



Nr. 1 – 2023 Årgang 48

Veteranvognen



Av innholdet:



Commer 1955



Honda CB 100



MGB 1971

Formann:

Jarle Rønjom – tlf 4041 2824
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Bjørn Granheim – tlf 9166 2494

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 9587 4878
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 9240 1984
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 9131 6526

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 9821 5094
Dag Henning Eik – tlf 9006 6715

Revisorer:

Stein Haugseter og
Ole Aglen

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505

Teknisk bil:

Svein Ekornrød - tlf: 9052 6749
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykel:

Hans Olav Kise - tlf: 9301 1583
E-mail:hanskise@gmail.com

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Per Horst, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) – tlf 9019 9362,
E-post: torewahl@online.no
Inge Holt (MC) – tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) – tlf 9387 1503

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



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

Årskontigent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år. Sjekk www.gvk.no for innmelding

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnsveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i hver måned (unntatt juli). Med-

lemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelsehemmede og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada. Ønsker du å

parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Autostrada.

REDAKSJONENS HJØRNE

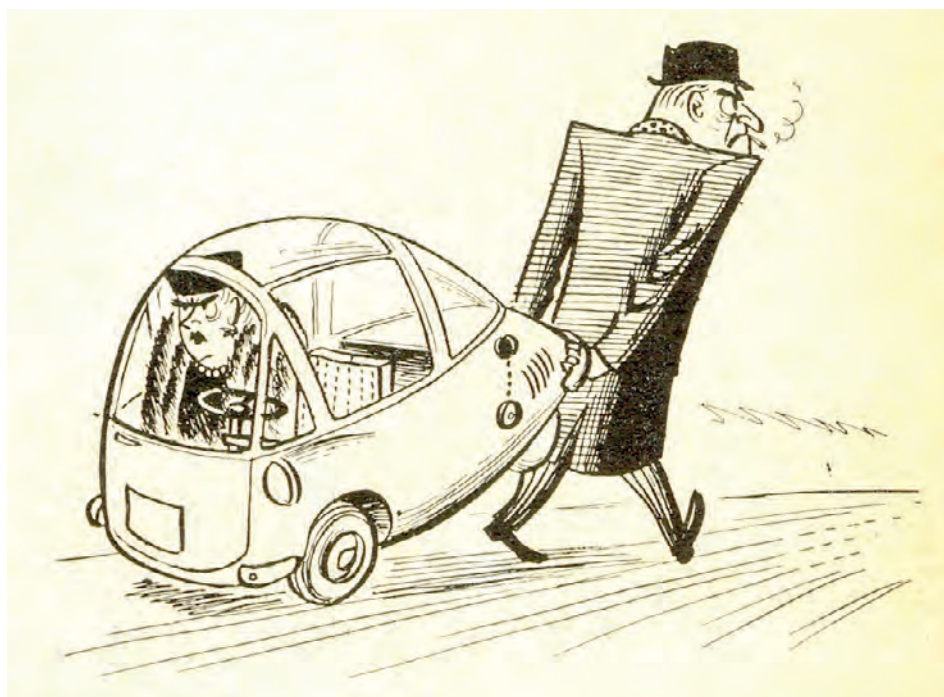
Fjoråret var nok eit godt år for Veteranvognen, og klubbens blad kom med 6 nummer som planlagt og til planlagt tid. Vi i redaksjonen er godt fornøgd med å ha sett saman 200 sider med lesestoff, som vi synest sjølv har innehalde god kvalitet med variert innhald på kvalitetspapir og trykk. Særleg positivt er det alle artiklar vi har fått frå medlemmer utanfor redaksjonskomiteen og dermed den positive responsen vi har fått på vårt ønske om slike bidrag, bladet har i 2022 fått fleire bidrag enn nokon gong før. Vi takkar følgjande for deira artiklar: Oddvar Høijord, Torfinn Dale, Tore Kvaale, Espen Nordaunet, Magne Wraa og Helge Thorkildsen – og nemner til slutt spesielt John Arvid Vestgarden

og Tor Kjetil Gardåsen som til saman har bidratt med 9 flotte artiklar.

I dette nummeret presenterer vi klubbens fyrste oversikt over spesialistar sidan 1985. Dert har kome mange gode innspel til lista, men vi har og høyrte om potensielle ekspertar utan namn og telefonnummer slik at det må vere mange som manglar enno. Gje oss dine innspel.

*Med helsing frå redaksjonen:
Leif Hægland, Ulf Stuwitz
Røvik-Larsen, Narve Nordanger*

STRIPA Russell Brockbank



FORMANN HAR ORDET

Hei kjære lesere av Veteranvognen!

Når dette leses, har vi gjennomført vårt ÅRSMØTE for 2022, og det samme med valg av fremtidig styre. Da har jeg også gitt fra meg «klubba» og annet utstyr til ny formann som er Jarle Rønjom.

Det ble 3 interessante år jeg fikk gleden av å lede denne fine klubben, sammen med et engasjerende styre, og det har vært mange fine opplevelser å ta med seg videre. Jeg mener det er en tid for alt, og et slikt verv synes jeg bør rullere slik at flere kan få vist seg frem og ta denne fine klubben videre mot nye høyder. I tillegg er det svært tilfredsstillende å se litt tilbake på hva vi har fått til i denne perioden, det være seg oppgradering av lokalet og aktiviteter av ulike slag. Når det er sagt så sender jeg oppfordringen videre til det nye styret å øke aktivitetsnivået slik at enda mer skjer, og enda flere får vist seg frem.

En sak til som er tilfredsstillende å se tilbake på er den økonomiske situasjonen klubben er i, og det formidable overskuddet vi klarte å skape i et normalår som 2022 var, og den sterke finansielle situasjonen klubben har er unik. Dette er gjort ved god og økonomisk drift uten å bruke mer penger enn nødvendig, og så har vi jo også dratt inn en del penger etter diverse søknader på både coronastøtte og strømstøtte, i tillegg til støtte fra



Sparebank 1. Overskuddet for 2022 er også blitt styrket ved et godt gjennomført Grenlandsrally som Tore Kvaale styrer på en god måte.

Da takker jeg for meg som formann, og gleder meg til å være med videre og observere god og trygg drift med en klubb som har stort potensiale. Masse lykke til for det nye styret!

Hilsen

Hilsen Torfinn

som nå ikke lenger er formann

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægland / Epost: leif.haegland@gmail.com

Web-master:

Torfinn Dale - tlf 9119 0595

Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 9240 1984
E-post: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien - t lf: 3590 5590
www.thure-trykk.no

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2023:

Nr. 1 deadline 1. februar

Nr. 2 deadline 1. april

Nr. 3 deadline 15. mai

Nr. 4 deadline 15. august

Nr. 5 deadline 1. oktober

Nr. 6 deadline 1. desember

Utgivelse blir ca to uker senere.

Framsidedfoto:

I Siljan står denne flotte Forden med eit godt snølag over og ventar på våren. I høve til mine notat frå Right On treffet i 2014, skal det vere ein 1955 produsert i Köln (Tyskland) og den sideventilerte Ford V8-motoren var visstnok ein gong bytta ut med ein noko nyare 4,5 liters Mercedes-Benz motor?

ETTERLYSNING FRA VÅR KASSERER

Det er noe mangler i medlemsregisteret:

- Noen har vi ikke telefon nummer til – disse kan vi ikke sende SMS-varsel til
- Det er flere som ikke har oppgitt en e-post
- Vi tar gjerne imot fødselsdato på våre medlemmer.

Fint om du sender oppdatering på SMS eller e-post til:

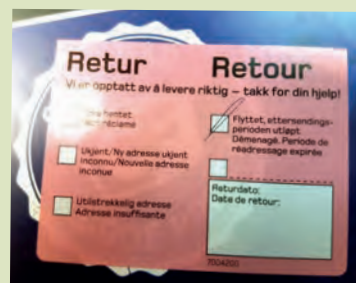
Dan Kristian Daae Jonassen

Tlf: 95 14 42 13,

E-post: kasserer@gvk.no

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring i adresse påført av Posten? Husk at Posten kun videre sender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer til avsender. GVK videre sender ikke bladene vi får i retur. 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!



Commer

tilbake til Ulefoss



«Den bilen må du kjøpe!!» Det var klar beskjed til Terje Stavåsen da han ymtet frempå om at han hadde en Commer Superpoise 1955 på hånden. Beskjeden kom både fra Nome Motorhistoriske Forening og Holla Historielag. Nå spiller det liten rolle siden det er omtrent samme bemanning i begge foreningene. Og Commer 1955 hadde en viktig rolle i et industrieventyr på Ulefoss.



Den som trafikkerer riksvei 36 mellom Norsjø og Ulefoss sentrum i dag vil savne utsikten mot vulkanen. Ikke så rart, du er ca. 500 millioner år for sent ute. Nå er det i beste fall det vi kaller «ulendt terreng» der den befant seg.

Etter alle millionene av år med slitasje er stort sett alt over bakken borte. Men i bunnen lå det mengder av verdifulle mineraler, det som vi i dag kaller Fensfeltet. Overlesset med Thorium, Niob og jern.

Ulefos Jernverk begynte å hentet jernmalm alt i 1657. Men det var så smekktfullt av andre godbiter at A/S Norsk Bergverk åpnet drift i 1952. De trengte etter hvert en moderne og funksjonell lastebil og kjøpte det nyeste på markedet: Commer Superpoise 1955. Dessverre varte ikke lønnsomheten lengre enn til 1965 og A/S Norsk Bergverk pakket sammen og ble historie. Det kunne Commer 1955 også blitt om ikke historie-interesserte ildsjeler hadde grepet inn.



Etter at A/S Bergverk la ned i 1965 ble Commer Superpoise arbeidsledig. Den ble stående uvirksom under åpen himmel ved gruvene helt frem til 1971. Nå er ikke Ulefoss det mest værutsatte sted i Norge, men hvem som helst som har stått utendørs i hele 6 år kun iført tynn lakk kan bevitne at det ikke er godt for noen. Vi antar også at tidligere vedlikehold var

holdt innen Bergverkets stadig trangere rammer, så selve utgangspunktet for liv under åpen himmel var ikke det beste. Den fikk ny eier i 1998, en seljording forbarmet seg over den og brukte den som gårdsbil, noe som skulle være avgiftsfritt. Dermed burde den være trygg. Men den havnet på et jorde i Heddal i stedet.



Planen var å bygge den om til Hotrod. Det gikk så langt at det ble satt på en forstilling fra en Jaguar, og fulgt opp med å montere det Terje Stavåsen karakteriserte som «en rå motor».

I 2012 lusket Terje rundt på internett for å lete etter en veteranbil av et eller annet slag, «samma hva», for å sitere. Der dukket Commer Superpoise 1955 opp, uten å vekke de store følelsene. Så gikk det seks år, og den befant seg fremdeles på nettet. Da hang Terje seg opp i at den hadde levd sitt yrkesaktive liv på Ulefoss og meldte fra til Nome Motorhistorisk Forening. Responsen var klar og sterk: «den kjøper du!» Dermed havnet den hos Stavåsen for derfra å gå videre til Motorhistorisk Forening. En liten men strategisk omvei.

Det kjøretøyet som møtte oss i den store fellesgarasjen til Motorhistorisk Forening vitner om mange arbeidstimer og høye kostnader, det pleier å være en sammenheng mellom disse faktorene. Likevel, styret i foreningen hadde vært ute en vinternatt før og sørget for økonomisk støtte både fra Sparebankstiftelsen samt diverse organisasjoner på Ulefoss. Som vanlig røper vi ikke beløpet her i Veteranvognen. Men vi kan røpe at Roy Gussiås i Molde står bak mesteparten av restaureringen, og at flere delebiler ligger involvert rundt omkring i det ferdige produktet. A/S Norsk Bergverks snur seg i graven når de ser den i dag.

Og hvis noen lurer på navnet *Superpoise*: Det kommer fra fransk og betyr «noe som rangerer øverst over noe som er under». Kort fortalt. Så vet vi det.



Commer må ha hatt et stort navn innen transport, også i USA: I en stor parade i New York i 1910 deltok 400 biler fra Oldsmobile. Paraden ble ledet av en Commer lastebil ..

Commercial Cars Limited ble grunnlagt i 1905 med det for øyet å levere alt av kommersielle kjøretøyer uansett formål. 5 mål tomt ved Biscot Road i Luton ble anskaffet, og i 1906 var fabrikken så å si på beina. Den første lastebilen var klar for salg i 1907. Fabrikken ble en av de aller største leverandørene av kommersielle kjøretøyer i Storbritannia. Navnet *Commer* formoder vi er en etymologisk vri på *Commer (sial)*.

I Skien var det Rønholdt & Lønne på Bøleveien 61 B som forhandlet og reparerte Commer. Samtidig som de drev bensinstasjon. Den norske importøren i Oslo het Kolberg & Caspari og bilene ble kjørt på egne hjul derfra til Skien. Rønholdt & Lønne gikk konkurs i 1958 og i dag ligger en bruktbuikk på tomten, side om side med Skien Dekkservice.

De som ønsker flere opplysninger kan spørre John Austad, han jobbet nemlig for Rønholdt & Lønne.





Så kom det store øyeblikket: *Commer Superpoise 1955* skulle forlate de øvrige veteranbilene i garasjen og kjøres ut i dagens lys for å bli fotografert. Terje Stavåsen vred på tenningen og Superpoise rygget 3 meter. Det var alt. Full stopp og øredøvende stilhet.

Commer lastbiler ble levert med både bensin og dieselmotor, og i mange varianter fra 4 til 6 sylindere. På Ulefossvarianten talte vi 4 tennplugger, men det hersker en del usikkerhet om antall hestekrefter. Uansett hvor mange, eller få, de var døde alle sammen.

En inspeksjon under panseret startet med å finne ut hvordan panseret skulle åpnes, deretter ble det utvekslet allehånde teorier om årsaken. Til slutt ble det enighet om følgende konklusjon: den var tom for bensin. Men ikke lenge. Et kvarter senere sto Superpoise i dagslys.





I 1955 introduserte Commer 2-3-4 og 5-tonns lastebiler med motorer på 6 sylindre, både bensin og diesel. Samtidig så lillebroren med 4-sylindret motor dagens lys. Men innen da hadde det vært turbulente tider: I 1926 klarte ikke Commer å betale sin skatt til staten. Fabrikasjonen ble solgt til Humber og alt skulle være såre vel. Men det er nå en gang slik i denne verden, alt går ikke etter planen. Alt i 1931 skrantet økonomien igjen, og Humber så seg nødt til å bli en del av den mektige britiske bilprodusent- og forhandler Roots Group, grunnlagt i 1913. Og der pengene sitter, der sitter også makten. På 1970-tallet måtte Commernavnet vike plassen for betegnelsen Dodge. Siden er det et evig virvar med bl.a. følgende deltagere: Chrysler Europe, Peugeot og Renault. Nok om det.



A/S Norsk Bergverks Commer 1955 kan ikke skryte på seg å være luksusbetont, snarere tvert i mot. Den skulle være en arbeidsplass og ikke annet. Interiøret har det som trengs, men ikke et gram mer. Men den tiden den tjente hos A/S Bergverk gjorde den sin nytte. Ikke bare i arbeidstiden, men også i det sosiale liv på Ulefoss. Den ledet bilkortesjen under et muntert arrangement med klovnerier på åpen gate.

Denne trofaste sliteren kunne rustet seg helt vekk fra historien om det ikke hadde vært for Terje Stavåsens målfstreif på Finn.no, samt innsatsen fra driftige folk med sans for historie. Og som skaffet velvillig økonomisk støtte i lokalmiljøet. Nå står den som et glansbilde på hva som kan skje når folk spytter i nevene og gjør en innsats. Vi gratulerer.



Ulf



Busser fra AS Busstrafikk på Landmannstorget i Skien. Foto: R. Nyblin/ Telemark museum.

LIVET PÅ «BUSSANE»

Busser med varmeapparater som smeltet kalosjene til passasjerene og busser som selv måtte brøyte veien vinterstid. Den lokale rutebilhistorien er rik på pussige episoder. Og at rutebiltrafikken skulle utkonkurrere både dampbåt og jernbane var det få som hadde forestilt seg i 1920-årene.

Av Tor Kjetil Gardåsen

Det var i 1908 at den første rutebilen i fylket kjørte ut fra Notodden, og året etter kom Bamblebilen - landeveiens store skrekk. Grunnlaget for den busstrafikk vi har i Grenland i dag ble imidlertid lagt i 1922 da de to drosjeeierne Karl Bærum og Johannes Fredriksen søkte om konsesjon på rutekjøring mellom Skien og Porsgrunn. Passasjerbelegget var brukbart, men kjøringen ga liten fortjeneste og måtte suppleres med drosjekjøring mellom rutene.

I 1925 ble det første bybusselskapet i Porsgrunn, Omnibusfart A/S, etablert av brødrene Kristian og Søren Kongsgaarden. Fra 1929 ble det samkjøring mellom dette og bybusselskapet i Skien, og «De Samkjørende Bussruter» oppsto - et navn mange ennå husker på busstoppskiltene langs veien. I 1947 gikk A/S Ringruten og De Samkjørende Bussruter sammen til en økonomisk enhet under navnet A/S Busstrafikk, senere B-O Bussene. Til Bergsbygda, Oklungen og Langangen gikk det egne ruter, men også disse ble etter hvert innlemmet til et selskap som kom til å dekke det meste av Grenland.

LOKALT BYGDE BUSSE

Bussene var gjennom mange år bygd lokalt, enten hos Bjørge eller Wattenberg i Skien. Frem til 1925 var karosseriene av tre. Ikke sjelden ble de tilpasset den ruta de skulle gå, busser som skulle kjøre gjennom Brevik måtte f. eks. skreddersys så de smatt rundt Dahlins hjørne. Vognfabrikanten taklet imidlertid problemene ved å lage en mal av trelister som han smøg rundt hjørnet. Da var han på den sikre siden før han begynte byggingen - gikk malen gjennom, smatt også bussen rundt hjørnet. Men Dahlins hjørne var aldri noe stort problem, selv ikke da leddbussene kom på 1960 - tallet.



H-6621 Scania-Vabis fra AS Busstrafikk på veien over Ballestadhøyda. Foto: R. Nyblin/ Telemark Museum.





H-5117 står og venter mens en eldre herre går forbi bommene på Osebakken. Foto: Varden/ Telemark Museum.

KRAKKETURER OG SANDTYGGING

Turbilkjøring tok seg opp utover i 1930-årene. Fra først av foregikk dette med lastebil med løse benker som ble boltet fast oppå planet. Bilen var vanlig lastebil i uka, men på søndagene ble den påmontert krakker, og en presenning ble trukket over noen stolper i tilfelle dårlig vær. Eller lastebileieren hadde en hytte med vegger og tak som ble satt oppå planet slik at folk kunne sitte «innendørs». Slike «krakketurer» var vanlige søndagsfornøyelser, folk var sugne på å komme seg ut, men de som var med på dette, husker det som nokså støvete fornøyelser på humpete grusveier hvor en tygde sand i dagevis etterpå.

I tiden før folk fikk seg biler selv var bussene fulle av folk. «Det var så møye folk at bussen holdt på å knekke,» erindrer en av de gamle sjåførene. Og bussene hadde dessuten varetransport med bl.a. brødvare til kolonialforretningene utover langs ruta.

I 1960-årene var trafikken så stor at BO-bussene gikk til anskaffelse av leddbusser for å få med alle passasjerene på de mest trafikkerte strekningene. BOs leddbusser ble anskaffet i 1964 og var på den tid de største busser i Skandinavia. I dag kan vi ha vanskeligheter med å forestille oss et så gigantisk persontransportbehov i Grenland som disse bussene tok høyde

for. Bussene var imidlertid anskaffet med tanke på rushtrafikken ved arbeidstidens begynnelse og slutt, hvor det kunne være problematisk å finne sitteplass. Privatbilen var ennå ikke riktig blitt allemannseie. Dessuten var den først og fremst ment til bruk på søndager og i ferier, mens den sto i garasjen resten av uka.

I 1956 hadde BO-bussene 5 millioner passasjerer, i 1973 var dette sunket til fire. Nedgangen hadde begynt allerede i 1962.

REPARASJONER NATTESTID

Langt frem i tiden måtte bussjåfør og billettør hankses med mange praktiske problemer for å holde ruta i gang, særlig



Arbeidsbusser venter utenfor Hydro på Herøya i 1960. Det var flere selskaper som fraktet arbeidsfolk til og fra Herøya. Foto: Porsgrunns museenes fotosamling.



Buss interiør Scania-Vabis 1938 modell, antatt regnr H-6618 eller H-6616. Foto: R. Nyblin/ Telemark Museum.

vinterstid. Vilkåret for å få konsesjon var at bussene samtidig brøytet strekningen de kjørte. Skulle en frem på sølete veier, gjaldt det å ha liggende plankebitar klar på vanskelige steder. Østvedtdalen på Skjelsvik var et slikt sted hvor bussjåførene hadde liggende klar planker å kjøre på. Og gikk bussen i stykker, var det ofte å ligge under og reparere om natta.

Å holde bussen varm og rutene klare på vinteren kunne også være en utfordring. Defrosteren var en slange på vinduet, men den hadde sjelden noen effekt, og det var derfor nødvendig å bruke salt for å tine ruta. Billettøren hadde som jobb å hente varmt vann og helle over girspaken slik at sjåføren fikk leet den. Når dette var i orden, kunne turen starte, forutsatt at også bremsene virket. At passasjerene kunne se ut gjennom isete ruter, ble derimot betraktet som en unødvendig luksus. Så var det å kjøre en 3-4 runder rundt kvartalet før selve ruta kunne starte. Trengte en å legge på kjettinger underveis, var dette billettørens oppgave.

Blant de tusener av passasjerer som bussene fraktet gjennom årene, kan de gamle bussfolkene se tilbake på mange slags typer og episoder. Kjappe replikker lå ofte ikke langt unna, og enkelte er blitt til klassiske historier i miljøet. En gang kom det en kar inn på Breviksbussen på Flodeløkka med et pappbeger fullt av pølser, potetmos og ketsjup. Billettøren sa til mannen at dette var ikke noen kafe,



Busser på Kammerherreløkka i Porsgrunn i 1975. Foto: Porsgrunnmuseenes fotosamling.

men svaret kom kjapt tilbake «det er akkurat derfor jeg har tatt med meg mat».

VARMEAPPARAT OG SVIDDE KALOSJER

Oppvarming innvendig foregikk ved at eksosen ble ledet i rør inni bussen. Varmeapparatet ble slått på for vinteren ved en stor plugg med firkanttapp som ble stengt. Disse rørene kunne imidlertid bli glovarme, og mer enn en busspassasjer fikk svidde kalosjer og annet fottøy dersom han uforvarende ble sittende for lenge med bena på samme sted oppå disse «varmeapparatene». Og mange husker nok ennå den svake eimen av eksos som rev i nesa inni bussen på vinterstid.

En trøst var det likevel at bussen ikke var det eneste transportmiddelet. Lenge gikk det både rutebåt mellom Skien og Langesund og lokaltog mellom Skien og Brevik. Mange fant disse befordringsmidlene både mer komfortable og ikke minst tryggere enn å skulle overlate sitt liv og sine lemmer til et lunefullt bussmaterieell.

Litteratur:

Norges Rutebileierforbund Avd. Telemark 50 år 1929-1979.

Arne Chr. Halvorsen: *Fra hestedrosje til busstrafikk. 2000.*

Muntlige opplysninger fra Svein Johnsen.



Landmannstorget på 60-tallet. Fortsatt en hest i trafikken. Foto: R. Nyblin/ Telemark Museum.



Landmannstorget på 70-tallet. Bussoppstillingene har blitt reorganisert. Bilde fra Facebook.



GVK ÅRSMØTE 2023

Årsmøtet ble avholdt 2. februar 2023 på klubbhuset, og det var som vanlig god deltagelse med fullt hus og hele 89 deltagere.

Av Jan Arthur Pettersen

Ingen trengte frykte for å bli valgt inn i styret på sparket da valgkomiteen hadde gjort sitt arbeid på forhånd, og i henhold til tradisjon var serveringen denne dagen i øverste klasse og dekket av klubben. Årsmøtet forløp som vanlig etter oppsatt kjøreplan med få kommentarer og ingen innkommende forslag.

På årsmøtet ble det valgt ett nytt styre, her er de tillitsvalgte for 2023:



Klubbens nye æresmedlem, Gunleik Kjestveit.



Årets jubilarer med 40-års medlemskap i GVK, Lars Tufte og Jørgen Roheim.

		Valgt for:	
Formann:	Jarle Rønjom	1 år	På møtet va det også utdeling av diplomer for medlemskap i henholdsvis 25 og 40 år, samt utmerkelser for ekstra innsats for klubben vår. Vi fikk også et nytt velfortjent Æresmedlem. I tillegg til de avbildede fikk også følgende påskjønnelse:
Nestformann:	Bjørn Granheim	1 år	
Sekretær:	Per Øvrum	Ikke på valg	
Kasserer:	Dan K. D. Jonassen	2 år	
Styremedlem 1:	Ulf S. Rørvik Larsen	2 år	
Styremedlem 2:	Tore Kvåle	ikke på valg	
Varamedlem 1:	Narve Nordanger	ikke på valg	
Varamedlem 2:	Dag Henning Eik	2 år	

25-års jubilarer: Øivind Madsen, Terje Høgseth Hansen, Frode Røraas Henriksen, Kjell Høiseith, Ole Jørn Jensen, Ole Henrik Ruud, Hans Tore Solberg, Henning Urberg Tveten.

Innsatsdiplom: Leif Ingar Liane



Innsatsdiplom også til Tom Ellefsen.



Innsatsdiplom tildelt Kjell Harry Salbu.



Dette skjedde 5. desember for 20 år siden

«Jeg ønsker å foreta en offisiell innvielse. Kan prosjektgruppa strekke snora. Vi har i GVK en tidligere formann som også utgjør klubbens eneste æresmedlem. Det er styrets ønske at Frank C. Fredriksen foretar den høytidelige snorklippingen og erklærer det nye lokale for åpent». Slik lød det da daværende formann Gunleik Kjestveit innledet høytideligheten.



Det er altså 20 år siden at Stein Haugseter og Per Horst holdt i hver sin ende av snoren under innvielsen 5. september 2002. Takket være dem og enn rekke andre i klubben kan vi feire at GVK har eget klubbhus. Som vi eier selv, helt uten gjeld av noe slag.

I tillegg eier vi også et bolighus som vi leier ut. Og egen stor parkeringsplass, som vi også leier ut.

Låven kom ikke gratis rekende på en fjøl. Hverken økonomisk eller praktisk. Klubben lånte penger i banken, utstedte Andelsbrev og kjøpte inn en A-Ford som ble loddet ut til inntekt for Låven. Tom Fredriksen var lotterisjef og tilførte betydelig valuta til kassen. I dag er vi altså gjeldfri og har penger på bok.





Åpningsseremonien markerte avslutningen på et enormt dugnadsarbeid som er ukjent for mange i dag. Bildet over viser hvordan det så ut i 2. etasje før dugnadsgjengen gikk i gang. Det måtte ryddes både oppe og nede før man i det hele tatt kunne begynne selve restaureringen.

Det sies at det hadde vært snekkerverksted en periode, deretter ble Låven brukt som lager. Alt dette måtte tømmes før den første spikeren kunne settes i vegg. Heldigvis hadde GVK, da som nå, en rekke medlemmer som behersket diverse fagfelt. Disse kom til nytte nå. I tillegg var de vant til å bruke både hode og hender. Befatningen med

restaurering av gammelbil forutsetter at man ikke har mer enn to tommeltotter. Det kom tydelig frem etter hvert som arbeidet skred frem. Og sist, men ikke minst: det var en dugnadsånd og en energi som var 20 år yngre enn den er i dag. Og noen av dem er fremdeles i full drift, takk og pris.

Takket være dette har vi i 2022 et fantastisk klubblokale som mange andre klubber misunner oss, ikke uten grunn. I Jubileumsboken «*Veteraner i 50 år*» er det en fyldig omtale av hele prosessen omkring Låven. I anledning 20-års markeringen bringer vi her noen glimt fra det arbeidet som ble lagt ned. Det må aldri glemmes.



Alle bildene er hentet fra Jubileumsbokens redaksjons-arkiv. Det har lyktes oss å få tak navnene på en del av de som deltok: (Dersom noen navn er feil er det ikke vondt ment og vi ber om både unnskyldning og korrigeringer) Til venstre ser vi Geir Grøtvik, Arne Olav Haukenes og Bent Sørensen, mens brødrene Sjur og Vidar Århus tar en trekkfull kaffepause .



Jan Artur Pettersen, Hans Karl Hansen og Tormod Hansen fokuserer på gulvet i 1. etasje mens Knut Brekke, Sven Hansen og Stein Haugseter sørger for at bærebjelker i møtelokalet kan bære vekten av all aktivitet i 2. etasje.



Per Horst kontrollerer at alt går som det skal mens Sven Hansen jekker støttebjelken for etasjeskillet i møterommet. Bent Sørensen og Asbjørn Åmaas følger nøye med. Personen i bakgrunnen er ukjent. Det er derimot ikke Tormod Hansen, Tor Olav Stoa og Bosse, (Arne Johansen som nyter en lett forfriskning på flaske). Vi må minne om at samtlige er 20 år yngre enn i dag, og at noen dessverre er gått bort. Like fullt gjorde de alle en hedersfullt innsats for klubben.



Knut Brekke, Arne Olav Haukenes, Bent Sørensen og Hans Karl Hansen snekrer, mens ukjente i liften ordner vindskier på taket.



Samtidig som den gamle låven etter hvert tok form som den nye «Låven» både innvendig og utvendig foregikk også opparbeiding av utearealet. Stei n Haugseters lastebil var nyttig å ha for hånden når det skulle legges ny grus. Tom Ellefsens gamle lastebil fraktet materialer. Etter at John Austad hadde brukt traktoren for å fjerne jord på parkeringsplassen ble den lagt i hagen ved uteleiehuset. Per Horst utøvde maskinell bearbeiding av gjenlevende gresstuser. Når de større maskinene var ferdig overtok de mer manuelle oppgavene.

Det blir påstått at Bjørn Rasmussen var observert bak en trillebår, noe som frembrakte tvil hos informantene. Vi avventer eventuelt dementi derfra.

Dugnad krever velvilje og entusiasme for å ha noen effekt. Denne gjengen var breddfull av begge deler. Vi takker!



5. desember 2002 sto altså Låven ferdig, klar til bruk. Et krevende års- prosjekt var brakt vel under tak. Men GVK la seg ikke til hvile på sine laurbær, dugnadsånden overlevde: Låven har fått nytt tak, nytt inngangsparti og nytt malingsstrøk. Gjennom årene har *Delelageret* i 2. etasje blitt arkiv og møterom, kjøkkenet er pusset opp og fornyet og selve møtelokalet har fått nytt ansikt og støydempende tak.

Arrangementer som Skjærgårdsrally og Grenlandsrally var og er dugnadsbasert. P-G Reiser arrangerte turer til Danmark, Toddy-Reiser arrangerer turer til Sverige. Vårt eget medlemsblad *Veteranvognen* kommer ut 6 ganger i året. Låvens 20-års jubileum bekrefter at GVK fremdeles er en livskraftig klubb som i dag nyter godt av eget klubblokale. Vi takker atter alle involverte for innsatsen. Ulf

HONDA CB 100 1980



Når Runar Hogstvedt en gang blir ferdig med sitt prosjekt og alt er på riktig plass vil den bli seende ut som denne.



Prosjektet til Runar Hogstvedt hører til avdelingen «Nuts and bolts» restaurering, for her har han gjort alt.

Historien begynte i 2005. Runar kjøpte en Honda CB 100 fra 1973. Med på kjøpet kom denne ramma og litt til fra 1980. Modellen fra 1973 pusset han opp og kjørte med. Imidlertid ble den lagt merke til og en kjenning av Runar maste om å få kjøpe og til slutt sa Runar ja.

Ramma på modellen fra 1980 ble sandblåst og lakkert allerede i 2005 sammen med den andre. De ble satt på lager og tatt fram for en tid tilbake.



Delejakten har foregått over flere år. Nettet er en fin måte å samle deler og knytte kontakter. Reiser er også en fin ting for å gjøre det samme. Runar har bl.a. vært noen ganger i Thailand og fikk en helt spesiell opplevelse der. Med litt hjelp så fant han en proff butikk som hadde utrolig mye deler til Honda. Da innehaveren forsvant inn på lageret og kom tilbake med støvete originaldeler til akkurat CB100 så er det en meget stor opplevelse! Vi er flere som har fylt opp koffertene på den måten. Tekniske data:

En sylinder, 4-takt, toppventilt, luftkjølt, Volum : 99 cm³, Boring x Slag: 50,5 x 49,5 mm

Ytelse: 11,5 HK v/11 000 o/min, i Norge 6,5 HK (som lettvekter)

Dreiemoment: 8,5 Nm v/8 000 o/min, Kompresjon : 9,5 : 1 Ventilstyring: overliggende kam, Ventiler : 2, 1 forgasser med 24 mm diameter

Tenning: med tennstifter, Start : Kick, Klutsj-betjening med wire. Girkasse : 5 trinns, Bakhjulsdrift: med kjede, Ramme : ettrørs. Forgaffel: teleskop-type med 27 mm diameter.

Bak: svinggaffel med to armer og fjærbein
Lengde/Bredde/Høyde : 1900/750/1015 mm
Akselavstand : 1205 mm, Tørrvekt: 94 kg, Tankinnhold : 7,5 liter. (Kilde Classic Honda Club Norway) Selv så husker jeg Honda CB100 meget godt fra min oppvekst. To av de store gutta i gata hadde 100 ccm. Den ene hadde Yamaha og den andre hadde Honda CB100. Blå av farge. Runar studerer bøkene nøye og jobben går fremover. For Runar så er garasjetid en viktig del i tilværelsen. Jeg legger merke til at orden hersker i garasjen og at det er rent og ryddig. Lykke til videre med prosjektet. Dette ser lovende ut!



Leif Hægeland

ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkkhotell |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Utleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Ruteskift |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Verksted | <input checked="" type="checkbox"/> | Skade&lakk |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Service | <input checked="" type="checkbox"/> | Smart repair |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Bilpleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Finans |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Deler&tilbehør | <input checked="" type="checkbox"/> | Forsikring |

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER





Siamesiske tvillinger ?

For oss på to bein er det vanlig å møte seg selv i speilet, mer sjeldent er det for en som står på fire hjul. Men slik er det med **MG B Roadster 1971**. Den står og spiller seg i sin egen glans i garasjen til Helge Torkildsen i Skien. Et gammelt baderomspeil var for godt til å bli kastet hvis noen lurte på forklaringen. Vi må medgi at det gir en viss effekt. Men det medfører ikke dobbel veiavgift. MG B Roadster ble lirket inn i sitt vinteropplag med skohorn. Og støtfangeren bak måtte fjernes for å få alt på plass.

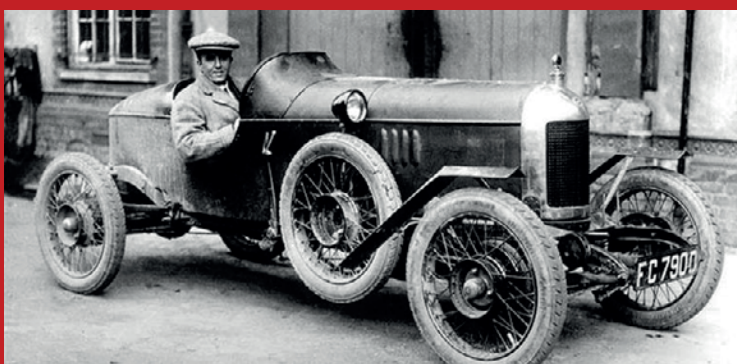


Helge Torkildsen røper at selv om han hatt denne i 26 år, så er det ikke den første han har hatt av dette slaget. En gang i fortid hadde han en som var søkk make. Men det er en annen historie. I dag konsentrerer vi oss om den som er kløktig kilt inn mellom speil og arbeidsbenk. I realiteten står den på 20 hjul, hvis man regner

skikkelig etter med stort og smått.

Vi kan alle være enige om er at MG ble produsert i England. Men det hersker uenighet om når selskapet ble grunnlagt. De mener selv med styrke at de startet i 1924. Problemet er at de første utgavene var utstyrt med emblemet til både Morris og MG. Hvis du leste en avis fra Oxford på den tiden så refereres det til årstallet 1923. Og for å gjøre forvirringen komplett er det noen som standhaftig mener at MG ble grunnlagt i 1925. Vær så god, bli forvirret. Riktignok var de første bilene tuftet på Morris, men de fikk nye karosserier levert fra firmaet *Carbodies* i Coventry. Deretter ble det fraktet til Oxford der det hele ble sydd sammen til MG. Så vet vi det. Og dersom noen lurte på hva som skjuler seg bak navnet MG, så er det enkelt og greit: Morris Garage. Så vet vi det også.

Interessen for motorsport akselererte og MG raste frem på salgslistene. En som sto på denne listen var Cecil Kimber. I 1925 anskaffet seg det som ble karakterisert som den virkelige første sportsbil: MG, «the old number one». Fabrikken produserte en så populær modell at den vokste raskt, så raskt at de måtte flytte produksjonen til større lokaler flere ganger.





I 1928 var de blitt såpass store at de løsrev seg helt fra samarbeidet med Morris og erklærte seg som *MG CAR COMPANY LIMITED*. Så vet vi det også, om det skulle ha noen interesse.

Samme året, 1928, presenterte de seg selv som selvstendig bilmerke på bilutstillingen i London. Suksessen fortsatte, MG tiltalte dem som drev med motorsport og alt i 1929 måtte de igjen søke etter mer armslag: de havnet i en gammel skinnfabrikk (!) i Abingdon. Her slo de seg til ro helt til 1980. Også her råder forvirringen, for det opplyses at MG var eid av William Morris i egen person, deretter solgte han det til Morris Motors i 1935. Men det stopper ikke der: MG ble slukt av British Motor Corporation i 1952, og veien mot tragedien var i gang. For i 1968 ble de overtatt av British Leyland. Vi vet alle hvordan det gikk med dem.. British Leyland måtte til med nådeløse økonomiske nedskjæringer, Japans bilproduksjon pustet dem ubehagelig i nakken.

Det nærmet seg kroken på døren for dette eventyret, og i 1972 var det helt slutt hos British Leyland. Etter det har MG blitt produsert på egen fabrikk i Longbridge, Birmingham, hvis noen skulle ønske å dra dit.

Skal vi avslutte denne maratonhistorien kan vi helt til slutt nevne at kineserne overtok da MG Rover la inn årene. I dag kan man få kinesisk MG med el-motor. Hvilket advares mot. Den ligner for øvrig overhodet ikke på den modellen som gjorde firmaet så populært og viste veien for alle sportsbilfans verden over.



MG solgte ikke bare i Europa, den ble også eksportert til USA. Så pussig som det enn høres, de modellene som kom dit var pålagt å montere et rensesystem på motoren. USA er ikke det landet man først tenker på når det gjelder bekjempelse av CO2? Vel, uansett, systemet virket overhodet ikke, Helge Torkildsen brukte hard hånd og fjernet det umiddelbart.

Helge Torkildsens MG ble importert til Skien fra USA for 26 år siden. Der sto den da han fikk høre om den. «Den så jo pen ut, og moms var betalt, så da var det bare å gå i gang..» Og det gjorde han. Nå er det dessverre slik at skinnen

kan bedra, det gjelder likeså meget for de på 4 hul som de på to ben. Bilen var nylakket, blank og fin, det er så. Men da han begynte å gå nærmere etter i sømmene kom det litt av hvert for dagen. Etter en tenkepause fikk vi vite at den helt manglet bremses. Forstillingen var mangelfull, og han måtte sveise inn nytt gulv på høyre side.

Borte i USA benyttet de nemlig et slags lyddempende tekstilbelegg på gulvet. Det har den egenskapen at det suger til seg fukt, og er tilbøyelig til å holde på det så lenge som mulig. Dermed var det duket for rust. Det er det ikke lenger.



Utenpå ser MG B definitivt ut som en sportsbil. Smekker, lav og flat, den osrer av uhemmet fart. Dermed er vi spent på hva som driver den fremover, vi ventet oss noen kraftfulle inntrykk. Det som møtte oss under panseret virket derimot ikke himmelropeende storslått. En forholdsvis beskjeden motorblokk som inneholdt 4 sylindere og 1800 ccm hadde god plass under lokket.

Mer trangt om plassen var det inni blokken, der befant det seg 95 hestekrefter. Antallet er det delte meninger om, men vi holder oss til oppgitte fakta fra fabrikk. Uansett, vi skulle likevel tro at 95 var et akseptabelt antall i 1971.

Helge Torkildsen er ikke den som overlater noe til tilfeldighetene. Motoren ble tatt ut og plukket naken, både innvendig og utvendig. Topplokket ble skiftet ut, det samme ble samtlige lagre, uansett utseende og tilstand. Nå er den så indremedisinsk perfekt som da den forlot fabrikk, og vel så det.

Vi bet oss merke i to store utvekster på siden av blokken og fikk oss forklart at det var SU-forgassere. Uten at det sa oss noe. Men så viser det seg at navnet refererer til «*Skinner's Union*». De engelske brødrene Skinner sto bak produksjonen av en forgassertype som kalles «constant depression». Og den så dagens lys alt i 1904.

Da Helge Torkildsen etter hvert tok bilen i bruk syntes han den var noe tørst. Dermed fikk forgasserne en skikkelig overhaling og resultatet lot ikke vente på seg: forbruket sank til 0,75 ltr/100 km. Og det var akkurat det fabrikk hadde forespeilet. Men han ga seg ikke der.

For ca. 15 år siden byttet han ut girkassen og satt inn en mer avansert samling drev og tannhjul: nå har han girkasse med *overdrive* på både 3. og 4. gir. Han hevder at engelske biler stort sett er noe lavt giret. Den nye girkassen ga en stor forbedring av kjøregleden påstår han, og er nok med på å senke bensinforbruket.



Helge Torkildsens MG B har definitivt alle de utvendige kvaliteter som man forventer av en sportsbil. Den gir samtidig klar melding om at den er rustet for mildere vinterklima enn det Norge stort sett kan by på. Ingen med vettet i behold vil kjøre denne over Dovrefjell i midten av januar med snøstorm på alle kanter.

Den er klekket ut med det for øyet at værgudene har slått seg til et godt stykke oppe på gradestokken, og at Værvarslinga på Vestlandet er tilbakeholdende med antall millimeter nedbør siste døgn, mot normalt osv..

MG B Roadster 1971 er en typisk og behagelig sommerbil. Med kalesje for sommerens solige dager. Og på den siden av kalenderen fungerer den utmerket.



For å demonstrere hvordan man kan nyte sommerens kjøregleder åpner Helge Torkildsen kalesjen. Det er tydeligvis ingen enkel affære når bilen står innklemt mellom hyller og arbeidsbenk, men han bedyrer at prosessen er adskillig enklere i friluft. Da slipper han å kripe opp i forsetet og være akrobat.

Vi regner med at produsenten av MG har hatt samme filosofi når de konstruerte kjøretøyet.

Men det er ikke slutt med det. Vi får også demonstrert hvordan man kan kjøre i britisk sommervær, som av enkelte betegnes som overveiende fuktig. Da kan man benytte seg av en sinnrik innretning, en todelt kalesje med glidelås. Her er det plass både til nakkestøtter og ratt, og med en enkel form for plunder er den på plass.



Den løsningen kan kun brukes dersom passasjerer enten sitter foran peisen hjemme eller er et sammenleggbart slangemenneske. Full-montert er kalesjen heldekkende og en brukbar erstatning for garasje. Vel og merke i sydligere deler av den subtropiske sone. Det slår oss at under den elegante kalesjeløsningen befinner det seg en mekanisme som vi hadde forventet å finne på en førkrigsmodell. Enkel, robust og solid. Den står i sterk kontrast til det ellers raffinerte inntrykket av strømlinjeformet og moderne eleganse.



Etter den akrobatisk imponerende demonstrasjonen av kalesjen legger han lokk på saken og tilbyr en varm kopp kaffe i en ellers vinterkald garasje. Tross vinterens høye strømpriser spanderte han også lokal oppvarming i et hjørne av garasjen. Vi tok det som et tegn på at klubbens medlemmer setter pris på å få besøk i garasjen av Veteranvognen.

Her fikk vi notert oss at Helge Torkildsen er fra Skien og 1951. Samtidig fikk vi bekreftet våre mistanker: Med summen av alt han har foretatt seg med MG B Roadster 1971, både på det tekniske området og med karosseriet ligger det en god porsjon

ekspertise bak. Den gang det het yrkesskole i Skien utdannet han seg til bilmekaniker. Det praktiserte han i 15 år hos A/S Bil, senere Bay Auto. I 1984 parkerte Bay Auto for godt og han havnet i Nordsjøen som mekaniker. Vi antok at det var på en plattform.

Etter turen innom ABB hoppet han av og gikk ut i velfortjent pensjon i en alder av 64. Som vi alle vet, er man eier av veteranbil blir man ikke arbeidsledig, snarere tvert i mot. Etter at han hadde gjort seg ferdig med motor, girkasse og karosseri kom turen til inventaret.



Da Helge Torkildsen fikk hånd om bilen var interiøret trukket med skai. Et rimelig materiale som fikk sin anvendelse over alt. De fleste kom i kontakt med skai på et eller annet vis, men fellesnevneren var setene i offentlig transport. Skai er lett å holde rent, greit nok. Men det hadde den egenskapen at det ikke hverken pustet eller absorberte fukt. En varm sommerdag kunne man avlese passasjerenes bakkeler når de

reiste seg for å stige av bussen. Mørke ovale flekker fortalte sin nådeløse historie.. Om dette var i Helge Torkildsens tanker skal vi ikke gå nærmere inn på, men han kvittet seg med alt som het skai og erstattet det med ekte skinn. Og som med karosseri og tekniske utbedringer, han gjorde jobben selv. Nå kan han og passasjerer nyte turer i sommervarmen uten å sette spor etter seg.

Det er sammenheng mellom motorkraft og fart. Vi avleste speedometeret til 120 miles/ t. Oversatt til norsk tilsvarer det 193.12128 km/t. Det er fort, selv om vi tar bort desimalene.

Helge Torkildsen medgikk at han ikke helt uten grunn hadde kjøpt sportsbil: Han likte fart. Men at han kunne holde seg i skinnen når det gjelder, høyeste hastighet han har kjørt i var 145 km/t.



Ikke helt motvillig fortalte han at han hadde deltatt i billøp i Sverige i 1999: Mantorp Park i Östergötland i tettstedet Mjölby kommune, ikke langt fra Linköping. Like ved E4, dersom noen har lyst å prøve seg. For å delta måtte han ha lisens til å delta i fartsløp. Det innebar at han måtte avlegge hastighetsprøve i Norge. Med den i lommen samt ny-monterte 4-punkts sikkerhetsbelter og veltebøyle kunne han stille på startstreken og la det stå til med sin MG B Roadster. Her ble han beste nordmann i klasse C.

Han var den eneste nordmann som deltok..



Helge Torkildsen har fartet mye rundt omkring. Både med og uten MG B Roadster 1971. Ikke først og fremst for å delta i løp, men som lidenskapelig publikum langs racerbanen. Men ikke alle turene han har hatt har vært knyttet til billøp: Over kaffekoppen kommer det frem at han som vanlig bilturist har fartet i mange av de samme deler av Skandinavia, Europa og England som undertegnede. Både med og uten MG B Roadster 1971. Han har gjennom tidene faktisk hatt enn flere veteranbiler på samvittigheten. Hvis vi husker riktig ramset han opp i noenlunde kronologisk rekkefølge:

Triumpf Spitfire 1973. MGB 1971, den tidligere tvillingen. Da Torkildsen junior kom til verden ble den for liten for en familie og ble byttet ut med Fiat Spider 1982. Den lidenskapelige trangen til å skru på veteranbil skaffet ham en Porsche 1962 på halsen. Den kom, ble hel-restaurert og forsvant. Men trangen til å skru forsvant derimot ikke, inn i garasjen kom en Triumpf Stagg 1971 i løse deler. Og forsvant som hel bil.. Helge Torkildsen summerer det opp så langt: Det MÅ være engelsk bil, og England er landet! Der har han vært flere ganger og trekker frem Goodwood som det mest fantastiske. Der har han sett det meste påstått han, særlig husker han «Beistet fra Torino», Fiats fartsmonstrum som slo beina vekk under Mercedes-Benz «Blitz» sine farts-rekorder.

Men han har også deltatt på mer lokale arrangementer: Wings and Wheels i Lunde. Der han fikk pokal for beste ikke-amerikanske bil. Også der var han den eneste med et slikt kjøretøy forteller han med latter..



Da MG B Roadster 1971 ankom fra Statene trillet den på ordinære stålfelger. De ble raskt skiftet ut med engelskproduserte Cosmic-felger. Vi er enig i Helge Torkildsens påstand: Det hever inntrykket. Og om ikke lenge triller de ut i sommersesongen 2022. God tur.



Store fremskritt: - nå er den omtrent 3/4 ferdig

De er dessverre ikke mange. Disse som velger seg et objekt bortenfor all redning. Men som likevel kaster seg på og bruker tid, krefter og penger på å sette i stand noe som andre har gitt opp og kvittet seg med. Vi tenker på de av medlemmene i GVK som driver med restaurering. Tore Kvåle er en av dem. Vi besøkte ham i begynnelsen av november for å se om det var noe fremdrift.



Volvo Amazon 121, 1969. Da vi presenterte den i Veteranvognens nr. 6 i 2021 var den i bortimot begredelig form. I følge Tores håndskrevne dagbok ankom den verkstedet på Skotfoss 23. juli 2020, klokkeslettet er ukjent. Siden da har det gått slag i slag med alle de utfordringene og frustrasjoner som hører inn under begrepet restaurering av gammelbil. Hvilket kommer tydelig frem i Veteranvognens reportasje fra 2021.

I forhold til en del andre restaureringsprosjekter på Skotfoss (vi nevner ingen navn) har Tore jobbet lynraskt. Det var konklusjonen vi kunne trekke da vi var på besøk 7. november i år for å se om her var gjort fremskritt.



Siden sist har motor og karosseri blitt utbedret. Derpå ble den fraktet på klubbens henger, først til Linkjendal Auto for sparkling og pussing. Deretter til Gjerstad for lakking. Den var tilbake på Skotfoss 4. oktober. Da startet montering av løsøre, i alle fall det som Tore Kvåle kunne finne igjen. Det som savnes eller han ikke kan finne bestiller han fra Autoparts i Sverige. Der er det visstnok mye billigere enn i Norge. Vi er av den oppfatning at Tore Kvåles Volvo 121 fra 1969 med denne farten er på veien i løpet av kommende sommer. Vi gratulerer uansett.

Ulf



Vårt medlem Morten J. Hansen er død

Grenland Veteranvognklubb har mistet et kjært medlem. Morten J. Hansen døde 21. januar d.å. 73 år gammel etter lengre tids sykdom. Han ble medlem i Grenland Veteranvognklubb i august 1969, på årsmøte i februar 2019 ble han derfor tildelt klubbens 50 års diplom for langt og trofast medlemskap.

Han har i mange år hatt verv i GVKs styre som kasserer. Morten var rolig, stillferdig og snill mann som var godt likt av alle.

Vi takker Morten J. Hansen for vennskapet, innsatsen og den interessen han har hatt for GVK og lyser fred over hans minne.

Morten var gammelbilfelst helt siden tenårene. Allerede i 1966, to år før GVK ble startet, var han og noen kamerater, på gammelbiljakt i grenlandsdistriktet. En annen side med Morten var hans gode hukommelse. Som medlem av bokkomiteen for «Veteraner i 50 år», var han som et levede leksikon og til uvurderlig hjelp med saker og ting som hadde hendt opp gjennom 50 år.

Styret



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmner



Med 90 cm karmner



**Stor Varehenger / Bilfrakter Leies Ut
600,- pr døgn for medlemmer av GVK**

Veldig lav innkjøringsvinkel
203x450 innvendig
775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast
Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

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

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

WWW.GASOLIN.NO



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 AS



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



GVKs oversikt over spesialistar

Så då er GVK si fyrste leverandørliste på 38 år klar for bladet. Redaksjonen takkar for dei innspel vi har fått, og har etter beste evne sett opp denne lista som heilt sikkert er mangelfull og manglar både lokale og nasjonale namn verdt å ta med.

Planen for leverandørlista er at denne skal vere fast innslag i Veteranvognen nr 1 kvart år heretter, medan vi samlar opp innspel gjennom heile året til vår e-post: redaksjon@gvk.no. Sidan dette er fyrste gongen og det sannsynlegvis er meir manko enn det vil vere i framtida vil redaksjonen køyre ei halvårsoppdatering til sommaren dersom det kjem inn mange kommentarar. Så meld inn det du har så skal vi rette opp lista vår. Kan du sjølv tilby ei teneste som du meiner medlemmene i GVK kan ha nytte av, må du sjølvsgagt gjerne foreslå deg sjølv. Kommenter også gjerne til oss dersom det er feil telefonnummer eller andre ting. Har du dårleg erfaring med leverandørar tar vi imot det også.



Jørgen Vangen sveisar det meste som kan sveisast.



Skinnassistanse i Sande matchar lakk til skinnen ditt medan du ventar.



Øyvind Reuterdal gjer god jobb med vassblåsing og no er han fersk medlem i klubben.

GENERELT RESTAURERINGSARBEID OG REPERASJON AV GAMLE BILAR:

- Torstein Johannessen, Skotfoss
Tlf. 9019 1929. MEDLEM. Anbefalt av Narve Nordanger.

MOTORBYGGING OG AVANSERTE SPESIALLØYSINGAR:

- Stein Arne Lindvall Turbo & Tuning, Porsgrunn. Tlf. 9155 9191. LOKAL

MOTORARBEID. SLIPING AV VEIVAKSEL, BORING AV SYLINDERE, LINJEBORING, TOPPLOKSOVERHALING ETC:

- Sørlandet Sylinderstasjon, Kristiansand. Tlf. 9755 5080 Anbefalt av Stein Haugseter.
- Østlandske Motorverksted, Hamar.
Tlf. 9205 5310 Anbefalt av Stein Haugseter.
- Cylmo, Trondheim. Tlf. 7382 7575 Anbefalt av Stein Haugseter.

MC-REPARASJON:

- Per Skalberg, Kvelde, spesialist på japanske sykler. Anbefalt av Leif Hægland.
- BLJ Motorsenter, Larvik. Flinke på alle utgaver av MC. Anbefalt av Leif Hægland.

MASKINERINGSARBEID, FRESING, DREIING ETC:

- Olaussen Maskinering ved Menstadbrua. Tlf. 3559 5668. LOKAL. Anbefalt av Lars Tuft.
- KSM, Rødmyr. Tlf. 3591 3010 LOKAL. Fiksar det meste, men sidan dei har oljeindustrien som hovudklientar anbefaler vi å få førhandspris.

SVEISING AV ALUMINIUM OG RUSTFRITT STÅL ETC:

- (Jørgen) Vangen Welding, Slevollen.
Tlf. 9118 7615. LOKAL Anbefalt av Narve Nordanger.

BLIKKENSLAGERARBEID FOR GAMLE BILER, KNEKING AV SVEISEPLATER ETC:

- Skiens Blikkenslagerverksted, Duestien. Tlf. 3552 4026 LOKAL. Anbefalt av Lars Tuft.

PAKNINGAR INKLUDERT TOPPAKNINGAR ETTER MÅL FOR UKURANTE MOTORAR:

- Kvernvik Bruk, Risør; Tlf. 3515 0250.
Anbefalt av Gunleik Kjestveit.

SKRUER I UKURANTE DIMENSJONAR:

- O.P. Sondresen på Lie, tlf. 3590 5010 MEDLEM
- Alfred Bøe jernvare, Larvik
- Zachariassen jernvarehandel i Oslo, tlf. 2271 1600

PLASMASKJERING, FOR EKSEMPEL AV EKSOSFLENSAR:

- Atlas CNC (Kim Øverland), Gvarv. Tlf 4770 1029 Anbefalt av Narve Nordanger

VULKANISERING AV BREMSEBAND OG CLUTCHPLATER:

- Madland Bremseservice (Madland Bilverksted), Stavanger, tlf. 5154 2300



Sandblåsing går unna hos Daniel Rød.

DREIING AV BREMSETRONLAR OG BAND:

- Odd Jakobsen, Bjørkedalsveien, tlf. 9014 5611. MEDLEM Anbefalt av Narve Nordanger.

REP AV ELEKTROMOTORAR AV ALLE SLAG INKLUDERT VIKLING OG MAGNETISERING OM NØDVENDIG:

- Tor-Kolbjørn Livgård, Sandefjord. Tlf 4805 8523 Anbefalt av Narve Nordanger.

RADIATOR REPARASJON PÅ GAMLEMÅTEN:

- Telemark Radiatorservice/Pål Rød på Rødmyr. LOKAL Tlf 3559 6267. Anbefalt av Narve Nordanger.

GIRKASSE-REPARASJON, SPESIelt SAAB OG VOLVO:

- Eriksson Transmisjonsteknik i Mellerud, Sverige. e.t.t@outlook.com Anbefalt av Tore Kvaale

RESERVEDEL-SPELIALISTAR:

- Til Volvo: VP Autoparts AB, Sverige. www.vp-Autoparts.se Anbefalt av Torfinn Dale og Tore Kvaale
- Til Amcar: Bjørn Granheim, tlf 9166 2494. MEDLEM. Bjørn har lagt ned firmaet, men kan framleis hjelpe medlemmer med å finne delar. Anbefalt av Narve Nordanger
- Til Mercedes-Benz: Svein Ekornrød, tlf 9052 6749. MEDLEM. Anbefalt av Narve Nordanger.
- Til Mercedes Unimog og MB Track, inkludert utleie av spesialverktøy. Tor Ivar på Skjelsvik, tlf 9548 8951. LOKAL. Anbefalt av Stein Haugseter.
- Til Citroen (2CV spesielt), brukte deler og har spesialverktøy til plundrete jobbar. Stein Haugseter, tlf 9139 3540. MEDLEM. Anbefalt av Ulf Stuwitz Røvik-Larsen.
- Til Ford 60-talls og nyere (Ford M og Escort etc): Helge Thorud, Skotselv. Tlf 9755 5056. Anbefalt av Lars Tuft.
- Til moped, spesielt Tempo: Kjell Berg, Stathelle. Tlf 3596 2111. LOKAL



DEKK OG HJUL GAMMALBIL:

- Ukurante dekkdimensjonar til veteran: Vintage Wheels AS, Kilgata 12, Sandefjord Anbefalt av Tore Kvaale.
- Bergan & Ståland ved Menstadbrua. Tlf 3550 9450 God service for omlegging og balansering av ukurante dimensjonar. LOKAL. Anbefalt av Narve Nordanger

EKSOSANLEGG I RUSTFRITT:

- www.simons.se kan kjøpast gjennom www.bds.se som har butikkar nær grensa. Anbefalt av Tore Kvaale.

LAKK OG UTSTYR FOR KAROSSERiarBEID:

- Lakkspecialisten, Vadrette, Skien. LOKAL. Anbefalt av Tore Kvaale.
- C Christoffersen, Rødmyr. Tlf 4153 4700. LOKAL. Anbefalt av Lars Tuftte.

LAKKERING OG KAROSSERiarBEID:

- Gjerstad Lakk Frank Kvernvik. Tlf: 004795758867. Anbefalt av Tore Kvaale.

VOGNSTRIPER OG SKILTMÅLING:

- Richie Chlasczak, Ås. Tlf 4059 8895, artikkel i 2020 #6. Anbefalt av Narve Nordanger.

REPERASJON OG LAKKERING LYKTEREFLEKTORAR:

- www.frontlykt-service.no i Barkåker, Vestfold. Anbefalt av Oddvar Høijord.

NØKLAR TIL OG REPERASJON AV GAMLE LÅSAR:

- Lås og Nøkkelservice, Kristiansand. Tlf 3809 1900. Artikkel i 2022 #2

PULVERLAKKERING:

- Jan Arthur Pettersen, Slevollen. Tlf 9091 3612. MEDLEM. Anbefalt av Narve Nordanger

SALMAKARARBEID:

- Kai Henriksen/Hem Interiør, Revetal. Tlf 9006 1953. Anbefalt av Åge Lohne.
- Telemark Salmakerverksted ved Børre Sigurdsen. Tlf 3559 3395. LOKAL. Anbefalt av Narve Nordanger

SKINNREPARASJON, LIM SPARKEL SPESIALLAKK ETC TIL INTERIØR:

- Skinnassistanse, Sande. Tlf 9909 0245 www.skinnassistanse.no Anbefalt av Narve Nordanger, artikkel i 2022 #5

VASSPOLERING, GLASBLÅSING OG SANDBLÅSING:

- Vestfossen Vannpolering, Steingata 3a, 3320 Vestfossen. Tlf: 91524505. Anbefalt av Torfinn Dale. Artikkel i 2021 #1
- (Øyvind) Reuter Dahl Amcarservice, Porsgrunn. Tlf 9016 9630. MEDLEM. Anbefalt av Narve Nordanger. Artikkel i 2022 #3

SANDBLÅSING:

- Geir (Frank) Jenssen, Røraskogen 24 ved Grenland Havn. LOKAL Tlf: 9082 7783. Anbefalt av Lars Tuftte.
- Daniel Rød, Stulenvegen Skien. LOKAL Tlf 4682 3361. Anbefalt av Narve Nordanger, artikkel i 2021 #5



Richie med det vanskelege etternamnet er stø på handa når han legg på vognstriper.

NYPRODUSERTE STØYTFANGARAR I RUSTFRITT:

- www.sgbumperscar.com , produsert i Vietnam av høgglans polert rustfritt stål tilsett nikkell for ikkje å blåne. Anbefalt av Torfinn Dale

NYPRODUSERTE GUMMIDETALJER MED OG UTEN LOGO, SOM SKVETTLAPPER OG GOLVMATTER:

- Jan Paulsen i Drammen, tlf 9084 2131 (som også reparerer velosipedar). Anbefalt av Stein Haugseter.

TØRKET ASKEPLANK TIL TREVERKSKAROSSERI, OGSÅ DIVERSE ANNA TØRKA TREVIRKE:

- Slevollen Eiendom, Jan Arthur og Stein tlf 9091 3612 og 9139 3540. MEDLEMMER

TEKNISK SJEKK AV BILAR FRITEKNE FRÅ EU-KONTROLL, ETTER AVTALE MED GVK (ARTIKKEL 2022 #2):

- Sigurd Daleng/Skien Bilkontroll Gulset. Tlf: 9050 5253. LOKAL
- Bård Henriksen Bilverksted, Rødmyr. Tlf 9085 0201. MEDLEM
- Leif A Johnsen/Norsk Bilkontroll, Stathelle. Tlf 9866 5830. LOKAL

KORT NYTT... FRAMOVER...

- 2. mars – Medlemsmøte GVK
- 6. april – Medlemsmøte GVK
- 29. april – Veteranbilararrangement i Skien sentrum med GVK som en av arrangørene
- 4. mai – Medlemsmøte GVK
- 18. mai – Grenlandsrally arrangert av GVK
- 1. juni – Medlemsmøte GVK



Denne glade gjengen var med i ein av 450 bilar som kørde 80 km frå London til Brighton i november 2022. Det regelrett pøssregna halve vegen og ikkje hadde dei tak heller, utan at det såg ut til å dempe humøret. Noko å tenke på for dei som vurderer å bli heime når det regnar litt på Grenlandsrally. Foto frå internett.



I oktober blei det igjen arrangert Oslo Motor Show på Lillestrøm. Her er det sjefsmøte på ein Termoped frå Skotfoss. Dagleg leiar i Amcar, Hillberg Ove Johansen, sit på mopeden saman med LMK sin leiar, Stein Christian Husby. Bak står eigaren av Termoped og fersk formann i GVK, Jarle Rønjom, saman med Jørgen Bogen frå LMK.

30



Eit anna arrangement som fekk mykje nedbør i fjor var Bonneville Speed Week i USA. Styrregn over natta gjorde at den uttørka saltsjøen blei 30 cm djup og både bilar og toalett flaut avgarde i saltsuppa. Foto frå internett.



Frå Treffet under Brua i fjor sommar. Denne flotte 1961 Renault Dauphine 1090 har Ingvar Bugtene frå Stahelle restaurert.



Medan vi er på OMS. Her er ein av publikumsfavorittane, ein svensk 1959 Oldsmobile som har blitt tredd ned på eit ganske nytt BMW-chassis med firhjulstrekk. Legg merke til alderen på publikum rundt bilen.

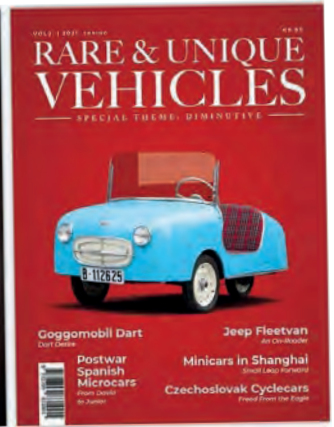
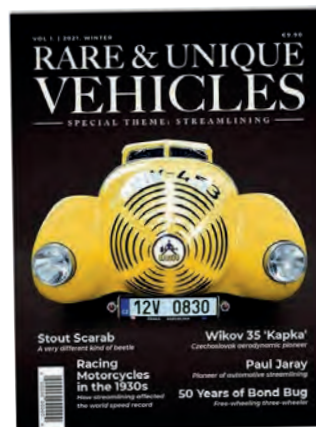


Gammalbilfavoritt på OMS, denne Cunningham V3 med 7,5 liters V8 var nok landets dyraste bil når direktøren på Vestfos(sen) Cellulosefabrik kjøpte denne i 1919. Ein medlem av GVK har for øvrig snike seg med biletet.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Petter Heide 1988 mod.
- Svend Robert Larsen 1960 mod.
- Øyvind Reuter Dahl 1976 mod.
- Tor Ivar Njærheim 1984 mod.
- Hans Olav Tisjø 1980 mod.

Listen er à jour pr 5. februar.



Strømlinjet eleganse i Skien



Rundt regnet 70 000 kroner koster denne strømlinjede elegansen. Det er en Javelin 1972, den eies av en Skiens-mann og er den eneste i sitt slag i landet. Javelin produseres av American Motors som er en sammenslutning av flere bilfabrikker, blant dem er den tidligere Rambler-fabrikken.

Javelin har en 6 sylindret motor som yter 150 hester (SAE). Den er utstyrt med automatgear, to krets bremse-system med skrivebrems foran og trommelbrems bak og har ellers retardasjonsventil på bak-hjulene. Bilen har stiv bakaksel, opphengt i halveliptiske blad-fjærer med teleskopstøtdempere og videre automatisk differensialspærre.

Javelin har videre bølteseter i imitert skinn, halogen hovedlys, ryggelys, vinduspussere med tre hastigheter, elektriske vindus-hastigheter, elektriske spylere, varmeapparat med tre hastigheter. Det er elektrisk opp-varmet bakrute, som for øvrig er laget i farget glass.

Prisen gjør vel at det neppe blir så svært mange av dem her til lands.

Synest du også eg gjer at du har høyrtd det meste som står omtalt i veteranbilblada før, enten blada er norske eller utanlandske? Då kan eg anbefale dette bladet som helst skriv om bilar ingen kjenner historia til, og har mykje kjekk informasjon som ikkje berre er kopi av stoff andre har skrivne før. Sjekk ut www.rareandunique.media om du vil sjå nærmare på bladet Rare & Unique Vehicles, eller lån eit nummer av meg.

Mvh Narve Nordanger.

Kven var det som kjøpte denne AMC Javelin modellen i 1972 og eksisterer bilen enno? Kopiert frå internett.



Frist for stoff til neste utgave er 1. april 2023

Byggmakker er et smart sted å starte

I varehuset møter du fagfolk som gir gode råd og god service.
Vi har et bredt vareutvalg og du får en god pris på prosjektet ditt.
Vi hjelper deg med alt - også håndverker og hjemtransport.

BMCARD

Byggekonto for små og store prosjekter. Opprett en Byggekonto og få oversikt over varekjøpene dine.

TJENESTER

Vi tilbyr blant annet fargemåling, materialberegning, kapping av materialer, transport, håndverkerformidling og energieffektivisering av boligen din.

GODE PRISER

Vi har konkurranse-dyktige priser og gode tilbud. I tillegg får du en god pris på hele prosjektet ditt.

TRANSPORT

Vi låner deg tilhenger, eller du kan få varene levert hjem til en god pris. Vi fikser både kranbil og helikopter for vanskelige løft.

GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK

Vi utfører gratis tak- og vindussjekk, og gir deg et uforpliktende tilbud.

GODE RÅD

Vær trygg på at du får gode råd av dyktige fagfolk, enten det er et stort eller lite prosjekt du skal i gang med.

FIKS FERDIG

Vi kjenner de beste håndverkerne der du bor. Det betyr at vi kan formidle solide håndverkere som er til å stole på.

GODT UTVALG

Hos oss får du et komplett vareutvalg av høy kvalitet. Har vi ikke det du leter etter, skaffer vi det.

KLIKK OG HENT

eller bestill hjemlevering på byggmakker.no



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