

Veteranvognen



Av innholdet:



GRENLANDSRALLY 2026



OPPVOKST MED FORD



BUSSTUR MED GVK

Formann:

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

Nestformann

Dag Henning Eik

Sekretær:

Per Øvrum
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen
post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Varamedlemmer i styret:

John Arvid Vestgarden
Trond Bekkevold

Revisorer:

Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:

John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve / Utleie av lokaler:

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

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

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik og 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 verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besiktiget for LMK-forsikring).

2



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 450,- eller kr 225,- for medlemmer under 25 år.
Sjekk www.gvk.no for innmelding**

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i hver måned

(unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen utenfor (prioritert bevegelseshemmede og veteranbiler),

eller hos våre naboer Motor-technik (Lyngbakkevegen 1). Ønsker du å parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Motorteknik.

Redaksjonens hjørne

Hjertelig god sommer!

Nå er vi kommet til juni måned, årets første sommermåned. Denne våren har hatt med seg flere flotte arrangementer. Lørdag 25. april var det veterandagen i Skien by, og Grenlandsrally var torsdag 14. mai. Forskjellige type arrangementer, men ekstremt godt gjennomført. Jeg er meget imponert over dugnadsarbeidet, deltagelsen, og publikum.

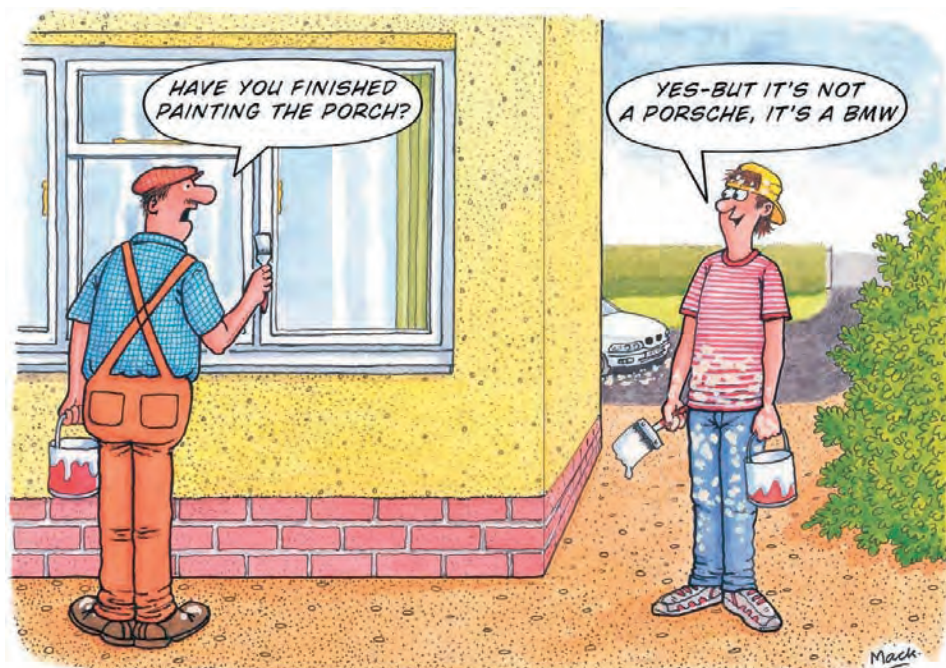
Jeg hadde en fantastisk opplevelse en lørdag formiddag ved Down Town i Porsgrunn. Vi kjørte i sørgående retning, passerte Elkjøp, da møtte vi Glenn Kihle i sin 1930 Ford A. Den som var på forsiden i forrige nummer av Veteranvognen. På siste redaksjonsmøte kunne vi sitte og velge blant flere aktuelle bilder til å bruke på forsiden. Alle var enige om at bildet med Forden var det beste. Det å møte den

i byen på en helt vanlig lørdag, var en flott opplevelse. Tusen takk skal du ha Glenn. Det å bruke våre veterankjøretøy gir flere glede enn sjåføren og passasjerene. Vi blir sett og det er helt greit. Vi bringer glede til mange som kjenner igjen biltypen. De kan ha hatt samme bil selv, er oppvokst i baksetet på bilen, at de har besteforeldre som hadde en slik bil osv. Når vi bruker veteranbilene så sprer vi glede til mange.

Vi i redaksjonskomiteen ønsker oss flere reportasjer og bilder. Har du lyst og anledning så send til redaksjon@gvk.no. Jeg benytter samtidig anledningen til å si tusen takk for innsendte bidrag. Når vi er mange som skriver blir bladet variert.

Jeg ønsker deg en riktig god sommer!

Redaksjonen ved Leif Hægeland



Formannen har ordet

Hei alle medlemmer og andre lesere av Veteranvognen!

Endelig er sommeren kommet og i skrivende stund er vi godt i gang med årets arrangementer. Redaksjonskomiteen jobber for å gi dere fyldige reportasjer fra våre arrangementer, og hvert nummer er en glede å åpne.

Veterandagen i Skien lørdag 25 april ble det fullt trykk. I fjor var de ca. 250 veterankjøretøyer i gågata i Skien og tallet ble omtrent det samme i år. Skien kommune laget arrangementsskilter for oss, siden både deler av Torggata og Rådhusplassen var stengt. Takk til Skien kommune.

Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag 14 mai møtte oss med regnvær og vi var veldig spente på om det kom noen kjøretøy i det hele tatt. Hele 78 startende trosset været, og da kjøretøyene nådde Brekkeparken var det oppholdsvær. Det var likevel god stemning.

Dekksparking på Slevollen har vi også allerede hatt, med over 80 kjøretøy innom plassen den kvelden.

Alt dette hadde ikke vært mulig uten alle dere. Tusen takk til både medlemmer og ikke medlemmer som stiller opp for klubben og står i kiosk, er postmannskap, parkeringsdirigenter og andre roller i arrangementet. Uten dere hadde ikke det ikke vært mulig å arrangere det vi gjør.

Tusen takk også til dere som stiller opp på arrangementene med kjøretøyene deres. Uten dere blir det ikke noe arrangement. Dere bi-



drar alltid med godt humør og god stemning. Liker du å treffe veteranfolket og se noen fine kjøretøy samtidig, anbefaler jeg en tur i Brekkeparken hver onsdag formiddag fra kl. 1100 i sommer. Veterankjøretøy kjører inn den nedre porten og parkerer på plenen ved inngangen. Alle andre må parkere utenfor. Der er en hyggelig kafe som serverer vaffer og kaffe.

Medlemsmøte i august blir i år flyttet til 13. august på grunn av ferien. Vi har også i år et fellesmøte med Amcar Grenland denne dagen i våre lokaler i Porsgrunnsvegen 242. Foredragsholder for kvelden er GVK medlem Johan Ziener Trondsen fra Z-museum i Treungen som forteller om museet.

Nok en gang vil jeg anbefale å melde deg på nyhetsbrevet fra LMK (Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøy). Her vil du få nyheter fra en av landets største kjøretøyorganisasjoner. Bruk gjerne QR koden som står under «Formann har ordet»

God sommer!

Hilsen Jarle

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægeland

Web-master:

Kristian Haugom
E-post: some@gvk.no

Fotosjef Hjemmesider:

Espen Nordaunet

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2026:

Nr. 1 deadline 1. februar

Nr. 2 deadline 1. april

Nr. 3 deadline 1. juni

Nr. 4 deadline 15. august

Nr. 5 deadline 1. oktober

Nr. 6 deadline 1. desember

Utgivelse blir ca to uker senere.

FRAMSIDEFOTO: Her er Geirr Forsberg med godt selskap på veg i sin 1964 Chrysler 300 Convertible. Som vi ser er ikkje litt fuktig føre noko problem for å delta på Grenlandsrally med ein open bil. Inn til Brekkeparken hadde dei til og med lagt ned kalesja for å nyte turen. Dette er ein bil som passar godt til teksten i gruppa B52 sin hit "Love Shack", for dei som hugsar den. Foto: Belladira Lanner.

FÅ LMK NYHETSBREV RETT I INNBOKSEN PÅ 1-2-3

SCANN QR KODEN
MED MOBILKAMERA

1. SKRIV E-POST
2. SKRIV NAVN
3. SEND



FÅ MED DEG DET SOM SKJER



Årets Grenlandsrally



I år hadde værgudene ikke lest almanakken godt nok, de glemte helt at det skal skinne sol over Grenlandsrally. Men som sagt, det finnes ikke dårlig vær, bare dårlige klær. Alle som stilte til start hadde øyensynlig skjønnet det siste. For tross den høye luftfuktigheten kom det ikke mindre enn 77 kjøretøyer til startområdet på Gumpens Auto. Og alle 77 kom i mål, etter det vi fikk opplyst. Gråværet var ingen hindring så det ut til, hverken for biler, publikum eller mannskapet, 55 personer til sammen.



Men været så ikke ut til å skremme de 77 som etter hvert ble ønsket velkommen. Det gjentar seg gang på gang for oss to som har den glede å ønske velkommen: smilende og glade forventningsfulle ruller de forbi og finner sin plass på startområdet. Vi bet oss merke i at i år så «boblet» det nesten over av *bobler*. Ellers var det som tidligere, de kom i alle fasonger og størrelser og vektclasser, her snakker vi om kjøretøyene. Noen var gjengangere og fant veien selv mens andre var førstegangs rallydeltagere. Det er like spennende hvert år.



Selv med nesten en halvering av deltagere fra i fjor ble det etter hvert trangt på parkeringsplassen. Været innbød ikke til å nyte ventetiden i campingstoler, men praten gikk lystig mens man sjekket de siste detaljene på bilen eller studerte kjøreruten. Felles for alle var: ingen sure miner! Gumpen hadde ikke bare latt oss låne biler, de hadde også sørget

sørget for et telt der kantinegjengen og vår eminente kasserer kunne søke ly. I selve sekretariatbilene var det full kontroll over utdeling av deltagermapper og skilt. Det hersker ingen tvil om at forberedelsene hadde vært i gode hender. De som har deltatt i forberedelsene tidligere vet hvor mye arbeid som ligger bak slikt.



Førstemann ut på blankvåt asfalt var Leif Ingar med sin Excalibur, deretter fulgte de på rekke og rad, både de store og de små. De ble alle ønsket god tur av Aasmund Beyer under paraplyen, det ble svart med lystig hilsing med bilhorn og blinkede frontlykter etter hvert som de tok av. De etterlot seg en fornøyd kasserer, et sekretariat som pustet lettet og en liten flekk hist og her på asfalten.

Vi kjørte ruten utenom konkurransen, takk og pris, det gikk dårlig! Første post lå hos vår trofaste Fargerike Christoffersen. Her ble vi presentert for en avisside fra TA med spørsmål om i hvilket årstall den hørte hjemme. Vi regner med at samtlige av klubbens medlemmer er ivrig leser av vår lokalavis, som for øvrig er æresmedlem i GVK. Årstallet forble oss ukjent, vi fikk ikke fasit, dermed kunne man ikke ringe til venner og bekjente. På den måten tok vi knekken på gryende fristelse av fusk.

Vi fortsatte i regnværet til Kirketjernet i Porsgrunn der det var duket for nok en oppgave: Høyre forhjul fikk et krittmerke, deretter skulle man kjøre en omdreining. Det hele ble vitenskapelig kontrollert av synlig muntre postvakter, av smilet vi fikk skjønne vi at her ble det fullstendig skivebom. De fleste var helt ute å kjøre..

Behagelig Brevik viste seg ikke fra solsiden. På kaien var det rigget stativer og de som ønsket fikk utlevert kuler på en snor. Under nøye overvåking av Oddvar skulle man få tauet til å slynge seg om «kulerammen». Det avstedkom sterkt konsentrerte ansikter og mye latter, særlig hos postvaktene og de som ikke deltok aktivt i kastingen.



Gasolin på Slevollen bød på «smaksprøver». Man skulle klassifisere 4 forskjellige typer flydium som vi antok hadde noe med bil å gjøre.

Igjen må vi nevne at vi heldigvis startet utenfor konkurransen. Det hører nemlig ikke til utdannelsen av en konservator å forholde seg til den slags, ei heller i det daglige praktisk museumsarbeid. Vi går i stillhet forbi resultatet. Men på vår forespørsel fikk vi vite at vi delte skjebne med adskillig andre som vi trodde hadde mer fartstid blant motoroljer og desslike. En trøst, selv om den var fattig.

I motsetning til enkelte tidligere besøk på Slevollen var køen overkommelig, vi er fristet til å påstå at her var det fri flyt.



Vi har sagt det før og gjentar det gjerne: Slevollen er et paradys for veteranbilfolket. Det samme er de to karene som står som ansvarlige drivere, Stein og Jan Arthur. Området har uhemmet god plass og blir benyttet til mangfoldige aktiviteter med stor innsats fra begge de to herrer. Her foregår dekksparking i sommerhalvåret, de har et lunt samlingslokale der veteranfolk kan samles, og de stiller alltid opp med åpne armer når klubben ber om det.

Etter at «prøvesmakingen» var unnagjort sto Borgestadsenteret for tur. Her hadde, til vår store glede, Rutebilhistorisk Forening kjørt frem et av sine mange prakteksemplarer: Siljanruta. Nybørstet og blank over det hele tronet den som et verdig minne om våre tidlige år da vi med penger i hånden sto forventningsfulle og ventet på at BUSSEN skulle komme. Det vi ikke kan huske var hvor mange sitteplasser den hadde. Og det var spørsmålet..





Brekkeparken. Duggvåt og fri for sol men full av folk. Den er et fantastisk målområde og GVK er glad for det gode samarbeid. La det fortsette! Narve hadde også i år oppgaven med å presentere kjøretøyene etter hvert som de steg inn. Den lille Austin Seven hadde klart å ta seg gjennom ruten helt på egenhånd, men i parken ble det for mye for den lille tassen, den måtte få hjelp til å trille på plass på gresset. Vi håper den snart blir frisk igjen. Ellers må det sies med hånden på hjertet at Narve kan fatte seg i korthet men samtidig få frem de vesentligste detaljer om hvert kjøretøy. Folket lyttet med andakt.



Regn eller ikke regn, noen hardhauser så sitt snitt til å nyte «frokost i det grønne», uten sure miner så vidt vi kunne se. De trosset vær og vind og var med på å gjøre Grenlandsrally nr. 47 til en minnerik dag.



Vi må takke løpslederne, Dag Henning og Jarle, for et utmerket forarbeid og praktfull gjennomføring, og for ikke å glemme alle de 55 med gule vester som stilte opp både under forberedelse og gjennomføring. Takk, og på gjensyn!



Referat fra medlemsmøte april 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca. 70 medlemmer velkommen og ba deretter alle om å reise seg for å minnes Sten Olav Sørensen som har gått bort siden forrige møte, med 1 minutts stillhet.

Diverse info:

Redaksjonskomiteen har laget ny velkomst- og vervebrosjyre for GVK. Styret oppfordrer medlemmer til å ta med seg noen brosjyrer til å ha i kjøretøyet, for å dele ut når man møter andre entusiaster.

LMK sender som annonsert nå ut informasjon på e-post direkte til de medlemmene som melder seg på deres nyhetsbrev. Her er det mye nyttig å lese. I siste info er det opplyst om et helt spesifikt telefonnummer å bruke for de som har If-forsikring gjennom LMK. Nummeret er: 21 49 19 83

Norgesløpet for 2027 er tildelt Norsk Veteranovgnklubb i Oslo. GVK ble ikke tildelt Norgesløpet i 2028. Det gikk til Voss Kjøretøyhistoriske Klubb med flere medarrangører. GVK blir fortsatt 60 år i 2028, og det må feires!

Utleiehengeren vår er i dårlig forfatning. Den trenger stadig reparasjoner. Styret vil innhente pris på ny tilsvarende fra flere forhandlere.

Medlemmenes fem minutter/Kjøp og salg:

Runar Hogstvedt har 4 stk. hjulkapsler til Opel Kadett fra-63 mod. til salgs. Geir Danielsen ønsker å kjøpe vindavviser til takluke på sin nye Mercedes W123. Yngvar Håkonsen har kjøpt en-84 mod. Lancia Beta Coupe. John Arvid Vestgaarden har kjøpt nok en Buick. Denne gangen en-39 mod. Roadmaster Convertible Sedan som det er kun to av i landet. Kong Harald har den andre. Geir Danielsen har kjøpt en -83 mod. Mercedes 230 CE. Sven Erik Øen har kjøpt en-90 mod. Volvo 960. Rolf Jenssen har kjøpt en-38 mod. BMW R 51 motorsykkel.

Nye medlemmer:

Sven Erik Øen som har en-90 mod. Volvo 960. Rune Bjørndalen som har en-90 mod. Volkswagen Jetta.

Foredrag:

Jacob Verpe fra Skien By fikk ordet etter

pausen. Han fortalte om byutvikling i Skien og arbeidet for få innbyggerne til å bruke sentrum mer. Verpe har laget en kjøreplan for dette, og tok for seg punkt for punkt hva han mener må til. Det er viktig å finne ut hva innbyggerne vil bruke byen til, og hvordan kommunen skal få det til. Han nevnte at bysentrum kan være som et tredje sted, verken hjem eller jobb, men et sosialt treffpunkt som igjen skaper fellesskap og tilhørighet. For å få til et levende sentrum, så må innbyggerne ta eierskap til sentrum, og det kan man få til ved å ha en blanding av butikker, kontorer, markeder og beboere. En forutsetning er at bilen er gjest, og ikke en fiende i bysentrumet. Undersøkelser viser at folk støtter det de har vært med på å bestemme. Verpe fikk mange synspunkter og kommentarer fra engasjerte lyttere, og han var enig i flere av medlemmenes kritikk og synspunkter.

Denne gangen var det Kjell Harry Salbu som foretok trekningen av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem til slutt.

Referent Per Øvrum

Referat fra medlemsmøte mai 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca. 75 medlemmer velkommen til mai-møtet.

Diverse info:

Turen til EAC ble en veldig vellykket busstur med 45 deltakere, se egen rapportasje i dette bladet. Stor takk og applaus til Tore Kvaale som stod for turen.

Det ble godt oppmøte på Veterandagen i Skien i år også. 230 til 240 kjøretøy kom i løpet av dagen. Skien kommune hadde gjort en god jobb på forhånd, og Jarle har sendt takk til kommunens ansvarlige. Vi har fått gode tilbakemeldinger både fra butikker og fra besøkende. All honnør og applaus til alle som bidro.

Hengeren vår er i dårlig forfatning. Styret har vedtatt å innhente priser på ny bilfraktehenger. Dette tas over sommeren. Geir Grøtvik har deltatt på møte i Skien Historiske arkiv. GVK har våre dokumenter lagret der.

Medlemmenes fem minutt:

Birger Nilsen fortalte om jobben med å

skaffe dokumenter/vognkort på 5 stk. Tempo motorsykler. Han fikk meget god hjelp fra SVV i Oslo, og har nå vognkort til alle 5.

Ingar Clausen ønsket tips til hvordan man skal få overtalt en person med veteranbil interesse til å melde seg inn i klubben. Formann oppfordret Ingar til og ta med en vervebrosjyre til vedkommende, og å ta med seg personen på et møte.

Kjøp og salg:

Roy Aadalen har kjøpt en 76 mod. Vauxhall VX 2300. Ole Aglen har kjøpt en 1974 Opel Manta. Martin Kåsene-Andersen har en 61 modell Volvo PV til salgs. Kaj Hansen har en 1931 Ford A Roadster Deluxe og en 1926 Chevrolet ¼ tonner lastebil til salgs. Geir Havgar har solgt sin-69 mod. VW boble.

Nye medlemmer:

I kveld var det ett nytt medlem. Gaute Sandkjen som har en 1963 Volvo PV.

Foredrag:

Motorjournalist og forfatter Morten Larsen

har bakgrunn fra bladet Drive – Bil og Motor, og har i en årrekke også skrevet om motorsport. Hos oss fortalte han om en av Norges største motorsportutøvere, Eugen Bjørnstad. Bjørnstad fikk som 18-åring låne en motorsykkel og med den kjørte han flere løp. Etter mange skader i grusbaneløp og isbaneløp sa foreldrene at han heller fikk skaffe seg en bil å kjøre med. Det ble en Bugatti Type 35. Bjørnstad var et stort talent, og vant mange løp. Bugatti'en ble etterhvert byttet ut med en Alfa Romeo. Han har også kjørt løp med Amilcar og ERA. I 1933 vant han sitt første Grand Prix-løp i Lviv i Polen (dagens Ukraina). Etter denne bragden ble han kalt Nordens fartskeiser. Årene etter dette vant han mange slags løp over hele Europa. Eugen Bjørnstad har imponerende 9 seiere i Grand Prix-løp.

Formann Jarle takket for foredraget, og overrakte bøkene våre. Geir Havgar foretok deretter trekning av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem til slutt.

Referent Per Øvrum

Min barndom i en *blå oval*

I høst tikket det inn en melding fra Oliver Fjeldstad på ungdomsgruppa sin messengerkonto. Med entusiasme ble det fortalt om en medstudent sin flotte 1994 Ford Scorpio, en bil med lav km. stand og som er i daglig bruk. Bildet av den fikk tankene mine til å sveve tilbake til den gang jeg selv ikke hadde førerkort.

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

Denne historien starter tilbake i 1982 og med et ektepar som har lidenskap for hunder. Med 2 Rottweilere i størrelse XL, skulle den 7 år gamle Mazdaen bli noe upraktisk, og valget skulle den gang falle på en snaut 2 år gammel hvit Ford Granada stasjonsvogn i utstillingshallen hos Porsgrunn Auto. Tipper Motepolitiet hadde «bøyd seg i hatten», for pappa var kul! Med pilotbriller, bart og Granada med 1000-metere i grillen kunne du knapt bli tøffere! Mamma var derimot mer skeptisk, for med sine 163cm på strømpelen, fant hun seg aldri til rette bak rattet på den store bilen.

Granada har vel i dag oppnådd nærmest legendestatus, og det med rette. Bilen sto ikke særlig tilbake for langt dyrere merker som Mercedes og BMW, i tillegg til at de passet inn i alle sosiale lag, litt som VW Golf også skulle gjøre. Modellen som ble introdusert i 1977 kunne leveres med alt fra den arme 1,6 liters motoren og til råskinnet med V6 på 2,8 liter og 150 hk. De fleste ble dog levert med 2 eller 2,3 liter på henholdsvis 101 og 114 hk. Dessuten var det mulig å oppgradere bilen med ganske mye gildt utstyr og det er jo en grunn til



Granadaen kunne brukes til alt hva en småbarnsfamilie hadde behov for. Dette bildet er tatt i Øyfell under oppføringen av familiehytta i 1990, og viser bilen med oppslått bakluke (sikkert på grunn av hundene) samt flere barn i sterke 90-talls farger. Legg spesielt merke til det tidsriktige takstativet, de forsvinnende små sidespeilene og skiltramma med «Porsgrunn Auto AS»

at Vassendgutane synger om Granada 2,8 Ghia I. En bil de fleste har et forhold til og blir blanke i øynene når den omtales.

Granadaen sto til bestått da min bror meldte sin ankomst i 1985 og jeg senere i 1987, men etter mange år som familietransport og byggebil da hytta vår i Øyfell ble bygget i 1990, var lufta gått ut av ballongen. Den hvite lakken så nå ut som krokan-is, og behovet for indremedisin ble stadig mer fremtredende. En ung gutt med nytt sveiseapparat overtok bilen i 1993, og jeg husker at pappa var lei seg. En siste triumf skulle den allikevel få da grade-stokken i Øyfell vinteren 1992 viste hele 24 blå. Den dagen var det kun Granadaen som startet, og resten av dagen gikk med

til å yte starthjelp til samtlige hyttenaboer, inkludert han med 2 år gammel Gelenderwagen.

Vi fikk være med når familiens nye glis skulle hentes i bruktbilhallen i 2. etasje hos Solberg bil på Bølevegen. Den gangen var også bruktbilselgerne ivrige på å dele ut drops til barna, og vi bedyret at vi selvfølgelig skulle handle bil der om 20 år... Bilen var en 1985 Scorpio 2,0 CL (KZ 33965), og det eneste ekstrautstyret var grå metallic-lakk. Pappa rev i med en ny Thule weekend-boks på taket for å få med seg alt til familien, men la det være sagt; tror ikke denne boksen har vunnet noen designpris. Men det er jo neppe alt fra 80 og 90-tallet vi ønsker å huske.





Det ble nok aldri tatt bilde av den mellomgrå 1985 Scorpioen med tidenes styggeste takboks. Bilen var spartansk utstyrt og teknisk dårlig vedlikeholdt, så det var nok ikke viktig den gang å forevige den ved fotografering. Imidlertid finnes denne kvitteringen fra Solberg Bil ved Bøleveien, og en den gang 6 år gammel guttekropp ble sterkt preget av den deilige nybillukten fra etasjen under bruktbilhallen, hvor det myset av nye Ford Mondeo, Escort og Fiesta.



Den røde 1990-modellen var på mange måter svært lik 1985-modellen, men hadde allikevel en mer moderne front og var betydelig mer elegant som sedan enn kombikupe. Undertegnede prøver seg som sjåfør, men storebror synes nok det er andre ting som er mer spennende. I bakgrunnen står mine besteforeldres 1996 Mitsubishi Lancer, så tipper dette må være sommeren 1997. 1990-modellen var i grunnen en svært velholdt og pen bil, men hadde mistet sine originale hjulkapsler før pappa fikk navnet i vognkortet.

Scorpio skulle overta suksessen Granada hadde gitt Ford, og det ble en god start, på tross av produksjons og leveringsproblemer. Bilen ble kåret til «årets bil i Europa 1985», noe våre nøkkelringer ble preget av. Merkelig nok valgte Ford å kun gå for kombikupe, mot hovedkonkurrenten Opel Omega som leverte både sedan og stasjonsvogn, men sedan ble senere

tilgjengelig i 1989 og stasjonsvogn i 1992. Ellers tok Scorpio med seg mye teknikk og motorer fra Granada, men noe nytt var det. Salgsargumentet var at dette var første serieproduserte bil med ABS-bremser som standard.

For de som likte større og sprekere utgaver kunne man etter hvert få en 24V V6 motor

på 210 hk i Cosworth-utgave. Husker godt det stod en slik i blå-metallic til salgs på Vallermyrene på slutten av 90-tallet. Til og med bakseteryggen kunne justeres elektrisk.

Har en mistanke om at den første Scorpioen ble en nedtur for pappa med sine gjentagende verkstedbesøk, for allerede i 1996 ble den byttet inn i en 1990 sedan hos Porsgrunn Auto. Denne var solgt ny til bedriften sin egen bilelektriker, var rød-oransje og pent holdt. Den hadde «facelift» og spoiler, og var rett og slett en bedre bil. Dessuten hadde den soltak med vindavviser, noe som var gildt å skryte av til kamerater i klassen. Mamma lovpriste også dette og uttalte til en venninne at «hun ikke forstod hvordan man kunne holde ut kjøring i sommerhalvåret uten soltak» Regner da med at hun så vekk fra støyen fra vindavviserne som i dag ville kvalifisert til dobbelt hørselvern i en industribedrift.

1990 modellen hadde også den oppgraderte DOCH motoren fra Ford på hele 120 hk, men som en sann bilentusiast drømmer man alltid om noe nytt. Det var derfor med stor entusiasme at pappa sommeren 1998 fortalte ved middagsbordet om en bil han hadde sett i kjelleren hos Porsgrunn Auto. Han var mildt sagt engasjert, og ettermiddagen måtte brukes til å vise oss dette gliet.

Bilen var en 1992-modell med den nye



Dette bildet viser presentasjonen av Ghia-modellen (topputgaven) i Scorpio sin nybilbrosjyre fra 1993. Brosjyren tok mamma med fra Solberg Bil da 1985-modellen ble innkjøpt, og husker at den lenge lå på telefonbenken i gangen hjemme. Under lengre telefonsamtaler tegnet mamma blomster og figurer på reklamer og telefonkataloger, så denne brosjyren har heller ikke unnsluppet. Når det er sagt, en svært elegant, tøff og påkostet bil som åpenbart henvendte seg til dem med litt tykkere lommebøker enn oss om handlet brukt.



Av en eller annen mystisk grunn ble de fleste bilene våre alltid fotografert foran hytta. Den raust utstyrte 1992-modellen har selskap av en splitter ny 1998-modell Mitsubishi Lancer, i et ganske snørikt Øyfell. Scorpioen har fått på den moderne Packline skiboksen, men da pappa valgte kule aluminiumsfelger til sommerdekkene, så må de ha rotet vekk hjulkapslene på verkstedet for han kjørte alltid rundt med sorte stålfelger på vinterstid. Bilen hadde tøffe sotede baklys, deilig velurinteriør og var vel den fineste av barndommens biler. Ifølge Statens vegvesen har også denne dessverre blitt spiker eller armeringsjern.

faceliften som varte fra 1992 til 1994, og den var solgt ny til en kirurg fra Porsgrunn. Han var forresten en av få mennesker som i 1998 byttet til helt ny Scorpio. Dessuten hadde han vært raus da han utstyrte bilen vi nå skulle kjøpe. Den hadde en nydelig burgunderrød farge, alt elektrisk var på plass og interiøret hadde et flott velurstoff. Pappa piffet den opp med stilige felger og moderne skiboks, og til dags dato må jeg si at denne bilen var lekker. Om jeg skulle kjøpe en nyere veteran, skulle det vært en slik! Mamma derimot var skeptisk. Hvorfor bytte til en nesten lik bil, da kunne den i hvert fall hatt en annen farge?

Denne bilen var ikke bare fin, men også ganske problemfri, så sorgen var stor da toppakningen røyk en sommerdag i 2001. Samtidig hadde de to små guttene nå vokst seg større, så det ble ganske trangt i baksetet med hundebur i midten. Det ble igjen tid for bilkjøp, og tradisjonen tro, var det Scorpio som stod på ønskelista.

Pappa var alltid opptatt av at det skulle



Har heller ikke lyktes å oppdrive bilder av 1995-modellen, men på dette bildet kan den skimtes i bakgrunnen. Bildet er tatt hjemme hos min onkel og tante i Lunde under en familiehøytidelighet, og det er ikke noe tvil om at undertegnede var svært fornøgd da forsetet i onkels Mustangen var ledig. Bilen var for øvrig ett prosjekt importert av City bil i Skien og hadde startet sitt liv som hardtop. Den var utstyrt med sekser, og en gedigen Ford Econoline ble innkjøpt for å avgi motor, men på grunn av andre omstendigheter ble både Mustang og motor solgt videre før bilen ble ferdig.



Blågrønn Scorpio) Under februar møtet hos GVK stod denne parkert litt lengre borti gata hos Solberg bil. Rustbeskyttelse var nok ikke Fords sterkeste side på 90-tallet, så denne utgaven har tålt tidens tann overraskende bra. For kjennere er den utstyrt med grillen fra 1998-modellen, og de fleste blant oss vet også at Ford hentet designelementer fra amerikanske utgaver under utviklingen av denne, blant annet dørhåndtakene fra Crown Victoria. Det som slår meg er hvor liten den fremstår sett opp mot moderne biler. Scorpio var en av de største sedanene i sin samtid, men ved siden av en middels stor Kuga er den ikke så gedigen som den engang var.



være bakhjulstrekk (bakhjulsrekke for enkelte), og det var få andre enn Ford, Opel, BMW og Mercedes som leverte det på denne tiden. Dessuten var det vel litt slik før at man var mer merke-lojal enn i dag. Det var få blå ovaler i salgshallene på Mobile, og motsatt. Han lot seg heller ikke påvirke av bestefar som til stadighet bedyret «Fikses Og Reparerer Daglig», og selv konverterte til Japansk bil på 70-tallet etter en kort flørt med Opel.

Den siste siste Scorpioen ble kjøpt hos Windsvoll bil på Notodden og startet livet som 2-seter. Det var en 1995-modell, med kanskje en av 90-tallets mest omdiskuterte design, for Ford tok en sjans, og vi må vel si at de feilet. Få mennesker synes den var fin, men personlig synes jeg spesielt bakenden på sedanutgaven er tøff. Her hentet Ford inspirasjon fra USA.

Selv om bilen var ny både utvendig og innvendig, var mye gammelt med fra forrige generasjon, og med fallende salgstall takket Scorpio for seg i 1998. Da hadde den i tillegg fått en facelift som kun varte noen få måneder. En æra tilbake til Taunus-tiden var nå over.

Vår stasjonsvogn var en trofast sliter og gjorde jobben på en aldeles utmerket

måte. Den var bilen min bror og jeg lærte å kjøre i og den var rommelig når vi reiste på ferie. Da pappa leide minigraver lukket det brent kløtsj i Skien i dagevis etter at han hadde passert, men mulig han glemte å sjekke vognkortet den gangen. Ellers var den utstyrt med «traction kontroll», noe som gav visse utfordringer med kun 136 hk i en så stor bil. Med bønn gass i glatte oppoverbakker ble det mye banneord fra førersetet når systemet grep inn og bremsene la seg på, men han lærte seg raskt å skru den av når bilen ble startet.

Alt har en ende, og avgjørelsen ble fattet ved omlegging til sommerdekk i 2006. Da var det nemlig rustet hull i gulvet på Scorpioen, og behovet for omfattende reparasjoner meldte seg. Undertegnede som da var fersk lovlig sjåfør la bilen ut på Finn for 26 000 kr, og dagen etter kom en kar fra Sande med penger i en konvolutt. Han skulle ta den med til Polen for rustsveising fortalte han i det han fyrte opp en sigarett i den til da røykfrie bilen.

Med to gutter på vei ut fra redet og utsikter til lavere strøm og matutgifter, ble bilbudsjettet tilgodesett med større bidrag, og pengene ble investert i en Volvo, men det er en annen historie...



Selv Ford Norge forstod nok at Scorpio sine glansdager var talt, for da 1998-modellen med oppgradert design skulle markedsføres, tok de seg hos Ford i Porsgrunn ikke bryet med å ha brosjyrer i stativet lengre. En bilinteressert 11-åring måtte derfor sende brev til importøren på Kolbotn for å få brosjyresamlingen sin komplett, og brosjyre med ett hyggelig brev undertegnet informasjonsansvarlig hos importøren, kom i retur. En artig kuriositet å ha i skuffen!



Boksen med 24 stk 80 år gamle stempelringer fra McQuay-Norris.

Griseflaks og stempelringer

- eller Kjekt å ha, som Øystein Sunde song

Kjekt å ha, kjekt å ha

Javisst, den bussen kom til

Nytte en vakker da'

Nei, kast ikke bort bort en eneste fis

Bare slepp'n på flaske og legg'n på is

Du vet aldri når slikt kan komme til nytte

Garasjen er full av gammalt ræl

Som ingen andre vil ha enn meg sjæl

Av Narve Nordanger

For ca 25 år sidan hadde eg ein jobb som tilsa lange kveldar bortreist med lite anna å gjere enn å surfe på internett. Ved tusenårskiftet hadde alt eBay passert middagshøgden og var i full gang med sin «enshitification» eller på godt norsk «drittifisering» (jamfør Forbrukarrådets populære video frå 2026 om dette temaet) som sikra at søka dine fekk færre reelle treff og i staden desto meir og meir søppeltreff som eBay kunne tene ekstra pengar på.

Uansett kor godt du spesifiserte søket ditt, fekk du treff på drøssevis av nylaga plastartiklar som var «passa perfekt til alle bilar nokonsinne produsert» i høve til dei som importerte tinga frå Kina. Men det kunne framleis vere spennande ting gøymt på eBay og leita du rett og lenge, kunne du enno få opp 80 år gamle ubrukte originale reservedelar eller New Old Stock (NOS) som dei seier i Amerika. NOS er kvalitet og det er alltid kjekt å ha slike på sitt eige ekornlager. Difor meinte eg det var fornuft i å kvar veke søke gjennom etter kva som kunne passe til Chrysler frå 1929, 1940 og 1955.

Ein kveld under mitt søk etter delar, kom eg over ei oppføring med stempelførar som visstnok skulle passe ein ca 1940 modell Chrysler.



Sirleg pakka låg det fire forskjellige typar stempelringar i rett dimensjon.

Startprisen var veldig hyggeleg og dimensjonen kunne tilseie at det kunne vere kurante delar til min 1940. I tillegg var fjørerne pakka i ein sylindforma boks på knappe ein liters volum med flott skrift på utsida. Eg blei fort inspirert og la inn eit bod på startprisen på \$10 og gløymde det heile, før eg ei veke seinare fekk beskjed

om at delane var mine for \$10 pluss frakt. Etter å ha blitt frakta heim i ein stor koffert, har den fine boksen frå McQuay-Norris merka med «Altinized Factory Type Set- Piston Rings» i dimensjonen 3 1/8 tomme + 0.0050 overdimensjon, stått i minst tjue år som hyllevamar i eit av vitrinskåpa frå Finn.no som eg har fylt

opp med mange «artige ting». Av ein eller annan (god?) grunn er dette den einaste gongen eg har kjøpt lause stempelringar og boksen var såleis ganske unik i dei etterkvart overfylte skåpa.

Medlemmer av familien meiner det blir synd på mine etterkommarar som må rydde opp etter slike utslag av hoarding, og at eg burde lære noko frå dei fjernsyns-seriane om folk der samlemanien har gått over stokk og stein for. Eg har forsåvidt eit par gonger sjølv tenkt at denne boksen har eg vel ikkje bruk for og kanskje eg burde ta han med på Ekeberg eller avertere han på det store internett, men deretter slått det frå meg sidan sannsynlegheiten for at nokon (heri inkludert meg sjølv) får bruk for desse stempelringane – var og er minimal.

Og det var sikkert rett, heilt inntil akkurat no i 2026.

Drivkjelda i Skinnvengjo (min blå 1929 Chrysler Serie 65 Roadster som eg har eigd sidan 1977) har sidan bilen blei køyrbar på nytt vore motoren frå den fyrste delebilen, ein motor som Bergen Yrkeskule bora opp for meg i 1982 og eg monterte saman 32 år etterpå (ting tar tid). Målet mitt har heile tida vore å etterkvart erstatte delebil-motoren med den originale. Etter same seindrektige prinsipp fekk eg etterkvart originalmotoren bora opp i 2015, deretter stod han stua vekk til eg i 2024 fekk han montert saman igjen av ein flink svenske med dei stempla i 0050 overdimensjon som eg kjøpte på postordre i 1980. Stempla hadde vore lagra så lenge i fuktige garasjar at dei var grønne og eg sende dei til vasspolering fyrst, og deretter såg dei omtrent nye ut. Svensken gjorde ein grundig jobb og erstatta dei dårlege



Frå henting av urørt original-motor frå Vestlandet i 2013.



Før boring såg ikkje alle sylindrane like bra ut.



Vasspolert stempel til venstre ser nytt ut, men det er superviktig å sjekke for gløymde glaskuler.



Skinnvengjo er ein bil som skal tole full gass (på grus). Foto Bjørn Lahus frå Vassumbakken i 2022.

støypete lagra med nye eigenproduserte i bronse, og stemninga var stor når eg til sist vinter henta den ferdig overhalte motoren. Vinteren 2024/25 blei delebil-motoren tatt ut og originalmotoren montert inn med ny clutch og diverse gode delar eg hadd spara på i fleire tiår. Så snart våren kom var eg ute og prøvekøyrde, men fekk litt tilbakeslag når dei to fyrste (nye) kondensatorane begge begynte fuske så snart

normal driftstemperatur var oppnådd. Men det var mykje anna å glede seg over, her var jamn og høg kompresjon på alle sylindrar og ingen oljelekkasjar som elles er så vanleg på førkrigsbilar. Prøveturane blei gjort med stadig tyngre gassfot og eg gjekk kanskje litt fort og hardt framover, særleg sidan eg no endeleg hadde fått ein fungerande turteljar i den gamle bilen. Rett før Norgesløpet i Sandefjord gjekk

det uansett gale, motoren stoppa på Håvundvegen og stod deretter kubb fast når eg prøvde å feilsøke. Kunne det vere lagerhavari? Det blei opp på bukk og ned med botnpanna, deretter løyste eg eit veivlager om gongen bakifrå og framover. Når eg til slutt fekk løyst lageret på sylinder nr 1, gjekk brått motoren lett rundt igjen og feilen var funnen utan at eg kunne reparere sjølv. Det endte med Norgesløp i ein annan bil og eit desperat returbyte av motor i Skinnvengjo slik at bilen likevel blei klar for Smale Hjul i Setesdal, nok ein gong med motoren frå delebilen.



Vinteren 2024 til 2025 fekk motoren også ei nyovermaling som det heiter.

Eg fekk levert originalmotoren tilbake til Sverige i fjor haust og svensken akkurat var som meg skuffa over at den nyoverhalte ikkje hadde klart meir enn 30 km før han skar seg. Så ringer han meg like over Nyttår og seier han har demontert motoren og skal lage nytt lager til sylinder nr 1. Men, i tillegg har han funne at alle sylindrane var oppstria av noko som kunne sjå ut som sand. Var bilen blitt køyrt gjennom ein sandstorm utan luftfilter? Sylinderveggane kunne nok honast opp igjen sidan det var så få km køyrt, men alle stempelfjører var utslitne og måtte bytast. Stempelfjører til ein 1929 modell er omtrent like vanleg som hønssetenner, ikkje minst er det fire





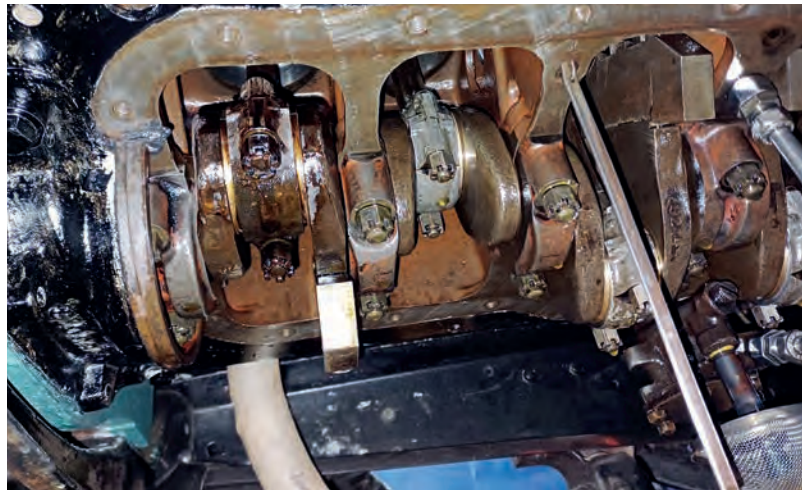
Januar 2025, delebil-motor er ute og original på veg inn.

på kvart original stempel. Hans neste spørsmål var difor om eg kunne skaffe nye stempelfjører til denne motoren. Eg lova å sjekke og gjekk rett etter dei einaste stempelfjørene eg hadde, McQuay-Norris boksen frå vitrinskåpet. Hei, dei var jo i 0050 overdimensjon og jaggu meg var det 3 1/8 tomme standard diameter akkurat som ein 1929 Series 65. Snakk om flaks! Dei einaste stempelringane eg hadde, var altså akkurat den overdimensjonen eg trengte. Eg begynte nesten å nynne på «kjekt å ha, du får nok bruk for det en vakker dag». I dette tilfellet var den vakre dagen rundt 25 år etter innkjøpet.

Etterkvart fann eg og ut av sandstorm symptoma, det var nok dessverre at stempla etter vasspolering ikkje hadde blitt totalt demontert og at det låg igjen glaskuler kilt innimellom stempelringane i den overhalte motoren. Kanskje like bra at lageret havarerte, då blei det iallefall oppdaga slipeskadane i kvar sylinder utan at motoren mått borast ein gong til og eg måtte skaffe nye stempel igjen.



Etter prøveturar sommaren 2025 var det fine og jamne kompresjonsverdiar.



Ei veke etter kompresjonstesten var motoren havarert og eg leita etter låste lager.



I hu og hast blei det sist sommar byta motor tilbake etter havariet. No er det snart tid for nytt byte.

GVK TAR

Rutebilhistorisk sin flotte 1988 Scania turistbuss hadde komfortabel plass til alle 45 som var med på turen. Sjå eigen faktaboks om bussen. Her er reisefylgjet samla framfor, og heilt til høgre med kledeleg autentisk sjåførskjorte står dagens sjåfør Morten Hella.



Tidlegare (før mi tid i klubben) var bussturar ein viktig del av aktiviteten til GVK. Det har vore stille på det området i mange år, men 18. april var det avgarde med ein 50-passasjers Scania veteran turbuss.

Av Narve Nordanger

Vårt eige reisebyrå, Toddy-reiser, arrangerte den dagen busstur til Eight Amcar Club (EAC) på Sørums, og Forsvarets Flysamling på Gardermoen. Etter ei noko nølande påmelding var det til slutt heile

45 stk frå GVK, Amcar og Rutebilhistorisk som var med. I gráveret blei det fort god stemning inne på bussen, medan sjåfør Morten Hella fortalte om historia til bussen (sjå eigen faktaboks) og Jarle Formann informerte om at GVK sponsa turen med smørbrød og mineralvatn.



Midt i hallen på flymuseet står denne store tremotors Junkers Ju52/3m. Eit tysk transportfly med ein karakteristisk bølgeblekk profil på skroget. Dette var med på invasjonen i 1940 og var eit av fleire som landa på det slagte Hartvigsvannet og ikkje kom seg opp att sidan isen var i ferd med å smelte. I 1983 blei flyet og fleire andre berga.



Eit unikum på Gardermoen er «Start», det fyrste norske flyet som i 1912 blei kjøpt inn etter norske ubåtoffiserar på eige initiativ sendte ein ugift løytnant til Tyskland for å bli pilot og deretter starta dei kroneinnsamling for å finansiere flyet.

BUSSEN PÅ TUR



Første stopp var Flymuseet som hadde ei imponerende samling fly med norsk historie pluss mange artige mindre objekt som var spennende for dei mange av oss som blir fascinert av gammel teknikk. Etter å ta tatt gruppefoto med Scania bar det vidare til EAC der dineren hadde gjort klar mykje mat til vårt innrykk.

Deretter stilte EAC med fem guidar som tok oss i grupper på omvisning og fortalde om historia til dei amerikanske bilmerka som døydde på 50- og 60-talet, og om dei enkelte bilane som stod utstilt.

Vi fekk og med oss norsk rockemusikk historie når nestor i EAC, Jack Tveter, viste oss samlinga si i det gamle klubblokalet til EAC, som ligg vegg i vegg med museet. Veldig spennande og Jack er eit levande leksikon på både både norsk rockehistorie og amcarhistorie.

I høveleg tid blei det retur til Grenland, og jammen var det god stemning på returen og.

Slike var visst vanleg på mindre norske flyplassar, ein såkalla mobilt flytårn brukt frå slutten av 40-talet og ca 20 år framover. Stod gjerne ved rullebana for å snakke med pilotane som kom inn for landing og ikkje minst minne dei på å ta ned landingshjula.



Noregs fyrste jetjagarfly, ein britisk Vampire F3 frå 1948.



Sjølvsagt var det og eit eksemplar av den mest kjente flymotoren av dei alle. Rolls-Royce Merlin V12, brukt blant anna i Spitfire og Lancaster 4-motors bombefly.



Dagens rednings-
helikopter er nok å foretrekke framfor å vere pasient i denne ein-manns boksen hengande på utsida, som var tilbodet med dette Bell 47 D-1 helikopteret frå 50-talet. Pasienten fekk iallefall panoramautsikt.

Ein annan flott motor var denne Hispano Suiza V8 med 18,5 liters volum og 345 hk, som er over 110 år gammal.



BUSSEN SOM BLEI BRUKT

Sjåfør Morten Hella har kome opp med fylgjande fakta: Det er ein 1988 Scania K112 Classic, med reg ND 97944. Scaniaen har 313 HK og 51 seter (inkl sjåfør), km.stand så langt er ca 1050000. Dette er ein fyrste generasjon Scania Classic tur-/ekspresbuss med karosseri frå finske Ajokki i Tampere. Blei seld ny til Vest-Telemark Bilruter L/L og brukt i selskapet si 80-tals satsing på turbussar. Bussen gjekk stort sett til utlandet om sommaren og noko lokalt på vinterstid. Etterkvart blei det og montert inn AirCondition i bussen. På slutten av 90-talet var det slutt på turbuss-køyring i (nye) Telemark Bilruter AS og bussen blei sett inn i skulekøyring. Med krav om sikkerheitsselar for alle seter i 2011 blei bussen teken ut av bruk, etter fyrst å ha blitt lakkert opp att. Rutebilhistorisk Forening overtok bussen i 2021, som enno ikkje har blitt restaurert, og er i god stand i høve til alder og kilometer med berre normalt vedlikehald i alle år. For meir informasjon om denne og andre veteranbussar i Telemark, sjå nettsidene www.rhf-telemark.no – eller via Facebook: «rutebilhistorisk forening avd. telemark»



Eight Amcar Club på Knatten i Akershus har vore omtala fleire gonger før å Veteranvognen og er vel verdt eit besøk, ikkje minst på grunn av den gode maten dei serverer. Foto: Morten Hella.



Inne i det storslåtte lokalet står dei oppstilt, mengdevis av bilar frå utdøydd amerikanske bilemerke.



Den mest kjente i samlinga er denne godt patinerte 1951 Kaiser Manhattan som var bilen Olsen-banden kjørte i den aller fyrste filmen. Foto: Morten Hella.



Mindre kjent og svært skjeldan er slike 1958 Packard stasjonsvogner laga i ytterst få eksemplar og endå færre har overlevd. Bilane er eigentleg Studebaker som har fått litt oppgradering og Packard merke.



Det var organisert omvisning i grupper for at alle skulle få med seg så mykje som mogeleg. Her er GVK folket i kjellaren og ser på verkstaden til ungdomsgruppa i EAC.

Kjellaretsjen er omtrent like spennande som hovudetatsjen, her er alle variantar av bilar ingen hugsar lenger.

ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karker



Med 90 cm karker



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



Veteraner i sentrum IV



Lørdag 25. april kunne Veterandagen i Skien feire sitt 4 års-jubileum. For 4. gang kunne klubben og Skien By invitere til storsamling i byens eller folketomme sentrum. I år hang arrangementet i en tynn tråd, våre metrologiske forbindelser hadde antydnet sol akkompagnert av sterk vind fra nord, og fare for regn utover dagen. Spådommene til tross, etter som lørdagen tok form strømmet det inn kjøretøyer fra fjern og nær. I alle former og fasonger. Det samme gjaldt de besøkende.



For å få det hele til å gli smertefritt var det lagt opp til orienteringsmøter i forkant, der frivillige møtte opp for å få tildelt jobber og posisjoner i gatene. Gule vester markerte hvem som hadde bestemmelsesrett når det gjaldt trafikkflyt og parkeringsplass.

Så vidt vi kunne telle var det ca. 30 gule vester fordelt rundt omkring fra Ibsenparken øverst til rundkjøringen ved Rådhuset nederst. Den store avstanden gjorde det nødvendig til sine tider å sende kurér mellom ytterpunktene for å få oversikt over ledige plasser.

Over alt var det gule vester i sving som fikk den stadige strømmen av kjøretøy til å gli på plass uten for lang ventetid, det kom stadig påfyll av nye deltagere. Vi bet oss merke i dagens yngste parkeringsvakt som med kyndig mine tok del i arrangementet. Her har vi forhåpentlig et gryende medlem i klubben? Etter hvert som klokken nærmet seg 11 var samtlige gater og åpne plasser okkupert av veterankjøretøyer. Vi antar at i tillegg til en stor skare fra GVK så kom det løsrevne eksemplarer fra stort sett hele Telemark og Vestfold.





At Vestfold var representert ble dokumentert ved at Lier og omegn 2cv klubb også i år møtte med et representativt utvalg i fargerike utgaver. På parkeringsplassen ned mot havnen fant vi en samling kjøretøyer som har betegnelsen «van»..? De representerte en landsomfattende Van-klubb og stilte med de tyngre kjøretøyene denne dagen, uten at tyngden så ut til å være en hemsko. Den muntre gjengen som var samlet kom fra Mysen, Oslo og Skien. Veteranbiler ser ut til å ha evnen til å samle folket over hele Norge uansett hvilke bilmerker det dreier seg om.



«Det blåser nordavind fra alle kanter..» Disse vektige ordene stammer fra Ludvik, den lille grevlingen til Kjell Aukrust som opptrådte i Flåklypa Grand Prix. Det samme kan vi si om vindretningen i Skien sentrum denne lørdagen. Vi var også blitt lovet «muligheter for noe regn» fra de forskjellige medier som formidler den slags. Til sammen talte vi ca. 28 forsiktige dråper under hele arrangementet. Noe som ikke la en synlig demper på publikums humør og behov for noe å bite i. Steins «gatekjøkken» kunne tilby kaffe, vafler, mineralvann og varme pølser. Samt klubbens to bøker.



Det oppsto problemer når alt det elektriske apparatet skulle settes i gang, vår kommunale koordinator hadde ikke sjekket tilgangen på strøm som sikringer røyk og Stein måtte trå til med alternative løsninger. Dermed var strømmen tilbake der den skulle være og salget gikk strykende.



To av de seks tohjulte gjestene var godt fornøyd med sin plassering, mens den nye innredningen av handelstorget så ut til å kunne skape plassmangel. Med en smule fingerferdighet klarte parkeringsvaktene å lirke inn kjøretøy på de mest utilgjengelige steder.

Dersom den som sto innerst skulle ut måtte man først finne ut hvem som sto fremst i køen, deretter finne vedkommende og med en smule diplomati overtale eieren av flaskekorken til å flytte bilen. Om det riktig knep, kunne man belage seg på å overnatte, hvis man var utstyrt slik som Kristian Håkonsen.



Tross den store pågangen av veteraner var vi nødt til å holde åpen veibane som hadde bredde nok til at utrykningskjøretøyer kunne passere. Vårt lokale politi vandret smilende rundt med målebånd og fant at alt var i henhold til forskriftene, og tilbrakte resten av dagen med å hygge seg sammen «halve byens befolkning». Det ble ruslet og minglet i alle gater, og enkelte fant plass og ro til å nyte noe medbrakt. Veterandag Nr. 4 var uomtvistelig en suksess for alle som deltok. Også for han som fikk starthjelp fra Narve.





I fred og fordragelighet..?

«Si vis pacem para bellum!» For de fleste er dette gresk, men så er det altså latin. Oversatt til norsk betyr det: Om du ønsker fred, forbered deg på krig. Dette er kloke ord til ettertanke, skrevet av romeren Vegetius på slutten av 300-tallet. Han skrev mye annet i tillegg, men i disse dager er det nok dette som er mest aktuelt.

De som har fulgt med i hvordan det står til med krig og elendighet omkring oss, har også fått med seg at det den norske regjering med stortinget i ryggen endelig har våknet av sin selvpålagte dvale. Kanskje det er lurt å trekke hodet opp av sanden og lese skriften på veggen?

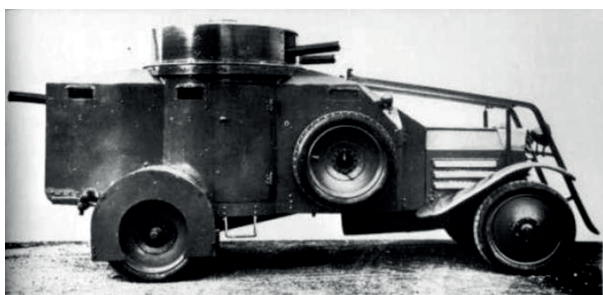
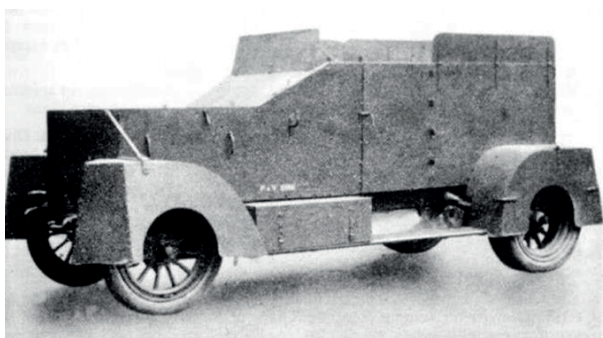
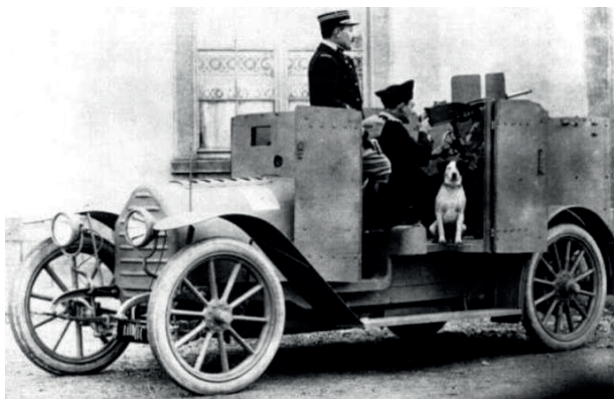
Resultatet av vekkelsen er at forsvaret gjennom de neste årene skal bruke 115 milliarder frem til 2036. Det gjelder å ha utstyret i orden. Da 1.verdenskrig var et faktum sto nemlig de fleste nasjoner med buksene på knærne når det gjaldt moderne krigføring. Kloke hoder fikk fritt leide: Fredrick Simms var tidlig ute med sin åpne «Mitraltjesebil» alt i 1899. Den falt ikke i god jord som vi alle skjønner, rekylen oversteg motorens evne til fremdrift.

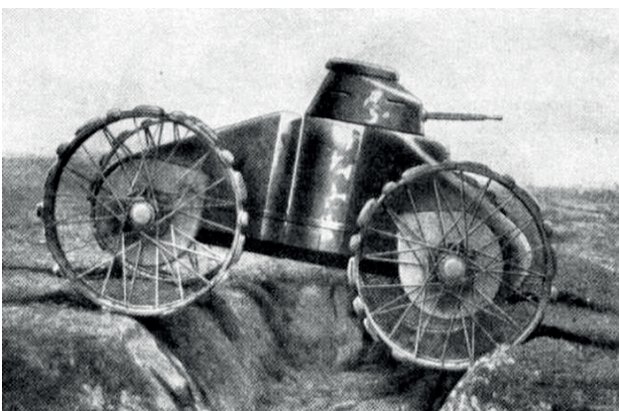
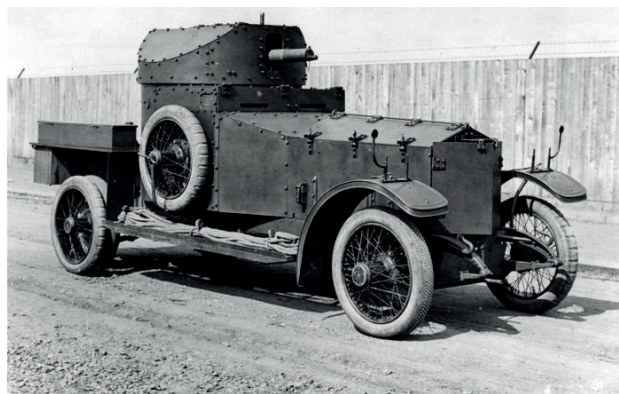
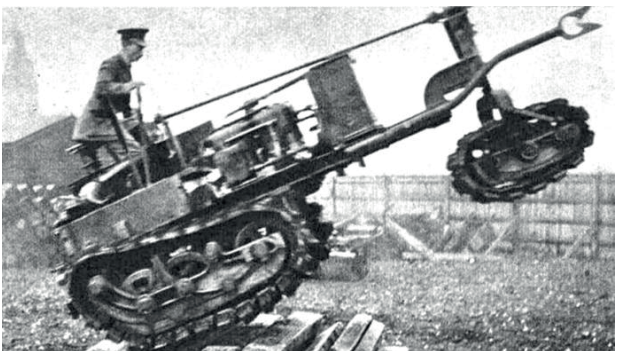
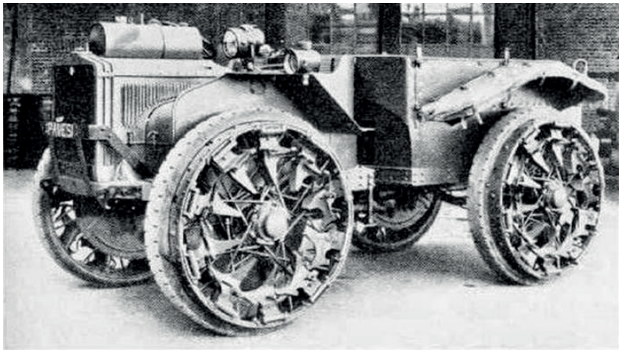
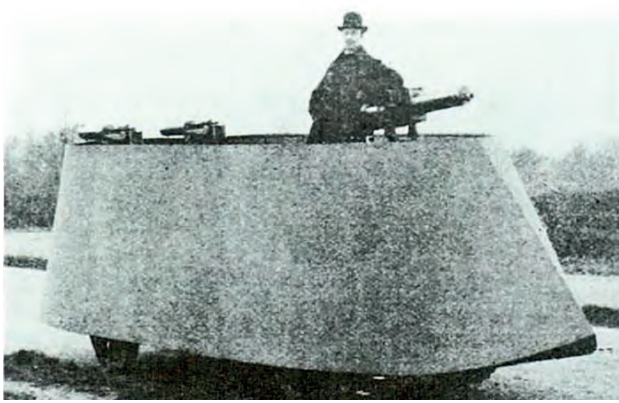
Peugeot derimot hadde mer å by på. På denne tiden produserte de omtrent alle automobiler i Frankrike. Da krigen kom tok de utgangspunkt i sin modell 1913, og året etter fremsto krigsutgaven. Noen var utstyrt med en 37 mm kanon og et 7 mm maskingevær. Denne dro i krigen med kun maskingevær og en lykkebringende maskot på 4 bein.

Ennå hadde man ikke helt tatt inn over seg alvoret i situasjonen. Man kan stille det samme spørsmålet angående De Dijon-Bouton som produserte jernbanevogner og automobiler fra 1883 til 1932. Alt i krigens første år, 1914, ble fabrikkens ingeniører pålagt å bygge om en sedvanlig personbil til armert personellkjøretøy beregnet på å frakte troppesstyrker helt frem til ild-linjen. Pen var den ikke, og vi kan stille spørsmål om fremkommelighet i åpnet terreng full av gjørme, granathull og piggråd.

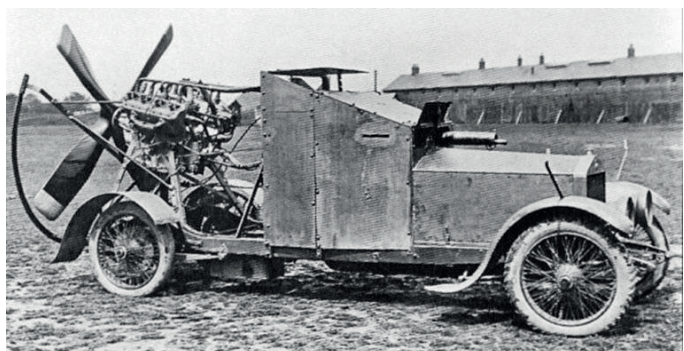
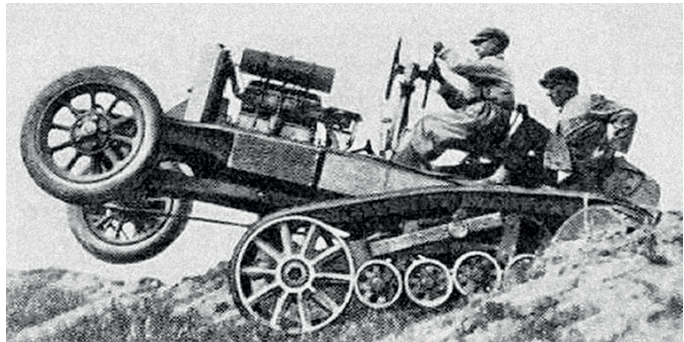
Samme spørsmålet kan stilles om Peerless fra Ohio, USA. Et monstrum med 10 mm tykt panser veide 6,8 tonn så dagens lys i 1915. Utstyrt med to tårn med hver sitt 303 mm maskingevær var det likevel avhenging av noenlunde fast grunn under hjulene. På godt føre forhold kunne motoren på 40 hk få den opp i en fart på 28 km/t. Men i skyttergraver..?

Da krigen brøt ut var det relativt nye tekniske vidunder, automobilen, som ble gjenstand for de underligste forvandlinger. Italienerne deltok også med liv og lyst i dette «våpenkappløpet». Fabrikken Lancia hev seg også på. De hadde tidligere vært innom hermetikk og sykler før de i 1915 presenterte sitt bidrag: Som sedvanlig var det personbil skjult under det krigerske ytre, med et svingbart tårn med ikke mindre enn to mitraljøser. I akterenden var den i tillegg utstyrt med en ekstra mitraljose, og alt unntatt motoren var pakket inn i 13 mm. stål. Den lille motoren på 25 hk presterte 60 km/t. På flat vei, vel og merke. På slagmarken derimot...? 3,5 tonn synker raskt i våt gjørme.





Da Alvoret etter hvert gikk opp for de militære beslutningstagerne ble det bortimot et kappløp om å presentere nye ideer. Den ene mer underlig enn den andre. Dette badekaret vet vi ikke mer om enn at om noen døde på grunn av det, så var det av latter. Men nå hadde man etter hvert innsett at kjøretøyene ute i felten måtte tilpasses de ekstreme forholdene de skulle operere i. Pavesi, som i dag er spesialister til 125 ccm motorer til gokart, kom med et solid bidrag til den bevegelige krigføringen med spesialkonstruerte hjul, mens Alfa Romeo satset på både hjul og belter, en tidlig «half-track».



Engelskmannen er av natur (?) noe konservativ når det gjelder automobil, som vi alle vet gikk deres bilindustri bortimot «på rævva» i konkurransen mot resten av verden. Men i løpet av 1916 kastet de alle hemninger over bord og satset på en beltedrevet klump som var utstyrt med en slags piggrådkutter på en stang. Å avansere frem mot fienden med denne, uten beskyttelse av føreren var bortimot selvmord.

Krigen foregikk ikke bare på det europeiske fastland, den herjet også i bl.a. Afrika. For rask fremrykking mot fienden i ørkenstrøk prøvde den engelske Sizaire-Bervick i 1915 å sette en flymotor bak på en pansret bil. Den var helt umulig å styre og havnet alle andre steder enn der fienden befant seg.

1. verdenskrig foregikk også i Midt-Østen der England hadde store olje-interesser. Vi kan nevne bl.a. *Lawrence of Arabia*, han havnet på kinolerretet i 1962, i en storfilm av David Lean med Peter O'Toole i hovedrollen. I Palestina kunne han nytte seg av en modifisert Rolls-Royce. Til slutt trekker vi frem en ny flopp fra 1915, igjen produsert av italieneren Pavesi. Den korte hjulavstanden gjorde den ubrukkelig alle steder unntatt på flate stuegulvet..

Når nå det norske forsvaret skal satse milliarder får vi håpe de drar lærdom av fortidens mange miserer?

Ulf

FRA ARKIVET:

Vi fortsetter med klipp fra klubbens arkiv. Denne gangen henter vi avisomtale i TA fra Grenlandsrally som klubben arrangerte i 1988. Vi legger merke til at det i tillegg til veteranbilene hadde fotografen fanget inn tre motorsykler, noe som er mer sjeldent i våre dager, dessverre.

Motorsykkelen til høyre er en Horex fra 1954 og berides av Morten Berg, mens Harald Hasselberg sitter på en Nimbus fra 1939. Den siste motorsykkelen ser ut til å ha unngått oppmerksomheten til TA's utsendte. Av bildene, som ikke helt holder dagens standard ser vi at i tillegg til de tre to-hjulte også opptrer en Rolls Royce og en Austin i tillegg til flere førkrigsutgaver. Det tyder på at for 38 år siden var klubben ennå ikke beskjelet av «moderne» kjøretøy slik som i dag. Selv om våre dagers «moderne» er godt voksne og har passert 30-års grensen med god margin.

TA MANDAG 8. AUGUST 1988

ARTIKLER REPORTASJER 5

Fin gammel årgang

Det var mye fint og gammelt i Skien lørdag. Mye velpolert krom og blankpolerte skjermmer, og her og der summet en motor jevnt og trutt. Stedet er starten for årets Grenlandsrally, parkeringsplassen på Lie i Skien. En plass som nå sto i veteranbilenes tegn. 60 biler var forhåndspåmeldt, og nye påmeldinger strømmet på helt fram til storskuddet gikk.

Det var et yrende folkeliv på startplassen. Deltagere og andre interesserte (mange av dem også) tok vognene i nærmere i øyensyn. Noe nytt siden sist? Nye lykter, ny skjerm? Erfaringer og tips ble utvekslet ved siden av de velpolerte vognene.

Og det var ikke så reint lite å kaste blikket mot. Eller hva skal sies om en T-Ford, 22-modell, eller en helt nyrestaurert Rover fra 1937.

Valgene var mange, og selvfølgelig var bilen blant bilene på plass. Rolls-Royce, en Larviks-registrert 57-modell sto sentralt plassert i startområdet. Forøvrig rett bak en Bentley, men det var kanskje tilfeldig?

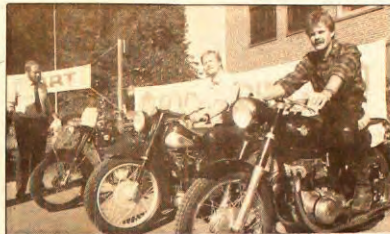
Men disse var sjølsagt ikke alene. Hele spekket av veteranbiler var representert i Skien. Grenland Veteranvognklubb hadde lyktes med å få storfin deltagelse til sitt

LASSE JOHANSEN
INGE FJELDDALEN
(FOTO)



jubileumslep. Klubben er 20 år.

Årets rally gikk fra Skien, via Kilebygda, Drangedal, Treungen til Vrådal. En fin tur for gamle biler formoder vi.



Noen som sa bare biler? Motorsyklene var med. Morten Borg (t.h.) med sin Horex fra 1954 og Harald Hesselberg med sin noe eldre Nimbus MC (39-modell).



Det skinner godt. Ikke mye støv og dritt her på grillen til en 33-modell Austin Seven.



Stoppestedet er en del av Grenlandsrally 1988, vi legger straks merke til at det den gang var en mye mer avslappet innstilling til å kjøre løpet: Man hadde lagt inn en matpause og sosialt samvær underveis. Kanskje det var behov for å hvile slitne sjåførere? Ratt uten servostyring og fortløpende dobbelkløtsjing kan ta på i lengden. Ruten var lagt til Kilebygda, videre til Drangedal, deretter til Treungen og så til Vrådal. Tatt i betraktning at det ser ut till at det i 1988 dreide seg kun om førkrigsmodeller er det kanskje naturlig at det var lagt inn en hvilepause på veien mot Drangedal. Stedet er lett å kjenne igjen dersom man tar samme ruten i dag.

Rasteplassen som var til felles glede i 1988 er like tillitvekkende den dag i dag og kan anbefales. TA kan fortelle at det var 60 forhåndspåmeldte kjøretøyer, og at det stadig strømmet inn flere etter hvert som det nærmet seg start. Videre lar TA seg imponere av kjøretøyene, her refereres til både T-Ford 1922 og en nyrestaurert Rover, 1937. En Rolls Royce 1957 kom helt fra Larvik, den parkerte like bak en Bentley, noe som den utsendte fra avisen fant ikke helt tilfeldig? Før løpet startet var deltagerne samlet på parkeringsplassen på Li, der nysgjerrige skienborgere kunne nyte synet av «mye velpolert krom og blanke skjermmer».

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
- Motoroverhavingsverktøy
- Metallmaskiner

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

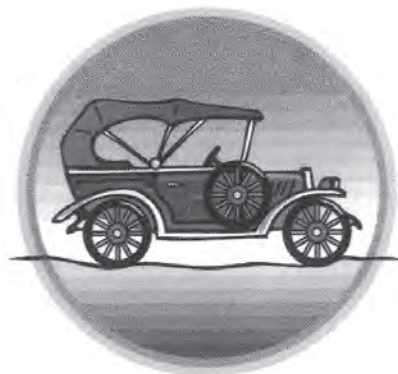
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



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

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



KORT NYTT...

FRAMOVER...

- 18. juni:** GVK arrangerer dekksparking på Slevollen
- 18. juli:** Gladløpet Stavern
- 8. aug:** Rally Tronåsen. 5 år til neste gong
- 13. aug:** Medlemsmøte GVK. Med Amcar Grenland
- 15. aug:** Romnes inviterer på Cars & Coffee
- 3. sept:** GVK medlemsmøte



Suverent yngste utstillar på Skien By var Nathaniel Rosland Stulen på 17 år. Han stilte med sin 1980-modell Vespa Bravo som han hadde brukt tre år på å restaurere. Foto: Narve



Ein Trimumph Herald i nokså redusert tilstand dukka opp i Alexander Kiellandsgate på slutten av mai og forsvann igjen etter noko dagar. Då kan ein spekulere i om det var eit oppgjeve prosjekt eller ein delebil, som no kanskje er sendt eit steg nærmare pressa? Foto: Narve.



Etter meir enn eit halvt år til restaurering er GVK skiltet tilbake på låveveggen. Her er huskomite og vaktmeistarar i full gang med å heise det på plass. Foto: Ulf.

Sammen skaper vi gode lokalsamfunn

Denne gaven fra
Sparebankstiftelsen Telemark
gis til **GRENLAND
VETERANVOGN KLUBB**

25 000 kr

med glede fra

Sparebankstiftelsen Telemark | SpareBank 1 SØR-NORGE

Sparebankstiftelsen er flinke til å dele ut pengar til gode formål. Det formidable beløp av 25.000 blei tildelt GVK i juni, vår formann stilte og takka på stiftelsens gåvefest. Foto: Jarle.





Frå dekksparking Slevollen i mai. Godt oppmøte, her er det 80- og 90-talarar som har funne kvarandre. Foto: Espen Nordaunet.



Grenlandsrally har blitt internasjonalt etter at denne svenskregistrerte Ford Mustang Fastbacken stilte opp i år. Foto: Belladira Lanner.



Også dekksparking. I tillegg tre førkrigsbilar var på plass. Alle i ein sportsleg variant. Foto: Espen Nordaunet.

Century Club Recognition Award.
100-year-old cars receive a classy badge.



www.aaca.org

I USA har AACA (USA sitt svar på LMK) begynt å dele ut egne merke til 100-års gamle kjøretøy, kanskje ein ide for LMK og? Det er ein imponerende alder for tekniske innretningar som statistisk berre har ei levetid på 15 år.

Cars & Coffee

**15. august
12.00 - 16.00**



Bli med på en dag med blankpolerte biler, god stemning og kaffe i sola!

Arrangementet er gratis og åpent for alle.

Ta med deg en venn og kom innom!



Romnes AS, Rødmyrlia 4, 3735 Skien

Vår annonsør Romnes arrangerer sin egen Cars & Coffee laurdag 15. august og spanderer kaffi på alle som kjem innom.

Frist for stoff til neste utgave er 15. august 2026



BÅRD HENRIKSEN BILVERKSTED AS

VI KAN REPARERE BÅDE DIN BRUKSBIL OG DIN VETERANBIL

*VI TAR OGSÅ SIKKERHETSSJEKK AV BILER FRITATT EU-KONTROLL
(PKK) ETTER AVTALE MED GVK.*



Adr.: Rødmyrsvingen 99
3735 SKIEN

Epost: bilverksted@online.no
Tlf: 35 59 23 00 / 908 50 201

