

Nr. 1 – 2020 Årgang 45



Veteranvoغن

A lard-Hudson-Kelco-Koyce-Packard-Opel-Essex-Citroën-Chevrolet

Ford-Lagomoda-Ferrari-Jensen-Dusenberg-Jaguar-Cord-Delage-191

- Svein Stavlands Saab
- Kvifor brenn veteranbilar?
- 1927 Chevrolet
- Veteran blant veteraner
- Familien Granheim på Vespa-turne

Ly mouth-Dodge-Hispano - Mercedes-Inwita-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 Tuft

Revisorer:
Per Høiseeth
Morten Hansen Tlf: 915 55 509

Ansvarlig for medlemslister og adresser:
Arild Johnsen
Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.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 Motorsykel:
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.com

**Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.
Betalingsfrist 31/1.**

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

I dag er det 12. januar og sola har snudd. Dagene blir lengre og lengre. I dag har det vært et flott vær og jeg har begynt å glede meg til neste sesong. Batteriet til veteranbilen er nettopp ladet. Jeg fikk et tips for noen år siden om å lade batterier som står vinteren igjennom uten å bli brukt. Lad de av og til var tipset.

I skrivende stund ser jeg fram mot årsmøtet. De senere år har det vært et høydepunkt med saklig informasjon og jeg blir imponert over alle medlemmene som gjør en jobb for klubben og vår hobby. Det er mange som i en eller annen form er aktive i vår forening! I tillegg er det jo godt med god mat og drikke.

Jeg ble meget imponert på desembermøtet. Foredragsholderen imponerte med sin hobby. Dessuten har «Toddy» reiser lyst til å arrangere klubbturen igjen. Denne gangen i juni og til Sverige. Jeg synes at det er flott initiativ med klubbturen. Du er hjertelig velkommen!

Klubbmøtene er første torsdag hver måned kl 19.00. Jeg synes at det er et hyggelig avbrekk fra hverdagen og det er trivelig å møte likesinnede. I sommermånedene er det en flott opplevelse å oppleve alle

veterankjøretøyene på utsiden. Uansett årstid er det en hyggelig torsdag å se fram til. I mørketida synes jeg at det er godt å komme ut og treffe folk med samme interesse.

Jeg har mange ganger tenkt på visdomsordene fra Jarle Rønjom: Det er personene som er medlem! Ikke bilene. Jeg er så glad for mangfoldet i GVK. Heldigvis er det så mange forskjellige kjøretøy og interesser representert. Heldigvis har det ingen betydning om vi eier et kjøretøy eller er bare interessert. Jeg er ofte genert i store forsamlinger. Da prater jeg lite men lytter. Jeg setter stor pris på alle vennlige smil og nikk. Jeg har lært mye på klubbmøtene og fått gode venner i miljøet igjennom årene.

Jeg har allerede begynt å glede meg til marsmøtet. Brannbiler er noe eget for gutter i alle aldre. Jeg var en gang på brannbilmuseum i Danmark, det var en flott opplevelse. Guttorm Liebe er også flink til å fortelle så det blir artig.

Jeg ønsker deg en fortsatt god vinter.

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STRIPA



AVTROPPEDE FORMANN HAR ORDET

Når dette leses har vi forhåpentligvis hatt årsmøte med grei gjennomføring og et nytt styre er valgt. Utførlig referat fra årsmøte vil komme i neste utgave av Veteranvognen. Jeg signaliserte tidlig i fjor høst til valgkomiteen at jeg ikke ønsket å stille til valg for en ny periode som formann. Jeg ville når denne formannsperioden gikk ut ha sittet som formann i 5 år. Alt har sin tid.



La meg si litt om dette med å være formann. I utgangspunktet er du frontpersonen i klubben og er ansvarlig for at alt er på stell. Du kan ikke gjøre alt sjøl, men har du med deg dyktige medarbeidere i styret så er mye gjort. Og uten tvil har jeg i så måte hatt med meg en utrolig dyktig gjeng i styret som har utført sine verv med stor kapasitet og dyktighet, og vært en uvurderlig hjelp for meg som formann.

Som formann er du ansvarlig for agenda til styremøtene og medlemsmøtene. Sammen med styret er det en felles oppgave å sørge for at de øvrige verv i klubben er besatt og også skaffe foredragsholdere til medlemsmøtene. Disse oppgavene var jeg også kjent med fra tidligere formannsperioder.

Det lå også ganske klart at om kort tid ville GVK fylle 50 år og det var også ønske/planer om ei bok som burde skrives til et eventuelt 50 år jubileum. Men det kom en tredje sak. Arrangere et Norgesløp for veteranbiler.

Jeg forsto allerede for 5 år siden i 2015 at sa du ja som formann så ville jeg ikke komme meg ut av formannsvervet før klubbens 50 år jubileum var avviklet. Det lå også i kortene at klubbens skulle skrive bok når vi rundet 50 år. Ideen om bok kom lenge før GVK var 40 år, med ønske om lansering av boka på 40 års festen. Slik ble det ikke og dermed var presset så mye større nå da vi kom til å runde 50 år i 2018. Takket være en meget dyktig bokkomite med Dag Holmer i spissen ble boka ferdig til desembermøte i 2018 og takket være Tore Kvaale og Oddvar Højjord i festkomiteen så ble jubileumsfesten flott avviklet på Skinnarbu Nasjonalpark Hotell.

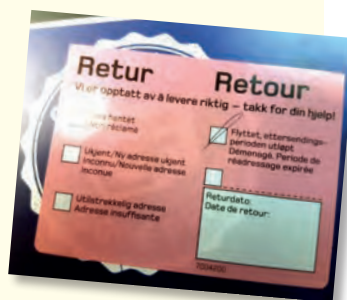
Men – jeg så ikke og var ikke forberedt på at GVK skulle søke om for å arrangere et Norgesløp for veteranbiler i jubileumsåret 2018. Jeg var med i komiteen da vi arrangerte Norgesløpet i 1998, og var klar over hvor mye arbeid dette var. Ikke minst ante jeg at et nytt Norgesløp arrangement idag ville bli langt større og mer krevende. Men - jeg ble nedstemt i styret og Norgesløp ble det og det til gangs. Med Torfinn Dale som leder av komiteen for Norgesløpet, med meget stor kapasitet, og en utrolig innsats fra veldig mange andre i GVK, ble dette arrangementet en suksess.

Med disse ordene om hvordan jeg så for meg hvordan min formannsperiode ville være og hva det ble til sett fra min side vil jeg få takke for meg. Som jeg har nevnt tidligere. Jeg har hatt med meg mange utrolige dyktige personer i styret som har vært til en uvurdelig hjelp i disse årene. Heldig hvis har flere av disse medlemmene sagt ja til gjenvalg i styret. Det lover godt for GVK framover.

Hilsen Gunleik

MANGLENDE 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!



Rådgiver spansk:

Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792
E-mail: geirhavgar@gmail.com

Tilhenger Skien:

Åge Lohne
Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
E-mail: flathead323@gmail.com
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Jarle Rønjom
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no
Leif Hægeland
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:

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 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:

Russisk trehjuling i norsk vinterlandskap.
Foto: Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



«Den går som bruksbil hele sommerhalvåret, få med det!» Svein Stavland er vestlending, født i Haugesund i 1951 men oppvokst og herdet på Leirvik, Stord. Som kjent er ikke SAAB produsert på Vestlandet, tross det tåler den å sette hjulene på ekte snøføre.

Siden september hadde den ført en klimavennlig tilværelse i Sveins garasje. Der delte den en trang tilværelse med to andre kjøretøyer: Ratt kjelken *Tarzan* og en pensjonert BMW politimotorsyssel. Svein påstår han er en enkel og simpel mann som er fornøyd med sin SAAB og sin tohjuling. *Tarzan* derimot skal visstnok forføres bort. Uten at det vil øke lagringsplassen i garasjen i særlig grad.



Det lå et snødekke over store deler av landet den dagen vi kom på besøk, Svein Stavlands hage var ikke noe unntak. Men som han selv sa, snø har aldri vært en hindring for SAAB. Selv på sommerdekk var han ikke redd for å bringe den ut på vinterføret. Det store spørsmålet var selvfølgelig om den var startvillig, fire måneder i hvilestilling kan gjøre hvem som helst litt late. Man har jo hørt om «Latsabb..»



Det er med bensinen i Svein Stavlands SAAB som i sangen «Its a long way to Tippary..» Bensin har en lang vei å gå før den kommer frem dit den skal i forgasseren. Det går mange omdreiningar på startmotoren før Svein får tenning. Dette er et velkjent fenomen for veteranbileiere, med biler som har stått til tork hele vinteren. Bensinen siger tilbake til tanken og kommer kun nødig frem når våren kommer.

Noen har løst dette problemet ved å sette inn en tilbakeslagsventil på bensinrøret. Men da dukker en annen styggedom opp: dagens etanolfylte bensin kan sette avleiringer i dyser og forgasser, og så har man et permanent problem. Noen slår et slag for den lille gummiblåsen som man benytter mellom ekstratank og påhengsmotor. Noen kvikke øvelser med den, og så er man i gang.



Etter gjentatte vennlige overtalelser på umiskjennelig Stord-dialekt (som vi ikke kan gjenta her) samt kyndig porsjonering av sjåk og gasspedal forsvant SAAB`en for det blotte øyet. Det var kun lyden som vitnet om at Svein Stavlands overtalelser hadde virket. Etter tålmodig venting

dukket den langsomt frem fra tåken mens eksosen drev ned mot Herøya, der merket de neppe forskjell. Etter noe tid var hagen og neseborene fri for avgassene og man kunne dra kjensel på kjøretøyet, svensken har en fasong som selv amatører kan kjenne i gjen.



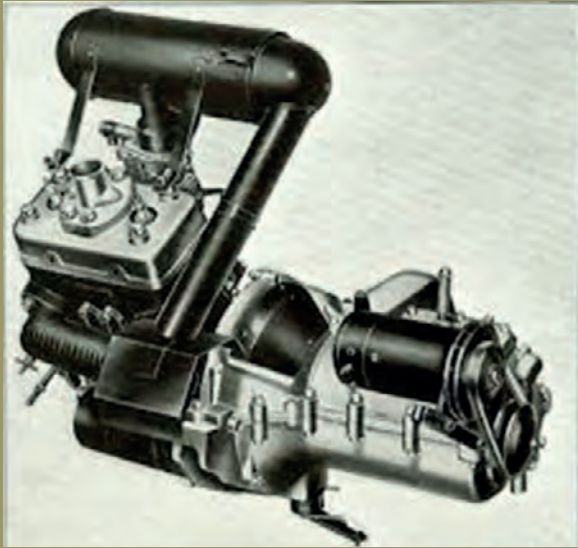
Etter å ha oppnådd fri sikt fremsto en godt holdt SAAB – 96 med tente lys. Her er det vi får vår første leksjon i SAABs historie. Svein Stavlands bil er en «langnos», oversatt fra svensk betyr det en «langnese», i motsatt til «kortnos». Kortnosen hadde grill og lykter montert på panseret, dermed lyste lyktene ned i bakken når panseret ble åpnet. Opprinnelig var Sveins bile utstyrt med et slikt panser, men Svein skiftet over til det mer praktiske panseret bilen har i dag. På oppmoding demonstrerer Svein det praktiske med en «langnos».



Under «langnos-panseret» kan Svein Stavland fornøyd konstatere at motoren fremdeles ligger der den skal. Som amatør fagmann kan han fortelle at motoren har forandret seg betraktelig siden prototypen til SAAB så dagens lys i 1947.

Det har tydeligvis bilen også.





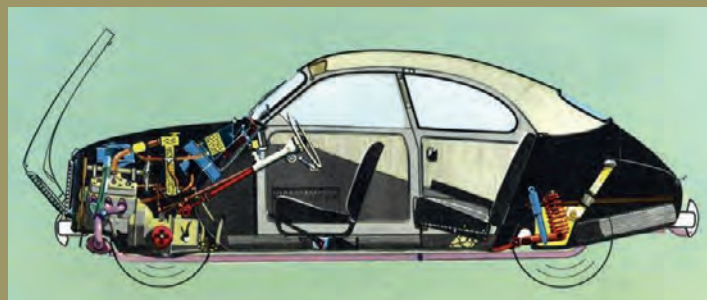
Det er et stort sprang mellom den motoren SAAB benyttet i sine første modeller, og den som står i Svein Stavlands modell fra 1969. SAAB 92 fra 1950 var utstyrt med en tverrstilt to-sylindret totaktsmotor som presterte 25 hk. Svein Stavlands utgave har en tyskbygget Fordmotor med 65 hk. Først i 1980 begynte SAAB å utvikle egne motorer.

Egentlig tenkte man ikke så mye på bilproduksjon i Svenska Aeroplan AB da man startet opp i 1937. Som vi forstår, var det produksjon av fly som var formålet. Europa brygget på krig, og

fly var et salgsvennlig produkt med sikker avsetning. Det var det også, helt frem til 1947. Da gikk det nedover med inntjeningen på flyproduksjonen.



Ingeniørene hos SAAB gikk derfor i gang med å utvikle kjøretøy for landjorden. Det skulle være en rimelig, slitesterk og fremtidsrettet bil. De hadde med seg ideene om flyets aerodynamiske former, noe som kommer tydelig frem



da den første SAAB 92 ble introdusert for publikum. Som måtte vente et helt år før produksjonen var i gang og kunne bestilles hos forhandleren. Utstyrt med forhjulsdrift, en frekk liten motor, frihjul og en frisk sjåfør med navnet *Erik Carlson* «på taket» gjorde den seg bemerket i billøp både i Norge og i Rally Monte Carlo. I 1968 sa fabrikken farvel til totaktsmotoren, og fornøyde kunder ble ennå mer fornøyd ved at bilen nå hadde fått bagasjeromsluke, noe den ikke hadde på de første modellene.





Det skal ikke mye fantasi til å fastslå at Svein Stavlands SAAB har linjer som kan assosieres med luftfart. Ideen hos designerne var *fly*, *pålitelighet og fart*. Selv om man vanskelig kan se for seg at de første modellene kunne oppnå store hastigheter med 25 hk.. Langt mindre fly. Men ingen skal ta fra den det sportslige utseendet.





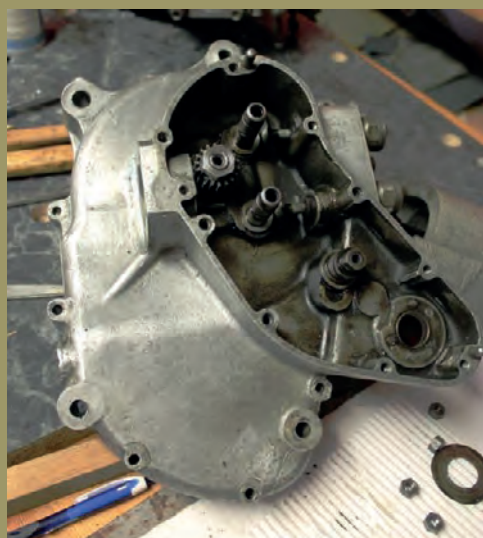
Speedometeret indikerer at Svein Stavland kan oppnå 160 km/t i sin SAAB. En tur til Paris vil dermed kunne gjøres unna på en tilnærmet normal weekend, i følge reklamen. Vi sitter likevel igjen med følelsen av at han heller tilbringer sin tid med tekniske utfordringer fremfor fartsfylte weekender i den franske hovedstad. Vegg i vegg med garasjen ligger nemlig et velutviklet mekanisk verksted, der intet er umulig og alt kan gjøres.



Svein Stavland er selvutlært på den mekaniske siden, dette var et fag de ikke hadde på politiskolen. Han er spesialutdannet som etterforsker. De tyve siste årene før pensjonisttilstand var han i Kripes, med spesialitet på identifisering. Vi går ikke nærmere inn på hva som måtte identifiseres, men bare nevner at i alle de utfordringene han har stått overfor, har han alltid kommet frem til riktig resultat.



Vi aner en mann som er metodisk anlagt når vi avlegger verkstedet en visitt. Her fremgår det at det ikke bare er SAAB 96 han er opptatt av. På et egenprodusert stativ rager en riktig godbit: en delvis avkledd motorsykel; B.S.A, 1932.



Det er den som for tiden legger beslag på omtanke og tid. Innmat, dersom man kan snakke om slikt når det gjelder en motorsykel, ligger systematisk og tematisk plassert rundt omkring. Både det som er ferdig behandlet, og det som er under bearbeiding. Her er også lageret med råmaterialer som Svein dreier, sliper eller freser for å erstatte ødelagte deler. Med et slikt utstyr for hånden skulle B.S.A fra 1932 ha gode muligheter for å styre mot nye glansdager.



B.S.A, som vi alle vet, står for British Small Arms (Company Limited). De produserte sykler, noe som ser ut til å være en sterk fellesnevner for alle som senere gikk inn i den motoriserte tidsalder. I alle fall, i 1910 startet firmaet produksjon av motorsykler. Under det store Olympia London Show i 1910 fremsto deres første B.S.A for første gang. Den må ha vært en relativt lettveker, utstyrt med en motor på 3,5 hk. Så har det senere ballet på seg til den modellen som står avplukket i kjelleren til Svein Stavland og brisker seg med hele 350 ccm.



B.S.A 1932 er under totalrenovering. Motoren ser ut til å ta form, det meste er restaurert eller nylaget og klar til å settes sammen. For et uøvet øye virker det som et kaos, men Svein påstår at det er system i det hele. Og tid har han mer enn nok av, SAAB klarer seg selv der den står i garasjen. Han kjøpte den i Tønsberg i 2016 og kjørte den hjem på egne hjul. Karosseri og lakk er i utmerket stand, men som perfektionist gikk han løs på det mekaniske. Med god hjelp, støtte og deler fra Gammelsaabens Venner har han satt inn en ny Weberforgasser. Det ga nytt liv under panseret. Dermed måtte det inn en ny vifte og vannpumpe for å roe ned arbeidstemperaturen. Senere kostet han på seg et nytt ratt og satt inn det nye panseret.



Det ble sen desember før Svein Stavland kunne kjøre sin SAAB 96 tilbake i garasjen. Denne gangen startet den velvillig uten å røyklegge nabolaget. Etter en kort pause med ettertanke gikk Svein antagelig tilbake til verkstedet der B.S.A 1932 venter tålmodig på videre håndspåleggelse.



Også i Grenland har det oppstått brann i veteranbilar. Foto frå 2016

UNNGÅ **BRANN** I DIN VETERANBIL

Ein av den moderne tids utfordringar for veteranbil-entusiasten er brann i bilen eller motorsykkelen. Tydelegvis har det blitt meir av dette dei siste åra, kanskje som konsekvens av etanolinnblanding i 95 oktan og mangelfulle krav til «bensinslangar».

Tekst og foto: Narve Nordanger

På internett finst det lange klagesongar om nyare gummi som går i oppløysing på få månader og at kvalitets-slangar med rett merking er både vanskeleg å finne og dyrt å kjøpe. Her er nokre tankar rundt temaet etter å ha sett igjennom oppslag i Norsk Motor Veteran (2018) og tyske Oldtimer Markt (2019). Den eine med relevante norske forhold, det andre med tysk grundighet.

Tyskarane har kontakta bilbrannesperten Lutz Vetter som kan fortelje at sjølv om bilar ikkje eksploderer slik dei gjer på film, kan ein brann fort utvikle seg så mykje at ingen klarar å stoppe han før bilen er utbrent. Bladet eksemplifiserer dette med historia om ein Triumph Spitfire der 12 års restaurering blei borte etter 30 sekundars brann. Etter å ha blitt varsla av andre bilistar fekk eigaren bråstoppa og kom seg så vidt ut før bilen var overtent. Oftast er det andre trafikantar som oppdagar brann fyrst eller du merkar motoren mistar effekten; flammor og røyk forsvinn ganske lenge under bilen når du er i farta. Vetter sitt råd dersom det oppstår brann i motorrom (vanlegaste staden) er å ikkje opne panseret og dermed tilføre meir oksygen til brannen, men kutte all straum og sprøyte pulver eller anna sløkkemiddel inn gjennom grillen/ nedanifrå om det ikkje er deksel under

motor. Dette er sjølv sagt tidskritisk å få gjort før det blir så varmt at brannen startar opp att når du er tom for sløkkemiddel, men ein treng heller ikkje legge på sprang umiddelbart på grunn av innbilla eksplosjonsfare. Det siste var visst rådet ein representant for norsk forsikringsselskap hadde etter brannen i parkeringshuset på Sola.

KABELBRANN ER FEILKJELDE NR 1

I høve til Markt er det generelt to hovudårsaker til bilbrann; feil på elektrisk anlegg og feil på drivstoffsystemet - gjerne i kombinasjon. Risikoen for begge desse typar feil aukar med alderen på materiellet og veteranbilar er altså særleg utsett. Ofte er kabelbrann utløysande faktor og drivstoff frå avbrent slange gjev deretter næring til brannen. For å minske faren for elektrisk feil vil ein hovudstraumbrytar hjelpe om denne er lett å nå og blir



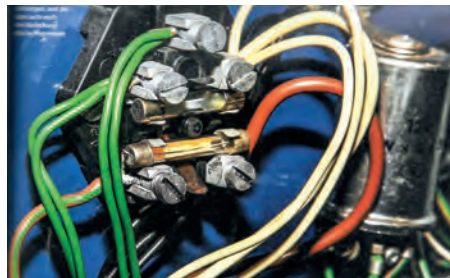


Straumen går minste motstands veg. Er det dårleg kontakt på pluggen kan høgspenten like godt hoppe til bensinpumpa om den er nærme nok.

brukt. Godt vedlikehald vil som alltid hjelpe, sørg for at batteri og leidningar er godt festa og ivareta at plusspolen er tildekkka. Blir plusspolen jorda blir det kortslutting, ei kortslutting skapar gnistregn og kan sprekkje batteriet og deretter sprute syre over heile motorrommet. På bilar med pluss-jord er det ein auka risiko for feilkopling av ukunnige, eigarane av slike bilar bør minne alle som rører bilen at her er det motsett av dagens standard. Ein bør aldri lagre verktoy på batteriet og hugse på at det kan bli overslag på pluss-leidningen inn til startmotoren (gummikappe er viktig, her er ingen sikring!). Sikringsboksen skal i Tyskland vere tildekkka, noko som ikkje alle veteranbilar har originalt



Typisk 90-tals bil med elnett isolasjon i full oppløysing. Heldigvis sluttar som regel bilane å gå før dei brenn.



Sikringsboks med få og udekkka sikringar - potensiell brannfare.



Eksempel på 60 år gammal bensinslange som tar til å bli dårleg

(engelske) og som det ikkje er krav her til lands sjølv om det er svært fornuftig å få gjort.

Elektrisk feil og brann som fylgje av roten kabelisolasjon er faktisk er eit større problem på nyare bilar enn på førkrigs. Tyske firma som Mercedes-Benz prøvde seg på 90-talet med resirkulerbar kabelisolasjon som har vist seg å dette frå kvarandre etter ca 15 år, særleg i motorrom og andre stader utsett for høge temperaturar. På alle bilar vil det etterkvart som eir (irr) dannar seg i leidningsnettet også gje auka intern mostand med risiko for varmgang som resultat. Pass spesielt på dersom nokon har putta tynne kablar i ein 6V bil, el-



Også på bilar med glassfiberkarosseri skal det vere gummiforingar på gjennomføring i karosseriet.



Moderne bensinslange som sprekk opp og kollapsar etter få månaders bruk.

ler har fuska ved å skøyte inn ledning med lågt tverrsnitt som kan gje stor varme - utan at skringane ryk. Eit anna område der mange syndar er kabelgjennomføring i karosseriet utan gummiforing som originalt, eller at den originale gummigjennomføringa har gått i oppløysing av alderdomsgrunnar. Utan gummigjennomføring kan ein fort få skjæreverknad på kablane, for eksempel kvar gong motoren vrir seg ved turtalsauke. Andre stikkord for feilkjelder er ettermontert stereo, lypærer med forhøga effekt og ekstralys monterte på gamle leidningsnett, bruk av såkalla straumtuvar gjerne på stader med høg fuktigheit og fare for korrosjon. Ein skal også hugse på at straumen skal



Brann i ein Corvette C3 i Tønsberg 2016.



Spesielt VW T2 med oppgraderte motorsystem har vore utsett for brann i dei seinare år.

både fram og tilbake. Markt sin eigen tekniske ekspert Jochen Geiken fortel at mange hobbyreparatørar tenker berre på straumtilførsel (pluss-sida) og gløymer minussida, deretter blir det jording gjennom chokewiren og forgassaren istadenfor tilpassa jordingspunkt. Dårlige plugkablær kan og gje gneistar på vandring i motorrommet, det er ingen god ide om straumen hoppar til bensinpumpa istadenfor gjennom pluggen.

BENSINTILFØRSEL

Sjølv om ein brann kanskje startar i det elektriske nettet blir det fort mykje verre om brannen får næring gjennom ein bensinlekkasje. Tidlegare kunne ein slange helde i fleire tiår, medan etanolbensin og nyare billeg-slangar produsert utan krav i land langt borte gjer at ein har erfart levetid ned til under eit halvt år. Heldigvis er «alle» drivstoffslangar bygd i mange lag så sjølv om det er sprekker i eit lag treng ikkje slangen lekke som ein sil. Uansett er det viktig å årleg gå over alle slangar, sjekke bensinfilter der billege utgåver har vore kjent for å knekke i to, og passe seg for dårlege slangeklemmer som skjer inn i slangen eller feilmonterte slangar som blir nappa av når motoren vrir seg ved pådrag. Har du valet mellom bensin-slangar til bil og tilsvarande merka for båt, kan det vere lurt å hugse at på grunn av brannrisiko i lukka rom på båtar er kravet til desse generelt mykje høgare. Ved innfesting av slangen anbefaler ekspertane at alle rørstussar har bulk som slangen skal henge bak

og ikkje berre heng fast med presset frå slangeklemma. Av eigen erfaring kjenner eg til at slitne flottørventilar i forgassarar kan gjere at det fløymer over, og at bilar der bensin og høgspenst går tett inntil kvarandre (ref gamle VW) bør ha ekstra fokus på høg standard. Hugs at bensinrør kan sprekkje på grunn av alder og vibrasjonar/rust.

Dei fleste gamle køyretøy har lågtrykksbensinpumpe som er driven av motoren. Det betyr at stoppar motoren kjem det ikkje meir bensin til motorrommet som næring til ein brann. Derimot, har du ettermontert elektrisk pumpe, er faren at denne vil pumpe brennbar væske på flammene heilt til du slår av tenninga. Her bør ein også tenke på at køyretøy med innsprøytingssystem har høgare trykk på drivstoffet enn forgassarmotorar, noko som gjev større risiko dersom det oppstår lekkasje. I NMV si undersøking var det fleire eigarar som opplevde omtrent det same: dei



Voldsam brann i ein 1970 Dodge frå 2016.



Utbrent 37 Plymouth frå Amcar side.



Brann i ein norsk Porsche 911 i 2018.

kjente bensinlukt, deretter sa det boff og flammor kom ut av motorrommet, minst to hadde ettermontert innsprøyting som pressa på meir drivstoff etter at det hadde begynt å brenne og i alle fall i eit tilfelle mistenkte ein at gnist hadde hoppa frå ein pluggleidning.

NÅR ULYKKA OPPSTÅR

Det blir anbefalt å ha med minimum eit 2 kg brannsløkkings-apparat i alle veteranbilar. Pulverapparat er det vanlegaste, men på mindre brannar gjer pulveret ofte minst like mykje skade som brannen greier med øydelagde motordelar og generell stygg tilgrising som resultat. I gamle dagar var halon eit alternativ til pulver, dette er no forbode men ein kan for eksempel kjøpe skumapparat som nok er mindre tærrende enn pulver er. Både Jula og Biltema sel 6 kg skumapparat til hyggeleg pris, desse er tiltenkt hus men ein kan ta det med i køyretøy sjølv om skum har begrensningar på temperatur og kanskje ikkje tåler kuldegrader.





GVK briefer om hvordan arrangere Norgesløp.

LMK TEMAKONFERANSE 2020

Årets temakonferanse ble arrangert på Scandic Oslo Airport Hotell Gardermoen fredag 17. og lørdag 18. januar, fra GVK deltok Torfinn Dale og Tom Ellefsen. Dette var to interessante dager med ca 80 deltagere fra hele landet, og i tillegg til temaene som ble gjennomgått var det også tid til de gode samtalene og bli kjent med nye entusiaster fra fjern og nær.

Fredag startet med velkomst av styreleder Torbjørn Evanger og aktuelt fra LMK med Generalsekretær Stein Christian Husby. Husby gir oss en bakgrunnsteppes fra LMK etter 40 års drift. LMK står i dag bak 142 kjøretøyklubber, har ca 50.000 medlemmer, og styres av 2 ansatte i tillegg til 5 styremedlemmer som jobber på frivillig basis. Største inntektskilde til LMK er medlemskontingent og provisjon på forsikringen fra IF som forøvrig er betydelig økt. I denne sammenheng er det en sterk oppfordring til alle medlemmer om å benytte seg av Norges beste og rimeligste forsikring for våre veterankjøretøy. Ring gjerne IF direkte på telefon 21 49 50 37 og benytt deg av tilbudet dersom du enda ikke har gjort det.

Saker som LMK jobber med er:

- Store holdningsendringer i forhold til bruk og eierskap til eldre kjøretøy.
- Påser at ikke våre motorhistoriske kjøretøy rammes av forbud og restriksjoner tiltenkt gamle brukskjøretøy.
- Miljøsoner.

- Drivstoff utfordringer. Vi krever EO-sikringskvalitet.
 - Autonome kjøretøy og automatisk veiprisering – fremtiden?
- På start lørdagen hadde vi grundig gjennomgang av Havarikommisjonens rapport etter Rjukan ulykken. Hvilket ansvar påhviler oss som eiere av kjøretøyene, og kan vi vente nye pålegg? Dette skapte stor debatt og mange meninger som vi skal se på også i GVK utover våren 2020.

Etter grundig gjennomgang av Rjukan ulykken fikk vi gleden av å få besøk av statssekretær Tommy Skjærvold som viste en intens forståelse for våre felles utfordringer, og blant annet viste til en politisk beslutning på Granavolden som omfatter oss: «FOR Å SIKRE DRIVSTOFF TIL ELDRE BILER INFØRERS 98EO som sikringsstandard for bensin». Denne forpliktelsen er viktig for oss og vil bli nøye fulgt opp både av LMK og Amcar. Så ble det en del poster med og «lære av hverandre» fra diverse klubber: Motorhistorisk Klubb Drammen fortalte



Arrangørgutta fra LMK.

om ungdomsarbeidet på Burud. Harstad Motorhistoriske Klubb presenterte gode historier om å samarbeide på tvers av klubbmiljøene. Så fikk vi en god innføring i hva Bergens-klubbene hadde gjort for å lykkes med vårmønstring der det på det meste har samlet 1.000 kjøretøy og 10.000 tilskuere. Samarbeid med andre klubber er nøkkelen for denne suksessen. Mercedes Benz Klubben Norge hadde en presentasjon av en relativt omfattende beredskapsplan som de bruker på større arrangementer, den kan også vi i GVK dra nytte av og har nå tilgjengelig.

Så presenterte GVK hvorfor vi lykkes slik vi gjorde med Norgesløpet 2018, og hensikten med den presentasjonen var å ufarliggjøre for andre klubber og søke om å arrangere fremtidige Norgesløp. Alt i alt en interessant og nyttig samling var oppfatningen til GVK sine to representanter.

Torfinn

1927 CHEVROLET MED OVI



Rundt 1970 når GVK var ein ung klubb og 30-tals bilar kjentes litt vel moderne til å samle på, var 4-sylindra Chevrolet frå slutten av 20-talet ein populær bil i klubben. Av dei minst 3 slike som medlemmene hadde på vegen, var Per Hauk ein av dei ivrigaste brukarane og kørde med sin bil med registreringa H-5844 både lokalt og på lange turar.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Som nemnt i jubileumboka fekk han blant anna omtale i TA etter å ha vore

eldste bil på MA sitt 40-års jubileum på Hamar i 1968. Bilen hadde Per Hauk overteke etter far sin Gunvar Hauk som sjølv hadde kjøpt bilen av John

Dale i Fyresdal (far til klubbens Torfinn Dale) i 1959. Av det Torfinn hugsar var det mor i huset som bestemte at bilen skulle seljast i 1959, og far hans hadde mest sannsynleg kjøpt bilen lokalt i Fyresdal. Pr 1959 hadde bilen framleis originaldekk frå 30 år tidlegare som skulle tyde på at det var ein pent behandla bil med låg kilometerstand. Denne bilen har altså i over 60 år tilhørt meir eller mindre entusiastiske eigarar i Telemark.



1927 Chevrolet Capitol AA Touring slik bilen har stått avertert på Finn.



Kristian Formo brukte Chevroleten både til reklameformål og veteranbilløp. Her julefeiring frå 80-talet

ER 50 ÅRS FARTSTID I GVK

Seinare kjøpte Arnold Nordby bilen av Per Hauk og brukte denne i GVK klubbsamheng. Nordby fekk hjelp av unge entusiastar i klubben som Yngvar Håkonsen og Per Horst når bremsene skulle fiksast. Bilen blei vidare lakkert hos Brynildsen på Bakken og kanskje overhelt motor, men var elles i fin originalstand. Etter kvart var det nettopp Yngvar Håkonsen som overtok bruken av Chevroleten mot å hjelpe Nordby med oppussing av ein Ford A. Håkonsen brukte så bilen på mange veteranbilløp inkludert lange turar nedover i Agder-fylka saman med hund og junior som han seier.

I 1986 var det klart for ny eigar når Kristian Formo overtok bilen, han brukte Chevroleten både i reklamesamheng for Formo Bil og til løp. Når Kristian Formo døydde på slutten av 90-talet overtok dagens eigar Brian Formo bilen etter far sin. Brian hugsar spesielt han var med på eit Grenlandsrally med bilen der dei søkte ly inne i ei løe i Siljan når



En bilfjorsamling av noen av GVKs tidlige medlemmer samles rundt Per Hauks 192 F.v. : Vidar Sjøberg, Arne Wærsted, Frank Jan Aarstad og Per Hauk.

Chevroleten var stadig i nyheitene når Per Hauk eigde bilen.



Fin og nyrestaurert står bilen i garasjen hos Yngvar Håkonsen.

det regna for voldsamt til ein bil med berre utvendige bremsar på bakhjula. Bonden blei veldig overraska når han oppdaga bil og folk i løa si, men tok det med godt humør. Etterkvart blei bilen ståande i forskjellige lagringslokale under til dels dårlege forhold med vatn rennande gjennom lokalet etc og forfall som fylgje.

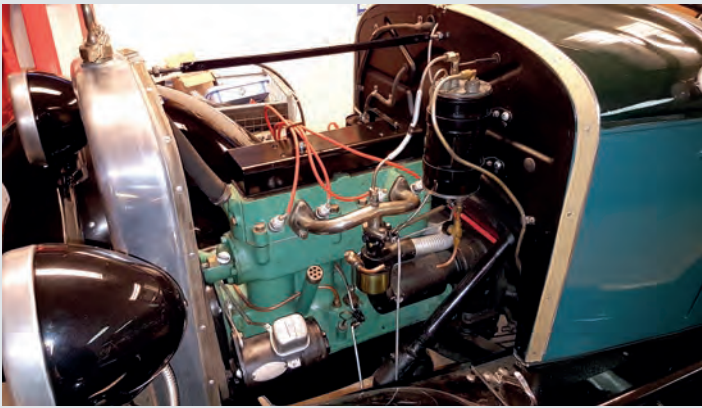
RESTAURERING

I 2015 bestemte difor Brian Formo og Yngvar Håkonsen seg for i fellesskap å restaurere bilen ein gong til, då dukka både snarvegar tekne på 70-talet og uheldige resultat av 16 års dårleg

lagring opp. Alt treverk var i kjent Chevrolet stil rotta opp, dette er no erstatta med noko nyprodusert frå Strædet i Marnadal pluss noko laga av Raudkleiv frå Lunde. Bror til Yngvar trødde så til for å fikse rattet i tre. Mykje sveising av karosseridelar er gjort i tillegg til at bremsestaga er overhelt og diverse komponentar i motoren har fått oversyn. Sjølve motoren verkar å ha vore overhelt på 70-talet og i god stand, medan forgassaren ikkje verka og toppen trengte overhaling.

Undervegs var det tilbakesteg når ein uteliggjar rota seg inn i garasjen og velta





Motoren var i god stand medan forgassaren måtte erstattast med ein ny.



Nyoppdrett interiør og flott finish.

bordtennisbordet Yngvar hadde stabla alle nylakka karosseridelar på, som ei fylgje av det måtte panser og torpedo lakkerast på nytt. Det same bordet kom til nytte som «karosserijigg» når karosseriet skulle spikrast tilbake på nytt treverk. Ved hjelp av delestreken midt på bordet og metermål blei alle deler lina opp for at karosserilinjene skulle bli rett og dørene sat i opningane slik dei skulle. I tillegg er instrumenta overhaldt og når ei dyse knakk inne i den originale forgassaren blei ein ny Carter stigeforgassar innhenta frå USA. Fyrste prøveturen skjedde våren 2018 med ein lånt Ford-forgassar. På grunn av forgassarproblema har den nesten ferdige bilen ikkje vore mykje køyrt etter han var ferdigmontert.

CAPITOL AA

Bilen, som i dag har eit skjeldan ND-



Yngvar Håkonsen fekk nytte av bordtennisbordet når karosseriet skulle tilpassast.

registreringsnummer, er altså ein 1927 Chevrolet som ser ut til å vere montert i København og importert hit av A/S Sørensen og Balchen. Årets Chevrolet modell for 1927 heitte Capitol Serie AA og Chevrolet sette ny rekord med over 1 million produserte bilar, ei dobling av produksjonen sidan 1925. Av desse var 53187 stk med Touring karosseri. Dette var og fyrste året Chevrolet var forbi Ford (Ford stoppa produksjonen i 1927 for å legge om frå Modell T til A) og det nest siste året for den toppventilerte 4-sylindra motoren med aner tilbake til modellen 490 frå 1918. Sjølv om motoren hadde fått delvis trykksmøring nokre år før, var det enno såkalla «vekesmøring» av vippearmar og ventilskaft gjennom å bruke oljekanne på hol i toppdekslet kvar 100 km. Ut av sine 171 kubikktommar produserte motoren 26 hestekrefter. Bilen har 103 tommars akselavstand, veg 1895 pund (860 kg) og kosta \$525 i USA.

PÅ FINN

No i 2020 har bilen vore avertert til sals på Finn. Brian Formo kunne fortelje at det har vore ganske mange interessantar på det som trass alt er ein rimeleg førkrigsbil. I månadsskiftet januar /februar blei annonsa så merka «solgt», så kan vi håpe at den nye eigaren også held til i Telemark.



Gammel merking fortel sin del av historia.



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



En veteran blant veteranene

Grim Dahl har mye å stå til rette for i GVK. Blant annet for innføringen av «Mandagsklubben» på Låven, og «Garasjebesøkene». Det skjedde en eller annen gang i det forrige årtusen, da han dro i gang møter hjemme hos medlemmer av klubben. Som han behørig skrev referat fra i «Blekk». Han kan betraktes som «Garasjebesøkendes far». Den som har gravd litt i arkivet finner en rekke slike referater og ser at Grim var en drivende faktor i klubbens liv.



Det striregnet den dagen Grim ønsket velkommen til garasjebesøk. Vi møttes en onsdag på Ibsens Venstøp der flere veteraner fra GVK samles i sommerhalvåret, før vi dro til garasjen. Tross regnet, Grim er overbevist om at **Dodge Brothers Victory Six, 1929** også er konstruert for å kjøres i regnvær. Ikke bare på solskinnsdager. Det er et slitesterkt kjøretøy. Og bare så det er nevnt, registreringsnummeret H-695 er det samme som hans svigerfar hadde på sin bil. Slekt skal følge slekters gang.



I mange veteranbileieres øyne er det bortimot en helligbrøde å dra kjøretøyet utendørs når det regner. Dermed må vi ikke tro at Grims Dodge 1929 går for lut og kaldt vann. Snarere tvert i mot. Det er den eneste garasjen jeg har besøkt som tilgodeser kjøretøyet med persisk teppe på gulvet, eller muligens Wiltonteppe. Og der inkontinens fra motoren blir oppbevart på sølvfat.

Og til alt overmål, Dodgen får anledning til å lese Varden når den hviler ut etter kjøreturen..



Vi har tidligere presentert en annen Dodge Brothers her i Veteranvognen, Gunleiks 1919. Dermed behøver vi ikke repetere så mye. Men for eventuelt nye lesere som ikke er bevandret i amerikansk bilindustri historie sakser vi følgende: Brødrene John og Horace Dodge begynte å levere drivverk til Ford Motor Company i 1903, men bygget sin første automobil i 1914. Da brødrene døde i 1920 hadde de 22.000 ansatte og produserte 140.000 biler i året. I 1928 ble Dodge Brothers en del av Chrysler Corporation. Så vet vi det..



I følge annonsen var det ikke bare herrer den nye Victory Six skulle appellere til. Dersom man kunne legge 1095 dollar på bordet, var det garantert at fruen sto på trappen og jublet når man kom kjørende hjem med den. Hvor mange som lot seg lure av reklamen skal være usagt.

I alle fall, om den første eieren av Grims Dodge lot seg besnære av annonsen vites ikke, men den ble i alle fall førstegangsregistrert i Oslo 2. mai 1929. Så å si rykende fersk fra fabrikken.

Siden vandret den landet rundt for til slutt å ende opp på et bilopphuggeri på Hokksund i 1980. Der kunne det hele ha endt, men noen ungdommer forbarmet seg over den og holdt igjen.

En dag dro Grim ned til Jordkjend for å slå av en prat med Hans Petter Hagerup som jobbet der. «Det står en gammel drittbil bak døren til verkstedet» kunne Hans Petter opplyse.

Det tok fem minutter og 10.000 kroner, så var bilen Grims. Her var øyensynlig ikke mye nøling.

Men så er det noe som heter byråkrati. Det kan til tider være en klamp om foten.

WOMEN APPROVE
THIS SMART NEW SIX

\$1095
SEDAN 60 B. DETROIT

IF BUILT exclusively for feminine owners Dodge Brothers new Victory Six could not have made a more pronounced and instant hit. Its reception by women throughout America has been sincere, intelligent and enthusiastic. For one thing, good taste has never expressed itself so appealingly in the lines and appointments of a motor car. Nor has there ever been a car of moderate price so easy to

drive, so quiet and restful, so chic and smart in every detail. Women approved The Victory colors, the trim instrument panel on the dash, the depth, width and tilt of the Victory seats—a thousand little things that are NOT little things to those who care. And then, of course, The Victory is radi-

ally unlike any other motor car in the world. Your dealer will explain, this difference, but to anyone who has driven the car, the results speak for themselves. No more jolting over rough pavements. No more distressing sideway at sharp corners. The Victory will renew your enjoyment of swift travel—and your enthusiasm for occupying the driver's seat yourself.

The **VICTORY SIX**
BY DODGE BROTHERS
ALSO THE SENIOR SIX AND AMERICA'S FASTEST FOUR



Byråkrati og papirer henger uløselig sammen. Alle som har jaktet på nødvendige dokumenter for å kjøpe eller restaurere en veteranbil kan skrive under på det. Og man trenger eiers signatur på salgspapirene. Dodgens siste eier bodde på Kongsberg men var død. Det var da Grim kunne trekke veksler på sin plass i politiet.



Han tok en telefon til lensmannen på Skollenborg: «Kjenner du til en enke ved navn?» Det gjorde lensmannen. Grim fikk beskjed om å sende alt han hadde av papirer, så skulle Skollenborg politidistrikt ordne resten.

I følge Grim gikk resten som smurt, raskt og smertefritt. Dermed var det bare å gå i gang med den velkjente prosessen med å bringe «en drittbil» tilbake til livet. Det tok to år for å få frem det resultatet vi ser i dag.



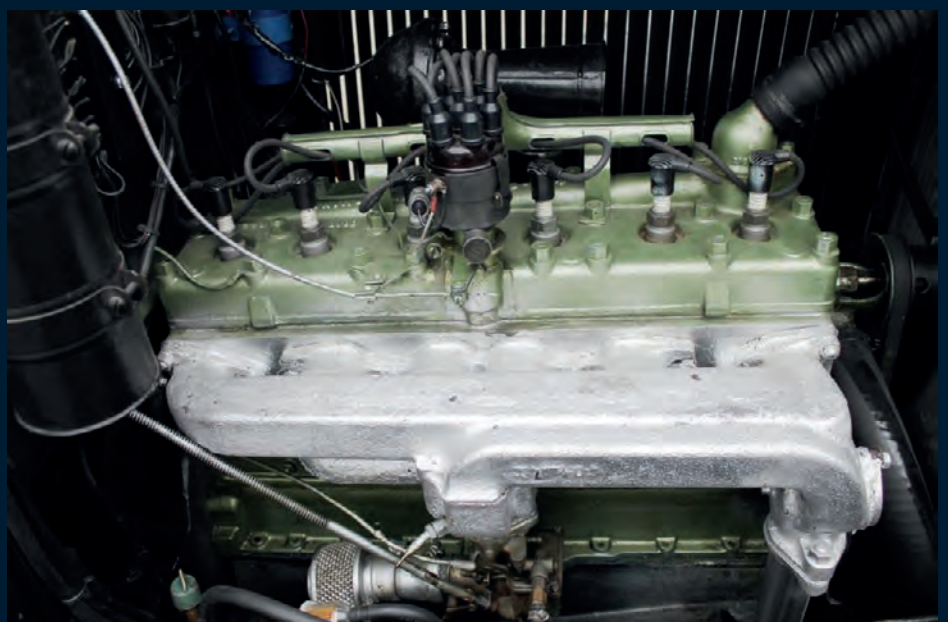


Det er så velsignet enkelt å komme til under panseret på disse gamle veteranene. Ingen skjulte kompliserte låsmekanismer som man leter seg halvt i hjel for å finne. De står rett i dagen og er usofistikert og håndgripelig.

Som navnet sier, Victory Six er utstyrt med en seks-sylindret motor. Det stemmer også overens med antall plugger. Under panseret er det rent og ryddig, Grim insisterer på å tørke støv før jeg slipper til med fotoapparatet.

Maskineriet virker enormt der det ligger, men når de seks sylindrerne samarbeider utøver de ikke mer enn 55 hestekrefter. Det må bety at de har adskillig mer plass å boltre seg på enn dagens hestekrefter, de har jo nesten ikke alburom. Under restaureringen ble motoren plukket ut, dissekert og deretter heloverhølet.

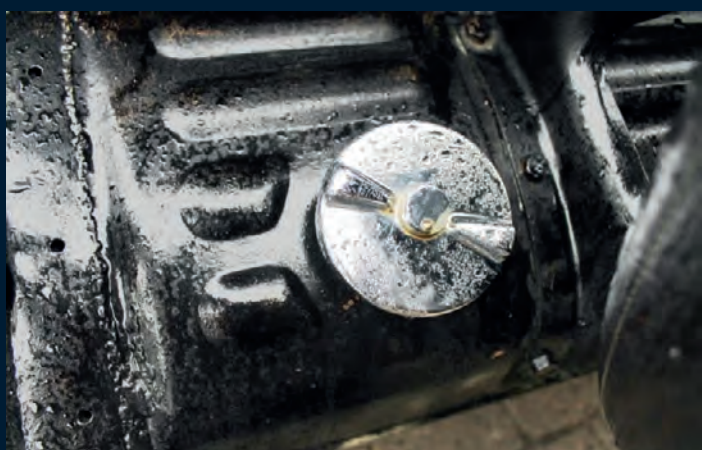
Når det har gått noen tusen kubikkmeter eksos gjennom manifoldene i løpet av årene setter det spor etter seg. Når rust samtidig angriper fra utsiden gjør det ikke situasjonen stort bedre. Eksos-Svendsen ble koblet inn og løste problemet, blant annet ved å sette inn kobberrør på den bakerste delen av anlegget. Nå er det hele god for flere nye tusen kilometer. Det er vel verd en fanfare med hornet.



Ola Jamtvedt var en god støttespiller da sylindrene ble boret opp og toppen slipt. Alle detaljer ble gått etter i sømmene og fikk tilbake sin opprinnelige form og tilstand. Dermed kunne de 55 hestekreftene slå seg løs igjen der inne. De var allerede prøvd og testet den gang bilen var ny. Dodge var den første bilfabrikanten som tok i bruk egne testbaner for bilene sine. De sendte alle sine kjøretøyer gjennom testbanen før de ble sendt ut på markedet.

Vi formoder at Grims Victoria Six har farten rundt på denne banen. Etter at Ola Jamtvedt hadde gjort sitt tar vi det for gitt at H-695 igjen hadde full ytelse. Med den toppfarten 55 hestekrefter fordelt på 3,4 ltr. er i stand til å yte på en god dag. (Det blir påstått av enkelte at i januar 1929 økte motorytelsen til 63 hestekrefter).

Den tre-trinns girkassen holdt fremdeles mål etter alle disse årene, men speedometerwiren måtte skiftes. Etter at de hydrauliske bremsene var overhalt var det i grunnen ikke stort å bekymre seg om.



Da Grim skulle gi seg i kast med restaurering av interiøret var han overbevist om at det var grønt, og avfant seg med det. Ronald Halvorsen på Nylende hjalp til med tekstilene. Overraskelsen var stor da de begynte «avdukingen». Der hvor sollys og annen slitasje ikke hadde satt sitt preg, kom det tydelig frem at den opprinnelige fargen var blå. Som gjennom årene langsomt og sikkert hadde falmet og inntatt et umiskjennelig grønnskjær. Man snakker om «grønn av elde..?»



Selv om det er mye mekanisk på en Dodge Brothers fra 1929, er det også behov for noe strøm hist og her. Ledningsnett og koblinger er viktig for å få strømmen frem dit den skal. Slikt fikler man helst ikke med selv. Grim fikk god hjelp fra Per Ekmann på Ny Elektro på Bakken, fagfolk er fagfolk.

Bensintanken hadde sett sine beste dager for lenge siden. Med tanke på mulige lekkasjer, brann og høye bensinpriser: Grim tok ingen sjanser og brakte den med til en blikkenslager. «Hvordan vil du ha den?» - «Akkurat som den gamle!!» - «Vil du ha den i kobber?» - «Ja takk!!» Dermed fikk Dodgen ny kobbertank med skvalpeskott, der det med letthet kan fylles på ca. femti liter. Det skulle holde til og fra Ibsens Venstøp og litt til.





Det er god plass i baksetet på en Victory Six 1929. Her kan man stige inn uten å bøye nakken unødige, og strekke på bena. Som for øvrig kan plasseres på fothvileren som ved behov kan slås opp. På solrike dager, eller for ikke å bli gjenkjent, er Victory Six også utstyrt med rullegardiner. For alle vinduer.



Rullegardiner er også praktisk dersom man kjører rundt med en kone i bilen som ikke er ens egen. Victory Six var forsynt med 55 hk. Ikke all verden for et tyngre kjøretøy. Men dersom den likevel skulle oppnå større hastigheter, kunne passasjerene henge med i svingen ved å benytte håndtaket på forseteryggen. Etter først å ha stumpet sigaretten forsvarlig i askebegeret. Og som alle dannede mennesker: man tørker av bena før man stiger inn.





Når Grim rygger Dodge Brothers inn i garasjen har den godt selskap av en Vespa. Den lille italieneren med sin orange hjelm er også samvittighetsfullt restaurert. Den skal visstnok selges, en eller annen gang.

Veggene taler sitt tydelige språk: Grim Dahl tilhører Samlernes Orden. Det er knapt en ledig plass å henge hatten på. Selv overvåker han det hele iført militært antrekk fra den tiden Olav V. var Norges konge.



Det er mye treverk i de gamle veteranene. Råte er et like stort problem som rust når de når pensjonsalder. Høvel, fil, sandpapir og huggjern er like nødvendige redskaper som skiftenøkkel og skrujern. Grim har selv restaurert og overflatebehandlet vindusrammene i sin Victory Six. Det glir fint inn blant de andre elegante interiør-detaljene.





Som de fleste i GVK har kjennskap til, har Grim en karriere som politimann. Etter politiskolen starten han sin løpebane på Møllergaten 19 i Oslo. Frank Wergeland var medlem i GVK, og politimester i Skien. Wergeland kjente Grims far, og lurte på om ikke Grim kunne tenke seg å patruljere i Skien. Det gikk kort tid, så var Grim på plass i byen.

Interessen for veteranbiler fikk Grim gjennom faren. Han jobbet på Skien Aktiemølle, der de ansatte hadde tilgang til kjøretøyer, Dodge og Plymouth. Grim la merke til at det «aldri var feil på de bilene». Dermed var interessen vekket.

Sin jomfrutur med Victory Six hadde Grim til Sjøormløpet i 1981. Da hadde han vært medlem i klubben siden 1979. Bilen gikk som en klokke.



På tur til Steinar Hødal i Larvik hang Helge Wærstad seg bakpå i egen bil. Grim lot Dodge Brothers Victory Six 1929 lange ut det den lystet. «Det gikk unna!». Etterpå kunne Hr. Wærstad opplyse at han hadde målt farten til 80 km/t.

«Jeg måtte jo gjete litt med rattet da, vet du..» Men en mann som Grim Dahl skulle ikke ha problemer med å holde styr på 55 / 64 hester. Eller noe annet. Vil vi tro.



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

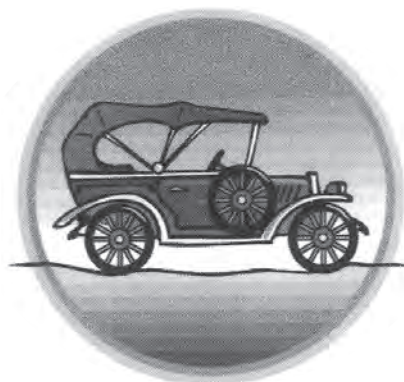
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n %s



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





«-egentlig ville vi hatt en rød-»

Vespatur til Lillehammer

Høsten 2018 kjøpte vi oss ny Vespa 125 GTS Super. Ville egentlig ha en rød i touring utgave. Med bagasjebrett foran vindskjerm og bagasjeboks. Det kom melding fra CBP A/S at den var kommet og skulle bare klargjøres. Men etter kort tid oppdaget de at Importøren hadde sendt en 300. Siden jeg bare har «lett» lapp stoppet det seg selv. Men de hadde en hvit GTS Super som de kunne ettermontere touring utstyr på til samme pris. OK. Kjør på sa vi til Rikard Skyer.

Kjøreutstyr ble kjøpt inn hos Jan på Krambua i Skien. Kjempegod service! Etter å ha kjørt ca 100 mil før det ble for kaldt planla vi tur til Trondheim i løpet av sommeren 2019. Da vi nevnte det til barn og barnebarn sa de at vi ikke var helt gode. Hva nå det måtte bety? Ventetiden ble jo ganske lang men så fort våren kom begynte vi å trene. Jeg er jo ikke noen erfaren Scooterkjører. Dessuten skulle jeg ha ansvar for min kjære i tillegg. Det ble noen korte turer for å kjenne på hvordan svinger skulle takles. Vi ble mer modige etter hvert.

Men vi fant ut at fothvilere bak var plassert langt framme og ikke stakk så langt ut måtte det modifieres. Etter å ha studert en netthandel som heter SIP fant jeg ett par forlengere i CNC frest aluminium. Ikke billig men de gjorde susen for korte bein. Ny bag kom også derfra.

Først til Auto'n i Siljan for vaffel og kaffe. Deretter over Valebø med stopp på Årnes med kaffe og kake. (10 mil). Nå var vi siget. Dette burde gå bra.

Avreise fra Porsgrunn kl.10 og planlagt ankomst ca kl.17. Vi tok etapper på ca 1-1/2 time.



Vi måtte ligge litt på været siden vi helst ville unngå det værste regnværet. Måtte dessuten ha hundepass til Dharma på kort varsel. Tiden nærmet seg og avreisdato ble 11 juli. MEN vi fikk bare noen dagers hundepass siden det var midt i ferietiden. På tur skulle vi så vi bestemte at Lillehammer tur retur for holde denne gangen . Vi fikk bestilt overnatting på Suttestad gård på Lillehammer.



Første rast på Hokksund ved 12 tia. Så bar det nordover i 80-90 km/t. Når vi nærmet oss Gran så kjørte vi utenom tunnelen og begynte på bakken opp mot Lygnasetra. Vi lå langflate i den lannngge bakken sikkert til stor fornøyelse for forbikjørende. Vi greide å holde 60km/t til ankomst middagsbordet ved 15 tia.

Da var jo det værste gjort med hensyn til bakker. Anders Hoel anbefalte at vi kjørte over Mjøsbrua og opp mot Lillehammer ved Moelv. Stille og flott scootervei. Vi ankom Hotellet ca .kl 17. og ble vist rundt av Even Homb som fortalte litt om historien rundt gården. Kjempekoselig gammel bygning som var gjort om til gårdshotell. Etter å ha sjekket inn så gikk vi mot Lillehammer sentrum for å spise middag. 10-15 minutters gange. Vi fikk bord på Nikkers hvor vi ble servert nydelig middag nr. 2 den dagen. Vi ble VELDIG mette, så en gåtur tilbake til hotellet gjorde godt. På lørdag var vi klare for



Kjøretøy museet ved Hunderfossen. Vi ankom rett før kl.10 etter en rask tur på E6'n. Gratis inngang! Meget flott museum lagt opp kronologisk. Tom Ellefsen sin



gamle Chevrolet lastebil og Jarle Rønjoms Overland Whippet var å se. Det som var litt morsomt var at Ove Skifjeld sin 50ccm Kreidler (tror jeg den het) stod der. Jeg husker godt Ove kjørte den på bane over hele Europa. Toppfart over 200 km/t. Ove var ikke noen liten mann men det var motorsykkelen så jeg nå. Imponerende !



Så bar turen tilbake til Maihaugen. Vi bestemte oss for å gå opp. Vi fulgte skilting for bilvei. Det viste seg å bli en skikkelig omvei fikk vi rede på av hotellverten. Men fikk ta det som trim. Siden vi ikke hadde vært der før tok det sin tid å gå gjennom.



Etter å ha trasket i Storgata en stund meldte sulten seg igjen. Thorunn elsker China food så vi måtte finne en egnet restaurant. Det gjorde vi til gangs. Kjempestore porsjoner og veldig godt. Mette igjen!

På lørdag hadde vi planlagt en tur med Skibladner fra Hamar til Lillehammer. Tog dit gikk kl.9.15 men vi måtte være sikker på at det var plass og med servering. Da vi dobbeltsjekket på Jernbanestasjonen på Lillehammer var det fullt fra Hamar. Vi kunne få tur fra Lillehammer til Hamar kl.15 men da var det ikke serveringen. Vi slo til.

Når endelig tiden nærmest måtte vi gå over den lange Vingnesbrua på 813meter. Da båten kom og vi skulle om bord ble vi spurt om vi hadde reservert bord? Hmm.tenkte vi da. Men de hadde Stange pils og god hvitvin så det ordnet seg. Vi gikk innom Moelv og Gjøvik før vi ankom Hamar ved 19 tia. Dette var vår første tur med Skibladner i det flotte været og sikkert ikke den siste. Ved ankomst Hamar ble vi møtt av en gjeng «gamle» sykkelister med Jan Paulsen i spissen og en 8-10 amerikanske biler på kaia.



Tog tilbake til Lillehammer gikk kl 21 så vi spiste litt og slappet av. Var fremme i Lillehammer kl.22.Etter 3 deilige frokoster på Suttestad gård startet hjemturen på søndag formiddag. . Vi tok noen lengre etapper denne gang. Vi tok noen lengre etapper denne gang.



En liten regnbygge gjorde at vi rakk kaffe og kake på kafeen før vi trasket nedover mot sentrum igjen.



Stoppet for middag på Lyngnasetra. Skulle ta en softis på Auto'n i Siljan men der var maskinen i ustand gitt. Siste stopp ble Perry bar som hadde deilig softis som vanlig. Det ble 67mil og med ett forbruk på ca. 0,20 på mila ble det en rimelig kjøretur.

Jeg må berømme Thorunn som aldri klaget på å sitte bak meg så langt.

Neste sommer må vi klare Trondheim tur- retur?

Med veteran hilsen
Bjørn og Thorunn Granheim

KORT NYTT...

Siden sist nummer har klubben hatt ett medlemsmøte.

2. januar fikk vi besøk av Reidar Hansen fra Kragerø som fortalte om sin hobby med å bygge skalamodeller av både biler og hus tilpasset norsk historie.

FREMOVER...

5. mars: Medlemsmøte. Guttorm Liebe kommer og forteller om gamle brannbiler.

2. april: Medlemsmøte. Vi får besøk fra Stein Christian Huseby (LMK) som blant annet vil snakke om rapporten etter Rjukan ulykken og et forslag om frivillig sikkerhetssjekk for veteranbiler.

25. april: Vårmonstring på Slevollen

21.-23. mars: Bilmesse og bruktmarked, Fredericia, Danmark

27.-29. mars: Techno Classica, Essen, Tyskland.

4. april: Loppe- og Stumpemarked, Herning, Danmark.

24. og 25. april: Glomdalsmarkedet

26. april: Borg Veteran og Nostalgi Marked, Sarpsborg

3. mai: Hobbykjøretøyenes Dag, Brufoss/Svarstad

9. mai: Ekebergmarkedet

10. mai: Norsk Sportsvognklubb Vårmonstring, Øvrevoll

21. mai: Grenlandsrally med start fra Gumpen Auto

22. og 23. mai: Vårmarked i Seljord

29.-31. mai: Norgesløpet på Voss. Fullbooket (150 kjøretøy), derav minst 6 fra GVK. Klubben planlegger fellestur over fjellet (350km), ta kontakt med Torfinn Dale for info.

30. mai: For de som ikke fikk meldt seg på Norgesløpet, er det også det meget populære Flåklypa Grand Prix i Lom/Skjåk for biler fra 1969 eller før. Her er det bedre plass med over 400 kjøretøy påmeldt pr 1. februar, mens det var mer enn 500 deltagere i 2019.

7. til 9. juni: GVK arrangerer egen vårtur til Sverige. Kontakt Tore Kvåle på 924 01 984

FLERE ARRANGEMENTER

Vi tipser om at bladet Norsk Motorveteran har bygd opp en meget bra liste over arrangementer. I tillegg har www.motorhobby.no og www.norskveteranvognklubb.no

30



Brian Thurston avetterer rimeleg 1966 Sunbeam Alpine på Finn.



Ein 1938 Pontiac Silver Streak med historie frå øvre Telemark men i mange år lokalisert til Skien dukka opp til sals på ei facebook-gruppe i januar.



Når ein bil er snudd etter å ha stått parkert årevis same vegen er det grunn til å hamne i bladet. I tillegg har Torstein Johannessen begynt å sveise.



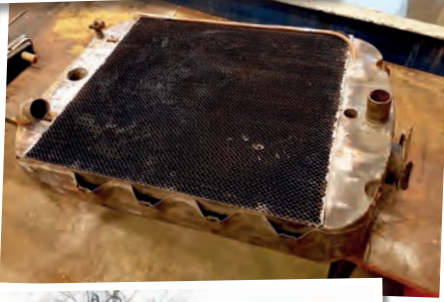
Gunleik formann har kvitta seg med sin 1929 Chrysler delebil som han og Sigmund Aakvik i si tid henta frå eit sagbruk på Øyfjell.

Gamle POSTKORT

4 stk Scania-Vabis lastebilar ca 1920 modell i bruk hos Skien Aktiemølle, foto er datert 1926. Registringsnummer H-186(?), H-197, H-198, H-742. To av dei skal ha hamna i elva saman med den andre FWD brannbilen i byen. Dei kan vere norskproduserte, i perioden 1917 – 1920 blei Scania Vabis lastebilar også lisensprodusert hos Norsk Automobilfabrikk. S-V lastebilar på den tida hadde typisk 4-sylindra motor på snaue 3-liter og 30 hk, hoppa rundt på punkteringsfrie hjul av heilgummi, og lasta inntil 2 tonn.



Telemark Radiatorservice på Rødmyr kan gammaldagse reparaasjonar. Her er det ein 1931 Chrysler radiator som før lak som ei kipe, som dei sa på Vestlandet i gamle dagar.



Velkjent 1933 Willys med lang fartstid i GVK har vore avertert på Finn og er no merka seld.



**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



Frist for stoff til neste utgave er 1. april 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