GRENLAND VETERANVOGN 19 KLUBB 68

Nr. 3 – 2026 Årgang 51

Veteranvognen

Av innholdet:



Cecilies Mercedes W123



Kristian sin Opel pick-up



Moto Guzzi på Slevollen

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

Nestformann
Dag Henning Eik

Sekretær:
Per Øvrum
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:
Dan Kristian Daae Jonassen
post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:
Tore Kvaale
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Varamedlemmer i styret:
John Arvid Vestgarden
Trond Bekkevold

Revisorer:
Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:
John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:
Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve / Utleie av lokaler:
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505
Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Teknisk bil:
Svein Ekornrød - tlf: 9052 6749
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykkel:
Hans Olav Kise - tlf: 9301 1583
E-mail:hanskise@gmail.com

Tilhenger:
Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:
Tom Ellefsen

Huskomite:
Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:
Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:
Tore Wahlstrøm (Bil og MC)- tlf 9019 9362,
E-post: torewahl@online.no
Inge Holt (MC) - tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) - tlf 9387 1503
(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besiktiget for LMK-forsikring).

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

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

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i hver måned (unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen utenfor (prioritert bevegelseshemmede og veteranbiler), eller hos våre naboer Motortechnik (Lyngbakkevegen 1). Ønsker du å parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Motortechnik.

Redaksjonens hjørne

Høsten er her for alvor. Dagene har blitt mye kortere og mørket siger på tidligere og tidligere. Busker og trær skifter farge. Luften er klarere. Men når sola skinner er det fremdeles varmt i lufta og gode muligheter til å kose seg i solveggen.

Jeg vil benytte anledningen til å minne om risiko for trafikkulykker med elg, hjort eller rådyr. Det er fantastisk å se dyrene i sitt rette element. Dersom disse dyra kommer for nært et kjøretøy kan det fort bli veldig kritisk. På denne tiden er det mer aktivitet i skogen. Det er jakttid og det er brunsttid. Dette setter dyra betraktelig mer i aktivitet. Ofte er det i grålysningen om morgenen og i skumringen om kvelden de er i mest aktivitet. De følger ofte sine faste bevegelsesmønstre gjennom døgnet.

Når du kommer til et elgskilt så er det satt akkurat der av en klar årsak. Viltnemda og Statens vegvesen har erfart at der er det mye ferdsel av dyr. Tenk gjennom hvilken hastighet du velger i slike områder. Føre er en av tingene du skal vurdere, også lys og tidspunkt på døgnet. I regnvær blir ofte dyra vanskeligere å oppfatte. Og ser du ett dyr kommer det gjerne flere etterpå. Kjør etter forholdene.

Jeg fikk en aha-opplevelse for to uker siden. Den lave høstsolen traff frontruta når vi svingte inn på gårdsplassen. At frontruta blir så møkkete på så kort tid det hadde jeg aldri trodd. Når sola varmer opp dashbordet en solskinnsdag så blir det gasser derfra sammen med naturlig støv. Tipset er å vaske rutene ofte både inni og utenpå.

Det er veldig hyggelig å høre at det kommer mye folk på dekksparkekveldene på Slevollen. Torsdag 20. august kom det 110 kjøretøy. Flott at vi kan samle så mange folk som har entusiastkjøretøy. Jeg sender en stor takk til gode hjelpere inne og ute.

Vi i redaksjonskomiteen setter stor pris på at dere sender stoff til oss. Vi er veldig takknemlig for dette. Tusen takk for innsatsen.

Jeg ønsker dere en riktig god høst med påfølgende god førjulstid.

Redaksjonen ved Leif Hægeland

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

SCAN QR KODEN
MED MOBILKAMERA

1. Skriv e-post
2. Skriv navn
3. Send

LMK

Få med deg det som skjer!

Formannen har ordet

Hei alle medlemmer og andre lesere av Veteranvognen!



Det begynner å bli kaldt i luften og vinteren er snart i gang. Og er du som meg, lengter du allerede til våren igjen, og den første kjøreturen i veterankjøretøyet igjen.

Denne høsten har vært fin for en tur i veterankjøretøyet. Medlemmene av klubben har vært på Drangedal Bygdetun, kulturverndagen på Skotfoss, Geir Danielsen har ordnet med besøk på aldershjem, og ikke minst på dekksparkingene på Slevollen. Takk til alle som er med. Spesiell takk til Dag Henning, Runar og Knut som stiller med gul vest og dirigerer kjøretøyene som ankommer Slevollen med den største selvfølgelighet. Takk også til Stein Haugseter og Jan Arthur Pettersen for at de stiller plassen til disposisjon.

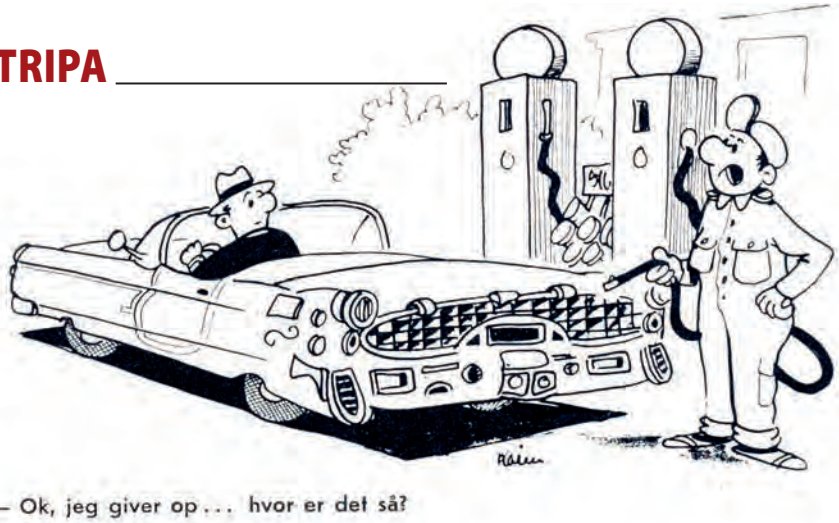
Selv fikk jeg oppleve LMK og FIVAS Paneuropeiske konferanse på Veimuseet på Hunderfossen nå i høst. Det var 65 deltakere fra 24 nasjoner som fikk oppleve gode foredrag om temaer som omhandlet gamle kjøretøy. Vi fikk oppleve en flott middag inne i fjellhallen på fjellsprengningsmuseet som er en del av veimuseet. Jeg var spesielt imponert av deltakerne som reiste fra New Zealand og Australia som brukte 48 timer hver vei for 2 dager på Hunderfossen. Men noen reiste kortere. Olav Langkaas representerte Grenland Veteranvognklubb. Mer om dette arrangementet kommer i LMKs nyhetsbrev som du får helt gratis rett i innboksen din ved å melde deg på nyhetsbrevet. QR koden til nyhetsbrevet står på denne siden i Veteranvognen. Her står det mer om FIVA også.

Glem ikke at du kan støtte klubben vår med din grasrotandel. Når du legger inn lottokupongen eller andre spill fra Norsk Tipping og oppgir Grenland Veteranvognklubb som mottaker, vil klubben motta støtte. Det koster ingenting ekstra for deg.

Kos deg med nummer 5 av Veteranvognen.

Høstlig hilsen Jarle

STRIPA



— Ok, jeg giver op ... hvor er det så?

Støtt klubben!

Det koster ingenting å velge Grenland Veteranvognklubb som grasrotmottaker hos Norsk Tipping. Av hver hundrelapp går 7 kroner rett i fôret 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.

GRASROT ANDELEN NORSK TIPPING

Grasrotandelen

Veteranvognen

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

Web-master:
Kristian Haugom
E-post: some@gvk.no

Fotosjef Hjemmesider:
Espen Nordaunet

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

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2026:
Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 1. juni
Nr. 4 deadline 15. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

FRAMSIDEFOTO: På hausten er det mange fine motiv å skape om ein tar seg tid til å leite etter passande bakgrunn. Her er ein 1966 Mercedes-Benz 250SE Cabriolet fotografert i ein av dei gamle svingane på utsida av Svanevikvegen litt nord for Vold-krysset (like ved den gamle bussgarasjen). Bilen er seld ny i Frankrike og då passar det med gule hovudlys.





-den eneste

De er ikke mange, jentene i klubben, det har vi hevdet tidligere. På tross av at det på midten av 1960-tallet ble proklamert at jentene faktisk talt representerte halvparten av befolkning: Kvinnefronten minnet oss stadig og høylytt på det, på slutten av 1960-tallet: «vi er helften, vi er mange..» Demonstrasjoner og resolusjoner, pamfletter, banner og skrik og skrål, penneført i bladet SIRENE. Kvinnesak var på moten, i dag har det heldigvis roet seg. Det er nok langt frem til jentene er «helften» av klubbens medlemmer. Men Cecilie Sofie Wilhelmsen er i alle fall medlem, og nesten nybakte og lykkelige eier av Mercedes W123, 250 fra 1978. Så vidt vi har fått brakt på det rene, den eneste i klubben.

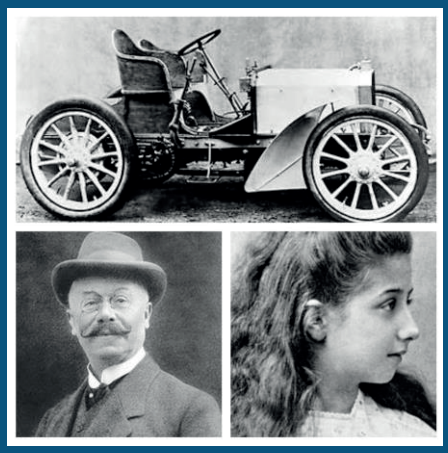




Veteranvognen fikk avtalt et «Garasjebesøk» med Cecilie Sofie Wilhelmsen etter selveste Grenlandsrally. Da hadde hun anskaffet sin Mercedes W 123, 250, 1978 bare en drøy måned tidligere, så den må kalles rykende fersk. Tross noen små startproblemer i ny og ne ville hun absolutt være med på løpet. Mercedes 123 syntes å være velvillig innstilt, fullførte løpet og endte til slutt opp i Brekkeparken.

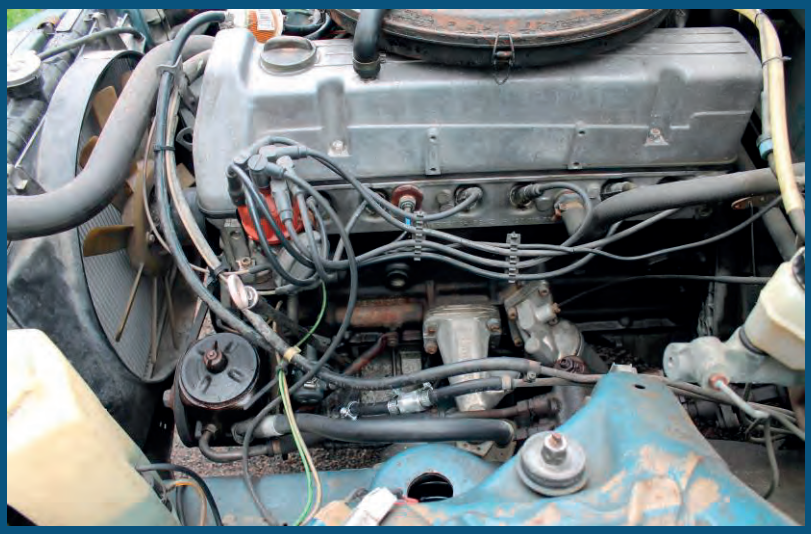
Det er det første garasjebesøk vi har foretatt i passasjersetet på Mercedes 123 fra 1978. Vi kunne umiddelbart fastslå at Cecilie Sofie var en entusiast. Som vanlig i oppstarten av garasjebesøk stilte vi det innledende spørsmålet, i dette tilfellet: Hvorfor Mercedes? Svaret satt ikke langt inne:

Da Cecilie Sofie så dagens lys i 2005 bodde familien i Tromsø. Pappa hadde flere utgaver av Mercedes, bl.a. en W 123, 250. Den hadde han bestemt at Cecilie skulle få når hun fylte 18. Men slik ble det ikke, da Cecilie Sofie gikk i barnehaven ble pappa syk og de flyttet sydover.











Veteranvognen har ved tidligere anledninger levert opplysninger omkring bilmerket Mercedes, de finnes i et varierende utvalg her i klubben. Men siden vi her er på besøk hos antagelig den eneste kvinnelige Mercedeseieren vi har, finner vi det på sin plass å minne om hvorfor Mercedes heter.. Mercedes. Vi siterer (nesten) ordrett fra leksikon:

Emil Jellinek var Generalkonsul for Østerrike-Ungarn i Nice, Han var søkkrik og kjøpte sin første Daimler i oktober 1897. Senere kjøpte han 34 Daimlere. Deretter bestilte han enda 36 biler, noe som oversteg en hel årsproduksjon. Jellinek var ikke bare rik, men også meget teknisk kyndig, så han var ikke snauere enn at han tegnet et utkast til "bilen av i ***overimorgen****, supplert med krav til tekniske spesifikasjoner. Og forlangte at denne modellen skulle kalles opp etter hans datter som het Mercedes. Daimler kunne ikke si nei til en så velbeslått kunde.*

Dermed var det gjort. Bildene oppe til venstre viser den ny-konstruerte modellen, pappa Jellinek, og datteren Mercedes, i verdens aller første Mercedes. Den ble overrakt den unge damen 22.desember 1900, som en litt tidlig julegave.

I følge leksikon hadde Mercedes sin Mercedes 35 hestekrefter under panseret. Med dette skulle hun klare seg bra i den tidens trafikk dersom kjedetrekket ikke røyk. Cecilie Sofie kan glede seg over noen flere hester i sin 123, 250, den 6-sylindrete motoren er oppgitt til å kunne yte 127 hestekrefter. Det skulle holde til ca. 3,5 utgaver av Mercedes sin Mercedes fra 1900. Cecile Sofie kommer langt med en slik motor, selv i dagens trafikk.

Da veteranvognen møtte Cecilie Sofie kunne hun fortelle at hun hadde hatt bilen bare 1 ½ måned. Tiden hadde hun benyttet til å bli kjent med kjøretøyet, men det hadde ikke blitt tid til noen form for overhaling, noe som luftfilteret var et tydelig bevis på. Hun lovte at til sommeren skulle den under lupen og få rettet opp feil og mangler. Men inntil da skulle den kjøres, Grenlandsrally var inngangs-portalen til hennes nyervervede veteranbil.

Som tidligere nevnt, de 127 hestekreftene til Cecilie Sofie kunne til tider være noe vanskelig å få i gang, derfor parkerte hun bilen i en bakke da Veteranvognen kom på visitt. Sånn for sikkerhets skyld. I skrivende stund får vi opplyst at klubbens Runar Hogstvedt tilbød seg å ta problemet i nærmere øyensyn, og etter det vi får opplyst har han fått orden på sakene. Det er et godt tegn når våre kyndige veteraner stiller opp for våre unge medlemmer.r.

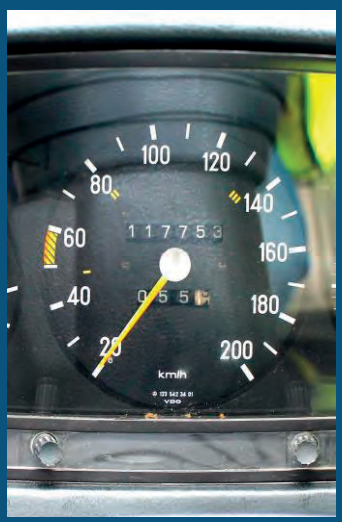




Den første av Mercedes W123, 250, så dagens lys i november 1975, altså 75 år etter at den første Mercedes kom til verden. Den er, fremdeles i følge leksikon, den mest suksessfylte modellen som er produsert. Salgstallene taler for seg selv: da de innstilte produksjonene i 1986 var det produsert 2,7 millioner, spredd verden over. Ikke dårlig for en bil som gikk for å være i øvre pris – og luksusklasse. Ved siden av å bli produsert i Vest Tyskland, ble den også produsert i Sør Afrika, China og Thailand. Det ble påstått at den kunne gå 500 000 km uten noe særlig vedlikehold. Så vi kan anta at Cecilie Sofie sitter trygt og godt i sin Mercedes i mange år.









Interiøret bekrefter påstanden om «bil i overklassen», delikat men nøktern på samme tid. Vi biter oss også merke til at den er utstyrt med automatgir. Hvis Cecilie Sofie gjør riktig bruk av valgmulighetene i girkassen, stiller vi oss ikke tvilende til at det som står oppgitt på speedometeret er absolutt mulig å få til. Om ikke på norske veier, så i alle fall i land der fartsgrensene er mer romslige enn de norske.

Men i følge den unge eier, det er ikke det som er vesentlig med bilen, det er selve bilen i seg selv som teller. Etter en liten tenkepause kommer det kontant: MERCEDES ER NOE ANNET ENN VOLVO!!







Vi må kalle det en særdeles sterk uttalelse, tatt i betraktning av at hun er sammen med Oliver i klubben, han er som fortalt i en tidligere artikkel her i Veteranvognen, en lidenskapelig Volvo-tilhenger. Men han må være like romslig overfor Cecilie Sofie som det er romslig i hennes bagasjerom..

Hun forteller videre at egentlig var hun overhodet ikke opptatt av bil, hverken moderne eller veteran. Men så dukket altså Oliver opp, og da forandret det hele seg. Vi la nemlig etter hvert merke til at det dukket opp en ung dame både på markedet i Skjærgårdshallen og på klubbkveldene. Oliver kan sies å ha vært en døråpner for Cecilie Sofie, inn til veteranbilens verden og GVK.

Plutselig trekker hun frem den lille bamsen, den har fulgt henne hele livet: *«Mor fikk den av pappa da hun gikk med meg i magen!»* Hun forteller videre at da biinteressen dukket opp begynte hun å tråle nettet, bl.a. Finn.no. Lysten på Mercedes lå i ryggmargen viste det seg, men alt som dukket opp var for dyrt, i for dårlig stand, dekket av rustbeskytter eller alt for rusten.

Helt til W123 dukket opp i Rakkestad. Tidligere kjørt den rundt omkring i Spania der rust nesten ikke er tilstedeværende. I Rakkestad var den lite kjørt, litt rundtomkring på 17.mai og den slags, ellers sto den på stedet hvil i trygge omgivelser.

Nå sto den altså i Brekkeparken, og til sommeren skal den få en omgang med fornyelse hist og her. Vi håper tiden strekker til, Cecilie Sofie bor i Horten og er i gang med et 3-års studie innimellom jobb på Kiwi. Hun sikter seg inn på å bli museumspedagog, noe vi sterkt bifaller! Hun ble medlem i klubben i desember 2024, og synes vi har et flott miljø som hun trives veldig godt med. Det lover godt for fremtiden.



Ulf

Drangedal bygdetun 2026



Oversiktbilete frå nedre del av bygdetunet, med mange bilar frå GVK.

Drangedal Bygdetun i samarbeid med GVK har nok eit år arrangert sitt tradisjonelle treff for veteranbilar, og også i 2026 var det fint ver og mange frammøtte på den idylliske plassen. GVK arrangerte felleskøyring frå Vold og passa på å vere så tidleg ute at dei fekk gode plassar før det blei overfylt opp mot lunchtider.

Av Narve Nordanger

Bygdetunet hadde enkel servering og folk hadde med seg både stolar og nistepakkar slik at dei fekk tida til å gå om dei ikkje kikka på køyretøy eller gamle hus. Bygdetunet har og lagt inn ei publikumsavstemming om finaste bilar og motorsyklar, her blei det spesielt lagt merke til vinnaren i klassen etter år 1950. Dette var ein tidleg 60-tals Chevrolet i artig rånestuk som kanskje mest av alt viste at det alltid hjelper å ha med mange kameratar som stemmer på bilen din.



Litt utanom det vanlege på veteranbiltreff var denne fine samlinga av Datsunar frå 80- og 90-talet. Japanske bilar er på frammarsj.



Dette gjaldt ikkje minst denne artige og godt patinerte 1977 Datsun 180B stasjonsvogna som hadde stort klistremerke frå myndigheitene til å informere om at EU-kontrollen var i orden. I tilfelle nokon skulle tru noko anna.



1936 Dodge D2 Cabriolet eigd av Svend Pedersen frå Kragerø er ein av minst tre slike bilar som har overlevd her i landet.



Dei eldste bilane var representert av Fjågesund Buicken. Til venstre for Buicken står Indian motorsykkelen til Tarjei Skræi frå Seljord, som fekk premie for finaste MC.



Museet sin eigen T-Ford lastebil/buss (Ford TT) hadde fortent å bli sett i køyrbar stand. Mange seterekker!



Brødrene Henriksen sin Fiat 1400 skein i sola. Bilen er også observert langt unna Telemark i år, blant anna på Østfoldtreffet.



Som alltid stor variasjon i årgangar. Her ein Mercedes modell W126, ein flott 300SE frå 1986 med fløyelsinteriør som er seld ny i Telemark.



Ein flott landemerke i Drangedal sentrum er Kjeosbrua bygd i 1927 og altså 100 år neste år. Visstnok den siste steinkvelvingsbrua som blei bygd her i landet. Det er visst planar om lyssetting til jubileet neste år, brua hadde nok og sett betre ut med litt mindre autovern framfor.



KJØPEKONTRAKT

(Sluttseddel)

Mellom undertegnede ..... H. Thanstrøm ..... (selgeren)

og ..... Karl Storm Andersen, Nedre Rankegt. 30, Halden ..... (kjøperen)

født: ..... priv. 1159 - forr. 1155 telefon: ..... er i dag avsluttet følgende kontrakt:

Kjøperen har av selgeren kjøpt følgende motorvogn: Ny — brukt X

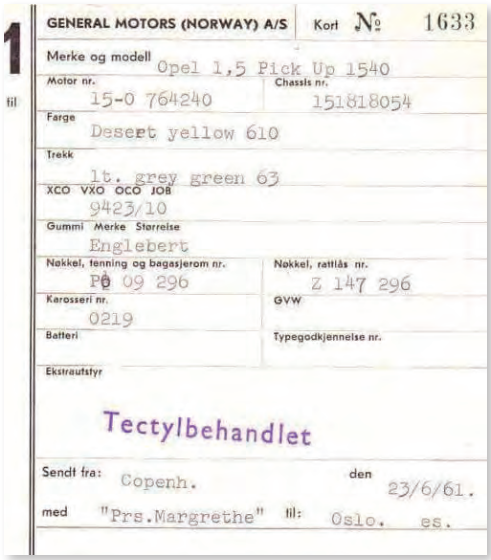
Fabrikat: Opel Olympia 1,5L Type: Pick-Up Årsmodell: 1962

Farge: Desert Yellow Spesifikasjoner: Understellsbehandlet, kanalsprøytet, mont. 2 stk. skvettlapper bak, eksoshale, mont. radiatorgardin, bytte reservedekket m/ 1 stk. vinterdekk plus 1 stk. vinterdekk påmontert ekstra felg m/slange begge type Askim Snegg, full bensintank, skinner, innregistrering, mont. presenning på varekassen, mont. 2 stk. kobberrør som utløsersør gjennom varekassens bund, innsetting med tetningsmasse i varekassen.

Bilen leveres (fob., cif., etc.) ..... Halden ..... (Sted.) ..... omgående ..... (Tid.)

Prisen er (se forbehold pkt. B, side 2) ..... kr. 19.380,-

Fiskehandler Karl S Andersen betalte 19380,- for bilen i 1962, inkludert to stk avløpsrør for kassen.



1 til

GENERAL MOTORS (NORWAY) A/S Kort № 1633

Merke og modell: Opel 1,5 Pick Up 1540

Motor nr.: 15-0 764240 Chassis nr.: 151818054

Farge: Desert yellow 610

Trekk: lt. grey green 63

XCO VXO OCO JOB: 9423/10

Gummi Merke Størrelse: Englebert

Nøkkel, tenning og bagasjerom nr.: P0 09 296 Nøkkel, rattlås nr.: Z 147 296

Karosseri nr.: 0219 GVW:

Batteri: Typegodkjenneise nr.:

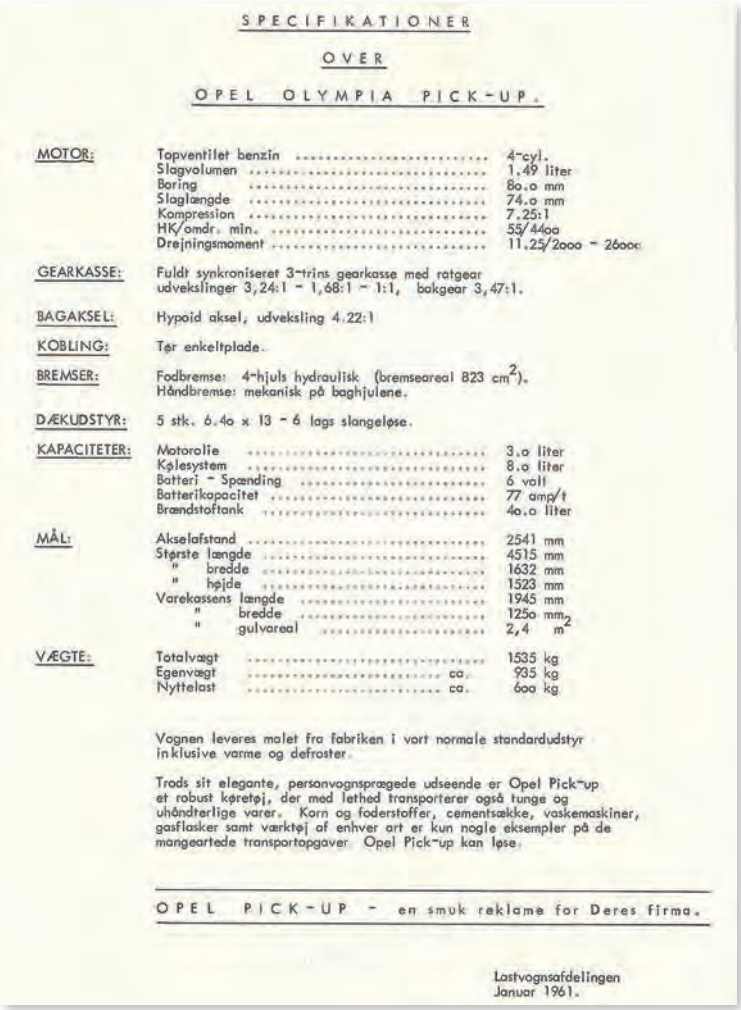
Ekstrautstyr: Tectylbehandlet

Sendt fra: Copenh. den 23/6/61.

med "Prs.Margrethe" til: Oslo. es.

Fraktbrev som viser at bilen var opprinnelig gul og kom med MS Prinsesse Margrethe sommeren 1961.

1961 Opel Olympia Pick-Up



SPECIFIKATIONER

OVER

OPEL OLYMPIA PICK-UP.

MOTOR:	Topventilet benzin	4-cyl.
	Slagvolumen	1,49 liter
	Boring	80,0 mm
	Slaglængde	74,0 mm
	Kompression	7,25:1
	HK/omdr. min.	55/4400
	Drejningsmoment	11,25/2000 - 2600
GEARKASSE:	Fuldt synkroniseret 3-trins gearkasse med ratgear udvekslinger 3,24:1 - 1,68:1 - 1:1, bakgear 3,47:1.	
BAGAKSEL:	Hypoid aksel, udveksling 4,22:1	
KOBLING:	Tør enkeltplade.	
BREMSER:	Fodbremse: 4-hjuls hydraulisk (bremseareal 823 cm^2). Håndbremse: mekanisk på baghjulene.	
DÆKUDSTYR:	5 stk. 6.40 x 13 - 6 lags slangeløse.	
KAPACITETER:	Motorolie	3,0 liter
	Kølesystem	8,0 liter
	Batteri - Spænding	6 volt
	Batterikapacitet	77 amp/t
	Brændstoftank	40,0 liter
MÅL:	Akselafstand	2541 mm
	Største længde	4515 mm
	" bredde	1632 mm
	" højde	1523 mm
	Varekassens længde	1945 mm
	" bredde	1250 mm
	" gulvareal	2,4 m^2
VÆGTE:	Totalvægt	1535 kg
	Egenvægt ca.	935 kg
	Nyttelast ca.	600 kg

Vognen leveres malet fra fabriken i vort normale standardudstyr inklusive varme og defroster.

Trods sit elegante, personvognsprægede udseende er Opel Pick-up et robust køretøj, der med lethed transporterer også tunge og uhåndterlige varer. Korn og foderstoffer, cementsække, vaskemaskiner, gasflasker samt værktøj af enhver art er kun nogle eksempler på de mangeartede transportopgaver Opel Pick-up kan løse.

OPEL PICK-UP - en smuk reklame for Deres firma.

Lastvognsafdelingen
Januar 1961.

Spesifikasjons-oversikt fra lastevagn-avdelingen hos Opel Danmark. Nyttelasten var greie 600 kg iht denne.

- Er det en original pick up?
- Ja det er den, og historien skal du få lese her!

av Kristian Eckholdt

STARTEN

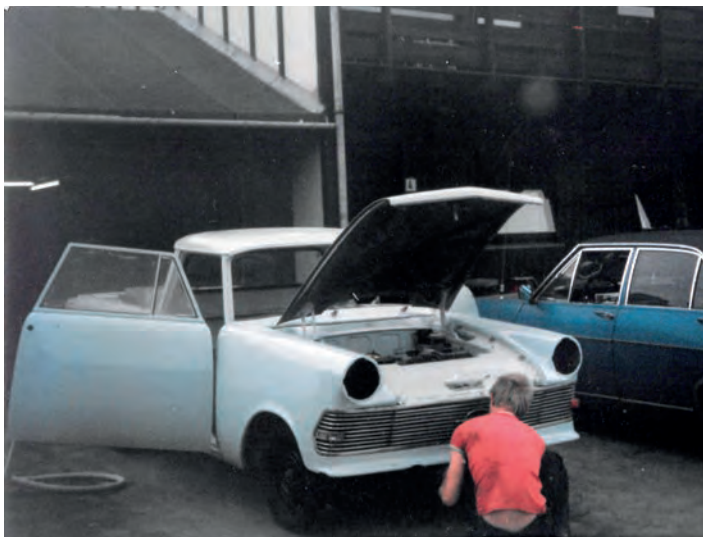
Den 23. Juni 1961 ble en lys gul Opel Olympia Pick up sendt fra København til Oslo med skipet "Prinsesse Margrethe". Bilen skulle først til en forhandler i Oslo, men den ble heller sendt til H. Thanstrøm i Halden, der ble den solgt den 20. august 1962 til fiskehandler Karl Storm Andersen. Hvor i Norge bilen befant seg mellom juni 61 og august 62 er ukjent, men det finnes teorier. En teori er at bilen var med på en Opel Karavane (turne) rundt om i landet.

Karl Storm Andersen døde Januar 1964, hvor lenge familien hadde bilen etter hans død vet vi ikke, men vi vet at i 1966 var eieren Gunnar Muggeby fra Båstad i indre Østfold. Muggeby flyttet til Askim på slutten av 60-tallet, men om han hadde med seg bilen på flyttelasset vet vi ikke. I 1980 var det Emil Åhs i Eidsberg som eide bilen som nå er nedslitt og heldigvis blir satt på lager. Pr 1982 står den delvis nedplukket når blir den tatt bilde av den og bildet deretter ender opp i det svenske bladet Start & Speed Nr 2 1982. Den nedplukkede bilen blir så solgt til far og sønn Nielsen fra Fredrikstad. At de har sett bilen avbildet i bladet for å så fått tak i eier for å få kjøpt bilen, er nok meget sannsynlig. De to Nielsen restaurerer bilen og det er her bilen får sin lyseblå farge for første gang. Far og sønn bruker bilen aktivt og er med på flere treff og avisartikler.

I 2001/2002 ble bilen påkjørt og bakskjermen på sjåførsiden ble presset inn. Bilen ble så solgt til Trond Bremseth i 2004. Trond kjøpte inn deler til å fikse opp, men fullførte ikke før



Fra den første restaureringen på 80-tallet.



Montering etter restaurering, fotoet er datert 1986.

bilen ble solgt videre til Svenn Oskar Vanderås fra Stjørdal. Vanderås hadde tenkt til å restaurere bilen for å sette den på et museum.

EN NY START

I 2017 fant jeg ut at Opel hadde laget en pick-up utgave av P2 Rekord. Jeg hadde allerede P2 Coupe og P2 Caravan fra før av, og sammen med en støttende far ble vi enige om at vi også skulle finne oss en pick-up. Først kom jeg over en som sto på en låve, men han ville ikke selge og det viste seg at det også var gjenkjøpsklausul på den. Men så tilfeldigvis kom jeg over et bilde tatt i en gammel gymsal et sted for Stjørdal, der midt blant andre gamle Opeler sto en lyseblå Opel Olympia pick-up! Jeg kjente allerede eieren litt fra før av og sendte han melding ang pick-upen. Den var dessverre ikke til salgs, men han tilbydde meg en annen pick-up som var i mye dårlige forfatning, og jeg takket nei til det tilbudet. Jeg hadde på den tiden allerede et Opel P2 Caravan prosjekt så ønsket om et enda større prosjekt, hvor vi nesten måtte kjøpe inn sveisetråd på kabeltrommel fristet lite.

I årene deretter spurte jeg Vanderås med jevne mellomrom om den lyseblå pick-upen var for salgs, men fikk stadig nei. Men i 2020, etter vi hadde solgt et par andre biler og hadde penger på bok, spurte jeg igjen om hvor mye han skulle ha for den. Vanderås nevnte en pris som vi godtok, så den 5. desember 2020 ble bilen dratt ut av gymsalen og trillet opp på henger og fraktet ned til Porsgrunn. Bilen var på plass i verksted i Bjørkedalen dagen etterpå. Dette var også den første



Av teksten på startnummeret kan det se ut som at bilen er med på Norgesløpet 1989 på Svinesund.



På plass i Bjørkedalen etter 20 års lagring i Trøndelag. Venstre bakskjerm måtte byttes etter en kollisjon ca år 2001.



Første versjon i Porsgrunn. Egenprodusert reklametekst inspirert av Pick-upen som gikk hos AS Anco i Trondheim, og fortsatt med ukorrekt listverk langs sidene.

gangen vi har sett bilen live, og vi skjønte fort at det måtte mye jobb til før pick-upen var opp til kjørbar standard. Bilen hadde jo ikke vært på vegen siden ulykken på tidlig 2000-tallet. På kjøpet fikk vi med en bakskjerm fra en Opel Caravan fra samme år, denne ble formet til og etter et nøye grunnarbeid på både bil og bakskjerm ble de sveiset sammen igjen. Pick-upen var nå blitt hel igjen for første gang på 20 år, rust som var på andre steder på bilen ble også fjernet og bilen ble delvis lakkert.

SERVICEVOGN PERIODEN

Etter at vi fikk den tilbake fra lakk så kom jeg over et bilde tatt på 60-tallet av AS Anco i Trondheim sin Opel Pick-up Servicevogn, så lignende merker ble bestilt i festet på bilen. I august 2021 ble bilen EU-godkjent etter at vi hadde gått gjennom hele bilen. Alt av bremser og gummislanger ble byttet. Bilen ble vist frem for Opelregisteret allerede samme dag, da de hadde sitt landstreff på Gautefall det året. Tilfeldigheter gjorde at det på det samme treffet kom en "nut and bolt" restaurert Opel Pick-up. Dette var en bil jeg visste om, men ikke hvor langt restaureringen av den hadde kommet. Dette var første gang i Opelregisterets historie at de hadde to pick-uper på samme treff, og sist gang en pick up var på treff var i 2004!

Etter premieren var bilen min i 2021 en del av Opelregisterets utstilling på Oslo Motorshow, der den ble godt mottatt. I 2022 ble bilen brukt til treff blandt annet Cars & Coffee og Treffet Under Brua. Bilen var med i juli 2023 utgaven av Norsk motorveteran nyttekjøretøyer. Den var med i Grenlandsrallyet i 2024, der den fikk premie for den mest spesielle bilen.

I august samme år tok vi bilen på henger og fraktet den til Halden, der vi ble invitert til å bli med på en Opel utstilling på Grensetreffet. Jeg benyttet sjansen til å ta bilde av bilen på fiskebrygga i Halden, da den første eieren, Karl Storm Andersen hadde hatt sine lokaler like ved.

PÅ´N IGJEN

Etter 2024-sesongen blir bilen kjørt inn på verkstedet, hvor listverk og merker blir tatt fort av for nå hadde vi bestemt at hele bilen skulle lakkeres på nytt. Lakken fra 83 hadde begynt å vise alderstegn og det var også forskjellige nyanser av blåfarge på bilen. Hullene fra det ukorrekte listverket ble sveiset igjen, og den rusten som vi ikke kom over i 2021 ble også fjernet og nytt metall ble sveiset inn. Dørene ble også bedre justert. Den 25. november det året ble den trillet inn i lakkboksen. Ut igjen kom en pick-up der bilen var Hawaii



Ny restaurering, denne gang med hvitt tak og korrekt uten lister langs sidene.



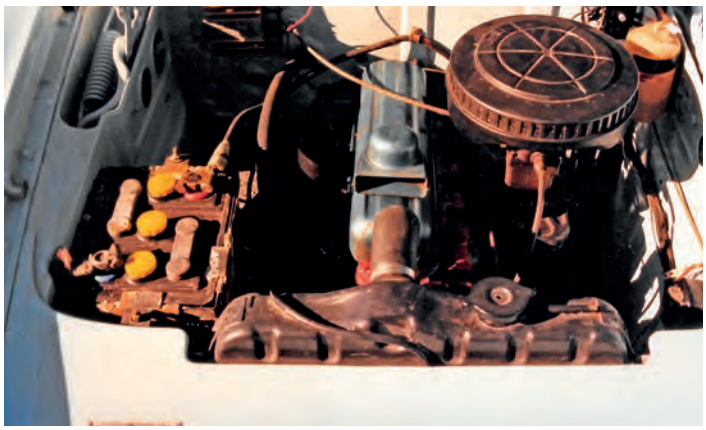
Bilen har nå fått riktige baklys deriblant fra et vrak som står hos Wiik's opphoggeri i Trøndelag. Originalt B skilt-nummer for Østfold.



En fornøyd eier med bilen på Slevollen i september.



Enkelt og funksjonell dashbord og innredning.



Motorrommet er også som originalt.

Blau 2014, mens taket ble lakkert hvitt. Under denne perioden ble også originale baklys skaffet, disse er unike for pick-up modellen. Den ene sokkelen kommer fra et avkappet vrak i Trondheim. Vi fikk også tak i NOS blinklys og nye riktige speil som ble montert etter at bilen var ferdig lakkert. Denne versjon 2 ble vist frem for første gang på Treffet Under Brua våren 2026. Jeg avrunder med å takke alle som har bidratt.



Korrekt restaurert ser vi at det ikke er brukt mye energi på blanke deler langs sidene, dette var en arbeidsbil.



Opel Pick-up, en smuk reklame for deres firma står det på denne danske trykksaken. Med kapell og nedslått bakluke kunne en lett frakte langt og uhåndterlig gods i henhold til reklamen.

FAKTABOKS OPEL P2 PICK-UP

Vår nye medlem Kristian Eckholdt har skrive om sin svært spesielle 1961 Opel Olympia Rekord P2 Pick-up. Detter er ein bil som er bygd i Danmark i svært få eksemplar og deretter seld på den danske og norske marknaden.

Den populære Opel Olympia Rekord P2 blei produsert 1960 til 1963 og kjempa i dei fleste av desse åra mot Ford Taunus P3 om andre-plassen på den tyske sals-statistikken bak Folkevogna. I Tyskland blei aldri nokon pick-up produsert, og mange Opel-sider reknar ikkje pick-upane som eit offisielt Opel produkt sidan dei ikkje er laga i Tyskland- i typisk tysk navlebeskuande stil. Reint historisk sett bør dei absolutt vere med, i og med at det var den danske importøren på Nørrebro som stod for montering av bilane basert på delar frå Tyskland og Sør-Afrika. Det heile begynte nemleg i Sør-Afrika der importøren fekk ein gigantisk ordre på 1000 såkalla bakkiar som firmabilar til ein enkeltkunde. Desse var sjølvsagt høgreratta og fyrst basert på P1, deretter på P2. I Sør-Afrika skal det visstnok ha blitt laga totalt ca 1500 stk av P2 Pick-up. Basert på den nesten totale fråveret av Sør-Afrikanske bilar fotografert på dagens internett kan dette talet likevel verke litt overdrive.

Talet på Danmark-produserte Pick-upar med venstreratt er i ulike kjelder er oppgjeve til enten 98 eller 350 stk, derav kanskje 42 kom hit til landet. Av dei 42 er heile 10 enno kjent og fire er innregistrert, pluss det er det godt håp for fleire av dei andre. Det er i alle fall mykje lettare å finne bilete av norske bilar enn det er frå andre land.



Fargerik bil og fargerik eigar. Grønfarga 1948 Packard Super 8 med grøne LED-lykter. Eigaren stilte i matchande grøn dress og hatt.



1953 Standard Vanguard stasjonsvogn var kjent som «Pelle Svanseløs» i Sverige.

Rally Tronåsen 2026

Veteranbilløpet over Tronåsen har etablert seg som eit av dei mest kjente løpa her i landet. Sidan det berre blir arrangert kvart 5. år blir det også ganske eksklusivt å få vere med på, og årevis å vente dersom du går glipp av ein runde. Til årets løp var det skuffande talet på deltakarar frå GVK ein bil, medan for eksempel Larvik-Sandefjord hadde med 17 bilar og arrangerte fellestur med overnatting og det heile.

Av Narve Nordanger

Kort sagt var Tronåsen før i tida kjent som verste strekket mellom Kristiansand og Stavanger. Her kryssa den gamle ridevegen fylkesgrensa mellom Rogaland og Vest-Agder i bratt stigning med krappe svingar. Rundt 1840 blei vegen utvida nok til at det var plass til vogner bak hestane og Tronåsen blei innlemma i det som ein kalla Vestlandske Hovudveg. Når bilen 80 år deretter avløyste hesten som vanlegaste transportmiddel var det mange køyretøy som sleit fælt med å komme seg opp Tronåsen, medan folk flest var mest redde når dei skulle ned igjen- og det var vanleg at passasjerane gjekk bak bussen på tur nedover. Når Rally Monte Carlo hadde Stavanger som startstad eit par gonger på 30-talet og deltakarane kort tid etter start møtte ein av løpets største utfordringar, fekk Tronåsen ytterlegare publisitet. Fleire bilar braut løpet alt fyrste dagen på grunn av denne bakken. I 1946 var folk godt fornøgde når vegen over Tronåsen blei avløyst av tunnel, men gamlevegen blei halden ved like og brukt som avlasting ved vegarbeid til godt ut på 70-talet. Dei siste 40 åra har det blitt halde veteranbilløp over toppen kvart 5. år og vegen er og open for einvegskøyring frå nord i sommarhalvåret med forbod mot å køyre med bubil eller med tilhengarar, og forbod mot alt over 7,5 tonn.



Ein flott førkrigsbil, 1933 Hupmobile Sedan, køyrt Åge Rafoss frå Kvinesdal.

I reine tal blir det snakka om opptil 25% stigning på nordsida og nærmare 30% på sørsida. Dette er veldig mykje når ein veit at den altfor bratte Oslofjord-tunnelen er 7%, her er det altså opptil 4 gonger så bratt stigning som dagens berykta vegstrekk. Like sør for Tronåsen ligg Bakke Bru, som er ei hengebru frå 1844 og ein



Pick-up er populært. Her ein 1951 Ford F3 køyrt av Jon Arne Jonassen.



Ein av mange bilar frå Vestfold. 1963 Citroen DS Cabrio, eigar Stein Matre.

attraksjon i seg sjølv, som no dessverre er stengt for motorisert ferdsel.
Årets Rally gjekk 8. august og var fullteikna med 300 køyretøy alt i mars. Deretter var det så mykje fråfall i månadane etter fullteikninga at alle dei som stod på venteliste også fekk vere med! Starten var frå Lendemoen like sør for Tronåsen. Ved Lendemoen ligg også den gamle Bakke bru, bygd i 1844 som fyrste hengebrua i landet. I 2016 fekk vi faktisk køyre over Bakke Bru, medan denne no er kun for folk til fots. Ved innkøyring Lendemoen var det spennande sidan alle skulle her hugse og melde kva startnummer dei hadde når dei kom køyrande til innsjekk, deretter fekk ein utdelt mappa som tilhøyrde dette nummeret. Sikkert ein smart tanke i ei perfekt verd, men straks verre dersom ein hadde hugsa feil nummer slik eg gjorde. Utruleg nok var det ein programhelt på det nummeret som eg fekk mappa til, og det blei ikkje full krise når feil bil fekk mappa. Eg oppdaga tabben når min Chrysler blei presentert som ein T-Ford ved start, og stoppa kjapt ved innsjekkinga igjen før eg leita gjennom uhenta mapper og der låg den rette enno.

Etter ei høgtidleg opning ved tidlegare samferdsleminister og framleis bil-entusiast, Ketil Solvik-Olsen, bar det avgarde. Løpet var i år korta ned i høve til tidlegare. Der det før hadde vore fyrst eit vanleg veteranbilløp på 10 mils lengde som blei avslutta med turen over den berykta kneika, var det i år lagt inn kun ein kort køyretur til Moi og museet der. Deretter var det å køyre retur og stille seg opp i kø for å klatre over Tronåsen. Total køyrelengde blei knappe 4 mil. Arrangørane hadde gjort god innsats for publikum og sørga for skyttel-veteranbuss til botnen av bakken, og det var etterkvart veldig mange som hadde lagt helgeturen til Tronåsen med tendensar til kø i enkelte av svingane. Det



Etter ein ganske kort køyretur var det stopp på Lund Bygdemuseum på Moi som fekk storinnrykk av deltakarane på løpet, medan andre kikka på bilar og drakk kaffi utanfor.

gjorde også at alle som fekk problem opp bakken fekk bilen sin avbilda på internett, og nokon var tilogmed så «heldige» at dei hamna på Dagsrevyen. Min bil kom ikkje på riks-TV, men blei vist heile 3 sekund på Rogaland lokalsending. Akkurat passe publisitet, kun dei skarpøygde fekk det med seg.

Tilbake på hytta sendte jeg bilder fra utflukten over Messenger til Trygve Krogsæter. For de uinnvidde er han en av de fremste kjennerne av førkrigsbiler Norge har fostret. Trygve var enig i T-Ford delene, men torpedoen var han heller usikker på. Han tippet 1915-1920, og kunne det dreie seg om noe tysk da det stod «Eisemann» på bryteren? Det var jo ikke helt ulogisk. Kunstig intelligens er så intelligent at selv Google bruker det, og om man skriver inn «Eisemann switch» kan man lese at dette firmaet var amerikansk og leverte «finelektronikk» til flere store kjøretøyprodusenter fra 1910 og utover. Både Dodge, Buick, Caterpillar og sikkert enda flere ble levert med tenningsbrytere fra Eisemann. Men torpedoen lignet åpenbart ikke på noe fra disse kjøretøyene.



Her står vi i kø framfor turen opp den berykta bakken. Bilen framfor ei 1970 VW Boble, køyrt av Tore H Wiik frå Østfold. Han skriv bøker om gamle vegar og har hatt foredrag hos GVK.



Bileta i sjølve bakken er henta frå internett. Her er det ein A-Ford i fint driv oppover 25% stigning.



Med gassen i botnen på ein Saab 93 blir det litt totakts-røyk. I bakgrunnen ventar traktorane på å hjelpe dei med problem.



Og visst fekk ein del av dei 300 problem. Her er det ein Ford 20M som tar imot slep frå traktorgjengen. Begge foto frå internett.

På Facebook er det en amerikansk side som heter «1920s antique automobiles, 1900 to 1941 cars, orphan makes, motorcycles…» Bildene av torpedoen ble lagt ut der, og det tok ikke lang tid før svarene rant inn. Det var mange teorier, men det var åpenbart enighet om at det dreide seg om en lastebil, og at den måtte være svært gammel. En av bidragsyterne gikk så langt som å garantere at det dreide seg en «Day-Elder», da han selv hadde restaurert en slik lastebil opp fra kun en haug med rustflak. Bilder ble vedlagt, men personlig ble jeg ikke overbevist. Den som skulle ta meg videre var imidlertid en nordmann som også fulgte gruppen. Han tipset meg om å høre med det lokale historielaget, for som han sa måtte nok en slik lastebil ha vært litt av en attraksjon på et så lite sted på den tiden.

Nissedal Historielag hadde dessverre lite å fare med da innlegg på deres Facebook-side ble postet. Innlegget ble delt, men få om ingen ledetråder for veien videre dukket opp. Men det morsomme var at jeg i samme innlegg la ut et bilde av T-Forden. Sent en søndag kveld tikket det inn en sms fra en kar i Seljord som lenge hadde vært på søken etter slike bakskjermer og nå var svært klar for å sette kursen mot Treungen. Et nytt hyggelig bekjentskap ble dermed inngått, og vedkommende kunne fortelle meg at utover den skjermløse T-Forden, hadde han en Ford TT med Rjukanhistorie, en 1939 Cadillac og flere Jeeper. Moro når galskapen man bedriver kan være nyttig for andre!

Den store åpenbaringen skulle komme en dag i høstferien. Etter en formiddag i full fart med huset fullt av barn satte jeg med ned med et gammelt «Norsk Motorvetera-ran» jeg hadde i skuffen. I utgangspunktet leser jeg sjeldent artikler om lastebiler så veldig nøye, men tilfeldighetene skulle ha det til at i nettopp dette bladet stod det en del om Norges tidligste lastebilpark. Og der fikk jeg øye på den. Skråprofilen som bukter seg ned bak for torpedoen. I to sort/hvitt reklamer fra henholdsvis 1915 og 1919 kunne man lese om «GMC lasteautomobiler» som kunne leveres fra lager. Aureka!

I artikkelen kunne man lese om import av disse første lastebilene, som raskt viste seg å være både pålitelige og robuste, og det gikk etter hvert et anselig antall slike på norske veier. På Teknisk museum i Oslo står det en restaurert utgave fra 1918 med fortid fra Tønsberg kommunale vegvesen, og på kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer stod det tidligere en tankbil fra 1919. Ved et søk på amerikanske salgssider dukket det opp tilsvarende lastebiler, og to streker under svaret ble tegnet da jeg fikk se innsiden av torpedoen til en 1916-modell. Utvilsomt en GMC lastebil! I ettertid har jeg fundert mer over saken.



Var det ikkje traktorar ledig, kunne ein få skubb av dei mange tilskodarane langs løypa slik som denne T-Forden får. Foto frå internett.

Kanskje gårdeieren fikk kjøpt en utslitt GMC lastebil billig, og trang motoren til å drive sagbruket på gården? Treverket i hytta kunne han kanskje fyre med, men hva skulle han med torpedoen? Den kunne naturen ta tilbake. Så kanskje det finnes mer rundt på eiendommen?

For de som måtte være interessert står den der ennå. For ordens skyld var den bare å hente, men det er vel begrenset hvem som trenger nettopp en slik. Jeg smiler når jeg går forbi! Livet blir straks litt mer spennende om man liker gammelt skrot og ifølge andre kanskje er litt skrullete i hodet. Vi gale har det godt!



Tydelegvis mange Fordar i dårleg form denne dagen. Denne A-Forden fekk mykje eksponering på NRK, tilogmed Dagsrevyen syntest det var festleg at folk skubba bilen opp bakkane. Foto frå internett.





Hva har en italiensk motorsykkel til felles med vår norske elg? Som de fleste vet så har elgen horn. Det samme kan man si, med en viss sannhet i behold, at det har også Moto Guzzi Super Alce .. Men enda nærmere likheten kommer vi når vi vet at Alce på italiensk betyr ELG.. Super trenger for så vidt ikke noen nærmere forklaring. Guzzi, derimot ? Det var etternavnet på en av grunnleggerne.

Vi summerer: SuperAlce betyr rett og slett SuperElg. Enkelt og greit. Den norske elgen befinner seg stor sett i dype skoger der den hører hjemme, hvis den opptrer slik som naturen har bestemt. Den italienske SuperAlce befinner seg på Slevollen der den lever et foreløpig liv frem til eieren går løs på den.



Eieren har vi møtt tidligere her i Veteranvognen, Torgeir Hansen. Han er eier, og bruker, av en hel drøss med Moto Guzzi. Sånn sett skulle vi tro han hadde mange nok, men nå er det slik med folk i veteranmiljø at har man først startet å samle så er det vanskelig å stoppe.

Slik er det antagelig også med Torgeir Hansen. Vel og bra med det som allerede ruller og går, men så er det dette med å ha noe å henge fingrene i. Og, med hånden på hjertet, det eksemplaret av SuperAlce som står på Slevollen vil antagelig holde ham okkupert i lang tid fremover.

Han anskaffet seg *SuperAlce* uken før vi traff ham på Slevollen og stilte opp til et spontanintervju der og da. Dermed vet vi egentlig lite om hva fremtiden vil bringe.





Fortiden derimot er enklere å nøste opp i: I byen Mandello del Lario ikke langt fra Comosjøen, (for dem som har stukket nesen inn i Italia), ble det startet produksjon av motorsykler i 1921. Førsteutgaven het *«Normale»* og hadde leggende sylinder på 500 ccm, med felles smørekrets for motor og girkasse, noe som var en sensasjon på den tiden. Storhetstiden hadde den på 1950-tallet med en firetakts sportsutgave med firetakts V-8 motor. Den gjorde vei i vellingen og overalt ellers.





Moto Guzzi ble utviklet for den italienske hæren etter 2.verdenskrig. De som har fulgt med i merittene til denne hæren opp gjennom historien har lagt seg på minne at den ikke har utmerket seg med et rykte for å være slagkraftig. Ei heller besjelet med evnen til å vinne over sine motstandere. Vi må helt tilbake til Julius Cæsar for å finne en italiensk hær som gjorde rent bord.

Etter krigen bar italienerne på drømmen om å oppnå bedre resultater neste gang og satset på moderne utstyr. Som en del av denne utviklingen kommer altså motorsykkelen til Torgeir Hansen inn i bildet. Moto Guzzi beholdt den originale liggende sylinderen fra 1921 med 28 hestekrefter og 500 ccm på sin nye SuperAlce.

En usøkt fjærende forstilling gjorde den letthendt i terrenget, om den tok seg frem i utmarken som en elg skal være usagt. I alle fall, de utstikkende «knebeskytterne» var i alle fall praktiske dersom man skulle ta seg frem gjennom lyng og busk og kratt. Kraftige mekaniske støtdempere kunne reguleres alt etter terrengets beskaffenhet.

Et overdimensjonert svinghjul sørget for jevn gange under vekslende forhold i terrenget. Ps: Bruk leggins! Ellers ryker buksebeina.

















«Knebeskytterne» på hver side av bensintannken forteller tydelig at du nå har en SUPERALCE mellom bena.

Gir-pedalen skulle være lett å betjene også i ulendt lende, den ser ut til å være tilpasset militærstøvler størrelse 62 +.



«Står den strøtt nå..?»







Moto Guzzi SuperAlce 1948 ble altså utviklet til militære formål, bl.a. til *bjergsoldatene Alpini.* Som i tillegg til Moto Guzzi var utstyrt med sorte hanefjær. Takket være en solid konstruksjon har en del eksemplarer av *SuperAlce* overlevd, så vidt. Utgaven som står på Slevollen bærer absolutt preg av å være omtrent 78 år. Selv uten heftig omgang med fiender i brutalt terreng viser den tydelig at her trengs noe mer enn hjelp av en kjærlig hånd.

Noe mangler, og noe har fått improviserte løsninger, som f.eks lokkene til bensintanken, mens drivkjeden er totalt fraværende. Torgeir Hansen ser likevel ut til å være ved godt mot, og mener at dette prosjektet er overkommelig. Bare han tar tiden til hjelp. Så sant ….



Ulf



Han var "bilgær'n" og skapte Norges første bilutstilling..

Det var avisen *Telen* som hadde denne overskriften om en av de største industripersonligheter i Norge på begynnelsen av 1900-tallet. Denne «han» som overskriften hentyder til er ingen ringere enn Sam Eyde, den driftig herre som sammen med Birkeland la grunnlaget for Norsk Hydro. Eyde var nr.1 i det gryende industri-Norge. I alle fall i egne øyne.

For mindre kjent er det at han etter hvert ble ansett som «stormannsgal» og ukvalifisert i stillingen som Generaldirektør. Derfor ble han overtalt til å trekke seg tilbake. Han havnet i Paris med en gyllen fallskjerm og det var det.

Men lenge før han som stormannsgal havnet i Paris ble Sam Eyde også betegnet som «bilgal». Med denne galskap i ryggmargen fikk han i ideen om å skape Norges første automobilutstilling. Den fant sted i Kristiania, 4 år etter at vi ble en selvstendig nasjon. Slikt var ingen dårlig prestasjon å få i stand på en tid da det var langt mellom automobiler i kongeriket. For å få dette til fikk han med seg sin gode venn Sigurd Klouman i direksjonen. Resultatet ble høytidelig åpnet 20.mars 1909 og varte til 29.mars.

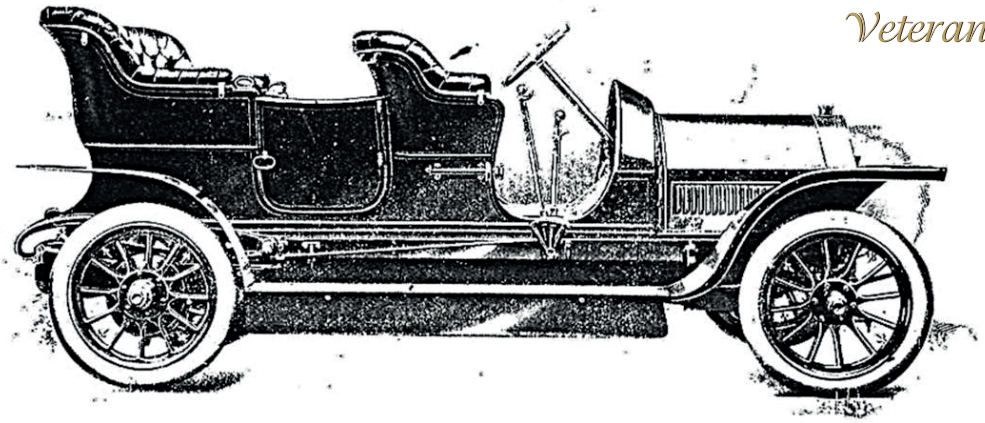
Folk strømmet til i tusentall for å bivåne dette nymotens fenomenet som beveget seg ved egen kraft. Pressen var ikke sene om å trå til med sine betraktninger i velkomponerte ordelag:

" Den holdning almendheden i vort land intager til automobilerne avviger intet fra den almendheden i andre lande har indtaget til det nye fænomen på samfærdselslivets område. I de store byer, som vanligvis gaar foran i utviklingen, viser det seg over alt at uviljen mod automobilen ikke har kunnet holde seg længe. De altoverveiende fordele det nye samfærdselsmiddel byder i det daglige livs mange forhold forstaaes og vurderes af enhver. Det er også alene et tidspørgesmaal, naar udviklingen har nådd derhen, at almennheden udover i landet godkjender og antager sig automobilens sag som en velfærdssag for det hele land".



Ved inngangen til 1900 var det registrert kun 2 – TO – biler i kongeriket Norge. Den første kom i 1895, en Bentz Phaeton som gikk som rutebil på Gjøvik.

Så kom resten av landet nølende etter, i 1914 økte antallet til 414. Vi får anta at Sam Eydes utstilling hadde en viss innvirkning på omsetningen, i 1920 var det notert 6700 biler i Norge.



Aaben Humber-vogn for 4 personer.

BERTEL O. STEEN

udstiller bl. a.:

1: 20—30 hk.s 4-cylindres «Humber» landaulette med glaskarnap. Elektrisk lys. Accumulator og magnettænding, 4 siddepladse indvendig.

2. 16—24 hk.s 4-cylindres «Humber». Aaben med kalesche og vindglas. For 5 à 7 personer. Accumulator og magnettænding.

3. 12—18 hk.s 4-cylindres «Humber». Aabgn med kalesche og vindglas. For 4 à 6 personer. Accumulator og magnettænding.



AUTOMOBIL COMPAGNIET LTD.

(Disponent Gerhard C. Kallevig)

udstiller bl. a.:

5 automobiler og en chassis, nemlig en 18 hk. «Siddeley», et af Englands kjendte merker, en 18 hk. «N. A. G.»,

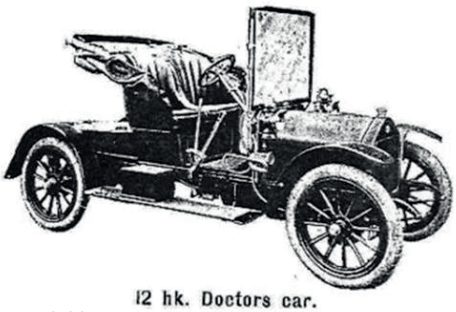


Siddeley 18 hk.

På utstillingen var bl.a. Bertil O. Steen representert. Med sin *Aaben Humber-Vogn for 4 personer.* Vi finner ingen eksakte opplysninger om hvor mange bil-forhandlere det var på Norges Første Automobilutstillingen eller i Norge forøvrig i bilens ustø ungdom. Men, som Telen kan fortelle om utstillingen:

" Den er noget langt mere end en slagsutstilling, den er et slag for automobilsmens moderne idé her i landet, og som saadant hilser vi den velkommen, i det vi yder de mænd som har taget initiativet og som har gjennemført tanken, vor uforbeholdne anerkjendelse".

Hos vårt lands forsvar fantes ingen anerkjennelse av de muligheter som automobilen hadde. Kloke hoder i departementet for den slags forkastet automobilen og satte heller sin lit til en konstruksjon de hadde tillit til: I sports-bilaget i Verdens Gang i forbindelse med bilutstillingen viste de frem *THACYPODEN.* Den ville få vårt infanteri til å rykke frem med fart og fasthet mot slagmarken. I alle fall på skrivebordet. Automobil Compagniets muligheter ble oversett. Forsvaret ville ikke ha noe med nymotens påfunn å gjøre. For, som det heter i militæret: «På stedet, hvil!»



12 hk. Doctors car.

ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmer



Med 90 cm karmer



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



ANGLIA: « DER ENGLENE BOR »

I følge leksikon er Anglia latin. Og betyr «der englene bor». Det var det England ble kalt i gamle dager, før latin ble umoderne. Så kan man jo være enig eller uenig om akkurat dette med engler, det kommer helt an på hvem man spør. Nok om det.









Da Veteranvognen besøkte Ulf Lykseth pekte han på det lille symbolet som var plassert på karosseriet: Et slags våpenskjold med tre kroner..? Hvis du søker på nettet etter Ford Anglia Badge fra samme tidsrom dukker det opp fem stjerner men ingen kroner.

Ytterligere undersøkelser brakte for dagen at «British Three Crowns» refererer til hesteveddeløp: Det er en høyt hengende tittel som kun tildeles en hest som har vunnet på Englands tre mest berømte baner: Guinness Stakes, Derby, og St. Leger Stakes. Alt i løpet av samme sesong. Så vet vi det..?

Dermed er det kanskje grunn til å tro at Ulf Lykseths tre kroner er et symbolsk bevis på at hans Ford Anglia 1964 virkelig symboliserer en sikker vinner. Men rask..? Den gule reklametegningen lover vel mer enn det bilen egentlig kan holde..

Ulf Lindseth bosatte seg i Skien i 1974, 10 år før bilen hans ble laget. Han hadde lenge hatt sine følehorn ute og oppdaget at en Ford Anglia 105E var til salgs på Tverrlandet. For dem som ikke har atlas for hånden kan vi opplyse at det ligger mellom Bodø og Fauske. Han var den første som ringte og meldte sin interesse. Selgeren var en ung dame som benyttet seg av en mellommann. Som sendte ham videre til damen og dermed var det gjort. Ford Anglia 1964 ble sendt med toget sydover til Drammen. (Siden den er veteran, fikk den reise på «honnør-billett»?)



Henry Ford bestemte seg for å utvide sin bil-produksjon til England i 1909. Datterselskapet fikk navnet Ford Motor Company LTD. Den første modellen som så dagens lys på britisk jord kom først i 1911. Og var selvfølgelig Ford T. Deretter ble det satset stort, i 1939 ble den store fabrikken i Dagenham tatt i bruk. Navnet Anglia ble benyttet på flere modeller mellom 1939 og 1967. Da var det solgt 1.594486 utgaver av Anglia til sammen.

Men vi skal ikke foregripe begivenhetene. 31.oktober 1939 kom lettvekteren Ford Anglia E 0 4A på markedet. Den ble ansett for å være den minste modellen Ford produserte i England. I følge annonsen fra 17.januar 1940 ble den «nye Anglia» presentert som et drivstoffvennlig alternativ til krigsøkonomien. 8 hestekrefter trengte antagelig ikke særlig mye bensin. Den modellen som bor hos Ulf Lykseth dukket opp i annonsene i 1959 som 105 E.









Ford Anglia 1939 ble levert i sortlakkert tilstand. Det hang kanskje igjen fra Henry Fords uttalelse: «Folk kan velge hvilken farge de vil, så lenge de velger sort».



Man var kommer noe lenger i 1959, det var et mer fargeglad tilbud hos forhandlerne. Riktignok noe forsiktig, men absolutt mer muntert enn tidligere.





Ford Anglia 105 E er hengslet i forkant. Dette er det første eksemplaret av denne typen vi har tittet «under skjørtene», det var med en viss nysgjerrighet vi tok motoren i øyensyn. Det hadde utvilsomt økt i størrelse og effekt siden utgaven fra 1939. Det neste som slo oss var at «denne kommer rett fra fabrikken!» Inntrykket var «makeløst renovert». Lakken og fargen har fulgt med hele tiden og er beholdt, siden det ikke var behov for utbedring av rustskader. Som ikke fantes.





Da krigen kom var det produksjonen av Anglia som gjorde at fabrikken kunne holde det gående. Med sin beskjedne motor og lave pris fantes det et kjøpevillig publikum. Den hadde en sideventilert motor på 933 ccm og som nevnt tidligere, hadde den 8 hestekrefter til disposisjon. Englands geografi er heldigvis ikke beheftet med høye fjell og dype daler, så i de fleste tilfellene kunne man klare seg med beskjeden motorkraft. Et tankekors er jo at min 2cv innehar fire ganger så kraftig motor, med sine beskjedne 602 ccm. Og regnes som svakelig.. Ulf Lykseths utgave må i den henseende regnes som en regelrett kraftkar. I følge Ulf befinner det seg hele 39 hestekrefter under panseret.

Og, pussig nok, de holder til i det samme volum som den lille Anglia Eight fra 1939, nemlig 933 ccm. Vi må si at de utnytter plassen på en adskillig mer brukervennlig måte enn sin tidligere forgjenger.



Når vi snakker om god plass: selv om den er designet for at 4 personer skal ha det noenlunde behagelig innendørs men ikke mer, så er bagasjerommet overraskende stort. I den sammenheng kan jeg dokumentere at en Ford Anglia av dette formatet rommer 3 voksne i full størrelse og 3 unger størrelse 32 inne i kabinen. Det var en smule trangt men det gikk. I bagasjerommet var det derimot rikelig plass til 5 ryggsekker, ditto antall fiskevesker samt 5 fiskestenger og tre hover. Tar man en titt innendørs ser vi at plassen ikke er overdådig, men lett tilgjengelig. Og overraskende delikat.













I det vi lukker døren slår det oss at designeren har hatt en helhetlig løsning i tankene. De skrå linjene går igjen både i dørpanelet, dashbordet og luken til hanskerommet. Det hele er passelig innrammet i blanke markeringer uten at det virker forstyrrende overdådig. Speedometeret antyder 140 km/t. Med de forbedringene Ulf Lykseth har tilført skulle det ikke være langt fra sannheten.

Det mest slående ved Ford Anglia er den skrå bakruten. Den har hatt sine begeistrete tilhengere og forbitrete kritikere. Men uansett, liker eller ikke liker, den skrå bakruten må være en av bilhistoriens aller mest markerte karosseridesign noensinne.

Da Ulf Lyngseth i god tro kjøpte bilen viste det seg at det slett ikke var den solskinnshistorien han var blitt fortalt: At alt var i skjønneste orden. Det var i beste fall det som kan kalles vill-ledende opplysninger. Den hadde visstnok vært på EU-kontroll like før han kjøpte den og fått anmerkninger om at styrestag og tilhørende kulelager var utslitt, dermed var den veldig uregjerlig å kjøre påsto Lykseth. Dessuten kom den på slitte sommerdekk.

Med denne klagemuren i bakhånd tok han kontakt med selgeren og ble prompte innvilget avslag i prisen. Da det var brakt i orden foretok han alle utbedringene selv. Når han først var i gang overhalte han motoren fra en Ford Cortina og satte inn, slike motorer går visst om en annen.

Deretter byttet han girkassen for å få et synkronisert 1.gir. Forstillingen ble skiftet og skivebremser kom på plass. Når han først var i gang byttet han også ut utvekslingen i kardangen. Neste skritt er en større radiator.

Til slutt fikk han et kjøretøy som oppførte seg disiplinert, og kunne oppnå 100 km/t uten å benytte hele veibredden. Enda bedre ble det da han byttet ut de bakre støtdemperne med kuleledd-dempere. Som et lite ekstranummer sveiset han på nye jekkfester.







Ulf Lykseth stammer fra Sverige, der han så verdens lys i 1951. Faren var prest, de ble flyttet rundt omkring av departementet og til slutt havnet han i Tromsø via Hammerfest. I Tromsø fikk han utdannelse innen Jern & Metall på yrkesskolen. Falken Redningstjeneste i Skien ble første post på yrkesprogrammet. Deretter havnet han på Polly Fabrikker og produksjon av peanøttene. Som kronen på verket avsluttet han yrkes- karrieren på ABB. Deretter kunne han konsentrere seg om restaureringen av Ford Anglia 1964 105 E. Resultatet er blitt så bra at selv Henry Ford ville misunt ham. Og antagelig adskillig flere. Det er i så fall fullt forståelig.



Ulf

Referat fra medlemsmøte september 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca. 60 medlemmer velkommen. Jarle ba deretter alle om å reise seg for ett minutts stillhet for Kong Harald V.

Diverse info:
Knut Hjelstad fortalte at opptoget til Funksjonshemmedes dag i Porsgrunn ble avlyst pga. Kongens bortgang. GVK og Amcar Grenland vil prøve å få til en felles koordinator for bryllupskjøring. Gi beskjed til Jarle hvis du kan tenke deg dette.
Leif Ingar Liane opplyste at dugnadsgjengen har oppgradert garasjen vår med nytt gulv og gangdør istedenfor garasjeport. Gjengen fikk applaus fra medlemsmøtet.

Medlemmenes fem minutt:
Geir Danielsen skrøt av IF i forbindelse med at han ble påkjørt av en lastebil og fikk skader på sin Mercedes W123. Tom Ellefsen fulgte opp med mer ros av IF angående hans skade og reparasjon på 1950 Buick`en. Han minnet om at det er viktig å ha riktig forsikring på veterankjøretøyet. Harald Aspheim har ledige vinterlagringsplasser.

Kjøp og salg:
Bjørn Rasmussen har kjøpt en 2000 Saab cabriolet. Ulf Børje Rahm har fremdeles sin grønne Talbot 1510 GLS til salgs. Leif Ingar Liane har ikke solgt sin Datsun enda, og nå prøver han også å selge sin Excalibur.

Nye medlemmer:
Per Øde-Sneltvedt har foreløpig ingen veteranbil, men han har en Gråtass-traktor og Honda motorsykler.

Foredrag:
Etter pause fikk kultursjef Guro Honningdal og utvalgsleder Marjan Farahmand fra Skien kommune ordet. De fortalte om kulturavdelingen i kommunen, og alt de driver med. De var innom Ibsenmuseet, Ibsenhuset, Telemarkskanalen, idrett og Telemarksmuseet og Teater Ibsen, hvor kommunen er medeiere i de to siste.

Kultursjefen ville vite fra klubben hva vi kan samarbeide om, uten at det kom noen konkrete forslag fra forsamlingen. På spørsmål fra Kjell Harry Salbu om status for Stevneplassen, svarte kultursjefen at de har gjort en del der og har også noen langsiktige planer. Narve Nordanger spurte om den gamle brannbilen på Telemarksmuseet som flere medlemmer i GVK har vært med på å restaurere. Den er jo nesten helt glemt. Honningdal skulle ta det med seg tilbake til rette vedkommende.

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

Referent: Per Øvrum

Referat fra medlemsmøte oktober 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca 80 medlemmer velkommen til møtet. Han ba deretter alle om å reise seg for å minnes vår nylig avdøde medlem, Jan Erik Halle, med 1 minutts stillhet.

Kommende arrangementer:
Formannen gjentok at det ønskes utstillere til Veterandagen i Skien 24. april neste år med andre ting enn veteranbiler. Gjerne noe som lager lyd. Har du noe så gi beskjed til styret. Grenlandsrally 2027 arrangeres 6. mai.

21-23. mai 2027 skal Rutebilhistorisk forening arrangere landstreff med base i Porsgrunn. Da ventes det ca. 100 busser til Grenland. GVK er spurt om å hjelpe til, slik Rutebilhistorisk hjelper oss på Grenlandsrally. I midten av august 2027 arrangeres Styrkeprøven i Langesund, det er et treff for kjøretøy opp til og med 1925.

Diverse info:
Det er fremdeles ingen som har meldt sin interesse for å være koordinator for bryllupskjøring. Formannen venter på henvendelser. Dag Henning Eik fortalte om årets fire dekksparkinger som hadde opp til ca 110 kjøretøy inne på plassen. De ansvarlige for arrangementene og Jan Arthur Pettersen og Stein Haugseter fikk velfortjent applaus. For øvrig så ble det påpekt at dekksparking er Knut Hjelstad sitt påfunn, og han fikk en egen applaus.

Vaktmesterne skal ordne med lys ute på låveveggen for å lyse opp skiltet vårt. Gjensidige forsikring krever nå at låven har brannvarslingsanlegg med varsling til varslingssentral. Det medfører økning i utgifter.

Formann Jarle Rønjom fortalte fra LMK og FIVA sin konferanse på Veimuseet på Hunderfossen. Her deltok det utsendinger fra 24 nasjoner. Dagens foredragsholder Asbjørn Rolseth var en av mange gode forelesere.

På årets veterandag på Drangedal Bygdetun bidro fint vær til at hele 179 kjøretøy kom. Se egen reportasje.

Gunleik Kjestveit fortalte fra Straand Bilfinale. Han var spesielt invitert med sin 1919 Dodge, og fikk pokal for eldste bil. Dette var en veldig ukjent bilverden for Gunleik, med masse flotte mer moderne kjøretøy og mye folk. Veterandagen i Lunde var besøkt av mye store kjøretøy, og det ble bemerket at det ikke var satt av særlig med plass til de mindre.

Geir Danielsen fortalte at Lyngbakken Bo- og behandlingssenter roste alle de 16 bilene som møtte opp der for å glede beboerne. Senteret hadde et veldig fint opplegg, bl.a. med kaffe og kaker. Geir roste også Skien Bilskade for god og rimelig service i forbindelse med en karosseriskade på hans Mercedes W123 veteranbil.

Kjøp og salg:
Jon Rangfred Hansen sin Jaguar som står på parkeringsplassen vår, skal selges meget billig. Henvendelser til formann. Kristian Håkonsen har solgt en 66 Volvo Amazon og kjøpt en 84 Lancia Beta Coupe. Michelle Edvardsen har kjøpt seg en 86 Toyota MR 2. Yngvar Håkonsen (far) røpet av han var kjøperen av Amazonen.

Nye medlemmer:
Tove Almquist-Stokker som har blant annet en 73 Volkswagen Boble cabriolet. Tormod Andersen som har en 75 BMW 2002 Ti.

Foredrag:
Etter pausen fikk Asbjørn Rolseth ordet. Han begynte med å fortelle at han både er født i 1948 og kjører en Studebaker Champion Starlight Coupe fra samme år. Rolseth viste deretter bilder fra sin siste bok: På hjul med Wehrmacht. Den handler om fotgrafier av biler brukt av tyske soldater i Norge under 2. Verdenskrig, og historiene om disse bilene. Tyskerne kjøpte eller beslagla tusenvis av biler fra sivile personer og firma i krigsårene. Etter krigen fikk eierne bilene sine tilbake hvis det var noe brukende igjen, og noen av bilene avbildet i april 1940 er i dag restaurerte – fortsatt med autentiske kulehull. Asbjørn Rolseth holdt ett engasjert og interessant foredrag.

Formannen takket for foredraget og overrakte våre to bøker.

Til slutt foretok Geir Havgar trekning av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem.

Referent: Per Øvrum





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

VVS

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00 **Vakt: 952 87 000**

MESTER

www.rorleggern.no

GODKJENT FOR ANSVARSRETT B

KORT NYTT...

FRAMOVER...

5. nov.: Medlemsmøte.
Foredrag av Tore Kvaale om Saab.
3. des.: Medlemsmøte. Julemoro.
7. jan. 2027: Medlemsmøte



Apropos Skotfoss og vegen dit. Her er eit kreativt forslag til kva den gamle bensinstasjonen i Grøtsund kan brukast til, sjølv om kombinasjonen av ølservering og MC-køyring kanskje ikkje høyrest så bra ut.



Tom Ellefsen ordnar opp for GVK. Enten det er som sjef for servering på møtene, eller det er med fagmessig bruk av kantklippar langs vegkanten på utsida.



Nykjøpt 1934 Buick dukka opp på årets siste dekksparking. Espen Andersen har utvida Buick-samlinga si med ein til. Her har minst tre andre Buick-eigarar i GVK samla seg for å kikke på bilen.



Kulturverndagen på Skotfoss var 6 september, og GVK var en av foreningene som stilte. I alt fem biler fra klubben var innom på arrangementet som drog masse folk og det var stemning i det fine været. Her er formannens Ford Mustang i forgrunnen.



I sist nummer av Veteranvognen kunne du lese om Hanne Sondresen sin 1973 VW 1300, «Lensmannsbilen frå Siljan». I motsetning til mange andre kviler ikkje Hanne på lauvbæra og det har skjedd mykje sidan reportasjen blei laga. No er bilen snart klar for ny lakk i den oransje originalfargen.



Ein Reo Flying Cloud frå 1934 finst det berre ein av i GVK. No er bilen starta opp etter mange års stillstand, så ventar vi berre på å sjå han på Grenlandsrally neste år.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

Nye GVK medlemmer i høst (siden forrige nummer). Vi ønsker alle seks velkommen og håper å se dem på medlemsmøtene.

- Ole Martin Bøe .....1963 mod
- Jarand Jacobsen .....1997 mod
- Morten Heika.....1973 mod
- Tormod Andersen .....1955 mod
- Tov Andre Forberg .....1999 mod
- Claus Øverbø .....1972 mod

For at ingen skal misse innkøyringa har Slevollen no fått eit elegant namneskilt i klassisk stil.





Nesten 30 år gamle Saab cabrioletar ser ut til å ha blitt populært i det siste. Skal visst vere veldig mykje bil for pengane så lenge prisen er så hyggeleg som no. Her er tre stk samla på Slevollen.

Avsender: GRENLAND VETERANVOGN KLUBB Postboks 92, 3701 SKIEN

DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE
posten
NORGE P.P. PORTO BETALT

Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2026

BÅRD HENRIKSEN BILVERKSTED AS

VI KAN REPARERE BÅDE DIN BRUKSBIL OG DIN VETERANBIL

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



Adr.: Rødmyrsvingen 99
3735 SKIEN

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