

Nr. 2 – 2022 Årgang 47



Veteranvoغن



Av innholdet:



BMW A75



Kongelig Minerva



Skoda Octavia 1962

Formann:

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Jarle Rønjom,
Tlf 40 41 28 24

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 95 87 48 78
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 92 40 19 84
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 91 31 65 26

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 98 21 50 94
Lars Tufte - tlf 47 65 78 58

Revisorer:

Stein Haugseter - tlf 91 39 35 40
Leif Ingar Liane - tlf 90 75 64 19

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95144213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne Tor Gunnar Eikeland
Tlf: 905 04 764 Tlf: 992 37 505

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykkel:

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

Tilhenger Skien:

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026

Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund

Aakvik

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

((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 besikttet for LMK-forsikring)

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

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

**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). 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 står det 11 lunkne varmegrader på termometret, i solen riktignok. Men samtidig skriver vi bare 21.mars og snøen glimrer allerede med sitt fravær her i Grenland Veteranvognklubbs bruksområde. Det borger for en tidlig avduking av våre veterankjøretøyer denne sesongen. Mitt eget kjøretøy sto og myste mot solen i går, for første gang i år. Den sto nærmest og logret med go'lyd i eksosrøret.

Vi regner som sikkert at om ikke lenge vil det være hundrevis av søvndrukne likesinnede som rister av seg vinterstøvet, enten de er på to eller fire hjul. Med andre ord: sommersesongen er i ferd med å ta form. Tradisjonen tro har nok vinteren atter gått med til allehånde forberedelser rundt omkring hos klubbens medlemmer. Skal vi foreta en kalkulert gjetting så har klubben på sine ca. 450 kjøretøyer til sammen skiftet omtrent 1500 liter olje...

For egen del står bytting av girkasse og kløtsj på vårens meny, en relativt enkel operasjon når man får god hjelp av kyndige veteranvenner.

Vinteren i år har ikke vært den store påkjenningen rent klimatisk, snømåkingen innskrenket seg til et akseptabelt minimum. Ser man bort fra Korona, Covid, møterestriksjoner, skyhøye strømpriser og akselererende bensinpriser uten øvre grenser, så må vi si at vi har kommet vel over kneiken. Klubben har igjen kunne gjenoppta normal bruk av møtelokalet til glede for alle som finner veien dit. Og vi formoder at om ikke lenge vil parkeringsplassen foran Låven igjen bugne av allehånde



stoltheter med blank lakk og veltrimmet motor.

Blank lakk og veltrimmet motor møtte også dem av oss som tok veien til den gamle stallen ved Slottet i Oslo, nå kjent som Dronning Sonjas Kunst-stall. Her ble vi presentert for en utvalgt samling av bilene som kongefamilien har hatt i bruk gjennom tidene. Fire generasjoner kjøretøyer, der alle representerte sentrale deler av kongehusets historie. Dessverre ligger Oslo noe usentralt plassert så vi regner med at det ikke var mange i GVK som har hatt anledning til å glede seg over utstillingen. Men den er åpen til 15. mai så muligheten er der fremdeles.

Vel, kongehuset er sikker såre fornøyd med sin vognstall, men vi regner med at entusiasmen er like høy når det gjelder egen bil hos hvert enkelt medlem av klubben. Redaksjonen ønsker alle velkommen ut i vårsolen og håper at denne sesongen vil bli til uhemmet glede over igjen å sette seg bak rattet.

God sesongstart!

*Redaksjonen
ved Ulf*





SKODA

Octavia 1962

Det lå tunge regnskyer over Porsgrunn da Veteranvognen kom på besøk. Men hverken Skoda Octavia 1962 eller Knut Hjelstad viste den minste bekymring og stilte villig opp utenfor garasjen. I motsetning til de fleste andre veteranbileiere er ingen av dem redd for en skvett. Været var like grått som Octavia. Og kaffen holdt Knut Hjelstad varm oppå radiatoren.



I Bergen svedde et noe nedlatende uttrykk over biler fra Østsonen: «Hvorfor kjøre Skoda, når du likeså godt kan gå, da..» Det er faktisk selvpoplevd, dette med å måtte gå. Faren til en venninne slo generøst ut med hånden og sa at vi måtte låne hans Skoda så meget vi ville. Vel vitende at den så å si aldri ville starte. Så det ble mye gåing.. Særlig i regnvær, og det er det mye av der borte.



Det var riktignok ikke en Octavia, men en Skoda MB 1000 1966. Som ikke tålte regnvær. Nok om det. Utgangspunktet for Knut Hjelstads Octavia og alle andre Skoda begynte som en våpensmie i 1859. Den befant seg i *Pilsen*, i kongeriket Bøhmen. Senere kjent som *Skodaverkene*. Vi formoder for øvrig at begrepet *Pils* skulle være velkjent for de fleste av GVK's medlemmer?

Vaclav Klement kommer inn på scenen i 1894. Han var bokselger, av alle ting. Så kommer det: I 1894 gikk den tyskproduserte sykkelen hans i stykker. Dessverre, eller heldigvis, alt etter som man ser det: Han fikk ikke tak i deler til sin tyske sykkel hjemme i Bøhmen. Dermed returnerte han likeså godt hele sykkelen tilbake til Tyskland. Og uten den minste tekniske bakgrunn slo han seg sammen med Vaclav Laurin og startet et verksted for reparasjon av sykler. Heldigvis var Laurent godt inne i



denne bransjen. Og så gikk det som det gikk: For i sykkelbransjen på denne tiden var det aldri langt fra sykkel til automobil, på nettet fant vi en Laurin & Klement, L&K, datert 1905. Fremdrift med pedaler var erstattet med bensinmotor.



Etter 1.verdenskrig ønsket Skodaverkene å utvide sitt sortiment i mer fredelig retning. Verden var blitt et fredeligere sted og etterspørselen etter grove kanoner og bomber og granater sank betraktelig.

I 1925 hadde Laurent & Klement hatt både brann og økonomiske problemer, så da tilbudet kom fra Skoda om å bli en del av Skodaverkene slo de til. Der startet de med å lage automobiler i samarbeid med Hispano – Suiza. Men kort tid etter gikk bilproduksjonen over til navnet Skoda. I 1929 presenterte de denne tidsriktige automobilen som lovet godt for fremtiden. Og Skoda er i dag den 5. eldste bilprodusenten i verden. Som er i drift fremdeles.



Knut Hjelstad er født på Kjølnes. Han sier at det er nok litt tilfeldig at han ble fasinert av «østsonerbiler», han ramser opp Pobeda, Moskwitz og Volga i samme åndedrag. Han har tilbrakt så å si hele sitt liv sammen med biler og lært i livets skole.

Som gutt vanket han på bensinstasjonen Shell Falkum der han etter hvert begynte å jobbe med service, et sjeldent begrep i dag. I mer moden alder ble han reisende for bilvask-anlegg i Telemark og Vestfold. Han påstår at han fikk sin utdanning gjennom 30 års arbeid på bensinstasjoner. Noe trist har han registrert at den epoken definitivt er forbi.

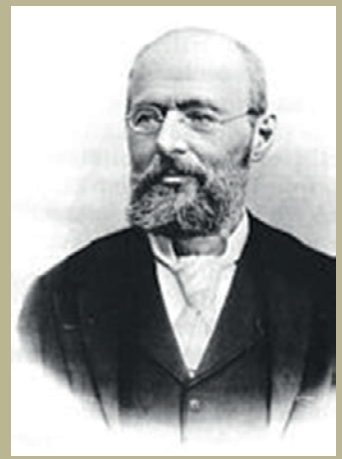
Han kan også skilte med å ha jobbet 10 år hos Riis Bilglass, så han mener han kjenner automobil fra for til akter. Noe som kommer godt med når man går i gang med å restaurere bil. I 2001 havnet Knut Hjelstad opp med Skoda Octavia 1962 i garasjen.

Den ble førstegangsregistrert i Larvik 8.mars 1963 og har en lang historie:

postboks)	19	Kjennemerke*	LS 27236
ssobokk p.å.	- 4 SEPT. 1991		2.26/18
gr.*	Reg.distr.*	Reg.dato*	Reg. første gang*
44	19	8/3-63	8/3-63.
modell/Registreringsår ¹⁾		Typegodkjenning nr.	
1963			



Det er ikke lett å henge med når vi får presentert historien tilbake fra Emil Skoda og frem til den Skoda Octavia 1962 som står utenfor Knut Hjelstads garasje. Det var en bonde i Svarstad som kjøpte bilen ny og der klarte den seg uvanlig godt: Han smurte den inn med lanolinolje og kjørte stort sett på grusveier, så hans Octavia opparbeidet seg etter hvert en rustning av olje og veistøv. I tillegg behandlet han bilen som et lite barn. Så går bonden bort og dør, og enken plasserte Octavia på låven. Slik sto den i noen år før nabobonden fikk låne den, han pendlet pent mellom Svarstad og Larvik. Alderen og manglende teknisk vedlikehold begynte etter hvert å kreve sitt, Octavia slet både med kløtsj og styring, så den ble satt på pause igjen.



Vi skal prøve å gjøre historien så enkel som mulig, og nevner i korte trekk at Octavia havnet hos Bilservice i Duestien for generell oppdatering. Jan Lunde i Ulefoss samlet på biler, så fra Duestien gikk veien til samlingen hans. Men alle som samler får etter hvert dårlig plass og må selge ut noe for å få inn noe annet.

Dermed måtte Octavia ut på det åpne marked. Knut Hjelstad fikk napp og overtok den i 2001. Den var pen sier han, uten rust av betydning. Men den led fremdeles av slark i styringen. Vidar Kristensen i klubben er nærmeste nabo og har ordnet opp med veterankjøretøyer tidligere. Selv om han er mest vant med FIAT fikk han orden på Octavia. Med Vidars hjelp lyder Octavia nå det minste vink, den har blitt både stødig og velvillig på rattet.

Som vi har skjönt er Skoda Octavia en lett varebil, den er romslig bak førersetet. Det ser man straks man åpner bakk døren. Når man åpner i andre enden møter vi drivkraften fra Bøhmen. Vi blir ikke slått av de helt store dimensjoner. Men 43 hestekrefter krever ikke så stor plass.



Skoda Octavia ble også på forespørsel levert med en supermotor: Man utvidet kapasiteten med 4 hk og fikk 47 østeuropeiske hester til sammen å rutte med. Vi smiler i dag men må ikke glemme at tilbudet på motorfronten på 50 –

og 60-tallet lå omtrent på det nivået. Så kunne det være enkelte travle råtasser som fikk noe mer. Men vanlige folk var såre fornøyd med tilbudet. Det gikk ikke fort, men de satt i alle fall bak et ratt!



De fire sylindrene med sine 43 hk rommer 1220 ccm. Det gir jo ikke det spenstige frasparket, noe som i de fleste tilfeller heller ikke var meningen. Men den egner seg utmerket til kosekjøring påpeker Hjelstad.

Han kan fortelle at det er den originale motoren som fremdeles sitter i bilen. Den har hverken vært gjennom noen mirakelkur eller stor redningsoperasjon. Motoren har klart seg meget godt med normalt vedlikehold gjennom alle år. Knut Hjelstad er overbevist om at det skyldes at det ble levert et meget slitesterkt produkt fra fabrikk i 1962. Kløtsjen har han heller ikke hatt problemer med, den ble skiftet før han overtok bilen.



Innvendig kommer det tydelig frem at Skoda Octavia 1962 er et bruks- og nyttekjøretøy. Ingen kan påstå at den har et overlesset dashboard, hele interiøret er preget av nøktern bruksvennlig design.

Girkassen rommer 4 gir pluss revers. Girene sitter pussig nok i omvendt posisjon av det som er vanlig. I tillegg er den noe lavt giret. Det hjelper når motbakkene nærmer seg og lasterommet er stuvende fullt av appelsinkasser, toalettståler, vedsekker eller hva det nå måtte være den frakter. Men girkassen stiller store krav til tålmodighet når landskapet flater ut. Likevel nøyer Octavia seg med ca. 0,75 liter på milen i gjennomsnitt. Så den virker like beskjeden i forbruket som interiøret bærer preg av.



Knut Hjelstad minnes at første gang han skulle bruke giret på en ny bil han hadde anskaffet, brukte han vinduspuser-armen som girspake. Den satt nemlig på samme stedet som rattgiret på Octavia.. For de svaksynte kan vi for øvrig meddele at speedometeret antyder at man kan bringe Knut Hjelstads Octavia opp i 140 km/t. Over tid.. Tja. Mon det?



Skoda Octavia 1962. En upretensiøs liten sliter, uten sidevinduer, med vegg bak førerretet, uten passasjer seter, sparsommelig og uten overdådighet og luksus av noe slag. Den er et monument over nøysomhet og samtidig en gjenspeiling av den østeuropeiske doktrine som man rettet seg etter i denne delen av verden. Det het Tsjekkoslovakia på den tiden, som vi alle husker. Med alt det som det innebar. Bl.a. ble Skodaverkene overtatt av staten i 1948.

Den utgaven som står utenfor garasjen til Knut Hjelstad i Porsgrunn ble produsert, av en eller annen grunn, kun for Norge, Danmark og Finland. Og spurte man seg frem hos forhandleren fikk man opplyst at skulle du ha en ny så kostet den kr. 13.500. I all sin enkelhet.

Du kunne få kjøpt en ny Octavia fra produksjonsstart i 1961. Deretter holdt de på i 10 år før de stoppet utgivelsen i 1971. Etter det var de kun å finne på bruktmarkedet. Og det var på bruktmarkedet Knut Hjelstad fant den som befant seg i småregnet utenfor garasjen i Porsgrunn.



Hva fant vi så av særegne detaljer utenpå Octavia? Her var det ikke like stor beskjedenhet som det første inntrykket ga bud om. Man kan med hånden på hjertet si at Octavia fra 1962 definitivt har sitt særpreg. Vi la spesielt merke til de utilsilørte påvirkningene fra amerikanske 50-talls «halefinner»

på bakskjermene der baklyktene var plassert. De små kinnposene over forhjulene var vanskeligere å finne opphavet til. Og så la vi merke til den enkle markeringen av linjene i karosseriet. De var uten den sedvanlige forkrommingen men gjorde Octavia mer langstrakt enn den egentlig var.



Knut Hjelstad trives bak rattet i sin Skoda Octavia fra 1962. Om det kommer av at Octavia er et kvinnenavn skal være usagt. Octav (ia) betyr «den åttende» på latin. Og Knuts utgave er den åttende modifikasjonen av forgjengeren Skoda *Popular*. Så vet vi det også.

Han bruker i alle fall bilen titt og ofte, og benytter enhver anledning til å delta på bl.a. Grenlandsrally. Men den strekker også bena ut på lengre distanser. I 2004 møtte den frender fra hele Europa Glansbjerg i Danmark. Han hadde medbrakt en sekk full av verktøy, men Octavia klart 180 mil uten å nøle.

I 2008 gjentok han suksessen, igjen uten et feilslag. Så man kan tenke hva man vil om Skoda, men den bærer alderen godt.

BMW R75/77 fra 1977.



BMW R75/77. 75 står for kubikk. Det vil si 750 kubikk. Den yter 50 hester. To forgassere av type Bing. Boksermotor med to sylindere, 5 gir. Skivebremse foran og trommel bak. Veier 215 kg. Km stand er 55000. I sommer monterte Svein



Svein Stavland har eid sin BMW i fem år. Han kjøpte den av klubbmedlem Anders. De siste årene Anders eide den så ble den bare stående slik at de to fant ut at det var bedre at Svein overtok den. Svein har brukt den til turer rundt om i distriktet slik som til Ulefoss og Lunde, Bamble og Oklungen.

Selv så møtte jeg tilfeldigvis Svein med sin BMW en lørdag i sommer ute hos MTR MC. Vi hadde da en meget trivelig prat. Svein har hytte i Kviteseidtraktene og BMW'en har trofast fraktet han opp dit. Derfra har det blitt utflukter til Skafså og Valle i Setesdalen.



kofferter på BMW 'en. De er ganske smale og passer perfekt til denne sykkelen. Med lokk som er hengslet på toppen og har overlapp på 3 cm nedover tåler de veldig mye regnvær og det er en stor fordel. For to år siden kjøpte han nye dekk til sin BMW. Han kjøpte radialdekk. Anders kjørte med diagonal som var originalt på disse syklene. I senere tid har radialdekk kommet og Svein merket at sykkelen ble mye bedre å kjøre. Han merket stor forskjell. Generelt har det vært lite skruing, men opphenget til hovedstøtta var tydelig slitt.



Hulla i ramma var blitt ovale slik at han borra opp og fikk tak i ny passende bolt og fjær. Ellers har tenningsanlegget blitt sjekket og funnet ok. Vanlig vedlikehold koser Svein seg med. Vi antar at det er lettere å skaffe deler til Sveins sykkel enn til en BMW R32 fra 1923. BMW ble grunnlagt i 1921, de laget motorer for andre produsenter. Men i 1923 tok de navnet *BMW Motorrad* og lanserte sine egne motorsykler, R32 var den første i en rekke vi ennå ikke har sett slutten på. Den hadde en liggende «tvilling-boxer» motor som de har brukt på mange senere modeller. R32 ble produsert i tre år. *BMW* står for øvrig som en forkortelse for *Bayerische Motoren Werke*. Så vet vi det. Uansett, vi ønsker Svein mange gode turer med sin BMW R75/77 i sesongen som står for døren. Leif Hægeland



PÅ SKATTEJAKT I BILBOKEN

Reg- nr.	Eierens navn	Art	Heste- kraft	Fabrik
H 1	Kammerherre Cato Aall	P	40/60	Chalmers
2				
3	Kammerherre L. Løvenskiold	P	26/44	Minerva
4	Do.	P	26/50	Minerva
5	A/S Sonstebø & Co.s Billag	P	20	Ford
6	Godseier D. Cappelen ..	P	25	Armstrong
7	Hans Spocheli	D	40	Kentucky
8	Landhandler S. J. Thorsdal	D	18/22	Armstrong
9	Chauffør Ole S. Haugen	D	40	Studebaker
10				
11	Olaf T. Fosli	D	25/35	Opel
12	Automobillaget Haukeli	D	25	La Buire
13	Aanon og Thorleif Drotning	D	40	Studebaker
14	Slagter Anders Hansen.	V	10/28	Martini
15	Olaf T. Fosli	D	35	Clement
16	Gross. Chr. S. Hanssen.	P	35	Dodge
17	Direktør Ola Jacobsen.	P	45	Nash
18	Lensmand I. Bergan....	P	30	Dodge
19				
20	Jørgen Jøntvedt.....	D	26	Vermorel
21	Automobillaget Haukeli	D	15/40	Adler
22	Dr. J. Eberhardt	P	20	Ford
23	Kontorchef J. A. Jacobsen	P	46	Paige
24	Bokhandler H. J. Dyring	P	35	Dodge
25	Oluf Evensen	L	35	Adler
26				
27	Skibsredør F. Th. Bergh	P	45	Buick
28	Skibs. I. M. Abrahamson	P	30/60	Cadillac

På nettet finnes det ufattelig mye informasjon som er både spennende og nyttig. Bilboken for Norge inneholder slik informasjon og ble utgitt først som oppslagsverk i 1922, og med ujevne mellomrom frem til 1935. Disse er nå scannet inn og er lett å finne og lete i. I bøkene finnes en komplett oversikt over registreringsnummer, eier på kjøretøyet samt stilling, fabrikat (årsmodell i 1935 utgaven) og hjemplass. I den tidligste utgaven er det også med antall hk på kjøretøyet.

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

Det er slettes ikke vanskelig for en veteranentusiast å drømme seg bakover i tiden når man ser den enorme mengden med godbiter som gikk på veiene våre den gang. Det kanskje mest spennende er hva disse bilbøkene kan fortelle oss om datidens samfunn.

For det første var det jo ikke bilen et gode for alle, for de

Utdrag fra Bilboken 1922.



fleste som eide et kjøretøy, hadde gjerne en tittel eller et navn. Det er ikke mange som står oppført som fabrikkarbeider, i hvert fall ikke i 1922 utgaven. Dessuten var det også slik at de mest betydningsfulle hadde de laveste skiltnumrene, og vi noterer av oversikten at Kammerherre Aall på Ulefoss hadde H-1.

Imidlertid blir det jo bruk for stadig flere skiltnummer utover 20-tallet og registreringsdistriktene må ofte tildeles nye serier av numre. I Telemark var det Porsgrunn, Skien, Notodden, Rjukan og Kragerø hvor man kunne få skilt på bilen sin. En annen interessant ting er mengden av ukjente fabrikat som fant veien til Norge. Det er vel sagt en gang at «Av alle bilmerker som er produsert, har alltid et eksemplar funnet veien til Norge». Dette ses spesielt i 1922 utgaven, for det er tydelig at mange av disse bilene forvinner fra bøkene frem til 1935, muligens grunnet mangel på stilasje/reservedeler og for øvrig hard

Forklaring til forkortelser i Registeret:

D. =	Drosjebil
E. =	Elektrisk bil
K. =	Kombinert
L. =	Lastebil
Le. =	Leiebil
P. =	Privatbil
R. =	Rulebil
S. =	Sykebil
V. =	Varebil

Bolkesjø Hotel

Telemark

450 meter over havet, på tørr fjellgrunn, med dominerende utsikt over Telemarksfjellene. Ypperlig skiterreng. Centralvarme. Endel vær. med v. og k. vann. Bad. Elektr. lys. 1. kl.s kjøkken.

Stedet for hvile og rekreasjon sommer som vinter.

Gransherad Handelslag, Gransherad

Telefon

Standard Bensin og Oljer

Assortert Landhandel

Findals Conditori & Bakeri

Telefon 107 RJUKAN Telefon 107

 **Servering** 

bruk. Legg også merke til bokstavmerkingen bak kjøretøyet som viser hvordan type bil det er. Tydelig at elektrisk bil heller ikke var uvanlig i 1922!

Et annet interessant aspekt er mengde biler som ble registrert på Notodden og Rjukan området, i forhold til sørlige deler av Telemark. Det er helt tydelig at det var «Klondyke-stemning» i

området på denne tiden. En annen ting som også underbygger dette, er reklamen som man finner i mengdevis i bilboken. Det var mange muligheter for overnatting og bespising i øvre deler av Telemarken på denne tiden! Mange av disse stedene finnes fortsatt, men da dessverre bare som fraflyttede bygg og slite minner, men unntak finnes!



Langård Hotell Høydalsmo.



Kaffistova - Kviteseid


Bilister!

Godt og billig spisested

Langård Hotell

(Tidligere Mogen)

HØIDALSMO — TELEMAR

Anbefales bilister som et godt og centralt sted.
Midtveis Oslo—Odda. Adgang til ørretfiske.
Post og rikstelefon.  Bensin og oljer.

H

TELEMAR

TELEMAR

- 1 Nils Fr. N. Aall, Ulefoss, De Soto 34, P
- 3 Herman Løvenskiold, Fossum — Horch 31, P
- 5 A/S Omnibusfart, Porsgrunn — International 27, R
- 6 D. Cappelen, Ulefoss — La-Salle 29, P
- 7 Simon Ødegården, Bamble — Reo 34, R
- 8 Aasmund K. Andresen, Porsgrunn — Chevrolet 33, P
- 9 Frydenlunds Bryggeri ved Isak Ditlefsen, Porsgrunn — Ford 32, L
- 10 Anna Svennungsen, Porsgrunn — Chevrolet 34, L
- 11 Anna Svennungsen, Porsgrunn — Buick 28, D
- 12 Laurits Nilsen, Kviteseid — La-Buire 28, D
- 13 A. Thorstensen, Porsgrunn — G.M.C. 29, L
- 15 Telemark Veikontor — Republic 27-28, L
- 16 Chr. S. Hanssen, Porsgrunn — Buick 28, P
- 17 Ola Jakobsen, Brevik — Chrysler 29, P
- 18 I. G. Bergan, Solum — Chevrolet 34, P
- 19 Johan Otterstad, Lunde — Ford 31, P
- 20 Ole Fehn, Holla — Opel 32, P
- 21 Jens Pedersen, Klosterskogen, Solum — Ford 26, K
- 22 Gunnar Hvaleby, Porsgrunn — Buick 31, P
- 24 Gjerløw Skaardal, Porsgrunn — Chevrolet 33, P
- 26 Skiensfjordens komm. Kraftselskap, Porsgrunn — Chevrolet 29, P
- 28 Tønnes Ellefsen, Porsgrunn — Chevrolet 34, P
- 30 Alfr. Gundersen, Porsgrunn — Chevrolet 29, P
- 31 Chr. Knudsen, Borgestad — Buick 34, P
- 32 Kr. Konggården, Porsgrunn — Chevrolet 31, L
- 33 Johan Jakobsen, Porsgrunn — Chevrolet 29, L
- 36 O. Brårud, Porsgrunn — Chevrolet 30, P
- 37 Andreas Hauge, Holla — Buick 28, P
- 38 Handelskompaniet A/S, Porsgrunn — Chevrolet 29, L
- 40 A/S Omnibusfart, Porsgrunn — International 34, R
- 41 Olaf Klepp, Heistad — Ford 27, P
- 44 Knut V. Rinde, Høidalsmo — Dodge 25, P
- 45 Eilert Svendsen, Porsgrunn — Buick 29, D
- 47 Olaf Hegland, Gjerpen — Citroen 33, P
- 49 Erling Ellefsen, Porsgrunn — Cadillac 32, D
- 50 R. O. Helgesen, Porsgrunn — Chevrolet 30, L
- 51 D. Cappelen, Holla — Cadillac 19, P
- 52 Fredrik Pedersen, Porsgrunn — Chevrolet 28, K
- 53 Oscar Bøhn, Langesund — Peugeot 27, P
- 54 Porsgrunds Metalverk, Porsgrunn — Ford 23, L
- 55 Robert Andersen, Porsgrunn — Chevrolet 27, L
- 56 Sig. Sommerfeldt, Kviteseid — Fiat 30, P
- 57 Frithjof Koren, Herøia — Graham Paige 29, P
- 58 Handelskompaniet A/S, Porsgrunn — Chevrolet 34, L
- 59 H. S. D. Cappelen, Ulefoss — Buick 34, P
- 60 A/S Omnibusfart, Porsgrunn — International 34, R
- 61 Anders Nielsen, Porsgrunn — Marquette 30, P

Når man ser på reklamen for øvrig, er det klart at idealet var litt annerledes den gangen. På reklamen for «Kaffistova» ser det ut til at man har betalt for antall bokstaver, men uansett kommer budskapet tydelig frem! Verden gjennomgikk en stor forandring gjennom 20-tallet med jappetid, og dertil depresjonen fra 1929. Det var mange bilmerker og bedrifter som forsvant gjennom 20-tallet, og vi ser at i 1935 finner vi igjen mange av de bilene vi i klubben kjenner som kjente merker. Det er heller ikke mange el-biler å spore i 1935, så tydelig at forandringer på drivstoffronten har funnet sted tidligere også...

Det kommer også frem at det var amerikansk dominans på veiene i 1935, på tross av at man finner både Renault, Citroen og Horch.

En annen ting man legger merke til er hvor få kvinnelige bileiere det er skrevet opp. Noen er det imidlertid, da Anna Svennungsen i Porsgrunn både har en 34 Chevrolet lastebil og en 28 Buick drosje i sitt eie. Hadde vært utrolig artig og truffet disse menneskene og blitt med dem en tur og hørt hva de var opptatte av? Tipper Erling Ellefsen hadde fortalt om den nesten nye 32 Cadillacen han transporterte deg rundt med som drosje i Porsgrunn! Akkurat her tror jeg vi kan si ting var bedre før!

Utdrag fra Bilboken 1935.





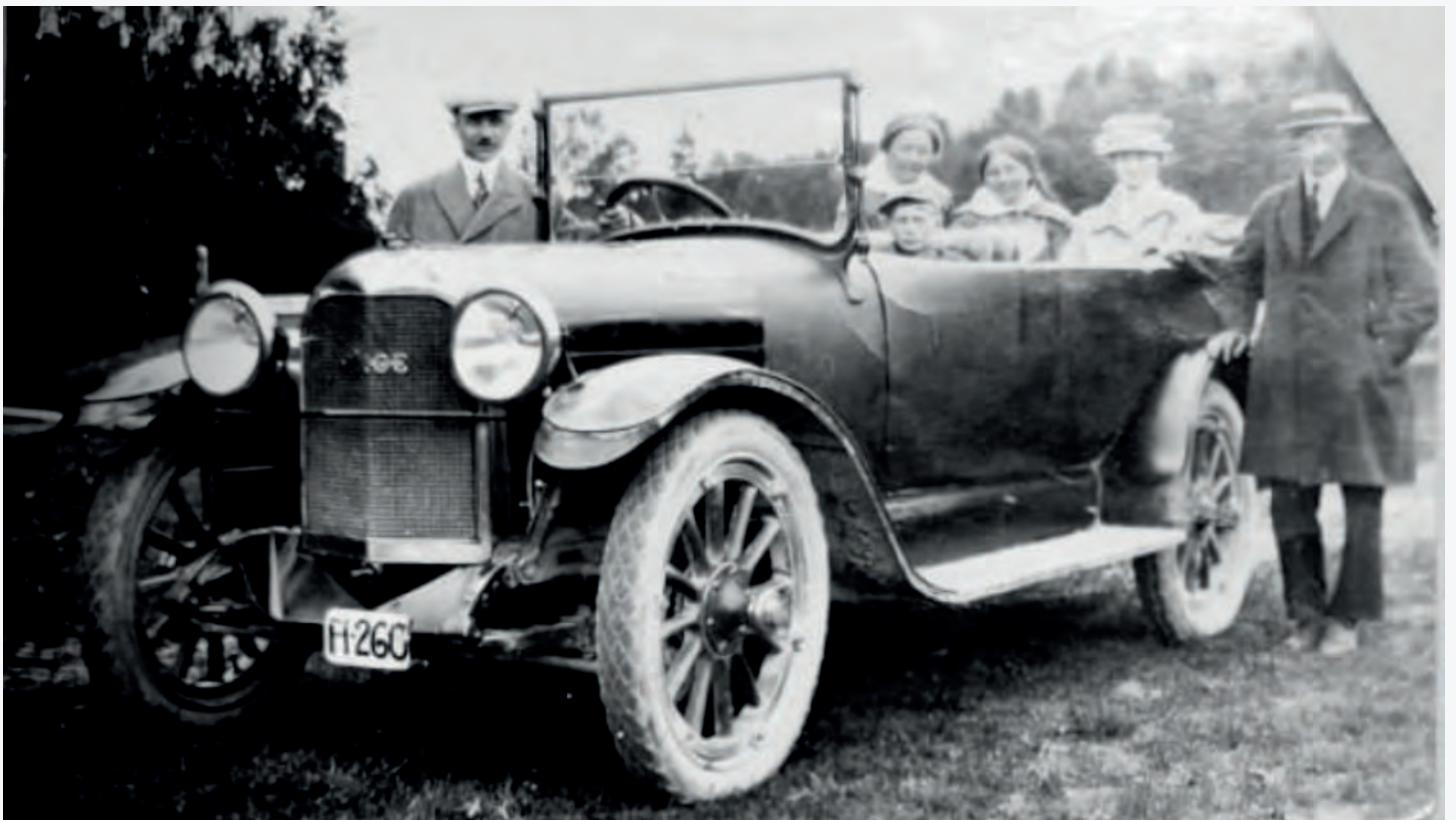
Hvordan jeg ble opptatt av bilboken

Da min bestemor døde for noen år siden, arvet vi en del bilder og bøker. Her finnes det mange bilder av min Oldefar Jon Eilevson Kise (Som underteg-

nede er oppkalt etter), som for øvrig var skikkelig bilentusiast. Han reiste til Kristiania i 1919 for å ta førerkort, og startet så med drosjevirkosmhet mellom Bø og Hanes mølle, slik at Bøheringene kunne ta ferje videre over

Norsjø på ferden mot Skien.

Bilen på bildet er en amerikansk 1917 Paige, og vi ser tydelig at det stemmer med H-260. 46 Hk var slettes i verst i 1922!





1536 Sersjant S. G. Kopsland, Gransherad — P, Ford
1537 John E. Kise, Næsherad — P, Chevrolet
1538 Hans Laskemoen, Gvarv — Six

Etter noen år solgte han bilen og kjøpte seg en jordflekke ved Nes på Hørte, og bygde seg eget småbruk, hvor han

og familien levde. Min mormor var førstefødt, og vi ser så på bildet at familien sitter på stigtrinet på en svært

gammel bil. Ser ut til at hun er rundt 3-4 år den gangen, (hun var født i 1924) og i bilboken for 1927 finner vi svaret på spørsmålet. Det stemmer ganske godt at dette var en Chevrolet fra tidlig tyvetall. Har man først fått smaken på bil, er det vanskelig å være uten.

En artig detalj er at da Jon selger Paigen, overtar hans far Eilev Kise, skiltene og setter de på en Pilot. Dette er en amerikaner, men med kort produksjonstid, så her lærte undertegnede noe nytt.

Jon Kise hadde mange biler gjennom årene, og det finnes flere bilder av diverse 20- og 30 tallere han eide. Han gikk bort i 1986, 96 år gammel, men fortsatt som en habil sjåfør og stolt eier av en 1955 Boble. Håper genene har blitt ført videre!

260 | Gaardbr. Eilif Kise, Næs, Telemark ... | P | Pilot



Pilot 1917-modell.



Bli med på LAIV – året er 1970

På medlemsmøtet i april presenterte Ida Foss frå Grenland Rollespillforening sitt arrangement **Allegiance** (på godt norsk truskap til for eksempel eit land), som skal gå av stabelen i starten på oktober. Rundt 80 deltakarar frå mange land skal gjennomføre eit rollespel i Skien by der temaet er Den Kalde krigen og internasjonalt diplomati rundt 1970.

Handlinga kretsar rundt livet på ambasadar og diplomatfestar der alliansar blir bygd mellom nasjonar, men som og er ein plass der dobbeltspel og spionar flourerer. Ida fortalte på møtet at ein kan samanlikne LAIV med ungar som spelar indianar og cowboy og lever seg inn i rollene utan noko manus, medan den meir formelle definisjonen er: «LAIV eller levende rollespill er en form for improvisert dramatisering. Det er normalt ikke tilskuere, publikum deltar i stedet aktivt gjennom å spille en rolle, en fiktiv person de later som de er gjennom hele spillets varighet.» Alle som er med kler seg opp i høve til settinga og vi kan forvente mange velkleddede menneske i korrekte antrekk for 1970. Meir informasjon om arrangementet finn du på www.allegiance-larp.com

Det Ida pent spør oss om, er om medlemmer i GVK kan hjelpe LAIVen med standsmessig og tidskorrekt transport mellom Skien sentrum og Villa Ekeli (Håvundvegen 368) på torsdag 6. oktober ca kl 1900. Det blir ikkje heilt så autentisk om «diplomatanen» skal køyre buss til diplomatfesten som om dei blei køyrde med tidsmessige (veteran) bilar.



Strekninga er ca 6 km og 10 minutt i høve til google maps, slik at det nok bør vere høve til å ta fleire turar med same bilen for å flytte alle 80 som er med. Dette blir super autentisk om GVK stiller med bilar produsert mellom 1955 og 1975, og skal det bli aller best burde ein ha hatt bilar frå både Sverige, Vest-Tyskland, Frankrike, Sovjet, Storbritannia, USA og DDR. Rettnok heiter det seg at austtyske diplomatar likte best Volvo då det var ein kvalitetsbil ikkje produsert i eit imperialist-land,

men kjem du med ein Trabant blir det uansett veldig tidskorrekt. La det gå sport i det og ikkje vintersteng bilen tidleg i 2022, men vis at GVK klarar å stille med minst 10 bilar på denne dagen. Eg skal iallefall stille med ein 60-tals 4-dørs bil. Heilt supert blir det om sjåførane i tillegg er kledd i tidstypisk antrekk slik som var populært på Grenlandsrally etc før i tida.

Meld din interesse til Ida Foss på epost: ida.c.foss@gmail.com eller telefon: 4528 6702.





Firmabilen står klar til utrykning fra lokalene på Lund i Kristiansand.



Fine lokaler og blid innehaver.



Nøkkemannen – et svar på våre problemer

Det er nok mange veteraneiere som har hatt – og har – problemer med nøkler til kjøretøyene sine. Noen har bare ett sett nøkler, andre har dårlige og slitte nøkler, og noen har kanskje ikke brukbare nøkler i det hele tatt!

Heldigvis finnes det en løsning på disse problemene. Christian Berge Haugen i Kristiansand driver firmaet Lås & Nøkkelservice og en av hans spesialiteter er nøkler til gamle biler (og motorsykler). Her er vi mange som har fått hjelp de siste årene! Og firmaets servicevogn er selvsagt også veteran ...

Den beste historien var vel Buick-eieren fra Østlandet som ikke hadde noen nøkler til sin 1940-modell (sannsynligvis et prosjekt). Han sendte dørhåndtak m.m. til Christian og fikk fullt fungerende nøkler i retur!

Selvsagt kan Christian levere alle slags nøkler, men for oss veteraneiere er det jo mest nærliggende å tenke på klenodiene våre. Så mitt beste råd er dette: Ring Christian på telefon 38 09 19 00 (i forretningstiden) og ta en prat med ham! Han kan sikkert hjelpe!

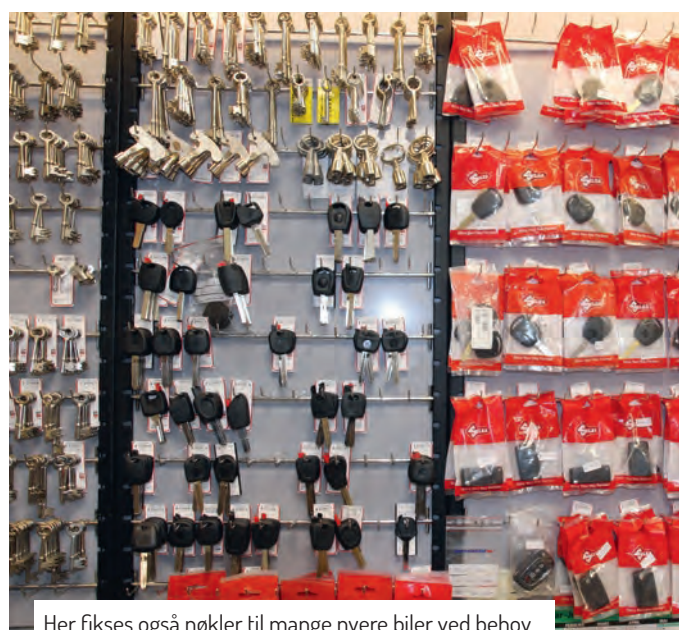
Bernt Erik Olsen, Agder Motorhistoriske Klubb



Her hadde man bare låsene – og laget nye nøkler ut fra det utgangspunktet.



Alt dette er nøkkelemner til veteranbiler.



Her fikses også nøkler til mange nyere biler ved behov.



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhjell |
| <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





Monarker på 4 hjul



Kong Oscar II brukte hest og vogn. Etter 7.juni 1905 fikk Norge den danske prins Carl som ble til Håkon VI. Han brukte også hest og vogn, til å begynne med. Monarker bor ikke i husbankhus, de residerer i slott. Arkitekt Hans Ditlev Franciscus Linstow fikk i oppgave å tegne det kongelige slott i Kristiania. Det ble ikke helt som han hadde tenkt seg, den norske lommebok var for liten. Dermed fikk vi nøye oss med det som står der i dag. Det sto klar til å ta mot majesteteten i 1849. Da var ikke automobilen en gang kommet så langt som til **tegnebrettet**.



Linstows forslag



Slottsplassen 1



Staller og garasjer

Da hest og vogn var monarkens kjøretøy, kunne det se ut som en hel hønsfarm når de kjørte omkring og viste seg i all sin fjærprakt. Etter 7. juni og unionsoppløsningen i 1905 ble fjærprakten fjernet og den norske monarken fikk mer nøkterne antrekk til utendørs bruk.

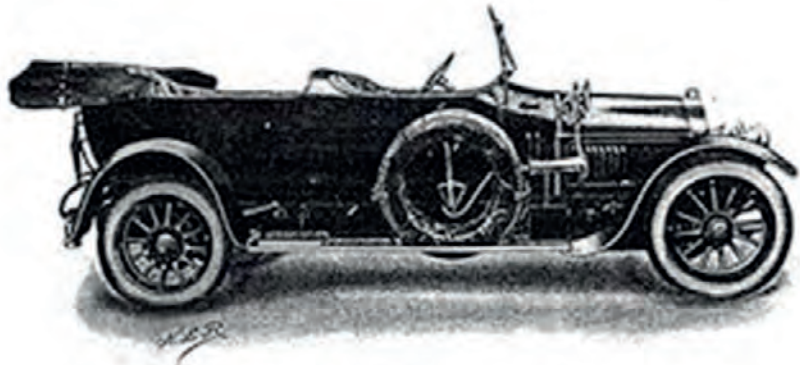


Men det gikk ennå noen år før de store endringene også inntraff når det gjaldt kjøretøyer. Først i 1913 gikk Håkon VII til anskaffelse av to automobiler: Minerva Torpedo, produsert i Belgia. Monarken ville ha en automobil til representativ bruk, og en til mer fritidspreget anvendelse.

Minerva ble grunnlagt av nederlenderen Sylvain Jong i Antwerpen så tidlig som i 1883. Da laget de riktignok sykler, slik som mange andre kommende bilfabrikanter.

I 1897 satte de sykkelen til side og begynte å produsere automobiler. Det holdt de på med til 1936, da gikk Minerva dundrende konkurs. Det belgiske konsernet Imperia sopte opp restene og brukte merkenavnet på lastebiler, og noen få kjøretøyer som de eksporterte til England og Frankrike. Men i 1956 la Minerva inn årene for godt. Minerva var for øvrig den romerske gudinnen for blant annet håndverk og kunst. Så vet vi det.





H. M. Kong Haakon VII's 26/50 HK. ventiløse MINERVA Torpedo.
 „CONCOURS D'ÉLÉGANCE“.
 MINERVA: 3 førstepræmier og 2 andepremier.



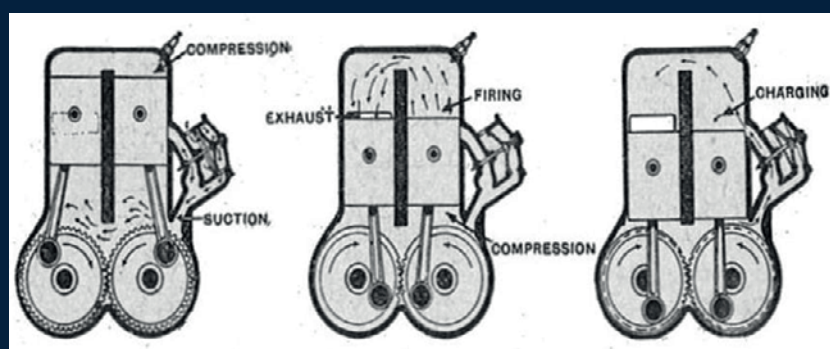
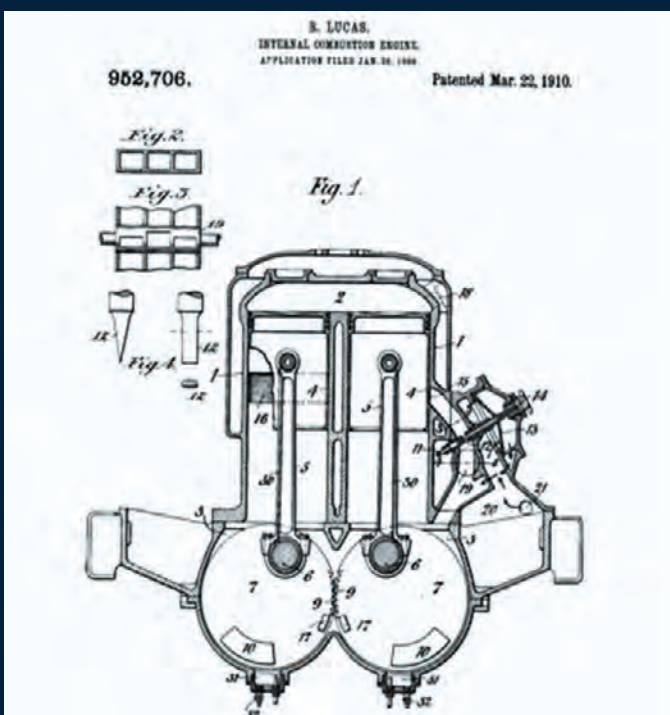
H. M. Kong Haakon VII's 26/50 HK. ventiløse MINERVA Limousine.

**De væsentligste fordele ved
 MINERVA's ventiløse motor.**

Kong Håkon 7 ventet tålmodig på at den nye motorvognloven kom på plass i 1913 før han anskaffet bilene. I forkant sørget han for å få nødvendig opplæring hos Auto Chauffeurskole i Kristiania. 28. juni møtte monarken til førerprøven og sto med glans. Den første bilen han skaffet seg var den åpne utgaven. A/S Auto leverte den på slottet 2.juli 1913, bare fire dager etter at monarken sto med det kongelige sertifikatet i hånden.

Begge kjøretøyene hadde firesylindrete motorer med 26/50 hestekrefter. For å oppnå sikker fremdrift hadde motoren to sett tennplugger, en fra coilen og en fra magneten. Kongens to Minerva var et sjeldent syn på våre kanter, det har kun gått ni slike biler på norske veier.

Fabrikken i Belgia kunne levert ferdig bil, med både understell og karosseri. A/S Auto hadde eget karosseriverksted, men det var likevel O. Sørensen's Vognfabrik som fikk oppdraget med å ordne med karosseriet til monarken. Den åpne utgaven fikk registreringsnummer A-1, mens kupeen fikk nummer A-2. De var ganske like, og begge var mørkeblå. Dermed trodde folk at kongen kun hadde en bil, men skiftet fra sommerkarosseri til vinterutgave alt etter årstid. Begge bilene hadde såkalt «ventil-løs» motor. Det strides om hvem som har æren for oppfinnelsen, men vi vet at Charles Knight fra Chicago hadde eksperimentert seg frem til en stillegående motor uten ventiler alt i 1908. Senere brakte han resultatet til England, og her begynner historien å bli noe tåket: Daimler involverte seg og foretok en rekke tester, blant annet på den berømte banen Brooklands. Det øvre sjikt i britisk automobilbransje blandet seg inn, og det hele kulminerte med en test i regi av selveste Royal Automobile Club. Så vidt vites var den vellykket.



Videre vet vi at en viss Ralph Lucas i Huddersfield, Yorkshire, hadde utviklet en ventil-løs motor for automobiler. David Brown & sønner grep fatt i dette og produserte 2-taktsmotorer med «bare 6 arbeidende deler». Noe som etter sigende medførte at kjøretøyene var meget stillegående.

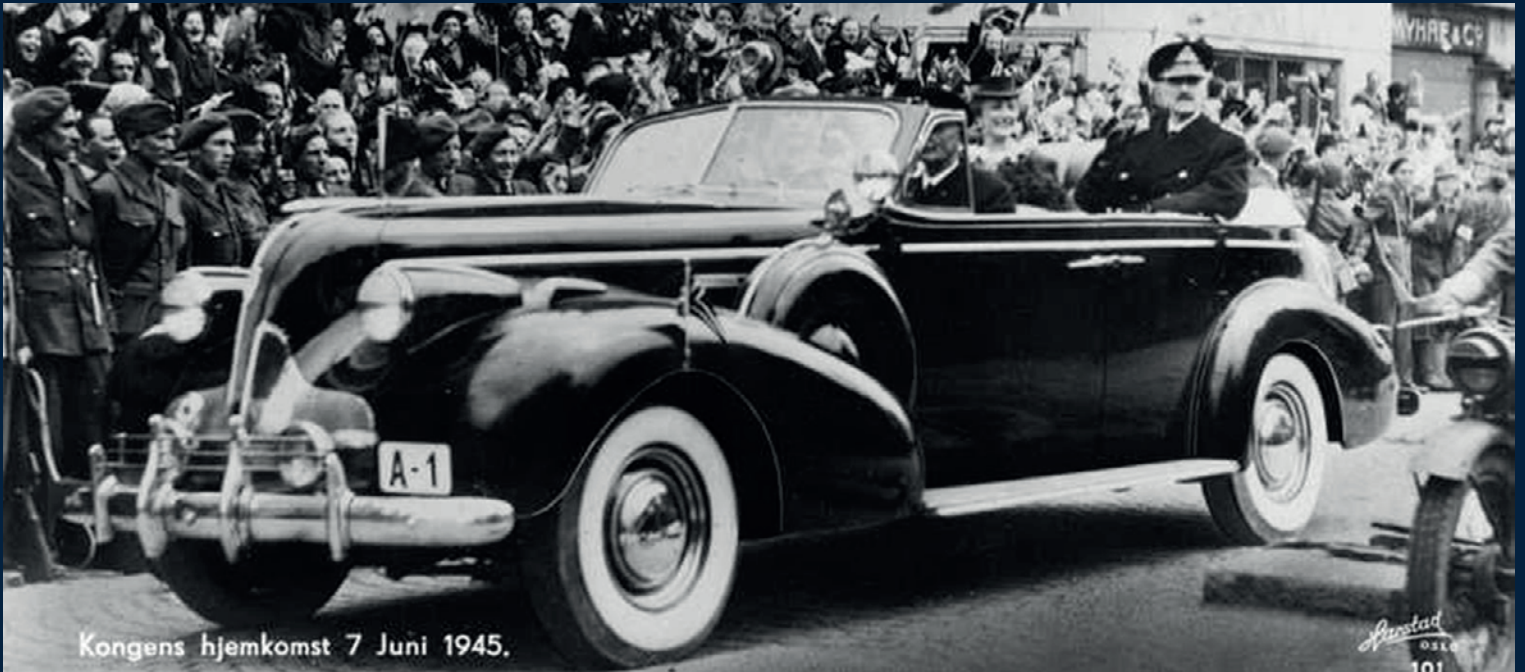
Hvor stillegående kongens Minerva var er ikke dokumentert, men for sikkerhets skyld hadde den både elektrisk bilhorn og horn med gummiblase til disposisjon. Dermed kom han ikke uforvarende på sine undersåtter.



Kong Håkons to Minerva ble etter hvert for gammeldags, og A-1 ble skiftet ut med noe mer moderne: Buick Roadmaster 1939. Det eneste som hang med fra gamle dager var nummerskiltet. Da det unge norske kronprinsparet besøkte USA i 1939 fikk de Roadmasteren i generøs gave fra General Motors.



Vi ser ikke bort fra at det var god reklame for GM at en av deres biler havnet i kongelige hender. Noen år senere fikk gaven fra General Motors en nærmest ikonisk rolle. Etter frigjøringen ble den brukt til å ta i mot kronprins Olav da han kom hjem til Norge etter krigen.



Med Max Manus som livvakt i helpenn gikk turen gjennom Oslo sentrum. 7.juni ble kong Håkon også hentet i A-1. Sigmund Åkvik tipset meg om at bilen kunne fått en helt annerledes skjebne: 9.april oppsto det stor forvirring da invasjonen fant sted. Kongefamilien, storting og regjering forlot hovedstaden i all hast. Men A-1 ble stående igjen. Til alt hell ble den tatt hånd om av kommandørkaptein Einar Keim. Han ville ikke at den skulle falle i tyske hender, og tok bilen med seg til Vrådal der den etterhvert førte en rotløs tilværelse. Først ble den parkert foran Straand Hotell. Kommandørkapteinen hadde nemlig en god venn i Vrådal, Hans Kråkenes. De hadde gått

Neste stopp var under en låve på Roholdt. Men der var den synlig fra veien, så det var heller ikke et brukbart gjemmested. En kort stund ble den plassert ved kirken, men frykten for at tyskerne ville bruke stedet som forsamlingshus brakte bilen videre til Kråkenes. Der ble den satt på en låve og kamuflert med staur og høy.

Så vidt vites sto den der til den ble hentet hjem til slottet da freden kom. Vrådølingene har stor ære for at Buick Roadmaster 1939 kunne ta i mot både kronprins Olav og kong Håkon etter frigjøringen i 1945.



Keim

sammen på underoffisersskole i Kristiansand. I fellesskap bestemte de seg for å skjule bilen for både norske og tyske nazister. Buick Roadmaster 1939 havnet deretter på tunet til Olav Muren som var lærer i bygden. Det var ikke noe blivende sted fant de ut, den var lett å få øye på, og tyske soldater var ikke langt unna.





A-1 Buick Roadmaster slet seg ikke ut i tjenesten. Sist den ble tatt ut av den kongelige stall til annonsert bruk var i 1991. 23.juni det året ble den brukt ved signingen av Kong Harald og dronning Sonja.

Strekningen mellom Stiftsgården og Nidarosdomen syntes å være dens siste offisielle oppdrag. Så ble den stort sett pensjonert frem til 17.mai 2020. Til Oslos og alle TV-seeres store glede dro kongeparet gjennom byens gater i A-1. Uanmeldt. Det var altså ikke bare Grenland Veterantvognklubb som var ute og kjørte veteranbil den dagen.



Kong Håkons husholdningsbudsjett må ha vært relativt romslig. Gullet fra Norges Bank var trygt plassert i Bank Of England etter en begivenhetsrik reise fra Oslo. Om dette påvirket den kongelige økonomi vites ikke, men den var såpass solid at 27.august 1945 førstegangsregistrertes en Packard 1942 i Oslo. På hoffets regning. Den skulle blant annet brukes til å frakte fremmede lands ambassadører til slottet når de skulle legge frem sine akkreditiver for majesteteten. Og det har den gjort stort sett frem til våre dager.

I disse dager har vi en opphetet samfunnsdebatt omkring el-biler. Det står enhver fritt å mene det man vil om den saken. Men mange spør seg med god grunn om disse kjøretøyene noensinne oppnår en slik alder at de blir verdige veteranbiler. Heldigvis har vi museer som i slike tvilende stunder kan bevise at elektrisk drevne biler faktisk kan oppnå en anselig alder.

Alf Prøysen sang om at alle har et syskenbarn på Gjøvik. Det er sikkert vel og bra, men enda bedre er det å ha en bestemor på Buckingham Palace. Særlig hvis bestemor er dronning og heter Alexandra og har relativt god økonomi. Det hadde hun i 1912, den var såpass solid at hun kunne gi sitt barnebarn, kronprins Olav en elektrisk bil til 9-årsdagen: en småskalamodel, 1:3 av en Cadillac Roadster.

Cadillac stilte den ut på verdensutstillingen i London samme året for å promotere verdens første elektriske selvstarter. Det ble laget to slike biler, og fremdriften var en elektrisk selvstartermotor. Dermed var det åpenbart for all verden at elektriske selvstartere var både driftssikre og til å stole på. Det var Londonfirmaet J. Lockwood & Co som hadde laget småskalabilen.



«På kjøretøyet skal storfolk kjennes». Monarker er intet unntak. Ei heller vårt eget kongehus. Biler er blitt kjøpt, brukt og noen solgt gjennom tidene. De kongelige staller er nå omgjort til kunstgalleri. Den kongelige garasje er utvidet og rommer litt for enhver anledning. Heldigvis er noen av de gamle veteranene tatt vare på. Forhåpentligvis til like stor glede for monarken som det er for oss som kan beundre kjøretøyet fra veikanten.

OM SIKKERHEITSKONTROLL FRITAK



Fleire medlemmer har bedt om initiativ frå GVK for å organisere frivillege sikkerheitskontrollar for køyretøy som elles er fritekne for EU kontroll. Det er mange køyretøy i klubben som ikkje har vore vist nokon stad for teknisk kontroll på kanskje 40 år, og ikkje alle medlemmer er like erfarne med å sjekke bilen sin sjølv. No har GVK tatt grep og har lansert eit forslag til kontrollskjema, og gjort avtale med ulike kontrollørar som vil kunne gjennomføre ein ikkje-forpliktande kontroll basert på dette skjemaet (side 24).



Tilstand på bensinslangar er eit viktig testpunkt på veteranbilar.

Tekst og foto: Narve Nordanger

I skikkeleg gamle dagar var det Statens Bilsakkundige som sjølv stod etter vegane og kontrollerte teknisk tilstand på det som var ute og køyrte, eller dei kalla deg inn til kontrollhallen for gjennomgang med ujamne mellomrom. Desse kontrollane blei etterkvart delegert til bilverkstader der du måtte få godkjent bruktbilen din ved kjøp eller om du hadde fått mangellapp frå Politi langs vegen, og verkstadane var gjerne strengare desto eldre bilen var. Ting tyder vel på at dei var pålagt å prøve og presse gamle køyretøy ut av trafikken. I

samband med innføring av det som på folkemunne blir kalla EU-kontroll, men som myndighetene insisterer på er ein PKK som betyr Periodisk Køyretøyskontroll, blei det gjeve fritak frå denne for alt som er produsert i 1959 eller før og det blei plutsleg dei eldste bilane som hadde minst krav på seg. Her er det altså mange køyretøy som ikkje har blitt kontrollert dei siste 40 åra. Etter kategorien bevaringsverdig køyretøy blei introdusert har det og blitt PKK-fritak for alle bevaringsverdige som passerer 50 år. Det er etterkvart blitt tusenvis av køyretøy som aldri blir kalla inn til kontroll og der det er heilt opp til

TEKNE BILAR

eigaren å sjølv sikre seg at køyretøyet er i god teknisk tilstand. Mange veteranbileigarar har ingen problem med dette og ser sjølv over sin bil før dei startar sesongen, men det er og eigarar som aldri har sett på kva som er på undersida av bilen og berre køyrt. Uansett kan det vere nyttig at andre enn du sjølv ser på bilen og vurderer om denne er i god nok stand. Min 1955 Chrysler blei godkjent ved fyrstegongsregistrering her i landet tilbake i 1986, deretter var det ingen andre enn meg sjølv som hadde kikka på denne før eg var med på GVK-arrangert besøk til Sigurd Daleng i 2020. Og sjølvsgatt fann han ting som kunne vore i betre stand. Då hadde altså bilen gått i 34 år utan ekstern kontroll.

I eit forsøk på å gjere sikkerheitssjekk meir kjent blant medlemmene har vi i GVK sjekka opp kva tilbod som finst for dei som ikkje blir kalla inn til EU-kontroll lenger. Den landsdekkande Viking Redningsteneste har oppretta ei ny underavdeling, Viking Kontroll, som spesielt rettar seg inn på fritekne veterankøyretøy. Dei har etablert tilbod om teknisk gjennomgang av din veteranbil for kr 1000,- fleire stader i landet, og har i tillegg innleia eit samarbeid med LMK som vi kanskje ikkje har høyrst så mykje om enno. Så langt er det Drammen som er nærmaste staden Viking Kontroll opererer, men når eg på Oslo Motorshow helsa på sjefen for tiltaket, Kjell Rese, meinte han at dei kom til Grenland også etterkvart. Prisen var nesten sjølvkost, sa han vidare. Nokon som har eit tilsvarande tilbod er det renommerte firmaet Asbjørns Verksted i Lillesand, som har tilbydd sikkerheitskontroll i fleire år til den svært hyggelege prisen av kr 500,-. Når ein skjønner at dette også inkluderer bytte av bremsevæske er dette tilbodet så godt at ein må nesten tru at dei forventar å få kundane tilbake for å rette opp feil om dette skal svare seg. Pr i dag er dette tilbodet så godt at det dekkar kostnaden for både bompengar



Dagleg leiar i Viking Kontroll, Kjell Rese, stod på Oslo Motorshow og presenterte det nye tilbodet til veteranbilar.

og drivstoff om ein reiser frå Grenland til Lillesand.

For dei som ikkje vil ta seg ein tur til Agder har vi no og fått eit slikt tilbod i Grenland. GVK har gjort uformell avtalt med tre ulike firma som alle tilbyr sikkerheitskontroll for den hyggelege pris av kr 500,- i 2022, Kontrollen blir med utgangspunkt i skjemaet som er vedlagt her. Dette skjemaet finst og for nedlasting på heimesidene våre i tillegg til at kontrollørane har fått ein bunke kvar. Våre samarbeidspartnarar er:

- Sigurd Daleng med Skien Bilkontroll på Gulset (9050 5253)
- Leif Arne Johnsen med Norsk Bilkontroll på Stathelle (9866 5830)
- Bård Henriksen Bilverksted på Rødmyr (9085 0201)

Som det ettertrykkeleg står i teksten på

skjemaet, har kontrolløren som brukar skjemaet ingen plikt til å vidarerapportere det han finn og testen blir utført utan ansvar for eventuelle feil som ikkje bli påpeikt. Det er alltid køyretøyets eigar som er ansvarleg for å rette dei feil som blir påpeika. På skjemaet som GVK har laga som forslag til sikkerheitskontroll har vi fokusert på område som er kjente feilkjelder på veterankøyretøy og som har sikkerheits konsekvensar dersom det er feil på komponentane. Jmført med ein typisk EU-kontroll er det her altså ikkje fokus på kontroll av køyretøyets identitet og kilometerstand, og i motsetning til moderne bilar blir ikkje eksosverdiane testa heller.

Då er det opp til medlemmene å ta ordninga i bruk og få ein avtale om gjennomgang av sin veteranbil før sesongen for alvor startar. →



SKJEMA FRIVILLEG SIKKERHEITSSJEKK VETERANKJØRETØY

Dette er ein test for å kontrollere om det aktuelle kjøretøy er trafikksikkert, og for å bevisstgjere eigarar av kjøretøy som elles er fritekne frå PKK (Periodisk Kjøretøyskontroll, populært kalla EU-kontroll). Slike fritekne kjøretøy er alle som er produsert i 1959 eller før, pluss dei som er registrert som bevaringsverdig og i tillegg er meir enn 50 år gamle. Kontrollør har ingen plikt til vidarerapportering av feil som blir funne, og testen blir utført utan ansvar for eventuelle feil som ikkje blir påpeikt. Eventuelle feil som blir konstatert er det opp til kjøretøyets eigar å få retta opp.

Kontrollområde	Forslag til sjekkpunkt	Kommentarar, bør eller må noko utbetrast?
Bremsesystem	Vurdering av effekt med bremse-test, tilstand slangar, rør og andre komponentar, kontroll av kokepunkt bremsevæske, effekt parkeringsbrems.	
Drivverk med drivstoffsystem	Bensin/diesel-lekkasjar, vatn/olje-lekkasjar, tilstand gummislangar og rør, tilstand mellomaksel og driv-akslingar.	
Hjul, styring og hjuloppheng	Tilstand, hastigheitsmerking og alder på dekk, eventuell unormal slitasje, tilpassing felgar og hjul-mutrar-/boltar til bil, tilstand styre-innretting og hjuloppheng.	
Elektrisk anlegg	Leidningsnett og sikringar - tilstand og sikring mot brann, bilens lys og lyktejustering, kontroll av eventuelt brannslukkingsapparat.	
Karosseri etc	Farleg rust, tilstand frontrute og eventuelle sikkerheits-selar, dørlåsar.	
Andre punkt		
Dato	Kjøretøy	Regnr
Signatur kontrollør:		





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



GRENLANDSRALLY 2022

GVK inviterer alle til tradisjonelt Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag, torsdag 26. mai.

Som vanleg er det ingen førehandspåmelding. Starten går kl 11 frå Gumpens Auto, med innslepp frå kl 1000. Sal av kaffi + noko å bite i ved starten.

Løypa går rundt i Grenland og blir ca 80km lang med fem postar. Pause med kafé på Slevollen, og målgang i Brekkeparken med premieutdeling. Telemark Museum har open kafé i målområdet.

Det blir premiering i 3 klasser:

Bilar før 1960, bilar etter 1960, og for motorsyklar.



DEKKSPARKING PÅ SLEVOLLEN – ÅRETS PROGRAM –

Da er datoene for treff på Slevollen klare. Åpent for alle som har entusiast-kjøretøy eller noe annet rart å vise fram, så ta det med og kom. Vi tilbyr gratis Stand for kjøretøyrelaterte firma, ta kontakt for reservering av plass. Ved regnvær har vi innendørs plasser. Vil du hjelpe oss? Hvis du likevel skal til Slevollen så meld deg til tjeneste. Kontakt: Jarle Rønjom tlf 4041 2824 Velkommen!

Følgende dato er klare:

Slevollentreff	lørdag 23 april	kl. 1100-1400
Kveldstreff	torsdag 19 mai	kl. 1800-2000
Kveldstreff	torsdag 16 juni	kl. 1800-2000
Kveldstreff	torsdag 18 august	kl. 1800-2000
Slevollentreff	lørdag 24 september	kl. 1100-2000

(ny dato pga kollisjon med Ekeberg)

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO

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

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



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



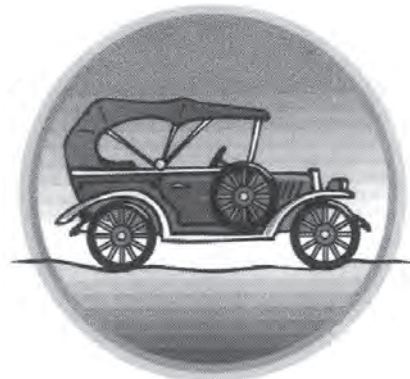
Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



Jubilanter på årsmøtet 2022

Endelig så klarte vi å gjennomføre årsmøte i GVK, to år og en mnd. på etterskudd, men nå er det gjort.

Tekst og foto: Torfinn Dale

Vi hadde full sal, ca 80 medlemmer som gjestet oss i vårt nyoppussede lokale, og dette var slik jeg opplevde det et godt

gjennomført årsmøte, som denne gangen gjaldt både 2020 og 2021. Der var også et stort antall jubilarer som måtte markeres, og faktisk kunne vi gratulere 12 med 25 år, 5 med 40 år, og 2 med 50 års medlemskap i GVK, og dette er:

2021, 25 år: Andreas Gården, Christian Martens, Geir Havgar, Leif Hægeland, Knut H. Pedersen

2021, 40 år: Rolf Gustavsen

2021, 50 år: Per Horst

2022, 25 år: Odd Arvid Ajer, Bernt Arnesen, Tom Ellefsen, Rolf Arvid Jensen, Leif Arne Johnsen, Odd Johansen, Hanne Sondresen

2022, 40 år: Ole Erik Forberg, Kai V. Hansen, Jarle Rønjom, Sigmund Åkvik

2022, 50 år: Berit Berentsen



40-års jublantene 2022.



50 års jublanten 2021.

Det ble også valgt 2 nye inn i styret, og vi takket av mangeårige og grundige kasserer Arild Johnsen og nestformann Leif Ingar Liane. Disse ble erstattet av

Dan Kristian Daae Jonassen som kasserer og Jarle Rønjom som nestformann. Vi avsluttet årsmøte tradisjonelt med snitter og bløtkake, og jammen fikk vi

til et lite medlemsmøte også til slutt før vi tok kvelden. Takk til alle som var der og ga oss denne fine kvelden.

Honda Goldwing GL1100



Det hele begynte med produksjon av stempelringer for det japanske marked. Men i 1948 følte Soichiro Honda at tiden var moden for å gå i gang med noe mer fartsfullt: motorisert sykkel. Og siden 1959 har Honda vært verdens største produsent av motorsykler.

Ved slutten av 2019 hadde de passert 400 millioner.

Som om ikke det var nok, kan du kjøpe deg en gressklipper, ATV, tohjuls traktor og bensinaggregat. Alle av merket Honda.

Trond Andreassen er den heldige eier av en 1982 modell Honda Goldwing GL1100. Den er kjøpt ny i Norge. Egentlig er den førstegangs registrert i 1983, men Trond har funnet ut ved å dekode rammenummer at den er laget i 1982.



Han kjøpte den i Horten i september 2020, vesentlig for å ha et vinterprosjekt. Dessuten var savnet etter å ha motorsykklet meget sterkt. Han har hatt flere motorsykler tidligere.

Sykkelen var i sterkt behov for god omsorg og det gir Trond den. Både forskjerm, tank og sidedekslar har han slipt ned, retta bulk og lakka selv. Han gjør pent arbeide!

Han har byttet: Bremsvæskebeholder, eksosanlegg, bensinfilter og bensinslanger, chokewire, holker, baklys og blinklys, alt av motorolje/oljefilter etc. Det siste prosjektet har vært å bytte vannpumpe. Det er en relativ komplisert jobb. På delelageret hans ligger bremsklosser klare til å byttes. Kilometerstand på sykkelen i dag er 121000. Honda kom med sin Goldwing 1000 i oktober 1974 på IFMA (International Bicycle and Motorcycle Exhibition; i dag heter det Intermot) i Köln. Goldwingen har boksermotor og kardang.

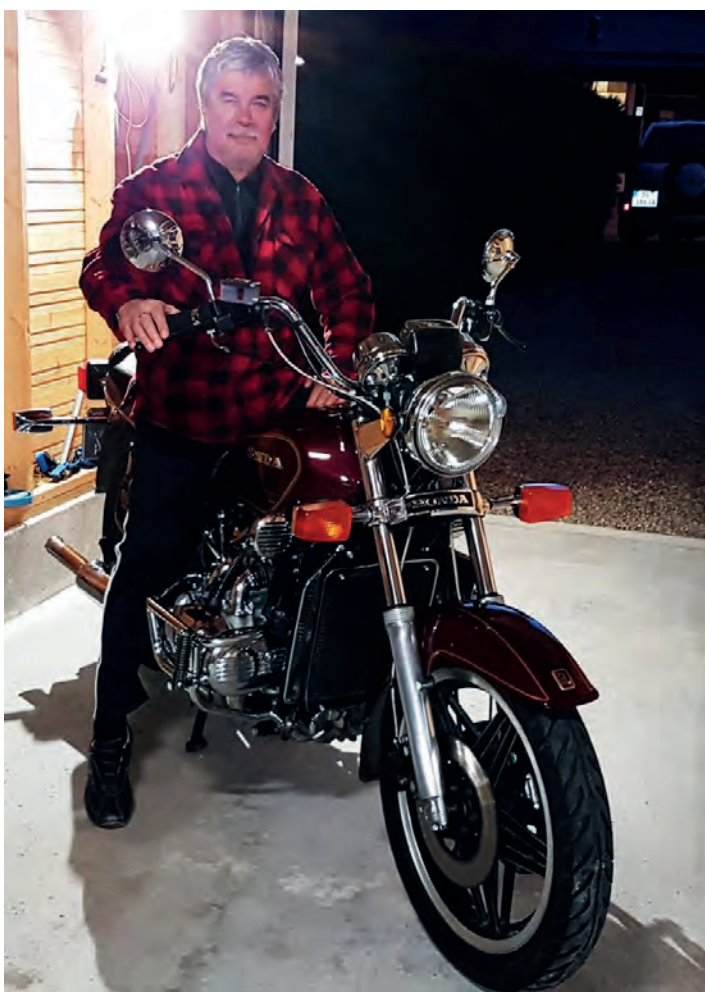




Motoren er på 1833 ccm og er vannavkjølt. For å få forfgang i sakene har den 4 ventiler pr. synder.

I følge vaskeseddelen presterer motoren 125 hestekrefter ved 4500 omdreininger, men Honda er noe taus når det gjelder topphastigheten.

GL1100 som Trond har ble laget mellom 1980 og 1983. GL1200 som avløste GL1100 ble lansert i 1984. I dag kan du kjøpe Goldwing 1800.



Kort sagt så har utviklingen rullet videre og Goldwingen har hele tiden vokst i størrelse siden den første utgaven. Trond sin sykkel er laget i Marysville Motorcycle Plant i Ohio i USA. Trond sin sykkel ble levert uten kåpe og koffertsett. Slik ønsker Trond fortsatt å ha den i dag. Han vil ha den mest mulig original. Takk for hyggelig besøk.

Leif hægeland.

KORT NYTT...

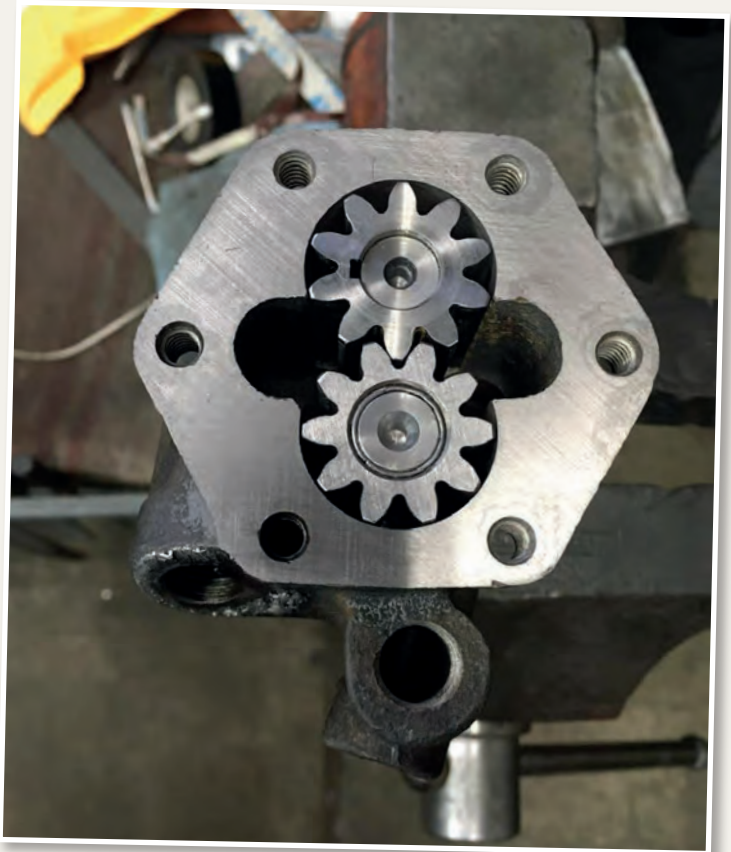
FRAMOVER...

- 23. april – Hjulsparking på Slevollen kl 1100
- 24. april – Delemarknad Horten
- 30. april – Natt til 1. mai arr, Grenland Motorsportsenter
- 30. april – Delemarknad Tønsberg
- 30. april – Värmønstring i Lunde kl 1000
- 1. mai – Greger Strøms Minneløp, Tyrigrava
- 7. mai – Ekebergmarked i Oslo kl 0600
- 19. mai – Hjulsparking på Slevollen kl 1800
- 26. mai – Grenlandsrally start på Pors kl 1100
- 27. mai – Vårmarknad i Seljord II 1000
- 28. mai – Flåkløypa Grand Prix, Lom
(Noregs største veteranbilløp)
- 29. mai – Mopedløp Hallebanen i Larvik, arr LSVK
- 4. juni – Norgesløpet på Voss kl 1000
- 5. juni – Right On Motorshow, Stevneplassen Skien
- 11. juni – Sjøterrassen Motorshow, Langesund kl 1000
- 12. juni – Right On Motorshow, Froland
- 13. - 15. juni – GVK tur til Trollhättan
- 16. juni – Hjulsparking på Slevollen kl 1800
- 25. - 26. juni – Vassdragsløp for førkrigsbilar, Halden/Sverige
- 25. juni – Sjøormløpet Seljord kl 1000
- 26. juni – Treff for Britiske bilar, Stokke Bygdetun
- 16. juli – Gladløpet i Stavern kl 0900
- 31. juli – Helgøya Rundt ved Hamar
- 14. aug. – Grevlingløpet i Sandefjord kl 0900

I tillegg er det nesten heile sesongen; Cars & Coffee kvar tysdag frå 1800 på Rådhusbygga i Porsgrunn, og Treff under Brua (TUB) kvar søndag frå kl 1100.



På såkalla sosiale media har denne artige og svært sjeldne Tempo Rapid (liten tysk lastebil) blitt fotografert med adresse Skien.



Oljepumpe til 1929 Chrysler er overhølt av amerikansk ekspert denne vinteren. Kanskje blir det beroligande trykk i motoren til sommaren, i 2021 var det berre 10 pund trykk på marsjart.



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

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

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



Apropos Kong Haakon og hans Minerva bilar. Her er eit foto frå 1913 med kongen på besøk i Skien, kanskje for å sjå på sitt favoritt fotball-lag Ørn; seier Jarle Rønjom som har funne biletet i eit privat album. I så fall returnerte kongen skuffa, Odd vann 3-0 over Ørn i det som var semifinale i NM 1913. Fotograf er Karl Bunkholt, far til klubbens Bjørn Bunkholt, og bestefar til Jarle Rønjom. Er det nokon av medlemmene som ser kvar biletet er frå?



Maiblomar i bilens grill var ein stor tradisjon på 50 og 60 talet. Det går igjen å kjøpe desse av Norske Kvinners Sanitetsforening, men eg veit ikkje om det finst her i Grenland?

Snart er det tid for Cars & Coffee i Porsgrunn igjen.

TIL SALGS!



Selger et løftebord med kapasitet 5 tonn. Lengde 1,45m. bredde 1,20m. Inkludert 10 meter hydraulisk slange. Pris kr.1000.

Henvendelse Sigmund på tlf 9511 1454.

Ønsker også å leie helårs garasje plass for veteranbil i område Skotfoss, tips meg gjerne om naboen har en tom garasje.



Pris: 149.000

UNIKT SAMLEOBJEKT TIL SALGS: 1988 MODELL VOLVO 240 GL

Helt original, ikke renoveret. Kjørt 89 500 km. Bilen er fulgt godt opp, service etter Volvos spesifikasjoner. Originalt servicehefte følger med. Sommer og vinterdekk på originale stålfelger følger med.

Henvendelse: tgeikel@online.no



Frist for stoff til neste utgave er 15. mai 2022

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 uforgjort 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