

Nr. 4 – 2020 Årgang 45



Veteranovognen



- Tom Grindlias Hot Rod
- Veteranbil i corona-tidsalderen
- Brian Thurstons Triton
- GVKs egen Reodor Felgen

Alward-Hudson-Kelco-Royce-Packard-Opel-Essen-Citroën-Chevrolet

Ford-Lagomoda-Ferrari-Jensen-Dusenberg-Jaguar-Cord-Delage-IP

North-Dodge-Isipano-Mercedes-Trucks-MG

Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

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

1. varamann:

Narve Nordanger
Tlf: 982 15 094
E-mail: flathead323@gmail.com

2. varamann:

Lars Tufte
Tlf: 476 57 858
E-mail: laol-tuf@online.no

Revisorer:

Per Høiseith

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Kai Larsen
Tlf: 952 25 775

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykel:

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

Tilhenger Skien:

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

Kjokken: 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 for kjøretøy-verdi over 300.000

(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter)

Tore Wahlstrøm
E-mail: torewahl@online.no
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99362

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

HUSK!**Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

Klubblokalet

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

Adressen er

Porsgrunnsveien 242
3736 Skien

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

REDAKSJONENS HJØRNE

Kalenderen viser august. Det tyder på at mesteparten av sommeren har passert og at det tikker og går mot høst. Vi kan alle være enig i at denne sommeren kommer til å stå som noe utenom det vanlige. Også for veteranbilfolket. Vi har ikke hatt gleden av å melde oss på noen av de løp og arrangementer som vi ser frem til hele vinteren. Av den enkle grunn at det ikke har vært tillatt å gjennomføre slike tiltak. Selv om man sitter alene i sitt kjøretøy og holder korona-avstand til kjøretøyet foran. Veteranbil-Norge har vært avstengt. Den samme skjebnen led Grenlandsrally. Med andre ord, denne sommeren har stått i individualismens tegn. Vi håper at riktig mange av dere på eget initiativ har fått rikelig anledning til å luften stoltheten opp til flere ganger i sommer.

Redaksjonen håper også at samtlige medlemmer og tilhørende familie har opprettholdt god helse gjennom disse trange månedene og at alle har kommet helskinnet fra dette svineriet som herjer omkring oss på alle kanter av kloden.

På siste styremøte før Norge stengte ned ble det besluttet at klubblokalet ble stengt for offisielle arrangementer. Medlemsmøtene i GVK ble satt på vent i håp om bedre tider. Riktignok har det vært en varsom samling av de selvbetjente «Mandags og – Tirsdagsklubbene». Men GVKs offisielle møter er satt på vent. Etter de siste dagers nye forordninger og innstramminger fra Helseministeriet er det naturlig at også GVK viser ansvar og avlyser medlemsmøtet i september:

Medlemsmøtet i september er avlyst!

Redaksjonen ønsker fortsatt gode dager for medlemmene i GVK i håp om at høsten blir lang, tørr og solrik. Og at mange av dere vil benytte dagene til å luften kjøretøyene før de igjen settes på stall. God høst!

*Redaksjonen
ved Ulf Stuwitz Røvik-Larsen*

STRIPA LUNCH

FORMANN HAR ORDET

Hei kjære GVK medlemmer og andre som leser vårt medlemsblad, VETERANVOGNEN. Først vil jeg si at jeg er stolt over medlemsbladet vårt som redaksjonskomiteen gjør en formidabel god jobb på, TUSEN takk til alle i komiteen og andre bidragsytere. Det er jo spesielt i slike underlige tider der vi har svært begrensede møtepunkter, at bladet kan binde oss sammen og gi oss viktig informasjon. I tillegg til dette så ønsker jeg å minne om at på hjemmesiden vår, GVK.NO, finner dere noe viktig på forsiden, men det viktigste under «nyheter», der må dere holde dere oppdatert, og Facebook (Grenland Veteranvognklubb) som har alle aktuelle opplysninger og arrangementer. Lik siden og følg oss gjerne her.

Så til at sommeren er på hell og høsten kommer snikende, og vi har nesten ikke hatt aktiviteter og arrangementer gjennom hele denne for oss svært aktuelle tiden for vår hobby. Vi har nå hatt et styremøte med mange viktige saker og avklaringer torsdag 13/8, der ble situasjonen og status med corona pandemien grundig belyst, og så på hvilke muligheter vi så foran oss utover høsten.

En liten refleksjon på corona situasjonen, vi er over 400 medlemmer, mange eller nesten alle er i risikogruppen. Så langt jeg har hørt har vi hatt ett tilfelle der et medlem er smittet og vært på sykehus, vedkommende har kommet bra ut av dette, så alt i alt må vi være glade for at vi så langt har ridd av denne stormen på en god måte.

Grenlandsrally som ikke ble arrangert 21/5 som planlagt hadde vi et håp om å arrangere i høst, men slik situasjonen er nå, og i samråd med Brekkeparken tør vi rett og slett ikke ta på oss dette ansvar. Antallet på 200 personer er garantert for lite til å la alle som vil kjøre dette løpet, så her må vi dessverre si at dette klarte vi ikke i 2020. Det er jo dessverre slik at tilnærmet alt av samlinger og løp er kansellert i år, vi hadde også et lite håp om at vi sammen med Drangedal Bygdetun skulle dra videre tradisjonen med samling på bygdetunet 6/9, men dette er også nå avlyst.

Noen av dere har vel også hørt om turneen som LMK og AMCAR i

fellesskap skulle ha rundt om i landet med blant annet besøk til Grenland. Turneen er nå kansellert etter den siste oppblussingen av corona. Men vi i GVK arrangerer likevel et Cars & Coffee sammen med AMCAR Grenland på Slevollen 3. september mellom 19 og 21. Arrangementet vil bli gjort iht nasjonale og lokale retningslinjer mot corona, det vil pr i dag si for inntil 200 personer på området om gangen med registrering.

Så har vi også etter oppfordring sagt oss positive til å bistå på et annet arrangement i høst, og det er: Mental helse i Bamble ønsker å markere Verdensdagen for Psykisk helse litt ekstra i år. Tema for året er SPØR MER og med fokus på ungdom og voksne. Program Tirsdag 22/9 kl 17.00

Veteranvognløp/kortesje fra Stathelle til sentrum i Langesund. Her møter vi opp med våre kjøretøy på kaiområde på nedre (gamle) Stathelle i god tid før kl 17,00. Her ber vi om hjelp fra medlemmer som kan stille opp med sine kjøretøy og vise seg frem og gjerne ta med en passasjer på veien til Langesund.

Når det gjelder medlemsmøter på GVK fremover så sliter vi med hva vi skal gjøre. Gjør vi klar lokalet med 1 m regel, får vi maks inn 50 personer og må garantert avise masse i døra, og det er det ingen som ønsker å gjøre. Men vi ser på andre muligheter til neste mulige møte som da kan bli torsdag 1. oktober. Her må dere bare følge med på «gvk.no» og «FB».



Veteranvognen

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

Grenlandsrally:

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

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2020:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 14. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

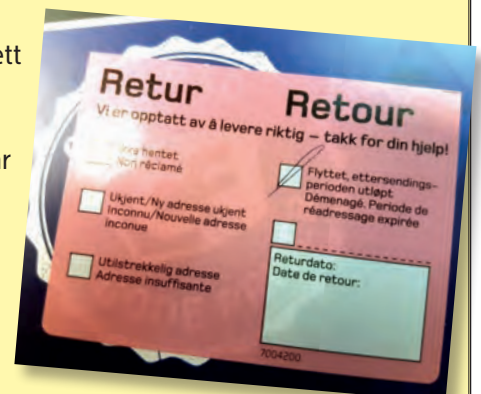
Trygve Hagen på Gulset har ein av dei aller eldste bilane i GVK. Hans 1917 Oldsmobile har stått i garasjen det siste året med mindre tekniske problem, men her er bilen fotografert på Drangedal Bygdetun sitt treff i 2018. Som er avlyst for 2020.
Foto: Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Da vil jeg avslutningsvis ønske dere alle en fin høst, og så håper vi på bedre tider for å være mer aktive med vår hobby, pass på hverandre.

Hilsen Torfinn

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring av adressen pålagt av Posten? Husk at Posten kun videresender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer posten til avsender. GVK prøver ikke å sende medlemsblad vi får i retur ut på nytt. Dersom du plutselig ikke lenger får Veteranvognen selv om du har betalt kontingenten, kan grunnen være at nettopp ditt blad ligger i den stadig voksende haugen med retur på klubbhuset!





Den vekker umiddelbar oppmerksomhet når den er på veien. Eller hvor som helst. Tom Grindlia innrømmer at kjøretøyet han har i garasjen ikke er blant de mest anonyme. Den er ikke hverdagskost når flammefargene blander seg inn i trafikken.



Det er ikke bare Forden til Tom Grindlia som flammer opp, Tom selv brenner for ombygde biler. Det har han gjort siden han som gutt fant gamle Amcarblader på fyllingen. Der foret han seg opp med bilder og reportasjer om ombygde biler. Og naboen kjørte melkeruten på Jønnevald med en Ford Mercury 1952. Tom glemmer aldri lyden av den V-8 motoren! Der ble interessen for Amcar vekket.

Som 19-åring skaffet han seg sin første Amcar, en Ford Customline 1934. «Den var kostemalt med grunningsfarge.. og vi ragget rundt med prøveskilter.» I følge Tom var den utstyrt med diagonaldekk, der hvert hjul hadde sitt eget mønster. I Porsgrunn ble de stoppet av vennligsinnet politi med beskjeden: «Kjør rett hjem!!» Toms farfar hadde en gang i tiden en Ford Delivery 1934. Den var avgått med døden for lenge siden, men Toms far husket registreringsnummeret: H-3360. Det er det samme registreringsnummeret som i dag står på Toms Hot Rod. Som også betegnes som Street Rod.



Tom Grindlia kom til verden i 1958 på Jønnevald. Der bor han fortsatt på farsgården. På yrkesskolen i Porsgrunn fikk han fagbrev som platearbeider. Yrkeskarriæren begynte han hos Nasjonal Elektro i Porsgrunn i 1976. I 1989 gikk det over til ABB, det gjorde ikke store forskjellen, Tom jobber fortsatt der i skrivende stund. Siden episoden med den velvillige politimannen i Porsgrunn har Tom Grindlia hatt en del 60-talls Amcar. Den aller første var en Ford Customline 1954. Toms aller første ombyggingsprosjekt var en Dodge Maxi Van 1989. Den bygget han om fra roten og opp.



Siden har det gått slag i slag, alle bilene unntatt den først Customlinerer henger på rad og rekke på hobbyrommet hans. Der troner også en pokalhylle som viser hva han har vært med på. Tom Grindlia lar ikke bilene støve ned i garasjen. De skal kjøres!

Basillen vokste i Tom Grindlia, en basill kalt « GMC-Jimmy». For tiden står det en Dodge Coronet 1965 i naborommet. Den har samlet støv hele vinteren og venter på vårløsningen. Likevel må den pent stille seg i kø. Det er Hotroden som er under pussekluten når Veteranvognen kommer på besøk. Betegnelsen *Hot Rod* har et usikkert opphav, der er forskjellige meninger om hva det betyr: *Hot* kan antyde at kjøretøyet er stjålet? Hvilket ikke er tilfelle med Toms utgave.

Andre mer eller mindre tilforladelige forklaringer peker på at det betyr «hotting up a car», gjøre om fra et fredelig fremkomstmiddel til å bli et snerrende fartsfantom med digre motorer. Eller at «*Rod*» er en forkortning for «*Roadster*». Uansett hvilket utsagn man måtte velge, dette fenomenet dukket opp i USA allerede på 1930-tallet. Etter 2. verdenskrig var det særlig i California at dette ble populært. Og de vanligste kjøretøyene som ble brukt var Ford. Kjøretøyene ble strippet og gjort lettere, og så plasserte man inn en Ford Flathead V-8 motor. Da gikk det unna..



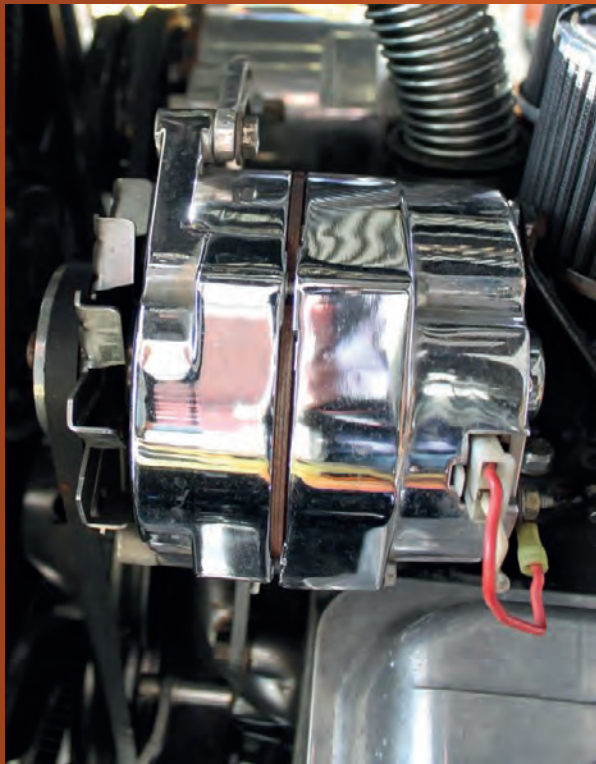


Ved første øyekast ser det ut som om Toms Hot Rod befinner seg i et luftig svev. Det gjør den også, pent monter opp på garasjestøtter. De overdimensjonerte dekkene får ikke bakkekontakt fra den settes i garasjen på høsten til den glir ut av garasjen neste vår. Dimensjonene på dekkene er også iøynefallende, både hva størrelse angår, men også at det er forskjellig dimensjon foran og bak: Foran er det 14'', bak øker det til 15''. Et slikt kjøretøy krever godt veigrep når de først legger i vei. Da lusker den seg ikke frem. For å få noe fart på sakene er Toms Hot Rod forsynt med en 5,7 ltr. V-8 motor. Samlet utgjør det 355 hk. Slikt noe setter entusiastene i fyr og flamme..



Tom løfter forsiktig på panseret. Her ligger rosinen i pølsen. Den motoren som opprinnelig sto i har Tom byttet ut. Det er fort gjort å fastslå at her snakker vi om svære greier. De fire luftinntakene til ditto doble Weber-forgassere forteller at her strømmer høyoktan uhindret inn til de 8 sylindrerne i store mengder.

Noe annet som kommer tydelig frem er at hele motoren og dens omgivelser er unaturlig skinnende blanke.



Ikke så mye som en liten oljeflekk, heller ikke et støvkorn er å få øye på. Ved synet av alt dette blankpolerte krommet mister man litt troen på at dette kan være beregnet til annet enn pynt. Men fakta er urokkelig, bak alt dette blanke ligger det 355 hestekrefter og bare venter på å slippe til. Det må være derfor resten av konstruksjonen er så bunnsolid og kraftig overdimensjonert.

Hjulopphenget er viktig for å holde alt dette betryggende fast til asfalten. Vi får opplyst at det er et, sitat: «*coilover* justerbare spiralfjærer». Såkalte *Four link*. Styringen er også modifisert, vi talte ikke mindre enn tre universalledd. Det har blitt noe lenger avstand fra rattet og frem til styrestaget enn det Henry Ford opprinnelig hadde tenkt.



355 hestekrefter. Vi aner at det ikke er mye av Henry Ford tilbake i dette kjøretøyet. Disse hestekreftene skal ikke bare styres, de skal stoppes også. Vi får opplyst at det er hydrauliske bremses både foran og bak. Selve caliperne er noe som på fagspråket heter «*Wildwood Heids Superride*». Hvis noen har tenkt å bestille..

Tom Grindlia importerte Hot Roden fra USA mer eller mindre slik den står i dag.

Den forrige eier var en indianer som drev bruktbilforretning i Tulsa i Oklahoma, USA. Også kalt *The Cherokee Indian Nation*. Der var Hot Rod et mer vanlig syn i gatene enn det er her i Skien.





Det ser ut til at alt er mulig når man skal lage seg en Hot Rod. Toms utgave er en slags kombi av Ford A Tudor 1931, fronten er fra en Ford 1932, det samme er taket. Taket er for øvrig senket 2,5 tommer. Og skjermene er laget av glassfiber. Her er altså det meste tillat.

Det mest iøynefallende ved Tom Grindlias Hot Rod er dekoren. Tom innrømmer at den vekker oppmerksomhet, han kan ikke dra på en anonym handletur til Meny med et slikt kjøretøy.

Flammene er håndlakkert og er behørig signert av kunstneren Mike Vet Willy. Som ikke er noen hvemsomhelst. Han har vunnet den amerikanske lakkeringskonkurransen «House of Colours» 7 år på rad. Så vet vi det.



På Fordens akterspeil utspiller det seg en liten historie: Tom Grindlia pleide å kjøre Forden til Countryfestivalen i Seljord. Her ble han god venn med en av artistene, Wink Keziah som akkurat hadde gitt ut en plate som hadde tittelen: Hard Times. Tom syntes den tittelen passet godt til Forden. Senere var Tom en tur til Sverige der han fikk



denne tittelen lakkert på akterspeilet. Det hører med til historien at countrysangeren har signert alle Toms plater.

Når Tom Grindlia åpner døren og slipper oss inn, er det som å stige inn i et annet kjøretøy. Interiørdesignen er signert James Carter. Vi sitter igjen med følelsen av at vi besøker to forskjellige biler.



Utvendig har Forden et umiskjennelig preg av røff og utfordrende maskulinitet. Den er nærmest pågående frekk. Derfor blir overraskelsen stor når man åpner døren. Interiøret er preget av raffinert eleganse. Diskret, dannet og nøytral i gråtonene, helt uten de store geberder. Myk, her ikke mye macho å spore.





Dashbordet er enkelt utstyrt. Det viktigste instrumentet forteller at det som opprinnelig var en Ford 1931 nå er i stand til å oppnå 120 miles/h. Det blir omtrent 193 km/t.

Konsollen i taket inneholder hanskerom, taklys og et moderne stereoanlegg. For øvrig er det servostyring, elektriske vinduer og «Vintage air-aircondition».



Som sagt kjøpte Tom Grindlia bilen bortimot slik den fremstår i dag. Da han byttet motor fikk han uvurderlig hjelp av Sigurd Daleng i Amcarklubben. Bremsene som skal holde de 355 hestekreftene i tømmene ble overhaldt av Odd Jacobsen. «Og få med at Stian Andreassen gjør ALT!» Ellers har det stort sett bare vært småpusling som Tom Grindlia har stått for selv. Sier han litt beskjedent.

Og kanskje med litt assistanse fra den lille maskoten..



Ulf

VETERANBIL I CORONA

Å køyre på tur med (veteran-)bil er faktisk ein svært passende aktivitet i desse corona tider, jamfør dei mange oppfordringar om å berre omgå seg med folk i eigen husstand og unngå såkalla byrom som kanskje utfordrar 1-2 meters reglar. For fyrste gong på 40 år tilrår faktisk myndigheitene oss til å køyre eige transportmiddel.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Dessverre er det langt mellom organiserte aktivitetar som ein kan stille opp i og mange arrangørar er ganske rådville på kva dei kan få forsvarleg arrangert. Arrangørane blir både utfordra på talet på personar som kan samlast og meir generelle

smittevernsreglar, særleg dersom ein skal ha matserving. Men mindre arrangement og spontane aktivitetar utan arrangør skjer stadig og dersom veret spelar på lag kan det uansett blir svært så triveleg på tur med veterankøyretøy. Etter mine observasjonar har det aldri

vore så mange veterankøyretøy i bruk i Grenland som det er no. Det går oftast mindre enn 5 minutt mellom kvar gong du møter eit gammalt køyretøy.

Her er ein rundtur mellom ulike veteranrelaterte arrangement eg har testa ut dei siste vekene.

Mikrobilmuseum i Rakkestad

Ikkje så langt ifrå Halden finn vi Degernes i Rakkestad kommune. Her ute på bygda har småbilentusiasten Erik Gjermundsen funne seg til rette og innreia ei flott løe til eit lite museum i tillegg til arbeidsplass for sitt firma. Han held opent kvar tysdag eller på oppfordring og staden er vel verdt eit besøk.



Mange morosame køyretøy på mikrobilmuseet. Nærmast ein Heinkel Kabine og ein tjekkisk Jawa Velorex.



På Degernes (Østfold) har Erik Gjermundsen opna sitt eige museum med mikrobilar og to-hjulinger.



Tyske Goggomobile laga artige bilar med 2-sylindra motor. Dette skal vere verdas minste Coupe bil.



I dag er elektriske mikrofarkostar populære. For 60 år sidan prøvde ein fransk produsent seg med samanleggbar moped der alt kunne pakkast ned til ein koffert.



Bond Bug tidlegare brukt som blikkfang i ein Biltema butikk. Austin A-motor som i Mini-Morris gjev godt moment når vekta er låg.



ONNA-TIDSALDEREN

Onsdagstreff på Burud

Motorhistorisk Klubb Drammen er ein svært aktiv klubb som har teke over den gamle militærleiren på Burud og gjort denne til eit motorhistorisk senter med både permanente utstillingar, lagrings- og mekkeplassar og ikkje minst plass til mange gjester. Kvar onsdag er det opent hus for inntil 200 gjester som blir nøye telt og registrert ved innkøringa. Kjem det fleire slik det gjorde 12. august, lagar dei ventekø akkurat som ein populær nattklubb. I tillegg til veteranbilar og andre entusiastkøyretøy på 4 hjul, er det og mange MC-folk frå for eksempel Grenland som og møtest her. Turen til Burud frå Grenland er ca 100 km og ein flott tur langs idylliske vegar på austsida av innsjøen Eikern.



Burud er godt organisert. Velkomstkomiteen skriv ned alle namn, deler ut handsprit og tel kor mange som kjem innanfor porten. Etter 200 blir det ventekø.



Burud organisering. Dei som skulle ha ketchup på pølsene måtte stille seg utanfor 1 meters streken og få hjelp.



Mengdevis av både motorsyklar og entusiastbilar er samla kvar onsdagskveld.



Henry J var kanskje kveldens mest eksotiske innslag. Modellen var Kaiser konsernets forsøk på å lage ein kompakt-bil, men blei for dyr.



Vauxhall Viva varebil frå ca 1970 kniva med Henry J om å vere mest spesielle bil denne dagen.

CARS & COFFEE I PORSGRUNN

Som tidlegare sagt er det sannsynlegvis ingen Cars & Coffee arrangement som kan måle seg med Strandpromenaden og Rådhusplassen i Porsgrunn når det gjeld flott bakgrunn for bilete og stemningsfulle solnedgangar. Grenland Motor Union der og GVK er med har starta opp igjen aktiviteten og det blir tidleg fullt nede på brygga i høve til offisielt starttidspunkt kl 18. Her er eit knippe bilar frå denne sommaren.



Det er ikkje ofte ein ser to stk Nash same plassen. 11. august var merket representert ved ein 31 modell Convertible Sedan.



Den andre Nash'en var ein 57 modell Metropolitan.



11. august var det heile tre stk Citroen 2CV innom. Dette var vel den eldste.



Racinginspirert Opel Ascona som dukka opp 4. august.



Lett modifisert Opel Rekord Coupe var og på plass 4. august.



Basert på registreringsnummeret er dette ein 1969 modell Plymouth GTX med 440-motor.



1934 Packard var kveldens mest stillegående 4. august.



Ein 1956 Cadillac på kaikanten sommaren 2020. Flott foto av Arne Ronny Svensson.

Cruising i Halden

Fyrste veka i august har det i årrekke blitt arrangert såkalla Grensetreff i Halden, som med åra har blitt påbygd med ei rekke mindre arrangement som bygger opp mot hovudarran gementet på festninga om laurdagen med hundrevis av bilar og stor stemning.

Parallelt med Grensetreffet er det og tradisjon med cruising kvar kveld inne i byen som likar å titulere seg som amcar-hovudstaden i Noreg (i konkurranse med Trondheim).

Halden ein fin liten by med ei passeleg rundløype på ca 2 km som har plass til ganske så mange saktekøyrende bilar. I 2020 var Grensetreffet avlyst, men mange entusiastar heldt tradisjonen oppe og reiste til byen, budde på camping og kørde nokre rundar kvar kveld. Mellom gjestene var det og mange frå Grenland som heldt oppe sin del av tradisjonen.



Det var mange som riggar seg til med campingstol for å kikke på passerande bilar under cruisinga i Halden.



1941 Cadillac Sedanette med lang fastback var ein elegant bil ute i Halden



Denne 35 Forden var ein av få førkrigsbilar som kørde rundt nedanfor festningen i Halden. 60 og 70-tals bilane i bakgrunnen er meir representative.



Ein flott 1956 modell Imperial som var nyimportert frå Sverige. Bilen er bemerkelsesverdig lang på rumpa, kanskje 1 meter ut frå bakhjulet.



I dette nummeret har vi bevega oss til Edland og nok eit postkort frå samlinga til Geir Holt. Kortet har påskrifta Thv Bratland, og etter å ha leita på passande grupper på facebook har eg funne ut at bygningen må vere det som på folkemunne blei kalla Thorvalds-bue etter innehavaren Thorvald Bratland. Det er godt med bilar på biletet, frå

venstre ein 39 modell Ford drosje registrert H-4063, ein 29 Chevrolet med A-registrering og det som sannsynlegvis er ein sein 30-tals Opel Olympia (men kan og vere ein etterkrigs Moskvitch) på Buskerud skilt som det ser ut til er på ferie og har samla på seg vimplar lik dei ein finn hengt opp inne i butikken. Biletsøk på internett gav ikkje så mykje

meir anna enn eit uskarpt bilete frå plassen med det som ser ut til å vere den same drosje-Forden sett bakifrå. Kanskje Bratland dreiv med drosjenæring i tillegg til landhandel, utleige av rom, bensinstasjon, sal av øl og mineralvatn og var kommisjonær for Norsk Tipping? Norsk Tipping skiltet tidfester biletet til etter 1947 når selskapet blei starta.



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

Arkiv = hukommelse?

«Manns minne er ca. 14 dager».

Den som påstår å huske lenger tilbake enn som så skryter på seg en begavelse av de sjeldne. *Almanakkforlaget*, etablert i 1912, tjente gode penger på folks dårlige hukommelse med sin 7.sans, og det er få i dag som ikke har gjort seg avhengig av opplysningene de har notert på sin iPhone.

Ingen skal anta at medlemmene i GVK skiller seg fra resten av befolkningen hva hukommelse angår. Selv om vi har noen strålende eksemplarer i klubben som drar navn, hendelser og årstall ut av ermet slik som en tryllekunstner drar kanin opp av flosshatten. Disse, sammen med det vi klarte å grave frem fra arkivet var til

uvurderlig nytte under arbeidet med jubileumsboken. Men slik hukommelse vokser ikke på trær. For øvrig, når vi snakker om hukommelse: Den danske Piet Hein, kjent for sine «Kumbels gruk», uttalte: *Hukommelse er en fin ting, når man husker at man har en..»*

Arkiv stammer for øvrig fra det greske *archeion*. Som betegnet en bygning hvor øvrigheten oppbevarte sine dokumenter. Så vet vi det.

Et av de pussige arkivene vi kjenner til er fra ca. år 1000. Det tilhørte den engelske kong Edward Bekjenneren. Han hadde et slags arkiv for de kongelige utgifter og inntekter: Hoffets skattmester førte sitt regnskap over inn – og utgående kontanter ved å skjære små hakk i trepinner. Som ble arkivert i det kongelige slott. I tusenvis. Her lå de fredelig og rolig til hele stasen brant ned i 1834.. Så vet vi det også. At vi i dag ikke vet hva Edward Bekjenneren brukte pengene sine til har ingen betydning for folk flest, men det må velte seg i magen på enkelte regnskapsførere..

Grenland Veteranvognklubb har som bekjent også sitt arkiv. Dette har tidligere vært omtalt her i *Veteranvognen*. Prosessen med å flytte det fra lager til arkivrommet er nå i full gang. Geir Grøtvik og undertegnede har fått oppgaven som *Arkivansvarlige*. Vi måtte starte med medlemsbladet for

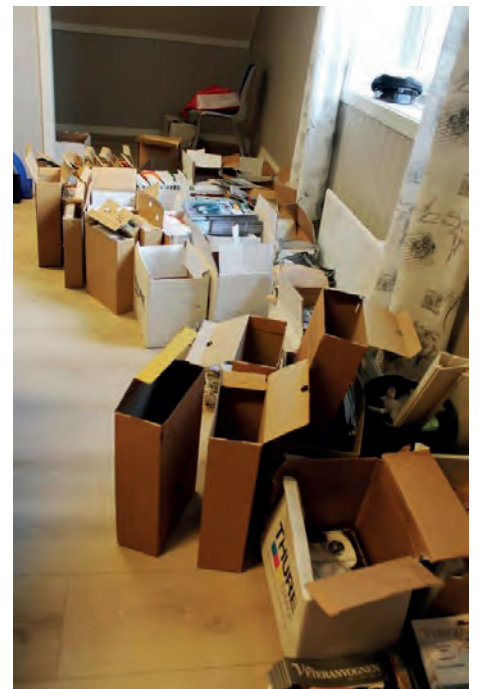
å kunne rykke videre inn i det gamle arkivet. De siste års utgaver lå som en bølgebryter og hindret enhver tilgang til resten av rommet. Gjennom årene er det tatt vare på alle de utgavene som ikke ble sendt til medlemmene. Restopplagene var enorme. Klubben kunne gjort store penger ved en papirinnsamling.





Da vi startet arbeidet virket det som en uløselig oppgave. Alle esker og kassetter måtte tømmes. Og hvert eksemplar måtte sjekkes. Slik oppsto en slags oversikt.

Arkiveksemplarene havnet i sine respektive esker i det nye arkivet, merket med årstall, antall og eventuelle mangler. Et annet og begrenset utvalg er tatt vare på for medlemmer med spesielle behov.. (Bildet under)



Det viste seg at tross iherdig bevaringsinnsats gjennom årene var det enkelte utgaver av Veteranvognen som hadde sluppet gjennom trålen og forsvunnet.

Hvordan skal så dette håndteres videre når det nye arkivet en gang står ferdig? Styret har vedtatt at det skal arkiveres et begrenset antall av hvert eksemplar av Veteranvognen. Utover det skal det lagres et visst antall eksemplarer som medlemmene kan ha til disposisjon. Resten av medlemsbladene går til Rødmyr. Selve arkivet blir kun tilgjengelig via de arkivansvarlige.

Ennå gjenstår det mye sortering. Vi har ikke kommet lenger tilbake med Veteranvognen enn til 2008. Klubbens styreprotokoller, årsberetninger, årsregnskaper, korrespondanse samt et utall av uspesifiserte dokumenter ligger tålmodig i hyllene og venter på plass i det nye arkivet. Alt sammen er med på å fortelle noe om GVK.

Så spør enkelte hva vi skal med et arkiv? Vi samler på biler, ikke papir! Til det er å si: Grenland Veteranvognklubb er en av landets eldste og største klubber. For to år siden feiret vi vårt 50-års jubileum. GVK har en solid historie som det står respekt av. Den historikken må vi ta vare på til de kommende medlemmer i klubben. Slik at de har noe å grave i når boken om 100-års jubileet skal skrives.



«Overskuddslageret» dekker hittil årganger fra 2010 - 2019



«Ferdaminni» Sommeren 2020



Sommeren 2020 var den gangen vi fikk reiseforbud. Til utlandet. Og det norske folk ble nødt til å legge igjen sine feriepengene innenfor kongerikets grenser. Det lød en felles oppfordring fra Reiselivet om å oppdage vårt eget land og bo på hotell innaskjærs. Det har vært gjort før. I 1860 dro Aasmund Olavsson Vinje landet rundt uten å ta nevneverdig skade av det. Det gikk mest til fots og med hest og vogn. Etterpå skrev han om sine opplevelser i «Ferdaminni».



Litt fortere enn med Vinje gikk det med Petrus Scheltemer Beduin da han dro fra Belgia til Lærdal 41 år senere. I 1901. På den tid var ikke grensene koronastengt. Dermed ble han den første bilturisten i Norge med sin splitter nye Panhard & Lévasséur, bygget samme året som han dro til Lærdal. Når vi sier at det gikk litt fortere med ham enn med Vinje er det bare så vidt. Motoren skulle levere 8 hk, men det blir sagt at kjøretøyet hadde elektrisk tenning og skulle da kunne yte 18 hk. Karosseriet var av aluminium, så det sparte nok litt på vekten. Men fort gikk det neppe.

I forrige nummer av Veteranvognen hadde Narve Nordanger skaffet til veie et bilde av en 1911 Clement-Bayard. Bildet er tatt ved Movatn i Telemark i et usikkert 1920-tall.



Narve oppfordret klubbens medlemmer til dra til Movatn med gammelbil og gjenoppfriske motivet. Ettersom landet er stengt for utfart både av regjering og annet styringsverk har vi i år brukt 2cv rundt omkring i både nær- og fjerntliggende deler av Norge. Nå tok vi Narves utfordring på strak arm. Geir Grøtvik meldte seg på som frivillig passasjer.

Det skal sies at lokalkunnskap om veinettet i indre Telemark, inkludert området omkring Dalen ikke hører til vår sterkeste side. Google maps var til liten nytte. Det samme var vår forespørsel på et verksted like før veien fra Dalen deler seg



mot Froland og Åmot. Omgitt av utallige hel- og halvvrak av lastebiler, traktorer, hjullastere, gravemaskiner og annet vi ikke klarte å identifisere lå en mørklagt verkstedbygning. Inne i mørket observerte vi et menneske kledd i olje. Et slags antrekk som ikke har vært i nærheten av en vaskemaskin noensinne. Inne i antrekket befant det seg fremtoning som benektet noe som helst kunnskap om veivalg. Vi tolket lyden vi hørte som et «nei». Hvorpå vedkommende i oljeantrekket trakk seg helt inn i mørket.

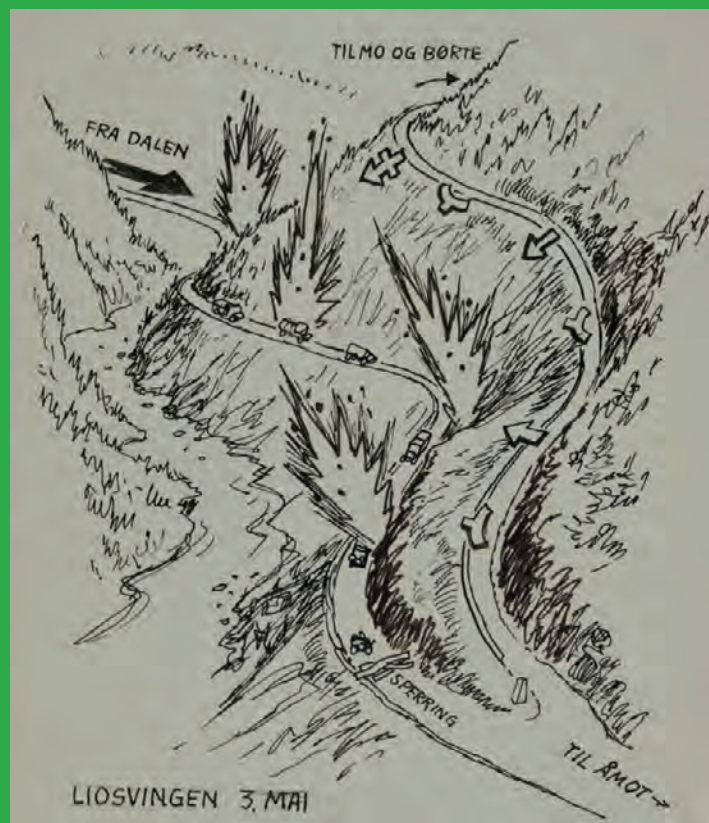
Etter dette pussige møte med lokalbefolkningen dro vi tilbake til Dalen. På Mekonomen Lio Auto fikk vi eksakte opplysninger. «Følg veien mot Åmot, ta til venstre i Liosvingen og deretter hold dere til Mo-Byrtevegen så lenge det trengs». De visste hva de snakket om, Lio Auto har vært aktive på disse trakter siden 1938. Da startet de pent og forsiktig med bensin og service. Bensinen kom på fat med båt på Bandakkanalen til Dalen. Hos Lio kunne den tidens fåtallige bilister fylle Esso Standard på tanken.



Veibeskrivelsen var meget eksakt. Fotografiet av en rød 2cv 1974 er bevis på at vi fant åstedet fra 1920-tallet. Riktignok parkert 30 meter til høyre for originalmotivet. 100 år med fri vekst av busk og kratt, høyspentmaster og autovern må ta skylden. Antagelig også et annet objektiv på kamera enn det som vi disponerer. Men vannet og fjellet lå der som før, det samme gjør Mo kyrkje hvis leseren bruker forstørrelsesglass.

Da vi dro hardt mot venstre i brattbakken ved Liosvingen kom jeg i hu noe halvglemt fra yngre dager: 3. mai 1940 ble tyske styrker stoppet akkurat her av norske frivillige og soldater. Peter F. Dahll var ingeniør og hadde underminert veien. Han stoppet det fremste kjøretøyet med pistol, og satte av minene. Bedre sted å stoppe fremrykkingen på enn i det bratte og trange dalføret finnes neppe.

Dersom koronastengingen trekker i langdrag kan det anbefales å dra med gammelbil samme ruten som vi gjorde. Det har for øvrig blitt litt turer hist og her med 2cv denne sommeren. Ferielandet Norge er absolutt ikke å forakte, det ligger tett på oss og språket er forståelig for de fleste. Det som har kjennetegnet sommerens turer er den bortimot totale mangel på møtende veteranbiler.



Vi traff riktig nok en i Tvedestrand. Men den var å finne på en plakat fra turistkontoret. Nicolai Aall fra Næs Jernværk var på tur med prominente gjester i 1907 med en Spyker. Antagelig samme modellen som fikk 2.plass i løpet Peking – Paris samme året. Her kan vi snakke om billøpenes reklameeffekt? Spyker ble etablert i Hilversum, Nederland i 1880 og opphørte i 1926. I dag kan man få noen moderne greier med samme navn. Så vet vi det.



Triton : en ekte Stuegris



Langt de fleste i GVK oppbevarer sine kjøretøyer i garasjer, låver eller tilsvarende egnede lokaler. Men ikke Brian Thurston i Lille Elvegata. På tross av at han har et verksted med rommelig plass og tilstøtende herligheter i bakgården insisterer han på å oppbevare sin Triton i stuen. Ord som entusiasme faller lett i munnen. Og tanker om en meget forståelsesfull kone..



Vi spurte hva fruen sa til dette arrangementet? « Først var hun helt stille de første dagene, siden sa hun ingenting.» «Den er mer enn en motorsykkel – den er et SMYKKE!» hevder Brian. Hvorfor den så skal stå tildekket er jo et spørsmål om selvmotsigelse.. Men vi medgir at etter avdukingen er den meget kledelig der den ruver mellom strykebrett, landskapsbilder og bokhyller. Stor svingradius hindrer ikke eieren å svinge den ut på parketten slik at Veteranvognen lettere skal komme til med kamera.



Triton...? Når vi skjærer bort et lengre foredrag og lovprising av engelskproduserte motorsykler sitter vi igjen med enkle fakta: Triton er det man får når man parrer en Norton og en Triumph. Dette begynte de med på begynnelsen av 1960-tallet. Man fant ut at Norton-rammen, den såkalte «feather-bed» var det beste fra Norton å bygge videre på. Motoren hentet de fra Triumph, den var kjent for kraft og pålitelighet. Og hadde den deilige egenskapen at den lett kunne trimmes til uante høyder uten å ta skade av det. Dermed sto man igjen med en Triton. Hvorav alle er laget for hånd, bit for bit. Til stor glede for alle tohjuls-entusiaster. Blant disse finner man de såkalte «Cafe-racers». Et underlig britisk fenomen, der medlemmene skal kjøre fra kafe til kafe. På idealtid. Og den er snau, ifølge Brian.. Triton finnes for øvrig også i den greske mytologien: Triton var sønn av havguden Poseidon. Så vet vi det..



Etter snuoperasjonen må vi innrømme at begrepet smykke ikke helt er tatt ut av løse luften. Triton fremstår som en vakker skapning på parketten. Men så har den også stolte forfedre: Norton ble grunnlagt i 1898 i Birmingham. Opprinnelig for produksjon av deler til det de kalte «two wheels trade». Men i 1902 strakte Norton seg litt lenger, de begynte å produsere motorsykler der de benyttet ferdig innkjøpte motorer. I 1908 slo de til for fullt og begynte å produsere sine egne motorer. Norton slo om seg og leverte motorsykler som vant mange motorsykkelløp. Dette var så overbevisende at de under første verdenskrig fikk bestilling på til sammen 100.000 motorsykler til den engelske hæren.



Triumph derimot kom på banen først i 1902: Triumph Engineering holdt til i Coventry. Triumph fikk også oppdrag av de allierte under krigen, og leverte ca. 30.000 motorsykler. I 1984 skrapte forretningsmannen John Bloor opp de sørgelige restene etter Triumphs konkurs og drev Triumph til nye høyder. Som gjengjeld ble Triumph Englands største motorsykkelfabrikant. Også i verdensmålestokk hevder Triumph seg langt oppe på pallen. Både Norton og Triumph har altså satt spor etter seg i historien.



Når man så plukker litt her og litt der, noe fra Norton og noe fra Triumph og kombinerer dette med en smule fingerferdighet, sitter man altså igjen med en Triton.



«Den er et smykke!!» Når vi ser på detaljene i Brians Triton kan vi si oss enig. Selv uten å være spesielt tiltrukket av motorsykler. Tanken faller lett på den russiske gullsmeden Fabergè. Han hadde som oppgave å lage smykker, skulpturer og påske-egg til tzarina. Uten å behøve å bry seg om kostnadene.

Når vi inspiserer kjøretøyet ser det heller ikke ut som om den danske montøren av Triton har hatt nevneverdig respekt for økonomi. Han har tålmodig plukket fra øverste hylle og ikke nøyd seg med mindre enn det beste av det beste. Det lukter blankpusset kostnad.





Det er vanligvis stor gjennomtrekk i Brians beholdning av kjøretøyer. Men Triton ser ut til ha kommet for å bli. Han kjøpte den i 2019. Da hadde dansken holdt på å bygge den siden 2009. Og alle kan se at dansken ikke tok lett på oppgaven. Eller hadde synderlig hastverk. De eneste papirene som fulgte med sykkelen er datert 1954 og representerte rammen.

Den danske konstruktør sto oppløst i tårer da Brian dro av gårde med byttet.

Egentlig hadde Brian tenkt å handle i England, men som han sier: Danmark lå nærmere.

Og i Danmark sto altså et prakteksemplar og ventet. Men den var ikke bare pen å se på, den kan også sparke fra når den får frie tøyler.



Motoren er hentet fra Triumph. Også den er ren som en nyvasket porselensstallerken. Den byr på 3 sylindere med et samlet antall på 750 ccm. 6 tennplugger sørger for full tenning når Brian vrir på gasshåndtaket. På vårt spørsmål om antall hk. får vi svaret, med



et lett anstrøk av engelsk understatement: tilstrekkelig. Det er ingen grunn til å tvile på det. Så mye konsentrert kraft krever en viss nedkjøling, hvilket radiatoren bringer bud om.

I norsk næringsmiddel-sammenheng er det noe som heter «Renhetsloven». Når vi betrakter Brians Triton kan man nesten tro at denne loven også omfatter kjøretøyet som står parkert i stuen i Lille Elvegata. Hver lille detalj er så blank og skinnende at vi ser støvekluten som den største slitasjefaren.

I motsetning til andre to-hjulere som har passert gjennom Brians garasje, bl.a. Vespa, Lambretta, og Triumph Thunderbird virker det som om Triton er tatt inn i varmen for godt. Med andre ord: en ekte stuegris..





GVKs egen Leodor Felgen

Vi skal ikke spekulere på om det som skjuler seg i garasjelåven til Stein Haugseter kan konkurrere med «Il Tempo Gigante» når det gjelder fart. Det kan det derimot utvilsomt gjøre når det gjelder oppfinnsomhet. I forrige utgave av Veteranvognen hadde Narve Nordanger en opplysende artikkel om tråbiler. Kjøretøy beregnet på de «små en alen lange». Drevet frem av rå muskelkraft i korte håpefulle bein.

Muskelkraft er et passert stadium på prosjektet som utvikler seg hos Stein. Her skal det ose bensin og eksos, det skal smelle i lydpotte og

snerre iltert under panseret. Man har ikke hatt omgang med motor og verktøy siden bleiestadiet for ingenting. Stein har hatt mange prosjekter på samvittigheten gjennom årene, kanskje flere enn hele GVK til sammen. Noen til nytte, andre kun blott til lyst. Nok om det.

Hans lille «Il Tempo Gigante» er et prosjekt som har ligget i dvale i mange år. Årsaken er å finne på Limi Skole, langt tilbake i tiden. Skolen drev med trafikopplæring for de små. Med bil, onkel politi og trafikkskilt. En hel kasse med trafikkskilt.

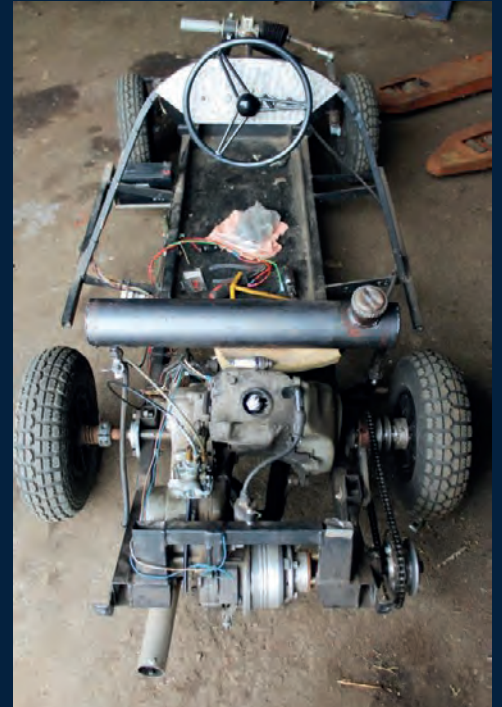
P.S. Legg merke til skiltet med symbolet for bilen. Vi er virkelig i fortid.



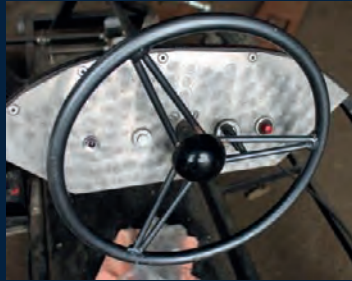
Karosseriet er en uspesifisert 1963-modell. Produsert på Selco båtfabrikk i Drammen. Da skolen ble nedlagt ringte skolestyreren til Stein: om han ønsket å overta? Et for så vidt bortkastet spørsmål etter vår mening. Karosseriet var i en dårlig forfatning, om det skyldtes svak trafikk-opplæring eller dårlig håndverk på Selco skal være usagt. Den havnet i alle

fall på Bertil & Steens karosseri-verksted der den ble sparklet og pusset. Da slår forretningsinstinkt og Felgen-syndromet inn hos Stein. Han sørget for å få laget en støpeform. Den uspesifiserte fra 1963 skulle mangfoldiggjøres. Det originale karosseriet var så skjørt at det havnet på Telemark Museum. Det har vært mye skjørt der..

Et karosseri uten understell og hjul har liten verdi. Det blir som et telt uten stenger, vanskelig å ta i bruk. Det samme gjelder motor, her var det som sagt ikke på tale om å ta bena fatt. Ramme / understell så etter hvert dagens lys på verkstedet, selvkomponert, men etter nødvendige mål. Stein har plukket litt her og litt der, og det han manglet laget han selv. Eller modifiserte der det var nødvendig. Vi tør si at alt det tekniske er en slags mekanisk bastard. Som f.eks løsningen på styremekanismen. Og bremsepedalene. Og det meste ellers.



Motoren er fra en 50 ccm Honda Scoopy. Med trimmesett. Vi avholdt oss høflig fra å spørre om topphastigheten. Om det er noen toppfart i det hele tatt. Instrumentpanelet og dashbordet vitner om enkel og likefrem betjening, overflødige finesser er barbert bort. Batteriet er på størrelsen med det vi har på plenklipperen hjemme. Her er ingen overflødige elektroniske finesser å spore. Det er tydelig at Stein har dradd veksler på sin årelange omgang med 2cv.



Kraftoverføringen er hentet fra samme Honda som motoren. Han dreiet bakhjulet slik at det ble bremsetrommel. Selv med lave hastigheter bør man kunne stoppe i tide?



Siden en Honda ikke er utstyrt med differensial fra naturens side måtte det enda mer kreativt håndverk til. Kjøretøyet har kun drift på høyre bakhjul, og med stiv aksling ville venstre hjul ligge som en evig protest i svingene. Stein laget sin egen form for differensial: en sterk stålfjær som slurer når det blir kronglete vei og krappe svinger.

Da Veteranvognen kom på besøk var de innledende manøvrer for motorstart i full gang. Motoren hadde ikke vært startet på mange år, det ligger alltid en viss spenning knyttet til en slik prosess. Den spesialbyggete bensintanken fikk den trengte og minibatteriet fra Biltema fikk bevegelse i maskineriet, men ingen velklingende lyd var å høre. Etter diverse sjekk av plugg etc. kom plutselig det ønskete resultatet: Eksos og småsint snerring. Nå var det klart for montering av karosseri.



Overraskende lett løftet vi det hele på plass. Så var det to skruer foran og to skruer bak. Det var nesten for enkelt til å være sant. Etter noen få strakser sto Uspesifisert 1963 klar til start.



Forretningsideen med masseproduksjon skulle foregå på et verksted i Drangedal. Her ble det laget to stykker, en til produsenten og en til Stein. Så ble det eventyret lagt dødt. Etter det har karosseriet blitt stående på vent i årevis. Og litt til. Det er gjerne slik med prosjekter i GVK, de har ikke noen pålagt deadline, men stiger frem i rykk og napp. Fremdeles er det noe småplukk som gjenstår på Uspesifisert 1963, en lykt her, noe glassfiber der og.. og..



For dem som ønsker å lage sin egen: Stein har fremdeles støpeformen. Men motor må du holde deg med selv. **Ulf**

Columbia Electric Commercial Vehicles

Equipped with Exide batteries cover the whole range of business motoring from light delivery to the heaviest trucking.

Columbia Electric Delivery Wagons and Trucks

can be maintained at one-half the cost of keeping up horse equipments capable of the same amount of service and are immeasurably superior with respect to reliability, speed, endurance and convenience!

DELIVERY WAGONS for 1,000 and 2,000 pound loads.

TRUCKS for 5,000, 6,000, 8,000 and 10,000 pound loads.

Chassis for each of above sizes, including complete running gear, battery, controlling apparatus and wiring, is entirely independent of body construction and sold separately if desired.

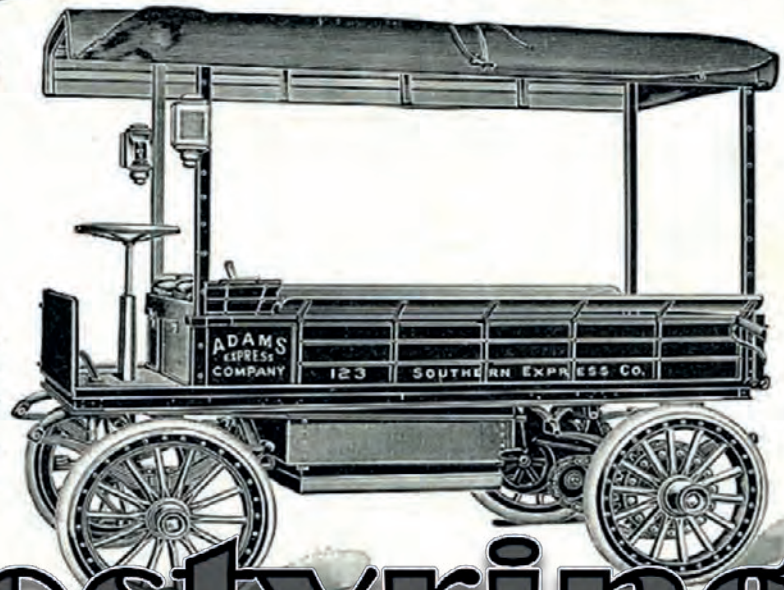
Sight-Seeing Cars Patrol Wagons Ambulances

Special Commercial Vehicle Catalogue illustrating a wide variety of body styles sent on request; also, separate catalogues of Columbia Electric Passenger Vehicles and 35-40 h. p. and 18 h. p. Gasoline Cars.

ELECTRIC VEHICLE COMPANY
HARTFORD, CONN.

BRANCHES

136, 138 West 52th St. CHICAGO—1413 Michigan Ave.
Columbia Motor Vehicle Co. 74, 76, 78 Stanbery St.
Chicago—Pensacola Electric Vehicle Co. 1000 Wash. Bldg. St.
—Wash. D.C. —Wash. D.C. —Wash. D.C. —Wash. D.C. —Wash. D.C.



Servostyring

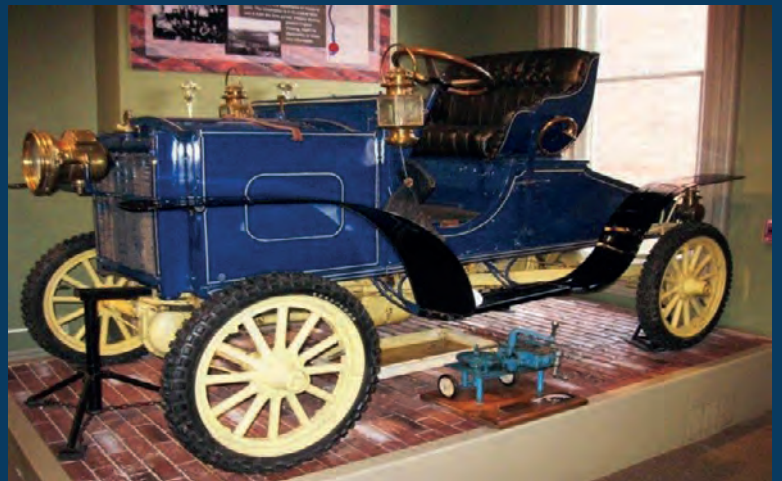


-er ingen ny oppfinnelse, slik som noen av oss går rundt og tror. En amerikaner ved navn Mr. Fitt skal ha installert noe slikt i et kjøretøy så tidlig som i 1876. Hvor, hvordan og hva er ikke nærmere beskrevet. Mr. Fitts og hans oppfinnelse står som et diffust spørsmålstegn i historien, vi ikke vet noe som helst annet om ham enn ideen hans. Robert E. Twyford fra Pittsburg, Pensylvanina er derimot lettere å håndtere.

3. april 1900 fikk Mr. Twyford U.S.Patent nr. 646.477. Der står det sort på hvitt at han hadde konstruert en bil med det første system for 4-hjuls drift. Som en del av dette patentet inkluderte han en mekanisk form for servostyring. I 1904 konstruerte The Twyford Motor Company sin første automobil, med 4-hjulsdrift og servostyring. Alt dette fikk du hvis du la 1.000 dollar på bordet.

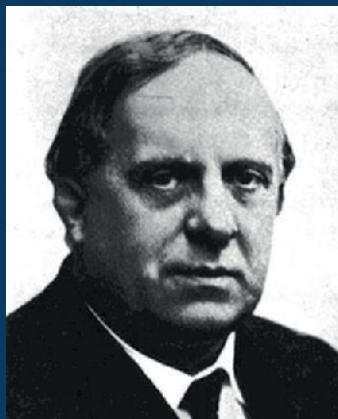
Nå er det slik at Mr. Twyford ikke var alene om denne ideen, for alt i 1903 konstruerte Columbia Elektrik Vehicle Company en fem tonns lastebil med elektrisk motor – OG – en elektrisk motor som fungerte som servostyring. Dermed skulle det være slutt på utslitte biceps når lastebilsjåførene kom hjem til middag.

Fabrikken var lokalisert i Hartford, Connecticut og leverte kjøretøy for de fleste behov: Tungvektene som lastet fem tonn, lettere varebiler, turbiler beregnet på sightseeing, ambulanser og utrykningsbiler for politiet. Det nevnes ingenting om toppfart eller rekkevidde-angst.. eller om det var tilstrekkelige ladepunkter.



Elektrisk er vel og bra, vi må huske på at våre aller første automobiler gikk på batteri, og nå er vi på an igjen med dette eventyret. Nok om det.

En som for øvrig ikke var tilfreds med det elektriske servosystemet til Twyford var Frederic W. Lanchester. I 1902 lanserte han et servosystem som gikk på hydraulikk. Lanchester er mannen som laget den første bilen i England.



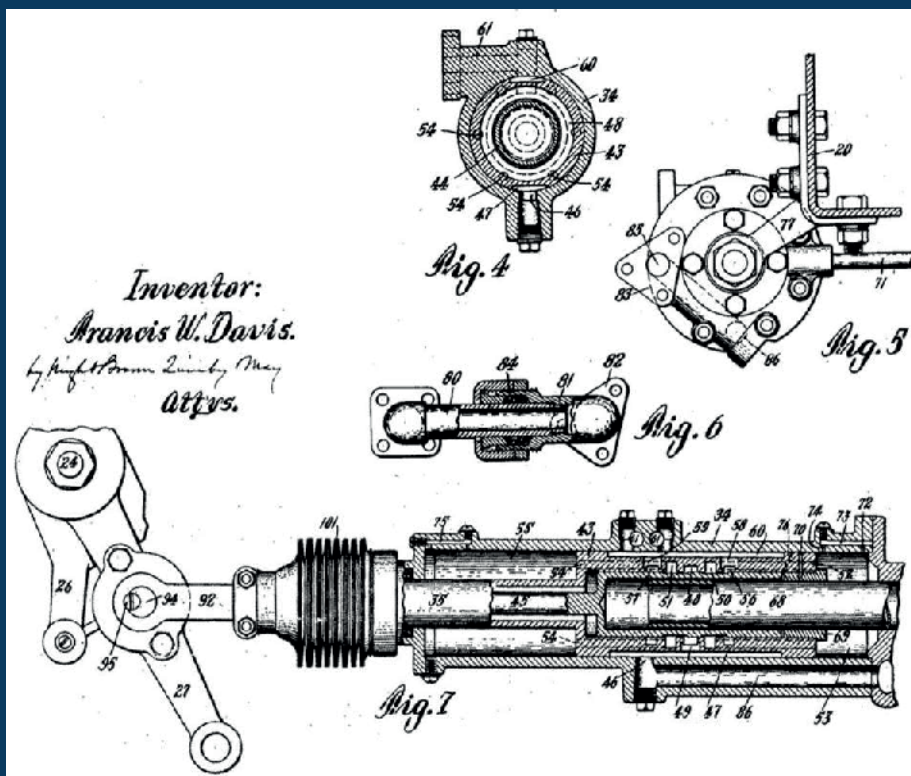
I dagens biler er behovet for kraftfulle biceps ikke lenger til stede. Men noen av våre veteranbiler krever like fullt velutviklede overarmsmuskler når vi skal ta oss frem i tettbygd strøk eller på overfylte parkeringsplasser. Dog, enkelte veteranbiler er velsignet med servo. Vi kommer tilbake til det.



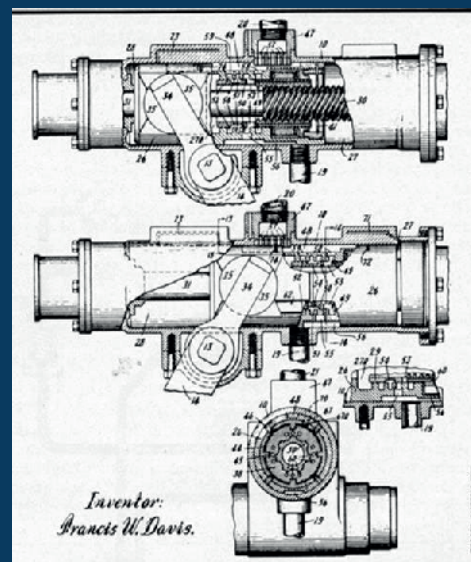
For dem av oss som ikke har den ringeste peiling på hvordan servo-mekanismen fungerer bringer vi her en enkel og grei tegning fra 1926. Den viser klart og tydelig hvordan systemet er bygget opp og fungerer, utdyping burde være unødvendig.

Mannen bak ideen er Francis W. Davies. Tegningen taler for seg selv og skulle ikke trenge videre forklaring.

Davies var ingeniør på avdelingen for lastebiler hos Pierce-Arrow. Også han var opptatt av tanken om å gjøre hverdagen lettere for tunglastere. Det er ham vi kan takke for en forenkling og mer praktisk rettet servostyring. Med dette konseptet under armen flyttet han over til General Motors hvor han på egenhånd perfektionerte ideen. Men da den ble lansert overfor styret fikk den tommelen ned: De kom frem til at dette nymotens påfunnet ville bli for dyrt å produsere. Dette kunne blitt kroken på døren for servostyringen, men Davies ga seg ikke og tok igjen ideen under armen og dro videre til Vincent Bendix i Chicago.



Vincent var en driftig ingeniør, oppfinner og produktutvikler utenom det vanlige. I dag ville han vært betegnet som en grynder. Han startet sitt firma på et hotellrom i 1914 etter en avtale med Eclipse Machine Company. Som, ikke overraskende, drev med sykler.. Senere gikk Bendix for fullt inn i automobilbransjen og leverte et mangfold av deler. Som en tidlig 2cv-amatør lærte jeg at noe inne i startmotoren ble kalt «bendixen». Og det var ikke Arne Bendiksen.. Vincent Bendix ga Davies' servo-ide luft under vingene.



Slik går utviklingens underlige krokveier, med Bendix i ryggen kunne Davies fortsette utviklingen av sin servostyring.

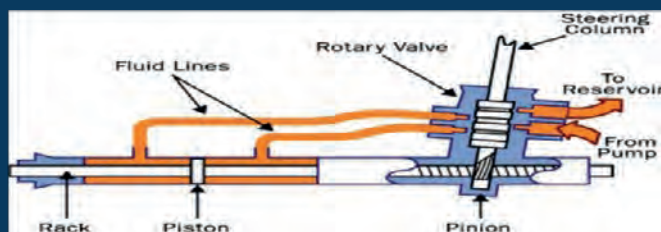
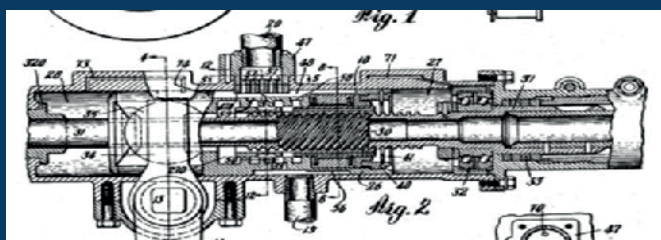
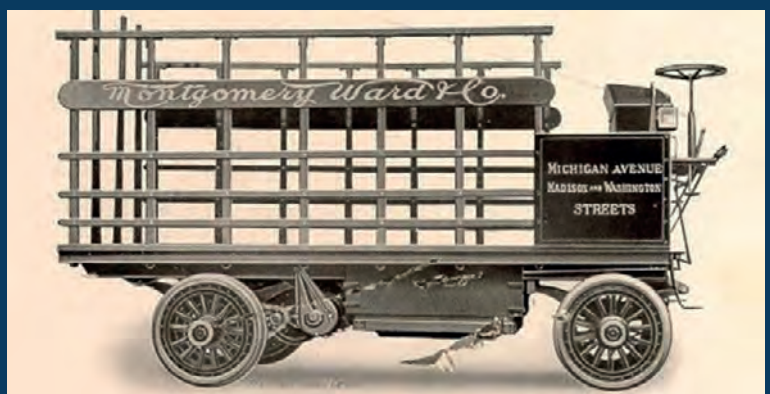
Og nå åpnet det seg et marked: under 2. verdenskrig fikk man raskt opp øynene for betydningen av et redskap som kunne lette styringen på alt av tyngre kjøretøyer i uveisomt terreng. Både den amerikanske og den britiske hæren innførte etter hvert servostyring på sin krigerske kjøretøypark.

Under krigen hadde det vist seg at servostyring hadde sin praktiske berettigelse. Og som vanlig, oppfinnelser som er utviklet ut fra krigens behov kommer også etter hvert det sivile samfunn til gode. Bilindustrien er ikke noe unntak. Den har alltid vært på jakt etter noe om utgjør et salgsfremmende fortrinn som ikke konkurrenten har.

Chrysler Corporation øynet raskt en sjanse til å komme et hestehode foran de andre bilprodusentene. I 1951 introduserte de den første personbilen med servostyring: Chrysler Imperial.

Den hadde en hemihead V-8 motor på 5,4 ltr, utstyrt med «Hydraguide» som ekstrautstyr. Ville du ha denne servostyringen i din Imperial, måtte du for øvrig ut med 226 dollar ekstra. Hydraguide bygget på deler av Davies's patent. Nå var det noe som løsnet, tunge amerikanske biler ble lettkjørte over natten med servostyring.

General Motors sov ikke i timen. Her gjaldt det å henge med i svingene. Alt i 1952 lansert de sin Cadillac Sixty Special med servostyring. Også denne bygget på patentet til Francis Davies. Sixty Special var en diger og elegant farkost med 190 hk. Servostyring kom ikke som standard, du måtte legge ekstra dollar i potten for å få det med på kjøpet. Salget av Cadillac Sixty Special gikk for øvrig ned til drøye 16100 eksemplarer, mens vekt og pris gikk oppover. Uten servo kostet den 4260 dollar. Tross dette, bilen vant prisen for «car of the year» i 1952.



Servostyringen har kommet for å bli, om enn i en mer sofistisert form enn de første spede ideer fra 1876. For oss med små biceps er nok dette en velsignelse.. NB: 2cv har IKKE servo, for dem som lurere på det..

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



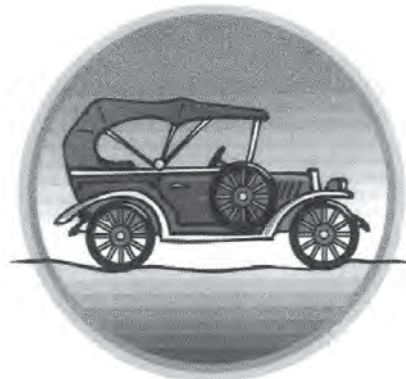
Christoffersen

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



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

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



KORT NYTT... FRAMOVER...

- GVK er invitert av foreninga *Mental Helse Bamble* til å køyre kortesje med eller utan passasjerar frå Brotorvet til Langesund tysdag 22. september kl 17. Førhandspåmelding, kontakt Leif Ingar Liane for å melde di interesse.
- På 3. september blir det verken medlemsmøte eller LMK/AMCAR Norge arrangement, men derimot arrangerer GVK og AMCAR Grenland Cars & Coffee på Slevollen frå kl 1900 til 2100
- Veteranbiltreff på Drangedal Bygdetun 6. september er avlyst.
- Det vil ikkje bli arrangert Grenlandsrally i 2020.



Leif Ingar Liane sin Mustang stilte som staffasje når artisten Royane Harkati spelte inn musikkvideo på Rådhusplassen i Porsgrunn



Frå Cars & Coffee i Porsgrunn. VW Boble frå 1961 med flott lakking.



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





Lars Bøe er ein ung eigar av 34 Ford Roadster som lova å melde seg inn i GVK.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Anders Myre, 80 mod.
- Dag Henning Eik, 63 mod.
- Harry Mathisen, 69 mod.
- Svein Bjørge, 69 mod.
- Torgeir Ullestad, 76 mod
- Turid Soinenen, 61 mod
- Sturle Skage, 85 mod

I tillegg vil vi rette en beklagelig feil i forrige nummer, nytt medlem av 97-modell heter Petter Sverdsten, og ikke Svendsen.



Denne A-Forden skal visst vere ganske ny på vegen. Sett utanfor Svendsen eksos.



Ein 48 Dodge Coupe er ein flott sommarbruksbil. Observert ved ABB.



A-Ford Roadster Pick-Up med 32 grill er ein av flott sommarbruksbil hos CBP.



Frå Oldermannlaget (med gjester) i GVK sitt møte på Venstøp i juni



Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 2020



TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



CARLSENFRTZØE
Den lokale byggevarespesialisten

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