



Nr. 6 – 2024

Årgang 49

# Veteranvoغن

★  
★ EKSTRA STORT ★  
★ JULENUMMER ★  
★ - 52 SIDER! ★



## Av innholdet:



Fjågesund Buicken



Kim Kjellevolds MGB



BMW 1800Ti

**Formann:**

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

**Nestformann**

Dag Henning Eik - tlf 9006 6715

**Sekretær:**

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

**Kasserer:**

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

**Styremedlemmer:**

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

**Varamedlemmer i styret:**

Narve Nordanger - tlf 9821 5094  
John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

**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 - tlf: 9512 4026

**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 besikket for LMK-forsikring).

2



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

**Årskontigent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år.  
Sjekk [www.gvk.no](http://www.gvk.no) for innmelding**

**Klubblokalet**

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

hver måned (unntatt juli).

Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede

og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada. Ønsker du å parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Autostrada.

## Redaksjonens hjørne

### Hjertelig velkommen til årets julenummer!

Året 2024 er snart ferdig, 2025 venter. Gjennom året har det vært en fantastisk giv i klubben. Det har vært mange vellykkede medlemsmøter, og mange treff og turer. Grenlandsrally ble gjennomført med stor innsats og blide deltagere. Dekksparkekveldene på Slevolden har vært gode møteplasser, medhjelperne til parkering og i kafeen har gjort en strålende innsats. Det har også vært mange andre aktiviteter. Kort sagt: GVK er en driftig klubb og imponerer med mange arrangementer og hyggelige treffpunkter. Jeg benytter anledningen til å takke folk som legger ned innsats for medlemmene og til klubbens beste. Det er gledelig å lese i siste nummer at vi har passert 440 medlemmer. Vi er også heldige som har egen eiendom.

I nummer 5, 2024 hadde vi gleden av å vise aldersspennet blant medlemmene

i klubben. Vårt eldste medlem på drøye 95 år, og en av våre yngre medlemmer på 22 år. Når vi kan møtes i forskjellig alder til gode samtaler og hyggelige treff så er det så flott. Denne variasjonen i alder har gitt meg mye i åras løp. Jeg har hatt gleden av å møte så mange kunnskapsrike folk på mange felt, i klubbens regi. Denne kunnskapen er fordelt på mange emner. Kompetanseområdene er veldig forskjellige blant medlemmene. Dette er en enorm styrke når utfordringer skal løses. Noen liker best å skru, noen liker best å kjøre, og det er hvert enkelt menneske som er medlem. Når jeg ser lista over nye medlemmer siste år, er det veldig bra med mange nye medlemmer, og også kjempebra at det er så ulike alder.

Nå nærmer julehøytiden seg og jeg ser frem til å feire den. Vi ønsker dere en fredelig og flott jul, og et Godt Nytt År.

*Med hilsen fra redaksjonen:  
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.



**NB! Viktig melding: Medlemsmøtet i januar blir 9. januar kl. 19.00 sidan det nye året startar så seint i veka.**

# Formannen har ordet

## God Jul alle medlemmer!

Vinteren er kommet, og noen lange kalde måneder henger over oss. Da er det godt å komme seg ut å treffe likesinnede på klubbhuset gjennom vinteren. Klubbhuset er treffpunkt for mange gjennom vinteren, og jeg oppfordrer medlemmene til å dukke opp her. I tillegg til medlemsmøtene hver første torsdag i måneden treffes medlemmer både mandag og tirsdagsformiddager og tirsdagskveldene på klubbhuset. Ta deg en tur du også, det er alltid hyggelig med nye ansikter som venter på det samme. Jeg regner med at alle gleder seg til våren og en ny mulighet for å kjøre veterankjøretøy igjen.

I dette nummeret er innkallelsen til årsmøte. Årsmøte er torsdag 6. februar kl. 19.00 på klubbhuset. Detaljer om frister for innsending av forslag står i innkallelsen. Valgkomiteen må også sette i gang arbeidet nå.

På siste medlemsmøte hadde vi besøk av Trygve Krogsæter som fortalte om sitt spennende liv i bilens tjeneste. Det var gøy å se at så mange medlemmer hadde møtt opp for å høre på. Denne våren har



Formann Jarle i ein mindre bil er fotografert av Jon Winding Sørensen/Bladet Bil (som kjem til GVK i mai).

vi også mye spennende på programmet på medlemsmøtene. På januar møte skal Jan Thore Øvrum fortelle om 70 tallet, så går det slag i slag utover våren. Sett av siste lørdag i april. Da fyller vi gågata i Skien med kjøretøy igjen for 3 gang. Følg med på nettsiden vår og Facebook siden vår, samt Instagram for detaljer.

Jeg vil avslutte med å ønske alle medlemmer en riktig god jul og et godt nytt år når den tid kommer.

*Hilsen Jarle*

*Veteranvognen* 

### Redaksjonskomite:

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

### Web-master:

Kristian Haugom - tlf: 4805 6536  
E-post: some@gvk.no

### Grenlandsrally:

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

### Grafisk produksjon:

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

### Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

#### UTGIVELSER I 2025:

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

#### Framsidedfoto:

Denne flotte raude Bedford lastebilen stod nedsnødd i Buskerud for nokre år sidan.

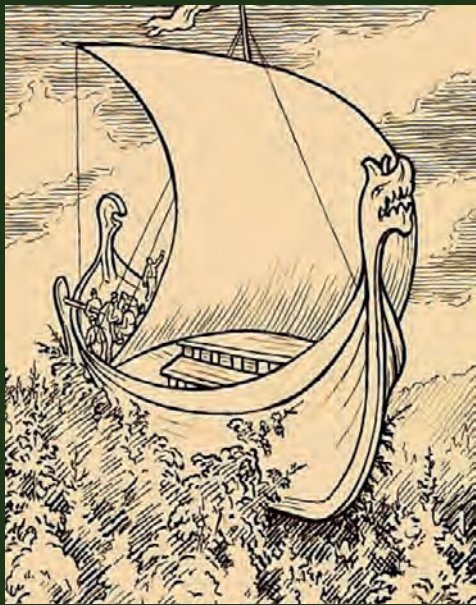


**STRIPA**



# -både på sjø og på land

Om det er Theodor Kittelsens illustrasjon i eventyret om skipet som kunne gå både på sjø og land som ligger bak ideen om amfibie er nok tvilsomt. Uansett, det er et langt sprang mellom Kittelsens vikingskip i granskauen og det fartøyet som befinner seg langt til skogs mellom gran og furu i Sneltvedtveien. Riktignok ligger Børsesjø bare et steinkast unna som et slags vått alibi, men man kan ikke si at det er et påtrengende behov for amfibiefartøyet GAZ 46 MAV 1954 langt inne på skauen.



«Det fine med den er at jeg aldri behøver å polere». Det ser ut til at samtlige av Terje Johannessen sine kjøretøy kommer i denne kategorien. Vi har nemlig aldri hørt om at noen av Forsvarets kjøretøyer noensinne er blitt behandlet med voks og pusseklut. Og Terje Johannessen har garasjen full av slike upolerte militærbiler. Eller hva vi nå skal kalle dem.

Veteranvognen valgte ut det som antagelig er det særeste kjøretøyet i hele Grenland. Vi er imidlertid usikker på om vi skal benytte betegnelsen kjøretøy eller fartøy. Så da vi fikk opplyst at den veier 2700 kg er vi usikker på om vi skal benytte betegnelsen 2,7 brutto register tonn. Nok om det.

Det dreier seg om et sovjetisk produsert amfibiekjøretøy. Vi får opplyst at den er håndlaget bit for bit, noe som ikke er helt vanlig i samlebåndets tidsalder. Dette holdt USSR på med fra 1954 til 1958. For dem som ikke behersker russisk kan vi fortelle at navnet står for *Gorkovskij avtomobilny zavod*: **ГОРЬКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД**. Som oversatt til forståelig språk betyr Gorkij Bil-fabrikk. Så vet vi det.



Vi må tilbake til 2.verdenskrig for å finne opprinnelsen til GAZ 46 MAV. Stalin hadde hendene fulle med Hitler og trengte all den hjelpen han kunne få. Noe han aldri ville innrømme siden. Men som seierherre skriver man historien selv. USA, Canada og England sendte alt det krigsmateriellet de kunne med konvoier til Murmansk. Et foretak som ikke kan kalles en

lystseilas. Bl.a. har vi fått opplyst at USA sendte til sammen ca. 20.000 Studebaker lastebiler i tillegg til ammunisjon, fly, matvarer. Og preventiver, soldater fikk jo perm en gang i blant. I følge listen over krigsmateriell som ble fraktet med konvoiene til Russland finner vi også amfibiefartøyet «GPA Seep», sjøgående Jeep. Utviklet og produsert av Ford, USA.



Den var lite populær i hæren. Dermed falt det såre enkelt å ekspedere dem til Russland. Bildet til venstre viser en hel konvoi russiske soldater i Fords GPA. Om *de* klaget over transportmiddelet er lite sannsynlig. Man trakk ikke Stalin på tærne ustraffet.

Kort fortalt, etter krigen ble alt utstyret som var kommet til Russland med konvoiene værende der borte. Fords GPA inkludert. Den fulgte med inn i den kalde krigen hvor den ble videreutviklet og forbedret av GAZ.

Og akkurat en slik fant vi i garasjen til Terje Johannessen. Han må vi ubetinget kalle en entusiastisk ildsjel. Helt siden tidlig barndom har han vært fasinert av tekniske detaljer og finurlige løsninger på militære kjøretøyer. En interesse som inkluderer våpen og alle former for militært utstyr. Noe vi har forståelse for, det er under væpnete konflikter man finner de største fremrykningene innen tekniske nyvinninger. Det er nok å peke på utviklingen av radar under siste krig. Nok om det.



Vi har tidligere her i Veteranvognen vært inne på temaet design når det gjelder kjøretøyer, både på to og fire hjul. Der man har lagt vekt på utseendet. Vakre linjer, besnærende farger og uhemmet bruk av krom. Samt tekniske løsninger. Alt for å vekke potensielle kjøperes oppmerksomhet. For hvem har vel lyst til å kjøre rundt i noe som ligner et takras?

Forsvaret har overhode ikke vært opptatt av den slags smålige formaliteter. Hvis det da ikke dreier seg om en stabsbil, men det er en annen sak og uvedkommende her.



Hos Fords GAP, og for den senere russiske GAZ var det ikke design som sto øverst på listen. Det kommer tydelig frem når man tar Terje Johannessens amfibie i nærmere ettersyn. Man skal lete lenge med lys og lykt for å finne noe som er så lite «vakkert», og du vil neppe finne det heller. Her ligger det praktiske krav til grunn for utformingen. «Vi skal ha noe som kan brukes både til vått og tørt. Basta.» Og det har de fått. Men GAZ er så absolutt sjarmerende, det skal den ha.



Lansert i 1954, eller skal vi kalle det stabelavløping? Det kan jo det virke som en evighet siden, men så må vi huske at den kom til verden i forrige årtusen. For 69 år siden.

Det som slår oss når vi begynner å studere detaljene er at i tillegg til alt det mekaniske finner vi også et sett med årer. Til å ro med. Av tre. Som standardutstyr. Og fendere av hamp, med tilhørende trosser og tauverk. Som i seilskutetiden.

Dette er et kjøretøy / fartøy som har plukket litt her og litt der. «Blås i hva det er laget av og hvordan det ser ut, bare det virker!» Vi måtte bemerke det sinnrike fjærbelastede slepesystemet. Trinsehjul på wire. I følge Terje Johannessen fungerer det utmerket, han har selv tauet sønnen trygt og godt på åpent vann ved hjelp av det.

Et amfibiefartøy må nødvendigvis være tilpasset for bruk på åpent vann. Men den var aldri tenkt å opptre som havgående fartøy, den ville neppe fungere til sjøs dersom det blåste mer enn frisk bris. Men selv med en slik beskjeden vindstyrke kan det oppstå ubehagelige krusninger på vannet.

Ved mer enn smul sjø slo sjøen inn over baugen. Det hjalp en smule med å felle ned «bølgebryteren» og være rask med å slå opp frontruten.





Av de tekniske detaljene vi klarte å notere ned i flommen av fakta var at GAZ selvfølgelig har 4-hjuls drift. Og helt bakerst sitter en solid propell, godt beskyttet mot det meste som kan komme drivende. Dermed er den klar for oppgaver både ved flo og fjære sjø.

På våre tidligere garasjebesøk har vi *satt oss inn* i bilen for å beundre interiøret. På Terje Johannessens fartøy *klatrer man om bord*. Bokstavelig talt. Og får bekreftet prinsippet om at verneplikt skal utføres i *ung alder*..

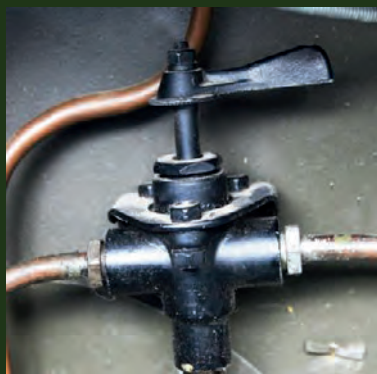
Interiøret er for øvrig under åpen himmel og vitner om at her er mye teknikk å holde styr på og løsninger som du ikke finner på en vanlig personbil. Om vi ikke husker feil var det minst 5 forskjellige girspaker. Håndbrekket sto for øvrig der det pleier å stå på eldre kjøretøy, men har ingen virkning når fartøyet er til sjøs.





Rasjonell og praktisk innredet. Et fartøy / kjøretøy som kan risikere å møte kuler og krutt må kunne håndteres raskt og uten nøling. Derfor er GAZ 46 utstyrt med klare og greie bruksanvisninger. På russisk. Et språk som er gresk for de fleste av oss i Norge. Tross det, deler av bruksanvisningen

er selvforklarende: Bryteren som velger hvilken bensintank du vil bruke, den har nemlig to. En på babord side og en på styrbord, dersom vi skal holde oss til terminologien. Med en enkel vendekran, som for øyeblikket var stilt for å bruke styrbord tank. I følge våre opplysninger bruker GAZ vanlig 98 oktan.



Motoren er utstyrt med det største luftinntaket vi noensinne har sett på noe kjøretøy i GVK. Bak lufteluken ligger motorpanseret, som avdekker maskinen. Gjennom en egen luke inne i kjøretøyet kan vognføreren holde øye med det som foregår i maskinrommet.

Det forekommer oss at selv om luken er romslig, vil det kreve en del akrobatikk dersom man skal foreta seg noe som helst der nede på dørken.

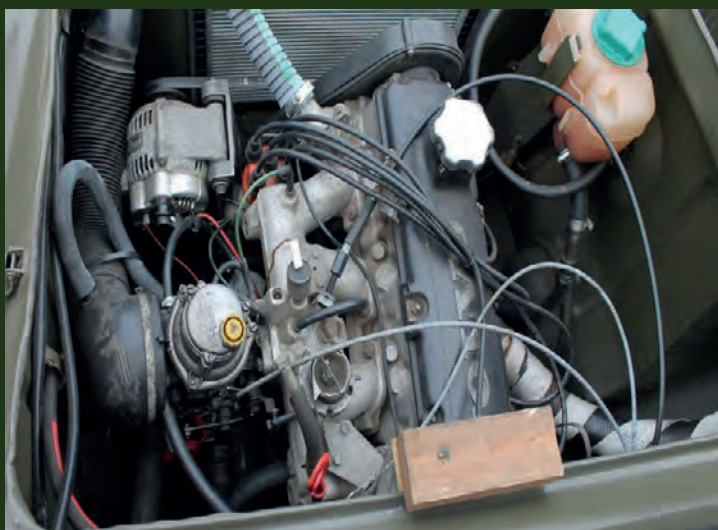
Opprinnelig var GAZ utstyrt med en maskin med 4 sylindere på 2112 ccm. Med den beskjedne sum av 55 hestekrefter. Noe som ikke er all verden dersom man ville komme seg raskt i dekning.

3 gir forteller oss at her er det lav utveksling, både på land og sjø. «Den kan dra hva som helst!» Med et drivstoffforbruk på mellom 15-22 liter på milen. Det er oppgitt at ut av alt dette kunne du oppnå 90 km/t på tørt land, og 4,86 knop til sjøs. Terje Johannessen opplyser at han personlig synes 65 – 70 km/t er en fornuftig fart når han ferdes langs veien.

Han har foreløpig satt inn en B230-motor med 115 hestekrefter, levert fra Volvo. Men vi blir forsikret om at dette kun er et mellomstadium, en original GAZ-motor står og venter i Siljan. De originale motorfestene står klar til å bli tatt i bruk.

Han kjøpte kjøretøyet i 2016, overfor Veteranvognen presiserer han at begrepet «kjøp» ikke er dekkende. Man blir nemlig TILDELTE et kjøretøy i dette miljøet. Han sto som nummer tre på listen, og heldigvis trakk de to første seg.

Da han fikk ferten av den sto den i Siljan etter å ha grunnstøtt, og var i en elendig forfatning.







Hvilke forutsetninger hadde Terje Johannessen for å gå løs på noe slikt? Ingen. Kun entusiasme. Han startet nemlig sin yrkeskarriere, ikke i forsvaret, men som elektromontør i ABB. Der begynte han som lærling, enden på visen ble at her holdt han det gående i 38 år.

Han har plukket hele fartøyet fra hverandre, karosseriet ble tettet etter at rusten var erstattet med nytt stål. Som sjøgående fartøy hadde den samlet mye rust gjennom årene. Sveisingen fikk han hjelp til av sønnen Tom Stian.

Terje Johannessen har bevart alt originalt, bortsett fra en enkel detalj: han har satt inn sin egen utgave av manuell autopilot på gasspedalen. Som kun brukes til sjøs.

Hvert år blir GAZ 46 MAV overhaldt, det er vann i alt som heter drev og koblinger. Derfor blir alt som heter olje og fett fjernet, alt blir tørket, rensset og nytt pumpet inn.

Terje Johannessen har flere ganger seilt på Skien / Porsgrunnselven både opp og ned med picnic underveis. Norsjø har han også trafikkert, han har seilt (?) i leden mellom Ulefoss og Valebø. Seljordsvannet er heller ikke ukjent farvann for Terje Johannessen. Og når man er så heldig å kunne farte både til lands og til vanns med samme fartøy har han også beveget seg helt frem til Nisser.

Med tanke på den sjøgående kapasiteten til fartøyet faller det naturlig å spørre om det er nok å ha vanlig sertifikat. Må man også ha kystskippersertifikat, eller ta båtførerprøven før man legger til sjøs? Terje Johannessen er noe usikker på dette punktet, så det lar vi ligge.

Men vi får vite at fartøyet er påført én begrensning: den skal aldri ut i salten sjø. Den skal bevares så rustfritt som mulig, det er nemlig kun et fåtall igjen av GAZ 46 MAV igjen i hele verden: Av 641 produserte er det nå kun 60 igjen. Hvorav kun 30 er flytende.

Og i Norge er det kun én til. GAZ 46 MAV står med andre ord på den såkalte «rødlisten». Så etter en pinlig nøyaktig overhaling hver høst settes den i vinterdepot sammen med sine øvrige våpenbrødre. Øverst oppe i Gjerpensdalen.





«Du som er så glad i Buick kjenner vel til Fjågesund Buicken?» En av de virkelige veteranene i GVK, Vidar Sjøberg, er med på tur for å besøke en annen entusiast, når han nevner dette fra baksetet på Volvoen. «Tror det er en 1919-20 modell, men har aldri sett den selv. Var mye prat om den på 70-tallet da vi fartet rundt og lette etter objekter til å restaurere». Og med dette starter denne historien.



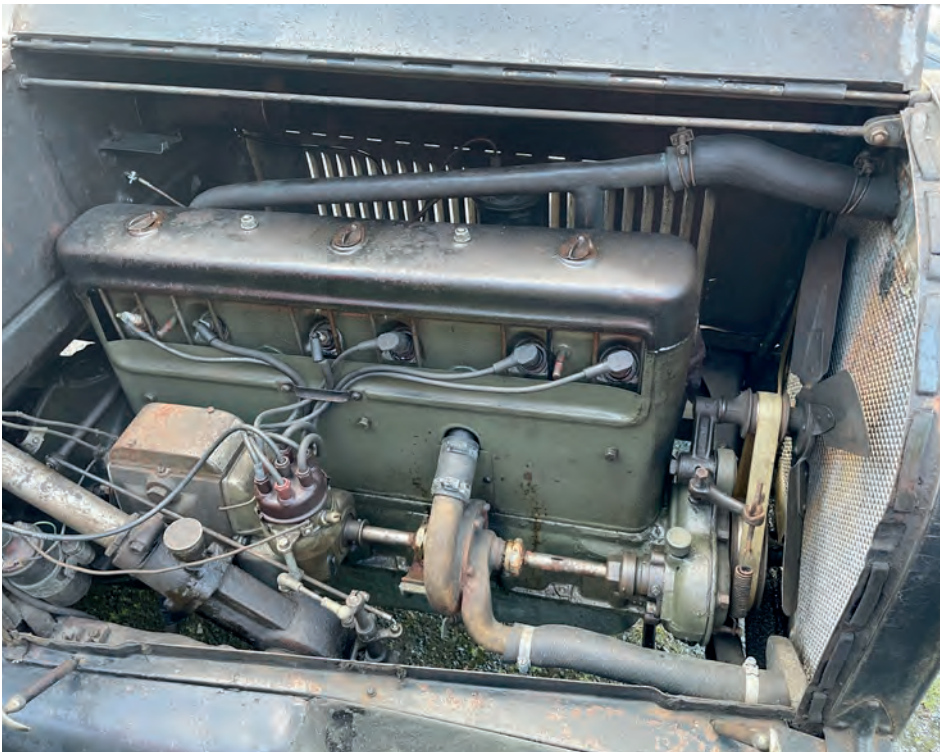
Her ved Fjågesund brygge har nok bilen tilbragt mange timer tidligere i livet for å vente på både folk og varer. Første halvdel av 1900-tallet var kanalbåtene en helt sentral del trafikknettet i Telemark, og la til i alt som var av bygder og tettsteder langs kanalen.

*Tekst og foto: John Arvid Vestgarden*

For de uinnvidde er Fjågesund ei lita bygd sør for Kviteseid i hjertet av Telemark. Her har folk levd av jord og skogbruk til alle tider, men landskapet er ganske brutalt, og for de som kjenner sangen om «Anne Knutsdotter», stammer denne fra dette området. Der omkring er det Vest-Telemark motorhistoriske klubb som gjelder, og klubben kunne bekrefte at Fjågesund-Buicken eksisterte, og faktisk ennå bedre, at den var registrert og kjørbart!

Telefonnummer til dagens eier, Sverre Tarald Øigarden ble funnet, og kontakt opprettet. Etter en lengre telefonsamtale ble vi så enige om at vi gjerne ønsket besøk av hverandre, og en fin sommerkveld i juni skulle anledningen by seg. Mine to døtre på 7 og 8 år var med meg på hytta denne dagen, og gjennom flere år har de forstått at det kan være spennende å være med pappaen på tur for å se på gamle Buicker. Vi satte derfor kursen mot





Med sine 50 hester var dette en ganske imponerende motor for sin tid. Sverre kunne fortelle at det ene stempelet hadde en liten sprekk, men at dette var løst ved å bore slik at den ikke fikk utvikle seg. Godt å bruke det som er originalt!

Fjågesund og ble tatt virkelig godt imot av Gunn og Sverre! Her stod gjestfriheten i høysetet, og da min ene datter ønsket litt sympati for myggstikk, ble det straks fortalt at den beste medisinen mot sånt er iskrem! Kaffen ble det heller ikke spart på, så virkelig trivelig å sitte i kveldsolen under tuntreet med disse to!

Sverre kunne fortelle at bilen ble solgt ny til Nordstrøm & Due Sæbefabrikk i Kristiania av Sørensen og Balchen, noe skiltet under torpedoen kan bekrefte. Videre ble den solgt til Major Hassel, men da han gikk tidlig bort ble bilen stående med enken som eier.

Familien Øigarden hadde på denne tiden rundt 1950 et sted i Fjågesund som de leide ut hver sommer til den velstående familien Blichfeldt fra Skien. Vanligvis kom disse vannveien med kanalbåten Victoria, og ble så hentet på Fjågesund brygge med hest og kjerre for videre transport. Transporten var det Sverre sin bestefar og navnebror som stod for, og da Blichfeldt begjærte sin misnøye over å måtte gå av kjerra i de bratteste bakkene, ble det også foreslått at det burde fremskaffes en bil til dette formålet. Det var ingen overskudd av biler, men Blichfeldt fikk formidlet kontakten mellom Øigarden og enke fru Hassel, og kontrakt ble skrevet og lovnad om at bilen aldri mer

skulle trafikkere Oslos gater ble gitt. (Bilen minte henne om hennes avdøde mann) På Oslo-turen hadde Sverre med en kamerat som hadde sertifikat, og selv om han selv kjørte det meste av turen hjem, gikk turen fint, Ikke lenge etterpå kjørte han selv ned til Skien hvor oppkjøring ble gjennomført og sertifikat utdelt.

Imidlertid fikk ikke Sverre så mye glede av bilen, da han gikk bort to år senere, men hans sønn overtok og brukte bilen flittig til lokal kjøring. Skjebnedagen skulle faktisk heller ikke være så langt unna for bilen, for under et bryllup i 1954 skjedde det fatale. Som god venn og nabo i bygda brukte man bilen til å transportere gjester til kirken,



Selv om skjermen sikkert har vært ganske sammentrykket, har Sverre gjort en god jobb med å banke den ut igjen. På nedre del av skjerm mot stigrinn er det også felt inn et metallstykke, sikkert for å erstatte den rusten del engang i tiden. Å se denne bilen er som å lese en historiebok!



Verken hornet eller retningsviseren ble levert originalt inn til Norge, men er kanskje noe av det som gjør denne bilen skikkelig norsk. God lyd var det også i hornet.



Det eneste som forteller at dette er nåtid er gatelyset og et to-sifret registreringsnummer.



Et ganske spartansk og enkelt dashboard, men med det viktigste. Legg merke til at det var lys over oljetrykks- og spenningsmåleren. Her ser vi også den noe uvanlige løsningen med girstang og håndbrems på høyre side av "høyre rattet".

men da presten mistet kontroll over sin bil og kom over i motsatt kjørebane, var slaget tapt for Buicken. Resultatet ble knust radiator, knekt motorfeste og forskjerm i tillegg til ødelagt forstilling. Dette var kostbare reparasjoner til en bil som i utgangspunktet allerede var gammel og ukurant, så den ble satt på låven, og der ble den stående til 2009.

Sverre som til daglig jobber med Scania i Kviteseid har alltid vært bilinteressert, og etter avtale med andre familiemedlemmer havnet bilen igjen hos Sverre Øigarden i Fjågesund. Imidlertid ble det en omfattende jobb, og fokuset har hele tiden vært

å bevare det originale, mest mulig. Derfor har bilen fortsatt den krasjede forskjermen, dog rettet og flekket litt på. Kalesjen er original, radiator loddet og motorfestet sveiset. På tross av ønske om original bil, har historien også blitt en del av bilen med bruksmerker og noen modifikasjoner. Man må jo kunne se at bilen har levd et liv! Som bilentusiast har Sverre forsøkt å komme i kontakt med eiere av tilsvarende biler, men samtlige stusser når de ser denne bilen. Skjermene er ikke av samme type som lignende biler ble solgt med i Norge, og det kanskje merkeligste er at både håndbrems og girstang er plassert på høyre side av sjåføren i denne høyrestyrte bilen!



Her kan vi se Sverre Øigarden (nr 1!) på tur i sin Buick en gang på starten av 50-tallet. Etter antrekkene å bedømme, er de kanskje på vei til kirken med hatt og kåper i baksetet?



Under gulvmatta finner vi det for mange kjente "AS Sørensen og Balchen" merket sammen med diverse andre ID plater. Man kan skimte at dette er en modell KX 45, som for øvrig var Buicks mest solgte dette året.

Det ble også mulighet for en prøvetur, og som naturlig var tok denne veien til Fjågesund brygge hvor nok denne bilen har tilbragt sine timer. Et fantastisk miljø med gamle trehus, grusveier og en dunst av 100 år gammel historie. Mer riktig kan det ikke bli! Dessuten er jeg stadig imponert over hvor sterk denne sekseren til Buick var allerede i 1920! Bilen drar oss i lav hastighet i tredje gir bortover slettene og jeg merker slettes ikke at dette er 104 år gamle seter som ble stoppet og sydd i en tid hvor elektrisitet og bensinmotoren fortsatt var noe nytt og spennende.

Kalesjen er lappet med malt canvas, og trives best med å være oppslått. Detaljer som hjemmelaget verktøykasse på gulvet bak og messinghornet gjør dette til en skikkelig tidskapsel. I 1920 var det fortsatt påbud om blåsehorn, på tross av bilens elektriske horn. Retningsvisere fra Bosch forteller også om økende trafikk gjennom bilens liv, og at den jevnlig ble oppgradert frem til den ble satt vekk!

Når sant skal sies er det jo rart at ikke jeg har blitt klar over denne bilen tidligere! Sverre har deltatt på flere Sjøormløp og veterantilstelninger de siste årene, men på en eller annen måte har ikke våre veier blitt krysset. Til sommeren skal den blant annet kjøre bryllup i Rauland, så får håpe presten holder seg på rett side av vegen denne gangen.





Den legendariske illustratøren Geo Ham laga denne plakaten for løp på bana i 1939.



Her ser vi litt av doseringane som dominerer synsbiletet på Montlhéry. Foto: Esprit Racing.

# Montlhéry Vintage Revival 100 ans

**Kappkøring med bilar og motorsykkel har eksistert sidan det fyrste møtet mellom to motorkøretøy. Til å begynne med arrangerte dei slike løp på dei vegane som fantest, både med og utan annan trafikk på vegen.**

Av Narve Nordanger

Etterkvart som publikumsinteressa auka og farten på bilane gjekk opp, blei det meir og meir ulykker og myndighetene blei veldig skeptiske. Det heile toppa seg med det berykta Paris-Madrid løpet i 1903, der over

220 bilar stilte til start på fyrste strekket til Bordeaux. Bilane blei sluppe avgarde i tett støvrøyk på den 552 km lange etappen med eit minutts mellomrom utan å skille mellom dei som kanskje gjekk i 50 km/t og dei som klarte 130 km/t. Framme i Bordeaux på ettermiddagen hadde halvparten

av deltakarane brote, enten av tekniske problem og på grunn av ulykker. Verre var det at fem deltakarar og tre tilskodarar hadde mista livet, og dei franske og spanske myndighetene la straks ned forbod mot å fortsette løpet. Etter denne fiaskoen blei det ikkje arrangert løp på offentleg



På dette arrangementet var det ganske fritt fram til å stå heilt oppi startområdet. Her GVKs mann på plass for å ta inn både lyd og synsinntrykk, medan ei mengde MG bilar står og rusar motorane. Foto: Morten Larsen.



Dagens bane er ikkje godkjent for særleg høge hastigheiter og det var lagt inn chicane både før og midt på målstrekket for å dempe farten. Her er det ei mengde Amilcar som i større eller mindre grad køyrrer om kapp. Foto: Esprit Racing.



Eit av dei mest spesielle innslaga var dette løpet med berre De Dion trehjulingar frå rundt år 1900, visstnok makans som køyrde i det fyrste løpet spesifisert for ein type køyretøy.

Bil med norske aner. Kanskje den mest kjente norske racerbil-sjåføren, Eugen Bjørnstad køyrde race med denne Bugatti Type 35B. I dag er bilen tyskeid med flott patina og mange norske referansar. Morten Larsen skriv bok om Bjørnstad og var veldig interessert i bilen, her prøver han førarsetet.



Blant publikumsbilane inne i depotet stod det og eksotiske køyretøy. Her ein Voisin med spissrute.

veg før Mille Miglia kom i 1927.

I mellomtida var det løp på (store) private eigedommar, sporadisk på mindre avsperra deler av vegar (Le Mans), og etterkvart på permanente baner. Fyrst ute var britane med Brooklands bana sør for London i 1907, deretter kom det baner i Indianapolis USA, på Monza i Italia, Terramar ved Madrid, og Miramas ved Marseille.

Desse banene blei kalla autodromar og var bygd med bratt doserte svingar slik at ein kunne halde jamt høg fart heile rundane igjennom.

Til 1924 blei den sjette autodromen i verda ferdig, denne blei bygd ved byen Montlhéry 30 km sør for Paris og var 2500 meter lang og hadde meir doseringar enn noko bane før. Målet var å bli den raskaste bana av alle og at ein bil skulle vere nøytral på styringa i 200 km i timen når den låg øverst oppe på doseringa. På den måten kunne ein køyre i dagesvis med flatt jern om ein ynskte dette. Det viste seg etterkvart at kalkulasjonane stemte og nærmare 86% av fartsrekordar fram til krigen blei sett på Montlhéry. Etter ei brokete historie med skiftande eigarar er det framleis mogeleg å køyre ganske fort på Montlhéry 100 år etter, og sidan rundt år 2010 har entusiastar arrangert treff for førkrigs-køyretøy med racer-ambisjonar annankvart år. Etterkvart har ryktet spreidd seg om eit triveleg arrangement der alle slepp til overalt utan at det kostar så mykje, i kontrast til arrangement som Goodwood Revival etc. I tillegg har



Mange franske sportsbilklubbar hadde eigne området i det ganske romslege depotet. Her er det George Irat klubben.



Delemarknaden på Montlhéry skal vere ein av dei beste for førkrigsdelar. Eg fann blant anna tenningslås til førkrigsbil for 10 Euro hos ein nederlendar.





Av one-off racerbilane var kanskje denne Renault 40CV (altså 20 gonger så stor motor som ein 2CV) frå 1926 kanskje den mest imponerende. Originalen sette mange rekordar på Montlhéry i sine velmaktsdagar. Foto: Esprit Racing.



Nesten like imponerende som Renault var britiske Napier Railton sett saman av ein 12-sylindra flymotor og eit stort chassis. Har enno runderekorden på Brooklands og var eit mektig skue, ikkje minst når nokre sjåførar drog litt på.



For 100 år sidan kom denne bilen på andre plass i løp på Montlhéry etter ein annan oneoff, «Mephistopheles». Bilen med kallenamnet Babs blei bygd av John Perry-Thomas basert på ein 27-liters Liberty flymotor og sette blant anna i 1926 verdsrekord i hastigheit. Barry-Thomas velta med bilen i 1927 på Pendine Sands og bilen blei gravd ned i sanden av kameratane hans, før ein entusiast grov Babs oppigjen i 1967 og fekk han etterkvart restaurert.



Kanskje den mest kjente av alle rekordbilane med flymotor. Denne, Fiat 576 frå 1910 går under kallenamnet «Beistet frå Torino» og har fire-sylindra motor på 28 liter. Fantastisk lyd og ein svært entusiastisk eigar som kørte på eigne hjul frå UK. Duncan Pittaway bygde opp bilen til 2015 basert på ein motor som kan ha stått i ein slik bil, pluss diverse delar blant anna funne i Sverige.

franskmennene tatt vare på utruleg mange sære køyretøy som mest representerer blindvegar i teknisk utvikling og er heilt utan vinnarsjansar i kappkøyring, men desto meir er artige å sjå på for oss som er ikkje synest at racing mellom ti identiske Ford Escortar er det optimale.

No i 2024 hadde bana 100 års jubileum og årets Vintage Revival arrangement i mai

såg ut til å vere ekstra spennande og eg bestemte meg for å reise dit. Eg spurte blant anna på medlemsmøte om det var nokon i GVK som ville vere med på tur med null respons. Når eg gjentok mitt spørsmål på Facebook fekk eg mange halv-engasjerte svar, før Morten Larsen frå Holmestrand dukka opp. Han hadde tenkt å reise til Montlhéry uansett og dersom vi slo oss saman kunne vi iallefall halvere utgiftene til leigebil.

I alt 469 køyretøy frå før 1940 var påmeldt til årets Vintage Revival Montlhéry, både bilar og MC pluss nokre som helst var mellomting av bil og MC. I tillegg var det sett av mykje parkeringsplass på indre bane ved depotet for eit stort antall førehands-påmeldte køyretøy frå same periode, og det var eiga parkering for etterkrigs entusiastbilar. Nordmenn og andre i leigebilar fekk også parkere på



Mest spennande to-hjulning var denne tyske Megola med stjerne-motor roterande i framhjulsnavet.



Ganske flott å sjå på var også denne Majestic innebygd MC



Det enkle kan også vere tøft. Indian Scout med racestuk.



Denne blir kalla Seal Sociable 980cc og frå 1926, var denne motorsykkelen med sidevogn der sjåføren har hoppa over i vogna og tilogmed fått seg ratt, Gjekk svært godt.



Bédélia tandem lettvektsbil frå før 1WW er ein vinnar med sjåføren bakerst. Må ha inspirert Bjerring på Gjøvik og hans autoslede. Denne hadde propelldrift av dynamoen.



Ukjent udda bil (ingen visste visstnok merket på han), til sals og kjøpt raskt av ein ivrig brite.

indre bane og fekk med det kort veg til plassar der ting skjedde. Køyretøya som køyrde på Montlhéry kunne grovt sett delast inn i tre kategoriar: Fyrst var dei aller fleste førkrigs sportsbilar godt representert, med mange Bugatti, Amilcar,

MG, George Irat og så vidare. Spesielt for merke-entusiastane var nok dette veldig kjekt. Deretter kom dei som kanskje var største trekkplasteret, racerbilar laga i eitt eller svært få eksemplar som mange har høyrte og gjerne vil sjå og høyre på. I denne

kategorien fann vi Fiat S76 med kal-lenamnet «Beistet frå Torino», «Babs» og «Napier Railton» frå UK, og to gigantiske Renault bygd for å setje rekordar. Men også fleire mindre kjente bilar. Den siste kategorien er den mest spesielle og som du elles berre sporadisk ser statisk utstilt på Retromobile, dei utruleg artige tekniske blindtarmane frå motorhistoria med namn som Bédélia og Monotrace (tandembilar med to og fire hjul). Det var og eit eige løp for DeDion trehjuls motorsyklar produsert frå 1890-talet og fram til 1905.



Eg trur dette er ein replika av 1919 Helica propelldriven bil med styring bak. Spannande også i låg fart sa han som køyrde bilen. Helicaen er eigd av Jeff Lane, mannen som har eit av verdas morosamaste museum i Nashville og kjent frå diverse program på Discovery.

Under sjølve arrangementet var det fyrst svært varmt og fint på heile laurdagen og det kjentest smart å ha tatt med både vatn, solkrem og caps med skjerm. Det heile var lett kaotisk med mykje folk og køyretøya alle plassar, men stemninga var god og det var tydeleg at det ikkje var så mykje prestisje lagt ned i få alt til å skje på minuttet. Som tilskodar kunne du stå heilt oppi bilane som stod der med motortenen i gang for å sleppe ut på bana.







*Benjamin Camionnette med tilnærma perfekt patina må ha stått både i sol for å bli kvitt all lakk og deretter blitt lagra godt svært lenge.*



*Benjamin interiør. Ser ut til å ha vore støvsuga, men ikkje vaska etter henting frå 60 år på låve.*

Noko skuffande var det å observere at svært få bilar køyrde så fort dei kunne. Det var heilt tydeleg at det heller var fokus på å ta med slekt og vener på nokre rundar rundt bana når ein slapp til, medan andre hadde mest fokus på å få replika-bilen Renault hadde brukt mykje pengar på, like heil med seg heimatt. Med nokre få (primært britiske) unntak, var mesteparten av køyringa i lunte-tempo. Så i staden for å la seg fasinere av spennande kappkøyring blei det meir å kikke etter dei raraste bilane som ein verken hadde sett eller høyrte før og la seg imponere av entusiastane som sleit med å få desse til å gå. På søndagen var det meldt meir ustabil ver og det trakk etter kvart opp mørke skyer og vi kunne sjå torever i det fjerne, før det plutselig small noko frykteleg. Lynet hadde truffe kontrolltårnet på bana og slo ut både høgtalaranlegg og alle system for å monitorere løpa med. Det endte med at ein frå staben køyrde rundt på firhjuling og ropte «C'est termine!» og ein forstod at her kom det ikkje til å skje så mykje meir.



*Visstnok ein 1924 Monotrace, to-hjuls tandem med støttehjul som ein kunne lyfte opp frå ca 10 km/t. Fantastisk å sjå desse køyre rundt i sakte fart gjennom depotet.*



*1914 Bramble franskprodusert oneoff, køyrt av entusiastisk ung brite. Motoren er montert langs sida.*



*Bramble hadde golv av typen Flintsone for rygging og å kunne gje på ekstra i motbakkar.*

# MGB - historien om en bil og en mann

**MGB var Englands mest solgte sportsvogn, solgt fra 1962-1980 i 523836 eksemplarer. For å fornye suksessen med MGA måtte BMC se seg om etter en erstatting. Allerede i 1958 startet ideen om å bygge en moderne sportsbil med mer komfort.**

Av Yngvar Håkonsen

Prototypen hadde code nummer MG EX205. En bil med selvbærende karosseri. 19 september 1962 ble MGB vist offentlig første gang på Ears Court motor show i England.

De første utgavene kom med skinnseter, aluminiums panser, og en 1,8l 3lagret motor på 95 hk sae. Disse utgavene blir kalt pull handle pga dørhåndtakene. I 1965 kom bilen med vanlig trykk håndtak, stål panser og 5 lagret veiv. I 1965 kom de med en cupe kalt MGB GT. I 1967-69 kunne man få MGC en MGB med 6 sylindret motor.

MGB GT ble også levert med Rover V8 motor fra 1973-76

Kim Kjellevold fra Porsgrunn er Anglofil (det betyr han er meget glad i alt som er Engelsk). Hans første bil var en Hillman Imp, deretter fire Minier og så en Austin



Prototypen på MGB fra 1958.

Allegro. Men så en dag i 1978 stod det en nydelig gul MGB på Solberg Bil til salgs, den ville han ha, byttet inn Allegroen og bilen var hans.

Bilen var kjøpt ny i Spania og kom til Norge i 1976. Kim hadde store planer med bilen og sommeren 1979 skulle han på ferietur til Danmark. Han og kameraten pakket koffertene, men en av koffertene måtte opp på bagasjelokket da det ikke var mer plass inne i bagasjerommet.

Selvsagt begynte det å regne og innvendig trekk på kofferten var blå, dermed ble alle klær som lå i kofferten også farget blå. Turen gikk videre til Helsingborg, over til Helsingør videre til Fyn, over til Jylland

også til Esbjerg. Men nå kom Lucas på besøk og bilen måtte inn på verksted, bytte dynamo! Det sprengte budsjettet, da måtte de videre til Frederikshavn så blakk som det går an å bli, men heldigvis var loffen billig og frokosten måtte nytes ute bak på kofferten. Etter mye om og menn kom de over til Gøteborg, også videre hjem.

Kim hadde bilen frem til våren 1981, da ble den solgt på vårtreffet til Sportsvognklubben i Oslo.

Kim glemte aldri bilen, hver gang han så en MGB tenkte han tilbake på alt han hadde opplevd med bilen. Etter 40 år sporet han opp sin gamle bil, da var bilen lakkert rød og registret om til AJ68990. Det å finne



Bilen var blitt rød lakkert når den kom tilbake til Porsgrunn.



ND-skilt viser hvor bilen først ble registrert.





*Nå er MGBen igjen  
lakkert i Bronze Yellow.*



*En restaurert Roadster*

ut av det, var at det gamle registrering nummeret ND 38220 var fortsatt søkbart. Etter dette prøvde Kim å finne eieren, men uten hell.

Kim skrev brev til adressen som han hadde fått tak i, etter en tid fikk han svar fra eierens søster, det viste seg at eieren hadde gått bort for to måneder siden. Kim fikk da avtale med søsteren til eieren om å komme til Råde å se på bilen. Spenningen var stor, reiste til Råde og fant bilen under en presenning i meget dårlig forfatning, men kjørbare. Etter mye forhandlinger ble det kjøp av bilen. Hentet bilen og kjørte den hjem, selvsagt med følgebil.

Kim begynte å restaurere bilen for ca 3,5 år siden, først det tekniske så han kunne bruke bilen. Etter bilen ble bra teknisk stand, ville han ha tilbake originale



*Kim Kjellevold er fornøyd.*

fargen, lakkerte motorrom, bagasjerom og innvendig paneler, alt dette gjorde han selv. Etter dette demonterte han alt av lister, lykter, seter og kalesje, slipte bilen ned selv. Bilen ble så hel-lakkert i Bronze

Yellow hos Bilskade spesialisten (meget bra lakkering). Bilen er i dag en perle av en MGB, alt i original stand og (matching no) hele bilen. Håper vi ser mer til Kim og bilen til neste år.



Oversiktsbilete Lindesnes Fyr. Foto Kjell-Ivar Søreng.

# Styrkeprøven 2024

## på Lindesnes



Advarselkiltet bakpå bilen, «Voksne leker» slo an tonen for arrangementet.

**Styrkeprøven er eit nordisk arrangement som turnerer mellom Danmark, Sverige og Noreg og er opent for bilar produsert før 1926, pluss for alle utgåver av T-Ford.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Dei eldste bilane som er med er frå før 1910 og det er stor forskjell i motorstorleik hos deltakarane, dette gjer at det er forbausande stort sprik i kva klatreevne og marsjfart det enkelte køyretøy oppnår. Men denne variasjonen ser ikkje ut til å øydelegge for arrangementet, snarare tvert i mot er det forventningar til at passasjerane må gå ut av bilen for at denne skal klare seg opp dei bratte motbakkane og teknikkar for å køyre bratt nedover med dårlege bremsar på berre to hjul blir ivrig diskutert. Eit veldig godt tips skal vere å skru igjen for bensinen og slå av tenninga og deretter bruke motoren som brems nedover, omtrent som ein nyare lastebil med Telma brems. Når vi stilte oss opp i verste motbakken for å



Parkert for lunch på Lucky Strike Bowling senter i Lyngdal.

fylgje løpet var det tydeleg store forskjellar på klatrefarten. I tillegg til bilane med stor motor var det særleg Chevrolet og Dodge som gjekk mykje betre med sine tre-trinns girkassar, enn det T-Fordane (som berre har to gir) greidde.

Årets utgåve av Styrkeprøven blei arrangert i landets sørlegaste kommune, Lindesnes, og i strålende sommarver fyrste helga i august. GVK sine utsendte fann nesten alle samla nedanfor Lindesnes Fyr, der dei stod

oppstilt sola før det var start på dagens løype når den enkelte bil var klar. Av totalt kanskje 70 bilar var det nokon som ikkje ein gong kom seg til start dagens etappe. Frå Lindesnes køyrde bilane over heia til Lyngdal der det var lunch-stopp. I verste motbakken stod GVK sin foredragshaldar Trygve Krogsæther klar med bruksbil for å tau opp dei som ikkje kom opp for eigen maskin sjølv om passasjerane hadde gått ut. Etter lunch bar det vidare til museet med samlinga til Jan Arvid Lindland.

Denne Overlanden frå 10-talet såg ut til å vere nyrestaurert og i fantastisk fin stand. Willys-Overland var ein av dei største amerikanske produsentane før 1925.



Durant hadde namnet etter Billy Durant, ein av dei mest spennande namna innan amerikansk bilproduksjon før krigen. Denne svenske bilen er ein av svært få som framleis eksisterer av det som skulle vere konsernets topp-modell.



Ein veldig flott Fiat 509 med mange kvalitetsdetaljar.

Oversiktsbilde  
Lindland sitt museum  
med minst 70 gamle  
bilar parkert på  
plenen framfor.



Fiat 501 på veg over fjellet til Lyngdal. Her gikk det frå havnivå opp til 210 moh og ned igjen. Strekket blei køyrt begge vegar for å utfordre deltakarane.



Bilen Phoenix produsert i London ca 1910 var like undermotorisert som ein London-Taxi 70 år seinare. Ganske ueigna i bratte bakkar, så sjåføren og lo.



Dodge 1920 gikk som ei kule så sjåføren og meinte det var ingen T-Fordar som kunne halde fylgje.



Her var det store mengder tekniske ting, særleg gravemaskiner med omtrent alle utgåver av Brøyt samla. Etter museet skulle deltakarane på Styrkeprøven køyre same vegen over heia tilbake til Spangereid der dei var innkvartert. Vi frå GVK køyrde med vår 40 år for nye bil tilbake langs E18, der bompengobodene stod så tett at du kunne fylgje turen i detalj på passeringstidspunkta i rekninga etterpå.



1911-modell Maxwell Mascot frå Tjøme parkert utanfor hotellet på Spangereid. Foto frå internett.




V O L V O

# VOLVO EX30

Fra kr **344.900,-**

Inkludert vinterhjul



 **autostrada** Autostrada Porsgrunn | Vallermyrvegen 36 | 35 50 50 00 | [volvo@autostrada.com](mailto:volvo@autostrada.com)

# ROMNES

**ALLE DELER TELLER**

# Langesund-Helgeroa fergene



## Lahela I, Lahela II og Lahela III

En av Lahela-fergene på vei ut fra Helgeroa. LAHELA sto for første stavelse i de respektive hjemsteder – Langesund, Helgeroa og Larvik.  
Foto: Joh. Preutz boghandel.

**Vegforbindelsen fra Sørlandet mot Oslo måtte krysse Langesundsfjorden, og det ble tidlig opprettet bilferge mellom Statshelle og Brevik. Ønsket om en forbindelse mellom Langesund og Helgeroa vokste fram etter hvert.**

Av Tormod Skaugen, Langesund

En av grunnene var at veiforbindelsen her var enklere enn daværende RV 40 med trange hjørner i Brevik og Korketrekkeren i Langangen. Ved å ta ferge til Helgeroa kunne en ta buss til Larvik og tog videre til Oslo.

Fergetrafikken startet 21. juli 1937. Fergen ble bygget ved Bolsønes Verft A/S og fikk navnet Lahela I. Den hadde en kapasitet på 6 biler og 80 passasjerer. Denne fergen ble utsatt for flere uhell. En bil kjørte i vannet ved ombordkjøring i Helgeroa, og passasjerene i bilen omkom. Fergen fikk en trosse i propellen og måtte til reparasjon ved Langesund mekaniske verksted. Reparasjonen tok tre uker. Senere sprakk veivhuset på motoren. Med bakgrunn i at fergen var så godt som ny, endte det med at verftet skiftet til ny motor.

Helt fra starten viste det seg at trafikken var stor slik at det ble behov for en ferge til. I 1938 ble det kjøpt en båt i Danmark som het Masnedsund. Den var bygget ved Svendborg Verft i 1928 og etter overtakelsen fikk den navnet Lahela II. Båten var

bygget slik at man kunne kjøre om bord i begge ender. Da behøvde den ikke å snu i fergeleiet. Kapasiteten var 14 biler og 100 passasjerer. Det ble behov for å utbedre fergeleiet i Helgeroa, og til det ble det bevilget kr. 200,- i juni 1938.

Under krigen ble fergen rekvirert av Statens Vegvesen og satt i rute i Troms fylke. Forbindelsen til Helgeroa ble opprettholdt med en sykkel- og passasjerferge som het Frithjof. Denne ble eiet av Wilhelm Nystrand i Langesund. Denne forbindelsen var viktig da mange dro over for å kjøpe poteter og grønnsaker fra Brunlanes.

Etter krigen ble fergeforbindelsen opprettet igjen. Lahela I ble solgt på det private markedet, mens Lahela II ble satt inn på ruta.



Lahela II. Foto Telemark Museum, Digitaltmuseum.



Lahela III.





llandstigning i Langesund, datert mai 1955.



I 1947/48 ble Lahela III også satt inn i ruta. Den var opprinnelig bygget som minesveiper i England i 1943, men ble ombygget til bilferge. Den hadde kapasitet på 20 biler og 200 passasjerer.

I 50- og 60-årene var trafikken veldig stor, da spesielt om sommeren. Derfor gikk fergene ofte kontinuerlig, og det kunne være lange køer. I Langesund var det vanlig å ta en tur på brygga for å se på trafikken. Vi som var guttunger da skrev bilnummer.

I 1957 skjedde det et alvorlig uhell i Langesund. Det var den første helgen i juli, og det var arrangert de såkalte Langesunds-dagene. Lahella II kom fra Helgeroa full av biler og passasjerer og skulle legge til. Ved en feil ga maskinisten full fart forover istedenfor bakover. En rask reaksjon fra kaptein Albert Nilsen fra Helgeroa forhindret en katastrofe. I stedet for å kjøre fergen til fergeleiet hvor det oppholdt seg mange mennesker, styrte han fergen inn i det såkalte Kommunehelet slik at den ikke møtte betongkaia. Ingen personer ble skadd. Det kom for en dag at maskinisten hadde begynt feiringen av

Langesunds-dagene og var langt fra edru.

Trafikken økte sterkt på 50/60-tallet. Dette kom til uttrykk i de lange køene på Stathelle og i Brevik.

Planene om bru over Brevikstrømmen ble mer og mer aktuelle. Breviksbrua ble åpnet i februar 1962. Fergeforbindelsen

mellom Langesund og Helgeroa ble nedlagt i 1961, og fergene ble solgt. Lahela III ble solgt til Sverige. Den hadde flere redere og trafikkerte forskjellige strekninger i Stockholmsskjærgården. Den ble i 1996/98 ombygget til vikingskip og gikk sightseeingturer. I 2007 gikk den i opplag og ble senere ødelagt ved en stor brann 28.04.2007.



Fergestedet i Langesund. Fra Telemark museums bildesamling.



Fra standen til LMK. Stein Haugseters skolebil fra kjøreskolen i Lundedalen med Christian Haugseters flotte 60-talls telt i bakgrunnen.  
Foto: Jarle Rønjom.



Iryna Kostino-Jordgrav og Lasse Gumpen tilbød salmaker-tjenester fra standen til Gasolin.

# Grenlandsfolk på **Oslo Motorshow**

**Oslo Motorshow har holdt det gående siden 2010, og i år ble det publikumsrekord med over 56000 besøkende. I år var det mange grenlandsfolk å se, både som publikum og utstillere.**

*Tekst: Jarle Rønjom*

Sentralt plassert var Skiensbaserte Garage 15 som selger garasjeinnredning over hele landet. Geir Melum og Per Fredrik Meen hadde tatt med seg en full garasjeinnredning, og de kunne fortelle at de hadde nok å gjøre under

hele messen. Geir Melum hadde også tatt med seg sin flotte Ford Escort rallybil. Denne håper vi å se på veiene i Grenland i løpet av neste sesong av sommer.

Neste Grenlandsbaserte bedrift som hadde hendene fulle var Lasse Gumpen og hans



Geir Melum fra Garage 15 sin Ford Escort rallybil. Foto: Jarle Rønjom.



Geir Melum og Per Fredrik Meen i sin utstilling. Foto: Jarle Rønjom.





Foto: Narve Nordanger



Christian Lund sin 1977 Porsche ble utnevnt til Publikums favoritt. GVK gratulerer. Foto fra internett.

gode ansatte i Gasolin. I tillegg til verktøy har Gasolin startet med salmaker verksted. Mange kunder var innom for å se på det flotte arbeidet salmakerne gjør. De fikk nok mange nye oppdrag i løpet av messen.

Grenland Veteranvognklubb var representert på messen ved formann Jarle Rønjom. Han stod i utstillingen til LMK ( Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber) LMK er en paraplyorganisasjon for 156 kjøretøyklubber i Norge med en medlemsmasse på 50 000 medlemmer. Utstilt her var campingutstyr og hustelt fra 60-tallet. Utstyret var utlånt fra Christian Haugseter fra Skien. Blant en VW transporter fra 1967, en Volvo 144 fra 1969 og andre veteran-kjøretøy stod Stein Haugseter fra Skien sin modifiserte tråbil fra kjøreskolen for barn i Lundedalen på 60 tallet. Mange nikket gjenkjennende til denne bilen.

Også blant vinnerne på OMS fant vi en GVK bil. En av de mest ettertraktede pokalene, Publikums Favoritt gikk nemlig til Christian Lund, «den nyeste bergensen i GVK» med sin 1977 Porsche RSR Restomod. Denne flotte bilen framstod som meget grønn og var utstyrt med fargetilpassede bagasje-bager.

Ellers i messa var det mye spennende å se. Alt fra en ombygd Tesla med karosseriet fra en Amazon plassert oppå, til nye Ford Capri og Tesla Cybertruck. Mange entusiastkjøretøy og mange utstyrsforhandlere. Det var også en egen hall med bare flotte lastebiler. Vi gleder oss allerede til neste Oslo Motorshow.



Porschen er veldig gjennomført med matchende bagasje og et slips i samme stil som interiøret. Foto fra internett.



Er det en Volvo Amazon? Nei det er ombygd Tesla. Foto: Jarle Rønjom.

Årets Norgesløp var lagt ganske langt vekk frå Grenland, heile 1322 km er det frå Skien til Bodø dersom ein køyrer strakaste vegen oppover E6.

# Norgesløpet i Bodø

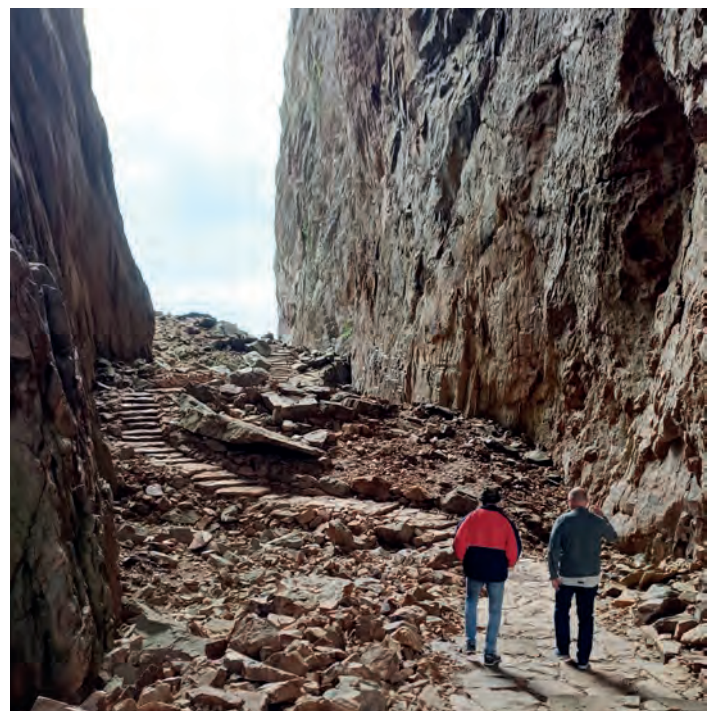


Regn og atter regn. Her er vi på ein av dei mange ferjekaiene utan at det freista å gå ut av bilen.

To viktige ting når ein er på langtur med veteranbil i skiftande ver, kaffi og RainX. Det siste er overlegent alle vindaugviskarar i å halde frontruta fri for regndråpar, særleg på gamle køyretøy.



På den Nasjonal Turistvegen langs Helgelandskysten er det heile seks gratis ferjestrekk og mange flotte stader å stoppe. Særleg om veret er litt fint.



Torghatten med holet igjennom fjellet er veldig godt tilrettelagt for fottur som og kan gjerast som ein runde.





Og med ein så flott turistattraksjon møter du og andre frå GVK. Frå høgre Geirr Forsberg, Jan Tore Nilsen, Helge Tonning, Kari Larsen og undertekna.



Geirr og Kari hadde gøymt sin 1959 Isetta i ein ganske hendig tilhengar og hengt bak bruksbilen.

### Tekst: Narve Nordanger

Samstundes var det entusiasme å spore blant folk når det blei snakk om utfordringa med den lange turen i veteranbil, og det endte med at ganske imponerende fire bilar frå GVK stilte opp i Bodø. I tillegg var det like mange frå Larvik-Sandefjord klubben, dei var kanskje særleg interessert sidan det er LSVK som skal arrangere Norgesløp i 2025. Sommaren 2024 var det strålende ver og flott midnattsol i Nord-Noreg, med unntak av dagane før og etter Jonsokhelga. Dessverre for oss var det og midtsommar-helga som Bodø Motorhistoriske Forening hadde lagt arrangementet til, ikkje det at veret var noko betre i Sør-Noreg heller. Uansett var alle frå GVK standhaftige og køyrde av garde utan noko meir koordinering enn at alle forventa å vere i Bodø til fredags ettermiddag. Då skulle det vere mini-treff på eit torg i Bodø og presentasjon av bilar.

Sjølv hadde eg nok ein gong fått med meg min gamle klassekamerat og kollega, Helge Tonning i bilen. Han stilte igjen opp på tur med dårlege utsikter til avslapping undervegs. Mine planar om å køyre med bråkete gammal dieselbil til Nord-Noreg måtte rettnok leggest på is, då denne bilen nok ikkje er presentabel før tidlegast sesongen 2026. I staden blei det back-up bil i form av ein 66 Mercedes-Benz 250SE/Ca, som er eit veldig påliteleg transportmiddel så lenge bilen har fått litt service. Denne bilen har gode tur-eigenskapar både i regnver sidan han er vassstett med godt varmeapparat, og i sol sidan du kan legge ned kalesja, og skulle slik dekke det meste av vermeldingar. Vi tok med oss telt og tenkte at overnatting skulle nok falle på plass undervegs så fleksible som vi har.

Første strekket var over Beitostølen og Valdresflya før vi kom inn igjen på Europav-

egen gjennom Trøndelag der vi fekk merke at Trondheim er omringa av dyre bomringar. Veret var nesten bra, før det etterkvart skya over og blei ganske så surt. På ettermiddagen såg vi ein kjent svart Mercedes og fekk helse på Svein Eknørød som og var på veg. Til slutt stoppa vi i Snåsa der vi fekk booka oss ei campinghytte av det enklare slaget, det var sikkert like bra for no regna det tett. Neste dag var veret igjen litt lettare og vi bestemte oss for å køyre ytre veg vidare nordover. Turen gjekk difor innom Rørvik midt i landet, før vi tok ferja frå Holm til Vennesund i retning av Brønnøysund. På denne ferja var det og to andre tyske cabrioletar på veg mot Bodø. Det var Trygve Krogsæther og frue med BMW 335 frå 1940, ein bil som har lang norsk historie og i tillegg har vore utstilt på Villa D'Este i Italia, pluss Leif M Skare frå Stavanger som køyrde Mercedes 220 (W187) A-cabriolet. Alle syntest det var kjett



På ferja frå Holm til Vennesund var det totalt tre gamle tyske cabrioletar. Leif M Skare frå Stavanger som køyrde Mercedes 220 (W187) A-cabriolet, og Trygve Krogsæther, kjent frå møte i GVK, som køyrde BMW 335 frå 1940.



På denne ferjekaien møtte vi Armand Fjeld frå LSVK med 1968 MGC.



Til slutt framme i Bodø og teltet står klart utan at midnattsola er synleg.

med innelukka ferja når veret var så surt som det var.

I Brønnøysund hadde vi gjort avtale med ein annan tidlegare kollega, Jan Tore Nilsen, som tok fri for å vise oss Torghatten. I mellomtida hadde veret tørka litt opp og det var nesten fint når vi gjekk oppover den flott oppbygde turstien mot holet i fjellet. Halvvegs oppe

møtte vi så GVKarane Geirr Forsberg og Kari Larsen som hadde tatt med seg BMW Isetta i hengar og køyrd mot Bodø med telt på taket av slepebilen. Det var visst gammalbilfolk overalt. Torghatten var spektakulær og absolutt verdt turen og humøret var ganske bra når vi køyrde vidare nordover mot neste ferje langs Helgelandskysten som er ein flott tur annonsert som nasjonal turistveg.

På grunn av relativt liten trafikk er dei seks ferjene her også gratis frå 2024, noko som verkar som ein magnet på turistar og spesielt dei i bubil. Heldigvis var det ikkje så mange av dei midt i juni, men vi har jo sett bilete frå juli av meir enn 50 slike bubilar som måtte overnatte på ein av ferjekaiane etter at siste ferje for dagen hadde gått. Sidan både Helge og eg er vestlendingar med lang erfaring i



Ein gammel kjenning. Fin 34 Chevrolet som blei seld frå Grenland til Bodø for nokre år sidan.



Det var også nokre to-hjulingar opplina i det halvsure veret på fredagen. Her ein fin Cezeta scooter som det finst mange av i Grenland, men ikkje på vegen?



Flott kombinasjons karosseri litt buss og litt lastebil, hybrid kan ein kanskje kalle det.



1936 Humber Pullman Limousine i fantastisk originalstand. Fyrste eigar var Dronning Maud, seinare stod bilen lagra hos Lassen på Vold. Då var bilen eigd av ein Løfmann, som var keramikk-kunstnar og budde i svingane før Findal. Blei kjøpt av Vidar Sjøberg ca 1975 og seld same år vidare til den tidlegare tennis-spelaren Bamse Lid som seinare hadde bilen med seg i VG og fortalte gode skrøner om bilen. No hos eigaren av Stadssalg i Bodø.



Andreas Schytte Larssen og frue frå Horten, vann beste antrekk med sine ulveskinnsjelsar og 1921 Harley-Davidson. Bakom ser vi ein raud Bugatti Type 30 frå 1924 køyrd av Ole Kr. Haugen. På eigne hjul frå sentrale Austland og med lite sidegardiner på den opne bilen, var dette ein ganske imponerende prestasjon. Lengst bak ein Supermarine Spitfire på sokkel, som viser at starten gjekk frå Flymuseet i Bodø.





Elegant og stilfullt antrekk, spesielt slipset gjorde sitt. Tore Geir Olsen med sin 1961 Ford Zephyr.



Fleire frå GVK. Her er Øyvind Kvernbakken og Ann Kristin Jakobsen som køyrde ganske nyrestaurert M-B W115, ein bil som få månader tidlegare stod heilt demontert i ei løe.

å nå ferja, forstod vi og at det var elendig korrespondanse mellom to av ferjestreknigane. Du måtte enten køyre ganske fort eller vente ein time ekstra på neste ferjekai, vi køyrde difor kontrollert på fartsgrensa og var einaste bil på den ferja som nådde neste.

Regna og blas gjorde det heile tida medan vi stoppa på Alstadhaug og andre kjente stader langs kysten, og det frista ikkje så mykje å overnatte i telt. Difor var det kjekt når vi fekk oss hotellrom i Sandnessjøen for natt nr to. På gata utanfor hotellet stod det og ein raud Bugatti Type 30 frå 1924 køyrd av Ole Kr. Haugen. Han hadde køyrt på eigne hjul frå sentrale Austland, og utan sidegardiner på den opne bilen var det ein imponerande prestasjon. Siste dag før Bodø var vi innom Glomfjord og Saltstraumen, og vi møtte Armand Fjeld frå LSVVK i ein ferjekø, før vi enda opp på campingplass like nord for byen. I Bodø-området var det meldt om ganske mykje vind den natta slik at det blei

tungt fokus på god bardunering når teltet skulle opp. Vi slapp i alle fall å tenke på at det kunne bli mørkt, for no var vi i Midnattsolens rike sjølv om ingen såg sola.

Neste morgon stod teltet framleis og humøret var upåklageleg sjølv det regna ganske tett. Heldigvis fann vi ein bensinstasjon der det ikkje var så mykje morgontrafikk i vask-bilen-sjølv hallen. Med mykje kaffi i handa blei så bilen vaska for insekt og vegstøv medan vi fylgde med på yr.no som hadde lova opphaldsver på ettermiddagen. Og etter to timar i hallen slutta det å regne og vi kunne skli ned til torget der løpet skulle formelt opnast med nyvaska bil. Her var det mange bilar samla, blant anna tre bilar med tilknytning til Grenland som no alle var i Bodø. Herunder ein ganske flott gul Volvo P1800ES som visstnok var til sals. Om kvelden inviterte arrangøren på eit rett så triveleg selskap ombord i veteranbåten Gamle Salten som ligg ved kai i byen.

På laurdagen og sjølv løpet som starta ved Flymuseet var det blitt hyggeleg ver og kalesja gjekk ned for fyrste gong på turen. Sjølv løpet var greitt nok, spesielt kjekt var stoppen ved eit samfunnshus for lunch medan arrangøren nok kunne spandert litt pilar undervegs og kvalitetssikra korvidt løypebeskrivelse rett frå google maps gav nok fornuft. Laget vårt gjorde det skarpt på alle quis spørsmål, men fall igjennom når det var snakk om å stoppe på eit bestemt punkt med bakhjulet og vi vann ingenting. Laurdagskvelden var det festmiddag på hotell i byen, men då var vårt lag alt langt sør for Saltfjellet. Helge hadde blingsa på ein avtale og det blei viktig å kome seg sørover innan tysdagen.

Når eg kom heim med min trufaste 250SE, hugsa eg og på å sjekke motorolje og vatn. Det var nesten ingenting brukt, og slik er nok denne bilen for påliteleg til at eg vel denne neste gong eg skal på langtur.



1978 Opel Ascona B påmeld med Gørill Østerhus som sjåfør, hadde etter mi meining det beste antrekk av alle. Gørill var antrekk-ansvarleg og fortalte at det ikkje hadde vore heilt lett å få gubben til å godta denne dressen. Dei var ein av fleire ekvipasjar frå Tau i Rogaland som hadde dekorert bilane og køyrt den lange turen i følge.



Er ein i Bodø må det bli bilete med Landegode i bakgrunnen. Svein Ekornrød med sin W111 har funne både den beste foto-plassen og fint ver for foto.



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmar



Med 90 cm karmar



## 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



7. februar 2025

# Innkalling til Årsmøte i GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubb sine medlemmer **torsdag 7. februar 2025 kl. 19.00** i vårt klubbhus i Porsgrunnsvn. 242, Skien. **NB! Det anbefales å møte opp i god tid for registrering av stemmeberettigede ved inngangen, og dermed unngå køståing i vinterkulden.**

### DAGSORDEN:

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden.
2. Valg av møteleder og referent.
3. Valg av 2 personer til å skrive under protokollen, valg av tellekorps.
4. Styrets årsberetning for siste beretningsår. Årsrapporter fra redaksjonskomiteen og huskomiteen.
5. Klubbens reviderte regnskap for siste kalenderår.
6. Fastsetting av kontingent for det etterfølgende år (2026).
7. Budsjett for kommende år (2025).
8. 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**.)
9. Utmerkelser.
10. Valg. (Medlemmene kan fremme forslag til kandidater til styret. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet, dvs. **torsdag 17. januar**. Jfr. lovenes § 10.2 (Valg). Valgkomiteen består av Bjørn Granheim.)
11. Servering. Klubben byr de frammøtte på snitter og bløtkake.

Styret





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.

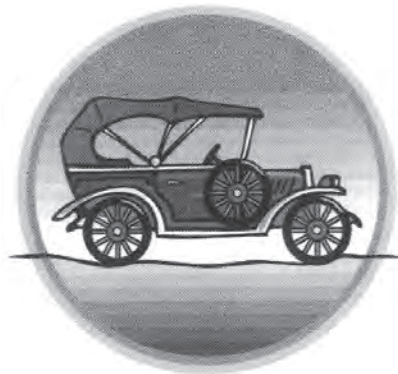
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

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



Stedet for VVS  
**Rørlegger'n a/s**



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





# Jaguar forkleddt som Jaguar

«Ikke bytt bort Deres originale Volvo bit for bit». I forrige årtusen fant man denne annonseteksten i landets aviser. Det var en advarsel om å ikke erstatte originale Volvo-deler med piratkopier. Annonsekampanjen tok slutt da det viste seg at leverandørene av piratkopier leverte de samme delene til Volvo. Med Volvo sitt merke på esken..



Olav Skyllingstad gjør nesten det motsatte, han setter originale deler inn i en kopi: En replika av en Jaguar XK 120. Som kom i original utgave 1950 – 58. Ola Skyllingstad sitt prosjekt er hardpakket støpegods av polyester men vil til forveksling se ut som den «ekte» Jaguaren. Til og med fargen stemmer..

I følge leksikon ble Jaguar etablert i 1945. XK120 var den første Jaguar som så dagens lys i 1948. Da sto en nyutviklet motor med 6 sylindre og 3.4 liters motor klar. Den hadde betegnelsen XK6, der den mystiske X sto for *experimental*. Så vet vi det. Med dette under panseret ble Jaguaren en riktig råttass. Kjøregleden og farten var derimot begrenset til kun to personer om gangen, flere var det ikke plass til.

Tross denne begrensningen ble det solgt 12000 eksemplarer, hvilket betyr at kun 24000 personer kunne dra glede av dette vidunderet. Nok om det.

I motsetning til Olav Skyllingsstads utgave var de første utgavene satt sammen av ask og aluminium. De var uten tak, det er jo et tankekors at man i England går til et slikt skritt med tanke på den årlige nedbørsmengde som landet opererer med.

Bilen fikk den naturlige betegnelsen OTS som enkelt og greit står for *open two-seater*. Betegnelsen 120 referer kort og godt til at toppfarten var 120 mph. Hvilket betyr at denne lille skapningen kunne dra av gårde med 193.121 km/t. Da holdt man godt på hatt og parykk. Vi har hørt om fly som beveger seg langsommere enn det. I 1950 ble karosseriet laget av presset stål, og i 1951 kunne man løsne grepet om parykken, da ble de også levert med tak. Men farten var den samme, og Jaguaren deltok i mange bil-løp, der den satte respekt og rekorder, ikke helt ufortjent.





Prosjektet til Olav Skyllingstad er laget av hverken ask, aluminium eller stål. Den er et ektefødt barn av den nye tid: glassfiber støpt i form. Vi har vært borti et slikt prosjekt tidligere her i Veteranvognen, et byggesett som har bosted i Siljan. De to prosjektene er helt ulike men har en sterk fellesnevner: Unøyaktighet. Olav Skyllingstad forteller at her er mye som ikke passer helt sammen, det må slipes og justeres, huller må bores, eksisterende hull må utvides osv.

TAYLOR MADE BY  
**AUTOTUNE**  
 EST. 1969

Den som er skyld i det heter Autotune . Og befinner seg i Rishton, England. Ikke langt fra Byen Blakburn, for dem som kunne tenke seg å dra på besøk. Det ble etablert i 1969 av ekteparet Anthony og Carolyn Taylor. Kanskje en ikke helt vanlig ekteskapelig hobby, men like fullt en glimrende forretningside. En meget suksessrik sådan.

I 1983 kom ideen om å lage kopier av kjente biler: Aristocat Kitcar. Det var Aston Martin og Jaguar de ville satse på. En av Jaguarene deres står altså i garasjen til Olav Skyllingstad. Den kjøpte han i 2021 og fikk den fraktet fra England hjem til Norge. Den ble pakket i en kasse, og en kar fra Skien som bodde i Nord-England tok den med på henger da han skulle Norge. Enkelt og greit.

Jaguaren er for øvrig ikke den første replika som Olav Skyllingstad har bygget. Tidligere hadde han satt sammen en Lotus Super 7, med deler fra et av Englands største produsenter av denne typen: Westfield Sportscars, som ligger i Kingswinford og ble grunnlagt i 1982.

Etter at alle Olav Skyllingstads deler var på plass og alle papirer undertegnet av Biltilsynet ble Lotus Super Seven

flittig brukt. Om enn ikke lenge, det kom etter hvert tydelig frem at den ikke var noe praktisk kjøretøy.

Festlig å se på, javel, rask i vendingen, javel, men lite familievennlig og trangt om plassen. Den ble solgt.

Vi biter oss merke i at ved første øyekast virker det som om den pågående Jaguar ikke er stort mer romslig enn den avgåtte Lotus. Så vidt vi kunne observere var det plass til Olav Skyllingstad og én passasjer, vi oppdaget ikke engang antydning til den såkalte «tallerkenhyllen» som enkelte av klubbens medlemmer smykker seg med. Der hvor man sitter som et mellomleggs-papir mellom førersetet og bagasjerommet. Men det har vel aldri vært slik at disse sportsutgavene er tenkt brukt til familietransport. Uansett, delikat er den, i all sin mangel på romslighet. «Taylor Made»? Skreddersydd. Så vet vi det. Navnet passer bra..

**THE ARISTOCAT**

Long legged Roadster with classic appeal

**TAYLOR MADE**

**AUTOTUNE (RISHTON) LTD.**

1007 The Boulevard, Rishton, Bolton, Lancs, B91 1PL  
 TEL: GREAT HARTWOOD 07254 88811

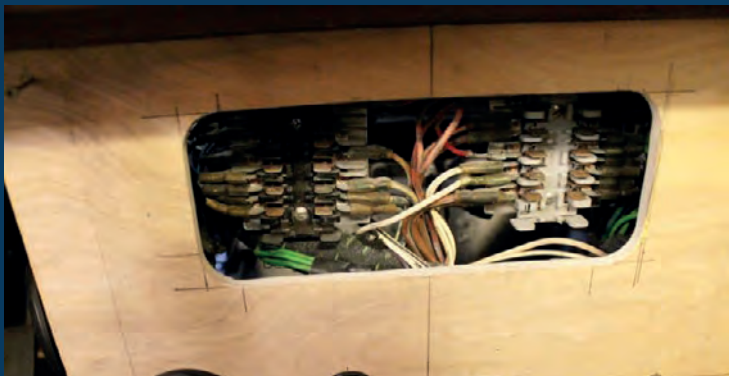




Det er også trangt om plassen der Jaguar XK losjerer. Men utstyret er det ingenting å si på, her er bl.a. en solid løftebom, akkurat høy nok til at man kan komme til de underliggende herligheter. Og høy nok til at man kan glemme igjen en krakk under bilen før man senker den ned.. Med litt møysommelig kneling kunne vi beundre kjøretøyets nedre halvdel.

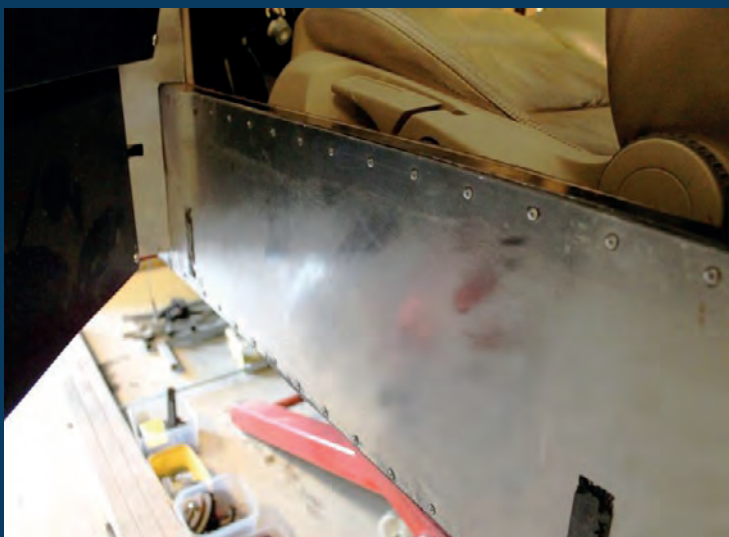


Det fremstår med all tydelighet at her snakker vi ikke om gammel god årgang, men om moderne løsninger og materialer. Bjelker og stag som ikke var på designerens tegninger da originalen kom til verden, men resultat av intenst håndarbeid fra Olav Skyllingsatts side. Han lager mange av delene selv, både på karosseri og øvrige detaljer.



Selvkomponert, slik som hanskerom, dørlåser og huller som må skjæres i karosseriet for å få plass til lyktene. Hele karosseriet er nemlig støpt i ett stykke for enkelhetens skyld. Så for å få på plass til en lykt må du til med bor og stikksag. Enten det er frontlykter eller blinklys eller dashbordet.

Olav Skylling lager også sine personlige løsninger som f.eks. dørstokker i rustfritt stål som festes med pop-nagler. Dashbordet er også egenprodusert med egen design og selvkomponert instrumentpanel.





Ideer til utforming har han funnet på diverse bilder og så skjøtet på med egen praktisk sans. Han benyttet seg også av Jan-Arthurs tekniske avdeling for pulverlakk. Olav Skyllingstad presiserer at instrumentene på dashbordet IKKE er 1950-talls, men at de fungerer til sitt bruk. Når man har et slikt byggesett mellom hendene er det nok en akseptabel innstilling.

Byggesettet var for øvrig ikke helt uten deler da det ankom: det fulgte med bak-aksel, bremses, differensial, for-aksel og tannstang-styring. Aberet med denne var at den var beregnet på høyre ratt og dermed var den ubrukelig. Det fulgte også med sidevinduer og spor til å feste dem med. Mens holderen til bagasjeromslokket måtte han lage selv. Derimot fulgte det med både kalesje med rammeverk. Det er da noe bare det?

Olav Skyllingstad er født i Mandal i 1946 men havnet i Bergen der han tok utdanning som motor-ingenør / sivilingeniør.

Sine fem første år i aktivt yrke hadde han på forskningsavdelingen på Christian Michelsens-instituttet i Bergen. Det må sies at slikt gir et godt grunnlag for det han holder på med nå.

For å dra Jaguar-prosjektet sitt lovlydig i land har han alliert seg med to oppnevnte representanter hos Biltilsynet. Der er visse regler for at slike byggesett skal bli godkjent: Forskrift om amatørbygget kjøretøy, 2118. Dermed har han garanti for at han en gang i nær fremtid kan få skilte på bilen og optre som lovlydig representant i trafikken. Når han i tillegg til utdanning og støtte fra Biltilsynet er utstyrt med dreiebenk, søyleboremaskin og sveiseapparat ser vi for oss at Jaguar XK 120 om ikke lenge blir å se i byens gater. Det er bare litt småtterier igjen som skal poppes på plass hist og her.



Når vi vet at alt dette er kommet i løse deler anser vi det som litt av en bedrift å sy alt dette sammen til et forsvarlig kjøretøy, selv med bistand fra Biltilsynet. Blandingen av brukelige / ubrukelige deler samt egendefinert produksjon virker likevel overbevisende der Jaguaren henger i løse luften.

Det aner oss at Olav Skyllingstad, i tillegg til utdanning og yrkes-erfaring, også besitter er høy grad av løsningsorientert pågangsmot og energi.



Som rosinen i pølsen ligger motoren trygt plassert der den hører hjemme. 6 sylindre med alt det tilbehør den trenger for å lange skikkelig ut. Blant annet to forgassere som skal forsyne 4,2 ltr. med frisk luft. Ferdig trimmet og klar til innsats står ca. 180 hestekrefter klar til å sende Olav Skyllingstad ut i verden. Vel og merke når alle hull er skåret ut og plasten er erstattet med diverse lykter, og etter at alle de små detaljene er håndtert. Vi regner med at Jaguar XK 120 fra et sted på 1950-tallet vil ta seg godt ut i trafikken. Og høres når den kommer.



Ulf

# EN LANDEVEIENS RIDDER I HESSELBERGS GATE

**En 1915 Studebaker er fotografert i Hesselbergs gate i Skien, rett vest for krysset med Landstads gate.**

Av Tor Kjetil Gardåsen

Hesselbergs gate var den gang en smal grusvei, og ut ifra bildet virker det som om to biler knapt kan møte hverandre på denne veien, som i dag er en av Skiens mest trafikkerte.

Den første bil hadde rullet inn i Skiens gater i 1901. Bilførere på denne tiden var nærmest for en slags pionerer å regne. Fartsgrensen var til å begynne med

15 kilometer i timen inne i byen og 35 kilometer ute på landeveien. De første bilene hadde ikke speedometer, og en kjørte nærmest på skjønn.

Ennå i slutten av 1920-årene ble biljøring sett på som en vanskelig kunst. Bilførere skulle imidlertid opptre høflig og korrekt, nærmest som en slags riddere langs landeveien. Arentz *Haandbog for bilister* fra 1927 setter opp en rekke detaljerte regler. Her minnes det om at det kreves gode nerver for å kjøre bil. Ved møte med skye hester skulle hesten bestemme hvilken side det skulle kjøres til. Høyre-regelen var altså ikke absolutt. Dessuten

skulle en gi signal med hornet før hver skarp veisving. "Hold fast ved en fattet beslutning i en vanskelig situasjon" er en annen regel som fremheves, sammen med påminnelsen om ikke å ta øynene fra veien ved gearing.

Regelen "Hold alltid blikket rettet i kjøreretningen" har minst like stor gyldighet som i dag med stadig innkommende meldinger på mobiltelefonen som krever å leses i samme øyeblikk de har kommet inn. Og videre minner boken om at "Vis alltid størst mulig forsigtighed; kun den uøvede søger at "kjække" sig." Og kanskje viktigst av alt: "Ta ikke "Chanser".



Foto: R. Nyblin/Telemark museum TGM-B.24590

## MEDLEMSMØTE

### Referat fra medlemsmøte 7. november 2024

Formann ønsket velkommen til ca. 85-90 medlemmer i kveld. Jarle startet møte med å be alle om å reise seg, for å minnes avdøde Sven Hansen med 1 minutt stillhet.

Etter en kort info, så fikk kveldens foredragsholder Trygve Krogsæter ordet.

Han fortalte om sitt liv med veteranbiler. Han begynte som 17-åring å restaurere biler. Krogsæter har restaurert en mengde biler, og gjennom bilder og fortellinger fikk vi et innblikk i hans utrolige historie. De aller fleste biler han har restaurert er fra før 1940. Krogsæter er veldig engasjert, og holdt et morsomt og fantastisk foredrag.

Som takk overrakte Jarle våre bøker og blomster.

Til slutt fortok Geir Havgar trekning av lotteriet. Møtet slutt kl. 21.10.

Referent Per Øvrum





Leif med sin BMW 1800 Ti som han har eigd i 40 år

# Neue Klasse i 40 år

## Leif Hægeland med BMW 1800Ti

Ved inngangen til 60-talet var BMW ein vellykka motorsykkelprodusent og ein relativt mislukka bilprodusent som berre hadde to hovudtypar bilar i sitt sortiment.

Av Narve Nordanger

Det eine av desse var den mikroskopiske modellen Isetta som var bygd på lisens frå

italienske Iso og hadde innleiingsvis vore ein suksess, men mot slutten av 50-talet gjekk salet av både motorsyklar og mikrobilar brått ned. I tråd med det tyske økonomiske mirakelet

etter krigen ville den jamne tyskar no ha ein skikkeleg bil med god plass til familien og litt hestekrefter som kunne køyre på Autobahn. Og det fekk dei frå Volkswagen og Borgward.



Eit mykje tidlegare bilete med same bil og same mann på same plass.

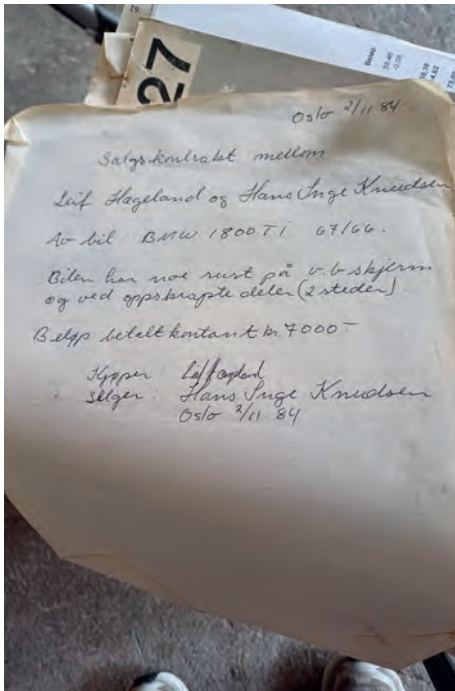


Maskinsjefen monterte ekstrainstrument, det var ikkje godt nok med idiotlampar som dei kalla det for på 70-talet.

40







Salskontrakt frå november 1984. Du fekk mykje for 7000 den gongen.

Volumalternativet til Isetta hos BMW var den alderdomlege 501 og 502, på folke-  
munne kalla Barokk-engelen. Dette var ein  
dyr bil som berre politiet i München kjøpte  
mange av (for å støtte BMW) og som  
fabrikken eigentleg ikkje tente pengar på.  
Ikkje tente BMW pengar på nisjemodel-  
lane 503 og 507 heller, begge var basert  
på 501 og blei selde i svært få eksemplar  
til Elvis Presley og andre med svært god  
råd. Og for å gjere ting endå vanskelegare  
skifta leiinga i BMW like mykje rundt som  
trenar-apparatet i fotballklubben Odd.  
«Det var nye sjefar med ny retning kvart  
einaste år», sa Alex von Falkenhorst (han  
var racersjåfør og blei etterkvart moto-  
ringeniør hos BMW). Krisa toppa seg til  
desember 1959: Bekymra bank-aksjonærar  
ville selje ut heile firmaet til konkurrenten  
Mercedes-Benz, men etter eit dramatisk  
møte endte det i nesten halleluja stemning  
etter at storaksjonæren Herbert Quandt  
gjekk mot sals-planane og stilte med nye  
pengar. Quandt kjøpte seg etterkvart opp  
til majoritetseigar i BMW med sine familie-  
pengar og blei sett som ein redningsmann.  
Optimismen Quandt tok med seg gjorde  
også at bankane gav BMW låna dei trengte  
for å ferdigstille sin nye modell som altså  
blei fyrste eigenutvikla etterkrigsbil.

Denne bilen blei kalla Neue Klasse, og  
var ein heilt ny type BMW plassert i  
mellomklassen, ganske mellom Isetta og  
501 når bilen blei introdusert på Frankfurt  
utstillinga i september 1961 som BMW



Framfor grillen hadde ein ung mekanikar ved namn Bjørn Granheim montert både tåkelys og 1000-metrar.



Sidan BMW framleis var 6 volt i 1967, blei det eit heilt batteri med omformarar frå Mascot i Drammen for å gje lyktene 12V.



*BMWen er ein fin køyrebil, her er Leif med på GVK sin jubileumstur til Skinnarbu.*

1500. Neue Klasse blei stamfar til både BMW sin 5-serie og 3-serien utover 70-talet. Bilen var 450 cm lang (som ein M-B 180), designa av Hofmeister og den fyrste modellen med Hofmeister-knekkjen på C-stolpen. Designet blei vel tatt i mot av samtida. I tillegg hadde BMW flaks når Borgward gjekk konkurs i 1961. Modellen Isabella som Borgward hadde hatt suksess med, var akkurat i segmentet som Neue Klasse skulle inn. Ein delegasjon frå München til Bremen kom i retur med diverse maskiner som passa perfekt til masseproduksjon, pluss Borgward sin tidlegare sjefsingeniør og salssjef på lasset. Produksjon kom i gang frå hausten 1962, og særleg motoren på 80 hk ut av berre 1,5 liters volum overraska positivt og



*Klar til nattkøyring med like mykje ekstralys som ein moderne vinterbil.*



*I profil er det lett å få auge på BMW sitt varemerke Hofmeister-knekkjen på C-stolpen som altså blei introdusert med denne bilen.*





Bakenden med hengarfeste, som alltid har vore populært her i landet.



Bensinloket er lokalisert oppe på høgre bakskjerm.

hadde gode kvalitetar. Med skiver framme var bremsene fullt på høgde med det beste i mellomklassen. Hausten 1963 kom vidareutviklingane 1800 (90 hk) og 1800Ti (110 hk, kjent for å vere sprek). Til 1964 blei det endå sprekare, då kom 1800 TiSA med doble Weber og 130 hk.

I 1965 bestemte BMW seg for å vidareutvikle sin Neue Klasse med både større utgåver og 6-sylindra motor for å konkurrere mot dyrare bilar (M-B 220SEb er nemnt som konkurrent i eit svensk blad), og dermed var grunnlaget for 5-klassen lagt. Samstundes kom og ein enklare og billegare to-dørs utgåve av bilen. To-dørs bilen blei etterkvart til 1602, som igjen vidareutvikla seg til 2002 Turbo etc. Denne fekk stor suksess i USA som ein kvikk liten tass i motsetning til gjengse amerikanske bilar på den same tida, og danna grunnlaget for BMW 3-serie. Stasjonsvogna med namnet Touring kom i 1971, og 1972 steig

årsproduksjonen til over 100.000 bilar. Totalt blei det produsert 827.000 av Neue Klasse til modellen blei lagt ned i 1977.

#### 1800Ti

Denne 1967 modellen er i dag eigd av Leif Hægeland i klubben, og blei kjøpt ny i 1967 av Arne Jørgensen frå Skien. Jørgensen segla utanriks som maskinsjef og på siste turen sin mønstra han av i Frankrike, der kjøpte han seg ein ny BMW som han deretter importerte sjølv til Noreg og tok med seg heim til Grenland. Her hadde han fått ny jobb som teknisk sjef på Telemark Sjukehus. Det blir fortalt at han ofte måtte ut i lunsjen for å sjå til bilen, og at han berre kunne ha Valvoline olje på han. Den dag i dag er det eit stort Valvoline-merke under panseret på bilen. På fritida tok han godt vare på sin BMW. Blant anna var bilen innom firmaet Bilutstyr der ein ung mekanikar ved namn Bjørn Granheim monterte eit heilt

galleri med ekstralys og fem stykk Mascot omformarar for å forsyne ekstralyktene med 12V frå bilens ganske gammaldagse 6V elektriske anlegg. På GVK sin jubileumstur til Skinnarbu kjente Bjørn brått igjen bilen og kunne fortelje dagens eigar om jobben.

Vi finn og tidstypiske ekstramålarar på dashbordet. Amperemeter og oljetrykkmålar måtte til tenkte den gamle maskinsjefen, som ikkje var fornøgd med å berre ha varsellys tent når noko var feil. Deler av denne historia har Leif Hægeland fått vite om av son til Arne Jørgensen, som segla med far sin på den siste turen og var med på turen frå Frankrike og heim.

Etter at fyrste eigar selde bilen, var denne eigd ein periode av Hans Inge Knudsen som gjekk på Porsgrunn vidaregåande skule. Ein annan elev på skulen som og var interessert i bil, heitte Leif Hægeland og han blei veldig begeistra for denne BMWen som dei stadig diskuterte. Eitt år seinare sat Leif på med Hans Inge på tur til Oslo på 2. juledag. Det var som om bilen berre flaut innover på E18, og Leif blei endå ivrigare i å byte sin Renault 10 i ein slik BMW. Det gjekk ikkje betre enn at Leif kjøpte seg BMW i november 1984 med pengar oppspart frå sommarjobbar. No i november 2024 har Leif altså 40-års jubileum som eigar av sin 1800Ti. Dei fyrste åra jobba Leif og far hans på bilen om sommaren når han hadde fri frå skulegang. Bilen var på det tidspunkt nærmare 20 år gamal og rust hadde dukka opp. Ein god ven hjalp til med å byte ein framskjerm og plata under støytfangaren bak. I tillegg blei det retta diverse småbulkar før BMWen blei lakkert vinteren 85/86.



Vinyltak er og veldig tidstypisk for 60-talet



*Innbydande seter med framleis like fine setetrekk og igjen tidstypisk ratt-trekk for den sportslege sjåføør.*



*Også veldig tidstypisk. Original Blaupunkt radio med ettermontert temperaturmålar over og ettermontert Clarion kassettspealar under.*

Eit minne frå den tida var at hovudlysa var så svake og ikkje ein gong ein verkstad som var god på elektrisk fann anna enn at leidningsnett og brytarar var heilt i orden. Etter det mislukka verkstadsbesøket kom Leif og far hans sjølv på kva det var, nokon hadde montert 12V lyspærer i ein 6V bil!

Frå hausten 1986 stod BMWen veldig mykje på ulike lagerplassar og blei lite køyrt medan Leif jobba i Oslo. På 90-talet kjøpte han seg hus og bygde garasje på Hovenga, då fekk han bilen heim. Likevel har det blitt relativt få km på den gode 1800Ti. Fyrst jobba Leif i

Televerket og deretter som trafikkklærer på bil og MC. Jobbane gjorde at han var på vegen heile veka og køyrelysten når helga kom var mindre. Var det overskot til å køyre ein tur, var det kjekkast med MC i helga og. Om bilen har køyrd lite så har det og vore mange gode minner som då sonen i huset var liten og dei køyrde Grenlandsrally. Junior var aktiv på alle postane og etter dei kom i mål kom det frå guten i baksetet: - Kan vi kjøre en gang til?

Leif har aldri tenkt på å selje BMWen og ei snill kone har ikkje pressa på så mykje for å betre plass i garasjen. Det imponerende

batteriet av ekstralys har etterkvart blitt kopla ut for å minske utfordringane med dette på EU-kontroll, men dei står der framleis og er med på å gje bilen ein ganske unik utsjånad.

Etterkvart var det ein sørlandsk entusiast som overtalte Leif til melde seg inn i GVK og ta med seg BMWen som no var blitt 30 år. Klubben hadde lokale på Geiteryggen og her blei Steinar Høidal gjeve i oppdrag å ta seg av den nye medlemmen. Leif fekk på den måten ein god start i GVK og har sidan det vore aktiv i klubben, både som skribent i blad og bøker og som postmannskap på løp.



*Også til bryllaup passar ein raud og svart 60-tals BMW svært fint inn.*

# Skandinavisk MC-Museum

Tekst og bilder: Leif Hægeland



Skandinavisk MC-museum ligger i Magnor ved grensa til Sverige. Her har noen engasjerte eiere bygd opp et fantastisk motorsykkelmuseum. De har samlet mange forskjellige motorsykler. Kona og jeg besøkte denne perlen av et museum nå i sommer. Da hadde de ca. 190 sykler inne fordelt på ca 70 merker. NRK TV har en god presentasjon av stedet i Norge Rundt fra 31. mai i år.



En legendarisk sykkel 1965: Harley Davidson Electra Glide



De første syklene som man møter i samlingen er Harley Davidson. Så kommer de etter tur, alle kjente merker, mye var veldig gammelt. En stor positiv overraskelse var å se løpsykkelen til Ove Skifjeld: Kreidler 50 GP 1976. Det gjorde inntrykk. På et klubbmøte for en tid tilbake fortalte Jan Petter Lyng levende og engasjert om Ove Skifjeld. Med en 50kubikk moped/motorsykel putta inn i en varebil, reiste han Europa rundt og kjørte heftige MC-løp. Jan Petter var mekaniker for Ove på disse turene. Det handlet om store hastigheter. Så det var en stor opplevelse å se sykkelen hans her.



En smakebit fra Harley Davidson-avdelingen

Til venstre: Yamaha LS2 fra 1974. En av gutta i gata hadde en slik da jeg vokste opp. Jeg fikk sitte bakpå for å kjenne på «draget», stor opplevelse!



Nok en legende, Honda CB750. Da denne kom revolusjonerte den MC verdenen og satte japanske sykler grundig på kartet.



Moto Guzzi Le Mans 2 fra 1980, et mesterverk av en italiensk sykkel.



Et lite utsnitt fra samlingen. Til høyre: Slik kunne det se ut i og ved et MC-verksted i «gamle dager».



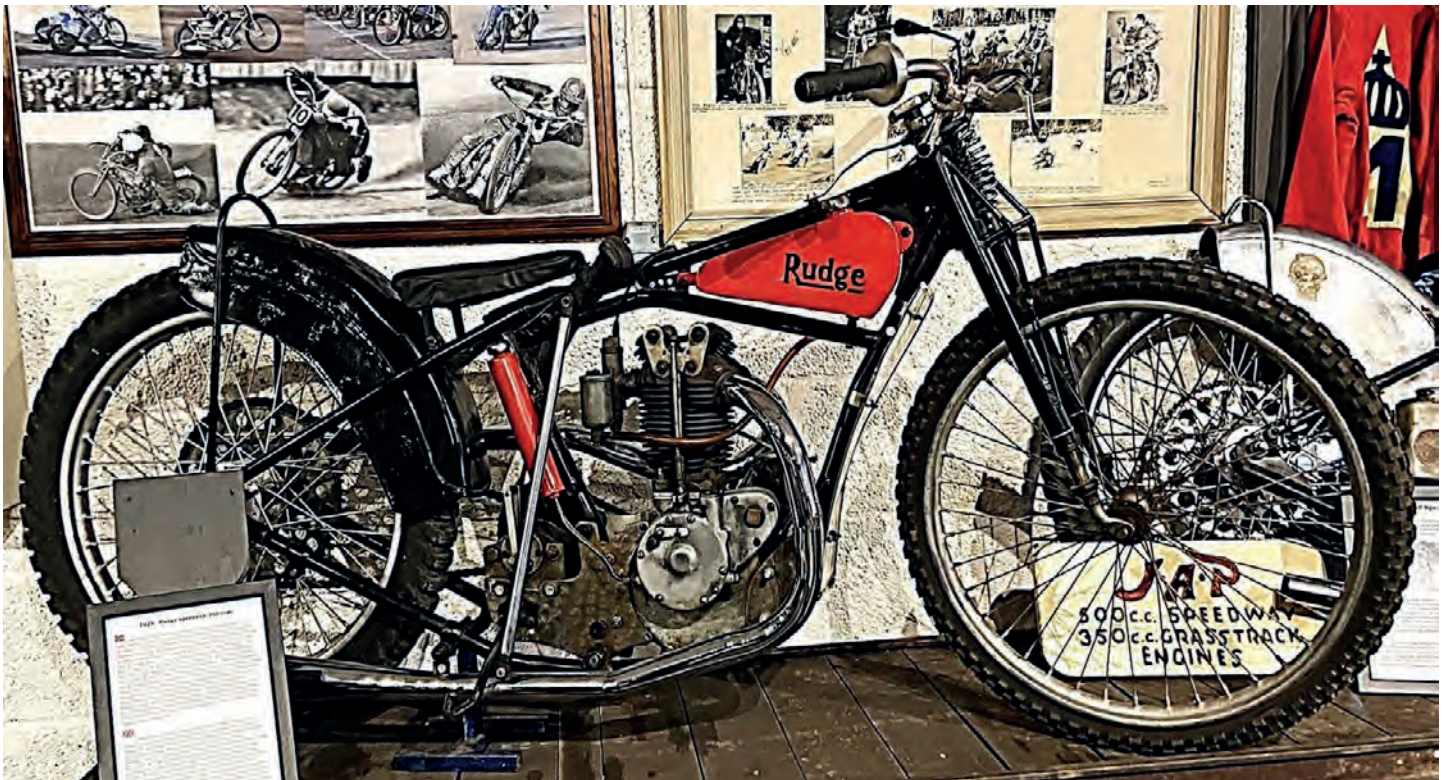
Over: Gilera, dette var det ypperste du kunne av mopeder på 70-tallet. Jeg fikk låne en slik på ferie en gang, det satt varig spor!

Til venstre: En pen bukett eldre Husqvarna, crossavdelingen.



Nederst: Sidevognsracing, en fantastisk gren innen motorsport. Innebærer en meget aktiv sidevognspassasjer.





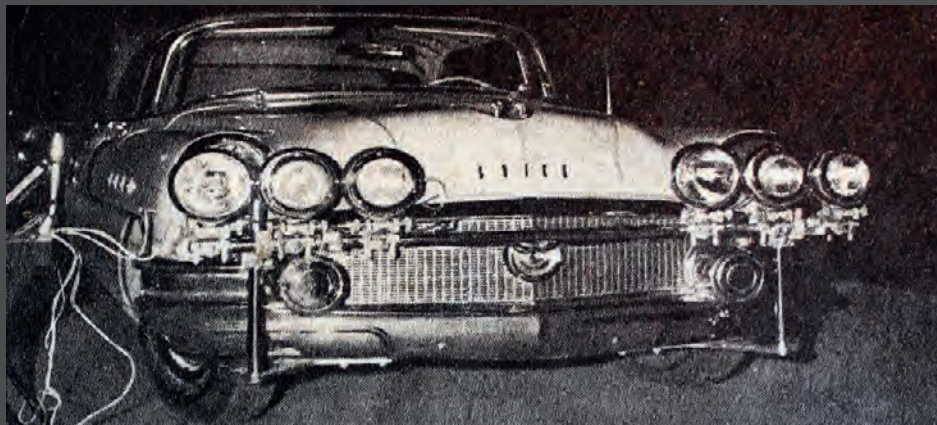
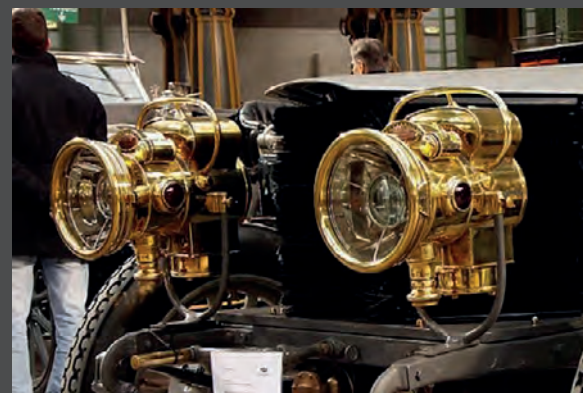
Kan denne ha vært på Geiteryggen en gang tro? Speedwaysykkel fra 1929.



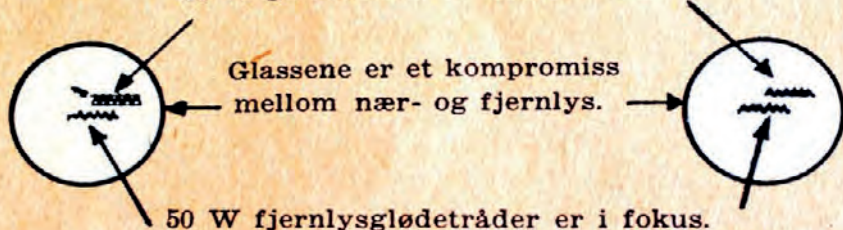
Sykkelen til Ove Skjefld og en stor plakat som fortalte historien hans. Sykkelen var en Kreidler GP 1976 og var utstyrt med en motor på 19.8 hestekrefter som kunne oppnå 220 km/t.

# NESTEN SOM Å KJØRE I BLINDE

Vanskelig å lese overskriften? Like vanskelig kan det være å kjøre i høstmørket. På våt asfalt som sluker så å si alt det du har av lys på bilen. Er det tåke i tillegg.. Noe som hver og en av oss har opplevd fra tid til annen. Selv om vi i dag nyter godt av en mer enn ett hundre års teknisk utvikling. Fra stearinlys via parafin og karbid frem til dagens sofistikerte **elektriske lyspærer**.



40 W glødetråder er ute av fokus.



Glass konstruert for nærlys.

50 W nærlystråder er i fokus.



Alt på 1930-tallet ble det diskutert hvordan man kunne forbedre lyset i frontlyktene. De gamle lykteglassene med både nær- og fjernlys i samme lykt var et kompromiss. Lyspærer og lykteglass måtte være litt «ja takk, begge deler». Her var et forbedrings-potensiale.

Som et ledd i kampanjen mot trafikkdøden eksperimenterte ingeniørene ved General Motors Lamp Guide Factory med å sette flere frontlykter på en bil. Og kom frem til at 4 er bedre enn 2. Det ble bevist ved at testbilen var utstyrt med både de gamle og nye systemene. Med det nye systemet var plassering av glødetråder og utformingen av lykteglasset tilpasset hver sin funksjon.





Sjåføren på testbilen kunne skifte mellom systemene ved hjelp av en bryter. Opplysningene finner vi i bladet «Teknikk for alle», mai 1957.

Forskeren Frank Rowsome mente at løsningen var funnet, eksperimentene viste at det nye systemet fungerte bedre enn det gamle. Med spesialtilpasset plassering av glødetråder og tilsvarende utforming av lyktglassene ble resultatet vellykket.



Ved fjernlys var alle fire lyskastene på, mens ved nærlys var kun to i funksjon. Hva så med ising på glassene når fjernlyktene ikke var tent? I følge opplysningene var begge settene med glødetråder i nærlysene på, som en ekstrahjelp for fjernlyset. Ising på fjernlys smeltet raskt, i mellomtiden hadde du hjelp av fjernlystrådene i nærlyset.

Eksperimentene hadde vist at det nye systemet med 4 lykter ga langt større oversikt i mørket. Med en fart på ca. 80 km/t hadde du nå faktisk tid til å unngå å kjøre ned den langsomme traktoren som du ellers ville fått hengende på grillen. Eller en fotgjenger uten refleksbrikke.

Så langt var alt vel og bra, men så kommer økonomene inn i bildet: dette vil koste penger. Kanskje masse penger til og med.

Økonomer regner og kalkulerer, det er det de er til for: Nye og flere lykter koster mer penger. Karosseriet og fester må tilpasses. Så må det konstrueres helt nye elektriske anlegg og brytere osv. Klarer de eksisterende dynamoene å produsere nok strøm? Må vi ha ny dynamo, det blir jo behov for dobbelt så mye strøm som på det gamle systemet?! Ved nærlys trengs 80 watt, og når fjernlysene blir slått på i tillegg ville du ha behov for 100 watt. En dollar her og en dollar der, det blir fort penger av slikt. Kostnadene! Tenk på kostnadene..!

Spådommer om økte kostnader til tross, disse bunnsolide skeptikerne med sine regnestaver og kalkulatorer ble overkjørt av en annen yrkesgruppe: bil-designerne. Å tjene penger er vel og bra, men inntekt er hengig av omsetning: Ekstrakostnadene skulle tjenes inn ved å produsere helt nye modeller med så mye spennende krimskrams at folk vil stå i kø ved disken. Dermed blir det mer penger i kassen! Dette stemte også overens med tidsånden, på siste del av 1950-tallet var krigen for lengst vunnet, økonomi, optimisme og tro på fremtiden var på det høyeste i USA. Med det i bakhodet så man for seg helt nye konsepter innen utforming av bilen. Med hittil uante muligheter for å la fantasien leke med teknikk, fasong og «krimskrams». Samtidig foretok Ingeniørene ved GM nye tekniske beregninger og tester på laboratoriene. Som endte opp med følgende konklusjon: nå blir de fleste nye biler levert med 12 volts anlegg, de har ingen problemer med å levere nok strøm til 4 lykter.

Det ble et slags klarsignal for en ny tid. Designeren kastet seg over tegnebrettet mens økonomene måtte bite i det sure eplet og



slukøret kaste sine tabeller og regnestykker i papirkurven. Dermed strømmet «Dollarglisene» ut av fabrikkene med Nash Ambassador 1957 som den aller første med kombinasjonen av ny design og 4 separate frontlykter. Slikt lyser opp i høstmørket.

## KORT NYTT... FRAMOVER...

### 9. januar (merk dato):

Medlemsmøte. Foredrag av Jan Thore Øvrum om 70-tallet i Grenland.

### 11. januar:

Laurdagskafe med Amcar Grenland hos GVK.

### 6. februar:

Årsmøte GVK. Dørene opnar 1730.

### 6. mars:

Medlemsmøte. Foredrag: Venneforeningen Ms Dalen ved Skipper Arnold Nomme.



Frå internett. Bilete av ein seljar på Ekeberg-marknaden som benyttar seg av det nye tilbodet om stand for sal frå bagasjerom. Gunleik og Sigmund frå GVK hadde felles stand, og såvidt eg forstod gjekk salet bra.



Nokre bilar frå rundt 1930 (A-Ford her, men også gamle Chrysler er råka) har vifter som er utsett for materialrøttleik når dei nærmar seg 100 år, og blada kan flyge ut medan motoren går. Då kan fort verre ting skje enn at det blir hol i panseret. Det blir anbefalt å byte til moderne replika vifter.



Ny medlem i GVK, Christian Lund, hadde med seg denne gjennomarbeidde 1977-modell Porsche 911 på medlemsmøtet i oktober. Litt seinare var bilen å sjå på Oslo Motor Show og der sette folk også pris på bilen, sjå reportasjen frå arrangementet.



**HE-LI sikring for styrestag**

Festes på styrestagendestykket og låser dette, slik at staget ikke kan falle ned på grunn av slitasje. HE-LI bør monteres på enhver bil.

|             |         |
|-------------|---------|
| Bestill.nr. | Pr. par |
| 622-HE-LI   | 10,00   |

**HOKERE**

For dei som har bilar frå før 1959 eller på annan måte ikkje treng bry seg om EU-godkjenning kan kanskje dette vere tingen. Bjørn Granheim har funne HE-LI ekstrastikring til slarkete styreledd i ein gammal katalog, men har aldri sett slikt i det verkelege liv.





Ulf i redaksjonen var i sommar i fint driv oppover den raske fila (100 km/t?) på veg over Brennerpasset mellom Austerrike og Italia med moderne bil, når han blei forbikjørt på feil side av denne gamlingen. Tydelegvis ein Bentley med stor motor og eksentrisk brite bak rattet som spanderer 4 liter på mila for å komme seg forbi moderne Fiatar.

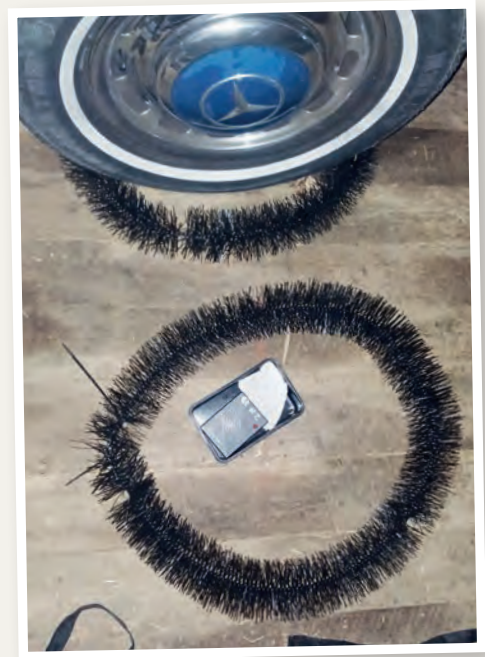


Ein veldig fin og forseggjort bil på Cars & Coffee i Porsgrunn i haust var denne Volkswagen Type 3 som Roger Kvam hadde med seg. Roger er medlem i GVK og vi ser gjerne han og bilen på fleire GVK arrangement.



Deler til Termoped ønskes kjøpt. Spesielt på jakt etter baklykt, sete og bakhjul, men også andre deler. Ta kontakt med Kjetil Høseth, epost: kjetilhoseth@gmail.com telefon: 9158 9618

Det skal visst vere museår. Her er mine tiltak mot gnagar-invasjon i låvelagra veteranbil. Fyrst ei stiv børste av typen til å dytte bak kledning rundt framhjula, kanskje bakhjula og. Deretter batteridrivne lydgenerator. Her ein gammal utgåve, dei nyare har nok lengre levetid på batteria. Til sist er det såkalla museskrekk med mynte-lukt som visstnok musene ikkje likar. Når eg sjekka opp bilane i dag, kunne det verke som at nokon hadde gnagd på posen med museskrekk.. heldigvis var det ikkje muselort inni bilen.



**TIL SALGS!**

Jeg vurderer å selge min gamle engelske baby, en Ariel 500 twin 1951 modell, som jeg har hatt i bortimot 30 år. Den har stått i garasjen i mange år uten å være i bruk. Før den ble satt på stallen, ble den overhølet hos brødrene Lihaug motorsykkerverksted i Larvik og har ikke kjørt mange milene etter det, så den burde være i utmerket stand. Det er med tungt hjerte jeg legger den ut for salg, for her har jeg brukt utallige timer før jeg fikk den registrert i 2001. Men jeg innser at jeg har nådd en så pass høy alder at jeg kommer nok ikke på veien med den igjen. Jeg kunne tenke meg rundt 65000 kr for sykkelen, men ta kontakt så blir vi sikkert enige. Motorsykkelen står i Skien. Med vennlig hilsen, Ståle Bentsen Tlf. 9521 0291





Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 2025

# Byggmakker er et smart sted å starte

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

## **BMCARD**

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

## **TJENESTER**

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

## **GODE PRISER**

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

## **TRANSPORT**

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

## **GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK**

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

## **GODE RÅD**

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

## **FIKS FERDIG**

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

## **GODT UTVALG**

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

## **KLIKK OG HENT**

eller bestill hjemlevering på [byggmakker.no](http://byggmakker.no)



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