



Nr. 6 – 2025 Årgang 50

Veteranvognen

**EKSTRA STORT
JULENUMMER
- 52 SIDER!**



Av innholdet:



Restaurert 1940 Buick



Borgward prosjekt



Rambler ungdomsbil

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:

Narve Nordanger
John Arvid Vestgarden

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 besikttet for LMK-forsikring).

2



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

**Årskontingent kr 400,- eller kr 200,- 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

Velkommen til årets julenummer. Vi følger tradisjonen og øker sideantallet. Tanken er å gi dere alle en liten julepresang iform av mere lesestoff.

I denne mørketid deler jeg et par tips til enklere bilkjøring. Vask frontruta innvendig. Du kan bruke vindusspylervæske på litt tørkepapir og gå over etterpå med et større tørkepapir. Avslutt gjerne med ditt favoritt vindusvaskemiddel. Du vasker altså ruta flere ganger med ulike vaskemidler. Det er fordi det er forskjellige typer skitt på ruta. Liker du å bruke mikrofiberkluter så gjør gjerne det. Har du slitte vinduspussere så er det en god ide å bytte de også. Husk også at når vi kjører i mørket så ser vi automatisk inn i møtende billys. Øv på å se til høyre og bak de møtende bilene. Utfordringen kan ofte være et dyr eller fotgjengere uten refleks.

Det er naturlig å tenke litt på året som har gått nå når vi nærmer oss slutten på 2025. Tidligere redaktør av Telemarksavisa, Ove Mellingen, skriver i sin kommentar i TA 13. november om frivilligheten i samfunnet vårt. Det er enormt mye frivillig arbeid i Norge, og en positiv og sterk kultur for frivillighet. Ove nevner også veteranbilkubber blant eksemplene han har med på forskjellige sammenhenger i Norge som er avhengig av frivillig arbeid.

Medlemmene i GVK legger ned en enorm innsats i klubbens mange aktiviteter. Det er en imponerende variasjon i aktiviteter gjennom året. Godt jobba!

Jeg vil dele et juleminne. I ungdomstida spilte jeg trombone i 5. Skien Speidermusikkorps, Speidermusikken. Hver første juledag om morgenen så stilte vi i fintøyet på Gjerpen sykehjem og Betanien hospital, og spilte julesanger. I disse murbygnin-gene var det god klang. Det ble en veldig spesiell stemning med et musikkorps i pentøyet og de kjente julesangene en etter en. To av korpsets medlemmer er medlemmer i GVK og det er veldig hyggelig. Og, til og fra øvelsene satt jeg ofte på med en Mercedes «strek 8», det satte varige spor i en bilglad guttesjel.

Redaksjonen takker alle som har sendt inn stoff til Veteranvognen i 2025. Takket være dere så kan vi lage et variert medlemsblad. Vi oppfordrer alle medlemmer til å sende inn stoff i 2026. Nå trenger vi spesielt vinterbilder av veterankjøretøy, så har du det så send inn!

Vi ønsker alle en riktig God jul og et Godt Nytt år.

*Redaksjonen ved
Leif Hægeland*

Støtt klubben!

Det koster ingenting å velge Grenland Veteranvognklubb som grasrotmottaker hos Norsk Tipping. Av hver hundrelapp går 7 kroner rett i føret til klubben. Så ikke nøl med å knytte til deg klubben som mottaker. Du kan tilknytte deg en grasrotmottaker hos en kommisjonær eller på din side hos Norsk Tipping.



Formannen har ordet

God jul alle sammen!

Har du vært i garasjen og sjekket kjøretøyet ditt i det siste? Ladet batteriet? Sjekket for skadedyr? Eller har du et nytt prosjekt på gang? Kanskje noe du gleder deg til å vise frem til våren? Det er det som er så fint med klubben vår. Vi har alle vår egen måte å dyrke interessen på og samtidig ha vennskapet med likesinnede. Noen i klubben møtes flere ganger i uka, og noen er med noen ganger. Vi treffes på klubbhuset mandager fra kl. 1100, tirsdager fra kl. 1100, og tirsdags kveldene fra kl. 1800. Bli med du også.

Rommet i 2. etasje er under renovering. Knirken i gulvet er borte og Stein og Leif Ingar forsikrer om at rommet blir bra. Dugnadsgjengen har også malt klubbhuset i løpet av høsten. Jeg vil rette en stor takk til Stein og Leif Ingar sammen med en stor dugnadsgjeng som gjør det mulig for oss å holde klubbhuset og utleiehuset i stand.

Medlemsmøtene skjer hver første torsdag i måneden med noen unntak. Slik det har vært i alle år. Unntakene kommer allerede på første møte over nyttår. Januarmøtet



er flyttet til 8 januar, siden 1 januar er offentlig fridag. Dette fenomenet vil også forekomme i april også da første torsdag i måneden er skjærtorsdag. Da vil medlemsmøte holdes torsdag 9 april.

Sett av allerede nå lørdag 25 april 2026, Da fyller vi gågata i Skien med kjøretøyer igjen, og Grenlandsrally er 14 mai. Følg med på nettsidene våre for mer informasjon om innhold på møtene eller andre ting. Hjemmesida, facebook og instagram blir jevnlig oppdatert.

Ha en god hjul og et godt nytt år

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!

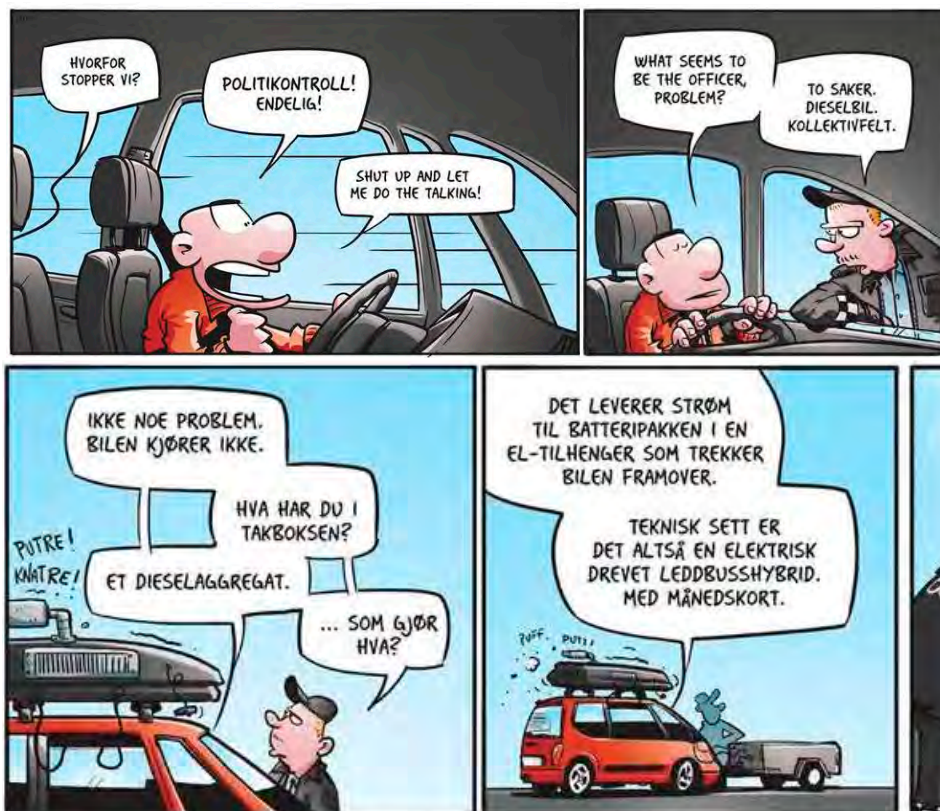
UTGIVELSER I 2026:

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: Kanskje den bilen i GVK som er mest kjent utanfor Grenland. 1933 Buick Serie 67 Sedan som blei plukka opp frå Vråvatn i 1981 etter å ha blitt dumpa utfor ein skrent der mange år før. Etterkvart restaurert etter mange års arbeid av Sigmund Åkvik, i dag eigd av John A Vestgarden. Foto Roald Marker.



STRIPA Lunch





Ved innkjøp i 2010. Bilen såg ganske bra ut på 10 meters avstand, godt køyrbar med skilt og det heile.

1940 Buick Special Sport Coupé

Sigmund Åkvik er ein mangeårig GVK-medlem og ivrig deltakar i garasjefellesskapet på Skotfoss som har stor sans for førkrigs Buick. Til saman har han restaurert tre slike bilar; ein 1924, ein 1933 modell, og no seinast ein 1940 Buick Special Sport Coupe.



Men kikka du litt nærmare, var det brukt tape på nokre merkelege stader.



I bagasjerommet stod det ein raud og fin 20 liters bensintank. Kor mange mil kunne ein få ut av den før neste fylling?



Av Narve Nordanger

Sport Coupeen var ein snerten versjon av den minste Buick serien for 1940. Buick Special delte dette året sitt chassis med 121-tommars hjulavstand med nyvinninga Buick Super. For dei som ikkje har lest seg opp på førkrigs bilar, kan det vere kjekt å vite at i gamle dagar var hjulavstanden det fyrste folk sjekka når dei skulle vite om ein bil var lang og luksuriøs eller stutt og enkel. I så måte hamnar 121 tommar i det lågare sjiktet for amerikanske mellomklasse bilar, omtrent midt mellom ein Ford på 112 tommar og ein Chrysler NewYorker på 128 tommars hjulavstand.

Motoren i ein 1940 Special var den minste versjonen av Buicks toppventilerte rekkeåttar på 248 kubikktommar, eller rundt 4,1 liter i metriske mål. 248-en utvikla 107 hk, som var ganske mykje mindre enn dei 141 hestane du fann under panseret i ein stor Buick med 320 kubikktommars motor. Av tekniske nyheiter i 1940 var oljefilter blitt standard utrusting og ikkje lenger ekstraustyr og bilane hadde stabilisator-stag både framme og bak. Staget bak var ganske unikt og varte berre i to år, deretter kom slike ikkje igjen før langt ut på 1960-talet. Buick hadde rekordsal i 1940, av totalt nesten 279.000 bilar var heile 117.000 av Serie 40 Special. 1940 Buick kunne elles skilte med breiare grill enn 1939,

og lyktene var no halvvegs senka ned i framskjermene. Buick 1940 var for øvrig siste året med stigbrett og det fyrste med blinklys både framme og bak. Ein Special Coupe kosta \$950, var 1650 kg og 518 cm lang og hadde ein produksjon på ca 8400 køyretøy.

I mai 2010 var Sigmund på delemarknad i Sverige og Uddevalla, der ein av seljarane hadde eit stativ med bilete av ulike køyretøy han tilbydde. Deriblant ein Special Sport Coupe i sterkt falma grønfarge som Sigmund fatta interesse for. Bilen var ganske nyleg importert frå Florida og no registrert i Sverige, og Buicken kunne fint køyrast for eiga maskin til Grenland meinte seljaren som budde i nærliggande Orust. Deretter var Sigmund og kikka på bilen og blei så ivrig at han eigentleg ikkje såg særleg nøyte på Buicken før han avtala eit kjøp. På neste tur til Sverige fekk Sigmund så med seg Tor Erik Thorstensen, etter at Sigmund hadde vore med Tor Erik til Helsingborg året før og henta ein NSU Ro80.

Når bilen så skulle køyrast heimover, fann Sigmund ut at han kanskje burde vore meir grundig når han inspiserte bilen fyrste gong. Den originale bensintanken på 80 liter var så rusta at svensken som erstatning hadde sett ein 20 liters bensintank frå ein påhengsmotor i bagasjerommet. Derifrå var det strekt slange gjennom eit



Det tigmønstra teppet sørga for at dei lause spiralfjørene ikkje stakk hol i buksa til sjåføren.



Sigmund er flink til å sveise rust etter tre restaureringar. Her frå 2015 og den verste jobben på 1940 Buick'en. Å sveise inn nye drypplister på begge sider av taket, kapp ut frå eit anna tak.



Etter åtte års restaurering var bilen klar for å bli sprøyta med grunning hos Nordgård Bil.

rusthol og inn på det originale bensinrøret omtrent under baksetet.

Bilen var rusta på stader der dei fleste gamle bilar kan få det, som i framre del av golvet som mest kunne minne om ein tesil. Men i tillegg var denne coupeen gjennomrusta under bakruta og frontruta, og det var på toppen rusthol i sjølve taket! Dette siste er kjent som Florida rust, der bilar som står ute i sola blir sterkt oppvarma i fuktig luft som deretter kondenserer på innsidene av platene når sola går ned og skaper grunnlag for at bilane rustar innanfrå på flater som vender oppover. Det er historier om svenskar som når dei restaurerer Florida bilar, berre kuttar ut heile taket for å kome til rusta under og deretter sveisar taket på igjen. For å hindre vasslekkasjar var hola i taket på Buicken dekkja med duck-tape som dei seier i Amerika (eller havari-tape som vi sa i Marinen før i tida). Takrennene var meir eller mindre rusta vekk og Sigmund forstod godt kvifor det fylgde med eit ekstra coupe tak. Her hadde nok svensken tenkt at takrennene kunne flyttast over frå. På den positive sida kunne Sigmund notere seg at



Ferdig lakkert i fin mørkeraud farge tar Sigmund Buicken med seg til salmakar. Toyota HiAce er kjekt å ha når ein restaurerer stor bil.

skjermene var fine og at golvet bak i bilen var heilt.

Med ekstra-taket vel plassert i Sigmunds trufaste HiAce bar det så avgarde mot ferjekaien i Strömstad og motoren gjekk faktisk

ganske godt. Verre var det med den vesle tanken kombinert med stort bensinforbruk og mangelen på tankmålar som fort gav angst for å gå tom på svenske motorvegar. For å dempe denne uroa for å gå tom, blei det gjort heile tre bensinfyllingstopp på dei



Sjølv om nytt interiør var klart, var det GT-stol som blei brukt når Sigmund i 2021 sjekka drivverk og bremser.



Restaurerte instrument med nullstilt milestallar.

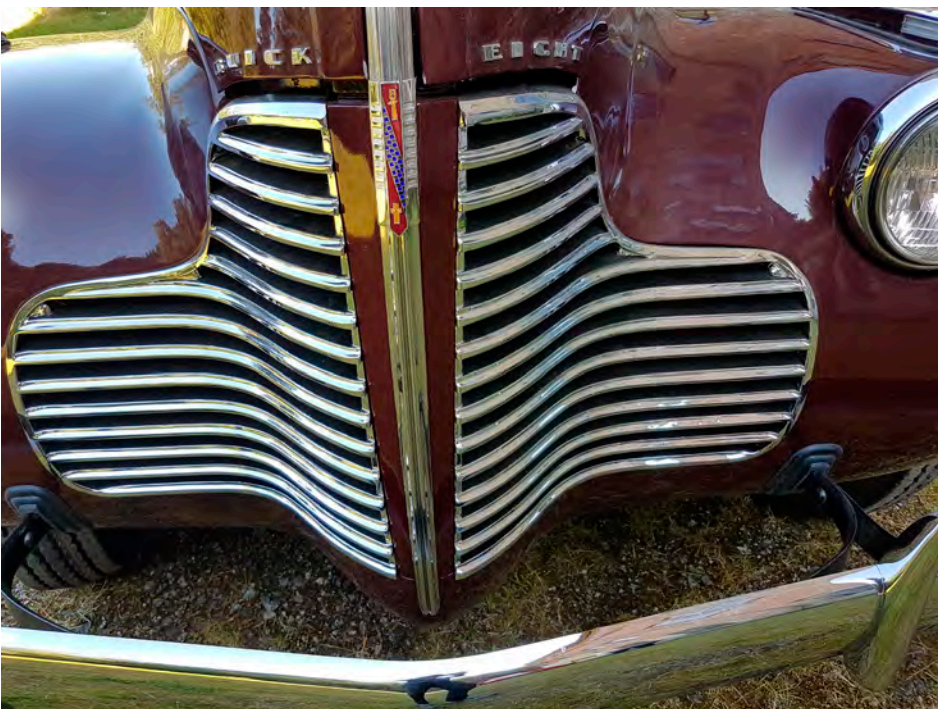
11 mila mellom Orust og ferja. På ferjekaia vekte den patinerte bilen større oppstandelse og mange kom for å kikke. Ikkje minst når Sigmund måtte opp med panseret for å gje startaren straum gjennom eit skrujern når han skulle køyre ombord. Framsetet på coupeen var meir eller

mindre gått i oppløysing, med manglande polstring og fjører som stakk opp som i ein teikneserie gav det lovnad om at ein lengre biltur skulle bli slitsam. Det siste fekk Sigmund merke når han skulle køyre heimover frå Sandefjord i motlys, medan han sat langt nede på eit havarert sete

med kun eit teppe over for å dekke dei mest aggressive fjørerne. Vestover mot Telemark skein ettermiddags-sola gjennom den slitne frontruta og det var ikkje lett å fylgje vegen. Særleg ikkje når du sat 20 cm lågare enn det dei som konstruerte bilen hadde tenkt seg, og så langt nede at solskjermen ikkje kunne hjelpe deg heller. Det blei ganske tungt å strekke hals i timevis for å sjå over panseret og nakken var veldig fornøgd når Sigmund endeleg kom fram til Skien.

I etterkant fortel Sigmund at bilen ikkje burde ha vore køyrt til Skien for eigen maskin i det heile. Vel framme oppdaga han at den eine bremseslangen gnissa mot ramma ved bakakselen og var sliten langt inn på «corden». Som kjent er det berre ein-krets bremsar på så gamle bilar og då er det desto meir kritisk at alle slanger er heile.

Sidan 2010 har så Sigmund restaurert på sitt 1940 Buick objekt. Dette er altså den tredje Buicken han restaurerer, og han har blitt ganske så habil med både sveiseapparat og til å skaffe delar frå inn og utland. Sigmund er også veldig fokusert på å gjere ting skikkeleg og har sendt mange delar til ekspertar i USA for restaurering og deret-



Dei siste åra har lakking og kromarbeid blitt veldig dyrt. På denne Buicken er alt gjort.



Hausten 2023 var det tur på Valebøvegen for fyrstegongsvising på Notodden.

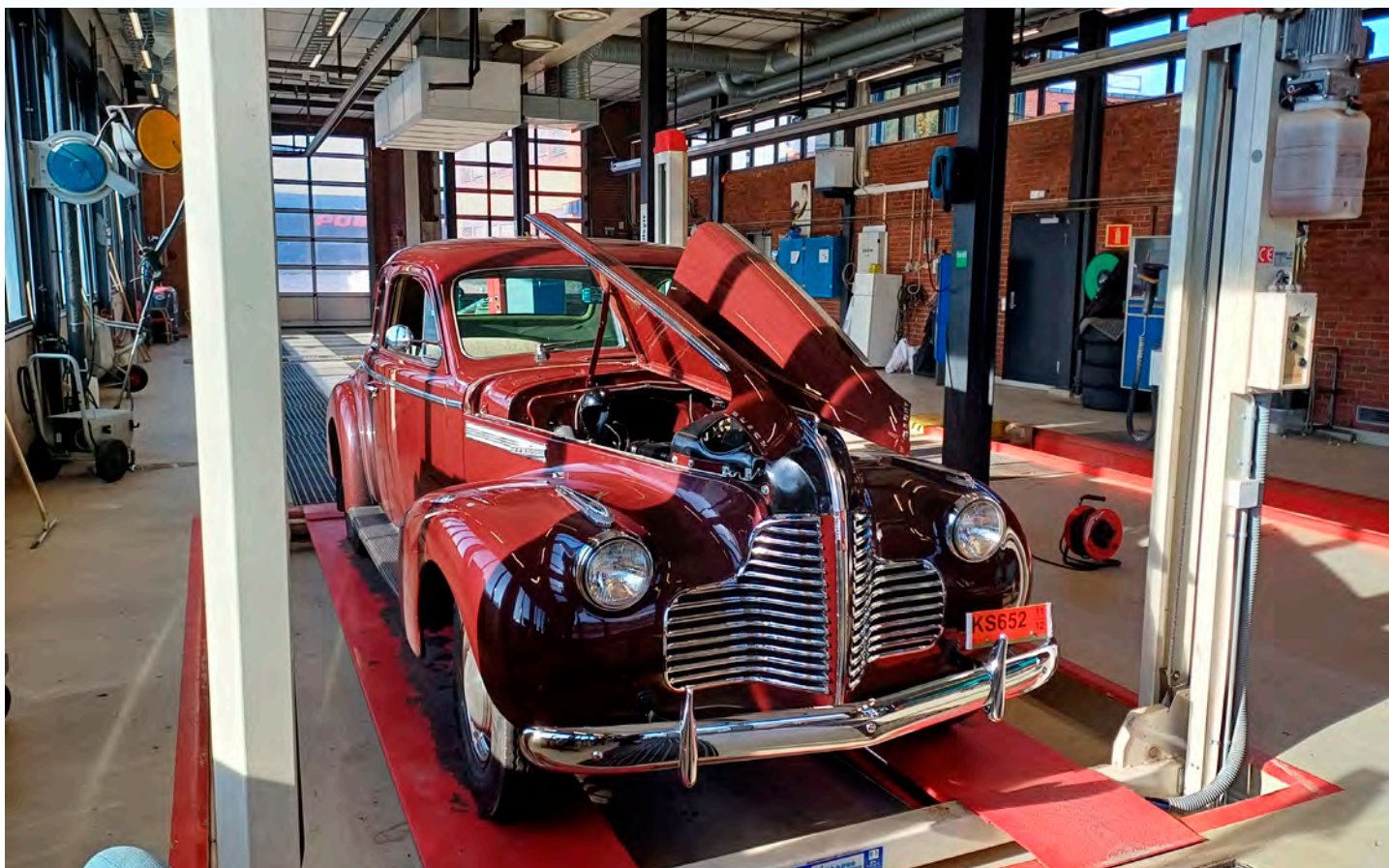
ter returfrakt til Skien. Og blir det ikkje godt nok på fyrste forsøket har han sendt delane over dammen ein gong til, eller forbetra jobben sjølv. Bremsesylindrane hadde vore hos velkjente Apple Hydraulics og fått nye foringar innvendig, men lak likevel ved bruk. Sigmund fann deretter at honinga av dei nye foringane ikkje var den beste og gjorde sjølv den jobben på nytt. Sidan har bremsene vore tette. All rusten har han sveisa sjølv og der var som



Sigmund og artikkelforfattaren diskuterer 1940 Buick på Gladløpet 2024. Foto Espen Nordaune.

forventa jobben med å bytte ut takrennene som var den største. Undervegs har bilen blitt sendt til sandblåsing etter at det meste av lakk var slipa vekk, deretter har Buicken vore til lakking i tre omgangar hos Nordgård på Vaddrett. Fyrst grunning, deretter lakk av innvendige flater, og til slutt heil-lakking i bilens originale mørkeraud farge. Den falma grønfargen

frå Florida var frå ei omlakking i bilens tidlegare liv. Når lakken var på plass tok Sigmund med seg Buicken på tilhengar til Morten Buland ved Eidsvoll for opptrekking i originale mønster med så korrekte stoff-materiale som det var råd å skaffe. Taktrekket kom ferdigsydd frå USA og passa forbausande bra fortalde Buland. Buicken hadde ein komplisert metode



Inne i hallen på Notodden var det ikkje lett å finne noko å setje fingeren på.



for å feste dørpanela til sjølve døra og dette er modifisert av Sigmund til å bruke Volvo Amazon clips som er ei mykje meir fornuftig løysing og modifiseringa er ikkje synleg. Panel inne bilen var originalt spikra fast til ei papplst som var kilt mellom platene. Denne byta Sigmund ut med remser av huntonitt, noko som Sigmund vil gjere om igjen. Huntonitten er altfor hard å spikre i med små stiftar.

Alle blankdelar er enten nye eller kromma om igjen i Polen gjennom Gromkrom sine tenester. Dyrt, men fint, seier Sigmund. Svendsen Eksos hadde bilen inne for å lage nytt eksosanlegg som er ganske så komplisert på ein 1940 Buick. I tillegg måtte det omtala bakre stabilisatorstaket demonterast for å byte eksos, så alle detaljløysingar var nok ikkje så gjennomtenkt den gong i 1940. Dekka på bilen er høge 16-tommars radialdekk som Hjulius på Vaddrett skaffa og dei gjer bilen god og retningstabil.

Per i dag er bilen gått gjennom frå ende til annan minst ein gong på alle komponentar med unntak av motoren. Kanskje var motoren relativt nyoverhaldt når bilen blei kjøpt, den går iallefall svært fint og viser gode verdiar på både kompresjon og lekkasje testing gjort i garasjefellesskapet på Skotfoss. Sjølv om det er noko oljeforbruk og kanskje litt lekkasje forbi stempelringane på ein sylinder. Etter 13 år var det i 2023 tid for godkjenning og i kjent stil blei det aldri ledig time hos Biltilsynet i Skien. Nærmaste



Plastikk frå 1940 er ofte skjøre greier, og den «elfenbeinsfarga» knotten til å regulere ventilasjonsrutene hadde smuldra heilt opp på Buicken. Løysinga blei at garasjekompis Roar Olsen dreia ut ein ny knott av eit gammalt elghorn, som med litt klarlakk på er nærmare elfenbein enn noko plast kan bli. Her saman med ei dørsveiv som enno har plastikken på plass.

alternativ var då Notodden og dette endte godt, sjølv om Sigmund gjekk tom for bensin på vegen heimatt over Valebø og såleis igjen fekk bruk for HiAcen med hengar som var med til Notodden som anstand.

Etter godkjenning har bilen fungert ganske så godt og både vore til Setesdalen på førkrigstreff og til Golsfjellet på Buick treff. På veg til Setesdal var det 28 grader i skuggen og då hjalp det at Sigmund har brukt Evans kjølevæske frå Gasolin som ikkje kokar sjølv om kjøletemperaturen går langt over 100 grader. På tur til Buick treffet

fekk han problem med at startmotoren slo inn når han gav full gass med eit voldsamt spektakkel som fylgje. Buickar frå denne perioden blir nemleg starta ved å trække gassen i botn, men det skal ikkje skje når motoren alt er i gang. Nå har Sigmund lagt inn ein vippebrytar til startaren slik at dette ikkje skal skje igjen.

Ein tur til Ekeberg som trekkplaster for Buick-klubbens stand har det og blitt. Faktisk er bilen blitt så god at Sigmund ikkje såg nytten av å ta han på hengar lenger, og selde sin HiAce.

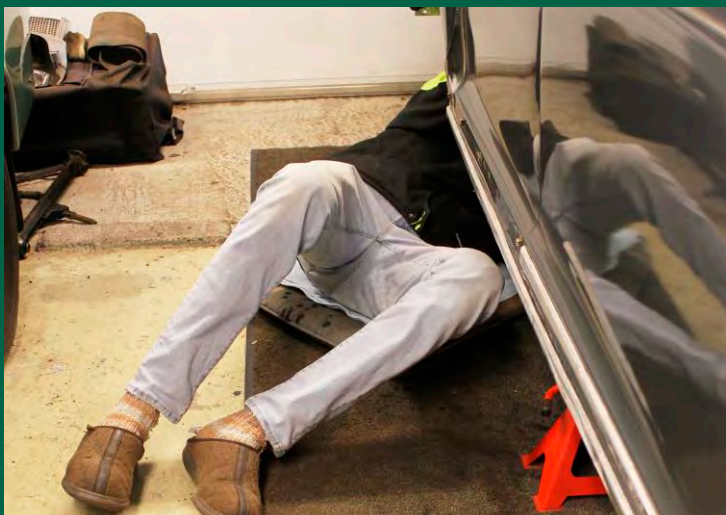


Sjølv med velfungerande kjølesystem kan det vere lurt å lufte motorrommet når ein stoppar på Gautefallsheia i over 25 varmegrader.



Vi befinner oss i garasjen til et medlem av GVK. Her ligger alt det som kan skrues løs fra en bil, det viser seg å være mer enn man trodde var mulig. Ved første øyekast virker det som komplett kaos. Ved nærmere øyensyn ser vi at det hersker en nesten pedantisk logikk der de forskjellige funksjoner er nøye adskilt og systematisk plassert rundt omkring. De fyller nesten hver ledige plass i garasjen, pent sortert ut fra hvor de hører hjemme. Vi observerer videre at det hersker en viss plassmangel i garasjen, noen av delene som er ferdig overhølet og restaurert er skånsomt plassert inne i selve objektet. Og hva skal dette bli til slutt når det en gang igjen hersker fred og harmoni på arbeidsplassen?



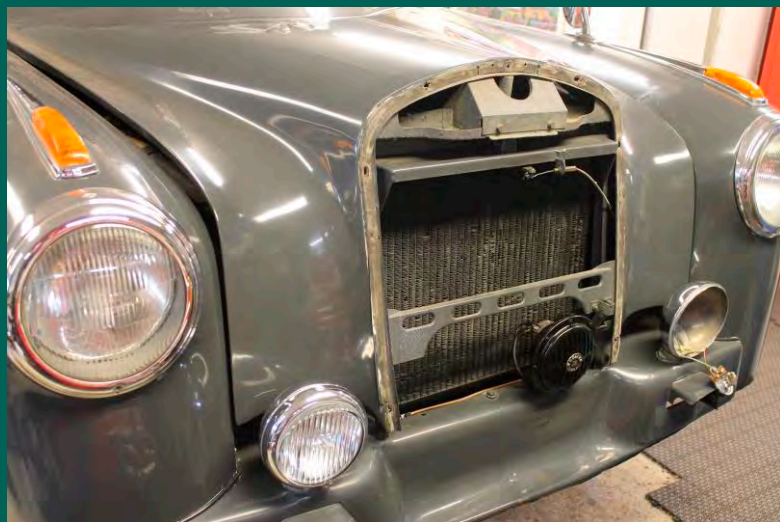


Som de fleste nå har gjettet, det skal bli en Mercedes 220 S, 1957. Populært kalt «Ponton». Og som noen også har gjettet befinner den seg i garasjen til Bjørn Granheim. Så lurer man på hvorfor han i all verden skal ha en til når han alt har en fra før, nesten make. Vi får vite at den andre også er fra 1957, men har betegnelsen 180. Som er hakket under. Med sideventilert motor og fattige 1800 ccm under panseret, mens storebror kan sole seg i glansen av 2200 ccm.

Prosjektet som for øyeblikket er oppløst i sine enkelte faktorer ble importert til Norge i 1960 og ble betegnet som en stasbil, den havnet ofte i garasjen til advokater, leger eller andre som visste hvordan man skulle skrive ut en regning. Bjørns eksemplar fikk U-skilter, hvilket betyr at den havnet i Trøndelag.

Så oppstår det et vakum når det gjelder historikk før den i fjor sommer havnet hos Svein Ekornerød. Til slutt kom den altså til Bjørns garasje etter en omvei om Finn.no. Det tok bare en dag og demonteringen startet umiddelbart. Nå er noe ferdigbehandlet, og overhølet og klar til bruk mens noe fremdeles ligger på vent. Karosseriet har også fått gjennomgå. En nitid jakt etter rust og svake punkter i metallet. Årelange understellsbehandlinger lå i tykke lag og kunne skjule uoppdagete synder. Kanaler, stag bunnplate og hjulbrønnene i bagasjerommet har virkelig fått seg en skrape. Nå venter understellet på ny en omgang med ny rustbeskytter.



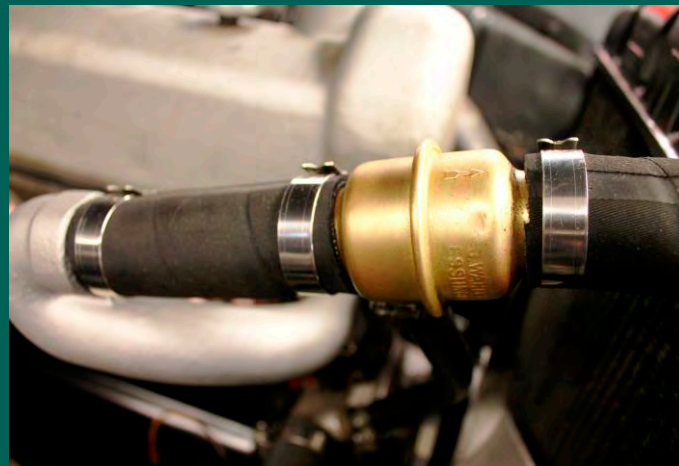
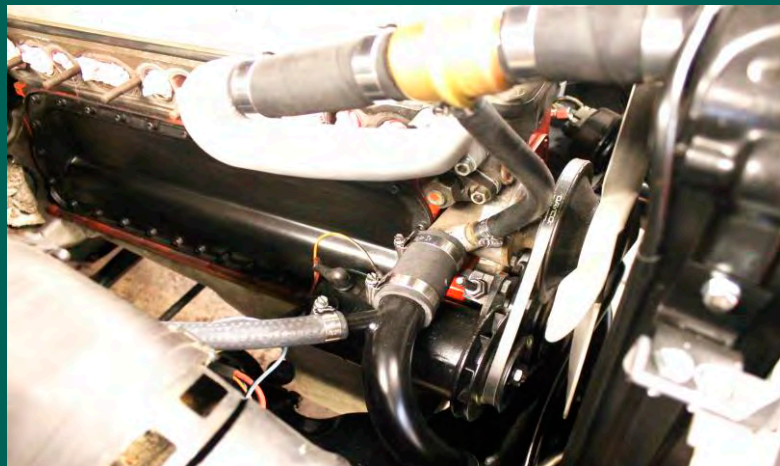
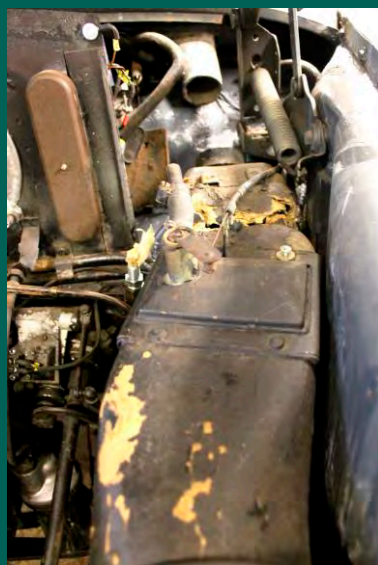


Det første møtet kan neppe kalles sødmefullt. På veien fra Svein Ekornrøds garasje på Limi og ned til Porsgrunn og sitt nye hjem viste Mercedes 220 S fra 1957 seg ikke fra sin beste side. Det skjøt og smalt. Det rykket og ristet. Bjørn var blitt advart på forhånd at her var det mye galt, noe som ikke var en overdrivelse. I følge Bjørn var alt som kan være galt til stede. Han kunne nesten ikke røre gassen før det ble uro under panseret og 2200 ccm begynte å furte. Motoren måtte gå mest på tomgang for å holde sånn noenlunde fred, kun i motbakkene torde han å lure inn litt bensin inn fra forgasseren.

Vel hjemme og etter at svetten hadde tørket kunne Bjørn stille diagnosen: Tenningen var feil. Forgasseren hadde feil. Stiftene var brent. Bakhjulslagrene var ødelagt. Støtdemperne var tilstede kun for syns skyld. Altså, et hav av utfordringer. Men som det står skrevet: Friskt mot Antonius!

Bjørn opplyser at han kjøpt bilen fordi han trengte desperat å ha noe å henge fingrene i fremover. Og når filosofien er at: «den er ferdig når den er ferdig» så regnet vi med at dette ville strekke seg ut i den uvisse fremtid, Rom ble ikke bygget på én dag.

Etter inspeksjonen viste det seg at kanalene sto til eksamen, det gjorde ikke ventilasjonsanlegget. Papp anno 1957 er ikke like bestandig som stål. Tross det, vi har full tiltro til at Bjørn finner en løsning også på dette.



Vi kastet igjen et blikk rundt omkring på «delelageret». Igjen slår det oss hvilken pedagogisk orden det hersker, selv undertegnede kunne påtatt seg å sette det hele sammen, riktignok med en smule overvåking fra autorativt hold. Det meste virket nytt og ubrukt. På vårt spørsmål om det hadde

vært behov for noen direkte nyanskaffelser fikk vi til svar «sikkert alt for mange». Når et slikt behov meldte seg fikk vi vite at Svein Ekeornrød satt inne med det meste som trengtes for å få en Mercedes til å virke ung og spenstig. Vi spurte ikke om det hadde vært behov for reklamasjon.





Vi ble presentert for objekter som hadde blitt behandlet og sto klar til montering. Innsuget er vannpolert av Øyvind Reuterdaahl i Porsgrunn. Det kan smettes på plass når som helst. Forgasserne har han sendt avgårde for å gjøres rene med laserrengjøring hos Telemark Laser på Rødmyr. Bakakslingen har fått nye lager og skulle dermed ikke lenger være til noe plunder i trafikken med støy og kringling. Med så mye unnagjort får vi følelsen av at stabelavløpingen har rykket nærmere enn vi trodde til å begynne med. Eksosanlegg, bensintank og deler av støtfangerne vitner om rask håndtering.



Som tidligere nevnt, Bjørn måtte ty til omverden for å få tak i erstatninger for det som ikke lot seg reparere. Glassene på ekstralyktene foran kom i posten, men i følge Bjørn var de ikke like til originalene. Dermed måtte det ny forsendelse til. Rett skal være riktig!

Mercedes 220 S 1957 fikk betegnelsen «ponton» fordi den ikke hadde konvensjonell ramme men et karosseri som gjorde rammen unødvendig. Myk, rund og behagelig å se på, og komfortabel å kjøre.

I skrivende stund får vi høre at Bjørn alt har satt seg bak rattet og prøvekjørt bilen. Hvilket betyr at han har fått alle deler på plass. Og at han kanskje trenger et nytt prosjekt...? Lediggang er roten til så mye..





Kjell, Lars Iver og Marthin.

Med **1956 Rambler Cross Country** stasjonsvogn som ungdomsbil

Å kjøpe seg en «amerikaner» før man hadde nådd 19 år var uhørt i 1966 og er det kanskje også i dag. Men det gjorde Lars, Kjell og Marthin. Året var altså 1966 og hendelsene i denne tildels ville historien startet som så mye annet i vår alles Genland. Men hva er en Rambler, og hva var hensikten med en eventuell anskaffelse?

Av: Ingar Clausen

I amerikansk språk er en «rambler» en person som liker å farte rundt, ja kanskje en omstreifer. Ordet fikk også betydning for bilindustrien når Rambler som et av mange nye bilmerker på begynnelsen av forrige århundre ble produsert av Thomas B Jeffery Company. Firmaet ble kjøpt opp av den mye større bilprodusenten Nash i 1916 og produksjonen lagt ned. Deretter skjedde lite før Nash tidlig på 50-tallet reintroduserte Rambler som en mel-

lomstor økonomibil, kanskje spesielt egnet for (amerikanske) ungdommer og de mer sparsommelige blant oss. Rambler var en hyppig vinner av de økonomiløp som ble arrangert for amerikanske biler. Rambler var også tidlig ute og tilbydde sikkerhetssele som ekstrautstyr allerede fra 1950.

Da de unge menn fra Grenland skulle dra på ferie i lag året 1966, var tiden på tohjuls Vespa'er definitivt over. De måtte ha noe som ga plass til alle tre, pluss eventuelle damebekjentskaper. Og en Rambler

rommet minst seks personer. Men før den kom så langt måtte alle tre gjennom økonomiske og praktiske prøvelser og øvelser. Man ble omforent at Lars skulle ha sitt navntrekk på vognkortet. Og dermed hadde man en adresse. Bilselger Austad? hos Mobile i Skien hadde neppe verdens dårligste samvittighet for å overlate et stykk teknisk ukjent tilstand til de tre. Marthins minne om et utlegg på kr.1500 må sies å være tilnærmet relevant for slik bil fra midten av femtitallet. De ble snart klar over at det fantes hull i vedlikeholdet,



og i deler av stålet. Men en stasjonsvogn med passe størrelse for en ferietur var sikret. Og den kom til adressen midt i Grenland på røde skilter, neste steg var godkjenning hos Bilsakkyndige.

Ved ankomst gjorde de tre optimistene en grundig gjennomgang av mulige feil og gjorde funn av varierende «forferdelighetsgrad». Eksempelvis var tellingen av bilhjul enkel, mens en anskaffelse av mer holdbare alternativer som to ekstra hjul som ikke var blankslitte var et tema som ble omgående drøftet. Hvem i huleste hadde kontakter til noen med Ramblerfelger? Jo, nettopp disse tre. En god kamerat ble innrullert i teamet, da hans far hadde en nyere versjon av en Rambler. Så en tur til Grogaten i Skien muliggjorde et «lån», i hvert fall til registreringsdatoen og visning for Bilsakkyndige. Hvorvidt glassmester Olaf A. Thoresen fikk reell kunnskap om det såkalte korttidslånet, vites ikke. Dette skulle foregå på en lørdag, og tidspress ble en del av utfordringen for kameratene.

Gutta er ikke sikre om man hadde «byggemøter» foran garasjen til Lars underveis, men 6-8 hender involvert gjorde at mye skjedde samtidig og med varierende suksess. Som da bilen uten særlige forvarsler bykset framover mot de solide portstolpene tretti meter lenger framme. Lars gjorde et tigersprang fra et sted foran bilen og inn venstre fordør for å frakoble elektrisk utstyr, noe som hindret at Rambler'n traff en av portstolpene med Lars'ern som støtfanger. Hvem som hadde ansvaret for at starter'n fikk strøm i det aktuelle øyeblikk framkom ikke i noen skaderapport. At bilen sto i gir, var vel også et uheldig sammentreff. En verkstedhåndbok med el-skjema og fargekoder hadde vært kjærkommen, men glimret med sitt fravær. Altså hadde man satt i gang «let mens det gnistrer»- teknikken, og forstått at de var på sporet av noe. Men ledningene hadde ennå ikke nådd tenningslåsen i riktig rekkefølge.

Kjell påpekte at fjærfestet for høyre fjær foran ikke nødvendigvis ville bli akseptert av den sakkyndiges skarpe blikk. Man iverksatte da alternativ nr 2 som var å anskaffe tilstrekkelig med tekstiler, les: utslitte gamle underbukser + noe Krone-makko, som fyllstoff og armering under en ganske formidabel mengde stålplast som var tenkt for å skjule svakheten i bæredelen av karosseriet. Men det svekkede



området var fortsatt meget synlige, og en eldre bror kom innom og han så det som MÅTTE tildekkes. Det ble anvendt smørefett av ukjent kvalitet, men med evne til å holde på jord og sand og støv som ble klint utenpå stålplastunderbuksene. Ypperlig kamuflasje trodde de.

Det har i ettertid blitt stillet spørsmål ved om det fantes ansvarlige foreldre i nærheten denne forsommeruken. Men de var nok opptatt med tilværelsen på respektive hytter, kalt fritidseiendommer på Brunlanes og i Bamble. For å gi et godt inntrykk ble bilen støvsugd og rengjort, ikke noe mer. Lørdagen opprant med forviklinger.

Før registreringen av kjøretøyet, skjedde det noe: Marthin hadde på en eller annen

måte låst seg ut av huset de leide i på Vallermyrene. Hva han skulle hente der husker jeg ikke, men som storebror/fetter ble jeg konsultert og det var greit at en fysisk større person kunne trå til. Jeg fikk Marthin til å skaffe en stige som jeg kunne bruke for å bryte meg inn i 2. etasje på kjøkkenet til tante Edel. Kjell og Marthin sto og glante da jeg gjennomførte det karateslaget jeg hadde garantert skulle være til strekkelig til å åpne et vindu med gammeldagse hasper. Som tenkt, så gjort. Aldri gjort det før, men sett det demonstret, og det funka. Haspen løsnet og høyre hånd var mildt sagt øm og ubrukelig resten av dagen.

Bilsakkyndig Kjærnem hadde sett verre tilstander enn Rambler'n og tok imot gutta med respekt fordi vi kom i god tid før 12



KJEKK UNG MANN: Marthin 17 år og 10 måneder.



Lars Iver med reisekoffert (må være arrangert, da han sjelden opptrådte så forberedt til fotosession.



Marthin og Lars Iver

på lørdagen. Jeg var med av ukjent årsak, men lot Kjærnem og gutta ta prøverunden rundt kvartalet mot høyre, da det passet best i en bil som ikke hadde blinklys mot venstre. Her må det skytes inn at rattets hornring var koblet til retning høyre sides retningsviser, noe de visste om! «Husk å rekke ut handa mot venstre», var Kjærnems råd. Han så at håndbrekkets uoriginale hendel, som var en påsveiset 8 mm rundstål på tvers, var en tilpasning som han måtte prøve: «Jo den virker, men det er ikke mer heller». Resultatet ble et vognkort gitt under tvil, med anmerkninger, men med ønske om at de skulle være forsiktige så de fikk en hyggelig ferie. «Det skal vi huske»...ble det sagt i kor. Det ble vel ikke fest akkurat, men forberedelsene til å komme en tur til syden (dvs Sørlandet) fikk fart på seg.

Rambler'ns relative volum ble utnyttet ved første overnatting utenfor Dalen Hotell. Lenge før Åge Samuelsen brukte alt for mye penger på å redde det i 1983, gjorde Rambleren nytte for seg som sovesal i Dalen i Vest Telemark.

De bilfarende kom over Skafså til Valle og trillet deretter nedover Setesdalen for å

oppnå redusert bensinforbruk. Målet for første del av feriereisen var et Landsungdomsstevne på Drottningborg Handelskole i Grimstad. Der var det sikkert ganske bra med damer fra Norge og Danmark. Du kunne se opprinnelseslandet på de fleste danske, da de røykte sigaretter, eller sigar! Historien forteller lite om damebesøk / fristelser fra dagene i Grimstad eller i Kristiansand. Marthin som var yngst hadde ennå ikke fylt 18, og var dermed uten lappen. Det hindret ham ikke i å ta nattlige raids i Grimstad, uten at noen fikk fysiske skader av det.

Marthin erindrer: Senere, på vei mot Kristiansand; skulle vi fylle bensin på en stasjon nord for Varoddbrua. Vi hadde måttet skru løs tenningslåsen, antagelig pga. overledning mot gods. Dette var før det var innført selvbetjening på pumpe og innehaveren av stasjonen stirret mistenksomt på tenningsmekanismen som hang løs fra dashbordet. Her har vi nok å gjøre med noen som har tjuvkobla og stjært en Rambler stasjonsvogn, var vel en nærliggende tanke.

Marthin: Jeg fikk ikke lappen før i september, men øvelseskjørte, tror jeg, hver natt

de ca. seks kilometerne inn til Grimstad sentrum. Og rundt og rundt der inne i sentrum før returen til teltleiren på Drottningborg. Den gangen tror jeg det kun var ett lyskryss i byen. Jeg kunne jo uansett kjøre bil. Det hadde jeg lært av broren min flere år i forveien. I Kristiansand lå vi i telt på Roligheden Camping på Lundsida.

Søte jenter fra Frikirken i Kristiansand brakte oss frokost flere morgener, om jeg ikke minnes feil. Enkelte av dem har i ettertid minnet gutta på at vindusspylerne på Rambler'n funka utmerket til å fange oppmerksomheten hos de forbipasserende fotgjengerne på høyre side, da dysene hadde en tydelig høyre-dreining, med aldeles fortreffelig resultat, i hvert fall treffende. Noen telt bortenfor oss lå forøvrig noen Porsgrunnsgutter og spilte Beatleslåta «Help» ikke et par ganger, men døgnet rundt. Noe sier meg at de skulle øve den inn selv, og at bandet deres var et «utvannet» Rex Band / Dizzy Tunes. Treffpunktet på formiddagen var Texas Kafè, vest i Markens gate. Der ble planene lagt for hva som videre skulle skje.

Vi prøvde også å selge bilen hos en bilforhandler i Sørlandets hovedstad.



Men han ville ikke gi oss mye, og mente vi ville få mye mer for den på Østlandet. iflg Marthin. Men før de kom til Østlandet måtte de vende nesen hjemover Riksveg 40, som hadde en mye mer spenstig kurve-geografi enn dagens. Og i Sannidal, utenfor bilverkstedet gikk vegen i en sving mot høyre. Akkurat der og da foretok en av dem som satt i forsetet en manøver med en hendel under dashbordet. I ettertid har det blitt diskutert om det var en diff-sperre, frihjul, eller noe annet som ikke burde ha vært operert i nettopp den svingen, for resultatet var et smell og null framdrift.

Den gangen kostet gode råd mindre enn i dag, selv om de var vanskelige å få tak i. Storebror Ingar hadde tilgang til en Rover 75 fra 1952 på Ulefoss omtrent to timers kjøretur fra Sannidal. Han ble selvsagt ringt etter, og klarte å hente de nøddestedte hjem til Porsgrunn samme kveld, uten en gang å få tilskudd til egen slunken bensinkasse.

Ingen husker hvordan man tok seg til Sannidal neste dag for å få sjekket på verksted hva som var galt. Diagnosen ble bakakselbrudd med mulighet for å sveise delene sammen igjen, men noe slikt ble ikke bestilt på stedet. Gutta tok med seg bakaksel-delen hjem og klarte å få et godt

råd om en dyktig mekaniker, med stor M, som bodde sentralt i området. Som tenkt, så gjort, de kontaktet Ronald Olaussen ved Kjørbekksvingen. For noen hundrelapper tok han på seg å sveise på bruddstedet. Ronald garanterte at sveisen ville holde, men da han ikke hadde riktig utstyr til å avbalansere akselen med, spente han den fast i dreiebenken og varmet opp bruddstedet pluss et godt stykke til hver side, før han ga seg i vei med å motvirke det han kunne se av kast ved hjelp av et spett mot anlegget på dreiebenken. Det funkka. Og etter en tur til Sannidal med akselen i handa, på Ødegårdens bilruter til Kragerø, ble den opererte delen gjenforent med hullet den skulle inn i.

Det må sies at 59 års fravær fra denne historien har nok slettet enkeltes minne om detaljene. Men det stoppet ikke der. Marthin fikk omsider lappen, og var å finne til mange av døgnets tider i Larvik, Stavern og andre lett tilgjengelige stoppunkter for effektiv speiding etter damer... Han påstår også at Olaussens dyktighet stemte nok med hva han hadde sagt, selv om det var et kast i bakakselen på høyre side, noe man måtte være både ufølsom og tonedøv for å overhøre.

Høsten 1956 ble det arranger Norgesrally

i deler av Løvenskiolds skoger i Luksefjell-områder. Dette måtte vi bare se på og dro i vei i høstmørket, først for å hente han som hadde fiksa hjul på sommeren og dama hans, og deretter gikk det i bedagelig tempo oppover mot Fjellvannet. Tempoet var nødvendig for å få sikrest mulig møte med alle dem som hadde gjort ferdig fartsetappen, men ennå ikke helt hadde forstått at nå var det transportetapper som gjaldt. Og vi (i dette tilfellet artikkelens forfatter som var invitert med) fikk ikke sjanse til å plassere / parkere trafikken medstrøms, så vi hadde motgående trafikk på grusveiene i flere kilometer før vi fant en trygg plass. Vi hadde hørt om englevakt. Men det var etter at vi hadde hatt besøk av engler. Av naturlige grunner har vi ikke med foto av englene. Vi kunne bekrefte ved hjelp av lys fra lommelykter at hjulene på høyre side hadde vært minst 30 cm utenfor veglegemet basert på de ferske sporene i grusen og grasset. Plutselig var ikke rallyet så veldig interessant lenger, og vi aksepterte en stille retur til Skien igjen.

Egentlig slutter historien her, for ingen av de impliserte husker noe som helst av hva som skjedde ved avhendelsen av H-58556. Men kan hende at enkelte GVK-medlemmer vet noe, og har noe interessant å tilføye?



En slik 56 Rambler stasjonsvogn ble ferie bilen. Foto fra internett.



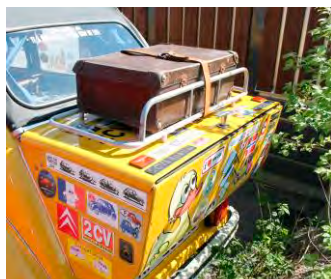
DET LETTE KAVALERI

Det mest berømte angrepet på de russiske styrker under Krimkrigen ble utført av Englands «Det lette kavaleri». Det gikk dårlig. Men begrepet «Lette kavaleri» blir til tider også benyttet på lettvokterne i bilbransjen, Citroen 2cv. Med fullt trykk i dekkene veier den 560 kg. Og brukes til langt fredeligere formål enn navnebroren fra Krimkrigen. Når det gjelder hestekrefter stiller de derimot omtrent ganske likt: Det deltok i underkant av 590 hester under angrepet, altså ca. 590 hestekrefter. Mens det lette kavaleriet på bildet under deltok på utflukten med til sammen ca. 560 hk... Uten at dette har noen som helst betydning forøvrig.. Krimkrigen..? Den startet i 1853 og holdt på i 3 år. Så vet vi det. Ferden for det norske «lette kavaleri» foregikk 1.mai 2025. Og varte en dag.



Det kan virke som om eierne av 2cv har lettere for å finne sammen og dra på lange fellesutflukter enn dem med langt tyngre kjøretøy. Kan det ha noe med drivstoffkostnader å gjøre? En 2cv kommer omtrent 3 ganger så langt på literen enn de tyngre utgavene.

I alle fall er det lang tradisjon at likesinnede møter ved Gamle Lierkroa hver 1.mai. Derfra legger de ut på kjørevennlige sideveier for til slutt å havne et eller annet sted. Underveis er det kjøreregelen og fellesskapet som rår, det hele går så langsomt for seg at man rekker å nyte omgivelsene langs ruten.



Men før forsamlingen av genial fransk bilproduksjon kommer i gang er det rikelig anledning til å treffe likesinnede og beundre hverandres kjøretøy. Har det skjedd noe nytt siden sist? Det er nemlig en kjent sak at disse bilene får en høyst individuell behandling av sin eier. De er kliss make når de kommer fra fabrikken, men det går ikke lang tid før de skifter ham og karakter, alt etter eierens fantasi, kreative evner og tekniske innsikt.

Noen innskrenker seg til falske øyenvipper eller kunstneriske blomstrende påplussinger, mens andre velter seg i overdådige eksesser av utstyr og tekniske fixfakserier. Så er det tid for annonsering av løypen.





Budskapet var: «Hold sammen i tykt og tynt, ikke slipp bilen foran dere av syne!» Det kom godt med, mange av deltagerne var ikke lokalkjent på de smale sideveiene på disse kanter. En og annen «sivil» bilist forvillet seg inn i konvoien, men valgte raskt å finne en vei ut. Det gikk antagelig for langsomt for en sjåfør med sterkere motor og mindre tålmodighet. Samholdet holdt stand hele veien.



En uventet veisperring skapte noe forvirring i rekkene. Å snu en 2cv i en krapp sving på bratt grusvei er ingen enkel idrett. Derfor smakte det ekstra godt å dekke langbord ved reisens mål: Unnarennet i Vikersundbakken. Der sto vi fjellstøtt i nedslaget! Vi utfordrer samtlige andre med bilmerker med større egenvekt til å gjøre det samme.



Ulf





Bilen er lastet opp på henger og vi er klare for første etappe mot Elverum. Hengeren ble lånt av Liane i GVK og kunne også leies med lemmer. Deadline for levering var søndag kveld, da den skulle benyttes til sauetransport mandag morgen. (stropp over kalesje ble endret etter at bilde var tatt)

Turen fra Elverum til Lillehammer bød på variabelt vær med alt fra regn og kraftig vind, til sol og pent vær. Påfallende lite av dette været kom inn i bilen med unntaket av det som rant forbi pakningen under frontruta, men litt arbeid må vi ha til vinteren, også.

Vårens vakreste eventyr 2.0

Så stod vi der igjen. Etter kilometervis med testkjøring og justering hadde vi oppriktig troen på at dette skulle la seg gjøre. Motoren var nyoverhelt og det meste av slidedeler skiftet, så hva kunne egentlig gå galt? Vel, vi har vel konkludert med at bilen lider av langt fremtredende prestasjonsangst, og liker seg best på de små søndagsturene i nærområdet. På tross av stor tro på at vi skulle ratte rundt i 1924 Buick under årets 7-seterløp, ville det seg annerledes. Men hvem kan klage når det står en 1930 Buick klar til å overta plassen?

*Tekst og foto: John Arvid Vestgarden
(Et par bilder er lånt fra Facebook)*

Helt sort/hvitt er det imidlertid ikke. Man skal ikke lengre tilbake enn til april/mai, hvor motoren igjen våknet til live etter full gjennomgang og overhaling. Tror nok ikke mange hadde reist milevis med en slik bil etter en sånn reparasjon før det har gått en stund. Man går vel ikke til Galdhøpiggen ett par måneder etter hjerteroperasjon, heller.

Så hva ventet vi på?

Heldigvis ble ikke helikopteret hjem fra plattformen kansellert, og utsiktene til deltagelse i årets 7-seterløp begynte å se lyse ut. Klok av skade hadde vi et noe lavere ambisjonsnivå denne gangen, og håpet var å komme oss fra Skien til Elverum hvor kona har familie, før torsdag 5 juni ble til fredag 6 juni. I tillegg skulle familiens yngste medlem på 3 år være med. Han fikk spørsmål om han ville

kose seg hjemme sammen med andre familiemedlemmer, eller kjøre Buick. Betenkningstid trang han i hvert fall ikke! Kanskje han husket den deilige lukten i parkeringskjelleren på hotellet i Norheim-sund under fjorårets løp?

Fredagen opprant med vekslende vær, og jeg kom på at jeg hadde glemt å ta med Rain-X. Så med Buicken full av familie ble det omvisning i Elverum på jakt etter vinduspusser på flaske, før vi satte kursen for Lillehammer. Ganske imponerende i grunn hvor mye som får plass bak i en åpen 7-seter. Det hele var organisert slik at junior satt bakovervendt i sitt eget bilsete, trygt forankret mot klappsetet. Bak han var det plass til en av oss i setet, for å holde han med selskap, men ved siden av det igjen, var det fullt. Tror ikke vi hadde kommet like godt ut med en 2-seters roadster. Godt med klær og tepper var det også, for vi har fryst nok i den bilen.





Vel framme på Scandic Lillehammer var det holdt av plass til oss som kjørte gammel bil. Ikke alle forstod greia, for påfølgende morgen ble glansbildet forpestet med en moderne sortlakkert SUV som hadde funnet ut at den passet inn i rekken. Unnskyldningen må være at den hadde syv seter.

Ved Brumunddal ble det tid for litt lunsj før undertegnede tok turen innom Maxbo for å låne stikksag. Den ene finerplata over batteriet hadde begynt å lage en forferdelig støy når bremsestagene ikke var i bruk, og for alles ve og vel måtte dette fikses. Da den smilende damen i trelastavdelingen lurte på hva jeg skulle bruke sagen til,

svimte hun nesten av da jeg pekte på bilen. Men lyden forsvant.

Været var vekslende, men humøret på topp, og ved ankomst Lillehammer hadde solen bestemt seg for å vise seg fram. Strategisk nok valgte vi å legge turen innom Esso for topping av tanken,

og forstod ganske med en gang at vi var kommet rett. Alex Vassbotten og Rune Aschim sine gedigne Packarder stod ved pumpene, og gjorde vår normalt så store Buick liten og puslete. Det er ikke fritt for at humøret på han bak kassa også ble bedre da han forstod at dette ikke var noen Toyota Yaris. Tror omsetningen den helgen ble av de bedre.



For dem som fortsatt har litt igjen på kontoen etter sommerens utskielser finnes det spennende muligheter. En lapp i frontruta på Cunninghamen fortale at interesserte kunne kontakte John Wallentin om man ønsket seg en blå 1919 modell.

Årets 7-seterløp startet dagen før på Fagernes hvor deltagerne hadde møttes på Nythun høyfjellstue for sosialt samvær og middag, før de påfølgende dag satte kursen for Lillehammer. På turen derfra gikk veien blant annet innom Aulestad hvor dikterhøvdingen Bjørnstjerne Bjørnson bodde det meste av sitt voksne liv. Han tenkte kanskje at 7-seterne en dag skulle parkere på plenen foran huset da han skrev «Over evne» i 1899: Det er så med meg, at lidenskapen er en del av min drivkraft. Hva var vel 7-seterbevegelsen uten ekte lidenskap?

Det er som å komme hjem. Her kjenner man de fleste, og tonen er lett og hyggelig. Så etter en runde for å hilse på alle løpsdeltagerne og igjen beundre de mektige kjøretøyene, oppdaget



Flere i gruppen våknet på natten av det voldsomme været som herjet på utsiden av hotellrommene. Ikke så dumt å ha trekk over setene slik som Rune Aschim har i sin 1916 Packard. Bilene er jo tross alt laget for å tåle litt vær.

En annen favoritt var Tom Nordlis 1930 Nash med Norsk historie tilbake fra 1934. Bilen ble denne helgen rattet av ekteparet Gulliksrud fra Gjerdrum.

minstemann at hotellet hadde basseng. Og kona oppdaget samtidig at vi ikke hadde badetøy. Turen ble lagt til Strandtorget for shopping, men turen tilbake til hotellet derfra skulle vi ikke glemme. Vår Herre hadde åpenbart funnet ut at Lillehammer skulle skinne i all sin prakt neste dag, så her måtte det vaskes. Alt rundt bilen ble lysegrått, temperaturen dalte og det var en sjelden høy støy fra kalesjen. I ukjent by og med

vinduspusser som har «god tid» kreves det en smule konsentrasjon. Men det gikk bra, og junior fikk seg en svømmetur. Inne i hotellet, for ordens skyld.

Lavt blodsukker er sjeldent ett problem på disse turene, og maten er det som regel ingen ting å si på. Scandic Lillehammer hadde mye godt å by på, og fasilitetene passet godt for en gjeng med veteran-entusiaster, opptatte av ting fra første

halvdel av forrige århundre. Spennende var det også at Alex Vassbotten første kvelden holdt foredrag om sin deltagelse i det spektakulære «Peking to Paris» hvor han har deltatt ikke mindre enn tre ganger. Timene går fort i godt selskap og med interessante historier. Neste dag



Familien Kjølås sin majestetiske 1931 Buick Serie 95 ble denne helgen rattet av den yngre delen av familien. På turen sørover fra Stranda hadde de opplevd felgspreng, men heldigvis gikk det fint, og reservehjul ble montert. Familien er flinke til å bruke bilene sine til reiser rundt i landet (Buicken og 1931 Hudson), og så er det jo ekstra hyggelig at to generasjoner reiser sammen i følge.



Her er det mye kompetanse som er samlet. Idar Mølsæter sin Nash fikk ulyd i høyre bremsetrommel bak på vei mot Lillehammer, og selvfølgelig var det noen som hadde med verktøy og trommelavdrager. Feilen viste seg å være en løs fjær mellom bremsebåndene, og den ble raskt reparert igjen.





Flere eldre veteranbiler deltok som statister i opplegget, slik som denne flotte Citroën B10 1925. En virkelig tidskapsel med helnorsk historie og håndmalte skilt.



Om man skulle operere i luksusklassen var estetikk like viktig i 1916 som i dag, selv for en motor som normalt lå skjult under panseret. Packard twin six er egentlig to rekkeseksere som er satt sammen i V-form og yter 88 hk, noe som gjør det spennende når man har stor, tung og sterk bil med kun bremses på bakhjulene.

ble gruppen som nå talte i underkant av 20 biler akkompagnert av en nydelig og ikke så ukjent Willys Knight. Denne kom i kasser fra USA og ble montert sammen på Lillehammer Motorcentral som ny i 1929. Bilen fremstår som et smykke, og hadde absolutt ingen problem med å måle eleganse mot de større 7-seterne. Gøy at lokale entusiaster har forbarmet seg over denne sjeldne og spesielle bilen med sekssylindret sleidemotor. Det hører også

med at gjengen i denne bilen hadde lagt opp dagens kjørerute, og vi fikk dermed se noen av de vakreste områdene Mjøs-regionen har å by på.

Turen gikk sørover på østsiden av Mjøsa, før vi tok dagens første pause på Helgøya. Her har man funnet spor etter menneskelig aktivitet tilbake fra 2000 år f.Kr, og øya er for øvrig Norges største ferskvanns øy. Smale og svingete veier i åpent åkerland-

skap passer vel så godt for disse gamle sliterne vi kjører rundt i. Været var også på vår side denne dagen, og flere kalesjer ble foldet ned etter hvert som kilometerne ble tilbakelagt. Inntrykket da vi satte kursen nordover igjen var at området rundt Helgøya må fra gammelt av ha vært et fruktbart og innbringende sted å drive gårdsdrift, for det er sjeldent man ser så store og herskapelige våningshus og så mange smijernsskilt med gårdsnavn ved



Den gangen funksjon og eleganse var like viktig. Man ser at bilen er stor og rommelig, men allikevel har man klart å skape fantastiske linjer. 1931 Hudson Great Eight står ikke tilbake for hverken Packard eller Cadillac.



Ved å gi telefonen til en kar på 3 år kan man få bilder med ganske interessante perspektiver. Etter å ha slettet noe, kunne vi allikevel konstatere at det ikke var helt bortkastet. Tøft bilde av Idar Mølsæter sin Nash 1932. Idar er for øvrig i innspurten på restaureringen av en tilsvarende Nash fra 1931.



Ymer og Kjersti Sletten sin elegante Studebaker President 1930. Etter flere år med restaurering nærmer nå Ymer seg ferdig med en 1928 Hudson 7-seter med norsk historie. Litt av det som er spennende med disse løpene er at det stadig er nye biler som deltar.



Selv om været nå var på vår side, var det flere som ventet med å ta ned kalesjene. Ved siden av Kjølås sin Buick 1931-modell, står brødrene Heen sin Buick 1924-modell. Kanskje oldeforeldrene deres var innom Simenstad Gård på forretningsreise med denne bilen for 101 år siden?

enden av gårdsveien. På et av disse stod det for øvrig Baldishol.

Dagens høydepunkt var utvilsomt besøket på Simenstad gård ved Ringsaker. Noen drar kanskje kjensel på navnet fra TV2s «Jakten på Kjærligheten», og gårdsfrue og vertinne Brit Skurdal Braastad la ikke skjul på stoltheten rundt at odelsgutten nå var bortreist for innspilling av «Farmen Kjendis». Gården lå idyllisk til i åssiden på oppsiden av Moelv, og de to staslige hovedhusene hadde historie tilbake til 1700 tallet. Etter å ha parkert bilene på den forholdsvis bratte gressplen (og sikret med stein foran dekkene) ble vi tatt imot med smaksprøver av både tørt og flytende, og



Simenstad gård fungerer utmerket som kulisse for disse bilene. Denne gården har både mektige og viktige mennesker gjestet gjennom tre århundrer, og hva passer da bedre enn en oppstilling i god gammeldags skyssbil-stil?





Familien Sletten sin majestetiske Cadillac 1927 med helnorsk historie. En utrolig deilig brummende, men allikevel kultivert V8 lyd kunne høres da vi lå bak denne, men dessverre røk den ene eksospakningen underveis. Noe skjer jo bestandig under disse løpene.

man forstod raskt at her sparte man hverken på kilokaloriene eller kjærligheten når man stod ved grytene. Hovedretten ble inntatt i festsalen i andre etasje flankert av tykke hvite duker med kandelabre, og sulthfølelsen skulle la vente på seg da det ble annonsert kaffe og tilsørte bondepiker nede i finstuen. Braastad er vel et navn de fleste kjenner til, og riktignok var det folk fra dette stedet som først destillerte det som skulle danne grunnlaget for de edle brune dråpene mange fyller glassene med i spesielle anledninger. Et assortert utvalg av produktene var utstilt, og diskusjonen gikk om man fikk plass til et av de store

eikefatene om man slo ned klappsetene.

Etter å ha inntatt rabarbrachampagne (alkoholfri!), gulrotsmør, samt flere kulinariske godbiter, gikk ferden videre tilbake mot Lillehammer, men denne gangen over Mjøsbrua og videre forbi Biristrand. Min bedre halvdel og jeg skiftet flere ganger underveis på å dele baksete med 3-åringen vår, og du verden hva man opplever derfra som man ikke legger merke til ellers. Med en majestetisk 30-taller kjørende bak, kan man se hvordan den vrir seg grasiøst frem i svingene, og hvor mektig de gedigne frontlysene troner frem på tross

av det beskjedne lyset fra et puslete 6 volts anlegg.

De gamle måler også krefter. Den sprekeste alt i alt, ble nok den nest eldste, Cunninghamen fra 1919. Så er det ikke fritt for at jeg savnet to ekstra sylindere da vi måtte akselerere oppover bakkene fra Nesbrua. Jeg kunne i sladrespillet nesten telle åpningene i radiatorsjalusiet på Packarden som vennlig nærmest skjov meg oppover bakkene med sin lite anstrengte åtter.

Litt spennende skulle det også være. I



Axel Vassbotten sin majestetiske Packard 645 1929 kan ta pusten fra de fleste. Denne gedigne bilen måler hele 5,45 meter og akselavstanden er på imponerende 3,7 meter. Selv om det er mye bil som skal flyttes fremover, høres knapt annet enn viftereima fra den silkemyke rekkeåtteren.



Per Erik Knivsflå sin 1934 Buick Serie 68. Denne bilen ble forlenget i karosseriet som ny, og tjenestegjorde det meste av sitt tidligere liv i Geiranger. Heldigvis var Martin Mølsæter (Idar sin far) fremsynt nok til å ta vare på denne da æraen for de åpne bilene gikk mot slutten.



En virkelig imponerende bil er denne 1931 Pierce-Arrow, et merke som inngikk blant de tre amerikanske P-ene, som bygde biler for overklassen (Pierce-Arrow, Packard og Peerless). En annen detalj er at disse bilene ble levert med hovedlamper integrert i forskjermene på det amerikanske markedet, men skulle man som nordmann kjøpe en slik, fikk man frittstående lykter.

Veteranvognen

Lillehammer går det mest opp og ned, og ikke så mye bortover. Fra baksetet ble jeg vitne til at fruen måtte stanse for rødt lys i det kanskje mest trafikkerte av alle kryss, og naturligvis med motbakke under hjulene. Den taktfaste sekseren begynte brått å puste tyngre, uten særlig grunn, og hele seansen endte med at en lysegrå sky fulgt av mørkegrå røyk ble blåst ut av hjulene på venstre panserklaff. Var det virkelig her turen skulle ende? Foran en elektrisk Kia som hadde lyst til fortelle oss at den hadde tute, den også? Men behersket og rolig startet hun Buicken igjen, som om ingen ting hadde skjedd. Kanskje den lærte at det ikke lønner seg å være for grådig med bensinen? Den skulle i hvert fall ikke glemme det resten av turen.

En regntung søndag tok oss i mot, og vi sa farvel til de andre deltagerne. Så fantastisk hyggelig å være blant mennesker som virkelig brenner for hobbyen og åpenbart gleder seg over det sosiale i slike anledninger. Arrangementskomiteen slutter aldri å imponere! Imponert ble jeg også av en bil jeg aldri har sett i virkeligheten, kun lest om. Rune Aschim sin 1916 Packard Twin Six, som han tok hjem fra Hersey og som har vært registrert her i landet i 35 år. Den har flere artige detaljer, som at bensinen manuelt må trykkes opp ved



Selv om denne bilen ikke har 7-seter, ble det vår ledebil på ferden langs Mjøsas bredd. En virkelig velrestaurert og fin bil, med artig historie og trivelige passasjerer. Denne norskbygde Willys-Knighten med lokal tilknytning var med å legge fine rammer rundt et supert arrangement.

hjelp av en pumpe under rattstammen, før start, til det forseggjorte barskapet innfelt i forseteryggen. Sikkert godt å ha noe å varme seg på bak i en trekkfull bil.

Turen tilbake til Elverum gikk fint, og Buicken fikk bevist at den var en trofast og behagelig turvenn på tross av sitt grådige forhold til bensin. Men hva tilgir man ikke

sine venner? For øvrig var 24-modellen i gang igjen dagen etter hjemkomst. En stemme visket meg nemlig løsningen på motorproblemet i øret under middagen den siste kvelden. Nye fordeler-kondensatorer kan også gå i stykker...

Takk for oss, vi gleder oss allerede til neste gang!



Etter en lang dag på tur og mange kilometer tilbakelagt, må sekseren få litt å leske seg på. Fagstadløyken bensinstasjon fra 1925 har helt sikkert en gang fylt opp tomme bensintanker for Lillehammers tidligere skyssbil-flåte, dog med MIL-logo i mønet. Ved siden av oss som forbarmer oss over gamle biler, er det fantastisk at noen andre tar for seg denne delen av samferdselshistorien.



Alkohol og trafikksikkerhet

VEILEDNING
FOR MOTOR-
VOGNFØRERE
MED FLERE



Toddyreiser arrangerte tur til Straand Hotell tidligere i sommer. Under middagen om kvelden tok Kirsten Kjestveit ordet og dro frem et kuriøst hefte fra 1935. Utgiveren var ingen ringere enn Landsrådet for edruelighetsundervisning: «*Veiledning for motorvognførere med flere.*» Vi sakser noen tankevekkende utdrag, som riktignok fikk forsamlingen til å trekke litt på smilebåndet.

Men før vi koster på oss smilet, skal vi se litt på økningen av antall motorkjøretøyer som foregikk på begynnelsen av forrige århundre: I 1913 var det 972 kjøretøy, to år senere hadde bilparken øket til 2033. 1920: 13700. 1932: 59965.

Da var det fremdeles mange som benyttet hest og vogn og forfrisket seg kraftig når de var på bytur. Og som satset på at hesten fant veien hjem selv, med eieren trygt sovende bak i vognen. Den samme liberale tenkemåten gjaldt kombinasjonen alkohol og automobil.



Automobilen var et nytt og spennende fenomen som vakte stor oppmerksomhet når den viste seg. Det var fristende å bruke dette i reklamesammenheng. Konsekvensene var man ikke så opptatt av..

Mange vin, sprit og øl-fabrikanter benyttet gjerne automobilen som blikkfang i reklamen for å rette oppmerksomheten på akkurat sitt produkt. Den første dødsulykken knyttet til promillekjøring fant visstnok sted i New York sent i 1890 årene. Dermed sakser vi litt fra avholdsheftet:

-- årsaken (til ulykker) finner vi i de her herskende forkastelige drikkeskikke, eller i den ukultiverte nytelse av berusende drikkevarer..

.. en annen og særlig utbredt foreteelse er også spleising og drikk på arbeidsplassene. Denne meningsløse skikk har vært skjebnesvanger, spesielt for lastebilsjåførere som mister sitt levebrød..

.. en annen forkastelig og farlig skikk er at passagerer byder og nøder chauffører til at drikke...

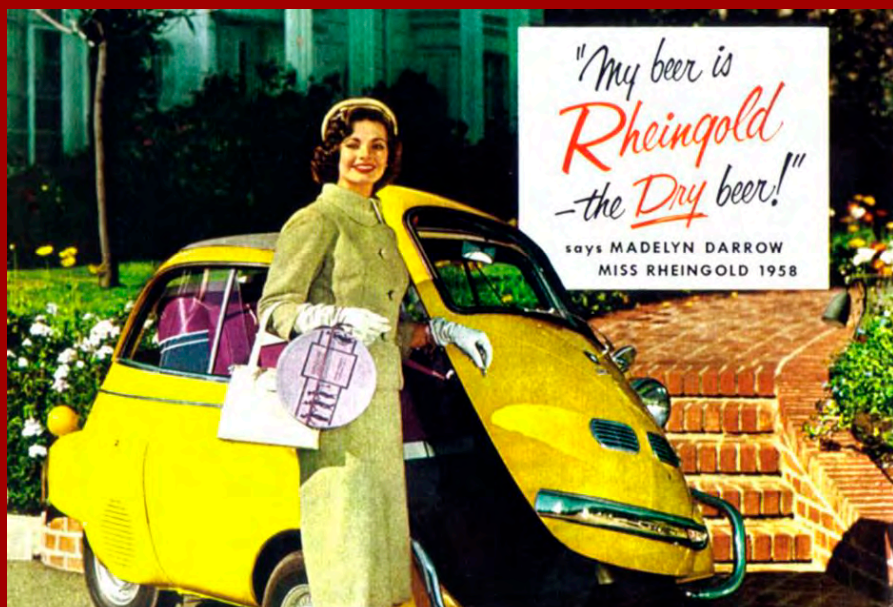
Så tales det om hvor mye man tåler: Det er en kjent sak at kvinner tåler mindre enn menn.. sjelelig svake personer, imbesille og åndssvake tåler lite..

.. likeså gjelder det personer med alderdoms-svekkelse...

Legemsbyggingen har også innvirkning på promillen i blodet:

Jo mer muskuløs og jo mindre fetladen man er tåler man mer. Store muskuløse menn tåler mer en små og fete..

Til slutt siterer vi følgende fra denne skrivelsen fra 1935: **Trafikkreglenes § 34: Alle kjørende (ridende) må være helt edru.** Enklere kan det ikke sies?





Fra overtagelse av bilen i Tromsø.

Fra Tromsø til Grenland **med nykjøpt Ford Cortina** - Et reisebrev fra sommeren 2025



Huset jeg bodde i som ungdom.

For å starte fra begynnelsen: 2011 var det året vi flyttet til Falkumjordet. Jeg kjente ikke noe til mine naboer på det tidspunktet, men interessen for biler som alltid har vært der blomstret opp igjen.

Av Ulf Lykseth

Jeg kjøpte et prosjekt, en Fiat 600D, som Øyvind Johnsen var behjelpelig med å hente

fra Ystad i Sør-Sverige. Derfra begynte timene å «rulle» i garasjen. Var jo akkurat blitt pensjonist, så tid var det nok av. «I ny og ne» kom Helge Torkildsen innom for å



Sør for Tromsø, utsikt mot Senja og Rystraumen.



Kalvbebakken bro i Ramfjorden.

ta en titt på fremdriften samt komme med gode råd. Så en dag sier Helge at naboen min som også dreiv med biler skulle starte opp en Cortina 1500 GT etter oppussing. Lurte på om jeg ville bli med bort, og da var jeg ikke vanskelig å be. Yngvar Håkonsen presenterte naboen seg som. Stjernene i øynene mine dukket fort opp da jeg så den strøkne GT Cortinaen han var ferdig med. Den var bare helt fantastisk! DEN skulle jeg gjerne hatt, tenkte jeg. På det tidspunktet var Fiaten fortsatt under oppbygging. Men 12 år senere dukket

Cortinaen som jeg hadde drømt om opp i Tromsø, og den var TIL SALGS! Nå var tiden inne for å «slå til».

På morgenen den 8. juni, satte en spent mann seg på flyet til Tromsø. Vel fremme ble jeg hentet av eieren som for øvrig var bil-lakkerer. Veien var kort bort for å ta bilen i øyensyn. Der inne stod den og skinte. Etter et par kaffekopper samt litt prat, ble kontrakter underskrevet av begge to. ENDELIG gikk en tidligere drøm i oppfyllelse! Siden mange av mine



Opp mot Saltfjellet kan det virke som at turtelleren viste vel mye.

barne/ungdoms år ble tilbrakt i Tromsø og omegn, var det naturlig å bruke et par dager på å oppsøke «gamle» kjente. Så det ble først den 12. juni at det var på tide å starte på hjemturen. Fra Tromsø valgte jeg en alternativ vei (Gamle veien). Det skulle vise seg å være lønnsomt.

Her ble jeg stoppet av en hyggelig mann, Varmedal, som gjerne ville se og prate litt om Cortinaen, han hadde jo hatt maken. Etter en kort prat bad han meg inn i garasjen sin, og FOR en opplevelse. Den flotteste retro garasje jeg har sett. Viste seg at han var en «ihuga» amcar mann med dertil bil. I slikt selskap går tiden alt for fort. Jeg takket for meg og fortsatte på min ferd.

Noen få km videre, kom jeg til plassen jeg tilbrakte mine barndoms år. Per-Atle som var bestekameraten opp gjennom mange år, og senere min læremester, (bilmekaniker) måtte besøkes. Noen «gode» timer hadde vi sammen. Så bar det videre. Regn og tåke skulle vise seg å bli en følgesvenn. Etter 329 km fra Tromsø, slo jeg meg ned på Tysfjord turistsenter for natten.

Siden Cortinaen over en periode på 10-12 år i nord nok hadde blitt vanskjøttet,



Kort stopp oppe på Saltfjellet.



Andre overnatting var på Trofors.



På Namskogan var det kun 760 km igjen å kjøre.

begynte resultater av det å gjøre seg gjeldene på turen. Det ble tre olje-etterfyllinger første dag. Hvordan skulle dette gå, det var jo bare ca 1700 km igjen?

Humøret begynte å synke i takt med oljeforbruket! Superlativene som eieren hadde overøst Cortinaen med, begynte og slå alvorlige sprekker. Ikke hjalp det noe på humøret dagen etter heller med fortsatt regn og tåke. Etter en god frokost bar det videre. Fauske «inviterte til lunch». Tok meg samtidig tid til etterfylle mer olje. Rognan nasjonalpark ble neste pause før starten av oppstigning til Saltfjellet. Arctic-circle senteret «ropte på besøk» så jeg måtte innom der en tur også. Det var regn og atter regn.

Etter andre dag's kjøring, fant jeg et nydelig overnattingssted. Ikke bare det,... men solen kom fram! Hurra! Var nå på Trofors, 528 km fra Tromsø. Nå steg humøret noen hakk på «peilestaven», noe som ikke oljestanden gjorde.

Dag tre: Været hadde bedret seg ytterligere og go'følelsen det samme. Turen bar videre til neste stopp, Nordlandsporten. En attraksjon der de fleste stopper og fotograferer. Namskogan bydde så på sommervarme på høyt nivå. Etter så kjørte 290 km lander jeg på Oppdal. Her blir det tid og anledning til en nydelig middag. Så siste etappen denne dagen. 65 km senere ruller jeg inn på tunet på campingplassen jeg har besøkt flere ganger tidligere, nemlig Fjellsyn. Stedet ved navn Dalholen. Her vandret jeg rundt på kjente trakter i flotte omgivelser.

Neste morgen var jeg innom en liten bensinstasjon som også blir drevet av samme stedet. Jeg spurte vertinnen om de hadde 98 oktan, og det hadde de. Det kom så to gamle Forder fra tidlig 30-tall inn for samme ærende. Jeg fikk en prat med de før de kjørte videre mot Sørlandet, og hyggelig var det! Vel, etter å ha blitt vist inn på verkstedet for å ta en titt på en gammel bil vertinnen eide, var «potten» full for meg den dagen.

Ferden over Rondane starter med sin særartede natur og er like fascinerende hver gang. Et par timer er gått da jeg kommer ned til Ringebu, og nå var det bare 370km igjen til jeg er hjemme!

Vil gi en stor takk til alle impliserte på denne reisen som har gjort den til noe uforglemmelig for meg!



Dovre fjell, snart framme i Grenland med Cortina'n.





Botn Skysstasjon ca 1935 med to flotte bilar utanfor. Foto frå Ellen Schjervig.



Stabburet på Botn ca 2022 etter restaurering.

Botn Skysstasjon ca 1935

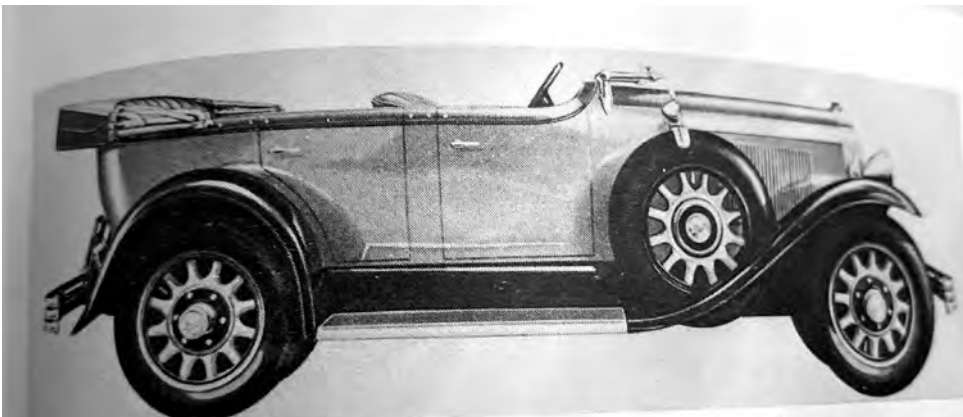
GVK har blitt kontakta av Ellen Schjervig for om mogeleg å identifisere dei gamle bilane som på dette biletet står på Botn Skysstasjon i Vinje.

Tekst: Narve Nordanger

Det ser ut som at eit følge på to bilar har overnatta og skal vidare enten austover eller vestover Haukelifjell. Begge bilane på foto ser ut til å vere Buick. Til venstre ein 1930/31 modell (årsmodellane er like utvendig), kanskje ein 1931 Serie 56S Special Coupe med rekke-8 og påmontert stor heimelaga koffert. To ungar er alt plassert i svigermorsetet, mor har den minste på armen og far gjer seg kanskje klar til å køyre. Bilen til høgre ser ut til å vere ein 1929 Serie 116 Sport Touring der sjåføren verkar å sjekke venstre framhjul. Kanskje på jakt etter hesteskosauumar som ofte gav punktering når det enno var mykje hestar etter vegane.



1931 Buick Serie 56S Special Coupe. Ein forløpar for bilen lengst framme i dette bladet?



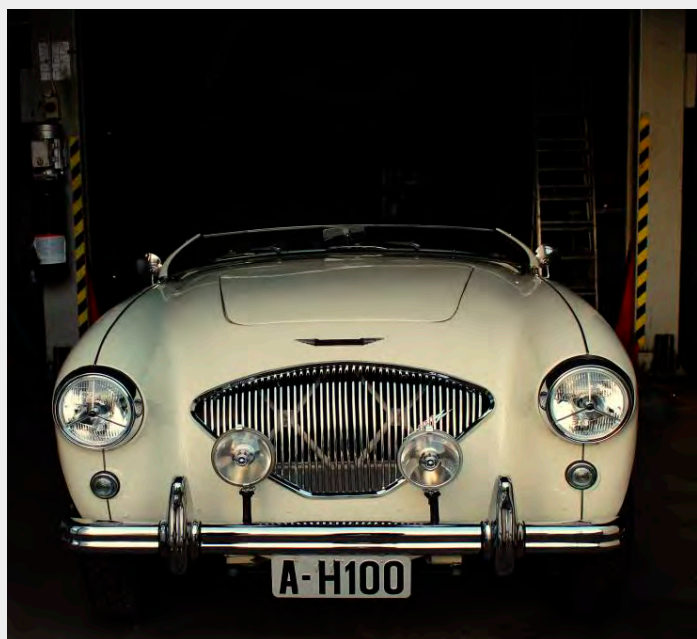
1929 Buick Serie 116 Sport Touring

I tillegg til bilane ser vi også stabburet på Botn, eit ikonisk bygg reist i 1864. Då blei bygget som er saman av fleire tømmerkjerner frå omkring 1660, og flytta dit det er i dag av oldefar til dagens eigar. Oldefaren gjorde sjølv dei ganske markerte utsjeringane. Med støtte frå Kulturminnefondet har det særmerkte bygget med sine store takutstikk og svalegangar blitt restaurert dei seinare år og ser svært flott ut der det ligg 50 meter frå dagens E134.

HVEM SKULLE TRO AT DETTE ER EN

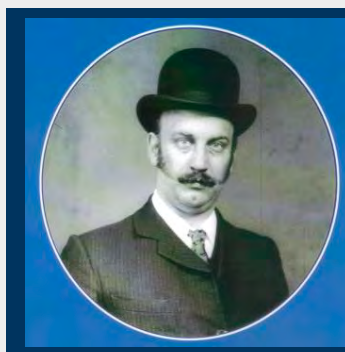
AUSTIN-HEALEY

HC. Andersen skrev eventyret om **Den stygge andungen** i 1843. Om en mobbet andunge som vokste seg til en vakker svane. Vi besøkte andungen hos Brian Thurston i Skien i 2023. Der sto en svane, fullt restaurert og utvokst. En Austin - Healey 100 – 4, 1954.



Mange restaureringsobjekter kan nok sammenlignes med eventyret til den danske Andersen. Den som sto hos Brian er et levende eksempel i så måte. Man må bare gi dem tid til å vokse seg ferdig, så fremstår det mest grufulle utgangs-punktet som et fullverdig eksemplar av en veteranbil.

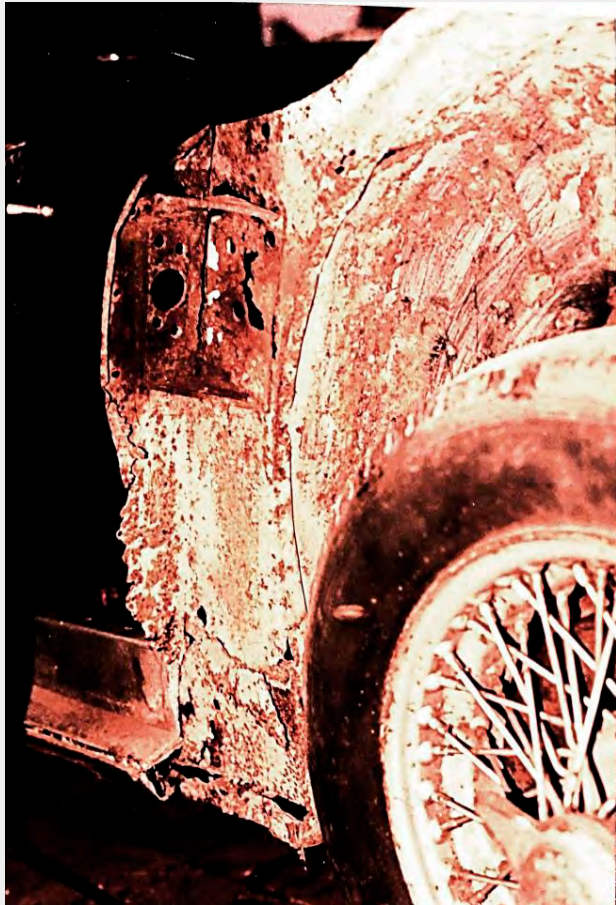
Vi har tidligere vært inne på dette med navn på bil-producenter: Opel, Ford, drivstoff-oppfinneren Diesel osv.



Bak slike navn skjuler det seg ofte en etymologisk betydning som svært få av oss kjenner til, eller tenker på til daglig. Vi bare bruker dem i hytt og pine uten å ane hva de står for.

Etter å ha konferert litt med hukommelsen kom vi frem til at *Austin* stammer fra det romerske *Augustus* som betyr *praktfull, ærverdig*.

Mens navnet *Healey* er irsk, på gælisk skrives det *ealadhach*. Navnet betyr kort og godt *genial*. Dermed kan vi slutte at navnet *Austin-Healey* rett og slett betyr «*Praktfull – Genial*». På norsk, vel og merke. Om Herbert Austin og Donald Healey tenkte i de baner er nok tvilsomt. Nok om det.



Introduction

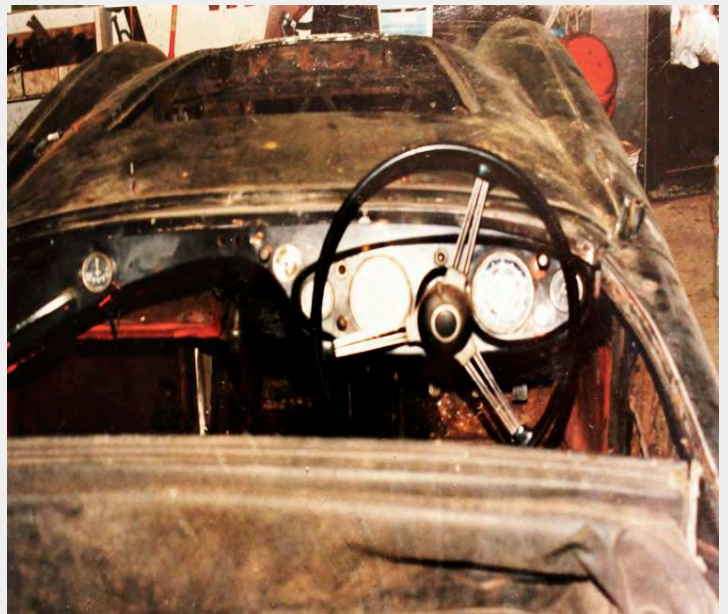
LIKE all thoroughbreds the Austin-Healey 100 should receive regular care and attention to ensure its excellence of performance. The owner, therefore, should follow the running and maintenance instructions prescribed in this handbook to gain complete satisfaction from the car.

Da Austin-Healey trillet ut fra forhandleren i 1954 fulgte det med et lite instruksjonshefte: Vi tillater oss å foreta en tilnærmet riktig oversettelse: **Som alt fullblods bør Austin-Healey få regelmessig omsorg og oppmerksomhet for å opprettholde dens eksellente ytelse. Eieren må derfor følge kjøre- og vedlikeholds-instruksjonene som er foreskrevet i denne håndboken for å kunne nyte fullstendig tilfredsstillelse av bilen.** Sitat slutt.

Som bildet viser, disse instruksjonene har ikke alltid vært fulgt til punkt og prikke. Resultatet ser vi de beklagelige følgene av på bildet. Forebygging kan til tider være mindre tidkrevende enn reparasjon..



Ved første øyekast kan det virke som om tidligere eiere har tatt Autstin-Healeys råd på alvor. På sikker avstand kan kjøretøyet se noenlunde troverdig ut, helhetsinntrykket virker ikke direkte skremmende. Man tror at her skal det relativt enkle inngrep til for å få det hele i respektabel stand. Men skinnet bedrar.



Noe som forså vidt ikke er et ukjent fenomen i vårt miljø. Denne gangen var det Atle Stoltenberg fra Brevik som gjorde sin erfaring.

Da han var på tur i England i 1983 havnet han hos en bruktbilhandler, ikke helt uvanlig når veteranbilfolk er på ferie. Helt tilfeldig bladde han i et bilmagasin som lå der. Og dermed var det gjort. Her sto det avertert en Austin Healey 100 – 4, 1954 til salgs. Hos en John Crisp som bodde i Liverpool. Turen gikk straks til hjembyen til The Beatles.

Det er ikke det minste overraskende at John Crisp smiler fornøyd der han står ved siden av det som etter hvert viste seg å være en organisert samling av rust, delvis holdt på plass av lakk – og på toppen av det hele fikk det solgt! Atle Stoltenberg innrømmer at kjøpet skjedde etter at den kritiske delen av hjernen hadde sluttet å fungere.



Salget var altså i orden, men bilen befant seg i Liverpool og Atle Stoltenberg residerte i Brevik. Hvilket betød at han sto overfor et transportproblem.

Austin – Healey kunne under ingen omstendighet flyttes for egen maskin. Uten å falle helt fra hverandre.

Liverpool ligger omtrent midt inne i landet, det vet alle som har hørt om The Beatles. Så nærmeste havn som var aktuell var Harwich.

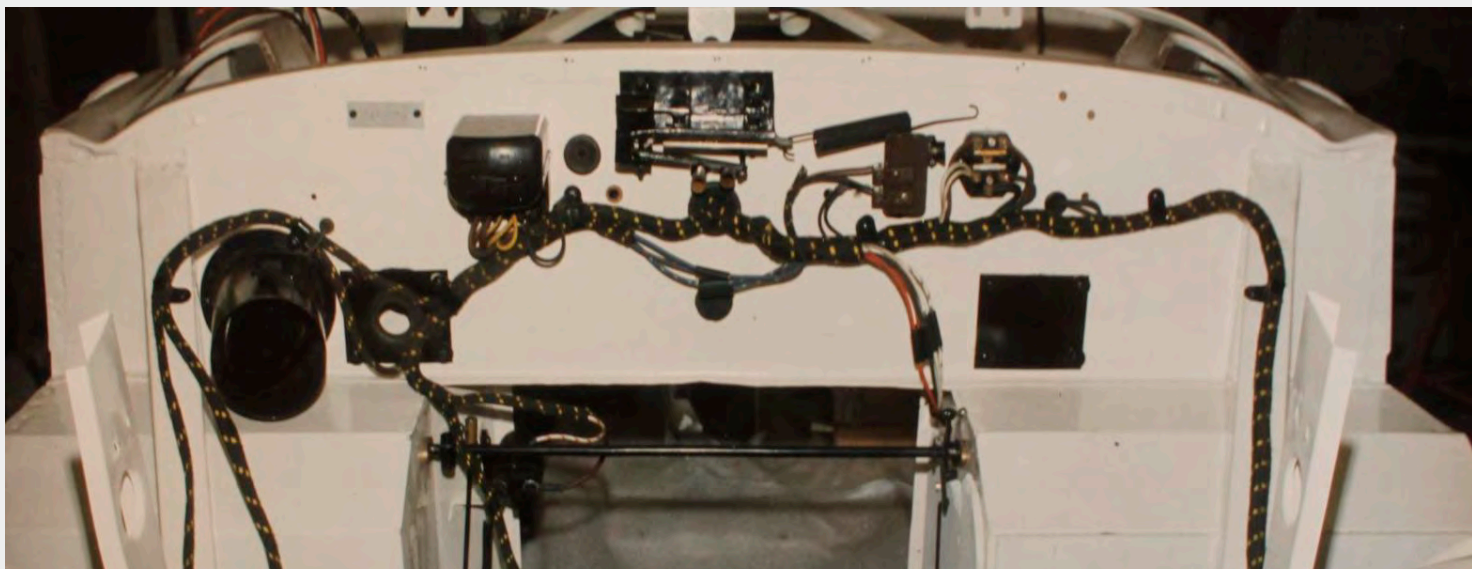
John Crisp holdt sin del av transportavtalen, han fraktet bilen til kaien og dermed var han ute av historien. Austin – Healey ble trillet om bord i fergen og fikk ikke landkjenning før i Gøteborg. Fremdeles ikke i stand til å stå på egne hjul, så den ble plassert på en tilhenger og ankom Oslo, fremdeles i ett stykke. Hvilket er nesten et mirakel når vi ser hvilken skrøpelig tilstand som befant seg under lakken. Det var åpenbart at til dette gjenopplivings-prosjektet krevdes det mer ressurser og kunnskaper enn Atle Stoltenberg var i besittelse av. Det er for øvrig en kunst å akseptere sine egne begrensninger. Løsningen ble å overlate karosseriet m / innhold til en viss Fritjof Eriksen i Oslo.

For dem som ikke kjenner Eriksen så kan vi opplyse at han har en høy stjerne innen Austin – Healeymiljøet. Han foretok en nådeløs beskjæring, det var mange fordums vitale deler som havnet i vintersnøen utenfor verkstedet. Man kan skremmes av mindre.



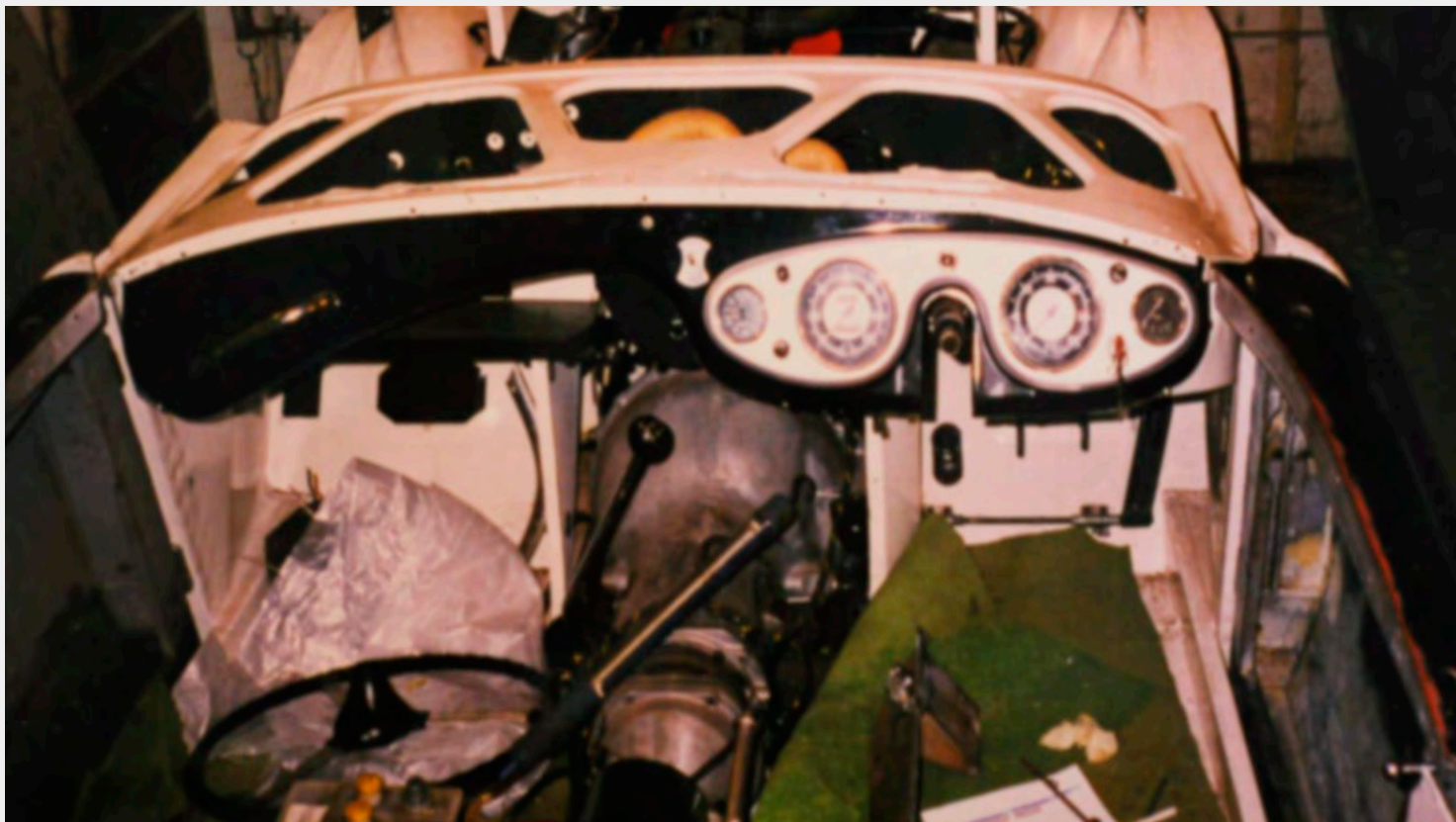
Veien frem var lang og tornefull. Det forsvant mer og mer av det som kom fra fabrikken. Når det som var totalt ubrukelig var fjernet ble det resterende sandblåst.

Langt om lenge kunne Fritjof Eriksen begynne å bygge opp igjen, bit for bit, nesten som i et puslespill. Det sier seg selv at den slags er en møysommelig affære. Kanskje også kostbar? Det halvferdige resultatet ble primet, og så, en vakker dag sto det såpass mye ferdig at det kunne settes på en henger og fraktes til videre håndtering.



Som på biler flest, Austin – Healey består av mer enn karosseri. Her skal ledninger på plass som passer til sine forskjellige gjøremål. Instrumenter og ellers alt som er av teknisk karakter må finne sin rette plass der de hører hjemme. Nå er det på tide å opplyse at den delen av

intervjuet om Austin – Healey som omhandlet forhistorien foregikk med Atle Stoltenberg over mobiltelefon. I kjøkkenet hos Brian Thurston, en to-delt og litt uvant måte å foreta garasjebesøk på. Det sier seg selv at det blir en del begrensninger omkring tekniske detaljer etc.





Brian Thurston kjøpte Austien – Healey 100 – 4, 1954 i august i år (2023). Han kjente Atle Stoltenberg godt fra før, sammen med Yngvar Håkonsen hadde han gjort ham noen uvurderlige håndstrekninger ved tidligere anledninger.

Via telenettet fikk vi notert oss som før nevnt at Atle Stoltenberg hadde overlatt alt arbeidet med motor og drivverk til Oslo, der Hr. Eriksens gode rykte viste seg å holde stikk. For øvrig overlot denne Eriksen topplokket til Oslo sylinderservice.

Da gjensto det som kanskje er det som vi utenforstående først legger merke til: Fargen. Under sitt liv i Liverpool hadde bilen sort lakk, som nå var sporløst forsvunnet og ute av saga. Austin – Healey ble brakt til Skien for lakking. Det var dessverre ikke mulig å erindre lakkerens navn. Først landet de på gul, en farge som var vanlig å bruke på fly på den tiden. Men gult falt raskt ut av bildet. Den endte opp med «Old English White». Noe vi alle er glad for.

Da Brian ønsket å overta bilen fikk han umiddelbart full aksept for det, Stoltenberg mente at da fikk den et godt hjem. Hvor langvarig det blir vil tiden vise, det pleier å være en viss gjennomtrekk i Brians garasje..



Da den kom under Brians vinger ble den utsatt for diverse inngrep: Austin- Healey fikk ny drivstoffpumpe og nye foringer på alle bremsene. Etter 20 år var de gamle blitt nærmest som fossiler.

Motoren derimot er ikke noen fossil, den er fremdeles i stand til å imponere med sine 100 hestekrefter. Selv om girkassen kun er utstyrt med tre valgmuligheter fremover skulle det gi en viss fart. I alle fall nok til en fartsbot, eller to. Vi får se...



ROMNES

ALLE DELER TELLER



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

Bildetxt





«...og dermed sa det bare pang!!» Som 14-åring hadde jeg akkurat åpnet grunden i en av motbakkene oppe i fjellheimen utenfor Bergen. Vi skulle på fisketur i naboens nyinnkjøpte, pent brukte Borgward Isabella stasjonsvogn, ukjent årgang. Det ble ingen fisketur. Det sa pang da naboen slapp ut kløtsjen. Den ene bakakselen brakk og Isabella rørte seg ikke av flekken.



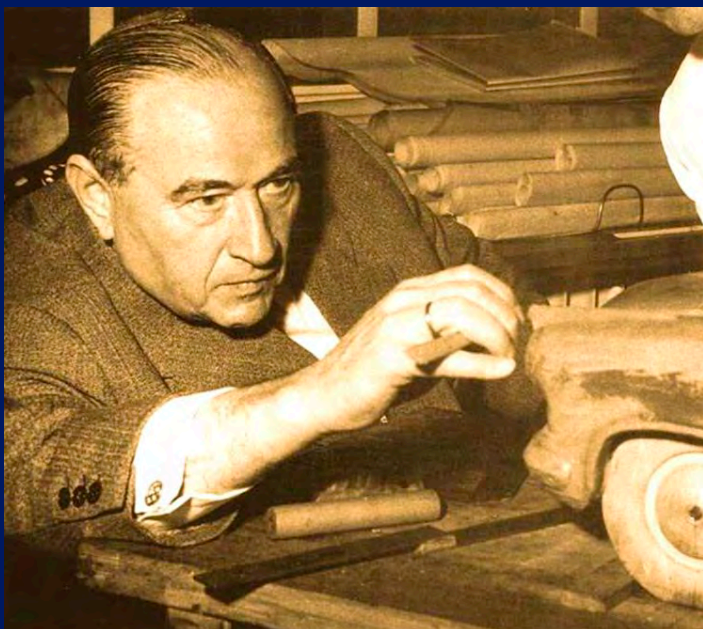
Det tar nok en stund før Espen Nordaunets Isabella kommer av flekken. Hvis den gjør det er det intet mindre enn et under: alt som heter drivverk er nemlig rensket ut. Og selve Isabella ser ut til å sveve over gulvet uten hjul.

Den kommer nok til å sveve en stund til, ifølge eieren selv. Noe vi sier oss enig i, det er mye som skal på plass før Isabella igjen beveger seg for egen maskin. Tross det, den er i gode hender, vi har inntrykk av at Espen Nordaunet vet hva han steller med.

Han arvet Borgward Isabella 1960 etter sin far i 2008, faren hadde kjøpt den pent brukt av en seilmaker i Risør. Espen Nordaunet forteller at den var i «ubesudlet tilstand», noe som vi tolker som at den ikke hadde hatt noe gjennomgripende vedlikehold i Risør.

Faren fortsatte den tradisjonen, han fylte bensin og olje og det var det. Den var en bruksbil, mere var det ikke å si om den saken. Så havnet den i opplag der den samlet støv og glemsel i ro og fred. Men tirsdag 28.mars 2023 ble den hentet frem fra halvmørket, satt på henger og havnet på verkstedet på Skotfoss.

Det sto ikke skrevet i stjernene at da Carl F. W. Borgward ble født 10.november i 1890 at han med tiden skulle bli bilprodusent. Men det ble han altså. Selv om han opprinnelig var fra Altona ved Hamburg startet han opp i Bremen i 1929. Her kan man snakke om rett mann til rett tid, det var ikke enkelt å få endene til å møtes i Tyskland i mellomkrigstiden. Det var lite av det meste og ikke nok av noe.





D. R. P. ang. Auslandspatente ang. D. R. G. M.

Der „Blitz“ Motorkarren
das ideale Kleintransportmittel
mit einfach fabelhafter Leistung
Tragkraft 4—5 Zentner

Steuerfrei Ohne Zulassung

Verkaufspreis Mark 915.— Verkaufspreis Mark 1025.—
In den ersten 3 Monaten über 500 Stück verkauft

Solvente Händler, die Interesse für bezirksw. Alleinverkauf haben, werden gebeten ihre Adresse nebst Referenzen aufzugeben
Hersteller für Nord-, West- und Süddeutschland und Export: **Borgward & Co., G. m. b. H.**
Abteilung Fahrzeugbau, Bremen, Steinstraße 28

Hersteller für Berlin und Ostdeutschland: **Aufbau-Industrie Bremen G.m.b.H.**
Abt. Kraftfahrzeugbau, Bremen, Industriehafen B



Eierens etternavn – fornavn <i>Heller, Kåre</i>		Postadresse (ikke postboks) <i>Buvikveien 41, Risør</i>		Kjennemerke <i>VE 74083</i>	
Hjemstedskommune <i>Risør</i>	Kode* Still./Nær.veg <i>01 5</i>	Kjør. art.* <i>1</i>	Avg.gr.* <i>113</i>	Reg.distr.* <i>26</i>	Reg.dato* <i>24.3.61</i>
Hva slag kjøretøy <i>stasjonsbil</i>		Kode <i>102 101</i>	Årsmodell <i>1960</i>		
Fabrikkmerke <i>Borgward</i>	Type-ell. modellbetegnelse <i>Isabella 1500</i>	Kode* <i>143 - 28 16</i>	Understell nr. <i>314613</i>		
Karosseriets art. <i>X 1 Laker</i>	Sittepl. m. fører <i>6</i>	Sittepl. i forsete <i>3</i>	Største lengde <i>440 cm</i>	Største bredde <i>146 cm</i>	Største høyde <i>cm</i>
Gummidim. foran <i>6.40x13</i>	Gummidim. bak <i>6.40x13</i>	Drivstoff <i>B</i>	Slagvolum <i>1493 cm³</i>	Antall sylindere <i>4</i>	
Kjøretøys farge <i>telegri</i>		Motornummer <i>1068593</i>			
Sted og dato <i>Frendal, 22/3-61</i>		Eierens underskrift og telefonnr. <i>Kåre Heller an. 7.</i>			
Eierens titel <i>Seilmaker</i>					

Ombygd til stasjonsvogn.

Bilskatt nr. 221 a

Carl F.W. Borgward hadde sans for teknikk, og i 1913 gikk han ut av Hannover Tekniske Universitet med glimrende papirer.

Men akk, året etter kom den store krigen, senere kjent som 1. verdenskrig. Her deltok Carl F.W og ble såret, uten at det ser ut til å ha plaget ham synderlig, for i 1919 ble han partner i Bremer Reifenindustrie. For dem som er sparsomt kjent med det tyske språk, kan vi røpe at det dreier seg om produksjon av bildekk. Så vet vi det.

Det som derimot er helt ukjent for de fleste er at på veien videre mot Borgward Isabella ble Reifeindustrie alt året etter omgjort til Bremer Kühlerfabrik Borgward & co. Kühler er det samme som radiator på norsk. Så vet vi det også.

Nå nærmer vi oss dagens tema. Borgward hadde nese for tingenes tilstand i det utslitte Tyskland. Han fant et lite vakum i det tyske transport-tilbudet og produserte et enkelt kjøretøy for lettere varetransport: «Blitz» Motorkarren. Et såre enkelt nyttekjøretøy for rask levering i nærområdet.

Vel, «Blitz», lynrask, er kanskje å strekke strikken vel langt, det var enkelt og greit en kasse på tre hjul og en utendørs motor med to hestekrefter og snorstart. Men den fylte et hull i markedet og ble en uventet stor suksess. Som igjen la grunnlaget for å gå videre på veien mot det som ble det store Borgward-eventyret. Som dessverre parkerte i 1961

Vil dere vite mer om Borgward kan dere henvende dere til Espen Nordaunet, han er å finne på verkstedet på Skotfoss til varierte tider.

Vognkortet forteller at seilmakeren i Risør het Kåre Møller, og at Isabella var registrert som I - 108 og kunne frakte opp til på 6 personer, uten at det var ulovlig. Videre forteller vognkortet at da den forlot Risør med ny eier var den omgjort til stasjonsvogn med kjennetegnet VE - 74083.

Vi har forøvrig i yngre år lurt på hva begrepet stasjonsvogn egentlig sto for. Til vi slo opp i Gyldendals Konversasjonsleksikon: Det kommer fra det engelske begrepet Station-wagon og var i bruk både i England, USA, Canada, Australia og New Zealand, og beskrev transportmidler spesiallaget for transport av gods ved jernbanestasjoner. Det var jo nesten selvfølgelig.

Espen Nordaunet ser en lysende fremtid for kjøretøyet. Bare han får litt tid på seg. Foreløpig svever den trygt på et improvisert understell, dissekeringen er i full gang der deler som har livets rett blir gjort klar til behandling.





Hvem var så denne *Isabella* som Borgward hadde i tankene og som han foreslo å oppkalle bilen etter? Tja, kort fortalt stammer navnet fra Italia, der siste del av navnet, *bella*, betyr vakker.

Om det begrepet stemmer helt med realitetene kan man jo stille spørsmål ved. Helt til venstre sitter dronning Isabella av Bayern, hun levde på 1300-tallet. I midten finner vi dronning Isabella I. som regjerte på midten av 1400-tallet i Castilla i Spania. Til slutt troner dronning Isabella 2. av Spania, hun befant seg på den spanske tronen på midten av 1800-tallet. Om de var særlig yndefulle kan man jo diskutere, men de var i alle fall blikkfang i sin samtid.

Da Carl Borgward begynte å utvikle ideen om Espen Nordaunets kjøretøy var det meningen at det skulle hete *Hansa*.. De fleste som kommer fra Bergen forbinder det navnet med noe helt annet.

Men under selve testperioden ble prosjektet løselig kalt *Isabella* (den vakre) på grunn av sin raffinerte design. Det kan vi forså vidt forstå når vi ser hva som endelig kom på markedet i en knallrød utgave.

Navnet *Isabella* falt i god jord både i media og blant alle som var innblandet. Men først etter at det var produsert 100 biler ble *Isabella* det offisielle navnet: *Borgward Isabella*, man kunne være fristet til å kalle den tegnebordets dronning. Selv med støv, smuss og utslitt krom.





Motoren har ikke vært startet på 20 år fikk vi høre, men skal være i akseptabel stand ? - håper Espen Nordaunet. Det positive ved det er jo at den har unngått 20 års slitasje. Hvilket betyr at 1500 ccm fremdeles skal kunne prestere ca. 60 hestekrefter, hvis de velger å samarbeide med Espen. Foreløpig henger de i, om ikke en tynn tråd, så i alle fall i et improvisert oppheng. Av den enkle årsak at det ikke er noe understell å la den hvile på.

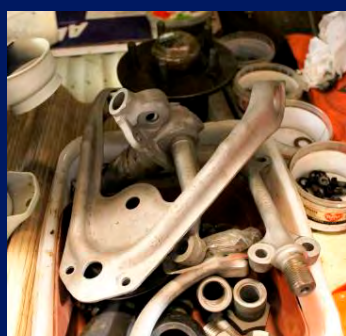
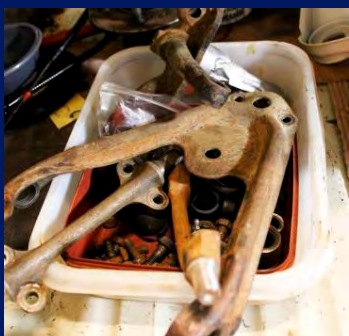
Etter de innledende kommentarer omkring motorytelse etc. får vi beskjed om å ta forgasseren i nærmere øyensyn. For oss ser den ut som en forgasser, MEN: den mangler innsugings-manifold får vi vite. Innsuget sitter nemlig som en integrert del av motor-toppen. Vi nikket og skjønnte ikke et skvatt, men innrømmer at det så fikst ut. Espen plukket vekk en side av blokken for å demonstrere prinsippet. Vi nikker på nytt, og forble like klok. Men skjønnte såpass at dette var sjelden kost og visstnok praktisk.



Hva gjør man når man står med et slikt arvestykke mellom hendene? Man gjør som Espen Nordaunet, plukker det fra hverandre så langt et menneske kan klare. Først alt det tekniske. Bakaksel og oppheng samt tilhørende bremses er allerede uklanderlig behandlet og er klar til montering.

Så får vi demonstrert at Borgward Isabella virkelig er en godsvogn: i bagasjerommet er det stuert opp diverse deler som er frigjort. Noe er ferdig restaurert og klare til montering, andre er sortert etter bruksområdet og venter på videre håndtering. Ved første øyekast virker dette som et håpløst puslespill, men vi skjønner etter hvert at det foreligger et visst system i alt dette. Eller som Egon Olsen i Olsenbanden pleide å si: *Jeg har en plan..*

I samsvar med planen har han fått hjelp fra Tyskland: komplett sett med alt som heter foringer og alt som heter gummidetaljer. Alt sitter overhølet og lovmessig plassert i bakoppheget, det venter bare på at resten av prosjektet skal følge etter. Skal vi bedømme etter det som ligger som utplukket hylleware vil nok det ta sin tid. Det er mye på vent.





Når alle disse enerverende smådetaljene av teknisk art er ferdig behandlet skal de plasseres et sted: i karosseriet. Til vår overraskelse hører vi at det er nesten ikke rust! Vi stiller oss noe tvilende, dersom resten av karosseriet står i samsvar med tilstanden på krom og lakk..? Men etter å ha foretatt en inspeksjon av understellet lar vi oss overbevise. Isabella så overbevisende velpleiet ut nedentil.

Hvordan var det så med det indremedisinske? Det var en behagelig overraskelse. Mens det ytre fremsto i en noe tvilende fasong, virket Isabella overraskende lite sliten innvendig, hun hadde bevart sin ynde forbløffende godt.



Gyldendal forteller ingenting om hvem som sto for design, men vedkommende har hatt en heldig hånd på rattet. Om interiøret ikke akkurat oser av velstand, så er det noe raffinert over det hele. Når man etter hvert også kunne smykke seg med sigarett-tenner og klokke betalte man sine 7.300 DM og la ut på autobahn der man kunne oppnå hele 130 km/t. Mens du og forsetepassasjeren kunne bruke tenneren og nyte en god tysk sigarett. Og individuelt regulere varmen, hver på sin side. Som på moderne biler.





Espen Nordaunet er ikke i tvil om at han vil komme i mål med prosjektet. Kongstanken er at alt teknisk og sikkerhetsmessig skal holde topp standard, mens ellers skal alt få være som det er. Tidens fortredeligheter skal synes, både på lakk og krom. Borgward Isabella 1960 skal få være et levende tidsvitne på det som ble levert fra fabrikken i Bremen. Og hva det har mistet på veien til Skotfoss.

Vi har ingen tvil om at Espen vil være i stand til å oppfylle denne ideen både faglig og ideelt. Han har entusiasme nok til minst to slike prosjekter etter det vi kunne bedømme.

Espen Nordaunet utdannet seg til elektroingeniør i Trondhjem. Og med dette i baklommen har han jobbet som prosjektleder innen offshore. Det startet hos AC-elektro i Porsgrunn, som skiftet navn og ble ABB. Yrket innebar mye reising i alle retninger før han endelig pensjonerte seg og kunne gå i gang med noe mer håndfast. Slikt som Borgward Isabella.

I pausen påpekte han noe pussig. I vognkortet står det: *Kjøretøyets maks vekt: 1700 kg. Akseltrykk foran: 680 kg. Akseltrykk bak: 1000 kg..* Ved rask hoderegning kommer han frem til 1680 kg. som maks tillat vekt. Hvor plasseres de resterende 20 kg...?





Når ein gammal bil står med ope panser må ein sjølvst ta kontakt og høyre korleis det går.

Ungdommeleg optimisme

I november er veteranbilsesongen definitivt på hell og det er ikkje mange som verken handlar seg køyretøy eller legg ut på langtur. Difor var det eit overraskande syn eg blei møtt av på parkingsplassen til Biltema i Skien.

Av Narve Nordanger

Her stod det ein 1933 Plymouth på Rjukan-skilt i ganske klar blåfarge som eg vagt kunne kjenne igjen frå fleire års annonsering på Finn, og rundt bilen var det ganske stor aktivitet. To yngre menn hadde opna panseret og funne fram verktøy og alt tyda på at det var bilen som var grunnen til at dei hadde stoppa ved Biltema.

Eg tok kontakt og stilte nokre relativt fornuftige spørsmål om bilen for å overtyde dei om at eg ikkje berre var ein tullebukk som trudde at alle gamle bilar heitte T-Ford. Det viste seg at den ferske Plymouth-eigar var Knut Hareide, og med seg hadde han kameraten Tor Egil Sæbø.

Begge var definitivt veteranbil-entusiastar som kom frå Nærbø på Jæren. Dei hadde køyrt frå Rogaland dagen før med ein 1978 Cadillac, og gjort ein byttehandel med Auto Nome på Ulefoss der Cadillac blei byta i førkrigs Plymouth. No var planen å returnere til Jæren med den nykjøpte, men fyrst ville dei gjere eit oljeskift og sjekke ut bilen som tydelegvis ikkje hadde vore på vegen på minst to år.

Eg fatta straks stor sympati for den ungdommelege optimisme som eg kunne kjenne igjen frå mine eigne ekspedisjonar når eg var på den alderen. Men å stå ute på parkeringa til Biltema for å ta service verka ganske surt, kanskje karane ville låne garasje plass i mitt mekkelokale foreslo

eg. I tillegg kunne det hende at eg hadde liggande det verktøyet dei no såg for seg å kjøpe på Biltema? Etter kort rådslaging fann dei ut at det kanskje ikkje var så dumt å køyre dei to kilometrane i staden for å skifte olje på ein parkeringsplass.

Oppe i Håvundvegen blei det så gjort oljeskift, lufting og justering av bremsar, utbetring av dårleg lading (ladereleet fekk eit kakk så fungerte det igjen), og bilen fekk ei ny 6 volt hovudlyspære frå lageret mitt. Etter å ha kikka ned i tanken der konsistensen kunne minne litt om satsen i heimebrygg, tilbydde eg meg å montere eit bensinfilter like før forgassaren i tilfelle grumsen kom framover frå tanken.

Frontruta blei smurt inn med Rain X for å hjelpe dei delvis kollapsa vindaugsviskarane, og det heile avslutta med å polere den flotte grillen som nok hadde vore kromma om når bilen blei restaurert. Sannsynlegvis hadde det skjedd i tida før eBay, heile bilen



tyda nemleg på at nokon med god innsikt i bil hadde restaurert Plymouthen ut frå 80-tals standard og utan tilgang på delar frå det store internett. Både krom og lakk var i god stand, medan det var montert ein boks med umerka sikringar på torpedoveggen og elektriske ledningar kun var byta der det ikkje var kontakt lenger. I tillegg var det laga til ekstrainstrument for å erstatte original oljetrykksmålar og amperemeter, og polariteten var snudd slik at bilen no hadde minus til jord.

Med litt forgassar justering gjekk bilen ganske pent og dei unge entusiastar blei ønska god tur. Planen var no å køyre til Kristiansand og deretter ta Fjordline rundt kysten til Stavanger, før bilen skulle køyrast siste etappe til Nærbø.

Eg måtte jo sjekke dagen etter korleis det hadde gått, og dei hadde kome fram omtrent i høve til planen. Men ti minutt



Alltid betre å ligge på eit garasjebrett under tak, enn å krype under ein bil på våt asfalt i november.

køyring frå målet var det stopp, då var bensinfilteret så tett at ingenting slapp igjennom lenger. Utan filter gjekk bilen

nesten til heimegarsjen, med tett forgassar måtte den gode Plymouth slepast dei siste 500 metrane.



Den fornøgde Plymouth-eigar Knut Hareide og hans sidemann Tor Egil Sæbø, med 1933 Plymouth som no har lys i begge hovudlykter. Og nypolert grill.

Dugnad – atter en gang



«Låven» sto ferdig til bruk i 2002. Takket være en enorm dugnadsinnsats fra klubbens medlemmer. GVK har siden da hatt gleden av å ha sitt eget private klubbhus. Gjeldfritt. Nå er det igjen en innsatsvillig, tre-manns dugnadsgjeng som svinger hammeren. Da Veteranvognen kom på besøk var Leif Ingar, Stein og Trond i full gang med arbeidet.



Det første som ble gjort var å rive opp det gamle gulvet. Årsaken var at det ikke lå helt jevnt, og protesterte med kraftige knirkelyder, selv ved den minste belastning. En effekt som bare økte i styrke etter som årene gikk.

Styret vedtok at gulvet skulle skiftes, og dugnadsgjengen fjernet rubb og stubb og fikk levert gamle synder på Rødmyr.

Under dette arbeidet åpenbarte det seg svært lite av arkeologisk verdi, det eneste som kom for dagen var en 23 år gammel snusboks. Ut over dette var det til vår skuffelse ingenting historisk å finne i det dype laget av sagflis og finmasket skrot. Eierne av snusboksen er for oss ukjent og det vil ikke bli satt i gang videre undersøkelser i den anledning.



Alle som har restaurert gamle hus vet at lette løsninger ikke kommer flytende på en fjøl. Vinkel og vater er det siste man har bruk for, derimot er standardisert øyemål og lang erfaring de beste redskapene som trengs for å komme helskinnet i mål. Vi påstår at dugnadsgjengen besitter dette til overmål. Det var faglig enighet om å ta vare på gammel sagflis og rusk som var brukt som isolasjon. En salgs dokumentasjon av historikken. Som deretter ble begravet under et lag av moderne Glava.

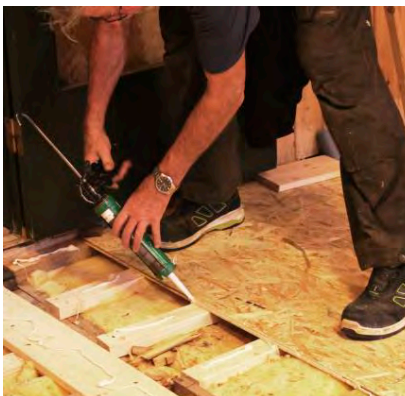




Det gamle bjelkelaget var ikke særlig samarbeidsvillig og krevde tidvis hardhendt justering. Når dette øredøvende



arbeidet foregikk satt Trond i ro og fred og demonterte hele det elektriske anlegget.



Veteranvognen kunne bivåne at siste forberedelser ble gjort. Underlaget ble sopt rent, Leif Ingar pøste på med lim, platen ble lagt på, og sim- salabim: gulvet i møterommet var kommet ett hakk nærmere siste hånd på verket. Takket være solid dugnad. Om ikke lenge skal rommet males, kjøkkeninnredning skal på plass og deretter er et nytt møterom klar til å bli møblert og tatt i bruk.



Ulf

† Tom Fredriksen til minne

Vår mangeårige medlem i GVK, Tom Fredriksen, gikk bort etter lengre tids sykdom den 9. oktober, 68 år gammel. Både i 1976 og 1981 var Tom «primus motor» for bilutstillingen i Skienhallen, Den gang fikk han til og med låne to biler fra Teknisk Museum - deriblant en av Norges eldste biler, en Wartburg fra 1898.

Tom var flere år i styret i GVK, han var også forsikrings-takstmann fra 1985-1990.

Han var i arrangementskomiteen for jubileumsløpet 1998 og var også medarrangør i alle løp fra 1981-1988. Tom og faren Franck arrangerte også 25-års jubileumsløpet som gikk til Vrådal, med festmiddag og overnatting på Vrådal Hotell.

I 1992 vedtok klubben utlodning av en nyrestaurert 1931 Ford A, og Tom ble Lotterigeneral for dette, og sto for hele planleggingen av loddssalget. Overskuddet fra dette loddssalget ble grunnstenen i ervervet av låven til eget klubbhus. Tom var den andre i klubben som i 1991 fikk GVK's Hedersdiplom for «Aktiv og hederlig innsats i mange år».

Vi takker Tom for hans mangeårige innsats, vennskap, og engasjement, og lyser fred over hans minne.

For GVK,
Ivar Ruud



Referat fra medlemsmøte 6. november 2025

Formann Jarle Rønjom ønsket ca. 75 medlemmer velkommen til novembermøtet. Foredragsholder Arne Bjørn Hoel og representantene fra Vest-Telemark Motorhistoriske Klubb ble ønsket spesielt velkommen. Formannen ba deretter alle om å reise seg for å minnes Tom Fredriksen som har gått bort siden forrige møte med 1 minutt stillhet.

DIVERSE INFO:

På Oslo Motor Show fikk LMK (og Jarle) besøk av mange GVK-medlemmer. Leif Ingar Liane, Stein Haugseter og dugnads-gjengen har startet med å legge nytt gulv i møterommet i 2.etg. Leif Ingar benyttet anledningen til å takke for hjelpen med bæring av materialer opp i 2.etg. Dugnads-gjengen fikk velfortjent applaus.

GVK bruker IT-selskapet PROVENDO til web-hotell, og til å drifte nettsiden vår. De har økt prisen kraftig, så styret ønsker tilbud fra andre IT-selskaper. Domenet GVK.no er uansett klubbens eiendom. Har du tips om et rimelig og pålitelig selskap, så gi beskjed til styret.

Hvis GVK skal arrangere Norgesløpet i 2028 må vi få på plass en «løpsgeneral» ganske snart. Samarbeid med VTMK om for eksempel arrangementer ble luftet,

noe som kan være veldig greit og positivt. Valgkomiteens Bjørn Granheim orienterte om arbeidet med å få på plass kandidater til verv i GVK. Komiteen er snart ferdig.

Formann Arve Grinaker i VTMK fortalte om sin klubb. Den ble stiftet i 1983 og har ca. 80 medlemmer, har eget klubbhus i Seljord med møterom, garasje og klubbverksted. Klubben sliter med rekruttering, og ønsker forslag til hva som kan gjøres for å få flere medlemmer, og få opp interessen. De ønsker også et samarbeid med GVK, styret i GVK følger opp.

MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Narve Nordanger fortalte om to entusiastiske ungdommer han hadde møtt på Biltema, se egen artikkel om dette i bladet.

KJØP OG SALG:

Yngvar Håkonsen har solgt sin 1934 Singer 9 Le Mans. Geir Danielsen har en 2005 mod. Toyota Corolla som er godt vedlikeholdt til salgs. Kaj Hansen har en delekatalog og diverse deler til Volvo P1800 til salgs.

PAUSE

Etter pausen fikk foredragsholder Arne Bjørn Hoel ordet for å fortelle om Indian motorsykler og Norsk Indian Klubb.



Det var amerikanske George Hendee og svenskfødte Carl Oscar Hedstrøm som i 1901 startet produksjon av Indian motorsykler i Springfield, Massachusetts. Indian ble raskt kjent som driftssikre og med tekniske løsninger som var langt forut for sin tid. Motorsyklene var populære til bruk i utholdenhets- og farts- konkurranser. Importen til Norge startet i 1914 av C. E. Sontum. I årene 1909 til 1915 var Indian verdensledende, så gikk det dårligere og i 1953 gikk de konkurs. Motorsykelklubben Norsk Indian Klubb ble stiftet i august 2003 av blant andre dagens foredragsholder, og er for alle som har interesse for Indian motorsykler. Klubben har ca 175 medlemmer over hele Norge. Klubben arrangerer samlinger og løp gjennom sesongen med deltakere fra hele Europa. Foredraget var veldig interessant og Hoel svarte villig vekk på spørsmål fra medlemmene. Jarle takket deretter for foredraget, og overrakte bøkene våre.

Etter foredraget foretok Kjell Harry Salbu trekning av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem til slutt.

Referent Per Øvrum



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

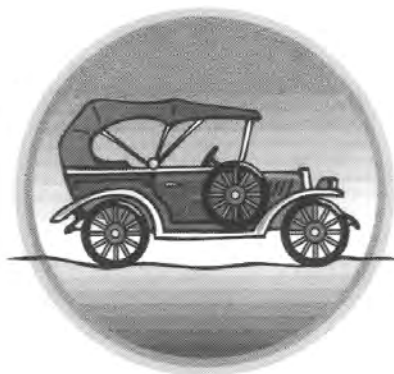
SKIEN BILRESTAURERING

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...

13. desember: Laurdagskafe med Amcar-klubben hos GVK

8. januar: Medlemsmøte. Ivar Simonsen om gamle bilar og GVK sin eigedom før GVK

29. januar – 1. februar: Bremen Classic Motorshow. Risdal Touring på Evje arrangerer busstur til hyggeleg pris.

5. februar: Årsmøte GVK



GVK er med når det skjer. I oktober innvia Skien Kommune midlertidig parkeringsplass på Meieri-tomta i sentrum, og hadde invitert GVK til å kaste glans når ordføreren skulle klippe snor. Formann Jarle gjorde ein ringerunde tidleg på morgonen og ca 15 bilar møtte opp på kort varsel. Foto: Jarle Rønjom.



På Oslo Motor Show (Lillestrøm) var det mange GVK-medlemmer som tok turen og klubbmedlemmer var også representert blant dei utstilte bilane. Her er det nestformann Dag Henning Eik som er innom standen til LMK. Foto: Jarle Rønjom.



Ein annan spesialbil på LMK standen var denne Volvo sjukebil. Ein klubbil som SAK (Storffjorden Automobilklubb) på Sunnmøre hadde restaurert med støtte frå Kulturminnefondet. Foto: Narve Nordanger



Praktisk veteranbil. Renault 4L som har vore på langtur tvers over det amerikanske kontinentet. Foto: Narve Nordanger



På LMK-standen var temaet spesialkøretøy og då passa det bra at Thomas Jansen frå Andersens Begravelsesbyrå i Skien tok med seg firmaets stilfulle 1940 Volvo PV802. Foto: Jarle Rønjom.





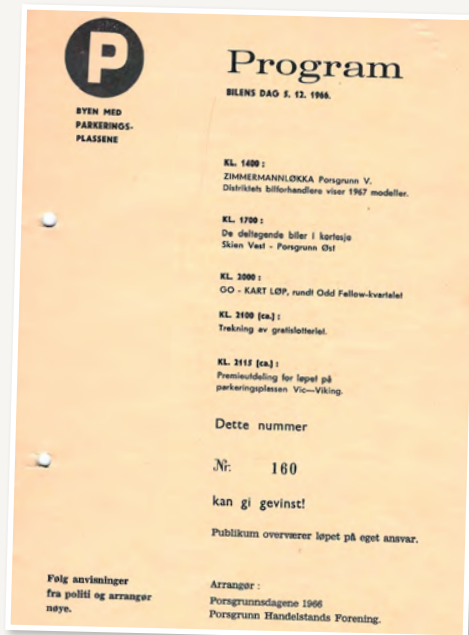
Elisabeth og Tom Vidar Røed hadde med seg sin eigenbygde Factory Five som hadde fått ein prominent plass i utstillinga. Det var mange som la merke til sportsbilen frå Siljan. Foto: Jarle Rønjom.



Bil på OMS nesten ingen hadde sett før: Silver-Pilen var namnet på denne unike lettvekts sportsbilen, bygd av flymanikaren Nils Aspjøt i perioden 1959 til 1962 og basert på ei Folkevogn frå 1954. Foto: Narve Nordanger



Ingen bil har meir herleg bulldog front enn ein 1966 Bedford CA, her som pastelfarga minbuss. I høve til plakaten var CA den mest selgde varebilen i UK til Ford Transit kom på marknaden. Foto Narve Nordanger.



Bilens Dag i Porsgrunn desember 1966. Under ei rydding dukka dette 59 år gamle programmet opp, frå den gong «Byen med Parkeringsplassene» arrangerte bilutstilling pluss go-kart løp i sentrumsgatene. I alt 63 bilar som ulike forhandlarar har til sals er presentert i programmet.

5. februar 2026

Innkalling til Årsmøte i GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvogn Klubb sine medlemmer torsdag 05. februar 2026 kl. 19.00 i vårt klubbhus i Porsgrunnsvn. 242, Skien.

DAGSORDEN:

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden.
- 2 A. Valg av møteleder og referent.
- 2 B. Valg av 2 personer til å skrive under protokollen, valg av tellekorps.
3. Styrets årsberetning for siste beretningsår. Årsrapporter fra redaksjonskomiteen og huskomiteen.
4. Klubbens regnskap for siste kalenderår.
5. Fastsetting av kontingent for det etterfølgende år (2027).
6. Budsjet for kommende år (2026).
7. Innmeldte saker. (Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest **31. desember**. Saker om lovendring må være styret skriftlig i hende senest **1. desember**.)
8. Utmerkelser.
9. Valg. (Medlemmene kan fremme forslag til kandidater til styret. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet, dvs. **torsdag 15. januar**. Jfr. lovenes § 10.2 (Valg). Valgkomiteen består av Bjørn Granheim.)

Styret



Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 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

