

Nr. 2 – 2021 Årgang 46



Veteranvoanen



Av innholdet:



Auto Union 1959



Overland 1925



Hudson 1947

Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

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

1. varamann:

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

2. varamann:

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

Revisorer:

Per Høiseith

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Kai Larsen.
Tlf. 952 25 775

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykkle:

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

Tilhenger Skien:

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026

Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund

Aakvik

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

((Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikket for LMK-forsikring)

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

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

HUSK! Alle møter

satt på pause til korona situasjonen tillater å arrangere disse.

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 lys av at Grenland nå har innført de strengeste koronatiltakene hittil, setter det ytterligere begrensninger på hva vi kan foreta oss i GVK.

Som klubb har vi levd i et vakuum, der medlemmene ikke har fått møte hverandre under normale omstendigheter. Følelsen av samhörighet og tilhørighet til GVK kan ha blitt tynnslitt gjennom året. Selv de «private» mandags- og tirsdagssamlingene har neppe styrket følelsen av å tilhøre en stor klubb med felles interesser og sosiale relasjoner. Det eneste fellesleddet medlemmene gjennom dette året er Veteranvognen. Som bindeledd mellom medlemmene mener vi at bladet er av stor betydning. Redaksjonen har derfor bestemt at denne utgaven er øket med 4 sider som et «plaster på såret».

I dag er det 23. mars og det var 10 varmegrader midt på dagen! Våren er her! Det kribler i kroppen etter å starte kjøretøyene som «gleder seg» til å komme ut i vårsolen. I dag morges hørte jeg en mc-fører som «tømte gira» ut Vallermyra. Så herved er MC-sesongen åpnet! Jeg kommer nok til å vente litt til slik at kommunene kan sope opp sand og grus etter vinteren. Grus og sand i vegkryss og svinger er en utfordring for oss på to hjul. Dessuten håper jeg på et ordentlig regnvær for å vaske vekk saltstøv.

Jeg gjorde som jeg skrev om sist; ringte en i GVK! Torfinn vår formann svarte villig vekk på mine spørsmål. Han fortalte at styret jobber for 17. mai. Styret, som resten av medlemmene, er løsningsorientert og står på med å legge gode planer for hvordan vi kan møtes både

på 17. mai og utover i sesongen. I skrivende stund er det for tidlig å kunne bestemme ting endelig. Det har jeg full respekt for. Torfinn fortalte at alle han snakket med i kommuner og 17. mai komitéer var positive og ønsket vår deltagelse. Dette er bra! Jeg gleder meg over at prosjekter blir jobbet med og planlagt. Når prosjekter blir planlagt så er det lettere å justere planene underveis for å finne gode løsninger. Jeg håper at vi kan møtes med våre kjøretøy utover sommeren.

Kona og jeg har kjørt noen søndagsturer i vinter. Vi har kjørt på steder som det er lenge siden vi har vært. Underveis har vi stoppet for påfyll av mat og drikke. Mens vi stod på en bensinstasjon og nøyt en kaffekopp kom minnene fra jeg var 18 år og egen bil. Det er en egen følelse å sitte i egen bil, ha god tid, prate vennlig med noen og kjenne på godfølelsen. Jeg ser fram til å gjøre dette med veteranbilen eller motorsykkelen i sommer.

Jeg håper at vi møtes i sommer og har et lite ønske om når vi møtes langs veien med våre eldre kjøretøy så kan vi hilse på hverandre. MC-folket har ofte dette som kjennetegn. Det vitner om samhold. Dette samholdet trenger vi når bl.a. noen vil forby bensin og diesel til våre kjøretøy. Jeg vet at LMK og Amcar jobber for å sikre at bensin med oktan 98 selges over hele landet. De jobber også for at vi kan fortsette vår hobby. Slike prosjekter som aktiv 17. mai deltagelse for vår klubb er etter min oppfatning noe vi kan gjøre for å markedsføre vår hobby og lidenskap. Dessuten sprer det glede til oss selv og resten av befolkningen.

Jeg ønsker dere alle en god vårsesong!

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

STRIPA LUNCH AV BØRGE LUND

FORMANN HAR ORDET

Hei alle GVK medlemmer og andre som leser vårt medlemsblad, VETERANVOGNEN.

Det er fortsatt som alle vet unntakstilstander, og svært begrensede muligheter for å dyrke hobbyen vår. Og når det nå har gått ett år siden jeg beklaget denne begrensningen første gang, ja da hadde vi vel alle trodd at vi skulle vært fri for dette nå, og at vi igjen kunne hatt møter, sammenkomster og treff av forskjellige slag.

Vi i styret har regelmessige styremøter hver måned, og i hvert møte har vi forventninger til at i neste møte kan vi planlegge ut fra normalen, men dessverre slik er det ikke enda, men vi må holde motet oppe og ikke gi opp håpet.

Årsmøte har vi da ikke hatt i år, og slik vi ser det nå så er dette fortsatt umulig å gjennomføre, og det samme da med ordinære medlemsmøter, men vi krysser fingrene og håper på at dette skal bli mulig i nærmeste fremtid.

Det som er positivt er at så langt har ikke jeg hørt at noen av våre 416 medlemmer har blitt smittet eller rammet av corona, og det må vi jo si oss godt fornøyd med da. Vi er jo også i en alder at mange av medlemmene nå er vaksinert, så det gir jo større håp for normale tider igjen.

I forhold til planer og tradisjon skulle vi jo arrangert Grenlandsrally torsdag 13. mai, men det har vi dessverre sett at ikke er mulig grunnet dagens smittevernkrav, men vi planlegger å finne tid til å arrangere Grenlandsrally i løpet av høsten.

Det vi ellers forsøker er å gjøre, er noe

av det samme som vi gjorde på 17. mai i 2020, nemlig å samle oss og kjøre en kortesje med gammel bil, og vise oss frem og gjøre det som vi liker aller best. Vi jobber i disse dager sammen med 17. mai komiteen i Skien om muligheter og avklaringer rundt dette, vi tenker oss noe litt annerledes enn i fjor, men dette må vi komme tilbake til. Følg oss på Face book og hjemmesiden vår «GVK.no» for hva som skjer på dette området.

Vi har også sett på fremtidige muligheter for turer med veteranbilene våre. Vi vil se på sammen med Larvik klubben om vi kan finne passende treffsted og møtes ca en gang pr mnd, mulig Hedrum Bygdetunet i Kvelde kan være et greit sted og møtes, og i tillegg har vi en liten komité som jobber med en 2 dagers tur i andre halvdel av august. Disse aktivitetene må vi komme tilbake til, følg oss på gvk.no og FB.

Vi har en attraktiv beliggenhet på klubbhuset vårt, og her har vi vært snille og lånt ut deler av parkeringsplassen til Autostrada i en periode, men nå syntes vi nok var nok, og her har vi da med Leif Ingar Liane i spissen fått til en utleieavtale som gir klubben inntekter på kr 25 000,- pr år, og det kommer godt med i disse tider.

Ellers har noen av oss benyttet tiden til dugnad i klubblokalet, vi har der ryddet og kastet mye fra gamle arkivet, og laget en ryddig løsning for oppbevaring av utstyr til løp og lignende blant annet.



Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

Grenlandsrally:

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

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2021:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 16. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

1965 Peel Trident er ein ekte låvebil og denne har stått lagra dei siste 50 åra. Her kikkar bilen ut av låven til ære for besøket frå Veteranvognen.

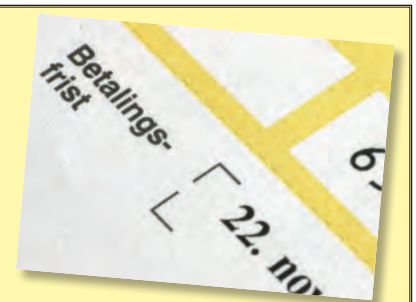
Så håper jeg dere har stelt godt med gammelbilene gjennom vinteren, og at den snart får komme frem og lufte seg, det fortjener både dere og bilene. Avslutningsvis så håper jeg og sikkert dere også på mer normale tider, og muligheter til å treffes både i møter, treff og andre møteplasser vi alle savner.

Da ønsker jeg dere avslutningsvis en god vår og sommer, ta vare på hverandre og vær forsiktige.

Hilsen Torfinn

KONTINGENT PURRING

Koronaen har gjort at mange ting ikke er helt som tidligere, og en av tingene man kan observere er at det i år er svært mange som ikke har betalt sin GVK kontingent for 2021. I disse dager går det derfor ut purring med gebyr til de av medlemmene som ennå ikke har betalt for 2021. Er du veldig kjapp og betaler umiddelbart kan det hende at kassereren ikke fakturerer deg gebyret. Betaler du derimot ikke - er dette det siste nummeret av medlemsbladet du får tilsendt.



Fjæren som vokste til mer enn fem høns:



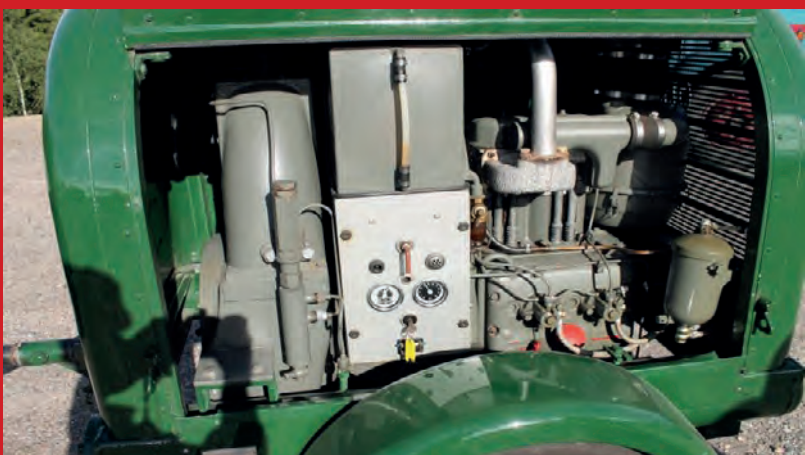
Auto Union 1959

Da Veteranvognen avtalte garasjebesøk med brødrene Henriksen var det en rødorange Auto Union som var det egentlige besøksobjektet. Da var vi ukjent med at tvillingene hadde flere fjær i hatten. Garasjen på Rødmyr inneholdt mange overraskelser. 7 i tallet. Med internasjonale opphav og varierte produksjonsår.



Før vi fikk gå løs på selve «Besøksobjektet» var vi nødt til å overvære en høytidelig æresmarkering av Rudolf Diesel. Austin A 55, 1960, skjøv møysommelig en kompressor av ukjent årsmodell ut av garasjen. Brødrene Henriksen hadde fått den av en privat veibygger.

Etter at kompressoren hadde fullført jobben den var satt til å gjøre ble den hensatt innerst ved enden av veien. Der skulle den stå til den smuldret bort. Det har den ikke gjort: Henriksen tok den hjem, til morens store fortvilelse. Der ble den restaurert i minste detalj. Nå fremstår den i full verdighet og brukes til bl.a. til sandblåsing. For et uøvet øye ser den ikke ut som et arbeidsredskap men som noe blankpolert som hører hjemme på en peishylle.



Men etter at en av Henriksen (?) hadde foretatt sine forberedelser og utbrakt et «LEVE RUDOLF DIESEL!!» innså vi at kompressoren ikke hørte hjemme oppå peishyllen, men inne i selve peisen.

Det var en verdig markering og påminnelse om hva Rudolf Diesel har betydd for oss mennesker. I alle fall for dem som er avhengig av maskiner i sitt daglige virke. Og for dem som kjemper for et renere klima..



Etter denne kraftfulle markeringen av Rudolf Diesel vendte vi tilbake til garasjen for å ta selve «besøksobjektet» i nærmere øyensyn. Å få den ut i friluft bød imidlertid på visse problemer. Auto Union 1959 sto fastlåst innenfor diverse andre veteraner med en Dodge Strømmen 1938 bak seg og en Chevrolet Impala 1966 hekket på støtfangeren foran. Dodgen kom i kasser til Strømmen Verksted der den ble montert. Opprinnelig var den sendt fra Statene som en Plymouth, men ble solgt i Norge som Dodge, det var litt finere.. I dag var ikke Dodge Strømmen medgjørlig, etter noen fåtallige grynt nektet motoren å samarbeide. Den ble flyttet med håndmakt såpass

at Auto Union fikk armslag. Men heller ikke Auto Union fra 1959 var i godform i dag. Brødrene Henriksen kunne for øvrig opplyse meg at frem til 1959 hadde navnet vært *DKW Auto Union*, men fra og med 1959 het modellen kun *Auto Union*. Så vet vi det. Vel. Brødrene Henriksen gikk i gang med lys og lykt og feilsøking.

Deretter slo de til med analyser og ekstraordinære øvelser. Hadde man glemt å fylle bensin? Et kort blick på dashboardet avviste det. Synderen var et eller annet løst stag på forgasseren. Løse deler kom på plass igjen og derfra tok det ca. 8 sekunder å få liv i de tre sylindrerne.



Men derfra og ut i friluft var det ennå et stykke vei. De øvrige kjøretøyer måtte stables om før Auto Union 1959 kunne bringes underutendørs for egen maskin. Dodge Strømmen var som sagt omplassert med håndmakt. Men selv om Brødrene Henriksens garasje utkonkurrerer samtlige garasjer i GVK hva størrelse angår, fjerner det ikke det faktum at kjøretøyet er noe trangbodd, eller at Auto Union 1959 ikke er utstyrt med servostyring. Selv lette kjøretøyer er umedgjørlig på rattet

når det nesten ikke er bevegelse på hjulene. Hvilket undertegnede kan skrive under på.

Med noen få centimeters klaring både foran og på sidene ble det utvist mye rå muskelkraft før kjøretøyet befant seg i solskinnen på Rødmyr.

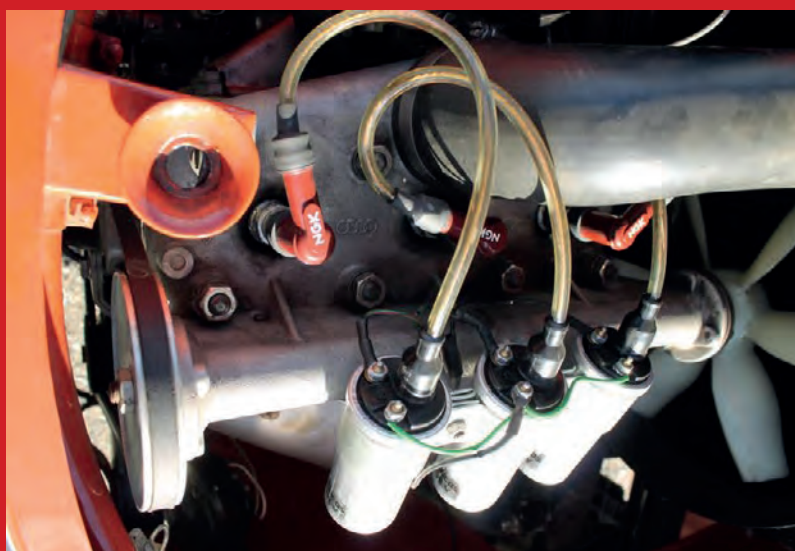
Vi antar at svingradiusen er omtrent lik undertegnede 2cv: Litt i romsligste laget.





Når man titter bak grillen på Auto Union er det mye mekanikk som kommer for dagen. Blankt og skinnende lakket. Glitrende rent som en tallerken på kongens bord. Mesteparten er plasskrevende tilleggsutstyr. Motorkraften tar liten plass.

Vi biter oss merke i at radiator og vifte er plassert BAK motoren. Det er jo for så vidt greit om vinteren, da får man kortreist varme til kupe og defroster. I tillegg til at varmen fra motoren hentes inn av radiator slik at det plusses på til et brukbart innklima. I vinterlandet Norge er det definitivt et pluss. Så får det være som det vil i bratte bakker på varme sommerdager.



Å kalle Auto Union 1959 for en sprinter er antagelig i drøyeste laget. Totaktsmotoren rommer 1000 ccm fordelt på tre sylindre. I følge håndboken skal de til sammen utøve 45 hk. Som avgir den velkjente putringen vi forbinder med østsonerbiler. Sjarmerende og velduftende.

Tre coiler skal garantere at hver tennplugg får det den trenger til rett tid og i fornødne mengder. Men selv på godværsdager anser vi speedometerets anvisning i overkant optimistisk: Toppfart 160 km/t. Selv om karosseriet er summen av all vellykket aerodynamikk har vi likevel vår tvil.





Etter 2.verdenskrig havnet produsenten av kjøretøyet i den sovjetkontrollerte delen av Tyskland. Konstruktørene bak produktet trivdes dårlig under de nye forholdene og dro vestover. Uten tegninger og tabeller. Men de hadde alt som trengtes i hodet.

Dermed oppsto DKW Auto Union på «den riktige» siden av Jernteppet. Til glede for uendelig mange som etter hvert fikk råd til å investere i motorisert fremkomstmiddel i den rimelige prisklassen.

Auto Union 1959 ble kjøpt i løse deler i Østersund. Den forrige eieren hadde rustsveiset etter behov. Henriksens pakket det hele i kasser, og vel fremme i Skien begynte det møysommelige arbeidet: Alt bevegelig teknisk fra girkasse til motor og bremses ble plukket i biter, overhelt og fornyet før det ble satt på plass i riktig rekkefølge og på rett plass. Deretter ble alt forskriftsmessig lakkert. Bilen fikk ny krom og nytt interiør. En hvilken som helst ingeniør fra datidens fabrikk ville i dag sverget med hånd på bibel at denne kom rett fra samlebandet.

For å mestre en slik operasjon kreves faglig håndtering. Det har brødrene Henriksen i fullt mon. Begge er født i 1969, den ene 5 minutter før den andre: eneggede tvillinger. Noe som gjør det ikke helt enkelt å skille dem fra hverandre. På mitt spørsmål om hvem som var den ene og hvem som var den andre, fikk jeg til svar at «jeg er den andre, ikke den ene». Forskjellen var stort sett at Bård Henriksen var han med sort Mekonomen T-skjorte, mens Frode var han med striper. Det hjalp. Nok om det.

De gikk i samme klasse hele tiden, og ble utdannet som bilmekanikere begge to. Slikt hjelper når man skal gå sammen om å restaurere veteranbiler. Bård startet etterhvert autorisert bilverksted i Kjørbekkdalen i 2003. Frode startet med tyngre kjøretøy i 2002; han kjørte lastebil og drev slamsuging hos VerdiMiljø. I 2012 anskaffet han seg en gammel MAN og begynte for seg selv. Siden har det gått opp og fram.

I oktober 2019 sentrerte de seg i nåværende anlegg på Rømyr. Her fikk de store felles arealer og tid til å drive med sine restaureringer. Og det har blitt noen gjennom årene: «Vi fleiper litt med at det er det hele



startet med en grønn 1960 Austin A55 varebil, etter påtrykk fra Bjørn Gundersen i GVK». Siden har Gundersen dyttet på omtrent hvert 3. år og antydnet at det var på tide å gå til anskaffelse av nytt veteranprosjekt.

Austin A55 fra 1960 er altså restaureringsobjekt nr. 1 og ble fjæren som vokste til mer enn fem høns. Hvorav Auto Union er nummer 6 i rekken. Til sammen råder brødrene Henriksen over 7 forskjellige veteranobjekter.



Nr. 2 i rekken ble en Austin Healey 1957. Den gjennomgikk den vanlige prosessen; rustsveising, full revisjon av resten samt lakkering. De lakket innvendig i motorrommet selv, mens utsiden ble gjort på et lakkerverksted.

Helt innerst i hjørnet av garasjen står Nr. 7 i rekken av anskaffelser: En Chevrolet Impala 1966. Kjøpt på e-bay fra California. Under panseret strutter en V-8 motor med et ukjent antall hestekrefter. Det røpes at den bruker ca. en full tank på et GVK-rally. Dette er et kjøretøy som har klart seg selv, her var lite og intet som krevde håndspåleggelse.



Selv om Veteranvognens oppmerksomhet i utgangspunktet var rettet mot 1959 og Auto Union ante vi etter hvert at det var noe mer brødrene Henriksen ønsket å bringe til torgs. Vi merket en ubehersket porsjon stolthet i luften da de svingte neste eksemplar ut på gårdsplassen: «DENNE er sjelden vare her i Norge! Det finnes bare en eller to slike her i landet!» En Fiat 1400 A som forlot fabrikkene i Torino i 1954.

Uten å ha fått nærmere forklaring kunne man raskt se at her hadde italienerne bestemt seg for å lage et praktisk eksemplar. Og hadde lyktes over all forventning. Brødrene kjøpte den som en assortert samling rust, noe de fleste vet hva innebærer av utfordringer. Brødrene Henriksen var direkte ubeskjedent enige om at dette prosjektet hadde vært et tidkrevende arbeid. De brukte 4 gode år på den slik den står i dag og glinser i solen. Alt arbeid utførte de selv. «Alt arbeid» betyr absolutt hele bilen unntatt lakking. De originale setene som fulgte med bilen har de derimot beholdt. Interiøret tåler selv den skarpeste kritiker.



Om Veteranvognen ønsker å ta en titt på motoren? Før vi fikk svart gikk panseret opp. «Motoren har vi gjort mye med. Måtte bl.a. lage nye ventilløftere».

Vi aner at det er lenge siden deler til Fiat 1400 A var hyllevare i Torino.

I følge oppslagsverket er Fiat 1400 utstyrt med en motor på 1400 ccm. Det utgjør 44 hk. (33kw.) Fra 1952 kunne man også få en større motor: 51 kw, 70 hk. Ingen av dem kan betraktes som en råsterk maskin, men det var øyensynlig nok til å tilfredsstille 179000 kjøpesterke italienere.

Når vi betrakter det som ligger under panseret tilgir vi raskt den mer enn moderate ytelsen. Vi lar oss heller glede over brilliant teknikk og håndverket som brødrene Henriksen har lagt for dagen under restaureringen.



Når alle smårollingene igjen hadde tatt plass i garasjen for natten var turen kommet til «Bamsen», Volvo 1966. Den måtte lirkes på plass med skohorn av hensyn til lakk og krom på lillebror Fiat. Bamsen har pr. i dag en motor på 150 hk som brødrene monterte da de restaurerte hele kabinen og lakket kjøretøyet.

Pga. plassmangel måtte forrige eier velge mellom trykkluftservostyring eller trykkluftbremses. Da brødrene satte inn ny motor fant de noe ledig plass og lirket inn begge deler. Vi så fordelene ved servostyring da Frode parkerte. Det vises tydelig at han har håndtert tyngre kjøretøy tidligere. Hele vognsamlingen til Bård og Frode Henriksen oser av restaurerings-entusiasme. Martine, Bårds datter, synes de er pene å se på, men deler for øvrig ikke pappas og onkels lidenskap for veteranbiler. Men kanskje med tiden..?



1925 Overland res

Det er nok fleire medlemmer i GVK som har restaurert bilen sin to gonger, men historia til Jan Kokkersvold er nok likevel meir spesiell enn dei fleste. Jan restaurerte sin 1925 Overland fyrste gongen før han sjølv hadde lov til å køyre bil, deretter tok han lappen og køyrde med bilen i nokre år før det oppstod tekniske problem. Bilen blei så vekkstua i over 30 år før han starta restaurering nr 2.



Frå Fevik i august 1979 der 14 år gamle Jan handlar veteranbil hos Martin Sandland.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Knappe 15 år gammel kjøpte Jan Kokkersvold seg ein 54 år gammel veteranbil og sette i gang med restaurering. Då var han den yngste medlemmen i GVK. No 42 år seinare har han igjen restaurert same bilen og han dreg vel ned gjennomsnittsalderen enno?

Bilen som fasinerte Jan den gong og no, er ein 1925 Overland Six Touring altså med opent 5-seters karosseri. Den 6-sylindra modellen var den største bilen i Willys-Overland konsernet, men var med sin 113 tommars akselavstand ikkje meir enn ein middels stor bil i 1925. Motoren som var ny av året var ein ganske så tradisjonell sideventilar på relativt forsiktig sylindervolum av

2,7 liter som utviklar 38 hk. Overland Six blei produsert av Willys-Overland konsernet som var (og er) eit ganske så seiglivna firma med aner tilbake til 1905 som forsåvidt enno kan sporast i 2021 gjennom bilane av merket Jeep. Opp igjennom åra har firmaet veksla mellom gode år med sal inne blant topp 5 i USA, men har og vore teknisk konkurs tre-fire gonger. På midten av 20-talet var det ein av dei beste periodane for Willys-Overland som hadde funne seg ei nisje med sin Whippet modell plassert litt over Ford Modell T i pris og dei selde over 200.000 bilar i 1925, året Overland Six blei lansert og produsert. Overland Six var eit steg opp i storleik for firmaet og salet av denne var nok ikkje det aller største, sjølv om det ikkje er råd å få tal på produksjonen av bilar med Touring karosseri. Jan har funne bilete av minst to stk norske Touring gjennom søk i digitalarkivet og kjenner i dag til ein bil utanom sin eigen. Denne er eigd av ein medlem i MHKD og skal vere ein bil i fin originalstand.



Kort tid etter innkjøp blei det forsøk på oppstart. Og etter nokre meters tauing starta bilen som hadde stått i 25 år.

Bilen til Jan blei sannsynlegvis brukt-



Staurert to gonger



Manglande eksosrør var for anledningen erstatta med gummislange frå ein parafinbil. Blårøyken indikerte at det var behov for motoroverhaling.



Midtvegs i restaurering nr 1. Bilen er no fullstendig demontert. Far Realf sjekkar ut ny botnstokk til karosseriet, medan Jan er fotograf.



Våren 1981 var bilen tilbake etter lakking. Den 16 år gamle eigaren bak rattet.



Til Grenlandsrally 1981 debuterte den nyrestaurerte bilen. Tett av folk ved start som ser ut til å vere i Skien sentrum.



Som andre bilar som blir sett i drift etter mange års stillstand var det utfordringar undervegs på løpet. Bensinrøret låg for nærme eksosmanifolden som gav bensinlåsing og stopp undervegs.



Men og god stemning på praktisk prøve under Grenlandsrally 1981.

importert til Noreg i 1927 og var fyrst eigd av ein lege i Kristiansand, deretter gjekk han i Arendal før han blei stua vekk på ein låve i Fevik på 50-talet. Der stod bilen til 1979 når Martin Sandland selde bilen til den svært unge Jan Kokkersvold. Jan hadde fått tips om bilen av fetter sin, Bjørn Gunnar Normann, som var ivrig i miljøet og hadde funne ut av denne bilen. Med på kjøpet og ein viktig bidragsytar til Jan sin realise-



Broder Per Kokkersvold var den einaste som hadde sertifikat i 1981, medan Jan og søster Anne var mannskap.



For ung til å kjøre den:
Fingernem 17-åring bygde opp veteranbil



Jan Kokkersvold fikk mye ros for veteranvogna han har bygd opp selv. (Foto: Rudi)

Her er det TA eller Varden som har laga oppslag om den unge restauratøren.

ring av draumen om eigen veteranbil var og far hans, Realf Kokkersvold.

Kort tid etter at bilen kom til Porsgrunn, greidde familien Kokkersvold å slepe han i gang med midlertidig eksosanlegg av ein gummislange lånt frå ein av familiefirmaets parafinbilar. Deretter blei det full demontering med motoroverhaling, bytte av botnstokkane i treramma til karosseriet, rustsveising og lakkering i mørk raud med svarte skjermar. Fargen var det han sjølv likte i 1981 seier Jan, i dag hadde han nok gått for originalfargane som var mørkeblå og grå. Kanskje han i dag hadde late vere å lakkere i det heile tatt og heller satsa på å ta vare på den fine patinaen som bilen hadde etter nesten 30 år i ei løe. Det høyrer med til historia at far Realf hjelte junior ganske mykje med restaureringa før han blei sjuk og døydde ganske brått, deretter var det unge Jan som sjølv drog lasset og gjorde bilen ferdig på imponerande kort tid. Våren 1982 var bilen klar og debuten skulle skje på Grenlandsrally med broder Per som

Eidanger-gutt med veteranbil-dilla:

17-åring har restaurert en Overland cabriolet



Tekst og foto: Centra Press

Takket vere sin 7 år eldre fetter Bjørn Gunnar Normann, fikk Eidanger-gutten Jan Kokkersvold (18) tidlig stor interesse for veteranbiler. Faktisk så tidlig som i 6-7 års alderen. En interesse som utviklet seg til å bli en fantastisk lidenskap. Og 14 år gammel fikk han sin første veteranbil til en relativt kurant sum og med iver og glede gikk han igang med restaureringen.

17 år gammel var han da bilen var ferdig og med det er han den yngste her i landet som har restaurert en veteranbil, han har slått den nærmest legendariske 17 år gamle rekorden til Oslo-mannen Trygve Krøgsæther som var ferdig med å restaurere sin første bil 18 år gammel i 1965.

Bilen som Jan Kokkersvold har restaurert en Overland six 93C 1925 modell, laget i billandet fremfor noe, USA.

Den nevnte fetteren kom over denne bilen helt tilfeldig på en låve like utenfor Arendal og tipset Jan, som i bui og høst reiste nedover sjarlåndskysten og reiste tilbake til Eidanger med bilen på slep....

Selv sier Jan: - Så vidt meg bekjent er det ingen andre som har en maken bil her i landet og det er jo litt spesielt da!

- Kan du komme med litt mer tekniske data om vidunderet?

- Det er en 6 sylindret cabriolet type. En av de største modellene Overland-fabrikken produserte. Lillebror Overland Wippet 4 sylindret er Overland-fabrik-

kens mest kjente bil. Foruten at den er 6 sylindret, så er det en 2,8 liter og den har sideblåser. Det er spesielt de tekniske detaljene jeg her nevnte som kjennetegner min bil.

- Og du har innregistrert bilen du?

- Jada, skulle bare mangle. Bilens kjennetegn er ND 45945, smiler Jan Kokkersvold synlig fornøyd.

- Vet du noe om bilens historie?

- I 1972 ble den importert hit til landet av en lege i Kristiansand S. Jeg har ikke fått rede på bilens historie når det gjelder de to årene den var i USA, men jeg er iallefall den tredje norske eieren.

Når det gjelder hobbies er det kun veteranbiler for Jan og ingen-

ring annet!

- Hvor mye hadde du fått for din Overland hvis du hadde solgt den idag?

- Har ikke peiling. Vet overhodet ikke hvor mye bilen er verdt på kjøpers marked. Har heller ikke gjort noen anstrengelser for å finne det ut....

- Så salg er ikke på tale?

- Nei, kommer det bombastisk og kontant.

- Har du planer om å begynne å restaurere en ny bil?

- Ja. Jeg er faktisk allerede i gang. Riktignok befinner jeg meg ennå helt i grunnfasen og nok en gang gyver jeg løs på en amerikener. Denne gang en Buick sportsbil, sier en entusiastisk Jan Kokkersvold.

Det blei og reportasje i bladet Motor der Jan blei utnevnt til landets yngste bilrestauratør.



Øistein Sunde trillet muntert avgårde.

På Barnas Dag 1982 var det framleis nokre månader igjen til sertifikatet og Vidar Sjøberg kørde heidersjestene medan Jan sat som sidemann.



Etterkvart blei det Jan sjølv som køyrde bilen, her er eit foto som Bjørn Granheim har knipsa på eit ukjent løp ca i 1984.

sjåfør sidan Jan enno ikkje var fylt 18 år. Bileta frå Grenlandsrally viser at det var tett av folk ved start og stor stemning. Undervegs var det som det ofte er med nyrestaurerte køyretøy, litt utfordringar.

Bensinrøret hadde blitt plassert for nærme manifolden og blei så varmt at bensinen fordampa før han kom fram til forgassaren. Etter Grenlandsrally 1982 hadde Jan ein aktiv periode med

bilen og etterkvart med eige sertifikat, men rundt 1990 blei bilen stua vekk med havarent spesialdrev til fordelaren. På Overland Six er fordelaren plassert i bakkant av dynamoen med eit 90 graders kraftoverføring inne i eit hus i støypegods og når dette sprakk var det umogeleg å få tenninga til å fungere. Jan drev på vidare med andre veteranbilar i alle år medan den gamle Overlanden stod stua vekk, men etter eit besøk på Hershey delemarknaden der han fekk kjøpe reproduisert hus til 90 graders drevet blei bilen teken fram igjen.

I 2018 transporterte Jan sin Overland ned i kjellaren til Vidar Sjøberg og starta på restaurering nr. 2. Denne gongen blei det nytt register til radiatoren laga av Telemark Radiatorservice, grillkappa blei retta og fornikla på nytt, fordelaren fekk seg nytt drev frå Hershey og ting er gjort med både motor og interiør. Lakken blir den same som var lagt på i 1981 og har sine bruksspor etter 40

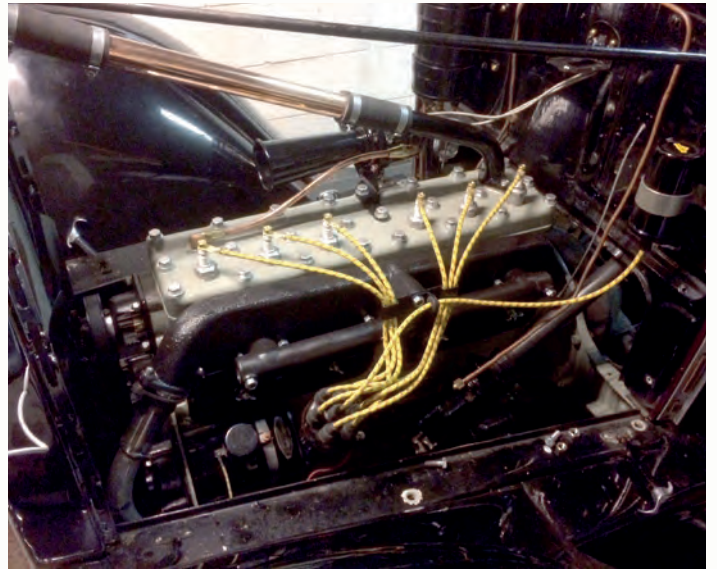


I 2018 blei bilen henta ut igjen etter lang tornerosesøvn i ei løe på Fen.





Frå Fen bar det rett ned i kjellaren til Vidar Sjøberg medan radiatoren fekk nytt celleverk.



Etter kvart blei også vinkeldrevet mellom dynamo og fordelar sett på plass.

år, men det er berre ein del av sjarmen seier Jan som har blitt tilhengar av patina på sine litt eldre dagar. Han har alt vore ute og prøvekøyrt (skilta har

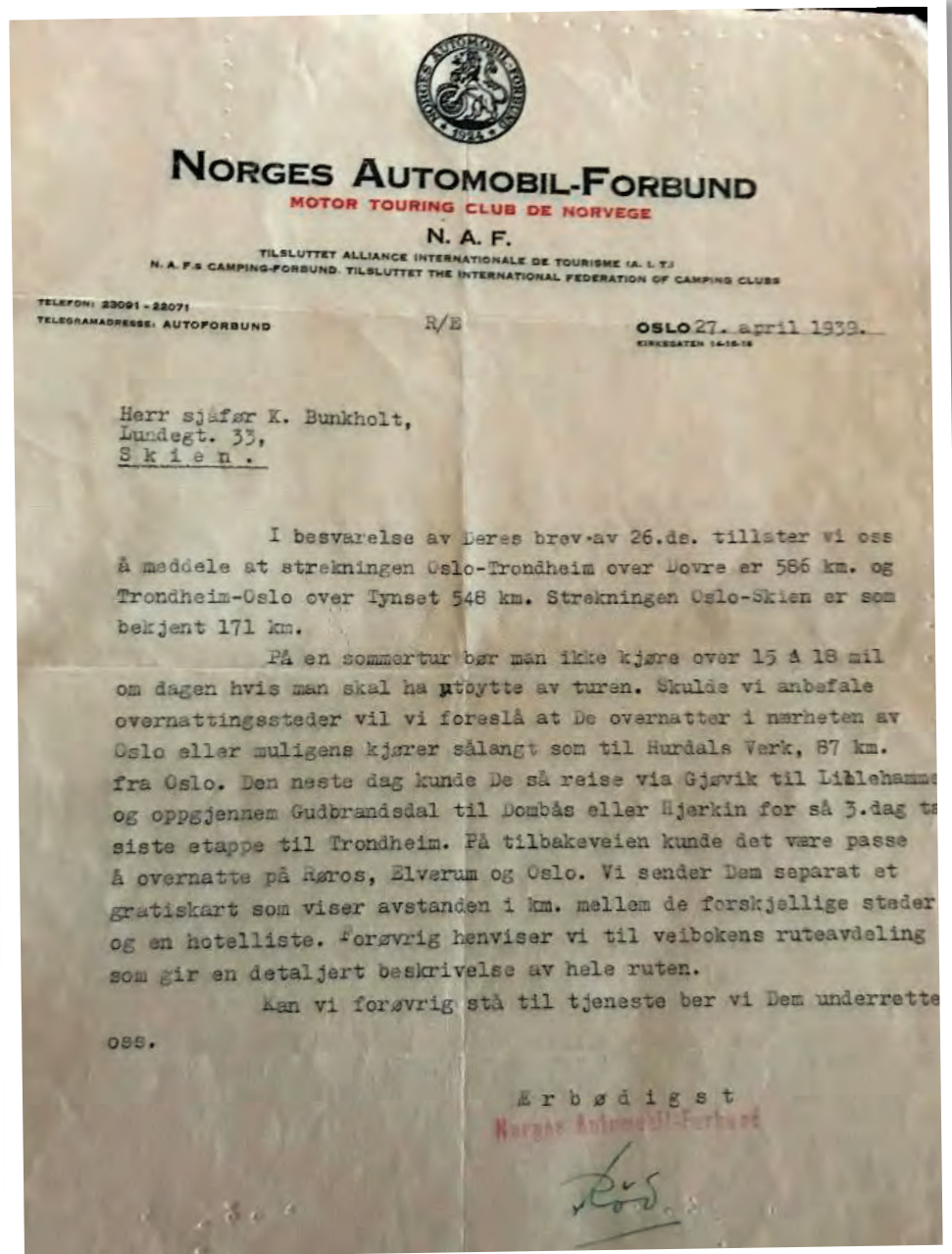
stått på bilen heile tida), der han kunne konstatere at det nok ikkje var så mykje bensin att på tanken når bilen blei sett vekk på 80-talet. No er tanken fylt opp

for fyrste gong på 40 år og planen er at bilen igjen skal ut og pynte på veteranbilarrangement, som vi får håpe at det blir ein del av i 2021.



Den siste vinteren har Jan hatt Overland heime og gjort klar for sesongen 2021. Her kan vi og sjå at trekket i framsetet er originalt medan det bakre blei byta på 80-talet.

Jarle Rønjom har funne gode reisetips frå NAF til Hr. Bunkholt frå Skien som skulle på tur nordover - datert 1939. Tydelegvis var ikkje NAF (Motor Touring Club de Norvege) den gong så vanskelege å be når folk ville ha råd til reisa og gav gjerne innsendarane personleg tilbakemelding. I dag er vel den organisasjonen mest ivrig på å tilby forsikring for elektriske sykklar.



Gamle POSTKORT

Dag Holmer har sendt oss dette postkortet frå Jernbanegata sentralt i Porsgrunn. Her ser vi på venstre side Middelskolen og deretter Metodistkirken. På høgre side er det Parkrestauranten og Creditbanken (etterkvart DNC?). Nede i gata har nokon parkert ein Studebaker omtrent slik som den Dag Holmer sjølv har i dag. Av dei andre parkerte bilane ser det ut til at det er ei ganske så eksotisk Borgward stasjonsvogn.



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

Mikrobilen på Geiteryggen



Tekst: Bjørnar Halnum
Foto: Knut Erik Knudsen

Dir. Henry Kissack har oppholdt seg i flere uker i Skien for å utstyre Snorre Kjetilson med gode produksjons-råd.

NORSK BOBLE TIL 5000

Snorre Kjetilson og Peel sjef Henry Kissack demonstrerte villeg den nye bilen som skulle produsertast på Geiteryggen.

Til dette nummeret har Veteranvognen funne ein skikkeleg karamell som tikkar dei fleste boksar for allmenn interesse. Det er ein bil som har stått på låve i 50 år, frå eit bilmerke som har fått stor oppmerksomheit dei seinare år; det er sannsynlegvis einaste av sitt slag i landet og ein av få på verdsbasis. På toppen av det har bilen Grenlands tilknytning av historisk verdi langt ut over veteranbilfolket, og han er til sals for ein høg sum – særleg dersom du reknar kiloprisen.

Tekst og foto: Narve Nordanger

I dei seinare år har ganske mange blitt merksame på bilane frå produsenten Peel. Modellen dei laga med namnet P50 står i rekordbøkene som verdas minste bil som er serieprodusert, og etterfølgjaren Trident er altså to-seters versjonen av verdas minste bil. Med ganske stor sannsynlegheit er dette altså verdas minste to-seters bil.

Peel Engineering var eit lite firma på Isle of Man i Irskesjøen som fyrst produserte båtutstyr og som





Bilprodukta frå Peel (her i nyare reprotugåve). Til venstre einsetaren P50.



Billedbladet Nå frå juli 1970 kunne fortelje om ein ny norsk bil.

tok i bruk det nye materialet glasfiber på starten av 50-talet. Etterkvart blei firmaet store på motorsykkel-kåper i glasfiber og byggesett til sportsbilar basert på understellet av førkrigs bruksbilar. Tidleg på 60-talet bestemte Peel seg så for å starte bilproduksjon og firmaet debuterte verdas minste bil P50 i 1962 med ein motor på 50 kubikk. Det blei ingen suksess, og noko større suksess blei heller ikkje av etterfylgjaren Trident med to seter og like liten motor. Peel var og ein av dei fyrste bilane laga i gel-coat med fargen innebakt i plasten (jmfør Think og diverse båtar) som dermed sparte produsenten for å lakkere bilane, men og avgrensa fargeutvalet. Totalt reknar ein med at 55 stk P50 blei bygd og deretter 80 av Trident, i dag er det kjent ca 30 bilar av kvar modell. Peel er den einaste bilprodusenten som nokon gong har vore på Isle of Man og bilane er blant anna markert på øya med eige frimerke. Storleiken på bilane frå Peel var ideell til å kome seg rundt i trange bygater, medan effekten i DKW-motoren på berre 50 ccm kanskje var det største problemet særleg på stader med bakkar. Her til lands ville ein gjerne kalla dette mopedbilar, medan i utlandet er meir vanleg å bruke kategorien mikrobil. Ein vanleg definisjon på mikrobil vil seie bilar markert mindre enn ein «småbil» og som regel med motor på under 700 ccm, og av desse igjen var Peel sine dei aller minste.



Unnastua på ein låve står ein bitteliten bil som nesten blei serieprodusert i Grenland.



Kjetilson håper at parkeringsboblen også blir populær som konebil.

Med britiske skilt stod Peel'en parkert på Geiteryggen mellom meir vanlege norske bilar.

I motsetning til mopedbilar kan ein mikrobil gjerne gå fortare enn 50 km/t om motoren klarer det. Det finst nokre andre mikrobilar i GVK, slik som den Heinkelen som blei presentert i nr 6 i 2020.

Etter 1970 gløymde dei aller fleste at det hadde vore produsert noko så små køyretøy, og ingen snakka om Peel før utpå 2010 talet. Då køyrde fyrst

ein viss Jeremy Clarkson (han frå Top Gear) gjennom BBC sitt hovudkvarter i ein Peel P50 og skapte stor blest om mikrobilar generelt og Peel spesielt blant dei millionar som fylgde Top Gear på den tida. «Finst det verkeleg så små køyretøy?» - var spørsmålet mange stilte seg. Deretter var det ein storsamlar av småbilar, Bruce Weiner, som i 2015 auksjonerte bort heile

samlinga si og fekk svært godt betalt. Plutseleg hadde verda fått augene opp for Peel og etterspørselen auka voldsamt. Weiner sin P50 gjekk for \$125.000 medan han fekk \$70.000 for sin Trident. Bilane er kanskje enno mindre relevante i dagens trafikk enn når dei var nye, og dei aller fleste Peel står til pynt og blir berre unntaksvis køyrt på mikrobiltreff. Likevel er det eit

I oktober i år ruller den første norske parkeringsboble ut fra provisoriske produksjonshaller på Skien flyplass.

Flymannen Snorre S. Kjetilson, 45, har kjøpt verdensrettighetene av dir. Henry Kissack i Peel Engineering Ltd., Isle of Man.

Nå er Kjetilson på jakt etter et velklingende skandinavisk navn på boblen.

8

Boblen veier ikke mer enn 90 kg og kan lirkes inn nesten overalt.

Motor på 49 cc

Både i 1970 og 2021 var det å bære Tridenten ein grei måte å flytte han på.



britisk firma som i dag ser ein marknad i å lage reproduksjonar av P50 og Trident med både elektrisk og bensinmotor som framdrift, og skal du til Isle of Man på biltur er det eit bilmerke som passar betre enn alle andre.

Det som er langt mindre kjent (særleg utanfor Grenland) er at det nesten blei igangsett lisensproduksjon av Peel Trident på Geiteryggen! Snorre Kjetilson er i Grenland kjent som grunnleggaren av selskapet Fjellfly som opererte fly over heile Sør-Noreg og ikkje minst som han som hadde bjørnar på hovudbasen sin Geiteryggen. Men Kjetilson dreiv og import av moped-bilar på 80- og 90-talet, og før dette igjen ville han altså i 1970 forsøke seg på produksjon av slike bilar på Geiteryggen. I høve til ein reportasje i «Billedbladet Nå» frå sommaren 1970 hadde Kjetilson sett nokre ungdommar som køyrde rundt i ein mikroskopisk bil og han tok deretter kontakt direkte med produsenten av denne bilen som var Peel. Dei hadde for lengst avslutta produksjonen av modellen P50 som antageleg var den Kjetilson hadde sett, men hadde enno støypeformer og anna produksjonsutstyr for si andre utgåve - Trident.

Ikkje lenge etterpå kom ein av grunnleggarane av firmaet Peel ved namn Henry Kissack til Geiteryggen med eitt eksemplar av Peel Trident og brukte deretter mykje tid saman med Kjetilson på å finne ut korleis ein kunne starte lisensproduksjon i Skien av produktet. Reportasjen i Nå er generelt veldig optimistisk og omtalar blant anna at Kjetilson tok bilen med seg til Oslo for å få godkjenning hos Vegdirektoratet. Når byråkratane ikkje ville kome ut til han, fekk han nokre sterke karar til å hjelpe

seg og bar bilen på 90 kg opp til 5 etasje i staden for. Det blei vidare fortalt om prøveturar i 50 km/t på Geitryggen og at Kjetilson såg for seg ein god marknad for det han helst ville kalle parkeringsboble eller innebygd moped, og ikkje for bil. Dette mest sannsynleg sidan han ikkje såg nokon økonomi i å starte produksjon dersom produktet blei pålagt dei norske motorvognavgiftene på minst 100%. Storleiken måtte elles vere perfekt som såkalla konebil meinte både Kjetilson og journalisten frå Nå.





Dette fotoet frå Internett viser at Peel Trident er ein to-setar sjølv om begge bør bruke Sterilan.



I høve til «Billedbladet Nå» blei og avtale inngått om alle rettigheter som forsåvidt er interessant i og med dagens produsent av elektrisk Peel hevdar å inneha rettane til produksjon av Trident. Arbeidarar frå Isle of Man skulle ta turen til Geiteryggen for å hjelpe i gang produksjonen og Kjetilson såg for seg produksjonsstart i oktober 1970 med prøveproduksjon på 50 køyretøy. Kissack på si side var og veldig positiv til prosjektet og klaga på dårleg tilgang av brukande motorar som ein av grunnane til at Peel hadde måtte legge ned sin produksjon. Det vi veit er at det kom både delar til bygging av bilar og produksjonsutstyr til

Blir det for varmt om sommaren kan ein køyre med kun botnplate og la osteklokka ligge igjen heime.

Skien, men ikkje om komponentar blei produsert i Skien eller om køyretøy blei montert. Av ein eller anna grunn stranda prosjektet og det blei ingenting av planane om produksjon, mest sannsynleg fordi ein eller annan spissfindigheit ved bilen ikkje gav det avgiftsfritaket frå myndigheitene som Kjetilson hadde håpa på. I mange år etter 1970 hadde Kjetilson produksjonsutstyret og delane til Trident lagra i ulike lokale, deriblant fleire eksemplar av dei to hovudkomponentane botn og glaskuppel. Det meste har etterkvart blitt kasta etter ulike flyttingar, men ein kuppel finst enno i tillegg til bilen. Vi i GVK redaksjonen har ikkje lukkast i å finne skriftleg eller fyrstehands referanse til korleis det gjekk vidare, men framstøytet var iallefall nok til at ein på norsk wikipedia har inkludert Kjetilson sitt forsøk på lista over «prototypar og planar utan produksjon» under «Norsk bilproduksjon».

På ei løe ein stad på Sørlandet har Anne Evju Moland i dag lagra ein av landets meir spennande låvebilar. Anne jobba for Kjetilson i mange år og er dagens eigar av det som sannsynlegvis er landets einaste Trident (i tillegg finst ein det ein Peel P50). Med unntak av ein kort prøvetur på isen i 1981 har bilen stått inne i 50 år, og ser ganske så bra ut. Dessverre er ein bitteliten bil på 90 kg på lik linje med ein motorsykel lett å stele, og Anne vil helst ikkje at eksakt lokalisering skal bli avslørt. No har ho avertert bilen til sals i Storbritannia for marknadspris £40000 og har fått ein del interessar, sannsynlegvis mest frå forhandlarar som tenker vidaresal. Skulle nokon norske vere interessert i bilen, som gjekk med britiske skilt på Geiteryggen og sikkert aldri har vore registrert her i landet, kan GVK-redaksjonen vidareformidle dette til Anne. Utropsprisen omrekna til norske kroner delt på 90 kg gjev og den spennande

kiloprisen av 5300,- noko som svært få bilar på finn.no kan matche. Vanlegvis når det er snakk om bilar med mange år på låve er det mykje styr med lufttomme dekk, fastrusta bremsar og stiv styring for å få dei ut i friluft. Når eg var og studerte bilen til Anne tok det to sterke karar 1 minutt å bære ut og like fort gjekk det å bære inn igjen. I tillegg går Tridenten nok inn i baki ein standard pizza-bil, som er nok ein fordel dersom ein vurderer Peel som veteranbil. Sjølv sagt måtte eg prøvesitje og kunne konstatere at komforten var ganske grunnleggjande med eit hardt sete og glatt gelcoat overalt, men det ville nok vere plass til to ikkje for breie personar inni bilen. Desse burde nok ikkje vere redd for fysisk kontakt, det ville vere omtrent som å sitje tre baki ein Saab 96. Instrument var det svært lite av, medan glaskuppelen gav fantastisk overblikk og assosisjonar til både å vere i ei osteklokke og ein gullfiskbolle.



Ganske enkel å komme seg inn og ut av. Motoren er tilgjengeleg i holet bak setet, der kan du og legge dokumentmappa di - stresskoffert blir nok litt for stor.



NYPUSSET HUDSON 1947

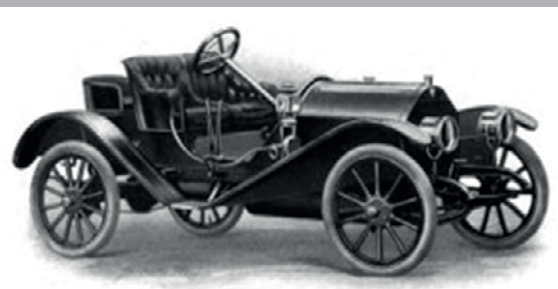


«Vent en uke – den er ikke blank nok ennå!!» Odd Johansen ville at Hudson Commodore Eight fra 1947 skulle være så blank i lakken som mulig når Veteranvognen kom på besøk. Det var ingen lett oppgave. Lakken fra 1947 har sett bedre dager.



«Det er en tøff jobb å rubbe!» Men Odd skyr ikke noe middel for å få sin Hudson til å fremstå så blank som mulig, både med rubbing og med polering. Han har gitt opp forsøket på å få bilen like skinnende som den var i sin glanstid, bokstavelig talt. Det er tross alt noen år siden den forlot fabrikk, og mange eiere har brukt både børste og pusseklut gjennom årenes løp.

Men Odd trøster seg med at slike sjetteringer gir en viss patina. Vi mennesker får rynker og større livvidde med årene, kjøretøyer blir litt mattere i lakken. Da Veteranvognen kommer på besøk er vindusvasken akkurat ferdig. Hudson 1947 er klar til møte vårsolen. For første gang i år.



Detroit går for å være USAs bilfabrikk. Her opererte Joseph L. Hudson som entreprenør for forretningsbygg. Dette gikk så bra at han fikk overtalt åtte andre investorer til å slå seg sammen med ham og danne The Hudson Car Company. Vi regner med at de feiret dagen behørig: 20.februar 1909. Forretningsideen var å tilby biler til under 1000 dollar. I 2019 ville det tilsvare 28.465 dollar.

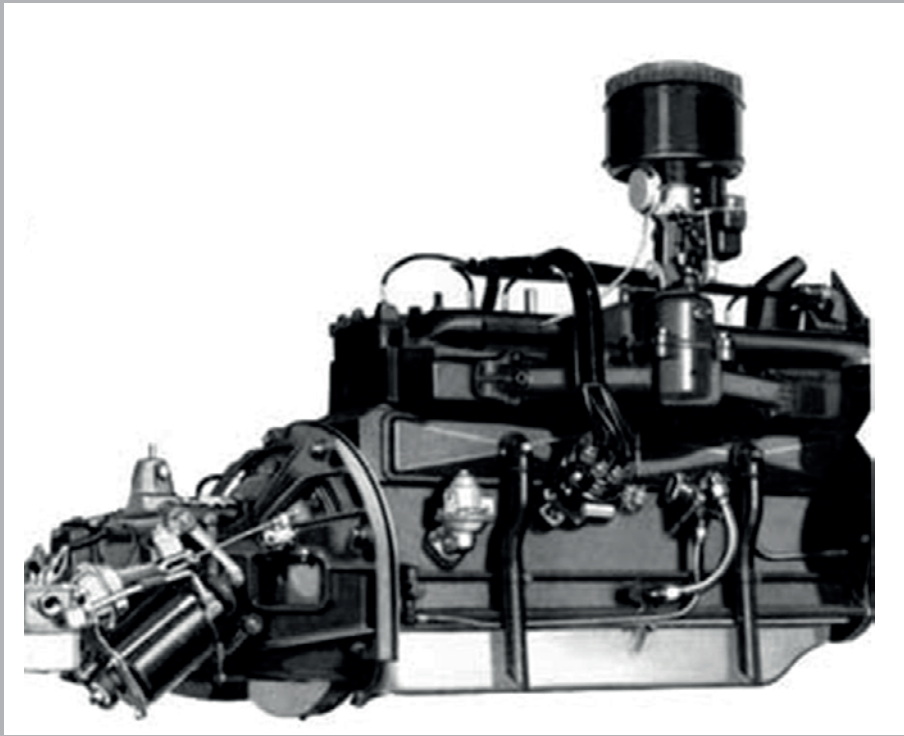


Man må innrømme at det var et rimelig kjøretøy. Hudson Twenty ble deres første bil på markedet. Den gikk som varmt hvetebrød, og solgte over 4000 eksemplarer alt første året.

Odd Johansens Commodore Eight så dagens lys mange år senere. Man skulle tro at Hudson ville leve lykkelig inntil verdens ende, men alt i 1954 slo Hudson seg sammen med Nash-Kelvinator og ble hetende American Motorcars Corporation, like godt kjent som AMC. De beholdt Hudson-navnet helt frem til 1957, da kjørte det inn i historien og ble parkert der.



Odd Johansen har sett seg fornøyd med polering og vindusvask. Nå er det på tide å gå over til det indremedisinske på Hudson Commodore. Panseret er hengslet i forkant og avslører hvor hestekreftene ligger lagret. De 8 sylindere rommer et volum på 254 cct. (Amerikanerne måler i tommer, som vi alle vet).



Oversatt til norsk på en forenklet måte betyr dette at Odd Johansens Hudson har til sammen 128 hestekrefter med stort og smått. Tatt i betraktning av at de skal flytte på 1575 kg virker ikke det som noen overflod av motorkraft. Men i følge Odd er det mer enn tilstrekkelig til at han kan tilbakelegge mil etter mil i behagelig tempo. Til en kostnad av ca. 1,5 liter bensin på milen. Commodores tank rommer 60 liter, så kan statistikerne i klubben regne ut hvor langt han kommer til den prisen.

Hudson gjorde som så mange andre bilfabrikanter på den tiden, de fant på noe nytt. «Idiotlyset» er noe vi kan takke Hudson for. I stedet for at du måtte bruke peilepinnen uavlatelig for å vite at motoren hadde nok olje, oppfant Hudson varsellampen på dashbordet for oljetrykket.

Hudson var faktisk også den første bilfabrikanten som introduserte den avbalanserte veivakselen. Dermed kunne du øke turtallet betraktelig uten at kjøretøyet ristet i stykker. Mens konkurrerende bilfabrikanter som prøvde å holde følge lå rystende tilbake i veikanten.



Odd Johansen har figurert før her i Veteranvognen med en Cadillac. Dermed slipper vi å repetere det meste, men tar med at han født på Otta i 1943. I 1959 kom han til Skien, og avanserte til rørleggermester. Nok om det.

På spørsmål om hvorfor han anskaffet seg en Hudson kunne ha fortelle at i 1962 var han 19 år og hadde 1500 kroner å kjøpe bil for. Sammen med Kjell Kristian Gundersen fra GVK dro de ut i verden for å finne noe. Det gjorde de ikke. De hadde imidlertid hørt at en kar i Larvik drev med brukte biler. Og der sto en strøken Hudson Commodore.

Aberet var at prisen var kr. 2.500. Den var tidligere kjørt av Anders Jahre, som hadde vært eneste eier. Skipsrederen hadde behandlet sin Hudson pent. Det ble avtalt at Odd Johansen betalte 1500 kontant, og resten på avbetaling med kr. 100 pr. måned. Odd betalte flittig og tok vare på kvitteringene. Så da brukthandleren prøvde å lirke til seg litt ekstra betaling for 3 måneder hadde Odd orden i papirene og kunne legge frem fullgod dokumentasjon på at alt var betalt. Etter det fremstøtet hørte Odd Johansen aldri mer fra Larvik.



Så kom den dagen da livets realiteter slår inn, Odd Johansen giftet seg og hadde ikke råd til å sitte med en dyr Hudson. Dermed ble den solgt. Senere, i godt voksen alder forsøkte han lenge å oppspore den. Forgjeves. Den var, som danskene sier «Borte med blesten..»

Odd Johansen søkte på nettet i 7 år etter en erstatning for skipsrederens kjøretøy. Dagens Hudson dukket opp i 2011 på E-bay. Denne befant seg i Massachusetts, USA. Byråkrati, papirer og betaling med PayPal foregikk smertefritt. I september samme året ankom bilen til Skien.

«Alt er originalt! Det er ikke byttet noe. Unntatt innerkransen på rattet, der du trykker for å få lyd i hornet. Den var knekket og måtte byttes.» På eksteriøret var det et lett anslag av overflaterust som er visket bort. Og patinaflekker i lakken hist og her. Ellers var motor og girkasse helt perfekt.

Radiatoren derimot var ikke helt seg selv. Da Odd Johansen kjørte bilen hjem fra Drammen kokte den ved By The Way. Det gikk med noen liter vann før Hudson sto i garasjen i Skien, med diagnosen: Bytt radiator! Det ville koste ca. kr. 10.000. Nå trådte Johansen junior til. Han foreskrev 3 dagers behandling i karbad med gjennomstrømming av mild syre med ph-verdi på 3.

Deretter kunne Odd Johansen kjøre opp til Jarseng for full musikk. Selv på høyeste turtall viste termometeren ikke det minste tegn til bekymring. Kurbadet hadde hatt sin virkning.

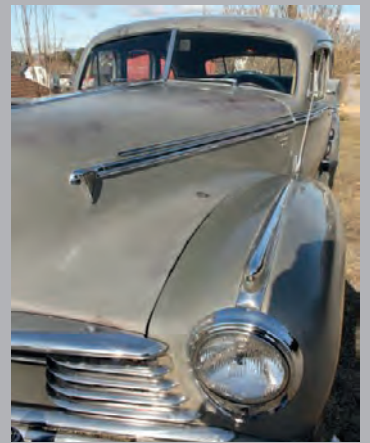


Etter å ha fremvist et helt kartotek av papirer om bilens historikk fra tidenes morgen entret Odd Johansen førersetet. Der fikk han tenning. Utenfor garasjedøren ventet solskinn og varmegrader. Batteriet med sine 6 volt hadde overlevd vinteren og etter en kort konferanse ble det liv i de 8 sylindrerne. Hudson Commodore Eight fra 1947 listet seg baklengs ut i vårsolen.





Odd Johansens Hudson har vært ute en vårdag før: som deltager på Grenlandsrally i 2014 fikk den vist seg frem både foran og bak i Brekkeparken. Nysgjerrige beundrere kunne la seg imponere over det tekniske som befant seg under panseret. Eller linjene i gallionsfiguren som prydet fronten.



Og linjer er det mye av på Odd Johansens Hudson. Både på langs og på tvers. I karosseri og i detaljene i grillen. Når man ser bilen får man en mistanke om at Hudson fremdeles er påvirket av Elizabeth Ann Thatcher. Hun var en av USAs

første kvinnelige bildesignere og var designer for Hudson til 1941. Hun hadde en feminin omtanke både for eksteriør, instrumentpanelet og seter. Vi aner at det henger noe igjen fra den tiden hun satt ved tegnebordet?





For å være en bil som ble lansert i den rimeligere prisklassen virker den likevel overbevisende hva kvalitet angår. «Hvordan er den å kjøre?» Vi får vite at opp til 80 km/t er den behagelig. Kjørere du fortere øker behovet for øreklokker så Odd Johansen savner et overdrive. Hudson ble levert med standard 3-trinns kasse, men kunne også leveres med overdrive. Dessverre ikke på denne modellen. Så Odd Johansen må ferdes som veteranbileiere flest: Med rolig verdighet.



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO

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

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



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



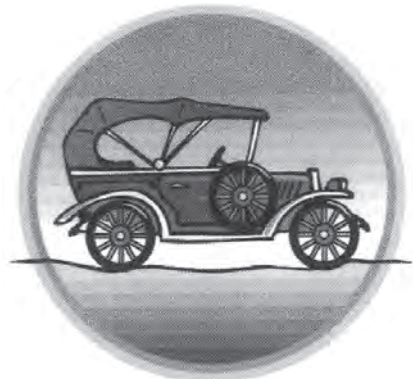
Christoffersen VVS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



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

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



CHR. BJØRGE
KAROSSEFABRIKK

på hjul siden 1879



Er man noenlunde lokalkjent i Skien vet man hvor Duestien ligger. Er man ytterligere lommekjent vet man også hvor man finner Pausgate 5. Og der ligger Chr. Bjørge Karosserifabrikk. Det har den gjort siden 1879. Skjønt da var det vogner og ikke karosseri som ble bygget.

Grunnleggeren kom fra Sauherad og het John Bjørnsen Bunkholt. Hvis det er noen i GVK som mener at det etternavnet lyder kjent så stemmer det. Oldebarnet til vognfabrikant Johan heter Bjørn Bunkholt og har vært medlem i klubben siden 1977.

Man snakker av og til om at eplet ikke faller langt fra stammen. I dette tilfellet kan vi vel snakke om rattstammen. Som de fleste av oss vet har store deler av Bjørns Bunkholts liv foregått bak rattet. På en buss. Nå har han lagt inn årene. Det har aktiviteten i Duestien også. Chr. Bjørge Karosserifabrikk består i dag bare av navnet. Og bygningen.

Tilfeldigheter styrer så mangt. Da Christian Bjørge ble født i 1869 på Sande gård i Vestfold sto det neppe skrevet i stjernene at han i 1893 skulle ende opp med en togbillett som brakte ham til Skien. Da var han 25 år.



Nesten umiddelbart fikk han jobb hos en hovslager i Hjellen. Der ble han ikke lenge.

For det var drift og drag i Chr. Bjørge, alt året etter sto han med skjøte i hånden: Vognmaker Johan Andersen hadde kjøpt vognmakerverkstedet av John Bjørn Bunkholt i 1885. Nå solgte han det videre. Vognmakeren Andersen fikk betalt kr. 4000 for bedriften i Pausgate 5. Dermed var Chr. Bjørge Karosserifabrikk i gang. Nå er eventyret slutt. Etter en samlet fartstid på 142 år. Og det er en Bunkholt i hver ende av eventyret.

Ulf

Bensinstasjonen



NRK-P2 er en radiokanal ikke bare blott til lyst. Dersom man er våken søndags morgen forgår det fullverdig voksenopplæring over eteren. Kombinert med en varm kopp kaffe, er dette å anbefale Veteranvognens lesere. På en mild måte får man utvidet sin horisont. Denne søndagen var det filosofering over noe så hverdagslig som «Bensinstasjonen». Hvor ble det av mannen i «overåll», kunnskapen, servicen, og muligheten for å få kjøpt en viftereim, mutter, skruer eller annet som hadde blitt liggende igjen i veikanten når man humpet avgårde på grusveien. Borte vekk er det meste av dette. Visjonen av fremtidens «bensinstasjon», var en lang rad med stikk-kontakter. Og smilende ungjenter som tilberedte pølse med lumpe og italiensk salat mens de selger lottokuponger.



Nostalgien hugg tak i hukommelsen, selv en 1948-modell fra Bergen kan huske den gang høflige betjenter fylte tanken, peilet oljen, sjekket lufttrykket i dekkene, fjernet fluelort fra frontruten og hilste høflig til uniformsluen da den veifarende svingte ut på grusdekket. De KUNNE bil. Den gang så det også ut som at en eller annen arkitekt hadde ansvaret for utforming av stasjonen. Mange hadde særpreg og var tilnærmet klassisk vakre bygninger. Med smørehall.

Redaksjonen innbyr til en liten nostalgi-reise i noe som for lengst er saga blott. Kanskje noen av klubbens medlemmer kjenner igjen en og annen bensinstasjon fra den tiden da eplenikkersen, sixpencen og beksømstøvlene var det vanlige hverdagsantrekket. Den tiden da menn gikk med hatt og hilste høflig på damene. Og bilene så ut som biler, og luktet slik biler skal lukte.



Dersom noen i klubben kjenner til nedlagte bensinstasjoner i Grenlandsregionen, tar redaksjonen gjerne mot tips. Vi regner som sikkert at nærmere 95 % av medlemmene har fylt tanken på en slik stasjon, og har et og annet å fortelle. Ta kontakt med undertegnede!

Ulf Stuwitz Røvk-Larsen

KORT NYTT...



I julenummeret skreiv vi om racerbilen i isopor. No har denne blitt til racerbil i sponplate med 24 spant bygd bakover som kopi av isoporen.



GVK sin nye inntektskjelde er parkeringsplassen til høyre for innkøringa som er utleigd til Autostrada. Her er det dugnad 20 april for å rydde opp etter snøplogens flytting av massar dei siste vintrane.



Kaj Hansen har fiksa clutchen på sin 26 Chevrolet og slepp å ringe etter hjelp frå telefonkiosken sin.



Redaksjonen rettar: I sist nummer var vi på besøk hos Buick samlaren John Arvid Vestgarden der vi kom i skade for å bruke hans tidlegare etternamn, Dahle. Han har gjort oss oppmerksom på at han hadde bytta for 7 år sidan når han gifta seg. Uansett, her er hans flotte 1938 modell Buick med lang norsk historie.



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



PD FOR 25 ÅR SIDEN

Hestekrefter og lakkglans



PREMIERT: Porsgrunnsgutten Tor Robertsen fikk premie for sin 70-modell Dodge Challenger. Her er han sammen med konferansier Ronnie Krabberød fra motorbladet Right On.

Porsgrunn Dagblad frå 1995 - Vinnarbil på Right On treff var Tom Robertsen med 70 Dodge Challenger. Er bilen her i fjorden enno?



Denne slitne Mercedes 250S av typen W108 frå andre halvdel av 60-talet står langs ein ganske trafikert veg midt i Telemark. Spennande å køyre forbi for veteranbilsfolk.



Magne Bjerva frå Skien har akkurat fått registrert sitt replika-bygga av ein Jaguar C-type.



Vi gratulerer med ein spennande bil som og er høgaktuell ut frå copyright-rettsaka mellom dagens eigar av Jaguar og ein svensk entusiast som bygde seg C-Type replika.



Med vårsola kjem dei fram. Her ein flott restaurert Scania lastebil utanfor Isak M Nilsen på Kjørbekk no i april.



Frist for stoff til neste utgave er 15. mai 2021



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