



Nr. 1 – 2022 Årgang 47

# Veteranvoغن



## Av innholdet:



1939 Ford last



VW K70 treff



Fiat 130

**Formann:**

Torfinn Dale  
Tlf: 911 90 595  
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

**Nestformann**

Leif Ingar Liane  
Tlf: 907 56 419  
E-mail: leifingarliane@gmail.com

**Sekretær:**

Per Øvrum  
Tlf: 958 74 878  
E-mail: perovrum18@gmail.com

**Kasserer:**

Arild Johnsen  
Tlf: 922 34 204  
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

**Styremedlemmer:**

Tore Kvaale  
Tlf: 924 01 984  
E-mail: torkvaal@online.no

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Tlf: 913 16 526  
E-mail: ulro@online.no

**1. varamann:**

Narve Nordanger  
Tlf: 982 15 094  
E-mail: flathead323@gmail.com

**2. varamann:**

Lars Tufte  
Tlf: 476 57 858  
E-mail: laol-tuf@online.no

**Revisorer:**

Per Høiset

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

Arild Johnsen  
Tlf: 922 34 204  
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

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

Åge Lohne Tor Gunnar Eikeland  
Tlf: 905 04 764 Tlf: 992 37 505

**Teknisk bil:**

Svein Ekornrød  
Tlf: 905 26 749  
E-mail: sv-ekorn@online.no

**Teknisk Motorsykel:**

Hans Olav Kise Tlf: 35 59 06 78 / 930 11 583  
E-mail: hanskise@gmail.com

**Tilhenger Skien:**

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

**Kjøkken:** Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026

Innkjøpsjef Jan Erik Halle

**Huskomite:** Leif Ingar Liane og Sigmund

Aakvik

**Arkivansvarlige:**

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**Forsikring-besiktning:**

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

Tore Wahlstrøm  
E-mail: torewahl@online.no  
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99 362

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

**Klubblokalet**

"Låven" åpner fra kl. 18.00 – møtet begynner kl. 19.00.

**Adressen er**

Porsgrunnsveien 242  
3736 Skien

**Korona**

Medlemmene får varsel på SMS dersom det blir kanselering av

medlemsmøter i 2022

på grunn av korona-restriksjoner.

**FORMÅL:** Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettleidning 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.

## REDAKSJONENS HJØRNE

Summerer vi dei to åra som har gått sidan førre årsmøtet i GVK, har medlemsbladet Veteranvognen kome ut med 12 utgåver slik som planlagt for åra 2020 og 2021, og alle nummer har vore produsert innanfor tidsplan - noko som er uvanleg i frivillig-Noreg. Standardutgåva av bladet er 32 sider (8 utgåver siste 2 år) derav rundt 4 sider annonsar, medan julenummer og nokre utgåver i korona-mørket har vore på 36 og nummer 6 i 2021 var på heile 40 sider med både jul og korona på ein gong. Bladet er klubbens einaste kontaktpunkt mot dei meir enn 300 av klubbens medlemmer som verken går på medlemsmøte eller på nokon av dei meir uformelle møta i klubbhuset. Eit hovudformål med bladet er at dette skal vere med på å inspirere dei som held på for seg sjølv, til å bli ferdig med sitt prosjekt og ta sitt kjøretøy med ut på klubbens arrangement.

Veteranvognen blir sett opp og trykka lokalt på kvalitetspapir frå Thure Trykk, deretter pakka for transport av Grep og sendt ut av Posten. Generelt er redaksjonskomiteen godt fornøgd med kvaliteten i desse leveransane, der

spesielt Thure ved Stefan Strøm utviser god fleksibilitet for å få produktet ut slik vi vil og til rett tid.

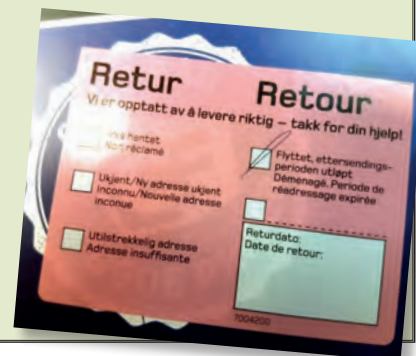
På desse to åra har det samla blitt produsert rundt 350 sider redaksjonelt stoff. Redaksjonen ønskjer å rette takk til Bjørn og Thorunn Granheim, Espen Nordaunet, Svein Folkestad, Gunleik Kjestveit, Kirsten Kjestveit og formann Torfinn som er dei utanfor redaksjonskomiteen som har bidratt med artiklar. Redaksjonen hadde sett stor pris på om fleire ville bidra med korte eller lengre historier, og vi hjelper gjerne med format og oppsett om nokon stussar på det. Særleg relevant vil det vere med bidrag frå dei som gjev uttrykk for at bladet er for prega av kva redaksjonskomiteen er oppteken av.

Redaksjonskomiteen ynskjer dykk alle ein god start på 2022, for no har sola snudd og tankane går raskt mot sol og sommar. Snart kan vi møtast igjen utandørs med hobbykjøretøy, noko vi opplever vi som utruleg flott og gjevande.

*Redaksjonen  
ved Narve Nordanger og Leif Høegeland*

## UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring i adresse påført av Posten? Husk at Posten kun videresender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer til avsender. GVK videresender ikke bladene vi får i retur. Dersom du plutselig ikke lenger får Veteranvognen selv om du har betalt kontingenten, kan grunnen være at nettopp ditt blad ligger i den stadig voksende haugen med retur på klubbhuset!



# FORMANN HAR ORDET

Hei, selv om det allerede har blitt februar benytter jeg anledningen til å ønske dere alle GVK medlemmer og andre som leser Veteranvognen et GODT NYTT ÅR.

Ja, så ble også 2021 et annerledes år, selv om vi fikk til noe, men på langt nær alt vi hadde planlagt.

Året 2022 har startet med masse restriksjoner og vanskelig å få gjennomføre det vi ønsker, medlemsmøtet i januar lot seg ikke gjennomføres, og det som er blitt gjennomført er samling mandag og tirsdag formiddag og på tirsdag kveld. Dette gjennomføres nå i det store nyoppussede møterommet for å ivareta de restriksjonene vi må forholde oss til.

Så hadde vi gjort alt klart til å gjennomføre årsmøtet 3. februar, som denne gangen skulle omhandle både 2020 og 2021, men dessverre, det fikk vi ikke til av smittevernhensyn, og planlegger nå å få gjennomført årsmøte torsdag 3. mars, håper og tror det skal la seg gjøre.

**Følg med på varsling på SMS, gvk.no og Facebook, tror vi med**



**sikkerhet nå kan si at det blir årsmøte torsdag 3. mars. Da har vi mye på agendaen, men garantert også tid til å kose oss med snitter, bløtkake og kaffe.**

Ellers er det ikke så mye å skrive om grunnet begrenset med aktiviteter å referere til, men håper og tror på bedre tider nå.

*Hilsen Torfinn*

Veteranvognen 

## Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no  
Narve Nordanger  
E-mail: flathead323@gmail.com  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen  
E-mail: ulro@online.no  
Leif Hægeland  
E-mail: leif.haegeland@gmail.com

## Web-master:

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595  
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

## Grenlandsrally:

Tore Kvaale Tlf: 924 01 984  
E-mail: torkvaal@online.no

## Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien Tlf: 35 90 55 90  
www.thure-trykk.no

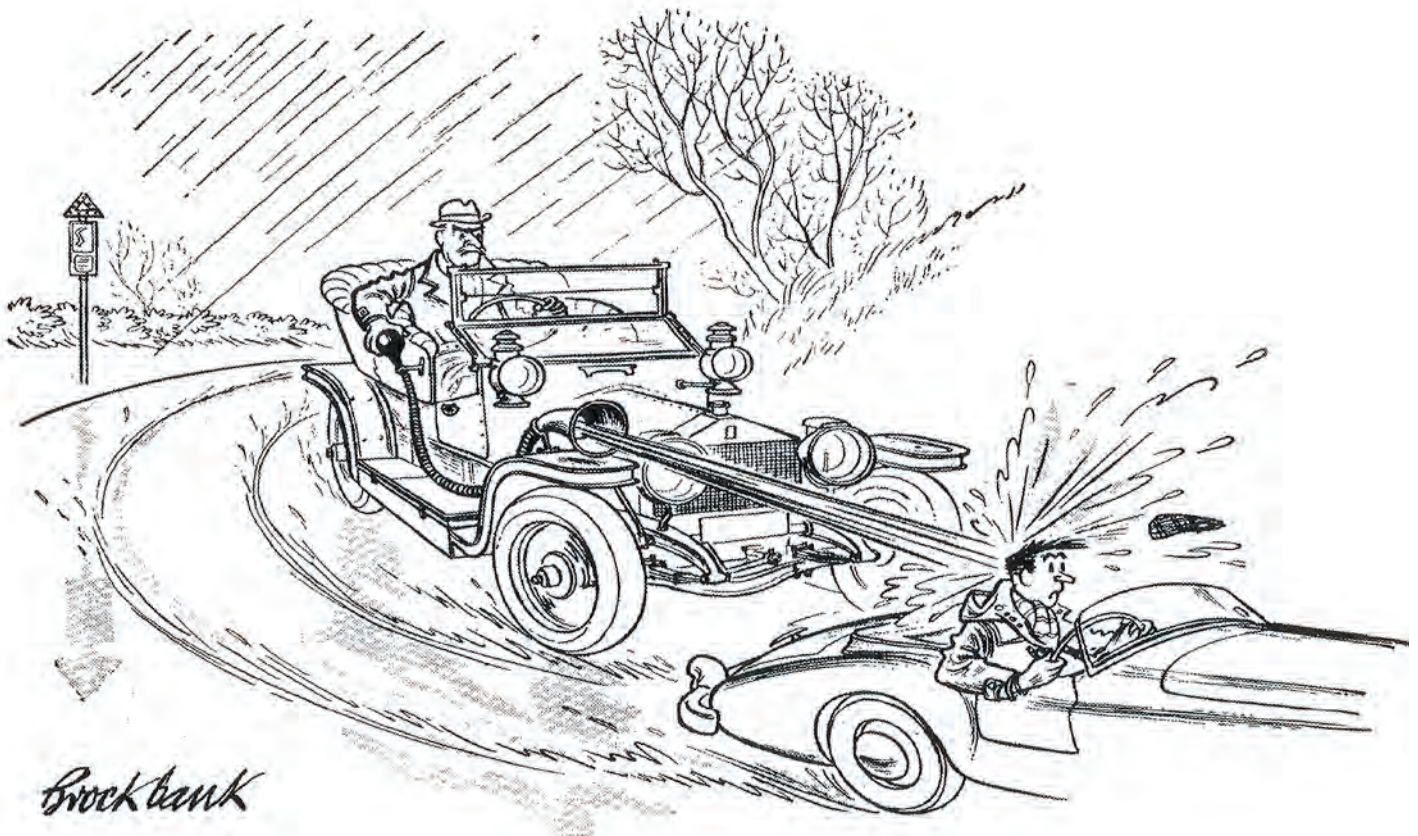
**Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!**

## UTGIVELSER I 2022:

Nr. 1 deadline 1. februar  
Nr. 2 deadline 1. april  
Nr. 3 deadline 15. mai  
Nr. 4 deadline 16. august  
Nr. 5 deadline 1. oktober  
Nr. 6 deadline 1. desember  
Utgivelse blir ca to uker senere.

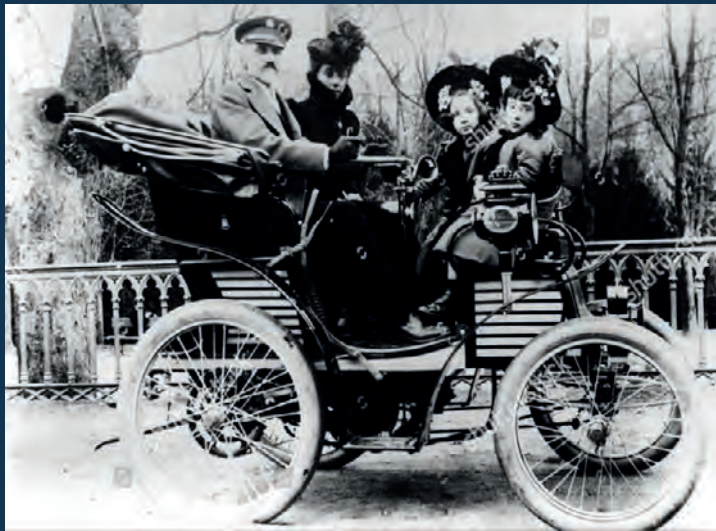
## Framsidedfoto:

*Dette klassiske vintermotivet kan du lese meir om på side 10.*





V-6 motor. 3,2 ltr. 165 hestekrefter. Illsint og rask til bens. Den sluker mil etter mil uten å sluke for mye drivstoff. Vidar Kristensen fra Porsgrunn gleder seg til vårløsningen. Da kan han igjen sette seg bak rattet på FIAT 130 Berlina, 1973 og la den strekke på bena. Vidar er FIAT-mann på sin hals, og er ingen nybegynner i faget. Berlina er ikke hans første FIAT.



Navnet FIAT oppsto i 1899 da Giovanni Agnelli grunnla bilfabrikken i Torino: *Fabbrica Italiana Automobili Torino*. For dem som ikke behersker italiensk kan vi røpe at det betyr « Den italienske automobilfabrikken i Torino ». Man skulle tro at det var enkelt og greit og ferdig med det. Men Agnelli hadde sin klassiske utdannelse i bakhånd, han visste nemlig at FIAT også er synonymt med det latinske begrepet *fiat*: «La det bli». Så kan man legge i det det man vil.

Det er enkelt å se forskjellen på FIAT 1899 og FIAT 1973. 74 år har ikke gått upåaktet hen. I tillegg til den rent himmelropende forskjellen i utseende er det en viss utvikling også på den tekniske siden. Rent hypotetisk: hvis Vidar Kristensen hadde kjøpt førsteutgaven i 1899 hadde han hatt 4,2 hestekrefter til disposisjon og hatt 3 gir å velge mellom. Og siden girkassen ikke var utstyrt med



revers måtte han dytte den baklengs inn i garasjen. Det slipper Vidar i dag med sin Berlina. Den er utstyrt med det som trengs for å komme både frem og tilbake. I 1899 var nok designer Aristid Faccioli mer opptatt av utseende enn de mer praktiske sider. Det var ikke designer Gian Paolo Boano da han arbeidet med Berlina 130 i 1973. Manglende revers i 1899 kan være årsak til kun ble solgt 24 eksemplarer av denne modellen.



Vidar Kristensen er 1949-modell fra Porsgrunn, han trådte sine barnesko på Øykast. Moens Autosenter tok ham inn som lærling i 6 år da han kom i moden alder. Etter hvert ble han fullbefaren bil – og industrimekaniker. Jøntvedt Maskin hadde et rikholdig utvalg av anleggsmaskiner, her tilbrakte Vidar Kristensen 12 år som mekaniker i stort format.

De siste 4 årene hos Jøntvedt opprettet han eget verksted på Hydro, der hjullastere og gravemaskiner ble levert til reparasjon. De siste 24 årene som yrkesaktiv foregikk til sjøs: som seniormekaniker på olje-plattformen Ula til BP hadde han ansvaret for vedlikeholdet av alle diesel-løftekranene. Deretter mønstret han av og gikk over i en aktiv pensjonisttilværelse, det sto veteranbiler på menyen.

Men interessen for FIAT var ikke helt under fingerne i starten. Det var et helt annet kjøretøy som vekket interessen for bil: Han begynte som sagt hos Moen Autosenter i 1969, og i 1970 begynte de å selge Austin Cooper. «Fantastiske biler! Og fantastisk moro!» Han fikk låne biler som han kjørte baneløp med. «Som ren amatør, få med det!» Vidar Kristensen fikk leke seg både på Hovlandbanen i Larvik, Drammen Travbane, og en gang helt opp på Momarken. Selv om det bare var standardutgaven av Austin Cooper fikk Vidar likevel fart på hjulene. Han var så begeistret at han kjøpte en brukt Austin i 1970.



Men så skjer det noe som endrer det hele: Etter 3 år med Austin skifter Moens Autosenter kurs, de forlater de britiske øyer og satser på Torino i stedet. De begynner å forhandle FIAT. Dermed var det gjort for Vidar Kristensens vedkommende. Nå var det en italiener som for rundt på diverse billøp. Den første FIAT han kjøpte var en 850 Spesial. «Den var rå!! Hekkmotor med en fantastisk motor, hele 47 hestekrefter! Den gikk som en kule, iltert italiensk lynne! Den lå klistret som en våt klut på veien!»

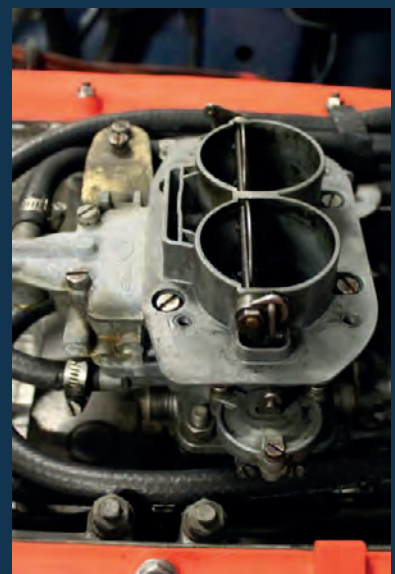
Vidar Kristensen hevder at bilen var utrolig kjapp i starten, og verre ble den bortover banen. Og så hadde den skivebrems, det var ganske nytt. Italieneren var i det hele tatt uhyre teknisk avansert for sin tid.



For å understreke begeistringen henter han frem flerfoldige brosjyrer. Det er hevet over tvil at han ikke lenger ofrer Austin og England en tanke, nå er fokuset rettet mot FIAT og Italia.

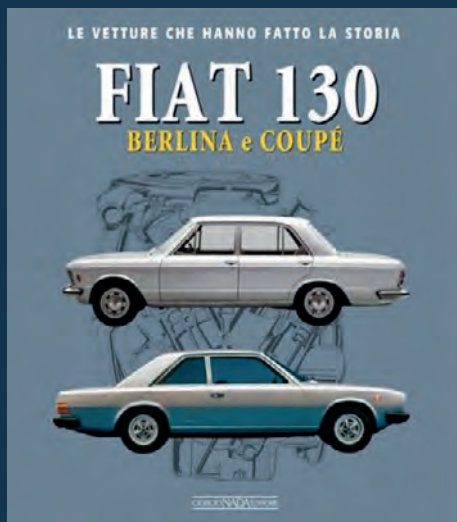


Vidar Kristensen ruller ut brosjyre etter brosjyre, ledsaget av lovpriser av alt fra design, tekniske detaljer og interiørets fortreffelighet. «Og FIAT var de første som lanserte bøtteseter!» Men oppe i all denne entusiasmen aner vi også fagmannens anerkjennelse. Bilmekanikeren med fartstid på alt fra gravemaskiner, hjullastere, løftekraner som svinger om seg med hundrevis av tonn, til småbiler i personalklassen, sertifisert til å transportere familien, dagligvarer fra butikken, til ferieturer over lengre strekninger. Bilen fra fabrikken i Torino har satt varige spor.



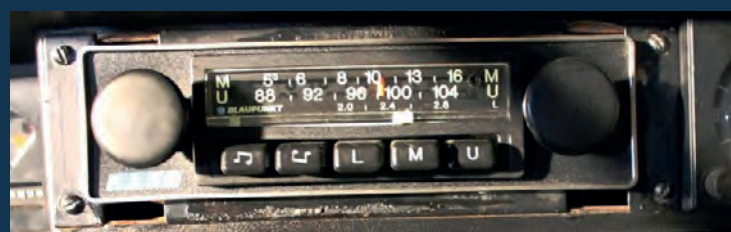
«Se på den motoren! Ferrari-rød!» Bak FIAT-emblemet lukker det velordnet velstand. Vidar Kristiansen har nylig unnagjort en mindre reparasjon, det hadde oppstått en vannlekkasje på blokken, der den møtes nederst i V-en. I følge Vidar var det forbundet med noe plunder å komme til der nede. Det var trangt om plassen for voksne fingre, og skruene hadde ingen slingringsmann, de måtte gå rett på sak for å entre.



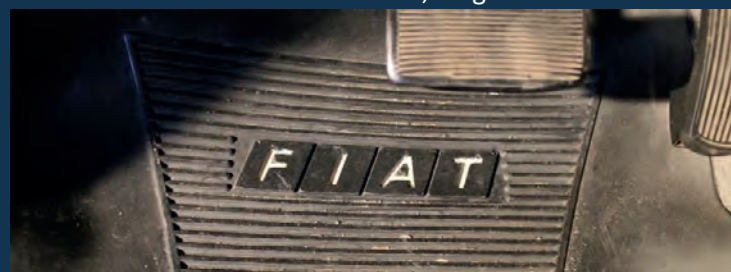


Vidar Kristensens FIAT Berlina 130 er som sagt ikke den første italieneren han har hatt et forhold til. Han har pløyd seg gjennom en Fiat 850 Spesial, 1971, to Fiat 850 Cupe, 1971 og 1973, og en Fiat 125 Spesial 4-dørs, 1973. Det tilsier at han vet hvor skoen trykker på dette bilmerket og har lært seg triks og håndtering av de fleste utfordringene som følger en veteranbil. Derfor var han ikke bekymret da han i 1995 kom over et eksemplar av Fædrelandsvennen i kantinen på olje-

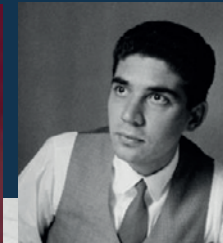
plattformen: FIAT Berlina 1973 til salgs i Kristiansand. Vidar bestilte straks en telefonlinje til fastlandet og prutet seg frem til et godt kjøp. Berlina viste seg å være i god form, den led kun av litt smårust hist og her. Han kjøpte seg en brukt «lakkboks» som han plasserte i en låve på Klyve, der kunne han jobbe i oppvarmet miljø gjennom vinteren. Her overhalte han bremses og ellers det som har med sikkerhet å gjøre, før bilen gikk til lakkering i etasjen under.



Enkelt, oversiktlig og delikat. Det er Vidars oppsummering av dashbord og interiør. Vi vil legge til et «pent brukt», og at FIAT har sørget for å sette sin skriftlige signatur både her og der. Radioen er en ekte FIAT-radio, en gave fra en kamerat.



Mannen bak FIAT Berlina 130 er Gian Paolo Boano. Da eieren av Carrozzeria Ghia, Giacante Ghia døde i 1944, kjøpte Felice Mario Boano *Carrozzeria Ghia* i Torino. I 1954 etablerte de *Carrozzeria Boano*, der sønnen Paolo fikk en fremtredende plass som designer. FIAT ante et talent i den unge Paolo, og i 1957 kom FIAT 600 til verden på hans tegnebord, og i 1973 kom også FIAT Berlina.



Vidar Kristensens garasje er stor og allsidig. Som nærmeste nabo til Berlina 130 står en Tempo 1953, standardutgaven med 150 ccm. Den kom under tak i 1995, og året etter var den fullrestaurert.

Vidars garasje er ikke bare garasje, men også et fullverdig mekanisk verksted. Og reservedels-lager. Her bedriver Vidar Kristensen sine mekaniker- kunster. Ikke bare restaurering av veterankjøretøyer, han lager også deler til FIAT som i dag ikke er å få tak i på det åpne marked. Det er vidstrakt etterspørsel, noe sendes helt til Australia.







Vidar Kristensen nøyer seg ikke med kun èn italiener. Torino er også representert i naboskjulet. Der står en 1980 Spider Sport 124 og venter på snøsmelting. Den befant seg i Skien, og i 2011 havnet den i garasjen til Vidar. Der slet han i 3 år med å finne årsaken til at motoren stoppet når varmeviften slo seg på. Spideren hadde elektronisk innsprøyting, og strømmen forsvant når viften slo inn.

Til slutt var diagnosen klar: i 1979 byttet fabrikken ut den tradisjonelle forgasseren og erstattet den med elektronisk innsprøyting. Slikt nymotens påfunn trenger strøm. Senere hadde noen satt inn en ny coil, og den hadde for liten kapasitet til å levere det som var nødvendig for å opprettholde nok spenning. Vidar løste til slutt problemet med å sette inn stort nok kraftverk, og nå er strømleveransen i orden. Dermed brummer det igjen under panseret.



Når man ser Spider 124 levner den ingen tvil om at den tilhører kategorien sportsbil. Designerne hos FIAT, amerikaneren Tom Tjaarada og italieneren Franco Martinengo løste oppgaven på en elegant måte. Når Spider 128 fikk en motor på 2 liter og 105 hestekrefter med direkte innsprøyting brøyter den seg fort frem i trafikken. Av de 200000 eksemplarene som ble laget gikk mesteparten til USA. Men en av dem havnet i Porsgrunn. Og bor sammen med Berlina 130.





Profilbilette av Wattenbergs karosseri i Prinsessegata. Det skal vere ein 9-seters bil.

# Framsidedefotoet

**Dette er eit ganske velkjent Skiens-foto av ein nylaga bil på prøveskilt. Vinteren 1929/1930 bygde Aksel Wattenberg Vogn- og Karosserifabrik karosseri til to stk Citroën P15N halvbeltebilar til bruk på strekningar med dårleg brøyting.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Slike strekningar var det mange av før krigen og den eine bilen hamna visstnok på Island. Den på biletet skal vere den andre Wattenberg laga og

som blei kjøpt av Fru Sara Maristuen. Ho sette bilen med registreringsnummer S-269, og ein annan Citroën med regnr F-12428 og karosseri frå Iversen i Lier, inn i rute over Hemsedalsfjellet. Ruta skal ha vore verdas fyrste

bussrute med beltebil og gjekk mellom Tuv i Hemsedal og Breistølen ovanfor Lærdal (dagens Rv 52) i åra 1930 til 1942, då blei ruta lagt ned på grunn av bensinmangel. På framsidebiletet er bilen utstyrt med prøveskilt frå Skien



Den danske Citroën-importøren sende tre stk Kegresse P15N understell til Noreg for bygging av karosseri.



**Drosjekarosserier**  
i moderne utførelser bygges smakfullt, solid og billig. Mottar også bestillinger på ambulans- og likvognkarosserier  
*Forlang tilbud*  
**AKSEL WATTENBERG**  
VOGN- OG KAROSSERIFABRIK  
Telefon 2095 SKIEN Telefon 2095

Wattenberg reklamerte rundt 1930 med bygging av Citroën drosje-karosseri.





Karosseri frå Aksel Wattenberg fekk slike skilt påmontert.

Politikammer og fotografert utanfor Chr. Reiersen Herre-ekvipering og Bøndernes Bank ved krysset mellom Prinsessegata og Telemarksgata i Skien sentrum.

Aksel Wattenberg bygde karosseri til køyretøy frå 1925 og i ca 40 år framover. På slutten av 20-talet reklamerte dei stadig for sine personbil/drosje karosseri basert på den tids Citroën C6, ganske lik utgangspunktet for Kegresse bilen. Dette systemet med beltedrift rundt boogiejul på bakakselen blei oppfunne av franske Adolphe Kégresse når han jobba for Tsar Nikolai II av Russland mellom 1906 og 1916. Dei testa ut patenten på fleire av tsarens mange bilar herunder på Rolls-Royce og Packard. Etter revolusjonen flytta Kegresse tilbake til Frankrike og tilbydde sine tenester til franske fabrikkar og det blei produsert fleire tusen Citroën terrengbilar etter Kegresse sin patent mellom 1921 og 1937. Kegresse bilane var populære til ekspedisjonar i Sahara og Antarktis i tillegg til hos militære styrkar i mange land, blant anna i Noreg der det har vore diverse eksemplar til utprøving.

Dei fleste Kegresse bilane var tiltenkt bruk i ulendt terreng og sand, og det einaste understellet som var spesiallaga for bruk på snø var av typen Citroën P15N, der N står for Neige (snø på fransk) med ekstra breie belter (40 cm) og eit slags skibrett lengst framme for å hindre at fronten grov seg ned i djup snø. P15N var og den fyrste 6-sylindra Citroën Kegresse bilen, basert på bilmodellen C6 med ein 2,5 liter motor på 50 hk. Den mest kjente brukaren av P15N var amerikanske Byrd som tok tre stk med seg på sin Antarktis-ekspedisjon i 1934.



Her har bilen fått regnr S-269 og er klar til prøvekøyring over Hemsedalsfjellet i mai 1930.



På veg over Hemsedalsfjellet. Wattenberg-bilen i front, bakanfor er Iversen sitt karosseri med karakteristisk kuffert på rumpa.

I dag er det kjent tre attlevande P15N bilar, derav ein ganske fin på Island. Karosseriet på Islands-bilen ser veldig likt ut som hovudbiletet, så kanskje det er den andre Wattenberg bilen som no tydelegvis står på eit islandsk museum?

Kjelder: "Håndverk på hjul". av Asbjørn Rolseth, og [www.kegresse.dk](http://www.kegresse.dk)



Den best bevarte P15N finn vi i dag på Island. kanskje med karosseri frå Skien.



*Mennesket er av natur et utålmodig vesen og vil fort frem. Steinaldermannen var riktignok fotgjenger og måtte være fornøyd med det. Men bare frem til noen oppfant hjulet. Siden har utviklingen gått hurtigere og hurtigere og slag i slag gått fortere og fortere. Via hest og vogn, sykler og etter hvert automobilen. Nå er det nesten ingen grenser for hvor fort man skal ta seg frem. Selv om fartsbøter og prikker i vognkortet vinker i det fjerne. Hva er det egentlig med fenomenet fart?*



Da automobilen hadde fått noen år på baken begynte enkelte ildsjeler å kjøre om kapp. På beskjedent vis, det var vanlig kjøretøyer som ristet og harket seg frem mot mål. I perioden før 1. verdenskrig tok det noen år før man kunne se forskjell på vanlige sportsbiler og Grand Prix kjøretøyer. Man tok det som sto i garasjen og meldte seg på. Og så humpet man omkring på lokale grusveier, skremte livet av krøtter og røykla åker og eng. Noen kom også i mål, men det var langt fra alle. Det fortelles at på et slikt løp ble vinneren kåret, ikke for å ha kjørt fortest, men fordi det var den eneste automobilen som klarte å kjøre helt frem til mål. Som f.eks. denne NW Rennzweier fra 1900.



Men så eksploderte det. De forskjellige fabrikantene hadde frem til nå sittet tilbaketilt i sine styrerom med sin sigar og øynene festet på salgsstatistikken. Nå fikk de opp øynene for reklameverdien av å produsere kjøretøyer som var så solide og raske at de vant heder og pokal på racerbanen. Bilfabrikantene satset penger og prestisje og mer penger for å ligge fremst i løypen. Den tekniske utviklingen av automobilen skjøt fart, bokstavelig talt. Dermed var det klar bane for de virkelig store fartsfantomene. Men til det trengtes mer enn dårlig vedlikeholdte grusveier på landsbygda. Fast underlag under hjulene var å foretrekke fremfor hull og vaskebrett, slikt gir ikke grunnlag for de store hastigheter.

Den første racerbanen i verden som ble spesialbygget for et slikt formål var Brooklands Motor Circuit i England. En herre ved navn Hugh F. Locke King hadde merket seg at den engelske motorvognloven fra 1903 satte en begrensning på 32 km/t for ferdsel på offentlig vei. Det blir ikke fartsrekorder av slikt. Samtidig hadde han merket seg at omtrent 50 % av verdens bilproduksjon foregikk i Frankrike. Med begrensning på 32 km/t var det små muligheter for engelsk bilindustri å vokse seg sterk og levere raske kjøretøyer. Dermed fikk han en ingeniør fra The Royal Artilleri til å designe en spesialbygget bane: arbeidet med Brooklands startet i 1906. Noe er på gang. Racerbanen er under utvikling. Fart blir det store mantra.

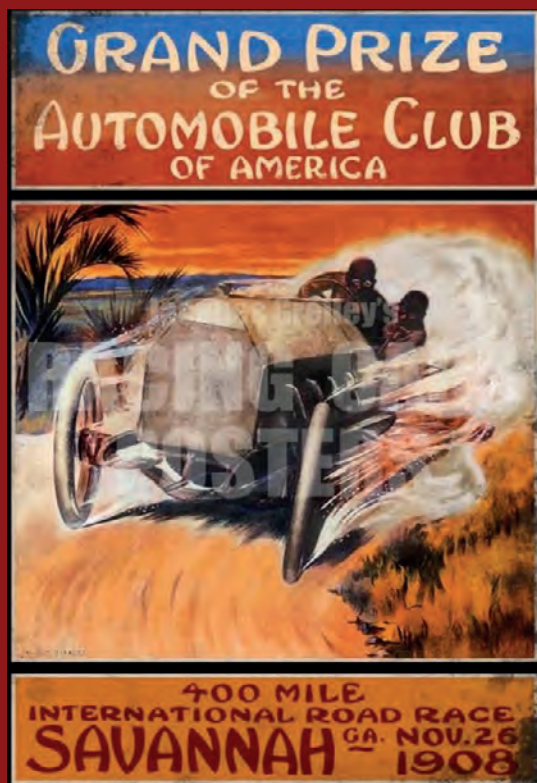


I USA hadde man også fått opp øynene for hva racerkjøring betød for automobilindustrien. Onsdag 30.mai 1911 gikk det aller første løpet i Indianapolis av stabelen. Publikum var i ekstase da eksosen la seg over delstaten. Det hele utviklet seg til det berømte The Internationale 500-mile



Sweepstake Race. På det som nå er kjent som et av verdens mest kjente bilrace: Indianapolis Motor Speedway. Og nå spretter det opp racerløp nesten overalt, gjerne koblet til markeder og tivoli, presentasjon av landbruksartikler og siste nytt i grytelokk. Automobil Club Of America klemmer til i 1908 i sydstatene med å arrangere Grand Prix i Savannah. Kentucky arrangerer sitt 19. Auto Race noen år senere skal man bedømme etter bilene som deltar.

Det er ikke lett å følge utviklingen og kronologien i alt som farer omkring på baner og grusveier på denne tiden. Kjøretøyene utvikles til å bli rene fartsdjevler både i Amerika, Europa og Storbritannia. Alle vil henge med i svingene. Helst litt foran de andre.



Nasjonal arroganse og et snev av misunnelse ligger antagelig bak en uttalelse fra den nå salig avdøde franskmannen Georges Faroux. Med patos og hånden på trikoloren proklamerer han at sportsbilracing først ble født ved 24-timersløpet Le Mans. Han var nemlig med på å arrangere det første Le Mans 26. mai 1923

og var antagelig påvirket av å være en av fadderne til det som senere ble et av automobilhistoriens mest berømte racerløp. Nå var kjøretøyene blitt spesialbygget for racerløp slik som denne Bentley 1926. Den somlet ikke på startstreken.



Italienerne lå heller ikke og somlet vekk tiden i startgropen: Sicilia er kjent for de fleste, her florerte fattigdom og Cosa Nostra, bedre kjent som mafiaen. Vincenzo Fiorio var motorfantast og uberørt av begge deler. I 1906 etablerte han billøpet «Targa Fiorio». Et løp på 466 km. på Sicilias smale og svingete fjellveier. Jeg kan skrive under på at veiene selv i dag er lite egnet til hastighetsløp. Vinneren ble notert med en gjennomsnittshastighet på 50 km/t. Noe som også i dag er en stor prestasjon. Targa betyr for øvrig « plakett», men brukes også om nummerskilt. På fastlandet kunne publikum i 1925 få tilfredsstilt sin fartsglede gjennom å bivåne Premio Reale di Roma, og fra 1947 sto de gatelangs og jublet når deltagerne i Gran Premio di Roma raste forbi Colosseum.



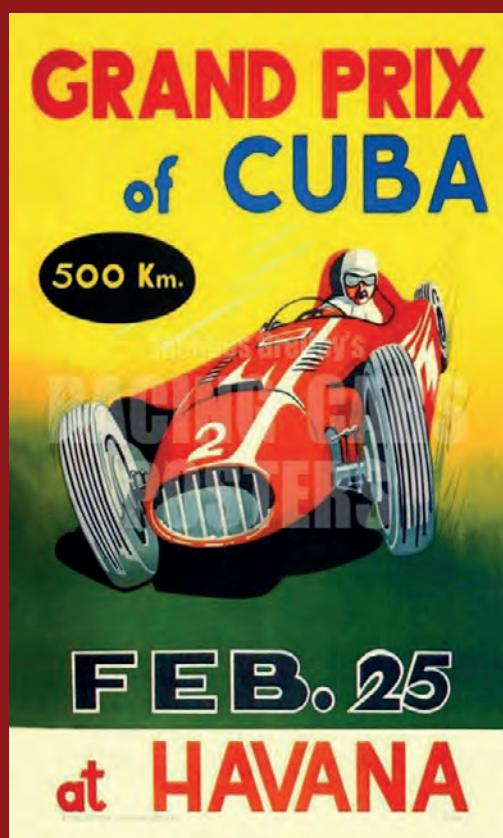
Et annet fenomen som fremdeles foregår i Italia er det velkjente *Mille Miglia*, som kort og godt betyr *Tusen miles*. Atter er det entusiastene som driver det frem, to unge bilfantaster ved navn Francesco Mazzotti og Aymo Maggi etablerte et landeveisløp i 1927. At de begge var grever og hadde god råd var ingen hindring når diverse penger sirkulerte under bordet for å oppnå de fornødne tillatelser.

Mille Miglia har ikke vært en årlig foreteelse, men ser ut til å arrangeres etter italiensk innfallsmetode, litt nå og litt en annen gang. Løpet kjøres på vanlig vei med italienske trafikkregler som rettesnor. Hvilket omtrent betyr fritt frem.

Det er enkelte land man finner det naturlig at man gikk i gang med racerkjøring. De store produsentene ville gjerne fremheve både sine egne automobiler, samtidig som de seilte på den nasjonale ære. Andre land faller derimot litt utenom når det gjelder bilproduksjon. Når man sier Cuba tenker man mer på Havannasigarer og rom.

Man ser også med litt undring på Sveits, landet man forbinder med gjøkur, sveitserost og alpehorn. Men der det selges bensin, der er det mulig å arrangere racerløp.

I 1957 ønsket Cuba å sette i gang med noe som tiltrakk seg turister, særlig fra USA som bare lå et bølgeskulp unna. Det ble arrangert racerbilløp i Havana, som et gateløp. Det ble en suksess, helt til Castro overtok scenen i 1959. Han stengte hele greien, det var «borgerlig fjas». Etter en tenkepause åpnet Castro racerløpet igjen i 1960. Men nå var det slutt med å fare gatelangs, løypen ble lagt til veinettet i en militærleir. Det ga kanskje de revolusjonære bedre kontroll med det som foregikk?





I de sveitsiske bakkehellingene tok de pause i jodlingen i 1934. I byen Bremgarten, ikke langt fra Bern, var der en racerbane til lokalt bruk. Nå ble den utvidet og inntatt av elitekjørere. Grand Prix Suisse gikk over berg og dal, for å si det slik, og ble ansett for å være en farefull ferd. Dårlige veier som var svakt opplyst, og med det vakre sveitsiske landskap som kunne forstyrre sjåførens oppmerksomhet ble det ansett som en prøvelse. Så vidt vites ble det slutt på dette naturskjønne eventyret i 1954. Ikke helt ulikt forholdene ved Nuremberg i Vest-Tyskland. Her hadde nazisten før krigen bygget et anlegg hvor de boltret seg med faner og flagg og sin avsindige ideologi.



Vi forenkler historien og hopper frem til mai 1947. Da lanserer man gateløpet Nurburgring som strekker seg over 2,3 km. Det gikk visstnok like mye utover bilene som bygningene langs ruten. Det går gjerne slik når det gjelder å komme først i mål. Tilbake på 1970-tallet husker de fleste av oss *Underholdningsbiennalen* i Montreux.

«Gullrosen» for beste underholdningsprogram havnet et par ganger i Norge. Filmfestivalen i byen var også lenge toneangivende. Og EN gang ble det også arrangert racerløp i byen, i 1934. Èn gang! Med 12 deltagere. Men da slo Montreux også til for fullt: Her ble Silver Arrow fra Mercedes presentert for første gang. Bare det er vel verd bryderiet?



Alle disse mer eller mindre kjente og berømte bil-løpene har hatt en viktig bieffekt: I tillegg til å være et fornøyet og spennende fenomen for millioner av tilskuere har det gitt automobilene en mulighet for teknisk utvikling. Fra den lille en-sylindrede motoren med pustevansker frem til de maskinene vi har i våre veteranbiler. Det er jo noe bare det? Så får det være som det vil med behovet enkelte har for å komme fortere frem. Så fartsfantomene kan kanskje koste på seg litt god samvittighet, sånn i forbifarten?



**Siste søndag i august 2021 arrangerte VW K70-klubben i Norge 50 års markering på Jeløya ved Moss for introduksjon av denne fiffige nyskapingen, opprinnelig fra NSU-fabrikken i Neckarsulm.**



# VW K70 – 50 år i Norge

VW-konsernet kjøpte opp denne modellen i en tid med økende etterspørsel etter biler med drift på forhjulene, og selvfølgelig vannavkjølt motor foran, noe de selv ikke da hadde, og produksjonen ble overført til VW i Salzgitter. Harald A. Møller AS stod for importen av den nye og revolusjonerende biltypen, og for å implementere denne på en mest mulig "som smurt" prosess hos VW-forhandlerne, ble nyutdannet BI-mann med blanke bil-ark Jon Røhrt, satt til jobben. Salige Harald A. mente bestemt at dette var rett mann til denne krevende jobben.

Og det viste seg at han fikk rett. Mye nytt måtte innarbeides i en VW-organisasjon som solgte Bobler som "hakka møkk". Men, K70 ble en banebryter for ny teknologi og nye bilmodeller som Golf og Passat.

Tilbake til Jeløya, så var det både artig og imponerende at samme Jon Røhrt som tidligere omtalt, holdt foredrag for oss om prosessene i Møllerkonsernet og jobben for 50 år siden med implementeringen av K70.

Det ble i løpet av en fireårs periode på begynnelsen av 1970-åra importert rundt fire tusen K70.



Fra Jeløya dro vi i seksbilers kortesje til Nesparken i Moss hvor det var gammelbil- og motorutstilling. Dette er rundt halvparten av gjenværende registrerte VW K70 i Norge. Vi hadde reserverte plasser i den da solfylte plassen, og mange skuelystne var innom oss. Fin utstilling.

Vel, etter at "pølse i vaffel" og kaffe et par ganger ble fortært, dro to K70-biler tilhørende i Grenland og GVK tilbake til hjemlige trakter. Svein Folkestad kjørte sin fine gule K70 m/svart stripe, og undertegnede m/frue i vår asurblå eksemplar.

**Oddvar Høijord**



# ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

# ROMNES



*Det hersker ingen tvil om at kjøretøyet i Geir Grøtviks garasje kan gjenkjennes som en lastebil. Selv om den er vanskelig å få øye på. Det står like mye last rundt den som oppå. På oppfordring fra Veteranvognen gjennom flere år fikk vi endelig eieren med på en ryddeaksjon slik at selve bilen kom frem i dagen.*



Nok om det, de er ute av denne historien. Utgangspunktet til lastebilen i Geirs garasje er en Ford 997 T fra 1939. Og akkurat denne modellen kunne ha skaffet Henry Ford adskillige problemer. Ikke kjøretøyet i seg selv, det var både funksjonelt og praktisk for dem som ikke skal frakte tungt. Problemet besto av mer forretningsmessig karakter.

Fordkonsernet hadde nemlig også fabrikker i Frankrike, og etter at Tyskland hadde invadert landet fortsatte konsernet å produsere 997 T for den tyske hær. Slikt var ikke populært, og i USA reagerte skattedepartementet. Det startet etterforskning av det de mente var utilbørlig samarbeid med fienden. Hele opplegget luktet som råtten fisk, men det ble ikke funnet noe avgjørende bevis. Det ble med lukten.

Etter krigen fortsatte Fordkonsernet i Frankrike frimodig videre som om ingenting hadde hendt, med sine forhenværende naziledere i spissen.

Henry Ford ble tidlig en av verdens ledende produsenter av person – og lastebiler. Den første kommersielle bilen til Ford, Modell C som kom i 1905 slo derimot ikke gjennom. Det ble produsert mindre enn ett dusin av den før den forsvant fra sortimentet. Ford Modell T kjenner vi alle. Senere kom de på rekke og rad, bl.a. Ford 1 ½ tons Truck.



Den tyske hær benyttet seg blant annet av Ford 997 T da de invaderte Norge. Geir Grøtvik mener det er en overveiende mulighet for at kjøretøyet han har i garasjen er av tysk produksjons- opprinnelse og opererte i Nord-Norge under krigen. Selv uten kulehull lyder det sannsynlig.



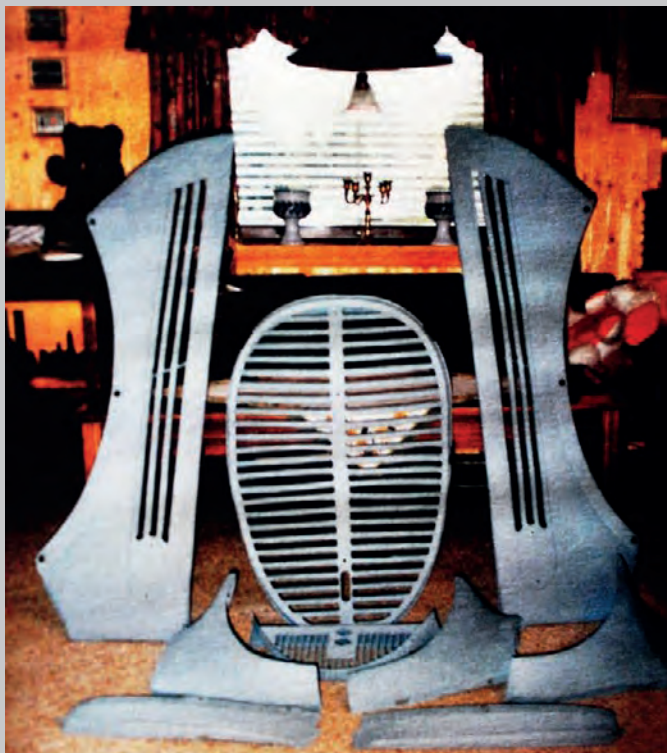
Noe som sannsynliggjør denne teorien er at den forrige eieren kjøpte bilen i Nord-Norge og fraktet den hjem til Østfold.

Det ble sagt om den engelske skuespilleren sir Alec Guinness (Hvem husker ikke filmen «Broen over Kwai») at han var så anonym at om han gikk naken gjennom et rom ville ingen likevel legge merke til ham. Uten sammenligning for øvrig, det samme kan man si om Ford 997 T. Den ser ut som en lastebil, ferdig med det. Og den er så anonym at det så å si ikke finnes opplysninger om den en gang på internett. Men så står det altså en slik i en garasje i Gråten. Der gjør den så lite av seg som mulig og gjemmer seg bak alt det man ellers ikke får plass til innendørs i hus og hjem. Geir Grøtvik kjøpte den i 1993, han fant den i en annonse i Norsk Motorveteran. Den var i samme tilstand som da den kom fra Nord-Norge. Tilstanden var ikke så nøye for ham, han ville ha den uansett.



Ikke bare mottok Geir selve 997 T da han signerte kjøpekontrakten, han fikk et eksemplar ekstra med på kjøpet som delebil. Noen utvalgte deler av denne havnet i kjelleren, resten ble levert som vrak. Det var absolutt ingenting som kunne selges videre.

I første omgang havnet 997 T hos Pål Erik Lien som drev sagbruket i Solum. Der leide Geir garasje plass så han kunne demontere kjøretøyet og vurdere videre strategi i ro og mak.



Med Geirs rause utgangspunkt for bilkjøp sier det seg selv at det oppstår et stort behov for reservedeler. Han reiste land og strand rundt på jakt etter noe som ikke var rustet helt i stykker. I 1996 lånte han lastebil av Stein Haugseter og med Kåre Gjelstad som moralsk støtte hentet han nok en delebil.

Etter å ha samlet i årevis, kastet og samlet på nytt og kastet ytterligere mer, ble det prøvemontering i garasjen i Melum. Det viste seg at forskjermene var SVEISET fast i resten, så her måtte omfattende kirurgi til for å komme videre.

Nå hadde Geir Grøtvik skaffet til veie så mye deler og løsøre at det burde vært mulig å få 997 T på hjul. Men som alle vet som driver med veteranbil, ting tar sin tid. Først i 2006 avanserte kjøretøyet i Melum til garasjen hjemme i Gråten. Hvor den har tjent som lagerplass siden. Etter finsortering ble deler av front og motorkasse sandblåst hos Frank Jensen og behandlet med sinkgrunning. Det ferdige resultatet så langt ble stilt opp i stuen for dokumenterende avfotografering.



Av det lille vi har klart å skaffe til veie av bakgrunnsopplysninger vet vi at 997 T ble lansert i 1939 som et praktisk arbeidsjern i mellomklassen med kapasitet på 3 tonn. I Amerika gikk den siste ut fra samlebåndet i 1942. Det er usikkert hvor lenge den ble produsert i Europa under tysk administrasjon, eksakte opplysninger har vært umulig å oppdrive. Noe som derimot er mulig å fastslå er at det som i dag befinner seg på hjul i garasjen er en ektefødt bastard, sammensatt av et ukjent antall kjøretøy, heldigvis av samme fabrikat. Frontruten var ikke enkel å få tak i, han hadde søkt i øst og vest. Til slutt fikk han tak i en ramme på et marked i Sødertelje. En ramme er jo tross alt en start. Men ikke lenge etter fikk han tak i en komplett frontrute på Ekeberg. Rammen fra Sødertelje ble omgående pensjonert.



På vårt spørsmål om hvordan det sto til på den mekaniske siden, viste Geir Grøtvik oss til området foran torpedoveggen: «Motoren skal inn her..» Den som fulgte med bilen var komplett i alle deler, men helt død. Dermed gikk Geir Grøtvik til innkjøp av flere motorer som samtlige ble testet.

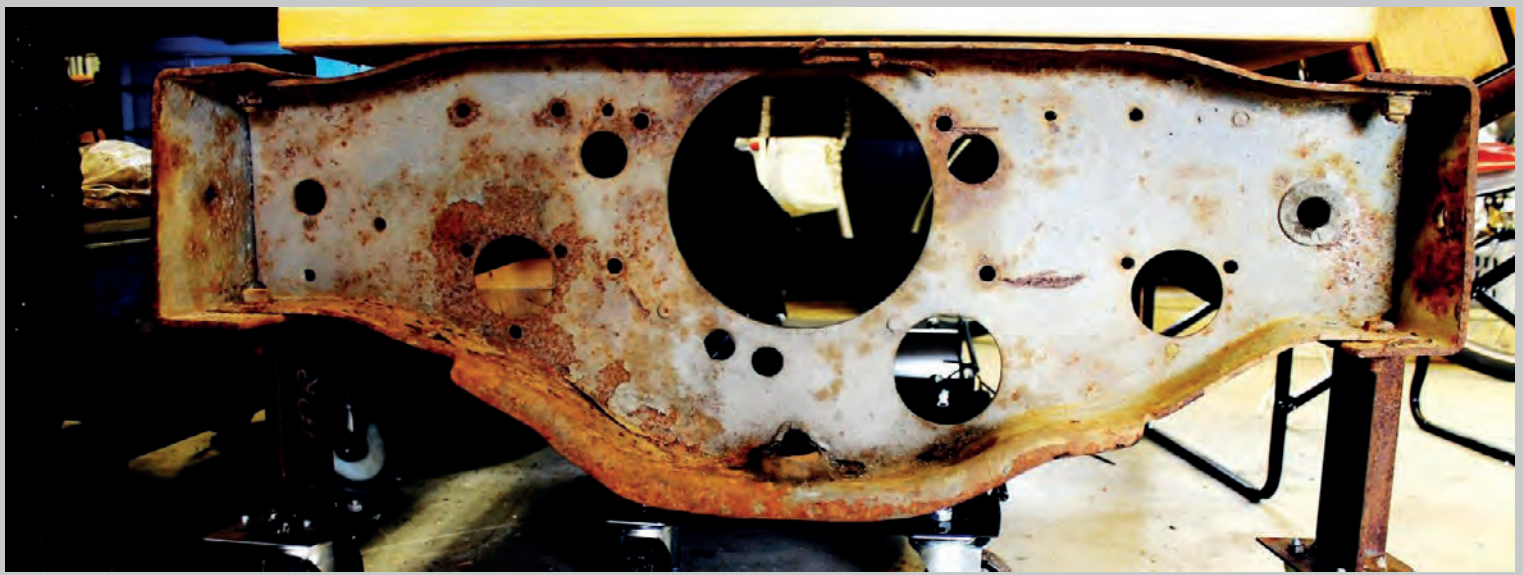
En av dem ble anskaffet fra Gransherad og slapp gjennom nåløyet, den kom fra en tilsvarende bil. Nå står den overhelt og venter på å komme på plass. Det er en V-8 bensinmotor, på vårt spørsmål om den hadde noen hestekrefter fikk vi kun et JA til svar. Men ved nærmere ettertanke mente han at det skjulte seg ca. 85 – 95 hk inne i motorblokken. Med et forbruk på ca. 1,5 til 2 ltr. på milene.? Tja, mon det? Det vil trolig kreve mer bensin enn som så gjennom den romslige forgasseren for å få noen bevegelse på hjulene. Så vi stiller oss noe tvilende til om nåværende eier slipper så billig fra det når han triller Ford 997 T inn foran bensinpumpen en gang i fremtiden.



Girkassen gikk til slutt gjennom nåløyet. Den ble overhelt av nå henfarne Arne Sørensen. Dermed skulle den være i stand til å leve videre og sørge for sikker fremdrift i mange år. Geir Grøtvik opplyser at den har 4 gir i perfekt stand, slik da den kom fra fabrikken. Og igjen av dem skraper i kanten. Topphastigheten er noe usikker, han mener den er noe lavt giret. Men i og med at dette ikke er et lystfartøy designet for lange hyggeturer med nistekurv og rødrutet duk spiller det

mindre rolle. Men det tar nok enda en stund til Geir Grøtvik kan sette seg bak rattet og kjøre 997 T ut i det fri. Med eller uten nistekurv. At det tekniske er mer eller mindre under kontroll er likevel en god ting og lover godt.

Men alt dette tekniske skal hektes på en ramme, eller puttes inn i et karosseri. Her er mye gjort, men det skal ikke stikkes under en stol at det ferdige resultatet ligger noen mil fremme i veien. Fremdriften er lavt giret den også.



Som hos de fleste andre, Ford 997 T har også sitt underliv. Slikt ser man stort sett ikke til daglig, hvis man da ikke havner under et kjøretøy, og det er heldigvis sjelden. Men i dette tilfellet var det risikofritt å foreta inspeksjon av fremgang og få oversikt over gjenstående utfordringer. Det kom tydelig

frem at Geir Grøtvik hadde hatt sine utfordringer . Tynnplater og karosserideler viste at tidens tann hadde forsynt seg godt. Mens de grovere dimensjonene som tross alt bærer hele greien var stort sett møysommelig behandlet med flere lag overbevisende overflatebehandling.



Man kan nesten si at her har det vært drevet vekselbruk: han har startet på bunnen og restaurert seg sakte men sikkert oppover, og samtidig arbeidet med karosseriet og sakte men sikkert jobbet seg nedover. I skjæringspunktet møtes ferdig restaurert ramme med nye rustløsende oppgaver.

Det som tross alt har forenklet arbeidet er at det ikke er forskjell på den tyske og den amerikanske produksjonen. De delene han har bestilt via USA har glidd rett på plass uten dikkedarer. Hytten og de fleste delene av karosseriet er sandblåst og sinkgrunnet, klar til montering.





Så vidt vi kunne bedømme står det nå en solid og bærekraftig ramme klar til å tåle nye påkjenninger. Fjærer og fjærbolter er overhaldt. Det er også satt på splitter nye dekk, noe som vitner om optimisme. Alt ser ut til å være i stand til å kunne påta seg en lettere lastebils oppgaver.

Men foreløpig er det fremdeles «spredt orden» på det meste som befinner seg i garasjen og på lasteplanet. Og i førerhuset.



Ved nærmere ettersyn ser vi at Geir Grøtvik har lagt mye arbeid for dagen, sandblåsing og sinkgrunning har brakt Ford 997 T et godt stykke frem mot den dagen den er klar til å møte dagslys.

Men uansett hvordan prosjektet står i dag, en ting kommer klart frem: Når det går en del år mellom innkjøp, utsortering, kasting, nye innkjøpt og nye vurderinger og utkastelser blir det rom for en del usikkerhet. Som for eksempel «*hvor hører denne hjemme?*» Skal den plasseres på høyre eller venstre side? Men det er neppe til å unngå når man påtar seg et prosjekt med slik langtidsvirkning. Geir Grøtvik innrømmer at det var mye rust, overalt. Det ble uvanlig mye søking i «skrothaugen» for å finne noe som kunne behandles tilbake til livets rett. Der har han hatt fordelen av lik produksjon av både amerikansk og tysk produksjon. Og en god del flegmatisk tålmodighet.





Gjennom årene har Geir Grøtvik samlet mye «smågodt» som han kan velge mellom. Selv om han har kvittet seg med mye underveis så har tilflyten vært upåklagelig. Dermed er tilgangen på valgbart materiale fremdeles upåklagelig hos Geir Grøtvik i Gråten. Og ikke bare i garasjen, men også i kjelleren.



«Dessverre, det er ikke hylleware lenger!» Slikt kan man bli møtt med når man står foran disken og spør etter en eller annen vital del til sin veteranbil. Det ser ikke ut til gjelde hos Geir Grøtvik. I kjelleren ser det ut til at det meste er hylleware.

Og ikke bare det, de enkelte typene og delene har sin egen eske med merkelapp. Bare det borger for at det er stor sannsynlighet for at alt blir montert på plass der det hører hjemme i Ford 997 T. En eller annen gang.





# GVK-TUR TIL TROLLHÄTTAN 13. TIL 15. JUNI 2022

Vi inviterer til å delta på felles tur til Trollhättan i vest-Sverige. Vi skal kjøre på små veier sørover langs kysten fra Strömstad. Kjøre lengde ca 180 km.



**Forutsetning for turen:** Alle deltakere må være fullvaksinert, og at nasjonale og svenske koronarestriksjoner er på et nivå som gjør at vi kan ha en OK tur. Vi tar forbehold om avlysning og tilbakebetaling hvis koronarestriksjoner forhindrer gjennomføring. Alle må ha egen reiseforsikring. Vi håper du kjører veteranbil.

Vi skal bo to netter på **Scandic Swania** i Trollhättan sentrum. Parkering i P-hus ved hotellet.

Vi møtes i Sandefjord mandag 13. juni kl 07:30 ved fergeterminalen. Ferga går kl 8:30. Vi kjører kystveien via Grebbestad og Fjällbacka til Smögen. Det blir felles lunsj på Smögens Hafvsbad. Vi kjører så mot Uddevalla og Trollhättan på lokale veier med liten trafikk. Felles middag på hotellet kl 19.

Tirsdag 14. kan de som vil, bli med på kjøretur

#### Priser

Inkluderer hotell 2 netter m/frokost, 3 middager og 1 lunsj. Parkering i Trollhättan ca kr 250 i P-Hus er ikke inkludert. Kr 5.200 for to personer i dobbeltrom  
Kr. 3.500 for enkeltrom

til Håverud sluser. Ca 70 km en veg. Der spiser vi felles lunsj på Håfveruds Rökeri & Brasseri. Vegg i vegg finnes også Glashyttan med diverse gaveartikler. Vi kjører tur/retur på forskjellige veier.

Vi kan alternativt anbefale et besøk på SAAB Car Museum og/eller besøke sluseområdet i Trollhättan. Felles middag på hotellet kl 19.

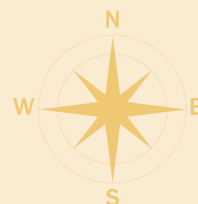
Onsdag 15 blir det retur hjem. Avreise kl 9:30. Vi kjører RV165 via Dingle, Hällevadsholm og Bullarebygden kalt «Gröna vägen», til Strömstad. Ferge kl 17. Det blir felles middag på ferga.

#### Maks 50 deltakere.

Påmelding seinest 30 mars. Skulle det bli for mange deltakere blir det de 50 første, prioritert etter innbetalingsdato. Ved påmelding oppgi navn på personer (1 eller 2) og ett mobilnummer pr bil.

#### Spørsmål rettes til:

Oddvar: 971 81 656,  
ohoeijor@online.no  
Tore: 924 01 984,  
torkvaal@online.no







**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

3. MARS 2022

**NY INNKALLING TIL ÅRSMØTE I GVK**

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubb sine medlemmer i vårt klubblokale i Porsgrunnvegen 242. Møtet er på grunn av korona-restriksjoner i februar flyttet til torsdag 3. mars 2022 kl 1900, og avholdes igjen under forutsetning av de til enhver tid gjeldende smittevernsregler. Etter gjennomført årsmøte spanderer klubben bløtkake og snitter på de fremmøtte.

**DAGSORDEN:**

1. Godkjenning innkalling og dagsorden
2. Valg av møteleder og referent
3. Styrets årsberetning for 2020
4. Klubbens reviderte regnskap for 2020
5. Styrets årsberetning for 2021
6. Klubbens reviderte regnskap for 2021
7. Budsjett for kommende år (2022)
8. Eventuelt innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret i hende senest 31. desember 2021
9. Utmerkelser
10. Valg. Medlemmene kan melde forslag til kandidater til valgkomiteen. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet. Valgkomiteen består av Jan Arthur Pettersen og Gunleik Kjestveit.



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
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner



Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



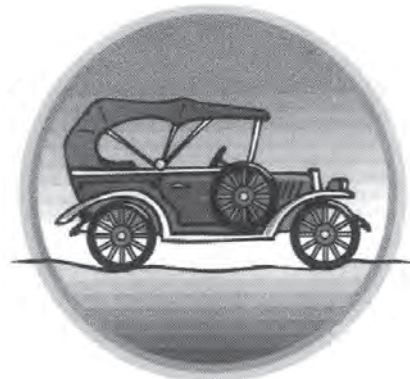
Christoffersen AS

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

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



# Feriereportasje fra formannen



Tross utallig gjentatte anmodninger til medlemmene i GVK om å sende stoff til Redaksjonen er det så vidt det drypper fra kranen. Derfor er det gledelig når det en sjelden gang kommer inn stoff til Veteranvognen. Tidligere i vår oversendte formann Torfinn følgende selvopplevde epistel som vi gjengir med glede:



I går søndag fikk jeg en kjempefin opplevelse. Jeg kom i kontakt med en hyggelig campingnabo på Vøra i Sandefjord, og naturlig nok kom vi inn på veteranbiler. Da tilbyr han meg en tur i garasjen til en kamerat som bor like ved campingen. Helge Ranvik hette han, er en hyggelig 52 mod. Helge kjører drosje hver natt tross sin alder, og det har han gjort lenge. Han har kjørt opp mange biler, og her er det Mercedes som gjelder, og kun det med ett unntak som jeg kommer tilbake til. Helge hadde også hva jeg telte 4 biler med stjerne utenom drosjen, og biler både med og uten tak, men dette var ikke veteraner. Historien som fascinerte meg er at Helge sin far jobbet hos Volvo i Sandefjord, og der kjøpte han en Volvo PV 444 i 1952, og den bilen ble gitt til Helge som bursdagsgave på hans 18 års dag. Bilen ble restaurert i 1970, og er etter det tatt godt vare på, og går som en klokke.



I forbindelse med dette klenodiet hadde Helge masse spennende dokumentasjon på bilen helt tilbake til 1952. Helge er medlem i Larvik og Sandefjord Veteranvognklubb, og vi hadde mange felles kjente, han hadde også solgt Volvo PV Sport til Dagfinn Ytterbø i GVK. I løpet av dette besøket ble det både kaffe og kake, og da servert på Mercedes service. I tillegg så var det masse annet interessant som Helge samlet på i denne garasjen, og jeg takker så mye for tiden vi fikk sammen her, det gjorde dagen min meget god.

# Gammalt prospektkort



Skien Jernbanetorg ca 1913 med Metallurgique drosje.

**Dette gamle postkortet er stadfesta til Jernbanetorget i Skien, slik dette låg nede ved elva og sannsynlegvis med ulike drosjar parkert klar for å hente passasjerar som skulle vidare etter at toget stoppa på sin endestasjon. Her er både hestedrosjar og bakparten av ein ukjent bil pluss ein bil som kjem fram ganske detaljert.**



Tekst og foto: Narve Nordanger

Huset rett bak drosjen var eigd av Schrøder som i åra 1907 til 1913 dreiv kinoen «Verdensteateret» i bygningen (deretter fekk kommunen einerett på kinodrift). Og akkurat «Verdensteateret» kan vi skimte er skrive på veggen bak tree, som då skulle tidfeste bilettet ganske bra. Til venstre for Verdensteateret driv Munsters efterfølgere («efft») si verksemd i ukjent bransje. Heilt til venstre kan vi akkurat skimte høgje husvegg av Høyers Hotell som altså låg strategisk til rett ved endestasjonen på

Norsk Metallurgique på veteranbilløp 80-talet  
Kanskje det er A-3195.



Jernbanetoget nokre år tidlegare enn hovudfotoet. Trea er akkurat planta og alle drosjane er av typen hestedrosje.

Vestfoldbanen. Og jernbanestasjonen er bygget til høgre for Schrøder-gården igjen. Opphavsmann for fotoet skal vere Erik S Nilssen, kanskje den Nilssen som dreiv bokhandel i området og selde postkort til dei reisande? Ut frå omtale på Facebook sider skal bilen til venstre vere ein belgisk Metallurgique produsert mellom 1912 og

1914, som igjen kan tyde på at bilen var ganske ny når «Verdensteateret» enno dreiv kino. Kanskje biletet er frå 1913 enkelt og greitt? Ser vi i bilboken for 1922 var det to stk Metallurgique drosjebilar i Skien, med registreringsnummer H-115 eigd av Vognmann Reier Reiersen med 8/24 hk, og H-160 eigd av Andreas Berg registrert som

20/35 hk. Her er også lagt ved foto av ein norsk Metallurgique på veteranbilløp på 80-talet, kanskje det er regnr A-3195 som pr i dag er einaste norsk-registrerte bil med eit namn som minner om Metallurgique –registrert som ein 1922 Metallurgiqu.

## † En av våre tidligere formenn Roar G. Christensen er død

Roar G. Christensen døde 3. januar d.å. 81 år gammel. Han ble medlem av Grenland Veteranvognklubb i 1996. I en lang periode på 9 år fra 2005 - 2014 var han formann i GVK.

I tiden som formann var han initiativtaker til flere gammelbilturer til Sverige. Etter å ha solgt sine veteranbiler meldte han seg ut av GVK våren 2021.

Vi takker Roar G. Christensen for vennskapet, innsatsen og den interessen han har hatt for GVK og lyser fred over hans minne.

Styret



# KORT NYTT...

## FRAMOVER...

- 3. mars – Årsmøte GVK
- 7. april – Medlemsmøte GVK
- 26. til 27. april – Glåmdalsmarkedet, Kongssvinger
- 5. mai – Medlemsmøte GVK
- 26. mai – Grenlandsrally
- 28. mai – Flåklypa Grand Prix, Lom
- 4. juni – Norgesløp på Voss
- 13. til 15. juni – GVK tur til Trollhättan



Formannen står på med sin tidlige Volvo PV. Blir han ferdig til sesongstart?



Ein annan bil som kanskje kjem ut til sommaren er denne 1929 Chyleren av modell 75 med Dual Cowl Phaeton karosseri (dei i baksetet har eige panser og framrute – kjekt i fartsvind).



Ein fin 1985 Lada med lettmetallsfelgar blei observert ved Arkaden i fjor haust. ND-registrert så bilen har sikkert vore her i fjorden lenge.



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

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

**BILDELER**  
**Granheim**

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



Dette bildet dukka opp på internett og skal vere frå ein introduksjon av den nye klubben GVK i avisa TA rundt 1969. Funnemark sin Chevrolet på tur.

Den flottaste veteranbilen som har besøkt Grenland? Ein ekte Duesenberg Modell J på amerikanske skilt har stoppa på Moheim ca 1992.



## ØNSKES KJØPT: MILTÆRT KJØRETØY

Alt er interessant, urestaurert, påbegynt, uansett tilstand. Er også interessert i militært utstyr og deler om en har det for salg og å komme i kontakt med andre i klubben som har interesse for grønne kjøretøy.

Terje Johannessen - Telefon 91386977



**Pris: 149.000**

## UNIKT SAMLEOBJEKT TIL SALGS: 1998 MODELL VOLVO 240 GL

Helt original, ikke renoveret. Kjørt 89 500 km. Bilen er fulgt godt opp, service etter Volvos spesifikasjoner.

Originalt servicehefte følger med. Sommer og vinterdekk på originale stålfelger følger med.

Gratis garasje plass frem til 1. mai følger også med.

Henvendelse: tgeikel@online.no



Frist for stoff til neste utgave er 1. april 2022

# Byggmakker er et smart sted å starte

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

## **BMCARD**

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

## **TJENESTER**

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

## **GODE PRISER**

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

## **TRANSPORT**

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

## **GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK**

Vi utfører gratis tak- og vindussjekk, og gir deg et uforgjort 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)