

# Veteranvoغن

**EKSTRA  
STORT  
JULENUMMER  
- 40 SIDER!**

**Av innholdet:**



Douglas MC



Mille Miglia



Ford A Tudor

**Formann:**

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95  
E-post: formann@gvk.no

**Nestformann**

Jarle Rønjom - tlf 40 41 28 24

**Sekretær:**

Per Øvrum - tlf 95 87 48 78  
E-post: sekretar@gvk.no

**Kasserer:**

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13  
E-post: kasserer@gvk.no

**Styremedlemmer:**

Tore Kvaale - tlf 92 40 19 84  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 91 31 65 26

**Varamedlemmer i styret:**

Narve Nordanger - tlf 98 21 50 94  
Lars Tufte - tlf 47 65 78 58

**Revisorer:**

Stein Haugseter - tlf 91 39 35 40  
Leif Ingar Liane - tlf 90 75 64 19

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13  
E-post: kasserer@gvk.no

**Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:**

Åge Lohne - tlf: 90 50 47 64  
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 99 23 75 05

**Teknisk bil:**

Svein Ekornrød - tlf: 90 52 67 49  
E-mail: sv-ekorn@online.no

**Teknisk motorsykkel:**

Hans Olav Kise - tlf: 93 0115 83  
E-mail: hanskise@gmail.com

**Tilhenger:**

Åge Lohne - tlf: 905 04 764

**Kjøkken:**

Tom Ellefsen - tlf: 951 24 026  
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

**Huskomite:**

Leif Ingar Liane  
Per Horst  
Stein Haugseter

**Arkivansvarlige:**

Geir Grøtvik  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**Forsikring-besiktning:**

(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikttet for LMK-forsikring)  
Tore Wahlstrøm - tlf: 35 59 04 47 / 90 19 93 62  
E-mail: torewahl@online.no

**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](http://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 (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



Det nærmer seg jul og høytid. Desember er godt i gang. Julegatene er tent. Noen gleder seg til å spise god mat med gode venner og noen gleder seg til å åpne harde pakker.

og se forskjellige kjøretøy, slik som min kamerat og jeg gjorde i Seljord i sommer.

På denne årstiden er de fleste veteran-kjøretøy plassert til vinterlagring. Trives du i garasjen med ditt kjøretøy så betyr det mange hyggelige timer framover. I andre områder av landet hvor de har kulde og stabile vintre uten salting av veier, er vintertreff med veterankjøretøy for mange julens høydepunkt.

Grenlandsrally er også noe å glede seg til. Vi hadde et flott arrangement i 2022!

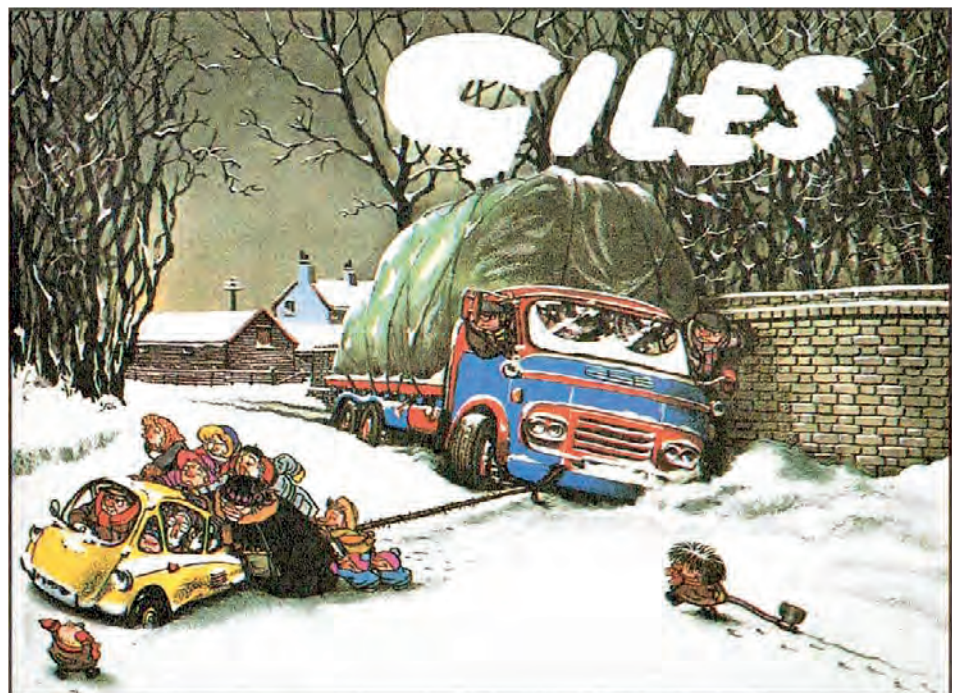
Redaksjonskomiteen takker alle som har bidratt i år med stoff til bladet. Vi setter stor pris å få stoff fra medlemmene.

Snart er det nytt år. Jeg gleder meg til å gå på marked. Treffe kjentfolk, lete etter noe som er kjekt å ha, spise litt

Jeg ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år!

*For redaksjonen  
Leif Hægeland*

## STRIPA



# FORMANN HAR ORDET

Hei kjære lesere av Veteranvognen!

Vinteren og den stille tida har gjort sitt inntok, også for veteranbil folket. Men det gjelder å se muligheter, snart snur sola, dagene blir lengre og vi kan begynne å tenke på vår. Det var vel litt optimistisk skrevet nå midt på svarte vinteren, men det gjelder å tenke positive tanker i disse tider.

Året 2022 har vært det vi kaller et normalår med masse aktiviteter, treff og andre sammenkomster med veterankjøretøy i sentrum. Det har vært mange kjøretøy å se og møte langs veien, og det tilsier vel at mange av dere har fått noen fine minnerike turer i 2022. Jeg føler hver høst når jeg setter bilene i hus for vinteren, at det har blitt alt for få km denne sesongen også, men det er jo mulighet for å gjøre noe med til neste sesong, jeg gir meg selv herved denne utfordringen.

Møtene gjennom året har vært noe mindre besøkt, med noen unntak, vi har på en måte ikke fått opp trykket igjen etter Coronaen, men det blir bedre og bedre ser det ut som. Jeg er svært fornøyd, og har hørt flere skryte litt av oss i styret for temaer og underholdningen på årets møter. Men dette er selvfølgelig individuelt hvordan den enkelt opplever dette, vi gjør så godt vi kan. Ellers så har vi snart et tradisjonelt årsmøte med valg som det er påminnelse på i dette nr. av Veteranvognen, det gleder vi oss til.



Jeg har også en appell til klubbens medlemmer: GVK ønsker å publisere en liste over gode og flinke samarbeidspartnere som hjelpe medlemmene med å holde kjøretøyene i god stand. Her trenger vi hjelp fra dere medlemmer, vær snill og send oss DIN oversikt over hvem du benytter og gjerne litt hvorfor på mail til: [redaksjon@gvk.no](mailto:redaksjon@gvk.no) HJELP OSS MED DETTE KJÆRE MEDLEMMER.

Avslutningsvis ønsker jeg da alle medlemmer og andre som leser Veteranvognen, **EN RIKTIG GOD OG FREDEFULL JULEHØYTID, OG ET GODT NYTT ÅR!**

*Hilsen Torfinn*

Veteranvognen 

## Redaksjonskomite:

e-post: [redaksjon@gvk.no](mailto:redaksjon@gvk.no)  
Narve Nordanger  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen  
Leif Hægland / Epost: [leif.haegeland@gmail.com](mailto:leif.haegeland@gmail.com)

## Web-master:

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95  
E-post: [formann@gvk.no](mailto:formann@gvk.no)

## Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 92 40 19 84  
E-post: [torkvaal@online.no](mailto:torkvaal@online.no)

## Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien - t lf: 35 90 55 90  
[www.thure-trykk.no](http://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:

Ein av dei minste og artigaste bilane i GVK er Geirr Forsberg sin BMW Isetta. Vi spanderer og eit par humor-teikningar av 50-tals minibilar på årets nummer for å halde oss til temaet.



# MILLE MIGLIA S

Det årlege italienske veteranbilløpet Mille Miglia Storica blir rekna som eitt av dei aller største av slike arrangement, minst på høgde med Goodwood Revival og Le Mans Classique. Dagens Mille Miglia er eit retroarrangement som prøver å gjenskape stemninga som rådde i Italia når det legendariske landevegsløpet med same namn blei arrangert i åra 1927 til 1957.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Det opprinnelege løpet blei starta opp når unge adelsfolk i byen Brescia irriterte seg over at Monza i 1922 hadde kuppa arrangementet av det italiensk GP-løpet, og dei bestemte seg for å svare med eit skikkeleg langt landevegsløp. Start og mål skulle vere i Brescia og løpet skulle gå sørover til Roma og tilbake, gjerne i eit gigantisk



Det fyrste løpet blei vunne av ein OM 665. Ganske ukjent i dag, men på Storica var det mange OM med.

8-tal. Distansen var grovt planlagt til å vere tusen (romerske) mil, altså rundt 1479 km, og dermed hadde og løpet fått sitt namn.

Mille Miglia gjekk på vanlege landevegar som blei stengt for allmenn trafikk det døgnet løpet gjekk. Starten i Brescia var frå midnatt og bilane blei sluppe

avgarde med eitt minutt mellomrom med sitt starttidspunkt som startnummer. Dette gjorde at tilskodarane langs heile løypa forstod kor lang tid bilen hadde brukt til der dei sjølv stod, og dei kunne føre liste og sjå kven som leia. Dette var publikumsvennleg og skapte ekstra stor interesse, og italienarane er



Målgang i 1952 med Bracco bak rattet etter elleve timar på diett av sigarettar og konjakk.



Underwegs i 1955. Moss og Jenkinson i #722 heldt snittfart på 150 medan tilskodarane stod tett pakka langs vegen.



# TORICA 2022



uansett aldri vanskelege å be med på arrangement. Ved at arrangøren sendte ut dei minste bilane fyrst fekk dei som såg på også svært mange forbikøyringar som del av underhaldninga. Også ganske italiensk var at det deltok bilar med alt frå utrimma 500 kubikkarar til blodtrimma 5 liters motor, med tilsvarende enorm forskjell i hastigheit. Løpet gjekk utan innlagte stopp og tok typisk 20 timar å køyre dei fyrste åra.

Mille Miglia blei ein suksess frå fyrste dag og det viste seg at løpet gjerne favoriserte solide og lette bilar med gode bremsar. Ein representant for dette var merket OM som vann det fyrste løpet med 2-liters sideventilert motor, ein bil som kompenserte for sin manglande toppfart ved å nesten ikkje ha bruk for tekniske stopp undervegs. Det blei stor prestisje i å ha vunne totalt eller i ein av dei mange klassane på Mille Miglia, og interesse frå utanlandske interessenter til å delta på løpet kom tidleg. Mange utlendingar og utanlandske merke prøvde seg, sjølv om det nesten alltid var italienske vinnarar. Før krigen vann Alfa Romeo 10 gonger, medan OM som sagt vann det fyrste løpet og Mercedes-Benz og BMW ein



Løypekartet for 2022 utgåva av Mille Miglia Storica.



Ved starten og deretter minst to gonger pr dag blir alle bilar presentert til stor stemning.



I Sigurta parken fann vi oss sitjeplass på fyrste rad saman med norske Ferrari-fans.

gong kvar. Mille Miglia var blitt eitt av verdas mest anerkjente langløp, og var med på å dyrke fram Gran Turismo (GT) typen bilar - laga for å køyre lange strekk med stor hastigheit i god komfort.

Som med alle landevegsløp fylgde det med mange ulukker, og det var i alt 56 dødsfall mellom 1927 og 1957. Både i 1938 og 1957 var det stygge enkeltulukker med 10 døde i kvar. Dette medførte at det ikkje blei arrangert MM i 1939 og berre eitt forkorta arrangement i 1940 (arrangert etter at 2. erdskrigen var i gong, så berre italienske og tyske bilar stilte opp), og etter den siste ulukka var det heilt slutt. Som for alle kjente løp var det mengdevis av anekdoter som fylgde Mille Miglia. Entusiastiske tilskodarar (tifosi) hadde kylling-konkurrans, kven var som turte å stå lengst ute i vegen når racerbilane nærma seg? Dette gjorde at det kunne vere vanskeleg for førarane å sjå kvar i folkehavet vegen eigentleg gjekk og dei ferske slakka av på farten. Dei meir erfarne førarane hadde lært seg å sladde litt høgre og venstre på vegen mot folkehavet for å gje inntrykk av manglande kontroll på bilen og dermed veik tifosi-folkehavet seg unna tidlegare. I 1952 vann kjederøykaren



Rar og spennande skapning, 1940 Siata Fiat 1100 MM Berlinetta Viotti.

Giovanni Bracco Mille Miglia med ein Ferrari så vidt framfor Karl Kling i Mercedes-Benz, medan kartlesaren fora Bracco på konjakk og sigarettar. Generelt var oppkvikkande tablettar både lovleg og ganske vanleg på langløp slik som seinare fortalt av Stirling Moss. To år seinare dukka Hans Herrmann og kartlesaren ned i sin (låge) Porsche 550 Spyder og køyrte under ein stengt bom rett framfor eit kryssande tog. Året etterpå, i 1955, var det einaste etter krigen der ein ikkje-italiensk bil kom fyrst i mål når løpet blei vunne av Stirling Moss med Denis Jenkinson som kartlesar i ein Mercedes-Benz 300SLR med startnummer #722. Sigeren har blitt berømt etterpå, både på grunn av journalisten Jenkinson sitt referat og av snittfarten på over 157 km/t som var omtrent det doble av snittet på 20-talet. 1955 var igjen eit unntak, Ferrari vann dei aller fleste løpa etter krigen og det finst difor Mille Miglia versjonar av fleire legendariske Ferrari modellar.

#### MILLE MIGLIA STORICA

Etter 1957 var det 20 år utan Mille Miglia aktivitet, men i 1977 starta ein gjeng entusiastar opp eit "regularitetsløp" over fire dagar for bilar av dei modellar som var med på det originale løpet. Start og mål



Ganske unik 1953 Aston Martin DB24 Bertone Spider har stoppa rett framfor stolen min i Sigurta parken.



Også bilar med direkte innsprøyting går sur om dei blir køyrt på tomgang for lenge.

var i Brescia, og løypa fylgde tilsvarande rundtur i Italia som dei gjorde i gamle dagar. Regularitetsløp betyr at ein skal køyre på idealtid mellom kontrollpostar undervegs og stemple inn på desse til rett tid. Bilen som har minst totalt tids-avvik er den som vinn, men det kan verke som at mange deltakarar bryr seg lite om dette. Dei fyrste åra var det etter ryktene ganske ville tilstander sidan mange av deltakarane gjorde sitt ytterste for å gjenskape fullgass

stemninga frå 50-talet. Etterkvart har løpet kome inn i litt meir ordna former med politieskorte og kontroll undervegs, men det er ikkje akkurat kosekøyning som blir praktisert no heller. Slik kan du i dag oppleve å bli forbikeyrt av ein politibil med blålys i 150 km/t, tett fylgt av fem veteranbilar på veg til neste kontrollpost. Men også etter årets løp har det dukka opp foto av både politibil og deltakarar som har fått karosseriskade undervegs.

Pr i dag, ytterlegare 35 år etter reintroduksjonen har det blitt mange nye endringar i arrangementet. Bilklubb-entusiastar har blitt erstatta av meir kommersielle krefter, og generelt er det blitt svært dyrt å vere med når mange skal tene pengar på arrangementet. Ein periode rundt år 2010 var det mange bilfabrikantar som sponso arrangementet og inviterte kjendis-gjester og journalistar til å køyre fabrikkane sine museums-bilar. No i 2022 kan det verke som at fabrikkane er borte og dei fleste hadde fakturert startpengane på eigne konti. For årets løp kosta det offisielt mellom 11.000 og 60.000 euro å delta for ein bil med to personar, dette dekk og hotell og frukost i fire dagar med standard justert etter startkontigenten. Med det prisnivået blir det fort ein ganske høg «graddstrutfaktor», og det verka som at dei fleste som var med ikkje skrudde på sine bilar sjølv. I staden betalte dei ekstra for sitt eige serviceteam som tok seg av det meste inkludert å sørge for at bilane var nyvaska og hadde gode bremsar også neste dag. Sikkert bra at andre tok oppvasken, som deltakar fekk du gleder



På veg gjennom Sigurta parken, 1955 Osca MT4 – TN 1500.



*Ein 1929 OM 665 S MM Superba 2000 har nådd bakketoppen i San Marino.*

av å køyre fire dagsetappar på opptil 500 kilometer i 35 graders varme med start kl 07 og målgang minst 16 timar seinare. Undervegs blir du presentert for publikum på italiensk minst tre gonger kvar dag etter å ha stått kanskje ein time i kø i solsteiken. Resten av tida blir

du møtt av jublende tilskodarar langs heile ruta, som alle helsar og gjerne tar ein Hi-5 med deg. Eit tips er visstnok å helse til publikum med handa inn mot midten av bilen, elles får du ganske så mange hi-5 klask av dagens tifosi. Ikkje minst er dette eit veteranbilløp du

hugsar resten av livet, og absolutt noko å huke av om ein skulle vinne i tipping. Så vidt eg har høyrte er det svært få nordmenn som har vore med og ingen dei siste åra. Vi såg ein svenske som var co-driver i ein bil, elles var det eit internasjonalt selskap med forbausande



*Det er nok med 500 kubikk for å vere med på MM. 1949 Fiat 500 Sport.*





1956 Renault Dauphine halvveis opp bakkane i San Marino. Motorloket er på gløtt for betre kjøling.

mange kvinnelege team og der alle hadde god pedikyr uansett kjønn. Kva bilar som kan vere med i dag, er basert på ei ganske så grundig «eglibility»-liste som dekkar alle modellar som i alle fall har vore påmeldt på originale Mille Miglia. Desse bilane er deretter gjeve ein koeffisient (gangetal) som går frå 1,0 for dei som så vidt gjennomførte i si tid, til 2,0 for originalbilen som faktisk vann eit år. Arrangøren reserverer seg retten til å regulere talet på bilar basert på denne scoren med prioritet på dei med høg

koeffisient, i praksis blir nok alle på lista akseptert. Eglibility-lista er spennande lesing, her finn vi alt frå alle ulike utgåver av Fiat 500, tidlege Citroen 2CV og Mercedes Ponton diesel til superspesielle racingversjonar av Fiat 1100 laga i eitt eksemplar og aldri sett utanfor Italia. Pluss det meste som Ferrari, Lancia og Alfa Romeo har produsert. Sett med veteranbil-entusiast auge, kunne det gjerne ha vore meir udda små italienske bilar og mindre av Mercedes 300SL (12 stk med i 2022), eller Jaguar XK120 og Triumph TR3. Medan ut frå



Veteranbileigarar har humor. Flygande flodhest som panserornament på Lagonda.

responsen til italiensk publikum var det alltid dei kjente sportsbilane som fekk mest applaus, så kanskje det er difor desse er populære?

#### ITALIA-TUREN JUNI 2022

Ein må ikkje delta sjølv på løpet for å ta del i opplevinga av Mille Miglia, svært mange europeiske entusiastar reiser



Straumlinjeform laga i få eksemplar. 1948 Fiat 1100 S MM Gobbone.



Italiensk buekorps marsjerte og spelte i Passigano Sul Trasimeno.



Vi kørde i 50 pluss, men likevel skulle denne Cistaliaen med blodtrimma 1100 motor presse seg forbi oss.

årleg til Italia for å sjå alle dei spesielle bilane som er med Mille Miglia Storica og generelt ta del i den italienske entusiasmen. Sjølv har eg hatt det som eitt av mine større automotive mål her i livet å henge med på det berømte billøpet. Etter fleire sørgjelege år med korona og nedstenging baud sjansen seg no i 2022. Ikkje minst hadde min gamle klassekamerat Helge Tønning (han som var med til Gøteborg og henta bil før jul i 1985) fått seg jobb i Roma, og tilbydde seg å skaffe overnatting og leigebil i tillegg til å ringe rundt i Italia for å lage ein reiseplan slik at vi fekk sett Mille Miglia minst fem gonger undervegs.

Reiseplanen var viktig fordi arrangøren fekk stengt alle sentrale vegar som løpet gjekk på for vanleg trafikk i god tid, i tillegg til at publikumstilstrøyminga på kjente passeringspunkt var enorm med tilhøyrande køar. Etterkvart forstod vi at før sjølve Mille Miglia løpet med 450+ deltakarar skulle passere, kom det eit «support-løp» med 250 moderne Ferrariar og ein kortesje av diverse elektriske og hybrid-drivne «grønt alibi køyretøy». Ved starten i Brescia kunne eg telje minst 24 Skoda politibilar som skulle fylgje løpet, og like mange uniformerte motorsyklar. Med teknisk støtte til folk som ikkje skrudde sjølv pluss diverse arrangør

bilar osv, snakkar ein fort om ein total på kanskje 900 køyretøy som brukar 4 timar på å passere eit punkt på løypa. Det var på toppen av dette grupper med meir eller mindre offisielle hangarounds, som og kørde løypa og slapp igjennom mange plassar der arrangøren av Storica hadde sett opp sperringar for generell trafikk. Blant anna ei gruppe på nyare 10-15 Mercedes-Benz SLS AMG, trur eg det heiter.

Byen Brescia var snudd ganske på hovudet ved start og det var morosame bilar å kikke på overalt, både deltakarar og tilreisande med gammalbil stod rundt om i gatene. Blant anna den tyske ALF-klubben (American La France) hadde køyrt til Italia med fire gamle brannbilar med 14 liters motor bygd om til racerbil-kopiar. Ein kan mistenke dei for å ha brukt bilfraktar til Italia, då det er tvilsamt om slike går på under



Nokon hadde halefinnar fleire år før Cadillac fekk det. 1947 Cistalia 202 S MM Spider.



Medan sjåføren får seg lunch er det andre som prøver å fikse bremsene på bilen. 1948 Ferrari 166 Inter Spider Corsa Ansaloni.

5 liter på mila. Sjølve startområdet var reservert sponsorar, der dei hadde lagt mykje pengar i høgtalaranlegget og brukte dette kontinuerleg til å kommentere på italiensk alt som skulle skje. Vi fann det like godt å

reise frå heile kaoset før alle vegane ut av byen var enten stengt på grunn av arrangementet, eller fullstendig proppa igjen av trafikken som likevel måtte fram. Til vårt neste stopp hadde vi plukka ut Parco Giardino Sigurtà,

ein flott park der heile kolonna av bilar skulle køyre igjennom på grusveggar før dei på nytt blei presentert for sponsorar på italiensk. Vi køyrde av garde med vår undermotoriserte Fiat leigebil og fann parkering saman med hundrevis av andre som ville innrette seg med piknik-utstyr og kikke på bilane som passerte forbi i det grønne miljøet. Helge og eg hadde dessverre ingen eigne klappstolar og dei fleste kafear inne i parken var reservert av sponsorar, men fann til slutt ein kiosk med sitjeplassar rett ved grusvegen inn til parken. Og der blei vi sitjande i fleire timar. Etter kvart kom det andre til og, blant anna ein heil gjeng med fargerikt matchande antrekk. Når Helge fekk eit løpsteknisk spørsmål på engelsk av ei dame i denne gruppa var det lett å kjenne igjen dialekten, og vi blei på norsk fortalt at dette var «Ferrari Owners Club Norway» som var på gruppereise og hadde funne den same sitjeplassen som oss. Slik blei det litt surrealistisk med eit lokalt fleirtal av nordmenn som sat i skuggen på denne



Trafikkork med gamle bilar i Passigano.



Skumringstimen i Borghese parken. Dette var kjekt.



1928 Chrysler Serie 72 Roadster. Same slags bil som eg i haust fann restar av i Østfold.

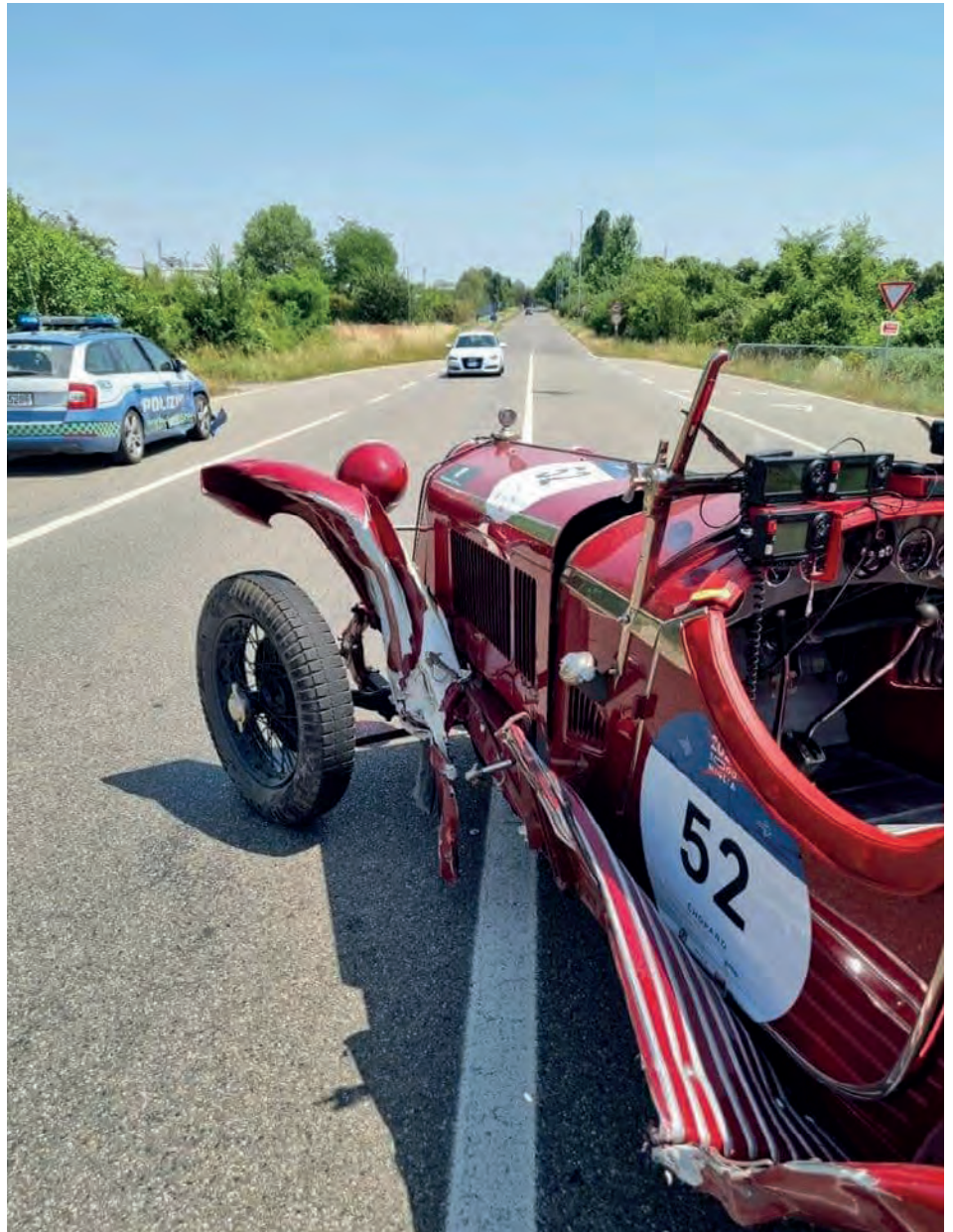
serveringa midt i Italia og såg veteranbilar passere på 5 meters avstand. Og her kom dei alle saman, enten det var Cistalia, Arnolt Bristol, Osca eller Siata fekk vi studert dei med køyrande forbi på kort avstand. Eg hadde sikra meg programmet for Mille Miglia i Brescia og kunne avgjere kven som hadde tippa rett bil på dei middels spesielle bilane som kom. Ingen våga å tippe når det kom ein Bandini eller Deutch Bonnet. Sjølv sagt var det innblanda mange tidlege Ferrari og til stor glede for norske Ferrari-entusiastar.

Vårt fyrste stopp dag to var lagt i bakkane opp til mikro-landet San Marino, eit ganske fast punkt på Mille Miglia løypa som elles varierer litt for kvart år. Opp bakkane til byen med same namn som landet var det lange strekk motbakke med hårnålssvingar mellom der alle måtte ned i andre gir før dei gav gass på veg ut av svingen. I ein slik sving stod vi og fylgde med, ganske gildt når ein førar av 50-tals Ferrari drog opp i 4000 omdreiningar for å passere ein Triumph TR3 på neste rettstrekk. Etter 300 gamle bilar forbi i San Marino var det igjen tilbake til Fiat leigebil og over diverse mindre fjelloverganger til småbyen Passigano Sul Trasimeno som, slik namnet tilseier, ligg ved innsjøen Trasimeno. På deler av dette strekket køyrde vi same løypa som Mille Miglia gjengen brukte, og vi fekk gleda av å bli forbi køyrt stadig vekk. Alt frå førkrigs Lancia til Mercedes 300SL prototype som visstnok var original med ein svær spoiler på taket, pressa seg forbi medan vi heldt fartsgrensa med tett møtande trafikk.

I Passigano hadde Mille Miglia lunchstopp og det stod gamle veteranbilar parkert i alle gater i tillegg til at det lokale buekorpsset underheldt og nokre stakkarar måtte skru. Det var og påfallande at alle gamle Jaguarar hadde montert elektrisk kjølevifte, desse stod og gjekk heile tida enten motoren var i gong eller ikkje. For det var varmt, over 35 grader og paraply var hyppig brukt som parasoll av dei med open bil. Vi kom i snakk med ein amerikansk eigar

av 1954 Lincoln som kunne fortelje at dei til kvelden kom inn til Roma «ved Goethe statuen». Eit godt tips for det er ikkje alltid like lett å vite eksakt kvar Mille Miglia aktiviteten foregår. Goethestatuen finn ein i den ganske sentralt plasserte Villa Borghese parken, så til kvelden var vi nok ein gong i ein park og såg ein bøling moderne Ferrari passere før dei fyrste gamle bilane dukka opp omtrent ved solnedgang kl 20. Det blei fort ein kilometer lang kø forbi kontrollposten der alle skulle presentarast nok ein gong for sponsorar og anna publikum, og etterkvart minka det stygt på batteriladinga i fleire bilar som stod der på tomgang med lysa på. Til slutt var det ein belgisk-registrert 1949 Ferrari 166 Inter Berlinetta Touring som ikkje ville meir, så norske samaritanar hoppa over sperrebandet og var med på å lage flotte fingeravtrykk på heile rumpa av bilen medan vi skubba denne i gang igjen i motbakke.

Neste dag hadde Mille Miglia avreise frå Roma frå klokka sju, medan vi fann ut det kunne vere nok og sov til ni før vi saman med veldig mange andre kikka dei mange ubebygde tomtene i Roma med dårleg opprydda restar av fleire tusenår gamle hus. Vel heime igjen er det klart at eg har sett veldig mange bilar som var ukjente for meg, eg har kjent på italiensk entusiasme for festivitas. Eg har absolutt lyst til å reise på tur til Mille Miglia igjen, og vinn eg i Lotto melder eg meg på løpet og.



Uhell skjedde og. Alfa Romeo etter å ha kome for nærme eskorterande politibil.  
Foto frå internett.



Desse to tyske karane med ein OM hadde køyrt langt med sotande eksos og såg veldig autentiske ut når dei kom til Roma.



1949 Ferrari 166 Inter Berlinetta Touring likte ikkje å stå på tomgang med lysa tent og måtte ha norsk hjelp.

# TO DOUGLASHISTORIER

Tekst og foto: Magne Wraa

## MOTORSYKKEL NR. 1.

Forstkandidat Bernt Bøhle fra Skien solgte en Douglas S6 600 ccm 1931 modell til Kristian Wraa i 1932, og

prisen var 1400 kroner. Fra denne sykkelen har jeg funnet kjøpekontrakt, forsikringspapirer og vognkortet. Jeg har også registreringskiltene som henger på veggen hos meg, samt bilde av Kristian Wraa (min fars søskenbarn)

på ferietur forbi Stalheim hotell i 1933-34. Denne motorsykkelen var i området her oppe i Vest-Telemark helt til den ble dumpet som vrak på det dypeste uti Børtevatn på 60-tallet. Siste eier var visstnok Halvard Skjelvik.



Kristian Wraa med sin Douglas på ferietur i Stalheimskleivene med hotellet i bakgrunnen ca 1934.

Fylke: <u>Telemark</u> politidistrikt: <u>Telemark</u>		Motor <sup>vogn*</sup> sykkel bestemt til: <u>person-, last-, kombinert transport, til eget bruk, bevilging til rute-, drøstje-, leiekjøring.</u>		Kjennemerke: Bokstav <u>H</u>
Eierens navn: <u>Kristian Wraa</u>		antall sitteplasser inkl fører: <u>2</u>		Nr. <u>358</u>
Ertverv: <u>Arasarkiden</u>		Netto-vekt <u>172</u> kg.		Kategori: <u>Douglas</u>
Bopel (adresse): <u>Vråliosen</u>		Karosseri: <u>172</u>		Understell nr.: <u>2.F. 2874</u>
Herred (by): <u>Vrådal</u>		Pris ved første gangs registrering kr. <u>1500.-</u>		Motor nr.: <u>209. 2559</u>
Forbrenningsmotor		Brennstoffets art: <u>Bensin</u>		Årsmodell: <u>1931</u> HK: <u>6</u>
Antall cylindere: <u>2</u>		Slaglengde mm: <u>82</u>		Tytemerke: <u>Ed. Wraa's Skandinav</u>
Diameter mm: <u>68</u>		Sjusstørrelse m: <u>12</u>		Garanti
Størrelse m: <u>12</u>		Slutvate vognvekt m: <u>125</u>		Stillet av: <u>Halvard Skjelvik</u>
Akseavstand m: <u>125</u>		Vekt i driftsferdig stand: <u>125</u> kg		Størrelse kr. <u>2000.-</u>
Forbjel		Bakbjel		Fortsett garanti, se kortets bakside.
Ringenes art: <u>Pallung</u>		Ringenes art: <u>Pallung</u>		Velavgift: <u>1</u> kr.
Dimensjoner: <u>26 x 3.50</u>		Dimensjoner: <u>26 x 3.50</u>		Kontrollavgift: <u>1</u> kr.
Regist.eringsdato: <u>10/31</u>		Kjennemerke innlevert: <u>H 358</u>		
Kjennemerke innlevert: <u>H 358</u>		Anmeldt til luksuskatt: <u>18/49</u>		
Anmeldt til luksuskatt: <u>18/49</u>		Avgift: <u>18/49</u>		

Registreringskortet hos Biltilsynet for H-358 registrert på Kristian Wraa og andre.



I dag er skiltene det eneste som er igjen av 1931-modellen til Kristian Wraa.

Nørstrud

Fornpelses-nr. 63603

Brann - Ansvarsforsikrings-  
Polise-nr. 20448

har av Herr Kristian Wraa, Vråliosen,  
mottatt Kr. 10.- utgjørende premie for 1 - ett - år fra  
den 3. august 1947 til den 3. august 1948.  
Kjenningsstegn: H nr. 10521 358

Premie Kr. 10.-  
÷ Bonus " 10.-  
Kr.             
betalt

*Skinnerstolsly*  
Kasserer, Agent.

Uten underskrift av selskapets kasserer eller agent er denne kvittering ugyldig.

10000. P. M. D. 8-46.

Forsikringsbevis var en mer høytidelig ting i 1948 enn det er i dag.



# FRA VRÅDAL/VRÅLIOSEN



I dag står den restaurerte 1930 modell Douglas S6 på hedersplass i stua.

## MOTORSYKKEL NR. 2

Dette er en ett år eldre Douglas S6 600 ccm, altså en 1930 modell. Denne ble registrert i Kristiansand 1. mai 1930 og nyprisen var den gang ca. kr 1500,- Etter noen år ble den solgt til Knut S Vatnedalen (også kalt Porat) i Bykle, som bodde der den store Vatnedalsdammen ligger i dag. Han avskiltet den på 50-tallet og den ble plukket fra hverandre og lagt litt rundt omkring på eiendommen hans. I 1980-1983 ble Vatnedalsdammen på 130 meters høyde bygget, da måtte området ryddes og så dukket delene opp. Som vist

på fotoene så var det mange løse deler, selv om halve girkassen og mye annet manglet. Etter noen år med omfattende restaureringsarbeider og samling/produksjon av deler fremstod sykkelen som ny i 1995 da jeg fikk den igjen registrert 12. januar 1995. det er noen svært spesielle registrerings-datoer på denne MC-en. Av merket Douglas er det ikke så mange igjen i Norge, jeg kjenner kun til en i Fyresdal, en i Stavanger og en i Tromsø. Jeg legger ved bilde av delene slik jeg hentet disse og med stort og smått måtte det til ca. 400 nye / nyproduserte deler.



Foto fra 1993. Restene av 1930 modellen kom i hus som et byggesett.



Resten av delene som ble funnet.



# Låvetømming i Halden

**På vårparten 2022 var det ein diskret liten annonse på Finn som proklamerte låverydding og at ein ville bli kvitt eitt stk Hillman cabriolet, pluss understell til ein ukjent førkrigsbil og mange lause delar.**

*Tekst: Narve Nordanger*

Ingen prisar var gjeve og hovudbiletet i annonsen var av Hillman bilen, og eg trur ikkje ein gong at eg opna annonsen på min (nesten daglege) gjennomgang av nye veteranbil-annonsar på Finn. Nokre veker seinare fekk eg e-post av Bård Nielsen i NVK som visste at eg var ivrig på gamle Chrysler. Om eg hadde sett på fotoet av det understellet, og om ikkje det kunne vere ein Chrysler? Eg fylgde opp og zooma inn på fotoet tatt i halvmørke på ein låve og det såg sanneleg ut som at han hadde rett, det måtte vere ein sein 20-talar av det rette merket. Men eg klarte ikkje å sikkert identifisere bilen og spurte difor på diskusjons-sidene til Antique Automobile Club of America (AACA) om nokon kunne kjenne igjen modellen. Svaret kom same dag, det var restane av ein 1928 Chrysler Serie 72 og ikkje minst: oppå understellet låg ein svært ettertrakta topp til sideventilmotoren. Toppen var merka som ein



*Som annosert på Finn. Den som zooma inn kunne lese at det står svært spennande Red Head på toppen som ligg der. Vidare ligg det og ein tidleg Austin Mini grill oppå.*



*Oppe på denne store låven var det restar av minst 5 gamle bilar.*

Red Head, som var Chrysler-konsernet sin primære trimmings-del og skulle auke kompresjonen og dermed hestekreftene frå 75 til 85 på ein Serie 72. Red Head topp og ekstra hestar er noko alle som restaurerer Chrysler har lyst på. Eg gjorde deretter mitt ytterste for å kontakt med han som skulle rydde låven og fekk etterkvart lov til å kome og kikke, i tillegg dukka det opp fleire samantreff.

Her i Skien står det ein flott 1929 Chrysler Serie 75 med Dual Cowl Phaeton karosseri til restaurering, ein bil som kjem frå nettopp Halden. Det har gått rykter om at han som hadde denne bilen i Østfold også hadde delebilar stua vekk og ikkje minst skulle han ha hatt ein Red Head topp liggande. Det tok ikkje lang for å fastslå



*På mitt fyrste besøk fekk eg sikra meg Red Head toppen, her baki bruksbilen med synleg knekk.*



*Å fylle luft i gamle hjul var spennande når det var ein usikra høgdeforskjell på 6 meter rett ved sida av bilane. Viktig å ha HMS fokus.*





Entusiastisk ny eigar med sin Hillman. Bremsespora viser at det aldri er ein god ide å langtidsparkere med handbremsen tiltrekt.

at delane på låven VAR frå ein delebil til den som no er i Skien og kongstanken hos førre eigar hadde nok vore å putte trimtoppen på sitt prosjekt. I tillegg blei det og fortalt at delebilen hadde vore ein Roadster av same type som kom på 3. plass totalt på Le Mans løpet og vann sin klasse i Mille Miglia, altså ein av dei historisk mest interessante modellane av førkrigs Chrysler. Men ingen visste kvar karosseriet hadde blitt av, så det er kanskje på ein annan låve nede i Østfold enno? På mitt fyrste besøk til Halden fekk eg lov til å sikre med toppen, som dessverre viste seg å ha ein skade på flensen for termostat-huset, mot at eg seinare henta resten av understellet. Ein Red Head må eg ordne på med sveising av tenkte eg, og kom deretter på at eg for 30 år sidan kjøpte eit oppbrent vrak av Serie 75 på Os sør for Bergen. Det var nesten ingen brukande deler på denne og eg kutta understellet opp med vinkelslipar for å kunne resirkulere bitane på ein liten hengar. Motoren var for tung til å lyfte

opp i hengaren, så den grov eg ned ved sida av garasjen til foreldra mine den gong på 90-talet. Og bra var det, på den motoren er det jo framleis ein topp som eg kan skjere av den biten som manglar på Red Head toppen! I haust har eg vore to gonger på Vestlandet og grove i jorda med spade for å finne igjen motoren, men utan suksess så langt. Neste gong må eg ha med meg metallskar, er det nokon som har ein å leige ut?

Her er nokre bilete frå etter at kornet var hausta og vi kunne tømme låven. Hillman Minx Cabriolet frå 1953 hadde blitt køyrt inn rundt 1970 og deretter hadde dei drege handbremsen godt til slik at vi fekk erfare at det ikkje er lett å flytte små bilar med låste bakhjul. Men med hjelp av jekke/rullebrett frå Gasolin, lange stropper og ein traktor fekk vi det til. 1928 Chrysler hadde eit hjul som tok i mot luft og eitt som nekta, på framakselen sette eg på felgringar frå ein av mine delebilar med



Delebil kjøpt på Os i 1993 før eg skar denne opp og grov ned motoren.



Ved hjelp av traktor og rullebrett kom Hillman Minx cabrioleten ut i dagslys for fyrste gong på 50 år.



Akrobatisk bidrag for å balansere 1928 Chrysler understell på ventande bergingsbil.

gode slargar i. Den eine slangen var minst 70 år gammal og er frå delebilen som Sigmund Aakvik og Gunleik Kjestveit henta frå eit sagbruk på Øyfjell for mange år sidan. Innimellom kom det styrtregn og vi måtte ta pause, men etter kanskje 5 timars arbeid var begge objekta ute av låven. Vi oppdaga også mengdevis av karosseridelar visstnok frå ein 1928 Pontiac Landaulet og rammer frå nok ein 1928 Chrysler og ein ca 1918 Chevrolet, og lova låveeigaren at vi skulle tipse vidare om desse til andre entusiastar. lallefall Chrysler ramme nr to har no funne seg ny eigar.



Ein annan 1928 Chrysler Serie 72 Roadster frå årets Mille Miglia. Kvar blei det av karosseriet i Halden?

# DA ELLING MØTTE ELLINGBILEN

**Sommerfuglene kiler i magen i det jeg tar opp telefonen og slår nummeret jeg har fått på mail et par dager tidligere. En hyggelig, men karakteristisk herrestemme svarer; «Hallo, det er Per Christian!». Jeg kjenner pulsen slår, og svarer; «Hallo, kunne jeg få snakket med Elling?»**

*Tekst og foto: John A. Vestgarden*

Jeg visste godt at det var en filmstjerne jeg kjøpte tilbake i 2017, for denne bilen var foruten å være en svært vakker bil, en viktig del av kulturåret i 2001 da filmen «Elling- Brødre i blodet» gikk sin seiersgang over norske kinolerret. Dette var bilen den tilsynelatende evneveike, men allikevel høyst fungerende Kjell Bjarne satte i stand. Ingen hadde troen på at Kjell Bjarne kunne få til noe, men Buick, det hadde han peiling på!

I nyoppusset tilstand setter Elling, Kjell Bjarne, Alfons Jørgensen og den høygravide Reidun Nordsletten kursen ut i verden, og ja, jeg har sikkert sett filmen 100 ganger. Det er også verdt å nevne at filmen ble Oscar-nominert i 2002, så amerikanerne fikk se at selv i lille Norge finnes det flotte biler. Av og til får vi reklame i posten for



ulike kulturarrangementer, og i en av disse kunne man høsten 2019 lese at Per Christian Ellefsen skulle komme til byen. Et raskt søk på nettet, gav meg kontaktinfo til manageren, og forespørsel om «Elling» ønsket å se bilen igjen, ble sendt av gårde. Etter få minutter kom det mail tilbake med ønske om at jeg tok kontakt på aktuell dag på vedlagt telefonnummer, signert en svært positiv og spent Per Christian. Da dagen opprant, var sommerfuglene svært merkbare, men du verden, for en hyggelig mann å prate med! Vi ble enige om at vi skulle hente han hos en bekjent i byen og kjøre han til stedet hvor det senere arrangementet skulle finne sted.

Han hørte tydeligvis at vi ankom, for han var klar i det vi rygget inn i gårds-plassen. I sedvanlig stil med frakk og brillene godt plantet nede på nesetippen, tok han en besiktningrunde rundt bilen og nikket anerkjennende som til en gammel god bekjent.

Prøver å huske det min mor og min far har lært meg av folkeskikk, så jeg åpnet døren for han, men overraskende nok inntok han baksetet på høyre side. «Setter meg på plassen min, jeg!» Per Christian er en utrolig hyggelig kar, og han fortalte om flere morsomme og spennende episoder fra settet. Blant annet er det slik at i Ingvar Ambjørnsens bok skrives det om en 52 Buick,



*Elling kjører Ellingbilen.*



*Interiør med signatur.*





Century 2 dørs HT (66R) med 300 hk.



men da scenografen skulle finne kostymer hos NRK på Marienlyst, var denne bilen eid av en som jobbet der, og tilfeldigvis stod den utenfor denne dagen. Valget var visstnok ikke så vanskelig.

Da vi ankom målet for turen, stod der en liten velkomstkomite, og kameraene ble flittig benyttet. Og så dukket spørsmålet opp: «Har Elling noen gang kjørt Ellingbilen?» Svaret på dette var nei, men du verden, denne mannen hadde kjørt 50-talls amerikaner før! Like stødig som en skipper fører sin skute til kai, duvet vi av sted til den brummende återlyden og herlige toner fra «Simon and Garfunkel» på 8-spors kassett. Noen øyeblikk husker man lengre enn andre!



Ellingpute med signatur.



Motoren er den originale med matching number.

# BILEN

Bilen er en Century 2 dørs HT (66R) og var en svært potent bil for sin samtid, med hele 300 hk og en silkemyk automat. Denne ankom landet i 1988 og ble tatt inn av Bygdø Bil, og den har nå vært lengre i Norge enn i USA. Kan vi da si den er norsk?

Den amerikanske historien er for det meste ukjent, men han eller hun som kjøpte den ny, må ha elsket den, for bilen er tatt særdeles godt vare på! Livet på norsk jord later også til å ha vært godt, og den har levd på flere forskjellige plasser syd for Trondheim gjennom de siste 34 årene. Imidlertid har den aldri hatt spesielt lange eierforhold, så vi får se om dette ikke blir ett av de lengre, for den har nå snart vært en del av vår familie i 5 år.

Totalt sett kan man si at den er i god stand og alle eierne har vært flinke til å vedlikeholde og oppgradere underveis. Blant annet er det montert søkelykter med integrerte speil og tøffe American Racing felger (har de originale liggende!) Men det kanskje kjekkeste utstyret er en 8-spors kassettpiller. Var ikke sen om å takke ja da det dukket opp en kasse med kassetter rett i nærheten. Få ting kan måle seg med å høre V8-brummingen sammen med gode gamle slagere med skikkelig sprakende kassettkvalitet.

Etter et langt liv har bilen også blitt merket av diverse hendelser, og på toppen av bakskjermene kan spor etter en reparasjon, skimtes. Den fikk nemlig en garasjedør over hoftepartiet en gang i tiden. Allikevel forteller de fleste arr en historie, så den skal få lov til å være som den er etter et levd liv.

Teknisk sett er bremsene nylig overhaldt og hjelpesnekka byttet ut. Dessuten har girkassa fått ny bunnpakning da det hver vår så ut som et åsted med flere drepte (les mye oljesøl), da den trillet ut i den første vårsola. Og nå planlegges det for stopping av fram sofa, samt gjennomgang av eksosen, da den sortmaler garasjegulvet ved kald motor. Den har sine skavanker, men du verden hvor jeg elsker den!

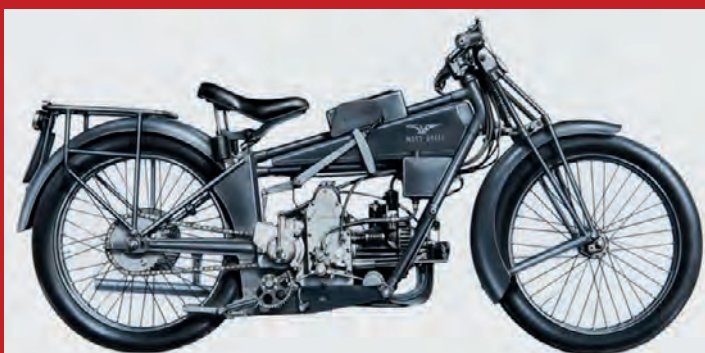
Det kanskje kjekkeste med bilhobbyen er å dele den med andre, og også når man er så heldig at familien er med på laget. Gjennom en lang og kald vinter spør stadig mine døtre på 4 og 6 år om når vi kan kjøre Buick. Men det ha ikke alltid vært slik.. Da denne første gang gled inn på tunet ble det hylskrik og trøst på mammas arm, da buldringen fra motoren var skummel, men dette endret seg imidlertid raskt da lyden ble synonym med smaken av iskrem.

Min bedre halvdel er også veldig glad i Buicken og tar gjerne bilen en tur alene med venninner på jentecruising. Polkadott og hårbånd sammen med chrom og halefinner, kan det bli bedre?

# Helt dilla på



# MOTO GUZZI



Leif Hægeland er Redaksjonens MC-alibi. Onsdag 1.juni inviterte han meg med til Torgeir Hansens garasje. Her møtte vi antagelig Grenlands største Moto Guzzi-entusiast. Det var ikke originalmodellen fra 1921 Torgeir Hansen i Skjelsvik snakket varmt om, men like fullt veteraner. Hvordan havnet han så bort i Moto Guzzi? Årsaken var tre-delt: 1974 hadde Torgeir Hansen giftermål i sikte. Skulle det handles ny MC måtte det skje raskt. Engelske sykler var ikke å få tak i, det markedet var støvsuget, dermed var britene ute av bildet.



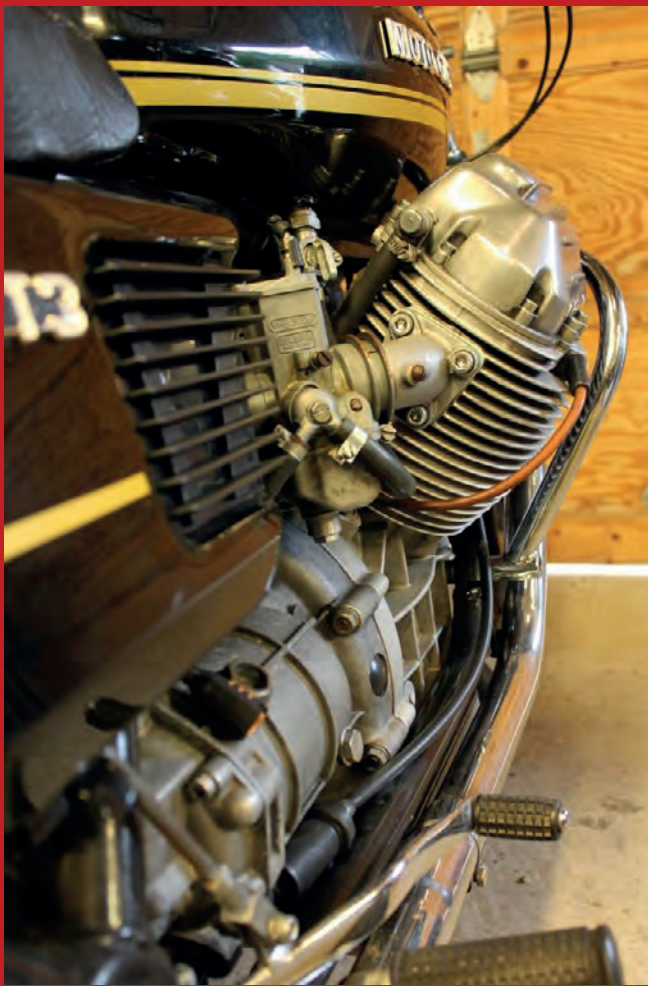
OG. Så ønsket han å ha noe som ikke alle andre hadde. Dermed ble det som det ble: Han bestilte en Moto Guzzi hos importøren Morten Maager, ut fra brosjyren.

*«Da jeg så den for første gang ble jeg skuffa! Det varte i 3 minutter, da hadde jeg prøvekjørt den. Det kunne ikke blitt bedre! Den var en kostbar, men en fantastisk maskin».*

I følge Torgeir Hansen er ikke Moto Guzzi verdens beste, den er ikke den enkleste å kjøre, men den har en enestående mengde identitet! Objektet som omtales i høye vendinger kjøpte han altså splittet ny og usett i 1976 hos importøren Maarten Maager : Moto Guzzi 850 T3 California. Maarten Maager importerte for øvrig Moto Guzzi fra 1969 til 1999. Så vet vi det.

De 850 ccm tilbyr 59 hk når forholdene ligger til rette. Med 5 gir å velge mellom skulle det lett la seg gjøre å få full ytelse fra første omdreining. En solid og stiv *Tonti-ramme* holder det hele på plass og gjør det lett å komme til vitale deler.





Siden da har den gått 201000 km men er fortsatt like pen i tøyet. Den er teknisk avansert med kardangdrift. Med en vekt på 265 kg i fulltanket tilstand er det også viktig å kunne dempe på farten når det brått blir nødvendig. Derfor er den utstyrt med integralbremses. Med to skiver foran og en bak. En fotbrems virker på den ene skiven foran og skiven bak, mens håndbremsen virker på den andre skiven foran. Da skulle bremselengden være akseptabel.

Vindskjermen foran gjør det komfortabelt å kjøre selv i vestlandsvær, og de to koffertene skulle også tåle en tur på Atlanterhavsveien i gråvær og stiv kuling. Det karakteristiske setet kalles «Buddy». Den forkrommede bøylen bak setet er håndtaket som en eventuell «buddy» forankrer seg i ved plutselig bråbrems.



Det er ikke uvanlig i GVK-sammenheng at enkelte medlemmer har opp til flere kjøretøy i stallen. Vi har tidligere hatt et garasjebesøk hos et medlem som hadde garasjen full av motorsykler. I så måte utmerker ikke Torgeir Hansen seg spesielt. Men det påkaller likevel oppmerksomheten når man velger seg ett bestemt merke fra Italia og satser på tre variasjoner.

Nå er det mye som gjør akkurat det landet kjent verden over, vi nevner Fiat, pasta, mafia, pizza, mandolinmusikk, Pavarotti, Vespa m.m. Og de som har lang hukommelse husker sikkert også begrepet «Spagetti-western». Og for egen del har altså Torgeir Hansen i Skjelsvik lagt inn Moto Guzzi som sitt italienske MC-alibi.

For oss som holder oss på 4 hjul er Torgeir Hansen et ubeskrevet blad. Riktignok er han født i Narvik i 1952 men flyttet til Brevik i 1958. Med tiden ble det folkeskole og fagbrev i logistikk og en jobb som laborietekniker i det vi kjenner best som Statoil. På veien har det hatt mange rare navn og vært under forskjellige paraplyer. Men stort sett drevet med det samme. I dag heter det visstnok Ineos.

Uansett fiffige navn, han jobbet hele tiden på laboriet og eksperimenterte med likt og ulikt. Her var han blant annet involvert i å utvikle støtfanger til Volvo. Som jo er en nyttig ting. Og gjennom tiden har han hatt 13 forskjellige motorsykler.

Så vet vi det.



Lengst til venstre i samlingen står neste kandidat klar til å høste eierens rosende omtale: Moto Guzzi 850 GT, den så dagens lys på fabrikken i 1972. Vi har tatt oss tid til å forhøre oss litt mer om produsenten, det mener vi var på sin plass da vi nærmest var omringet av dem: De som har feriert ved Comosjøen har kun vært et lite steinkast unna. I den lille byen Mandella de Lario begynte de å lage motorsykler i 1921.

Det var tre italienske pilotkamerater fra 1.verdenskrig som slo seg sammen om ideen: *Parodi* skulle ordne finansene, *Ravelli* skulle promotere på racerbanen og Guzzi skulle ta seg av den mekaniske utviklingen. Dessverre døde Ravelli i en flyulykke før de kom skikkelig i gang. Dermed oppsto ørnlogoen med vingene som en hedersbevisning for Ravelli. *Parodi* satt på kontoret og telte pengene, så da kom navnet *Guzzi* som en selvfølge. Det var jo han som sto for selve det tekniske.

Det var ingen sped lettveker med pedaltråkk til hjelp de slapp ut på markedet: Prototypen «*Normale*» fikk en liggende ensylindret motor på hele 500 ccm. Fabrikken lanserte noe helt enestående for sin samtid: doble ventiler, og motor og girkasse gikk på samme smørekrets.

Når man var ute å kjørte sin «*Guzzi*» skulle man være aktpågivende og stramme inn nikkersen, motoren var forsynt med åpent svinghjul..

Vi ser tydelige spor etter utviklingen fra 1921 og «*Normale*» og frem til Torgeir Hansens 850 GT 1972. Denne hentet han i Mandal, og så startet arbeidet. Plukket fra hverandre, nærmest med pinsett. Deretter ble den totalrestaurert. Han bygde om sylindrene til noe han kalte Nikasil-sylindre. Etter å ha sjekket på internett hva det betyr la vi det raskt til side. Den nysgjerrige kan selv lete seg frem i dette virvaret av elektrokjemisk mineralbehandlede karbonbelagte forklaringer.

For trygg og sikker vinterstart satte han inn vekselstrøms-dynamo på 60 amph. Foran er det dobbeltvirkende bremsesko med 4 bremsesko, bak klarer det seg med to.

844,05 ccm presterer 55 hk og 5 gir leverer den farten man trenger for å fylle sertifikatet med prikker. Det står i alle fall 240 km/t på speedometeret. Selv med egenvekt på 249 kg, inkludert full tank skulle dette være fullt oppnåelig.

Om ikke ønskelig. Eller lovlig.





Som tidligere nevnt, Torgeir Hansen havnet i Brevik i ung alder. På den tiden var Brevik egen kommune og hadde sitt faste sosiale mønster. Som ikke passet alle. Torgeir Hansen legger ikke fingrene i mellom, han forteller at i Brevik skulle man være interessert i fotball, seiling, bandy eller kirkekor. Han likte ingen av delene og slo seg på motor i stedet. Og ble sett på som et utskudd. Men bestemor sto på hans side og gav ham motorsykkel på 15 års-dagen. Dermed var han i gang. Og han har fortsatt siden.

Bildet i en gammel avisartikkel i PD viser den unge Torgeir Hansen som vokste seg stor i MC-miljøet. Ikke bar lokalt, men også internasjonalt. Det lokale først: På Heistadsenteret drev han MC-kurs for ungdom. Her ordnet Torgeir Hansen også et mekkeverksted. Etter hvert økte det på og han arrangerte kurs i TRIAL: kjøring uten vei under hjulene.

Under Torgeir Hansens regime ble MC – og TRIAL interessen vekket hos jenter, og jenter fra Heistadsenteret ble Norgesmester. 2 ganger. Som første gang i historien. Han fikk



blod på tann, og etter hans initiativ på verdensbasis fikk jenter lov å delta i TRIAL verdensmesterskap. Og en av jentene hans fra Heistadsenteret ble verdensmester. DET er historisk!



Til ære for Veteranvognen kjørte han den siste i samlingen ut i friluft: Moto Guzzi 850 T3, 1975. Han overtok sykkelen for noen år siden, og ved siden av å drive sin allehånde MC-virksomhet fikk han også tid til å sette inn større sylindre, slik at de originale 844,05 ccm har lagt på seg til 948. Vi formoder at de originale 59 hk vokste i takt med dette. De doble skivebremsene på forhjulet skulle i alle fall kunne håndtere det også. Håper vi.



# GVK skal lage oversikt på spesialistar

Klubben vår gav i 1985 ut ei lang liste over firma der ein kan få gjort spesialist-jobbar på sitt veterankøretøy, ei liste som var sett saman av Grim Dahl. Mykje har endra seg sidan det og det er no 37 år seinare på høg overtid å på nytt hjelpe medlemmene med tips til kvar ein ( gjerne lokalt) kan få gjort arbeid som krev ein eller annan form for spesielt utstyr eller spesialistkompetanse.

*Tekst: Narve Nordanger*

GVK har tenkt å presentere ei slik liste årleg i kvart nummer 1 av bladet sitt, og altså fyrste gongen i neste nummer av Veteranvognen. Vi ber medlemmene om innspel på spesialistar, gjerne med anbefaling dersom du har prøvt tenestene. Ei oppføring er aller best dersom det er nokon som har prøvt og anbefalar tenestene til den aktuelle spesialist. I utgangspunktet tar vi med alle bransjar som kan ha relevans for restaurering, men i redaksjonen kjem vi sikkert til å fokusere på sentrale fag innanfor restaurering av veteranbil og veteranmotersykel. I utgangspunktet vil vi prøve å særleg merke spesialistar som er medlem av klubben og som er lokale. Her er nokre eksempel på korleis vi ønskjer å føre opp spesialistane:

## SANDBLÅSING:

**LOKAL.** Daniel Rød (tlf 4682 3361) Stulevegen i Skien. Anbefalt av Narve Nordanger, artikkel 2021/#5

## PULVERLAKKERING:

**MEDLEM og LOKAL.** Jan Arthur Pettersen (tlf 90913612), Slevollen i Porsgrunn. Anbefalt av Narve Nordanger



*Er det nokon i Grenland som er er proffe på å legge striper på eit karosseri.*



*GVK søker ekspertise innanfor alle mekaniske fagområde.*

**Kjære medlemmer:** Vi treng tips på fleire firma/ressurspersonar, for eksempel innanfor bransjar som: maskinering/dreining, motorarbeid, rustsveising, karosseriarbeid og lakkering, dekkfirma som forstår gamle hjul, mekanisk arbeid og hjulstilling på gamle bilar,

instrumentoverhaling, vikling av elmotor, støyping i metall, produksjon av pakningar og tetningar, osv osv.

Send inn ditt tips til [redaksjon@gvk.no](mailto:redaksjon@gvk.no), send det på SMS til oss, eller skriv det på ein lapp og gje til ein i redaksjonen!





# ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- |                                     |                |                                     |              |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg           | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhjell    |
| <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



Trafikkontrull på Moflata på 1950-tallet. For barna var det alltid spennende å følge med. Det ser ut som det viktigste å kontrollere er at papirene er i orden. Uniformen med hvit lue og blanke knapper innbød da heller ikke til omfattende kontroll av understell o.l. Foto: Christian A. Tuftes samling/Facebook.

# TRAFIKKONTROLLER PÅ 1950-TALLET



Fartskontroll på Bøleveien før radarens tid. Man hadde på forhånd målt opp en avstand og brukte stoppeklokke for å se hvor lang tid bilene brukte på den. Kom man for raskt frem, hadde farten vært for stor. Foto: Varden ved Stenstadvolden 1953/Telemark museum.



Også på 1950-tallet var man opptatt av trafiksikkerhet, selv om innsatsen kan synes beskjedne i forhold til i dag. Fartskontroller, utekontroller av kjøretøy og innkallelse av kjøretøy til kontroller ble foretatt i den grad man hadde mulighet og kapasitet til dette.

Av Tor Kjetil Gardåsen

**FARTSMÅLING MED STOPPEKLOKKE**  
Norge var tidlig ute med spesifikke fartsgrenser. Motorvognloven av 1912 regulerte de generelle fartsgrensene til 15 km/t i tettbygde strøk og 35 km/t utenfor. Grensene ble hevet til



henholdsvis 25 og 35 i 1926, 35 og 45 i 1935, 40 og 70 i 1955 og 50 og 80 km/t. i 1965.

I trafikkreglene ble det også fastsatt avvikende grenser for spesielle situasjoner. I 1926 måtte det for eksempel ikke kjøres fortere enn 7 km/t i tett tåke, og på enkelte steder måtte det ikke kjøres fortere enn en hest i alminnelig trav, det vil si 12 km/t. I andre tilfeller skulle man ikke kjøre fortere enn en voksen mann beveger seg i alminnelig gange, dvs. rundt 5 km i timen.

Før radaren kom i bruk var midlet for å måle fart avstand og stoppeklokke. Betjenten merket seg ut et punkt et stykke unna og fant ut hvor lang tid det tok å kjøre strekningen i lovlig hastighet. Lensmannen i Gjerpen kunne f. eks. stille seg opp på Grini og ha et punkt i Kreppa på andre siden av Børsesjø. Når en bil passerte punktet, var det å trykke på stoppeklokka, og kom bilen for tidlig frem til Grini, hadde farten vært for høy. Dette var faktisk en tidlig form for strekningsmåling.

### BILKONTROLLER MED TRILLEJEKK

Også kontroll av bilenes tekniske tilstand ble drevet, om enn i beskjednere omfang enn i dag. De eldre husker sikkert Bilsakkyndiges stasjon på Bergsland. Her var det nærmest et vanlig bolighus med kontorer, mens



Fartsgrensen i tettbygd strøk var 35 km/t frem til 1955. Foto: Varden ved Stenstadvolden 1953/Telemark museum.

all kontroll av kjøretøyer foregikk på plassen utenfor. Utstyret var en jekk til å trille under bilen så den kunne løftes opp for undersøkelse av forstilling og hjuloppheng. Slik drev man på helt frem til anlegget på Nenset sto ferdig.

De fleste tjenestemenn hadde gode egenskaper til å roe bilførernes nerver. En bilsakkyndig i Trondheim bar det trøndeske navnet Skjelven. Når han satte seg inn i bilen til kandidater som skulle kjøre opp og rakte fram handa og sa "Skjelven", trodde de fleste at han spurte om de var skjelvne og nervøse og svarte at de var litt skjelvne i knea o.l.

Noen politibetjenter hadde likevel et visst rykte, særlig blant fartsglad



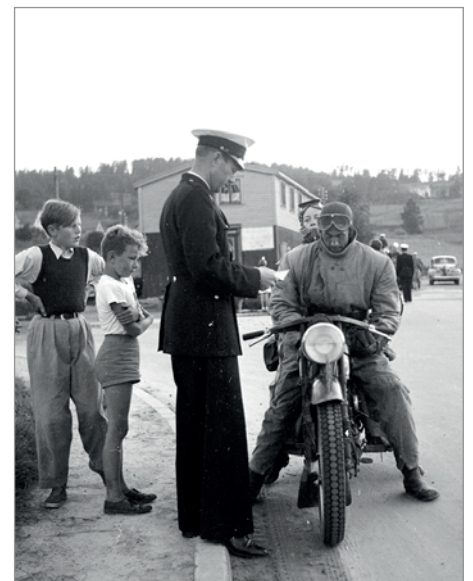
ungdom. To brødre fra Skien som likte å kjøre litt fort ble stoppet av en av byens politibetjenter av det mer temperamentsfulle slaget. Etter å ha gitt dem en lekse, og for å understreke alvorret i situasjonen, avsluttet han med å slå knyttneven av full kraft i taket på bilen så det ble en stor bulk. Han kjente faren deres, så han sa: "Nå kan dere kjøre hjem til faren deres og fortelle hvordan dere fikk den bulken i taket", før ungguttene kjørte skrekkslagne videre.

Er det noen av Veteranvognens lesere som har historier med bilkontroller som de kan tenke seg å dele?

Kilde: <https://www.marusfritrafikk.no/Nyheter/fart-og-fartskontroller-elsket-og-hatet/>

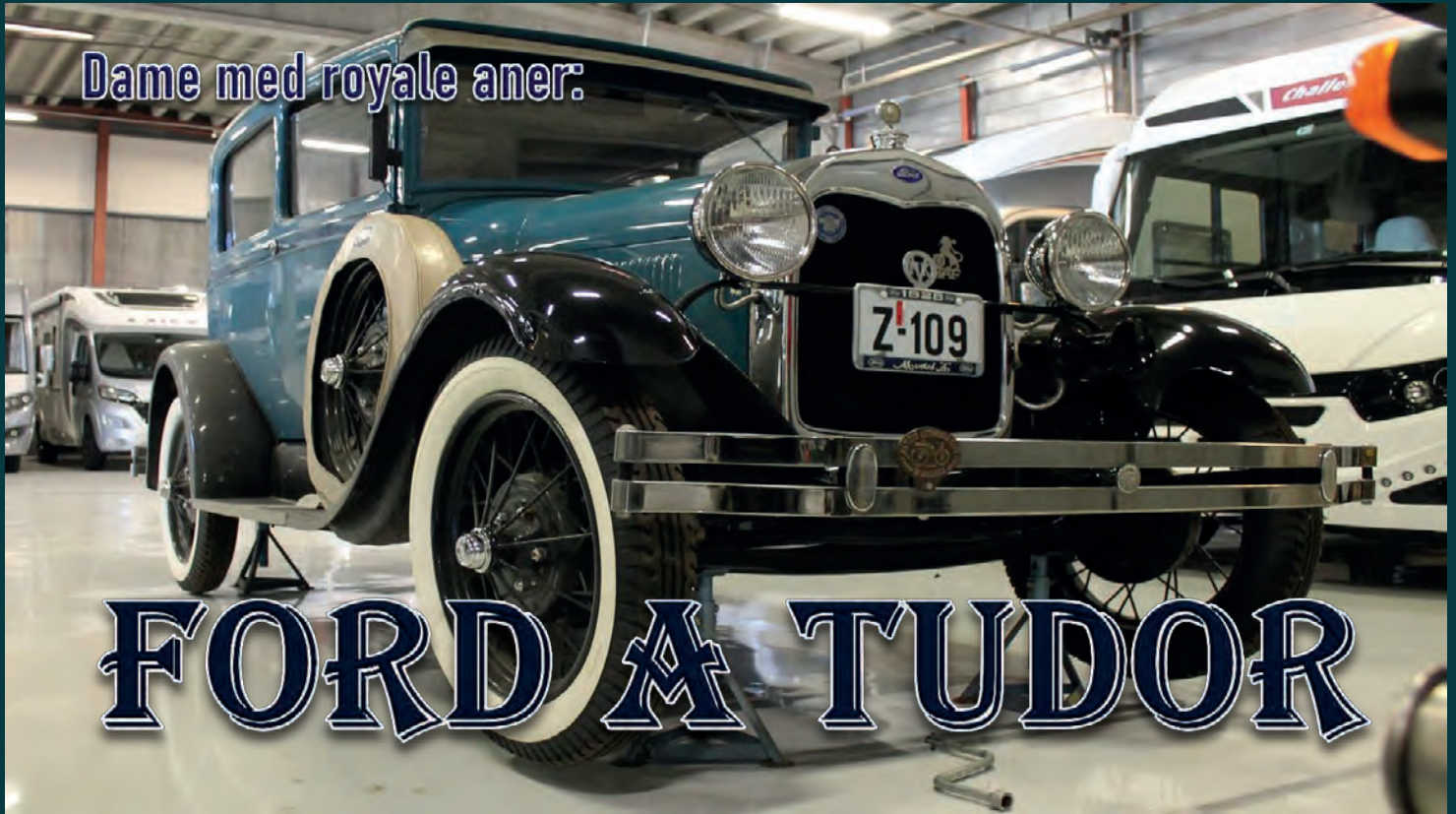


Transport av passasjerer på lasteplan ser ikke ut til å bekymre den som kontrollerer så lenge det papirmessige er i orden. Foto: Christian A. Tuftes samling/Facebook.



Såvel bil som motorsykkel ble stanset. Foto: Christian A. Tuftes samling/Facebook.

Dame med royale aner:



# FORD A TUDOR

Da Kåre Henning Lindtveit anskaffet seg sin Ford A Tudor ante han neppe at kjøretøyets navn kunne kobles til et engelsk kongehus fra 1600-tallet. En eller annen i Ford-konsernet må ha lest sin historie da vedkommende foreslo å kalle den Tudor. Det var å slå to fluer i en smekk: Navnet henspeilet på «two-doors» (to dører) – OG den kongelige slekten med navnet Tudor. Slikt gir en ekstra smell i markedsføringen. Og Tudorene var for lengst gått i graven, de kunne ikke hverken klage eller protestere.



Tudorene satt på tronen i England fra 1485 til 1603 og inneholdt to av de mest profilerte Tudorer : Kong Henrik VIII med sine mange koner og tunge kjaker og dronning Elisabeth I som slo den spanske armada. Når disse kongelige Tudorene skulle ut på veien benyttet de seg av det staseligste de hadde i vognstallen.

Kåre Henning Lindtveits Tudor residerer riktignok ikke i en ikke i en kongelig vognstall, men da Veteranvognen kom på besøk befant den seg på Hotell. Mens andre veteranbiler hutrer seg vinteren gjennom i låver og trange garasjer.

Vi brakte raskt på det rene at det har vært en viss teknisk utvikling på kjøretøy. Gjennom de ca. 500 årene det har gått siden de kongelige Tudorer humpet omkring i sin vogn, til den Tudoren som befinner seg på Skien Bobilhotell. Og det er en viss forskjell i emblemet som prydet Tudorenes kjøre-



tøy og det emblemet som troner øverst på Tudorens radiator. Som en siste historisk pussighet kan vi nevne at navnet Tudor stammer fra en Walisisk adelssekt og betød *folkets konge, den som rettleder og tar vare på folket*.

I dag finner vi det avledete begrepet **Tutor** ved universiteter og museer: en person med kunnskap og evner til å rettlede og opplyse andre. Så vet vi det. Om Henrik VIII kan sies å oppfylle akkurat det formatet kan man tenke sitt. Og med det avslutter vi dagens voksenopplæring.



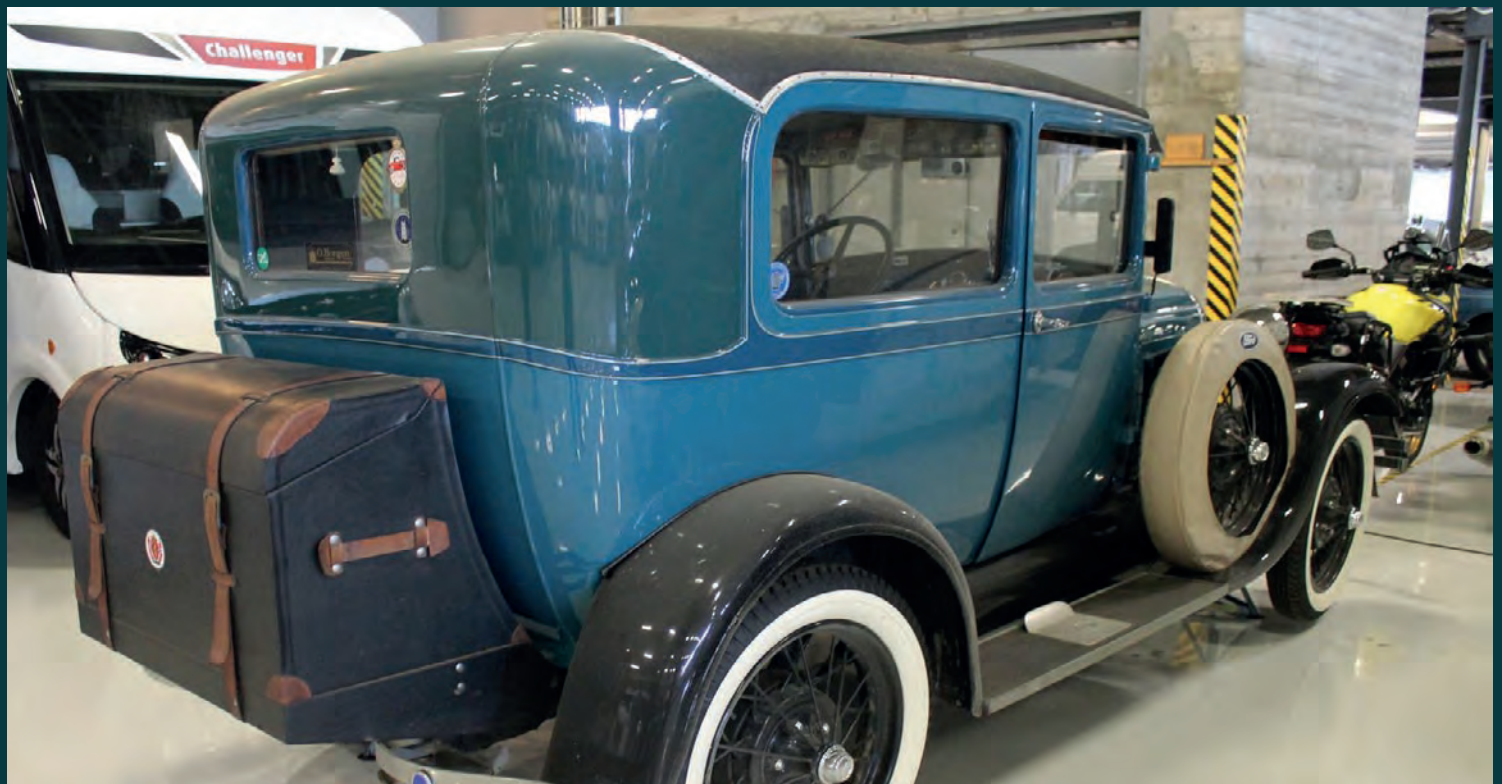
Kåre Henning Lindtveits Ford A Tudor Sedan sto første gang på gaten i 1928. Og den er antagelig den dyreste gaven noe medlem i GVK har gitt seg selv: På 60-års dagen 21. oktober kjøpte han den som bursdagspresang til seg selv. Vi vil påstå at det var en storlåt presang, med sin vekt på 1027 kg.

Nå er ikke Ford Tudor Sedan 55A, 1928, den første bilen av eldre årgang Kåre Henning Lindtveit har hatt mellom fingrene. På slutten av 1980-tallet var han medlem av GVK og eide en Opel Rekord 1956. Men med jobben som kinovakt i Porsgrunn var det dessverre vanskelig å kombinere kveldsforestillinger og møter i klubben. Han ble etterhvert en sjelden fugl å se.



Veteranbil er ikke Kåre Henning Lindtveits eneste lidenskap. Han er også film-entusiast på sin hals. Noe som må sies å være en særdeles veltruffet hobby når man er kinomaskinist.

På vårt spørsmål om han har en favoritt-film kom det kontant: «Den italienske filmen *Cinema Paradiso!* Verdens beste!» Film-interessen brakte ham en sommer til Filmfestivalen i Haugesund. Bak rattet i Opel 1958, tur / retur. Både festivalen og kjøreturen var vellykket.



Ford A var den andre store suksessen i Fords historie. Den erstattet den viden berømte Ford T som hadde vært produsert fra 1908 til 1927. Med et imponerende salgstall, særlig for den tiden å være: 15000000 – 15 millioner. Det var en rekord som sto i 30 år før den ble slått av VW. Ford A inntok samlebåndene 20.oktober 1927 og forsvant ut av sortimentet i august 1931 for å bli erstattet av Ford B. Da hadde den solgt som varmt hvetebrød: 385 dollar for Tudor-varianten, eller 570 dollar hvis du foretrakk 4 dører. Prisen var øyensynlig ingen hindring for at 4320446 utgaver var i drift rundt omkring.



Hvorfor ble det til slutt akkurat denne bilen? Kåre Henning Lindtveit er opprinnelig fra Tørdal, men svaret ligger i Drangedal. Der var det visstnok god tilgang på skogsvrak, og guttedagene tilbrakte han i mosegrodde kjøretøy blant busk og kratt. Der tilbakela han mil etter mil bak rattet uten å rikke seg en millimeter i lyngen.

Enda bedre var det at en grandonkel drev bakeri i Drangedal. Han hadde en åpen T-Ford 1927! For den unge Kåre Henning var det toppen av lykke å være passasjer når bakermesteren leverte sine velduftende bakervarer rundt i bygden. Han siklet stadig etter å eie denne T-Forden, en gang i fremtiden. Dessverre, det ble kun med siklingen.

I mens hadde Opel 1958 gitt sterkere og sterkere signaler på at noe ikke var helt som det skulle. Den var blitt krank. Siden han ikke skrur selv fikk bilen ny eier og forsvant til Bamble, og Kåre Henning forsvant ut av klubben. Etter en tid arvet han en Mazda og ville vente tålmodig på at den skulle bli veteran. Men tiden går av og til veldig langsomt.. I ventetiden møtte han trofast opp når det årlige Grenlandsrally bredte seg utover i Brekkeparken. Nå innså han at Mazda var en kjedelig bil, han ville heller ha en «øyvekker».



Drømmen var fortsatt å kjøre T-Ford, A-Ford var jo så vanlig, og i tillegg var den «*grusomt kjedelig..*» Bakermesterens bil fra Drangedal svevde fremdeles i bakhodet. Det var forresten et munnhellet der i bygden: «*Det er ikke vår i Drangedal før baker Jansens T-Ford er på veien*». Men så var det dette med det praktiske ved et kjøretøy. Med tiden kom følgende konklusjon langsomt til overflaten: Egentlig var en A-Ford mer anvendelig..? Den var i grunnen en grei bil for en fersking som ikke skrudde selv, og heller ikke hadde noe sted å skru? I tillegg hadde Kåre Henning Lindtveit etterhvert forstått at A-Ford var omgitt av et godt miljø. Dermed røk T-Ford ut og han begynte å sirkle omkring modell A. Men slike biler henger ikke på trær og finnes jo ikke på postordre. Og han måtte kjøpe en på rot, ferdig restaurert og overhelt og i full kjørbar stand. Som han fortalte, han skrur ikke.



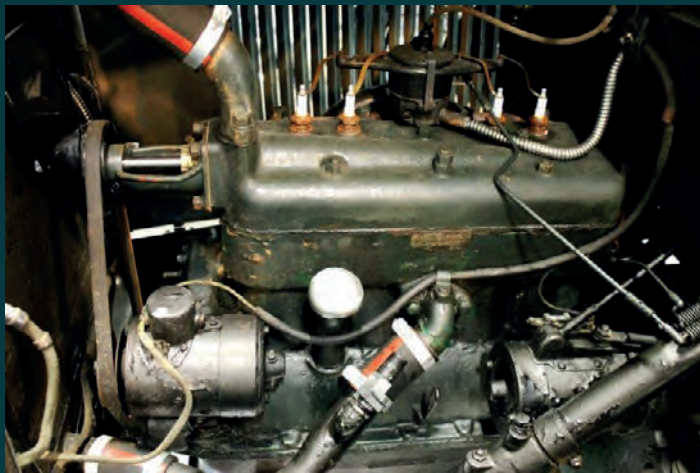
Det siste er en beskjeden oppfatning av egne evner: Kåre Henning innrømmet at han en gang i tiden hadde hatt en Opel Kadett. Der hadde han egenhendig skiftet både motor, girkasse og kløtsj. Men han anser ikke det som noe eksepsjonelt, det er jo en enkel bil, alle kunne klart noe slikt. Interessen for A-Ford tok mer og mer form og vokste seg stor. Etter hvert fikk han nese for en A-Ford som sto i Harstad.





Men Harstad ligger på 68 grader nord. Det er 2 grader lenger nord enn Polarsirkelen. Hvilket betyr at det blir forbaska lang vei å frakte en veteranbil helt til Telemark. Så den fikk bli værende der den var. Kåre Henning håpet på et noe sydligere eksemplar og begynte å sende signaler via Facebook. Dermed dukket det opp en møbelhandler i Larvik: Han hadde en go`bit å tilby: Ford A Tudor Sedan 55A,1928. Importert fra Danmark i 1986 av selveste gurun i Oslo A-Fordmiljø, Tove Prøsch. Nå hadde møbelhandleren den i garasjen, om den kunne være av interesse..? Den var for øvrig blitt døpt og gikk under navnet «**DAMEN**». Kåre Henning var fornøyd, både med *Damen* og med prisen. «*Kjærlighet ved første blick*»!

Før Kåre Henning kjøpte *Damen* hadde den fått en dyptgripende restaurering. Den fremstår som et prakteksemplar der den troner blant bobiler av alle størrelser og fasonger. Med sitt historiske navn kan vi trygt si at den er kongen på haugen.



Utvendig glinser Ford Tudor Sedan 1928 med blank lakk av nyere dato, fargene er behagelig avstemt til hverandre. Den forsvarer absolutt sin betegnelse. Som vanlig fikk Veteranvognen tilbud om å titte under panseret. Så vidt vi kunne bedømme var alt der det skulle være. Motoren rommer 4 sylindere med plass til 40 hk. Det synes lite når

den er på hele 3,3 ltr. Hestekrefter i gamle dager tok øyensynlig mer plass enn dagens hestekrefter. Uansett, når Kåre Hennings Tudor yter sitt beste kan den oppnå 105 km/t. I alle fall da den var ung. I dag ville vi neppe anbefale en slik lettsindig omgang med kjøretøyet, den er jo kommet i en respektabel alder av 94 år. Da er det tross alt på tide å ta det litt mer med ro.





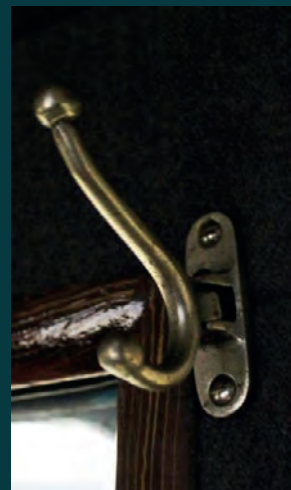
Man skal ikke være bred over skuldrene, eller andre steder, når man skal sette seg inn i Ford Tudor Sedan 55A, 1928. De to reservehjulene som er montert på hver sin forskjerm begrenser tilgangen betraktelig.



Etter å ha tørket behørig av oss på beina kunne vi, uten vanskelighet grunnet lett kroppsbygning, nyte interiøret i fulle drag. Behagelige seter bar preg av profesjonell restaurering og nennsom bruk.

For å være et kjøretøy som befant seg i den rimelige delen av skalaen så er den behagelig utstyrt i interiøret. Små detaljer hist og her setter en smule «royalt» preg.

Det gleder oss at GVK også har medlemmer som tar vare på de eldre årgangene av motorkulturen på hjul. Da Veteranvognen skulle forlate hotellet fikk vi vite at Kåre Henning Lindtveit ikke hadde prøvekjørt bilen en meter, den kom på flatvogn til hotellet. Han gleder seg til sin aller første tur...



Ulf



2. februar 2023

## Innkalling til Årsmøte i GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubbs medlemmer i vårt klubblokale i Porsgrunnsvegen 242, på torsdag 2. februar 2023 kl 1900. Etter gjennomført årsmøte spanderer klubben snitter og bløtkake på de fremmøtte.

### DAGSORDEN:

1. Godkjenning innkalling og dagsorden
2. Valg av møteleder og referent
3. Styrets årsberetning for 2022
4. Klubbens reviderte regnskap for 2022
5. Budsjett for kommende år (2023)
6. Eventuelt innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret i hende senest 31. desember 2022
7. Utmerkelser
8. Valg. Medlemmene kan melde forslag til kandidater til valgkomiteen. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet, dvs torsdag 12. januar. Valgkomiteen består av Arild Johnsen og Leif Ingar Liane.



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!

[WWW.GASOLIN.NO](http://WWW.GASOLIN.NO)

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

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



Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



*Christoffersen* AS

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

Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.

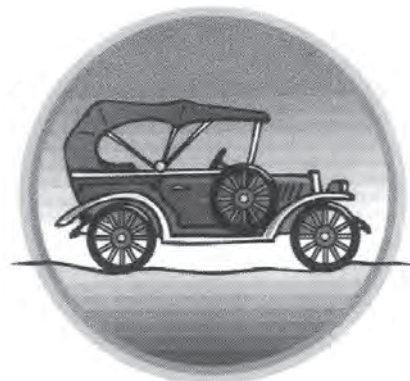
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

**GAMLE SKOTFOSS BRUK**

**3720 SKOTFOSS**

**RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29**



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

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000

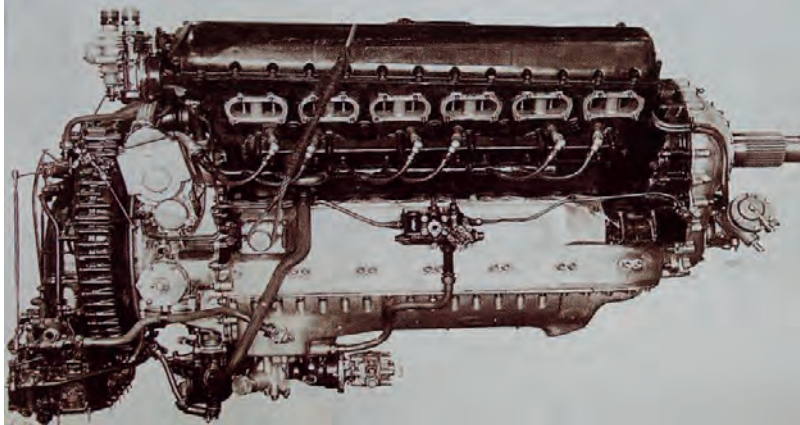


[www.rorleggern.no](http://www.rorleggern.no)



# 100 oktan bensin gjorde utslaget

Sigmund Aakvik i klubben stakk en artikkel fra bladet ESSO Perspektiv i hendene på meg. Artikkelen underbygger det fakta at riktig bensin til riktig tid og riktig maskin kan være av stor betydning når det virkelig gjelder. Selv har jeg hatt fornøyelsen av å kunne velge mellom 95, 98 og 100 oktan under en tur syd for alpene. Det gikk like fort, eller sakte, uansett oktan.. pussig nok. Sigmunds artikkel referer til: **The Battle of Britain**. Vi har tatt oss den frihet å klippe litt derfra.



87-oktan var standard drivstoffet som Storbritannias Royal Air Force brukte i begynnelsen av 2.verdenskrig i september 1939. RAFs jagerfly besto i hovedsak av Spitfire og Hurricane. Begge var utstyrt med en Rolls Royce Merlin, en 12-sylindret veskekjølt superladet motor. Med 3 kg superlading produserte Merlin 990 hk og brukte 87 oktan bensin. Ytet den over 3 kg ladekraft førte det til overbelastning av motoren og dermed alvorlige motorskader og feil. Tester utført av Rolls Royce i 1938 / 39 med en spesiell 100 oktan bensin viste at 6 kg ladekraft kunne brukes uten fare for overbelastning. Dermed økte Merlin kraften til 1300 hk, en økning på 30 %. Storbritannia produserte ikke flybensin selv, derfor måtte alt importeres, i hovedsak fra USA.

Det britiske Luftfartsdepartementet begynte å lage den spesielle 100 oktans bensin i 1939 med tanke på å gå over til denne i RAF Fighter Command når tilstrekkelige store lager var bygget opp og kontinuitet i leveransene sikret. I 1939/ 40 kunne bare 5 raffinerier i USA og Caribia forsyne RAF med denne bensinen. Tre av disse var Esso-raffineriene i ved Bayton, Texas, Baton Rouge, Louisiana og Aruba i Caribia. Bestemmelsen om å gå over til 100 oktan på RAFs jagerfly ble tatt i mars 1940. Slaget om Storbritannia begynte i juli 1940. Det tyske Luftwaffe hadde totalt 2500 Messerschmidt 109.



I tillegg hadde de Junker, Heinkel og Dornier bombefly. Omtrent 3 ganger så mange som antall Spitfire og Hurricane til sammen. Spitfire var mer manøvreringsdyktig enn Messerschmidt men hadde den ulempen å være utstyrt med flottørforgasser. Messerschmidt hadde elektrisk innsprøyting. Flottørforgasseren sviktet ved krappe svinger og bratt stigning. Dette ble senere endret.

Nazi-Tyskland planla å invadere og okkupere England og hadde samlet omkring 3000 skip og landingsfartøyer langs den hollandske, belgiske og franske kysten. Disse skulle transportere 260.000 soldater sammen med tanks og kjøretøyer. Operasjonen hadde fått navnet «Unternehmen Seeløwe» og var helt avhengig av at Luftwaffe hadde totalt herredømme over luftrommet. Imidlertid ble Luftwaffes tap så store at i midten av september bestemte Hitler seg for å avlyse operasjonen.

De fleste militære autoriteter er enige om at RAF vant slaget om Storbritannia med knapp margin. Hadde RAF måtte holde seg til 87-Oktan bensin kunne resultatet vært et annet og historien tatt et annet forløp. Tilstrekkelige forsyninger av den spesielle 100 oktan kom heldigvis til rett tid. Mellom 60 og 70 % av denne kom i 1939 / 40 fra Essos raffinerier. Spitfire, Merlin, 100 oktan og entusiastiske piloter gjorde utslaget. «Aldri har så mange hatt så få å takke for så meget». Sa Winston Churchill etter slaget om Storbritannia.

For de som ikke vet det kan vi opplyse at ordet bensin kommer fra det italienske ordet *benzoi*. Som kort og godt betyr «velduftende harpiks».. Etter det *arabiske luban javi*: «røkelse fra Jawa». Så vet vi det.



## Velodromloppet Grand Prix

-går hvert år på Gjelleråsbanen i Karlskoga i vårt kjære naboland Sverige. Det startet i 1959, lå nede noen år på -80 og -90 tallet men er nå populært som aldri før. Nå i mer nostalgisk drakt.

Gjengen fra Grenland, undertegnede inklusiv, har fartet til de fleste bilbaner i Sverige på billøp siden tidlig 1970-tallet. Det har bestandig vært en sosial greie og turene går alltid med våre gamle sportsbiler.

Årets tur gikk også med sportsbilene, bilene er jo laget for å brukes. Det har stort sett gått greit, noe småfiks har det jo vært men det er jo noe av turen det også. Velodromloppet er lagt opp som en «happening» over to dager med utstilling, delesalg, musikk og stemning fra «den gang». Og selvfølgelig billøpet som er hovedgreia. De forskjellige klassene er Formelbiler, Standardbiler i alle kubikk og trimmingsgrader, samt prototyper av forskjellige slag.

Undertegnede var litt rundt omkring og snakket med noen av de gamle deltagerne. Pelle Holm på 86 år bygde en artig bil i 1963 da han var mekaniker på verkstedet til Austin / Morris.

Den var basert på Mini Cooper 1275 ccm og hadde to motorer, en foran, en bak. Dermed hadde den faktisk to forstillinger, noe som fungerte bra. Med 90 hk og 7500 omdreininger var det en vinnerbil den gang.

Han solgte den i 1967 og kjøpte den tilbake i 2017. Da ble den restaurert av far og sønnen Michael. Nå var det sønnen som kjørte, mens far poserte i førersetet for fotografen.

Det var også oppvisningsløp med gamle motorsykler med de gamle speedwaykjørerne bak styret.



Motorsykkelen er en Rudge , antagelig 500 ccm. Merket forsvant omtrent ved 2. verdenskrig. ( Ref. Narve Nordanger). Norge er vanligvis godt representert på Velodromloppet, men i år var det Historisk Racing på norske Rudskogen Motorbane samme helg så det var litt redusert norsk deltagelse.



Men noen var det: Petter Huse stilte med to Formelbiler, Formel 3 1972 modell og Formel Focus Mk IV, 1962. Anne Grethe Dahl og Jan Kilen med hver sin Morris Mini Cooper S. ellers var alle bilmerkene representert og det ble satset hardt fra enkelte.



Som der fremgår av bildene var ikke motorbytte på en Ford GT 40 noen stor sak for enkelte. Så har du litt bensin i blodet



er Historisk Racing tingen. Det er mange baner å velge mellom. Rudskogen Motorbane i Østfold er nærmest.



Tekst: Helge Torkildsen. Bilder: Helge Torkildsen / Ørnulf Hjort Sørensen

# KORT NYTT...



Ganske uvanleg blant norske veteranbilar. Ein flott Lotus Esprit i nyare utgåve (etter 1993) med avrunda former i høve til sine forgjengarar.



Ein tidlegare eigar av denne Opel bonde-Blitz'en hadde sikra seg mot at lynet skulle stikke av



Frå Bastøy-ferja. Nokre bilar er lettare å finne igjen enn det moderne gjennomsnittet.



1936 Plymouth i augnefallande fargar på Drangedal Bygdetun. Foto Kåre Henning Lindtvedt.



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

[bjorn@granheimbildeler.no](mailto:bjorn@granheimbildeler.no)  
[www.granheimbildeler.no](http://www.granheimbildeler.no)

**BILDELER**  
**Granheim**

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



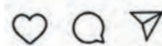
## Veteranvognen



Køring for entusiastiske Allegiance friteater skodespelarar i 70-tals kostymer. Takk til Egil Gumø og Øyvind Kvernbakken som stilte opp 7. oktober.



Spennande småbil i Lunde. Ein Austin A35 varebil frå Gvarv med artig dekor. Og bilen var til sals.



Liked by [helenstanleyofficial](#) and others  
**brooklandsspeed** "One can tell it's Brooklands by the concrete" ... Marjorie Eccles sparks up a fag and knocks out some knitting while her mechanic fettles the Eccles Rapier Special Brooklandsstyle

Ikkje alle racerbilsjåførar blir like stressa. Fru Majorie Eccles tar seg ein pause med sigarett og strikketøy ein gong på 20-talet, medan bilen blir klargjort for neste heat.



1931 Nash Sedan på veg til vinterlagring i Langangen.



Skattemerke frå rundt 1930 er ettertrakta på bilar frå den tida. Håvard Døvle frå Larvik har frå alle åra desse var i bruk om nokon vil handle. Redaksjonen har telefonnummeret til Håvard.



Julehelsing frå BSA

Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 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 konkurransedyktige 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](http://byggmakker.no)