur med henger over Trollstigen i meget skiftende vær før vi etterhvert kom hjem og fikk vasket bort alt støv og skitt fra turen. Vel hjemme var det kjekt å ta ting i nærmere øyensyn og bli kjent med bilen. Det å kjøre med usynkronisert girkasse er jo også en ting å øve på, på tross av at vi også har dette på 1930 modellen. En forskjell mellom 1924 og 1930 Buick er at girmønstret er helt annerledes, og vandringen på girstanga kortere.



*Bilen er lastet opp på lånt biltralle fra svigerfar og vi gjør oss klar for turen over fjorden og mot Trollstigen og Romsdalen. En følelsesmessig blanding av glede og noen nerver for turen hjem fyller kroppen.*





I bunnen av Trollstigen må bilen foreviges, dog ikke bare av oss. Tipper at T-981 blir å se i flere amerikanske fotoalbum utover høsten og vinteren. Spesielt å se den mektige radiatoren i bakspeilet på vei nedover denne spektakulære veien.



Med kalesjen nede kommer virkelig det elegante lange og slanke designet til sin rett! Legg også merke til den solide solskjermen på toppen av frontruta, samt den fastmonterte verktøykassa på stigtrinet. Med kun ett baklys må framferden i dagens trafikk være defensiv, men for hundre år siden var nok folk fornøgd bare det var lys på bilen.



En hyggelig arbeidsplass for en skyss-sjåfør på 1920-tallet, og en fin plass å nyte varme sommerdager i 2023. Når man ser på ratt og instrumenter, er det ikke tvil om at Buick ville satse på eleganse. Legg også merke til at dashbordbelysning er plassert over oljetrykksmåleren og spenningsmåleren, så speedometeret var nok ikke i hovedfokus den gang. Ellers er det normal pedalfunksjon, sett opp i mot den samtidige T-Forden som hadde giring på pedalene og håndgass.



Sofa og klappseter. I denne bilen sitter faktisk syv voksne mennesker ganske behagelig, men man skal helst være venner. Originalt ble de fleste åpne Buickene levert med sort eller brunt skinn, men vår bil har blitt trukket opp i en litt mer spennende farge, noe som kler bilen godt, sett opp i mot utvendige røde detaljer.



Motoren er på 331 cu in (5.4 L) og utvikler 70hk, og var ny for året. Ett av de største salgsgargumentene var hvor lett denne var å vedlikeholde, samt slitestyrken. Legg også merke til smørekanna som er plassert på torpedoen, ment for å gi dynastarteren (starter og dynamo i ett) noen dråper i ny og ned. Motoren er overhelt i Norge og fungerer meget bra!







*Kveldstur er alltid kjekt, men man skal kle seg godt, så drømmen nå er skinnjakke, skinnlue og kjørebriller. På denne bilen er nummerskiltene tidsriktige, da det frem til 1928 var lov å male skiltene selv.*



## Grenland Veteranvognklubb har mistet et kjært medlem

Langvarig medlem i GVK, Grim Jakob Dahl, døde 22. august i år etter lengre tids sviktende helse. Grim ble medlem i Grenland Veteranvognklubb i januar 1979 og ble på årsmøte i 2019 tildelt klubbens 40 års diplom for lang og trofast medlemskap.

I tidligere år var Grim redaktør av Veteranvognen og han bidro i mange år med stoff til bladet. En av hans spesialiteter var å arrangere garasjebesøk. På 1970- og 1980-tallet fikk Grim medlemmene til å være med på å besøke andre medlemmer for å se på hva disse holdt på med. Dette skapte fellesfølelse og ga overskudd til egne prosjekter, og siden skrev Grim om disse besøkene i Veteranvognen.

Grim er ellers kjent for å ha vært med i Frogner komiteen for å tilrettelegge for klubbmøter når

klubben holdt til der, og for senere å være initiativtager til mandagsklubben lagt til rette for de mange pensjonistene i klubben.

Grim var utadventd og hadde utrolig mange venner som han følte omsorg for. Ved sykdom kom han alltid på besøk. Vi takker Grim for vennskapet, innsatsen og den interessen han har hatt for GVK og lyser fred over hans minne.

Styret





## KORT NYTT...

Det er lenge siden vi har hatt er brudebilde i bladet. Leif Ingar Liane fylte 70 år 6. september, og i tillegg giftet han seg 8. september. 3 kjøretøy med sjåfører fra GVK gratulerte han da han kom ut på rådhustrappa i Porsgrunn. Tidligere formann Torfinn Dale og kona var forlovere. Foto/tekst: Jarle



Onsdag 30 august var sesongens siste tur for den flotte gjengen fra GVK til Ibsens Venstøp. Koselig sted å parkere de gamle kjøretøyene, Vafler og kaffe serveres og praten flyter lett. Foto/tekst: Jarle.



Lørdag 2. september deltok 4 kjøretøy fra GVK på funksjonshemmedes dag i Porsgrunn som kjørte i en parade gjennom sammen med Brevik Musikkorps. Nedenfor Rådhuset ble bilene plassert ved siden av scenen hvor det var taler av prominente gjester og etterhvert underholdning. Endel skuelystne kom for å se på kjøretøyene våre. Foto/tekst: Jarle.



Larvik og Sandefjord Veteranvognklubb arrangerte delemarknad ved forsamlingshuset Vonheim i strålende solskin 10. september. Gratis salsplassar og mykje publikum gjorde det til ein suksess. Foto Narve.

Søndag 3 september arrangerte Historielaget og foreningslivet på Skotfoss kulturminnedag. GVK hadde kjørt 2 kjøretøy ned kulturstien og stilte ut disse, i tillegg var holdt garasjefelleskapet på Skotfoss åpent hus i restaureringsverkstedet. Foto/tekst: Jarle.



I august blei det endeleg fint ver når GVK arrangerte torsdags-dekksparking på Slevollen, og det blei ganske stinn brakke. Foto Kristian Haugom.

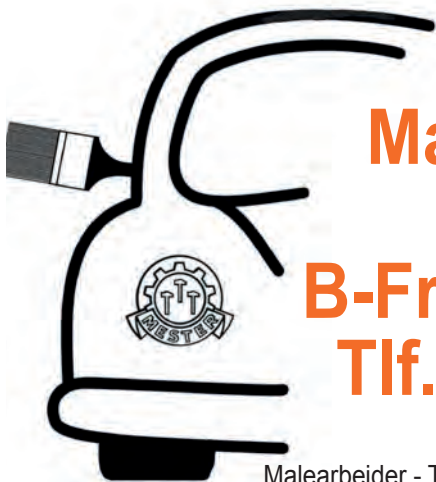
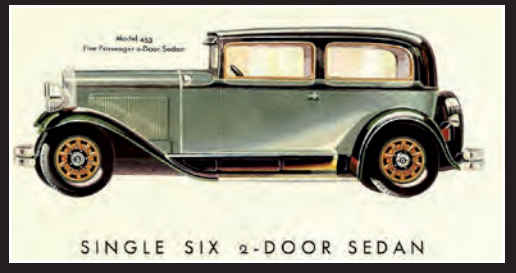
Ein spennande bil på Slevollen var denne ferske veteranen i sprek utgåve, ein 1993 Toyota Carina GTI. Foto: Narve



Etter lang tids rekonvalesens for bilen på Skotfoss har Gunleik Kjestveit fått ut sin 1919 Dodge, og bilen innehar no tittelen eldste bil i GVK som er på vegen.

## Selges:

**1930 Nash Single Six 2-dørs Sedan Type 453**  
Bilen er et komplett restaureringsobjekt og registrert på H-505. Kjørt med for 7 år siden, står på Gulset og selges for prisantydning kr 50.000. Henv: Ronald Knutsen, 974 85 040



**Malermester  
Morten  
B-Fredriksen AS  
Tlf. 959 36 695**

Malearbeider - Tapetsering - Mindre snekkerarbeider





Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 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](http://byggmakker.no)



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