

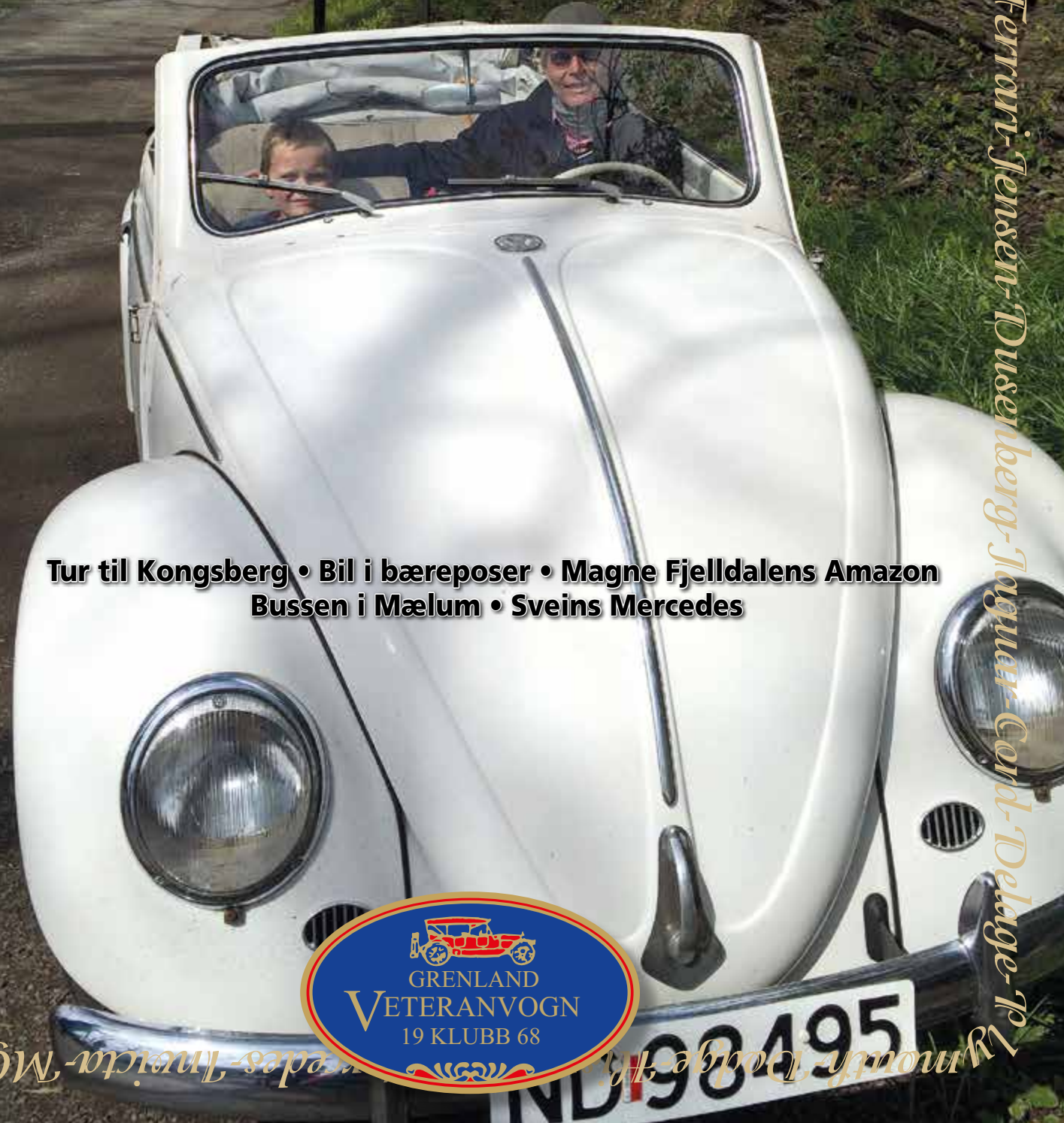


# Veteranvoغن

Nr. 2 – 2017 Årgang 42

*A lhard-Hudson-Rolls Royce-Packard-Opel-Essex-Citroën-Chevrolet*

*Ford-Lagomador-Ferrari-Jensen-Dusenbergy-Jaguar-Cord-Delage-TP*



**Tur til Kongsberg • Bil i bæreposer • Magne Fjelldalens Amazon Bussen i Mælum • Sveins Mercedes**



**ND 198495**

*Mercedes-Invicta-MG Plymouth-Bodge-TR*



**Formann:**

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

**Nestformann**

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

**Sekretær:**

Jarle Rønjom Tlf: 404 12 824  
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no

**Kasserer:**

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

**Styremedlemmer:**

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

Ulf Stuwitz Røvik -Larsen

Tlf: 91316526  
E-mail: ulro@online.no

**1. varamann:**

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

**2. varamann:**

John Austad Tlf: 915 26 466  
E-mail: john.austad@outlook.com

**Revisor:**

Asbjørn Aamaas  
Knut Brekke. E-mail: knubr@online.no

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

Jan Arthur Pettersen  
Tlf: 909 13 612  
E-mail: j-a-p@online.no

**Vaktmester Låve/Bolig:**

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

**Utleie av lokaler:**

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

**Besiktigelsespersoner:**

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

**MC**

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

**Teknisk bil:**

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

**Teknisk Motorsykkkel:**

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

**Rådgiver tysk:**

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

**Rådgiver fransk:**

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19  
E-mail: olavskyl@gmail.no

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

**HUSK!****Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

**Klubblokalet**

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

**Adressen er**

Porsgrunnsveien 242  
3736 Skien

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



Vårsøg- Vi lengter etter våren. Foto: Jarle Rønjom

**MAI MØTET TORSDAG 4.**

Vi beskuer alle fremmøtte veteranbiler på plassen og tar et kort klubbmøte med de faste postene. Deretter er vi invitert over til Autostrada til omvisning.

**STRIPA****PONDUS**

## FORMANNEN HAR ORDET

Når dette leses har vi lagt påske uka bak oss. Noen har sikkert benyttet de siste mulighetene til å gå på ski til fjells, andre har kanskje kost seg ved sjøen. Til sist har kanskje noen tatt det med ro hjemme og muligens benyttet ledige stunder til å gjøre klar bilen eller MC, en for ny sesong. For ny sesong er alt i gang slik etter vinteren har vært og nå med våren i full anmars. For de av dere som ikke har noe å kjøre med, men kanskje går med planer om å skaffe seg et veterankjøretøy, kan Finn.no på nett være et sted å søke. Eller det blir formidlet via kjennskap at den eller den bilen er til salg. Det være seg et objekt eller en ferdig restaurert bil fra før 1940 eller en fra 50 – 60 -70 tallet. Det er i den forbindelse jeg tar opp mine tanker rundt dette.

I fjor i august mnd. fikk jeg tlf. fra et eldre klubbmedlem som hadde en "strøken" og kjørbar A. Ford, 4 dørs modell 1930 som vedkommende ønsket å selge. Bilen har i alle år vært reg. på H nr. og hatt hjemsted i Skien – Porsgrunn område. Vi snakket litt om hvor mye denne bilen kunne være verdt ved et salg osv. Dette ble formidlet av meg på et høstmøte i fjor. Jeg antydte muligens i hvilken prisklasse dette kunne dreie seg om og i hvilken tilstand bilen kunne være i. Jeg mener å huske at jeg nevnte at prisen var en forhandlings sak mellom kjøper og selger. Til min store forundring var det ingen respons på min formidling. Ikke et spørsmål engang.

I vinter fikk jeg en ny henvendelse og jeg gjorde noen undersøkelser med formidling av salget. Selger antydte at han ville få bilen lagt ut på Finn. no. Etter få dager var bilen solgt

til en kjøper i Oslo og selger var godt fornøyd med prisen. Jeg har snakket med selger i ettertid. Det som forundrer meg er at ingen i klubben eller andre som jeg kontaktet viste noen som helst interesse. Er det slik å forstå at en A-Ford blir å regne for en museums gjenstand. Med andre ord, i dag skal bilen være fra 50 -60 tallet og med god motorkraft og kan følge dagens trafikk. Er ikke de bilene rundt 30 tallet lengre interessante? Jeg bare spør.

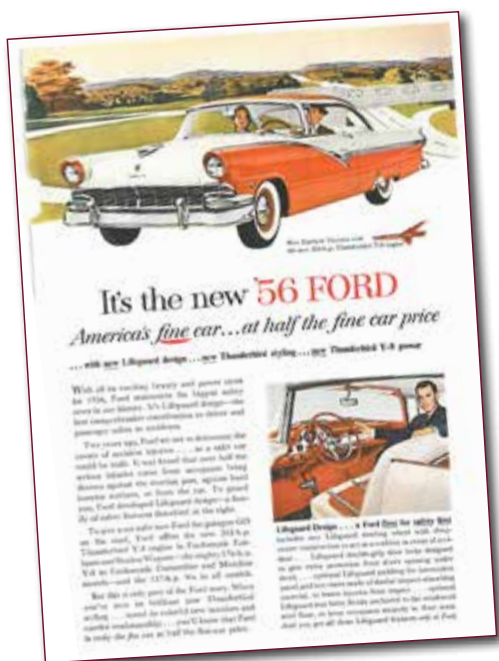
**Når det gjelder saken rundt LMK og Water Circles Forsikring har vi mottatt melding fra LMK og jeg siterer deler av meldingen.**

*Denne saken blir en del av Landsmøtet 2017. LMK vil i løpet av kort tid komme med en mer utførlig redegjørelse av sakens mange elementer, slik at eierklubbene kan få presentert det hele og fulle bildet som gjorde det nødvendig at LMK v. Styret sa opp Samarbeidsavtalen 26.01.2017. LMK har presisert overfor klubber og medlemmer at ingen har stått uten forsikring som følge av oppsigelsen, og inntil videre løper ordningen som normalt. Her er det fremdeles ingen endringer. Sitat slutt.*

For øvrig vil jeg minne om vårt Grenlands rally som går av stabelen Kristi himmelfart den 25. mai. Det er fortsatt behov for mannskap. Ta kontakt med Per Horst.



*Hilsen Gunleik*



**Rådgiver spansk:**  
Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792  
E-mail: geirhavga@gmail.com

**Tilhenger Skien:**  
Arne Olav Haukenes  
Tlf: 35 59 67 12 / 971 68 496

**Kjøkken:** Gunnulf Foss.  
Innkjøpschef Jan Erik Halle

**Huskomite:** John Austad, Svein Stavlan,  
og Sigmund Aakvik

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

**Redaksjonskomite:**  
redaksjon@gvk.no  
Jan A. Pettersen  
E-mail: j-a-p@online.no  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen  
E-mail: ulro@online.no  
Jarle Rønjom  
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no  
Leif Hæeland  
E-mail: leif.haegeland@gmail.com

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

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

**Grenlandsrally:**  
Per Horst Tlf: 480 75 981  
E-mail: per@grenlandgolf.no

**Grafisk produksjon:**  
Thure Trykk as, Skien Tlf: 35 90 55 90  
www.thure-trykk.no

**Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!**

UTGIVELSER I 2017:  
nr. 1 deadline 1. februar  
nr. 2 deadline 1. april  
nr. 3 deadline 1. juni  
nr. 4 deadline 1. august  
nr. 5 deadline 1. oktober  
nr. 6 deadline 1. desember  
Utgivelse blir ca to uker senere.

**GVK-effekter:**  
Klubbmerke kr. 30,-  
Jakkemerke kr. 20,-  
Klistremerke kr. 15,-  
Fåes kjøpt på medlemsmøtene.

**Forsidefoto:** VW Boble på Grenlandsrally 2016. Fotograf: Jarle Rønjom.



## Redaksjonens forlengede hjørne

# VINTERDVALE

Med tanke på at langt de fleste av klubbens veteranbiler nå befinner seg på slutten av den sesongpreget dvalen, bringer vi den naturvitenskapelige definisjon på det årvisse fenomenet: *Vinterdvale*.

*Vinter-dvale, definisjon: Dvale (hibernerings). Er i realiteten en strategi der dyret (kjøretøyet) unngår å møte alle vinterens ulike stressproblemer (rustfare / kollisjonsfare på glatt føre) og gjennom å spare på energiforbruket (drivstoffforbruket).*

*Vinterdvale er en dyp søvnliggende (torpor) tilstand som mange dyr (kjøretøy) befinner seg i gjennom vintermånedene. Når dyret (kjøretøyet) ligger i dvale går alle kroppsfunksjonene langsomt og stoffskiftet (slitasjen) er meget svak.*

*Grunnen til at dyr (kjøretøy) går i dvale om vinteren er at de ellers ikke ville klart å overleve på grunn av for liten tilgang på mat (drivstoff og kondensfjerner) og rennende vann (frostveske / spylerveske), og på grunn av at de ville frosset i hjel.*



*Når høsten kommer begynner noen dyr (veteranbileiere) å forberede seg på en kald og kanskje lang vinter gjennom å bygge opp fettreservene i kroppen (?!?!). Noen dyr (kjøretøyeiere) løser vinterproblemene gjennom å trekke mot varmere strøk, mens andre må forberede seg på å overvintre, fordi de ikke har noe valg (dårlig råd / flyskrekk).*

*Små dyr (kjøretøy) kan ikke ferdes over lange strekninger og må pent bli hvor de er vinteren igjennom. Dette problemet har noen løst gjennom å gå i dvale (en komalignende tilstand der dyra (kjøretøyet) lever på «sparebluss») vinterstid. Dvale er ikke søvn; dyr(kjøretøy) i*

*dvale våkner periodisk (periodisk sjekk av oljenivå / bremseveske / frostveske / vedlikeholds-lading av batteriet). Dyr (kjøretøy) som går i dvale finner seg først et sted hvor det er frostfritt vinterstid, for eksempel en hule eller en under en stein (låver / garasjer / lager) der det kan overvintre.*

*På denne måten kan dyret (kjøretøyet) overleve i flere måneder uten å måtte spise for å fylle på energi. Dyret (kjøretøyet) ligger nærmest i koma, og når det skal våkne igjen, tar det tid å varme opp alle systemene slik at kroppen fungerer som normalt.*

*Noen dyrearter (kjøretøy) er flokkdyr. De velger å finne sammen under vinterdvalen og dermed oppnå trygghetsfølelse. Andre arter er individualister og velger å gå i dvaletilstand alene. Felles for alle dyrearter (kjøretøy) som overvintre her nord og går fra våken og aktiv tilstand om sommeren til en lengre periode med torpor tilstand om vinteren er drømmen om en ny og aktiv sommer. Lykke til med vårpussen.*

Redaksjonen



# Alt som har fin design...

**Hva skal en sette som overskrift til denne artikkelen fra en storsamler på Kongsberg? Jarle, Lars og jeg ble invitert med på tur som en gjeng og bekjent av Bjørn Thomas Hoen på Kongsberg hadde invitert til. Forhåndsamtalen sa at her kunne vi forvente å se mange biler og spilleautomater.**

Av Jan Arthur Pettersen

Turen var lagt til et kveldsbesøk og vi ankom Kongsberg og den nyrestaurerte bensinstasjonen til Halvor Sælebakkes EFTF. A/S som Bjørn Thomas Hoen hadde restaurert til slik den var i 1953. Alt var autentisk og tidsriktig. Varer, sjokoladeautomat, oljer, reservedeler og til og med den

slitte lenoliumen under sjefens skrivepult var riktig tatt vare på. Bensinstasjonen var fri for pølser og brus men hadde viftereimer og tennplugger som vi husker en bensinstasjon var. Stasjonen markerte inngangen til denne samlingen. Her står også to hele kiosker fra Skurdalen og en bensinstasjon i tillegg med alt tilbehør som de var når døren ble

lukket for siste gang. Turen ble ledet inn til en lagerbygning stappfull av biler og spillautomater. Dette var ikke noe museum men et sted å lagre objekter (de fleste hele og fine) som Bjørn Thomas samler på. Videre gikk turen til underetasjen til en svær betongbygning, full av biler. På veien passerte vi flere objekter som ennå ikke hadde fått tørr plass innendørs.



*Kongsbergs eldste bensinstasjon etter Halvor Sælebakkes eftf., perfekt restaurert tilbake til original 1953 utgave av Bjørn Thomas Hoen. Kongsberg kommune har delt ut restaureringspris for den fine oppussingen av bensinstasjonen.*





Inne i underetasjen fikk vi først øye på en flott Mercedes 600 pullmann. Det var faktisk bilen som Shah'n av Iran eide i sine regjeringdager. Dette var en av 428 produserte biler som ikke ble solgt til hvermannen men var bestilt av selebriter. Bilens videre ferd var at den havnet i Paris og ble solgt til en samler i Sverige og for noen år siden sto avertert på finn. Bilen er i fin originalstand og blir brukt i spesielle anledninger. I samme lokalet sto en flott amerikansk brannbil fra 1962 i sin fulle imponerende størrelse med alt utstyr i kjempesize stand. Bjørn Thomas hadde importert bilen hentet den på kaia i Kristiansand og kjørt den til Kongsberg men en meget tørst bensinmotor som krevde 12 liter suppe på mila med forsiktig kjøring. Air-stream campingvogn som sto også lagret her veide 4 tonn og hadde plass til to, viste oss at det er ikke bare for kjøretøy som kommer inn i samlingen. Bjørn Thomas avslører for oss at det som har fin design, om det er spilleautomater, biler, støvsuger, kjøleskap eller hva det skal være er med i samlingen. Han fortalte spøkefullt at han hadde 75 biler og da hadde han 74 flate batterier.

Turen gikk videre opp trappa til hovedetasjen og samlingen der som var bare gigantisk. I denne bygningen som er en kopi av Ekebergrestauranten fra 1929, som også her en fin design, var der tett i tett av biler, salonger, Riven som Hege Sondresen hadde eiet, brusautomater, filmfigurer i hel størrelse og jutebokser. Etasjen hadde også et repos som inneholdt 75 av totalt 300 spilleautomater. De som virket sto koblet til, mange gamle flipperspill, som reisefølget fant interessante og ble revet med. Bilene var tett "parkert" i samlingen så det var vanskelig å

se all herligheten. Store Cadilacer. Andre amerikanere, Mercedes, VW og en enkelt Porsche var majoriteten av samlingen. Porschen, en 1959 356 er samlingens eldste. Høen sier at samlingen mangler eldre kjøretøy men at han ikke har kapasitet til restaurering så kjøretøyet må være ferdig restaurert. Bjørn Thomas fortalte at det som hadde gitt han muligheten til denne samlingen var at han startet med kjøp og salg av tegneserier i veldig ung alder. Måltrettet businessstift gjorde at butikken gikk meget bra og at butikken etter hvert ble utvidet med TV/PC spill og omhandlet på topp 12 butikker i østlandsområdet. Han ble etter hvert kaldt "Spiderman", noe som henger ved han ennå. Etter hvert ble driften mer lagt over til eiendom på Kongsberg og andre steder på kloden. Det må legges til at Høen navnet stammer fra Bamble der familien hadde sine røtter og at det fremdeles blir drevet med investeringer. Nå er det ikke bare vi som hadde gleden av besøke denne samlingen. Broom, "typisk deg NRK", Garasjen, norge rundt NRK, bedrifter og lag er også besøkende hos Bjørn Thomas Høen. Takker for en hyggelig runde med muntre og gode historier servert i hyggelig miljø.



# Bryllupskjøring i Sverige



**Mustangen til Leif Ingar Liane fra GVK og et flott Svensk slott var rammene til denne fine bryllupsfesten på syd for Göteborg.**

Slottet fra 1904 som ble bygget av enkefru Blanche Dickson, blir i dag mye brukt til markeringer ved store anledninger som blandt annet brylluper. En av Sveriges mest underfundige byggverk er åpent for publikum med sin restaurant og kafé. Det blir arrangert enrekke utstillinger og arrangementer på plassen og en kan overnatte for eksempel på veteranbiltur?



## Klubbinfo

### Adresseforandringer

Adresseforandringer er noe som gir oss mye arbeid. Redaksjonskomiteen vil ikke lenger ettersende blader som i retur grunnet ukjent adresse. Det betyr at vi kun retter adressen i medlemsregisteret, og bladet som ikke kom frem kan hentes på neste klubbmøte.

### Delelageret

Delelageret i 2 etg. På klubbhuset er under avvikling. Tiden da vi lette etter deler på lageret er forbi og de fleste konsentrerer seg om å lete etter deler på nettet. Det betyr at mye av delene blir samlet i kasser

og auksjoneres ut på kommende arrangementer på klubbhuset. Det kan skje på klubbkvelder eller egne auksjonskvelder. Dette vil det bli orientert om i Veteranvognen. Kontakt Geir Grøtvik 41630937 eller Stein Haugseter 91393540 om det er noe du vil sikre deg før delene går under hammeren.

### Klubbhuset

Klubbhuset Har fått storskjerm på møterommet i 2.etg. Det har også blitt plassert en PC der som gir oss muligheten til å vise bilder, dokumenter eller presentasjoner. Klubben har også fått Wi-Fi (internett) som gjør at internett kan vises. Ta med minnepenn eller internettadresse om du vil dele noe med andre i

klubben. Dette er en investering som vil gagne klubben på en positiv måte.

### Bokkomiteen etterlyser:

Bokkomiteen er godt igang med arbeidet med klubbens historie som skal utgis til klubbens 50-årsjubileum i 2018.

I den forbindelse håper vi på din hjelp med bilder fra de tidlige årene fra møtene på Tora's hytte, Frogner, hos Brubakken, og Jorkjend, men også fra tidlige «mekkeplasser». Vi ønsker også bilder fra de første Grenlandsrally, treff / turer og andre samlinger. Hvis noen skulle ha bilder fra turen til Trekkfergefestivalen vil vi gjerne låne dem.

*Ivar*

## GRENLAND VETERANVOGN KLUBB

Org.nr: 984 032 226  
Porsgrunnsvegen 242  
3736 SKIEN

Antall spillere: 47  
Generert i 2016 er Kr.: 19.211,-  
Generert siden vi startet er Kr.: 107419,-



# Referat fra medlemsmøte i GVK

**Formann Gunleik Kjestveit var på vinterferie. Nestformann Torfinn Dahle ledet derfor møtet og ønsket velkommen. Sekretær Jarle Rønjom kunne ikke møte, så Morten Hansen påtok seg å være referent.**

Referat: Morten Hansen / Ulf Stuwitz  
Røvik-Larsen

- Det ble ikke lest referat fra forrige møte da dette var Årsmøtet. Torfinn Dahle påpekte at siste nummer av Veteranvognen var meget bra og inneholdt gode artikler. Han ønsket også kveldens foredragsholder Jan P. Paulsen fra Drammen velkommen.

- Nestformann opplyste at klubben nå hadde nett-tilgang med trådløst nett med adresse: FOD19EB6

- Asbjørn Abrahamsen ble tildelt diplom for 40-års medlemskap i GVK. Han bodde i Larvik og hadde meldt seg inn i GVK pga. kjedelig miljø i den lokale klubben.

- Ingen nye medlemmer i kveld.

- Nestleder refererte til Hobbymessen i Langesund, og takket de av klubbens medlemmer som hadde representert GVK. Disse fikk applaus.

- Videre opplyste nestformann om Norgesløpskomiteens arbeid hittil: Skjærgårdshallen i Langesund er klarert for overnatting / festmiddag / parkering i hallen / start og målområde. Løypen er bestemt, kun små detaljer gjenstår. Arbeidsgruppen har satt opp følgende underkomiteer, hvorav noen allerede har sagt seg villig til å

lede:

- Logostikk: Per Horst
- Sponser / samarbeidspartnere
- Løpe
- Arrangementer / bankett
- Økonomi
- Markedsføring / Media / IT
- Sikkerhetskomite: Ivar Ruud
- Speaker: Dag Wilhelm Holmer
- Norgesløpskomiteen består av Torfinn Dahle, Per Horst, Jan Arthur Pettersen og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

- Nestleder ba medlemmene tenke gjennom hvilken komite de kunne tenke seg å jobbe i. Hovedkomiteen vil på et senere tidspunkt ta direkte kontakt med medlemmene med forespørsel om å delta i de forskjellige komiteene.

- Norgesløpskomiteen har hatt kontakt med Kongsberg som arrangerer årets Norgesløp. Det er foreløpig påmeldt 200 kjøretøyer.

- Nestleder gjennomgikk «Kortnytt» fra Veteranvognen og informerte om fremtidige arrangementer. (Se siste utgave av Veteranvognen)

- På april-møtet kommer representant for forsikringsselskapet Watercirkles og Stein Christian Huseby fra LMK. På møtet vil det bli opplyst om årsaken til at LMK





# K, Låven, 2. mars 2017 kl. 19.00

sier opp forsikringsavtalen med Watercirles.

- Klubben har fått en forespørsel om bryllupskjøring 24.juni med tur Skien – Langesund. Ønsket var en Amazon eller en VW. Ikke rød! Dette vil bli behandlet på et senere tidspunkt.
- Klubben ble forespurt av konen til Claus Waage på Biltema om å stille på Handelstorget i Skien 25.mars da hun skal delta på et arrangement.
- Per Horst har påtatt seg å lede Grenlandsrally i år også. Han opplyste at dagnadskomiteen skulle ha første møte på klubbhuset tirsdag 7/3 kl.17.00
- Dekkspesialisten Ingar Jensen som holder til i Porsgrunn ønsker å tilby dekk til klubbens biler, men trengte hjelp til å finne ut hva han skulle tilby. Det ble fremhevet av klubbens medlemmer at det ikke var vanlig at kundene skulle gjøre leverandørens arbeid.
- John Austad hilste fra Sigmund Åkvik og sa at han ønsket hjelp til å tømme delelageret i 2.etasje. Det skal gjøres en oppgradering i 2.etasje og alt på delelageret skal fjernes. Noe skal fraktes til Slevollen der det skal auksjoneres vekk. Klubbens medlemmer kan plukke det de ønsker før lageret tømmes. Inntektene går til GVK, uten øremerking.
- Leif Ingar hadde med en sekk sagflis og ønsket at noen tok den med seg til Skotfoss der de har behov for påfyll.



- Leif Ingar syntes også det var for mange unødvendige dumme spørsmål og kommentarer på medlemsmøtene og at man burde slutte med slikt. Ingen kommenterte dette.
- Toddyreiser drives av Tore Kvåle og Oddvar Høyjord. De orienterte om sommerens tur til Sverige.
- **Pause.**
- Etter pausen ble det auksjonert bort 5 gjenstander som klubben hadde fått av Claus på Biltema. Jan Arthur ledet auksjonen og viste bilder av gjenstandene.
- Deretter presenterte Jan Arthur kveldens foredragsholder / gjest: Jan. «P.» Paulsen som egentlig ikke heter «P». Han er mest kjent for sin lange karriere som syklist på Velosiped, bl.a. ved å sykle på en slik fra Nordkapp til Lindesnes. Jan Arthur hadde gjort et stort arbeid med forberedelsene, både med tekst og bilder. Foredraget

foregikk som en form for intervju og billedkommentarer. Det kom frem at Jan P. Paulsen er en meget spennende og morsom person med et rikholdig aktivitets- og interessefelt. Han har deltatt på en rekke velosipedturer både i inn- og utland. I tillegg til dette ble vi presentert for hans meget omfattende samlervirksomhet og hans produksjon av skvettlapper, gulvmatter og klistremerker. Klubbens medlemmer fikk stille spørsmål samtidig som kveldens gjest ga medlemmene grunn til smil og lattersalver. Et meget vel gjennomført program.

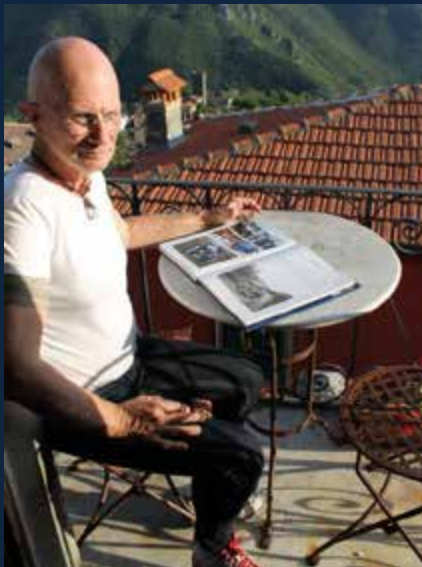
• Til slutt foretok Kjell Harry den tradisjonelle loddtrekningen. En tidligere uavhentet gevinst ble loddet ut på ny, men den heldige vinner var sporeløst forsvunnet. Gevinsten vil bli loddet ut helt til en vinner tar den med seg.

• Møtet ble avsluttet kl. 22.00. Nestleder Torfinn Dahle ønsket alle vel hjem.



# Bil i bæreposer

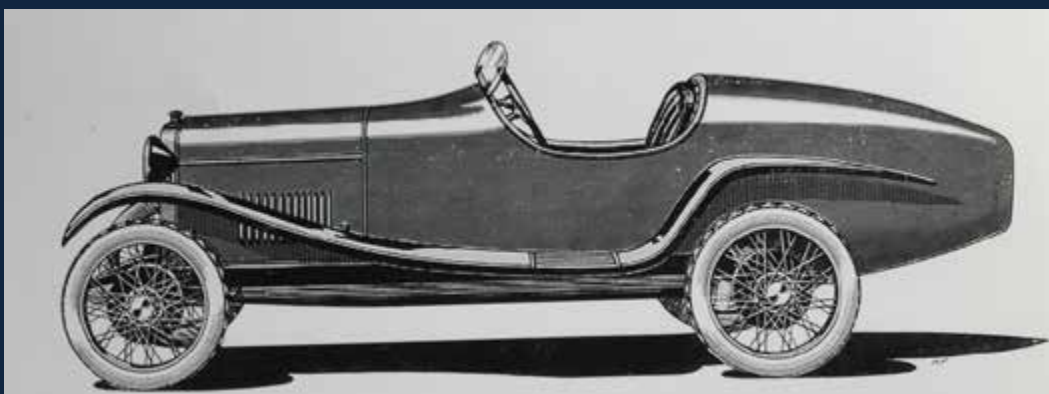
« En skrue her .. to skruer der .. »



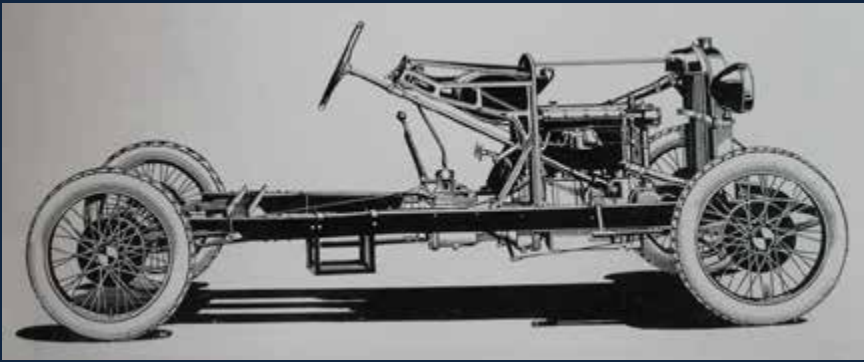
*Vi snakker om et virkelig ekte internasjonalt veteranbil – prosjekt: en fransk bil med svenske aner, samlet og restaurert av en australier, bosatt i Italia. Når vi sier samlet, har også det et internasjonalt overheng: delene er oppsporet over internett og ryktebørs, innkjøpt på handlerunder og auksjoner i Frankrike, Luxembourg, England og Tyskland. Samt Italia. Etter nitid gransking av faglitteratur. Gjerningsmannen heter John Riley. Jeg har kjent John i 7 år, han bor i vår landsby, 630 meter oppe i den Toscana fjellheimen. I dag var han ferdig med å restaurere styresnekken.*



Det prosjektet som John er i ferd med å samle sammen heter Salmson VAL 3 GS. En modell som ble produsert mellom 1924 – 27. Da han nevnte prosjektet for meg i fjor, må jeg medgi at jeg aldri hadde hørt om et kjøretøy ved det navnet. Det er det neppe mange andre som gjør, unntatt en liten dedikert menighet.





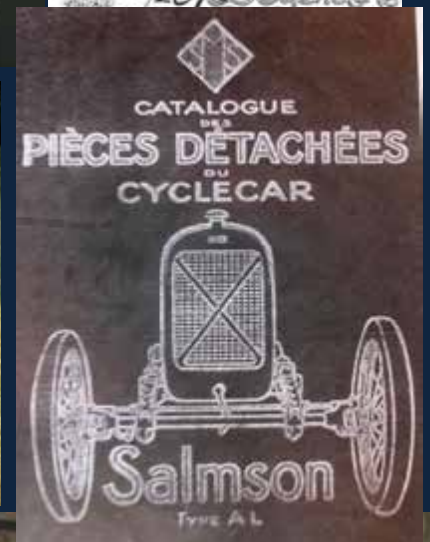
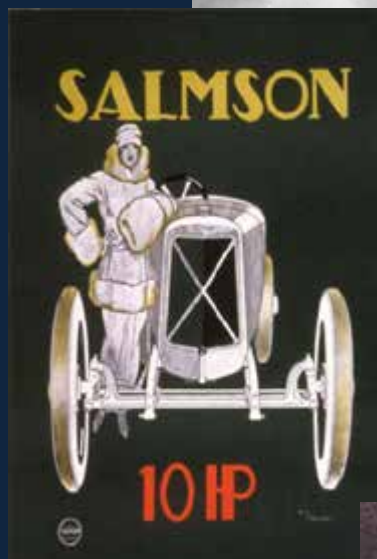


Den våkne leser vil med en gang hevde at navnet Salmson ikke lyder særlig fransk. Med rette. Det er svensk. Av en eller annen ukjent årsak havnet svenskene i Paris, og i 1859 så lille Emile Salmson dagens lys. Som vi alle skjønner gikk ikke Emile straks i gang med å lage biler. Etter utdanning som ingeniør startet han eget firma i Paris i 1890. Dermed er vi i gang.

Vi kan ikke dvele ved for mange detaljer, men hovedtrekkene de første årene var stasjonære dampmaskiner, pumper og turbiner. Det får holde. Så slo Salmson til under 1. verdenskrig : da het firmaet Emile Salmson & Cie og produserte noen saftige flymotorer. De fløy så det suste. At han rottet seg inn i et helikopterprosjekt på samme tid var tåpelig, det lettet aldri.



I 1918 hadde firmaet 6500 ansatte. Men så falt bunnen ut, krigen var over og nye beitemarkeringer måtte finnes. I 1919 fikk firmaet lisens på å produsere «sykkelbil», spinkle greier etter vår tids målestokk, men et helt ordinært transportmiddel på den tiden. Det ble produsert mer enn 1500 «sykkelbiler». De gjorde seg bemerket med store prestasjoner under forskjellige bil-løp. Salmson ble regnet for en kvalitetsbil i den lettere klassen. Kraftige og pålitelige motorer (10 hk !) sendte dem i mål lenge før konkurrentene. Dermed var markedet åpent for den vanlige mannen i gaten. Salmson var kvalitet. Og fart.



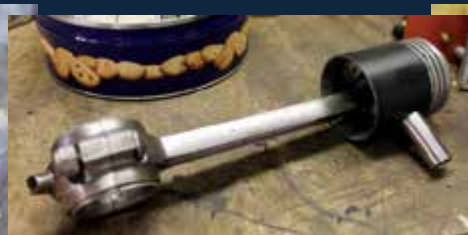
John kjøper Salmson i løs vekt, nærmest i bæreposer. Delene står lagret i hyller og på gulv i det lille kjellerverkstedet han har under huset. Kjelleren er delvis hugget ut i grunnfjellet, en smal dør fører ut til en ennå smalere passasje ned til gaten. Som ikke er bred nok til å betjene annet enn fotgjengere og en freidig Ape Piaggio 50 ccm.







Som sagt, han handler inn i små porsjoner og lagrer i kakebokser etc. Noe er i orden, noe må repareres, og noe må lages nytt. Det tok noe tid å rekonstruere dette tenningsanlegget som har dobbel bryter, en finesse slik at ikke en tilfeldig forbipasserene kunne smette hånden inn og slå av tenningen i forbifarten. Og så spanderer han på seg et 12 volts anlegg, ikke helt stuerent, men mer praktisk.



Etter at en stempelstang hadde løpt løpsk og slått seg gjennom veivhuset var det nødvendig både med reparasjon av veivhus og utskifting av stempeler og stenger. Veiven er ferdig behandlet mens motortoppenen ligger i hyllen på vent. Der ligger også fire hjul pent pakket i plast. Alle spilene skal plukkes av, overhales og settes tilbake på plass.

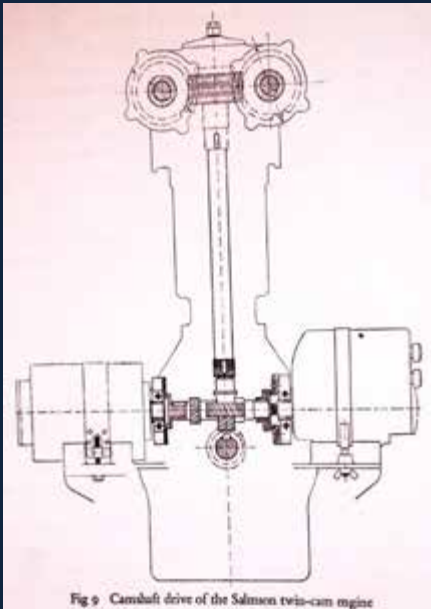


Plaketten på motoren anbefaler maks 3 ltr. olje, minimum 2 ltr. Sjekk etter hver 10. times kjøring, oliefilter hver 100.

Den siste innkjøpsrunden gikk til auksjoner i Frankrike og England på forsommeren. Der handlet han to bæreposer med Marchal frontlykter. Dessverre fikk han ikke tilslaget på en girkasse, den får komme senere.







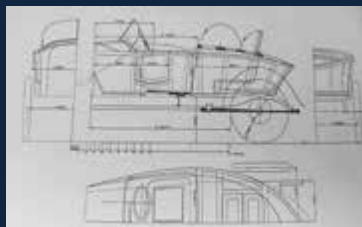
Suksessen bak ytelsen på Salmsons kvalitetsmotor ligger i bl.a. løsningen av driften av de to overliggende kamakslingene. De ble drevet av en vertikal aksling som ble via diverse tannhjul ble drevet direkte fra veivakslingen. Nederste del av denne akslingen drev også magneten og dynamoen. Disse motorene hadde meget høy ytelse og ble berømt for å være særdeles pålitelige. Motoren som John langsomt samler deler til hist og her er på 1100 ccm og yter 27 hk. Bilene vant rubb og rake overalt.



Emile Salmson døde i 1917, to år før bilproduksjonen startet. Pådriveren for bilproduksjonen var en av Salmsons ansatte, Andre Lombard. Han var det vi kaller «mye prat og lite ull». Han ville at bilene skulle bære hans navn, Lombard. Direksjonen ville beholde det berømte Salmson, og stoppet munnen på Andre ved å benytte Andreaskorset foran på radiatorene. Dette tilfredsstilte øyensynlig den selvopptatte Andre Lombard.



Salmson fortsatte å være en respektert bil utover 1930-tallet, med en rekke modeller som hevdet seg i konkurransen med bl.a. Citroen og Renault. Tross dette, den siste Salmson forlot fabrikk i 1957. Arbeidstegninger for karosseri og understell lager han selv. John Riley er utdannet teknisk tegner i Australia. Arbeidet utfører han hos en lokal smed i Bagni di Lucca.



I de kommende uker fyller han flere bærepåsar med deler: i Menton i Frankrike vet han om en girkasse, og i Lyon vet han om en bakaksel.. Alt monner. Slik holder han på, en skrue her og en skrue der...

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



# HBM HELBERG BYGG & MALING



**HBM AS tlf 959 43 270**  
adr Klyvevn. 9 – 3740 Skien

● **BYGG- OG  
SNEKKERTJENESTER**

- Nybygg
- Tilbygg
- Ombygging
- Restaurering
- Vedlikehold
- Rehabilitering

● **MALING**

- Interiør
- Eksteriør
- Sprøyte
- TAPET
- TEPPER
- GULVBELEGG
- FLIS
- VÅTROMSERTIFISERT



Traaholtveien 8,  
3949 Porsgrunn  
Tlf: 35 51 52 20  
post@gasolin.no

*Nå også: Verksted for  
historiske racerbiler!*

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

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

**WWW.GASOLIN.NO**



# ROMNES







Det er et tankekors: her han man bodd i skråningen ned mot Gjerpensdalen i ca. 15 år og vært medlem av GVK siden 2009. Uten å ha den ringeste mistanke om at bare et kraftfullt steinkast unna har det stått en Volvo Amazon bortgjemt på en låve. Uten annet mellom seg og omgivelsene enn originallakken. Der hadde den stått i 20 år og samlet alt det en låve kan by på. Den var mer eller mindre landsforvist. Til den en dag i 2015 den ble tatt frem i dagslys av Magne Fjelldalen. Da var den ikke pen.



ell/type	
Merke	: 5800 VOLVO
Modell	: -
Type	: -
datoer	
Registrert første gang	: 1965
Registrert første gang i Norge	: 1965-04-20
Registrert på eier	: 2015-04-20
eropplysninger	
er:	
FJELLDALEN	
MAGNE	
LØBERGVEGEN 50	



Magne hadde jobbet lenge og målrettet med å få til riktig dato for omregistreringen: «Se på dette!» Vi satt på kjøkkenet og bladde i en bunke papirer, han hadde funnet frem registreringspapirene for Amazonen. Ved første øyekast så det vitterlig ut som alle andre registreringspapirer? «Men se på datoen!!» Ved nærmere øyensyn ble det tydelig at Amazonen var

første gang registrert 20. april 1965. Magne Fjelldalen hadde siktet seg inn akkurat på den samme datoen. Han fikk bilen registrert i sitt navn nøyaktig på 50-års dagen for førstegangs registrering. Slikt kalles presisjonsarbeid. Og han var eier nr. 2. Skal tro om det er mange i Norge som kan skilte med at de har fått skilter på bilen og samtidig kan feire 50-års jubileum hos Biltilsynet? Vi gratulerer, på etterskudd.





Magne Fjellidalen har vært bufast som gårdbruker i Gjerpensdalen hele sitt liv. Han røper at det ikke var drømmen om veteranbil som var drivkraften bak kjøpet av Volvo Amazon 121, 1965. Det var noe mer jordnært. Nemlig ønsket om å eie en gammel Volvo og ha den som bruksbil. Basta. Volvo er jo kjent for å rulle og gå, derav navnet. Men det vet jo alle Volvoentusiastene i klubben fra før. Og dem er det en del av. Og i 2015 ble det enda en.



Magne Fjellidalen er virkelig rotfast bonde, han har bodd på gården hele sitt liv. Først som melkebonde, senere gikk han over til kornproduksjon. Når sønnen vokste til og ble stor, bygget Magne nytt hus 50 meter lenger syd og flyttet dit. Nå er han gårdsgutt for sønnen. Men han legger til, han har hatt annet å gjøre enn bare å produsere føde til folk gjennom 30 år. Han er utdannet agronom, og har jobbet i Skien kommune. 25 år i parkvesenet og 15 år i Vannverket.



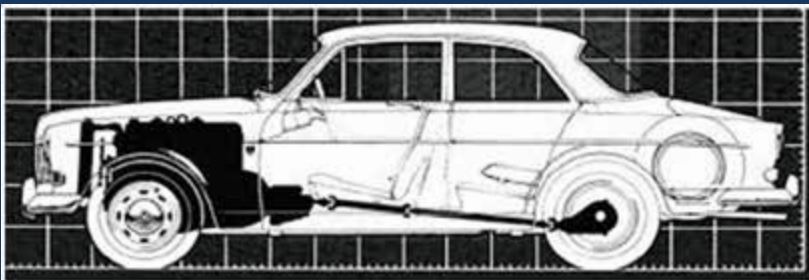


Opp gjennom tidene har Magne Fjellidalen hatt en drøss med biler. Men det har for det meste gått i Volvo. Med noen små sidesprang, han har prøvd seg på to Bobler, en VW K70 og en Golf. Men så var det slutt, han er tilbake til Volvo.

Amazonen? Magne jobbet sammen med den første, og til da eneste eieren da han var ansatt på Is-stadion i Skien. Han var frempå flere ganger med tilbud om å kjøpe Amazonen, men nei, den skulle restaureres. Ikke selges! Men forresten, om Magne kunne lagre den på låven sin så lenge, det var jo et velbevarende klima der nede i bunnen av Gjerpensdalen? Dermed havnet den innerst og bakerst på låven med rumpa bar, uten presenning. I en slags Tornerose-søvn. I løpet av det som etter hvert skulle bli 20 år i mørke og støv var Magne forsiktig frempå fra tid til annen. Men nei, Amazonen var ikke til salgs.



Alt har sin ende, også den søte ventetid. Magne Fjellidalen fikk sitt «ja». Og renselsen begynte. 20 år med møkk og lort skulle bort. Det var ikke lite som hadde samlet seg gjennom årene.



Det knytter seg alltid en viss spenning til det å vekke en bil fra 20 år i dyp søvn. Kjøretøyet fikk komme ut i friluft og årelange landbruks-forurensinger ble fjernet.

Neste fase var bildekkene, de var tørre som knekkebrød og hadde ikke hatt luft på innsiden på manns minne. Men hvordan sto det så til med det tekniske? Som selvgående bonde var Magne vant til å bruke verktøy og pleie omgang med landbrukskjøretøyer. Han satte inn nye plugger og stifter. Alt som het olje ble skiftet, både på motor og girkasse. I samme slengen fikk Amazonen ny bremsevæske. Men bremsene hang på to hjul. Så ble den tvangstauet bortover gårdsveien. «Den skjenet som en full man på grusen! Men så løsnet bremsene plutselig, og da gikk den beinere.»



Dessverre hadde kløtsjen også limt seg fast, så det ble til å «gire på hørselen» og finne det rette turtallet. Til slutt ga Amazonen opp motstanden, kløtsjen ga seg for overmakten, det var like før bilen logret med eksosrøret.

Den dagen sto det en glad veteranbileier nede i bunnen av Gjerpensdalen. Som takk for samarbeidsviljen skal Amazonen nå få tilbringe vintrene i garasjen, den slipper å vende tilbake til en mørk krok på låven. Magne Fjellidalens Amazon skal riktignok brukes jevnt og trutt, men IKKE på saltet vei!



Fakta: Magne Fjelldalen, født i Skien 1951. Skolegang: Folkeskolen på Sneltevd, Gjerpen Ungdomsskole, Grenland Folkehøyskole. Utdannet agronom på Tomb Landbruksskole, Vestfold med fagbrev som anleggsgartner. Aller første bil: Volvo PV 1957, mørk blå. Melk – og kornbonde kombinert med jobb i park etaten og vannverket i Skien kommune hvor han startet i 1973. Pensjonist. Medlem i klubben i 2014.



Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

## Sør & Sør a.s

VANN - VARME - SANITÆR

Mælagata 22, 3716 Skien  
Telefon: 35 52 76 07 Telefaks: 35 52 98 19

### Vi tilbyr:

- Planlegging av ditt bad
- Høy kvalitet til fornuftige priser
- 100% service

### I vår forretning tilbyr vi:

- Porselensutstyr og armatur
- Baderomsinnredning
- Dusjkabinett
- Baderomsutstyr

...og mye mer til konkuransedyktige priser!



Medlem i Norges største rørleggerkjede

**Bademiljø**

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

**SKIEN BILRESTAURERING  
TORSTEIN JOHANNESSEN  
GAMLE SKOTFOSS BRUK  
3720 SKOTFOSS**



*Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.*

**Ring for avtale,  
telefon 90 19 19 29**





**STORE OG SMÅ OPPDRAG  
TIL EN TRIVELIG PRIS**

**VI TILBYR TOPP SERVICE  
TIL BEDRIFTER OG PRIVATPERSONER**

**RING OSS SÅ TAR VI EN PRAT:**

**35 93 38 60**

**EL-PROFFEN**

- ✓ gratis prisoverslag!
- ✓ avtalt tid!
- ✓ avtalt pris!



**Per Øverland A/S**  
Autorisert installatør

Emporibakken 14  
3945 Porsgrunn  
www.pel-ovr.no



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

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

[bjorn@granheimbildeler.no](mailto:bjorn@granheimbildeler.no)

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

**BILDELER**  
**Granheim**

# Hjalp Sinnasnekker'n på TVN

Det var i 2013 byggmester Leif Ingar Liane hjalp Sinnasnekker'n på TVNorge.



**LEIF INGAR LIANE AS**

**Byggmester Leif Ingar Liane AS**

Tlf: 907 56 419

[leifingar@byggmesterliane.no](mailto:leifingar@byggmesterliane.no)

Vi tilbyr tømrerarbeid fra A til Å og komplette pakker med rørleggere, elektrikere, murere, malere, gulvleggere, gravere og blikkenslagere.

Vi har 30 års erfaring fra bransjen. Teamet vårt består av 2 byggmestere og 3 svenner.

Firmaet Byggmester Liane ble etablert i 1983 som et enkeltmannsforetak. I 1992 ble Byggmester Liane et AS.

Byggmester Leif Ingar Liane er formann i prøvenemda i tømrerfaget i Telemark, og formann i opplæringskontoret for byggfag i Telemark.



# TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



**CARLSENFRTZØE**  
*Den lokale byggevarespesialisten*

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





Bilde av en lastebil som Ludvik Nilsens Transportforretning (Drammen?) kjøpt av Union Bruk i Skien i 1920.



Sendt inn av Magne Wraa



Her er et bilde fra prærien i Canada i 1913 og det er min bestefar Olaf Opsund ved rattet.

Sendt inn av Magne Wraa

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

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



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





I seksten år har denne bussen stått

# På stedet hvil

På 1930-tallet bestemte Isinius Aspheim seg for å starte busstrafikk i Mælum. Han begynte med to biler, og økte på etter hvert til fire. «Vestre Mælum-Skien» gikk i rute som navnet sier, mellom Mælum og Skien. Vi regner med den også gikk motsatt vei. I og med det var flere småselskaper som hadde hver sine ruter rundt i distriktet, ble det etterhvert dårlig med inntjening. Bussene trafikkerte til sine tider på den samme strekningen. Bø-Bussen, Skien-Telemark Bilseselskap og Vestre Mælum/ Skien skjønte at skulle de overleve måtte det en samordning til. Og da var sammenslåing det eneste fornuftige. I september 1964 oppsto Skien Telemark Bilruter.



Men før sammenslåingen investerte Isinius Aspheim i det siste nye svenske hadde å tilby på bussfronten: I 1958 sto en splitter ny Volvo B 615 foran vognstallen på Mælum. Med en overflod av kraft: ikke mindre enn 125 hk skult i 6 sylindre. I dag tilsvarer det omtrent motoren til en familiebil i mellomklassen.



Men 125 hestekrefter er til ingen nytte når de har gått til ro. Sist de var i live var i 2001, det var siste gang de opererte samlet og i våken tilstand. Siden da har de gått i dvale. Å få liv igjen i en motor som har stått dønn i ro i 16 år er en utfordring. Men utfordringer er noe som buss-veteranene på Jønnevald er vant å forholde seg til. Kåre Gjeldstad ikke minst.





Etter gjentatte forsøk på å bringe liv tilbake nede i motorkassen ble den endelige diagnosen stilt: skift filter og pakninger i dieselpumpene. + + +

Fyll på med friskt drivstoff og la det stå til. Arne Aspheim, sønn av Isinius og tidligere sjåfør på denne bussen, dro i spaken. Resultatet uteble ikke. Etter to omdreininger ble det liv i samtlige seks sylindrerne. For første gang på 16 år. Om man ikke hadde hørt at motoren startet, fikk man i alle fall synlige bevis på at noe var i gang inni der.



Det var Arne Aspheim som parkerte bussen for godt foran garasjen i Mælum i 1970. Siden har den stått «på stedet hvil.»

I sine glansdager ble denne bussen ikke bare brukt til vanlig rutekjøring. Omtrent en gang i uken ble den satt opp på turkjøring til Gøteborg. Disse dagsturene veldig populære, folk dro mann av huse. Det var den tidens form for «Harry-tur».



Norsk Rutebilhistorisk Forening, avdeling Telemark holder som vi vet til på det gamle bussanlegget på Jønnevald. De fikk ansvaret for Mælum-bussen for ca. 15 år siden. De er kjent for ikke å gå av veien for tunge oppdrag. (En slik buss veier mellom 6 og 7 tonn. Uten passasjerer.) Disse karene har holdt på med tilsvarende prosjekter i mange år. Og ser ikke ut til å gå lei. De har fremdeles energi til å gå løs på prosjektet i Mælum.





Bussen har stått utendørs siden den gikk ut av rute i 1970. Den har stått så lenge at det har grodd mose og lav på presenningen. Og vår velkjente gamle venn rusten har også satt sitt preg. Her er mye godt å gripe tak på Jønnevald.



Dørene åpnes. Etter en vellykket start skulle bussen kjøres inn på graven i garasjen for å få sjekket understykket. Det hersket en viss bekymring for at det så likedan ut på undersiden som på utsiden. Kåre Gjelstad tørket frontruten for å gi sjåføren klar sikt mens Arne Aspheim forsøkte å gi nytt liv til sidespeilene. Dessverre uten effekt. Men disse karene har vært ute en vinterdag før. Det passet bra, for i dag skulle bussen ut på glattisen på slitte sommerdekk.



Glatt is, duggete frontruter, presenning over resten av vinduene og sidespeil uten virkning. Arne Aspheim måtte dirigeres av Geir Grøtvik, mens Kåre Gjelstad sørget for strategisk punktstrøing etter hvert som bussen krøp fremover på blå is. Den skulle som sagt under tak for første gang siden 1970. Å si at spenningen var stor er neppe dekkende. Det gikk godt, til sist gled den rolig og majestetisk inn over smøregraven. Motoren gikk som en klokke.







«Dæven, dette ser virkelig bra ut». Dommen etter inspeksjonen var krystallklar. Bussen fra 1958 hadde overlevd utallige kilometer på norske veier og et langt liv under presenning. Ikke gravrust å spore noe sted. Trenger bare et lettere strøk med sandblåsing. Vi spår 1958-modellen et nytt liv, særlig etter at Solum Historielag har gitt tilsagn på økonomisk støtte til restaureringen. Det er med andre ord lys i tunnelen. Selv om frontlykten er sprukket...

Da Volvo B615 startet sin karriere på ruten Mælum – Skien var den en fargeklatt på veien: nederst var den mørk rød, feltene mellom vinduene var blå og taket var sølvfarget. Den fremstår ikke slik i dag, rustrød er mest i øyenfallende.

Det er et langt sprang mellom det nye prosjektet som buss-entusiastene har fått mellom fingrene, og Norges aller første rutebil. I 1908 kjøpte Johan Olsen Aarø en Unic 1907 og åpnet rute mellom Molde og Batnfjordsøra. Så Rutebilhistorisk Forening avd. Telemark vedlikeholder en lang og god tradisjon der oppe på Jønnevald. Kjenner vi dem rett vil Volvo B615 en gang i fremtiden fremstå i sin gamle prakt.







Mercedes 190 SL 1956

# En ekte Stjernebil

Bilmerket Mercedes har hatt en magisk klang i mange ører, også i undertegnede. Før man helt hadde klart for seg hva det egentlig betød, var det noe som man snakket om med tilnærmet ærbødighet i barndomsårene. Og lykken var å bli kjørt hjem i en Mercedes-drosje på 1950-tallet. DET var noe å fortelle til kameratene dagen etter...

Svein Ekornrøds Mercedes 190 SL 1956 ser for tiden riktignok ikke ut som en blinkende stjerne, ennå. Snarere tvert i mot. Den nesten er totalt nedskrudd og spredd over mesteparten av garasjen. Likevel kan man ane at når alt dette en vakker dag igjen er samlet i ett stykke, så er den en praktfull «stjernebil». Prototypen ble første gang presentert på



bilutstillingen i New York i 1954. 190 SL ble så populær at den ble holdt i produksjon fra 1955 til 1963. Den ble levert enten med kalesje eller avtagbar topp, og den helt nyutviklede motoren ble utstyrt med. bl. a. overliggende kamakslar.

Bilmerket ble til ved en sammenslutning av de to firmaene **Daimler-Motoren-Gesellschaft** og **Benz & Cie** under navnet Daimler Benz AG. Emil Jelinek var racerbilkjører og forhandler av Daimlers biler i Frankrike. Han hadde overtalt Daimlers sjefsdesigner Maybach til å lage en serie på seks racerbiler som Jelinek ville benytte i et billøp i Nice. Men, akk, Daimler hadde alt solgt sine lisensrettigheter til Panhard-Levasseur. Hva gjør man da? Den rådsnare Jelinek foreslo et nytt navn til bilmodellen. Hvorfor ikke bruke navnet til Jelineks datter? Hun het *Mercedes*... og dermed var det gjort. Denne bilserien ble en så stor suksess, at Daimler bestemte seg for å benytte navnet på alle sine fremtidige modeller.

**Mercedes** er opprinnelig et spansk kvinnenavn. Det er hentet fra en av de spanske tituleringene av jomfru Maria, *María de las Mercedes*.

Det spanske ordet *la merced*, som i flertall blir *las Mercedes*, betyr «nåde».

Hva så med den berømte stjernen som troner foran på radiatoren og er selve det visuelle symbolet på Mercedes? **Stjernen** er brukt som symbol fra tidlig historisk tid og i de fleste kulturer. Den skal være det mest utbredte enkeltsymbolet på makt og ære og finnes i en mengde militære, politiske og kommersielle merker og flagg verden over og som klassifisering av ypperste kvalitet av bl.a. hoteller.. og Mercedes..





Det var egentlig Bjørn Granheim i klubben som var skyld i at Svein Ekornrød havnet opp med den glødende interessen for Mercedes. I 1975 var Svein på jakt etter et veterankjøretøy, og Bjørn Granheim visste om en Mercedes 170 S 1956-modell som var til salgs. Dermed var det hele i gang. Svein hadde vært borti litt forskjellige biler tidligere, både Opel og noen forskjellige japanske. Men DETTE var noe annet. Opel var grei, men litt traust, mens de japanske bare var noe tynt blikk. Her var endelig en bil som det var noe hold i, en artig bil. Svein ble imponert over oppbyggingen av bilen, den måten Mercedes kombinerte stål og aluminium.



Svein demonstrerte prinsippet ved å springe rundt og plassere en magnet på forskjellige steder både på karosseriet og på bremsetromlene. «Se, her henger den, her henger den ikke».. Bremsetromlene var aluminium ytterst, mens innsiden av trommelen er av stål. Aluminiumen sørger for lett vekt og kjøling, mens stålet øker slitestyrken. «Slik er det hele veien. Gjennomført kvalitet». Bilen har arbeider med nå kjøpte han i 2009.



Hele bilen er plukket totalt fra hverandre. Svein har gått over hver eneste lille detalj, kontrollert, restaurert, rettet opp, fjernet det som var av rust. Kort sagt, den vanlige prosessen som forbindes med restaureringen av en veteranbil. Forstillingen er ferdig behandlet, klar til montering. Svein Ekornrød er som en røyskatt, farer rundt og finner frem deler, peker på de forskjellige detaljene. «Bremseskoene er selvjusterende, det var sjeldent på 1950-tallet!»



Motorfestene er også geniale. Motoren hviler på store gummiforinger, slik at det ikke er direkte kontakt mellom motor og karosseriet. Etter sigende skal det dempe betraktelig på støynivået.



Tungen beint i munnen! Leif Hægeland fra klubben hjelper til å sette frontruten på plass så man kan danne seg et bilde over hvordan en Mercedes 190 SL egentlig tar seg ut. Med tiden.. For tid vil det ta. Som nevnt, Svein kjøpte den i 2009, og så ble den stående. Lenge. Helt til svigersønnen så den. «Dæven, det var en BIL! Den må du gjøre noe med.»



I følge Svein var dette det sparket bak som fikk ham til å sette i gang for alvor. Da hadde han allerede en hel haug restaureringer bak seg. Hvor mange? «Alt for mange» - var det beskjedne svaret vi fikk.





Vær så god, stig inn. Svein åpner døren og viser samtidig mekanismen for vinduene. Døren er ferdigbehandlet, men det gjenstår mye på mekanismen. Rengjøring og pussing, nye skruer og foringer og sleideskinner.



Innendørs ser det ut som vanlig på dette stadiet av en restaurering. Et tomrom fullt av virvar er et dekkende uttrykk. Her viser det også at store deler av rustent gulv og kanaler er skiftet ut.

Platearbeidet virker overbevisende, men ledningsnettets kan bringe fortvilelsen frem hos en amatør. Svein Ekornrød ser derimot til å ta det med knusende ro.



Noen deler var han nødt å skifte ut, det som var redningsløst fortapt. Det ene varmeapparatet hadde trukket sitt siste sukk og får en avløser. Det samme er tilfellet med lykteinnsatsene. Men forkrommede deler har gjenoppstått etter en tur til København. Svein er nærmest ærbødig over resultatet som danskene har levert. Vi medgir at selv for en ukynlig i faget virket glansen overbevisende.



Turtelleren på Svein Ekornrøds Mercedes forteller at motoren skal være god for 7000 omdreininger. Når vi ser hvordan bilen vil se ut en gang i fremtiden virker det ikke usannsynlig. Hver linje i karosseriet understreker den fartspregete ideen som ligger bak designen. Man somler ikke ved grønt lys i lyskrysset med en slik bil. Og med kombinasjonen av stål kun etter behov og lettmetall i resten av bilen er vekten trimmet ned til et behovsprøvet minimum. Det blir fart av slikt.





Men uansett vekt og smekre linjer, det er motoren som til syvende og sist avgjør hvor rask bilen er. Mercedes 190 S fra 1956 er utstyrt med en motor på 1,9 ltr. Når alle løse deler er kommet på plass i og på

motorblokken, inkludert de to doble Solex-forgasserne, vil den i følge vaskeseddelen prestere 120 hk. Toppfarten snakker vi ikke høyt om, i Norge er det som vi alle vet ikke tillat med høyere hastighet enn 110 km/t.

Svein Ekornrød har levd et langt liv sammen med Mercedes, han har restaurert flere forskjellige utgaver gjennom årene. I tillegg har han gjennom 25 år også drevet som importør og forhandler av deler. For moro skyld. Gjennom disse årene har han opparbeidet seg ikke bare kunnskap, men også et stort nettverk. Det virker nesten ubegrenset hva han har på lager eller kan skaffe, nytt eller gammelt.



Så selv om Svein Ekornrøds Mercedes for tiden ser ut som et tomt skall, har han deler nok på lager, samt det som han vil bruke originalt, til å fylle 190 SL med nødvendig innhold. Og det vil han bruke tid på. Masse tid.



Fakta: Svein Ekornrød er 1946-modell fra Skien. Utdannet innen nesten alt mulig som har med bil å gjøre: Bilmekanikerlinjen ved Grenland Yrkesskole i Skien, gikk i lære hos A/S Mobile der han fikk fagbrev. Senere tok han fagbrev som biloppretter i 1970. Kom til Birger Li da disse startet sitt nye anlegg i 1972 der han drev med biloppretting. Var en tur innom Mobile som biloppretter i 1974. Satte seg på skolebenken i 1977 på Teknikeren i Porsgrunn, fagbrev i maskinfag og pedagogikk. Begynte som lærer på Klosterskogen i 1980. Underviste i maskin/mek og bilskade frem til 2002 da han avsluttet yrkeskarrieren. Har også drevet eget bilverksted, Bilfix på Bergslund. Medlem i klubben siden 1975.

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



# GRENLANDSRALLY 2016

## Veteranbiler og MC 30 år eller eldre

**Start:** 25. mai kl. 10.00  
fra BILTEMA på Kjorbekk i Skien

**Ny adresse:** Kjorbekkdalen 4.  
Påmelding ved start

**Startkontigent:**  
Bil kr 300,- / MC kr 200,-

**Mål:** Telemark Fylkesmuseum.  
Brekkeparken. Skien.  
Premieutdeling ca. kl. 16.00  
Det vil være kiosksalg ved start og mål.

**Kontaktperson:** Per Horst.  
Tlf.: 480 75 981  
E-post: per@grenlandgolf.no





Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



**Christoffersen**

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

# KORT NYTT...

**LANDSRÅDET FOR HISTORISKE KJØRETØY LMK** har sagt opp avtalen med forsikringskapet Water Cirkles. Umiddelbart har ikke dette konsekvenser for dere som er forsikringstagere. Avtalen dere har inngått på forsikring gjelder ut 2018 og alle blir grundig informert i god tid før dette. Vi forventer samme gode fordeler LMK forsikringen gir oss i den nye avtalen.

**NORGESLØPKOMITEEN i GVK** jobber videre der noen hovedlinjer nå er satt. Nå vil nye frivillige bli invitert med og detaljene i løpet vil etter hvert bli bestemt. Meld din interesse i verdens hyggeligste komiteer.

**Bokkomiteen** jobber også videre og 50 års jubileumsboka til GVK begynner å nærme seg målet. Komiteen er fortsatt interessert i historier, bilder og minner. Kontakt komiteen med ditt bidrag eller send det til [redaksjon@GVK.no](mailto:redaksjon@GVK.no).

**SLEVOLLEN** arrangerer igjen VÅRTREFF. I år blir det 29.april der alle entusiaster er velkomne med bil eller MC. Vi treffes kl:10-15. Se fasebook «slevollen» og lik siden. Nå er også internettsiden Slevollen.no introdusert. Se innom siden. Vi kommer tilbake med ny dato for marked da plassen er for liten til begge arrangementene det er samtidig.

**EKEBERGMARKEDET** Går som vanlig tidlig i mai. Denne gangen 6.mai på Ekeberg camping. Vær ekstra tidlig ute eller helst fredag kveld.

**TRAFIKKSIKKERHETSDAG** på Geiteryggen for Mc 7.mai. På tide å friske opp litt etter en lang vinter? Følg med i lokalpressen for mer informasjon.

**RALLY OSLOFJORD 2057-2017** Blir arrangert som et minneløp med start fra Tyrigrava og med 100 deltagere som maksimum. Se nærmere orientering på NVK's hjemmeside. Løpet går 13.-14. mai. Merk påmeldingsfrist 20. mars.

**VEST TELEMAR MOTORHISTORISKE KLUBB** har Vårmarked på Dyrsakuplassen 19. og 20. mai. Her finner du alt du ikke visste du hadde bruk for.

**GRENLANDSRALLYET** er som vanlig Kr. himmelfartsdag, i år er det 25. mai. Følg med på hjemmesiden til Gvk, [gvk.no](http://gvk.no) og på facebook.

**GVK KLUBBTUR** har i år fått nye ledere og vil i år bli arrangert av Tore Kvaale og Oddvar Høyjord. De vil lage en flott tur til Lidköping i Sverige. Mange vil være med på denne fine turen 8.-11.juni.

**NORGESLØPET** går i år i Kongsvinger og arrangeres 16.-18. juni. Meld deg på, det er fremdeles ledige plasser. Se Kongsbergs Automobilklubb sin hjemmeside.

**SJØORMLØPET** Går i år av stabelen 1.juli med start kl:10oo fra dyrsakuplassen. Se [www.VTMK.no](http://www.VTMK.no) for mere informasjon.

**GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED** er i år 29.juni – 2.juli. Mange fra GVK hadde gleden av å oppleve det i fjor.

**SKOGLØPET** blir som vanlig arrangert av NVMC og går 30.juni-2.juli fra Siringal folkehøyskole i Sandefjord.

**MAI 4.** Maimøtene er tradisjonelt en "dekksparkedag" da vi bruker mye tid på gardsplassen for å beskue det som har dukket opp fra vinterdvalen. Vi skal besøke Autostrada rett over gata. De tar imot oss til omvisning og presantasjon av flotte biler. "The cat is back".

**TEMAER PÅ GVK'S MØTER** utover høsten blir nå jobbet med. Kom med dine ønsker og eventuelt kontaktpersoner. Planer for høsten kommer vi tilbake til i neste nummer av Veteranvognen.

*Vi forbeholder oss muligheten for at det kan bli forandring i programmet.*

LEK, LÆRING OG OPPLEVELSER

DU  
—  
MAGISKE  
VERDEN



Vi har historiske og tekniske  
installasjoner og utstillinger!

Besøk DuVerden i Tollbugata 23, Porsgrunn

For mer info og program se våre nettsider:

[www.du-verden.no](http://www.du-verden.no)



Frist for stoff til neste utgave er 1. juni 2017

## Hvorfor betale mer?

**8999,-**

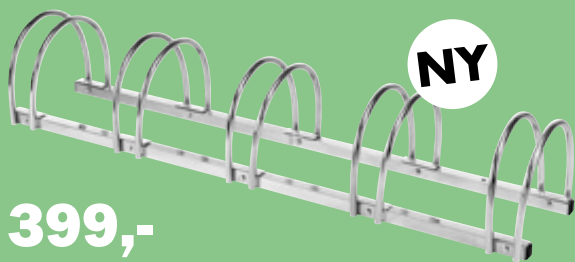
*El-MTB med  
hydrauliske  
skivebreuser*



### El-sykel MTB 27,5" 7 gir

El-sykel av mountainbikemodell med forsterket aluminiumsramme. Dempet gaffel med låsefunksjon, og effektive skivebreuser. Sykkelcomputer med LCD-display, viser blant annet hastighet, distanse, akkumulert distanse og tid. Lave driftskostnader, god ytelse og enkel og velprøvd teknologi. 36 V / 250 W elmotor med ni assistentstillinger, og 8,8 Ah batteri. Maks. 25 km/t, 30–60 km rekkevidde.

27-1452



**NY**

**399,-**

### Sykelstativ

Til fem sykler. Av sinkbelagt stål. Kan skrues fast (skrue og plugg medfølger). Mål: 140 x 32 x 26 cm.

27-1877

### Terningkast 6!

Robust, tyven kom ikke gjennom.  
VG, mai 2015

**249,-**

### Sykkellås

Bøylelås i 4 deler.

27-816



Vi tar forbehold om eventuelle trykklipp. Utvalgte og forsinkede varer kan forekomme.



Meld deg på vårt nyhetsbrev. Påmelding finner du på [www.biltema.no](http://www.biltema.no).

Følg Biltema på Facebook, Instagram og Youtube!



Chat med oss på nett!

**BILTEMA**

815 32 815 - [www.biltema.no](http://www.biltema.no)