

Veteranvognen



Av innholdet:



GVK tur til Vrådal



7-seterløp



Ford Lincoln Continental

Formann:

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

Nestformann

Dag Henning Eik - tlf 9006 6715

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Varamedlemmer i styret:

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

Revisorer:

Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:

John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505
Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Teknisk bil:

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

Teknisk motorsykel:

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

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

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

2



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

**Årskontigent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år.
Sjekk www.gvk.no for innmelding**

Klubblokalet

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

hver måned (unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede

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

Redaksjonens hjørne

August har kommet. Det blir tidligere mørkt om kvelden, sensommeren har en egen stemning. Mange ting roer seg ned. Jeg har opplevd å være på seiltur på denne tiden av året. Vi var omtrent alene i skjærgården. Feriefolket var reist hjem. Det var en egen stillhet og ro. Denne type ro er godt å kjenne.

Åpne bommer i Luksefjell to helger i august/september gjør at fantastiske naturområder er lettere tilgjengelig. Det er også muligheter til å oppleve det motsatte av natur og stillhet, på Dyrskun i Seljord.

På veteranmotorfronten er det flere arrangementer å delta på. Enten som deltager eller tilskuer. Dessuten så har vi hatt mye varme og fint vær langt utover høsten de senere år. Det gir meg håp om å kose meg med veteran kjøretøy utendørs en stund til. Jeg opplever det meget flott og som en stor kontrast i livet når nyhetsbildet med krig og elendighet opptar mange tanker. Jeg har fått noen fantastiske positive opplevelser i sommer i veteranavdelingen både i Norge og i Sverige, bl.a. på Saabmuseet. Satser på at

det blir flere opplevelser framover. Til dere som sender inn stoff så TUSEN TAKK! Det gir en flott bredde i bladet vårt. En av gledene med GVK er jo bredden i kunnskap og interesse blant våre medlemmer. Jeg er meget imponert over dette. Samtidig så er det lurt å ta formann Jarle sine ord om at det er menneskene som er medlem. Det spiller ingen rolle om du har veteran kjøretøy eller ikke. Å møte engasjerte og positive medlemmer i GVK har gitt meg mye glede og flotte opplevelser.

Vi benytter anledningen til å reklamere for dekksparekveldene på Slevolden torsdag 29. august og torsdag 19. september. Filosofien bak disse kveldene er at det er så hyggelig å møtes at det kan vi godt gjøre litt oftere. Hit inviteres alle med entusiast kjøretøy i alle aldre. Kommer du i bruksbilen så sett den på utsiden. Kjøp gjerne en kaffe eller brus og nyt kvelden.

Jeg ønsker deg en god sensommer!

*Med hilsen fra redaksjonen:
Leif Hægeland*

Støtt klubben!

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





I følge leksikon er TODDY et engelsk uttrykk for en **cocktail**, som betyr en herlig blanding av litt av hvert: sukker, varmt vann, krydder og alkohol. Enten i form av vin eller sprit. Hvorav de fleste velger sprit.? TODDYREISER derimot er satt sammen av helt andre ingredienser: nemlig de evig arbeidende Tore Kvåle og Oddvar Højjord. Meget finurlig har de brukt ideen bak dette med å sette sammen bokstaver i begge fornavnene og slenge på en Y på slutten. For deretter å blande inn medlemmer av GVK i det hele og fått til et slagkraftig produkt med stor tilslutning og strålende resultater. Årets smilende og fornøyde cocktail er et godt bevis på dette. (PS: drinken cocktail må ikke forveksles med et vågalt blad ved samme navn, utgitt i forrige århundre..)



Lørdag 25.juni samlet Toddyreiser 17 kjøretøyer og 30 personer tilknyttet GVK på parkeringsplassen på Geiteryggen. Målet for dagens utflukt var Straand Hotell i Vrådal. Foreløpig hadde ikke Yr. no noe annet å by på enn gråskyer, fuktig luft og lite tillitvekkende himmel. Noe som slettes ikke la en demper på hverken stemning eller Tore Kvåle. Han la frem reiseruten med smilende omhu og anbefalte tett kontakt mellom kjøretøyene, mange var ukjent med terrenget i denne delen av Norge.



Toddyreiser hadde lagt inn en stopp på Ulefoss Esso, der man kunne fylle 98 oktan. Neste mulighet fantes ikke før vi ville være langt opp i dalom. Oddvar påsto at han fikk presset inn en hel liter før vi fortsatte via Lunde og Flåbygd med retning Kilen.

De som har trafikkert gjennom Omnestunnellen og kjørt veien til Fjågesund langs vannet har full forståelse for at man holder begge hender på rattet og ikke fomler med fotoapparat underveis. Stikkord er: svinget (veldig) smal, få møteplasser, uoversiktlig. Med andre ord, et paradiset for veteranbiltur.

Som deltager i en beskjeden 2cv sendte jeg titt og ofte en barmhjertig tanke til dem som håndterte de riktig store utgavene av veterankjøretøy. Omnestunnellen var lagt med omhu, uten den ville man ikke kommet frem i det hele tatt.

Fjågesundveien var en lang og herlig kjøreopplevelse og alle kom hele frem. Det ble ikke rapportert om en eneste ripe i lakken eller unormalt høy puls.

Ingen dårlig prestasjon etter å ha avlagt 25 kilometer utfordringer langs Flåvann.



Med tilpasset klaring på timeplanen ankom vi Straand Hotell god tid før lunsj. Etter et lite mellomværende mellom Leif Ingar og hans kalesje var han klar for å gjøre sin entrè sammen med de øvrige. Ventetiden frem til lunsj klokken 12.00 ble benyttet på de behageligste måter i hotellets utsiktsfulle salong. Rolig, fornøyd, avslappet og tidvis muntert.

Dersom man i et slikt selskap stiller spørsmålet: når smaker en kald pils best, kommer svaret raskt og unisont: «Hver gang..» For så vidt et overflødig spørsmål..



Mennesket lever ikke av mat alene, man må også ha en god lunsj i godt selskap. Så vidt vi husker kom det kokt torsk på bordet med diverse pynt dandert på tallerken. Fotkjappe importerte kelnerer kunne også tilby varierte drikkevarer, alt fra vann til vin og øl. Det skulle være unødvendig å fortelle at valg av lunsjbord var enda ett av Toddyreisere blinkskudd.



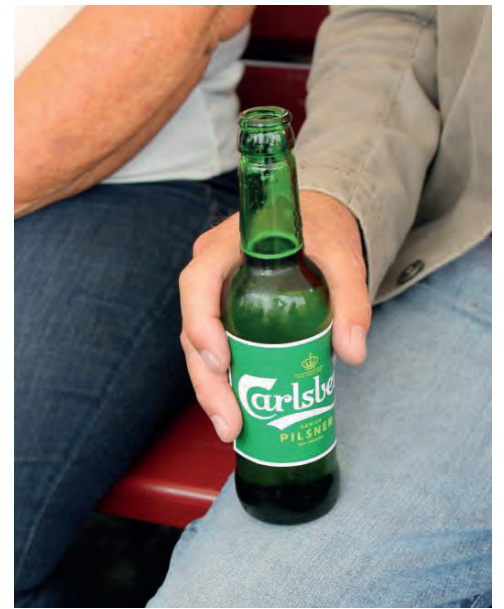
Når stillheten senker seg over en vanligvis munnskalk forsamling i GVK, tilsier det at maten smaker. For øvrig la vi merke til en noe spesiell form for dekor i foajeen: Motorsykler og moped. Med botanisk dekor hist og her. Underlig? Vel, hvert hotell skal vel ha sitt særpreg. Så hvorfor ikke også Straand Hotell?

Toddyreiser hadde noe mer i bakhånd enn bare kjøretur langs Fjågesundveien og strålende lunsj på hotellet. De hadde klart det mesterstykke å få billetter til årets aller første tur med Fram, båten som rusler og går på Nisser i sommersesongen. Klokken 15 var det ombordstigning og optelling. I tillegg til dette hadde de også klart å forhandle seg frem til strålende sol og flau vind under hele båt-turen.



GVK annekterte store deler av både for – og akterdekket. Det ble opplyst at ikke bare Fram hadde sin første tur denne sesongen, kapteinen var på sin jomfrutur i dette vassdraget. Vi håpet at han hadde tjuv-trent på forhånd og hadde satt seg inn i innsjøens hemmeligheter. Særlig de som lå under

vannskorpen. Det ble også opplyst at salongen hadde en utmerket servering av kaffe, vafler, vin og øl. Den observante nese kunne i tillegg til vaffel-lukt registrere at salongen hadde en autentisk eim av motorolje og innestengt ferskvann som stammet fra maskinrommet vegg i vegg.



Nisservassdraget er stort og langt og avsluttes i Arendal. Riktignok etter å ha blandet seg inn i andre vassdrag og elver, men minnesteinen ved første sluse taler sitt tydelige språk. Transport av tømmer var grunnlaget for driften og Fram ble bygget i 1909 på Fredrikstads Mekaniske Verksted. Den kostet fløterforeningen 37.000 kroner. Først hadde den dampmaskin. Så fikk den en dieselmotor med 170 hk. fra General Motors.

General Motors ble etter hvert sliten og tatt i land og deretter fraktet til Sandefjord og satt ombord på Peter Wessel for å overhales. Som en ny og friskmeldt utgave ble den satt på et lasteplan for å transporteres tilbake til Vrådal. Dit kom den aldri. Sjøfjøren hadde hastverk, for i en rundkjøring i Sandefjord gikk det for fort, motoren falt av planet og led totalt havari. Det var over og ut med General Motors.

I dag står det en Volvo Penta med 320 hester og brummer under dekk. Stein og jeg fikk klatre ned og beundre den etter at allmuen var gått i land. Det var trangt der nede.





Ved nedre sluse fikk vi landlov. Noe som en deltager fra klubben satte stor pris på, demonstrert med en grasiøs svingom på gresset. Om det skulle forestille springar, hallingkast, gangar eller opparbeiding av appetitt til middagen vites ikke.

Like nedenfor slusen ligger et av de smaleste løpene i vassdraget. Her ble vi fortalt at i løen til styrbord sto en av bilene til kongefamilien gjemt under krigen før den ble flyttet til sikrere sted. Som for å understreke dette faktum fant kapteinen det eneste stedet der det var for grunt for Fram, vi merket tydelig at her lå der en «fartsdump» skjult for det menneskelige øyet.

Ved middagen kl. 19.30 så det ut til at appetitten var upåklagelig hos samtlige, hallingkast eller ikke. Det ble en stille og velordnet aftenstund i salonger og på terrassen. Neste morgen delte gruppen seg i to, hvorav de satte kursen i hver sin retning for å utforske geografi og severdigheter i denne delen av fylket.

Den ene gruppen, anført av Tore Kvåle gjorde en kort stopp med innlagt minnestund ved det stedet der Sigmund Åkviks Buick ble halt opp av vannet for en menneskealder siden. Kloke ord ble fremført og Sigmund kastet en blomsterkvast på vannet. Den andre gruppen ble ledet av Oddvar Høijord og fortsatte nedover langs Nisser med retning Treungen og Z museum.





Vi formoder at de fleste av klubbens medlemmer har besøkt dette museet, så vi spanderer ikke noe spalteplass på det. Bortsett fra å nevne at intet er for lite og intet er for stort til å havne her. Full av inntrykk og med økende matlyst endte vi opp i Treungen og kafeen med det karakteristiske tårnet: Treungen Gjestgiveri. Som en gang i tiden var et velrenommert men dårlig vedlikeholdt hotell med navnet Klevstul's Hotel.

I dag er det et trivelig stoppested for alle som har lyst på ekte hjemmelaget norsk middag servert under enkle kår. Med selvbetjening: egeninnsats skader ikke men øker velværet.



Den siste del av programmet befant seg på Bostrak. I strålende sol svingte vi inn på tunet til den sagnombruste Sputnik. Et musikalsk fenomen som begeistret og irritert uendelig mange den tiden det sto på. Sputnik selv tok i mot og hilste i hånden på hver især, mens kona kunne fortelle om det barnehjemprosjektet de har bygget i Thailand. Et imponerende tiltak som har skaffet tak over hodet og skolegang til 100 barn. Dessverre forsvinner det i skyggen av «Jeg vil skilles Johanne».. Og så blir man litt blendet av antall sølv, gull og platinaplater som henger på veggene. Uansett musikksmak.



Det var et på mange måter minneverdig besøk. De som hadde interesse for slikt kunne beundre kong Haralds truse i glass og ramme, for deretter å bli ønsket vel hjem og takk for nå.

Toddyreisens administrasjon har igjen levert et opplegg til den største glede for deltagerne. Vi GRATULERER og TAKKER, og er så ubeskjeden at vi ber dem følge opp suksessen neste sommer.



Lørdag 13. juli var dagen for det årlige Gladløpet, med start og avslutning på Fredriksvern Verft i Stavern. I dagene før løpet hadde Yr nok en gang truet med regn. Så arrangørene fryktet en reprise på fjorårets løp som ble en våt opplevelse. Men nok en gang forandret Yr mening, og dagen kom med sol og varme fra morgenen av. Ble litt skyer etterhvert, men fremdeles varmt.



En glad samling damer fra LSVK hadde dresset seg tidsriktig før de la avgårde i sin Morgan. Foto Narve Nordanger.



Harry Lindhjem stilte med nyrestaurert og meget pen 1970 Opel Manta A SR 1,9. Foto Narve Nordanger.



Hver gang Stein Haugseter åpner inngangsdøra på sin Citroen HY, stimler det til folk for å se hvordan den ser ut innvendig.



Ganske ny for de fleste er også Sigmund Aakvik sin nyrestaurerte 1940 Buick Coupe.



Løpets suverent eldste bil var denne Fiaten fra 1914. Den hadde plaketter fra løp arrangert før mange av oss var født.

Av: Espen Nordaunet

Oppstilling av bilene var som vanlig på ekserser-plassen med ganske ujevnt brosteins-dekke, mange fikk kanskje avslørt slarkete foringer i hjulopphenget her. Som vanlig var det stor variasjon av bilmerker og modeller, eldste bil var en Fiat fra 1914, altså 110 år gammel. Denne gjennomførte også løypa, og kom seg tilbake til verfts-området igjen. Det så også ut til at det var godt oppmøte av GVK medlemmer.

Tradisjon tro var det også denne gang to løyper, der annenhver bil kjørte hver sin retning, slik at ikke alle kom i samme kø ved hver post. Denne gangen hadde arrangøren lagt opp helt nye løyper, ca 53 km, og 6 poster med varierende praktiske oppgaver.

Etter å ha gjennomført alle postene, var det retur til Stavern, og oppstilling på plassen mellom Steinbrakka og Trebrakka



Varierte poster med lite kø er en av de gode tingene når LSVK arrangerer løp. Her var det å følge en vridd kobberledning uten å utløse fløyta som var koblet til. Gikk bra til å begynne med før musklene ble for anspent.



En bil som nesten ingen har sett før og sannsynligvis landets eneste bil av det amerikanske merket Moon, en ca 1929 Roadster med en fascinerende historie stod parkert ved en av postene.

På veteranbilløp i 2024 er også ombygde biler velkommen. Slik som denne Amazonen.

på verfts-området. Arrangementet ble avsluttet i 3-tida med premieutdeling for innsatsen på postene. Det var forbausende mange av deltagere som hadde vunnet

premier, men som hadde reist hjem før premieutdelingen. Det ble også informert om at Norgesløpet neste år var tildelt Larvik og Sandefjord Veteranvognklubb, og at det

da sannsynligvis ikke vil bli arrangert noe Gladløp i 2025. Arrangementsansvarlig ønsket til slutt alle deltagere god tur hjem.



Kontraster på Gladløpet. To britisk-produserte biler i ganske forskjellig prisklasse.



Da banken kom på fire hjul



En av Skien sparebanks funksjonærer ønsker velkommen inn i bankbussen. Bussen hadde faste stoppesteder, bl.a. Bølehøyda, Klyve, Kjørbekkhøyda, Fylkeshuset og som her på Kleiva.

I våre dager som kundene knapt slipper inn i banklokalet, kan det være av interesse å trekke frem et fenomen fra en tid hvor bankene virkelig gjorde store anstrengelser for møte folk.

Av Tor Kjetil Gardåsen

“Bankbuss var en buss som var innredet for å fungere som bankfilial og som kjørte rundt til grisdrengte bygder for at innbyggerne skulle slippe å reise inn til nærmeste tettsted for å få utført banktjenester,” står det å lese i Wikipedia. “Tidligere var det mange bankbuss i Norge, men flere ble lagt ned i 2000-

årene. Bankbuss ble erstattet av nye tjenester som betalingskort, brevgiro, nettbank og liknende.” Noen steder kom det også bankbåter.

Den første buss innredet som bank i Europa ble introdusert av Aalborg Bys og Omegns Sparekasse i Danmark i 1947. Den første norske bankbussen kom i 1953 da Bergens Privatbank

sendte ut en buss med radio-kommunikasjon som gjorde det mulig å ha telefonforbindelse med hovedkontoret. På 1950-tallet fulgte flere banker etter. Den siste bankbussen som ble drevet i Norge tilhørte Luster Sparebank og ble lagt ned i mars 2008.

Noen år senere, da bankenes lokalfilialer ble lagt ned i stort antall, kom det likevel fra eldrehold krav om at nedlagte filialer skulle erstattes med bankbuss. Bankene fremholdt på din side at “i dagens samfunn vil det nok vere

utfordrende å køyre rundt med ein buss med kontantar,” som en banksjef på Vestlandet uttrykte det.

Dersom en søker på Bankbuss på nettet kommer det fram en rekke bilder av slike busser. Ofte er de snodige utgaver med forvokste karosserier plassert på små chassis. Noen fartsmonstre var de neppe og slett ikke egnet til å rømme fra eventuelle bankranere. Men et spesielt kapittel i norsk bilhistorie er de. Fins det bankbuss bevarert blant Norges veteranbusskjører?



Totens Sparebanks bankbuss, en skikkelig rugg på minimale hjul.



Rullende sparebøsse fra Trondhjems Sparebank.



Her bygges nytt gjerde på dugnad.



Og slik ser det ferdige gjerdet ut.

Sommerens oppgradering av klubbhuset

Det hele begynte egentlig med et besøk til klubben fra banksjef i Sparebank1, Per Halvorsen. Han fortalte at det var mulig å søke om støtte til prosjekter i klubben gjennom Sparebankstiftelsen. Klubblokalet vårt trengte mer oppgradering, selv etter den flotte jobben som er nylig gjort med maling og ny himling i taket.

Tekst og bilder: Jarle Rønjom

Blant annet trengte vårt gode gulv en ny runde lakk, selv om John Austad har ordnet med lakkering av gulvet to ganger i løpet av de 22 årene siden det ble lagt. Etter forslag



Det kan virke som at ingen respekterte lappen på døra og Leif Ingar derfor måtte gjøre det vanskelig å komme seg inn. Her ryker den gamle inngangen.

fra flere medlemmer ble styret og hus-komiteen også enige om å gjøre inngangspartiet lettere tilgjengelig for rullestolbrukere og de som er dårlige til beins. Selv om vi har fått mange nye unge medlemmer det siste året, stiger fortsatt gjennomsnittsalderen i klubben og aktualiserer behovet for det som blir kalt universell utforming av klubbens lokaler.

For å gjøre en lang historie kort sendte styret i klubben inn en søknad til Sparebankstiftelsen med et prisoverslag over prosjektet fra fagmannen Leif Ingar Liane, og ganske kort tid etter fikk undertegnede en hyggelig telefon fra Jan Terje Olsen om at søknaden var innvilget, og at pengene var snart på konto.

Det første som ble gjort var å bestemme farge på den nye ekstra breie døra - så var vi i gang. I samme slengen ville vi fullføre arbeidet med et gjerde mellom parkeringsplassen og hagen til leieboer, etter at Tujahekken ble fjernet på høsten i fjor. En uke etter Grenlandsrally startet Leif Ingar med inngangsdøra sammen med junior, Ole Martin Liane, som også er fagmann. Gamle dør ble tatt ut og ny dobbeltdør ble satt

inn. Samtidig startet Stein Haugseter å bore hull til stolper til nytt gjerde. På forhånd hadde Stein ordnet med kommunen for å finne ut om det var kabler eller andre ting i grunnen som han kunne treffe på med boringen. Etter en del frem og tilbake kom det et firma og sjekket at det var fritt frem å bore og sette ned stolper, som Stein gjorde kort tid etter.

Deretter etterlyste vi på Facebook sida til GVK om noen av medlemmene kunne komme å hjelpe oss med gjerde. Flere kom så gjerdet ble satt opp i løpet av dagen. Alle møblene i klubblokalet ble også båret ut i garasjen før oppgradering av gulvet. Leif Ingar fikk inn flere tilbud på jobben, og valgte det beste alternativet. Gulvet ble deretter slipt og lakkert 4 ganger, før sommerferien ble brukt til tørking av lakken.

Etter at Stein fikk tak i rister til inngangspartiet, brukte Stein og Leif Ingar flere dager på å rive den gamle trappa og sette opp ny med rekkverk og det hele. Hele oppgraderingen ble toppet med en GVK-logomatte innenfor døra, slik at det som henger igjen under skoa etter å ha gått over 2 rister forsvinner på matta. Stolene i klubblokalet trengte også en gjennomgang da flere av stolene var veldig slitt på holkene på stolbeina. Stolene har gått ut av produksjon, og fabrikken som laget dem var lagt ned, så vi besluttet å sette «puter» under stolbeina. Så var det tiden for en ny annonsering på Facebook for å bære inn møblene igjen, og sette på «puter» under stoler og bord. Det



Dugnad for å sette på hundrevis av møbelknotter for å skåne det nylakkerte gulvet.



Den nye rullestolrampen.



Vårt nye inngangsparti står fortsatt i stil med bygget forøvrig.

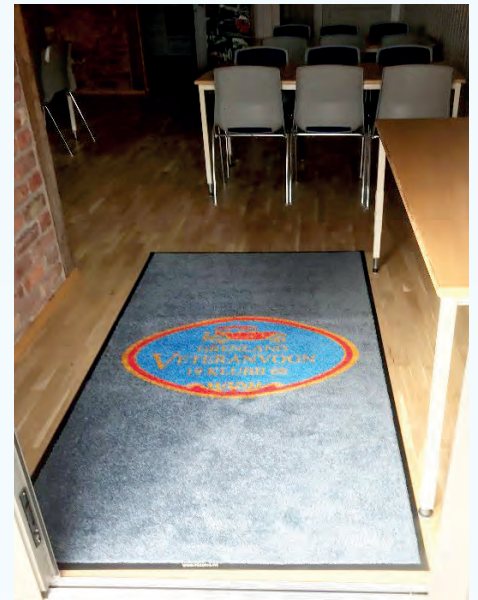
kom mange medlemmer for å hjelpe til. 440 «puter» ble limt under beina på stoler og bord.

Takket være Sparebankstiftelsen og en imponerende dugnadsinnsats har GVK således fått satt opp et fint gjerde, laget ny universelt utformet inngang til klubblokalet med en solid ny dør, og det flotte gulvet som ble lagt i lokalet for 22 år siden har blitt lyst og pent igjen med ny lakk.

8. august var det medlemsmøte og åpningsdagen for nyoppusset klubbhus. Stor kake ble bestilt, Sparebankstiftelsen var invitert, og Stein hadde ordnet saks og snor. Presis kl 1900 klippet så Jan Terje Olsen fra Sparebankstiftelsen snoren som Leif Ingar og Stein holdt i hver sin ende på trappa, og vi kunne invitere inn til nystekte vafler og

kaffe. TA var også på plass og journalisten laget en flott bildeserie til avisa. Jan Terje hadde med seg en stor sjekk i dobbel forstand, og pratet så litt om Sparebankstiftelsen og om sitt forhold til bil. Han hadde faktisk med seg sin egen veteranbil (1986 Mercedes-Benz 240GD), og meldte seg samtidig inn i klubben. Velkommen skal du være! Så var det på tide med marsipankake for å feire anledningen, og kjøkkenvikarene Stein Haugseter (ja, han steppet inn der også) og Dag Henning Eik med flere føk rundt bordene og delte ut marsipankake til alle fremmøtte.

Til slutt vil styret takke alle som var med på dugnadene og spesielt til Stein Haugseter og Leif Ingar Liane som gjorde det mulig å få til prosjektet. Til våren kommer det nye prosjekter. Det er viktig å holde klubbhuset vårt vedlike.



Vår egen logomatte på plass.



Offisiell åpning. Stein Haugseter og Leif Ingar Liane (huskomiteen) holder snora og Jan Terje Olsen (Sparebankstiftelsen) klipper. Foto Narve Nordanger



En glad formann får overrakt den symbolske sjekken fra Jan Terje Olsen. Foto Narve Nordanger.

Referat fra medlemsmøte juni 2024

Formann ønsket velkommen til ca. 80 medlemmer, samt representanter fra Relecta.

DIVERSE INFORMASJON:

Jarle minnet om vår nyanskaffede GVK-caps, som kan kjøpes for kr. 150. Grenlandsrally ble arrangert 9. mai med 146 startende, noe arrangementskomiteen var godt fornøyd med. Siljan sanitetsforening retter en stor takk til GVK for at de fikk selge maiblomster på Grenlandsrally, de fikk solgt ut alt de hadde tatt med. Leif Ingar Liane fortalte om Toddy-reiser's GVK-tur til Vrådal som ble gjennomført 25 og 26 mai. Se egen reportasje i bladet.

Ny inngangsdør og nytt gjerde mellom bolighus og parkering er under arbeid. Det blir dugnad i sommer for å også lakkere gulvet i lokalet, se forøvrig reportasje i bladet. Oliver F. Johansen har opprettet egen Instagram-konto for GVK hvor informasjon

fra klubben blir lagt ut, følg gjerne denne. Ulf Stuwitz Røvik-Larsen informerte om at klubbens viktigste historiske dokumenter nå er på plass i Skien Historiske arkiv på Lie. På møte i redaksjonskomiteen den 24. mai ble innsatsdiplom tildelt Leif Hægland. Tønsberg Automobilklubb ønsker å høre om GVK's ungdomsgruppe og det blir møte mellom klub-bene til høsten.

ARRANGEMENTER FREMOVE:

De fire som melder seg til å kjøre veteranbil i paraden på Porsgrunn Handikapp Forening sitt arrangement 31. august får kaffe og pølser. Kontakt Jarle formann for å være med.

MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Ivar Ruud opplyste om at hos Salen bensin i Langesund får du nå 98 oktan bensin. En-ken etter Håkon Schjager skal selge en A-Ford, ta kontakt med Jarle hvis du er interes-sert. Bjørn Granheim har kjøpt en -57 mod. Mercedes 220 S som trenger litt vedlikehold. Studebaker entusiast Nils-

Petter Norman fra Tønsberg var på møtet, og har en 1949 4-dørs Studebaker til salgs. Christian Håkonsen har en Tempo Corvette -60 mod. og en DBS Tomahawk sykkel til salgs. Oliver F. Johansen tipset om en hvit -88 mod. Volvo 740 til salgs for kr. 85000, kontakt Oliver dersom du er interessert.

NYE MEDLEMMER:

I kveld var det ett nytt medlem, Ulf Børje Rahm som har en flott 1980 Talbot 1510 GLS.

FOREDRAG:

Etter pausen var det representanter fra Relecta som fortalte om sine velrenom-merte pro-duker. De selger rensedmidler til girkasse og motor, lekkasjettemidler, produkter mot korrosjon i drivstoffsystemet, skumrensedmiddel, rustløsemiddel, spesial-lim og masse annet. GVK-medlem-mer får 20 % rabatt, kontakt informasjon står på hjemmesidene til klubben. Til slutt foretok Kjell Harry Salbu trekning av fine premier. Møtet slutt ca. kl. 20.25.

Referat fra medlemsmøte august

Formann ønsket velkommen til Jan Terje Olsen fra Sparebankstiftelsen og ca 65 medlemmer.

Deretter ble det snorklipp og offisiell åpning utenfor inngangsdøra ved Jan Terje Olsen av den nye universelt utformede inngangen til låven. Vel inne igjen fortalte Jan Terje Olsen om Sparebankstiftelsen og dens støtte til gode formål, før han overrakte en gavesjekk på kr. 132 000,- i tilskudd til nytt inngangsparti og oppussing. Jarle overrakte GVK's bøker som takk for bidraget. Formann ba alle reise seg for og minnes vårt nylig avdøde medlem Jostein Rui med et minuttstillhet.

DIVERSE SAKER OG INFO:

Leif Ingar Liane fortalte om arbeidet med det nye inngangspartiet, pussing og lakking av gulvet og nytt gjerde mot utleiehuset. Han rettet et stort takk til alle som har bidratt i dugnadsarbeidet. Leif Ingar opplyste også om at nåværende leietakere har sagt opp og kontrakt med nye er tegnet. Det blir bytte i oktober. Runar Hogstvedt fortalte at arrangørene av Siljandagen var godt fornøyd med oppmøte av veterankjøretøy og publikum. Se egen reportasje i bladet. Formannen

minnet om GVK-caps og at du kan kjøpe Relectaprodukter vår nettside.

I pausen ble det servert gratis kake, vaffer og kaffe for å feire det nye inngangspartiet.

ARRANGEMENTER FREMOVE:

Dag Henning Eik minnet om høstens dekksparekvelder 29. august og 19. september. Porsgrunn Handicap-lag ønsker fortsatt 4 veteranbiler i sitt arrangement 31. aug, si fra til Jarle hvis du vil være med. Drangedal Bygdetun og GVK arrangerer veterandag 1. september mellom 12 og 16. Tips til innslag på dette treffet ønskes, ta kontakt med formann om du har en ide.

MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Sigmund Åkvik opplyste at det ser ut til å ta lang tid for å få levert produkter som er bestilt fra Relecta. Han fortalte også at bensin-stasjoner i Grenland i sommer hadde vært tomme for 98 oktan, og at prisene varierer voldsomt mellom stasjonene. John Arvid Vestgarden og ungdomsgruppa vil arrangere ny tur til Burud i sept etter at turen i august ble avlyst pga dårlig værmelding. Porsgrunns museene har invitert GVK på besøk. Inge Walle spurte om man må til Biltilsynet

for å få registrert veterankjøretøyet som bevaringsverdig, og dette ble bekreftet at man må bestille time for.

KJØP OG SALG:

Åge Lohne fortalte om en samling med 1936 Opel Six, en 1936 Douglas motorsykkel, en 1929 Essex, pluss en Tempo Sving som alle er til salgs. Ta kontakt med Åge hvis du er interessert. Det var også en som har en -71 mod. Vespa 180 ccm. til salgs, men referanten fikk ikke med seg navnet. Runar Hogstvedt har solgt en -87 mod. Daimler og i stedet kjøpt en -94 mod. Jaguar XJ 6. Begge biler er særdeles pene.

NYE MEDLEMMER:

I kveld var det to nye medlemmer. Morten Jordbakke med en Volvo Jeep og en -69 Ford Mustang. Jan Terje Olsen ble også medlem i løpet av møtet. Han har en militær -86 mod. M-B Geländerwagen.

FOREDRAG:

I stedet for foredrag ble det denne gangen vist bilder og fortalt historier av medlemmene, 7-8 stykker delte sine inntrykk både fra sommerens arrangementer og fra tidligere tider. Til slutt foretok Geir Havgar trekning av fine premier.



KORT NYTT...

Også frå medlemsmøtet i juni. Ulf Børje Rahm var kveldens nyinnmeldte medlem og hadde med seg sin flotte 1980 Talbot 1510 GLS. Ein veldig sjeldan bil 44 år seinare.



Frå medlemsmøtet i juni, men også kjent frå reportasjar i Veteranvognen; Øyvind Kvernbakken har restaurert ein dårleg M-B W115, inkludert å ha gjort ei imponerende heillakking, i si snekkarbu. Etter turen til Nenset har bilen både vore på Norgesløp i Bodø og stilt på mange lokale løp.



ROMNES

ALLE DELER TELLER



Odd Moen sin fantastiske 1929 Packard 633 Touring som han selv har restaurert. Importert til Norge høsten 1931. Det ble tur med Hurtigruta fra Trondheim til Bergen for å delta på 7-seterløp.



Idar Mølsæter sin mektige 1932 Nash Touring, ganske så ny-restaurert. Idar, som har vokst opp på bilverksted i Geiranger, er vel en av dem som vet mest om storhetstiden for skyssbil-trafikken i Norge. For øvrig har han en 1931 Nash Touring under restaurering.

7-seterløp i Hardanger

Påmeldingen gikk allerede ved nyttår, hotellet var bestilt, barnevakter booket og vi gledet oss! Men bilen ville ikke starte...

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

De fleste med veteran i garasjen har vel opplevd noe lignende, men for vår del var det ekstra surt, da vår andre 7-seter stod på bukker og ventet på nye dekk som var

forsinket fra USA. Så hva gjør man da? Jo, reiser på tur til Hardanger, så klart! Over Haukeli var det meldt snø, og temperaturmåleren i bilen viste barske 2 grader når det ble ventekø ved tunnelene som skiller øst og vest. Der og da var det kanskje like greit uten en bil som verken har sideruter eller varmeapparat. For selv om den var planlagt på henger, er det jo en viss risiko for glatt underlag og u-planlagt stans. Men vi kom oss fram til Hotell Sandven i Norheimsund og til litt hyggeligere temperaturer. For

været denne helgen skulle ikke bli like eventyrlig som i fjor, men tross alt og heldigvis, regnet det stort sett på nettene og var opphold det meste av dagene.

I år var det cirka 20 biler som deltok, og som vanlig er det ikke vanskelig å komme i kontakt med folk. Da nyheten om vår bilmangel ble spredd, tok det ikke lang tid før tilbudene om skyss kom, så denne helgen fikk vi sitte på med i alt 4 forskjellige biler! Turene i år gikk fra Norheimsund, via





En stillestående rekkeåtter må også ha litt å leske seg på. Roald Stig Jørgensen har eid sin Packard 1932 i 54 år! Bilen gikk den gang i 1970 rett fra å være en sliten bakeribil på Austrheim til et liv som veteranbil. I dag burgunderrød med O-131, i 1932 flaskegrønn med O-3.



Etter en dag i baksetet, er det godt å finne lekene sine og kose seg blant flotte biler. Bak ser vi Per Erik Knivsflå sin 1934 Buick 68C med Geiranger historie.



Familiens yngste medlem deler pappa sin beundring for lykter og lys. "Tripple lys med blå og ikke gule merker i senter, sier du?"

ferje fra Tørvikbygd -Jondal til Utne hotell. Der ble det lunsj, før returen gikk via ferje til Kvandal og videre via Fyksesund bru. Påfølgende dag kjørte vi sørover til Mundheim og Kilen og spiste lunsj ved Sævereid gård. (Et riktig paradisi!) Videre gikk turen mot Eikelandssosen og Tysse før vi returnerte

over Kvamskogen tilbake til Norheimsund. Det sosiale på turen er jo vel så viktig, og det er lett å trives blant vakker natur, flotte biler, god mat og hyggelige mennesker. Kan jo nevne at vi var heldige å bli innlosjert i hotellets eldre del bygget i dragestil, og frokost og middag ble inntatt med utsikt

utover Hardangerfjorden. De som planlegger har gjort en god jobb og vet hvordan man setter sammen et godt veteranløp!

2-åringen vår satt som en prest og koste seg tydeligvis hele vegen i den første bilen vi fikk sitte på i. Det var en 1924 Buick Serie



Et vakkert trekløver. Den karakteristiske Pierce-Arrowen hadde tatt turen fra Vestfold og deler her parkeringsplass med 1934 Buick og 1927 Cadillac med hel-norsk historie.



Familien Mjelva og Union hotell sin 1932 Buick er kanskje en av Norges mest kjente 7-setere? Utrolig at det i dag finnes minst 3 stk restaurerte 1932 Buick Serie 95 i Norge da det kun ble produsert 131 av dem dette året...



Rune Aschim er vel en av Norges ivrigste Packard entusiaster, men også med interesse for flere merker. Han har nylig ferdigrestaurert noe så sjeldent som en Beckmann 1909 med dele-bidrag fra Nord-Norges første bil. Her ser vi hans vakre 1927 Packard Super Eight Town Car med Brunn karosseri.

Tid for et stopp på vei opp mot Kvamskogen ved Fossen Bratte. De fleste kjenner nok denne fossen bedre som "Brudesløret" til minne om det nygifte franske paret som kjørte utfor her på sin brullupsreise for lenge siden.

49 (maken til vår egen), men denne har vært i samme families eie all sin tid. Nå er det brødrene Egon og Helge Heen som eier den, og ikledd oldeforeldrenes skinnklær gjorde de den første kjøreetappen til en skikkelig fin opplevelse med både vitser og godt humør. Bilen er helt original med patina og skikkelig charme. Videre fikk vi sitte på med Vibecke Sletten i en 1927 Oakland. Ei dame yngre enn de fleste deltagerne, men som datter av Ymer Sletten har hun nok fått en viss påvirkning av sin far. En aldeles hyggelig kjøretur og en morsom bil. Vibecke kunne fortelle historier om da hun mistet bremsene på en 1955 Tunderbird med automat, og om barndomsminner fra lange turer med veteranbil, ikke helt ulikt hva vi nå dro vår 2-åring med på. Roald Stig Jørgensen eier to Buicker som praktisk talt er identisk med våre (!) Noe annet vi hadde felles var at ingen av dem var kjørbare, så han kom i en gedigen Packard fra 1932. Da jeg undret meg over ikke å ha sett den bilen i 7-setermiljøet før, kunne han fortelle at det hadde nok sin årsak i at det ikke var en 7-seter. Men den var så stor at det kunne den ha vært! Bilen startet sin karriere i Bergen samme dag som Menstadslaget fant sted og dette sier jo litt om forskjellene i samfunnet på den tiden. Den rike





Brødrene Heen med oldeforeldrenes 1924 Buick Serie 49. Bilen var flittig i bruk frem til innpå 50-tallet da skumle motorlyder dukket opp på en Lillehammer-tur. Siden stod bilen lagret frem til en nye generasjoner fattet interesse. En skikkelig tidkapsel, og veldig kult med tilhørende bekleddning!

Bergensfamilien fikk den gang registrert bilen på O-3, men det mest imponerende er at Roald Stig har eid denne bilen i 54 år. Det er gøy å sitte i restaurerte og blankpolerte biler, men originale og patinerte biler er vel så stas, det. Den siste etappen tilbrakte vi i selskap med Jack og Turid Kjølås i deres 1931 Hudson Great Eight.. Denne har Jack

satt i stand selv, og resultatet kan ta pusten fra de fleste! En riktig stor og komfortabel bil med kanskje en av de fineste motordurene jeg har hørt! 2-åringen vår hadde ikke problemer med å sovne i baksetet, i hvert fall. I tillegg til det kosmetiske, er bilen også ganske kjørbær da utvekslingen er endret fra originaloppsettet. Ikke rart ekteparet bruker



Tilfeldig at årets 7-seterløp ble lagt til Hardanger og forbi Øystese? Tviler på det, på tross av at det manglet en R i stedsnavnet på sideveien.

delar av sommerferien sin til å farte rundt i landet i denne staslige vogna.

Etter endt helg og på vei hjem var vi skjønt enige om at dette måtte gjentas, gjerne ved første anledning. Krysser derfor fingrene for at skiftplanen viser fri og at bilen starter neste år...



Familien Skjelten sin 1931 Buick Serie 95, for anledningen rattet av junior som tok turen med nattoget fra Oslo for å delta. Ved siden av står Kjølås sin 1931 Hudson med sideventilert rekkeåtter. Etter børskrakket i 1929 besluttet Hudson å lage alle sine bilmodeller mindre, men kalte den største modellen likevel Great Eight.



Hjuledagen i Siljan

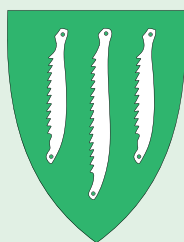
Lørdag 15. juni 2024, møtte det opp ca 35 biler i sentrum av Siljan, på parkeringen ved den gamle Sparbutikken. Gamle Siljanbussen var der også, og Tom Vidar med sin bil.

Tekst og foto: Knut Hjelstad

Det ble også arrangert bilquiz. Det ble kjørt kortesje. Bussen kjørte bakerst, full av glade passasjerer.

Turen gikk opp til Auto'n, videre gamleveien ut Gurholtveien, og tilbake. Der hadde regnværet begynt, så de fleste av

oss kjørte hjem, fornøyde med en trivelig dag.



SILJAN:

Opprinnelig navnet på prestegården. Kan komme av sil, 'stilleflytende del av elv', eller av trenavnet selje.

INNBYGGERTALL 2 382 (2024) LANDAREAL 202 km²

HØYESTE FJELL Nordre Bølene (649 moh.)

Kilde : Store Norske



1966 Vauxhall Victor 101 Super



Vårt medlem Tom Vidar Røed viste fram bilen sin som han har bygd selv. Han kjøpte byggesett fra USA. Mange ville gjerne se på hans flotte bygg. Motoren er amerikansk V8 og girkasse er fra Porsche. Vi gratulerer!



Karosseriet kom fra Factory Five.



Motoren er midtplassert



Rutebilhistorisk forening stilte opp med den gamle Siljanbussen. Mange syntes det var et hyggelig gjensyn.

Verdensarvløpet Notodden 2024



Vått på bakken og mørke skyer i bakgrunnen, men under selve løpet regnet det ikke.

Jeg meldte meg på til Verdensarvløpet på Notodden i god tid. Da det begynte å nærme seg 8. Juni, var Yr klar på at dette kom til å bli en våt «opplevelse». Jeg bestemte meg for å stille opp uansett.

Av Espen Nordaunet

Natt til 8. juni regnet det mye, men da jeg la i vei fra Stathelle på morgenen hadde værgudene bestemt seg for at jeg skulle få kjøre i oppholdsvær. På veien til Notodden via Skjelbredstrand og Gvarv, fikk jeg kun

en liten regnbyge like før jeg kom frem. Ved oppstilling på parkeringen ved Hydroparken, var det overskyet og litt surt, men ikke nedbør. Etterhvert ble plassen fylt opp med rundt 80 biler. Det var stort sett biler fra nærområdet, men også noen få representanter fra GVK. I tillegg

hadde Mercedes-klubben også et treff i Notodden samme helga så det var mange Mercedeser med, i tillegg til mange lokale Volvo'er. Jeg var som vanlig den eneste Borgward'en.

Selve løpet startet kl 11, og årets rute gikk på kryss og tvers gjennom de fleste boligområdene på Notodden, samt at vi var innom Heddal stavkirke, Tinfos kraftverk og Adminiet. Det var tydelig at lokal-befolkningen var godt informert om



En Daf 66 med sin spesielle girkasse er i dag nesten så sjelden som en Borgward.

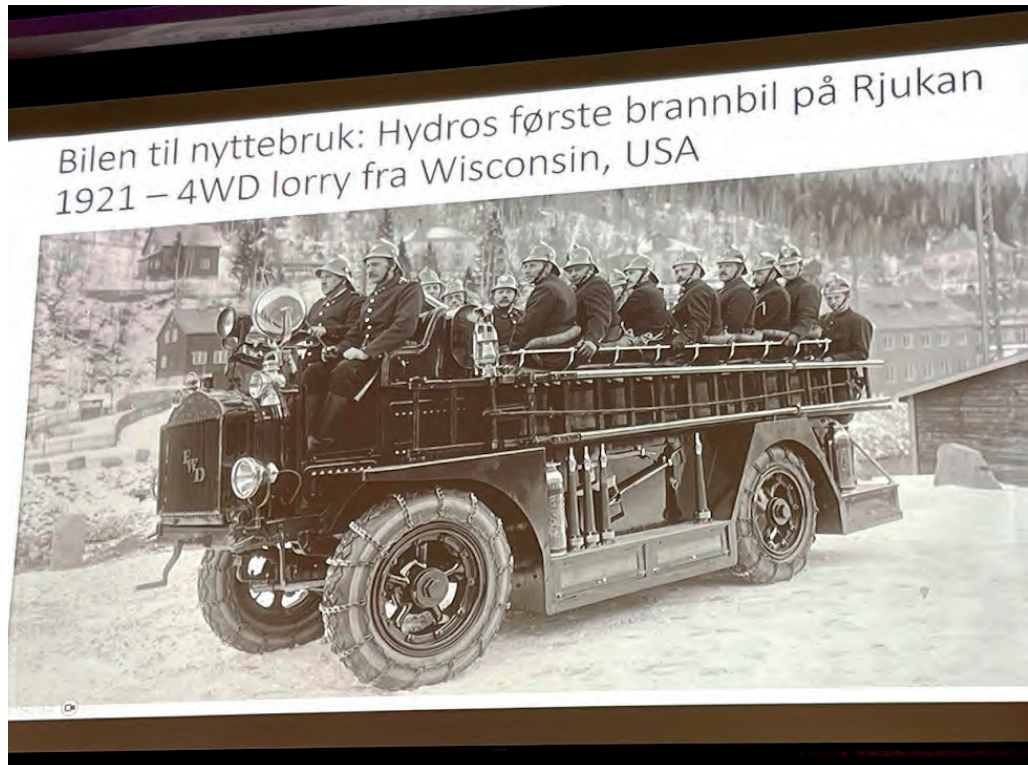


En noe sivilisert gammel Dodge brannbil, blant annet oppdatert med gamle whisky-flasker i Magnum størrelse.



ruta og tidspunkter, for det var sjeldent mye folk samlet rundt i boligfeltene med flagg og vinking til de som kjørte fordi. Det var ikke lagt inn noen poster eller stopp underveis, bortsett fra en pit-stop der vi fikk en is. Politiet var på plass et par steder for å hindre at det ble for store køer ved av/på kjøring til E134. Hele runden ble gjennomført i lettskyet fint vær. Rundturen endte opp med oppstilling av bilene ved Bok og Blues-huset, der det var lunsj-servering.

Opplegget ble avsluttet med et interessant foredrag av Trond Aasland om Eyde / Birkeland og grunnlaget for industrieventyret på Notodden, med et fokus på biler og transport i perioden 1920 til 1960. Tilslutt var det en utdeling av Sam Eydes nyskappingspris, som gikk til Hydroparken AS, som har stått for oppgradering og restaurering av bygninger og områder i Verdensarv-parken. Mens dette foredraget ble avholdt, åpnet himmelen seg, og turen hjem ble en våt fornøyelse, med tildels kraftig regn-vær, så det var greit å holde et rolig tempo.



Bilen til nyttebruk: Hydros første brannbil på Rjukan
1921 – 4WD lorry fra Wisconsin, USA

Fra foredraget - Hydro's første brannbil var en FWD akkurat som Skien og Porsgrunn hadde.



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



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO

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

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



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

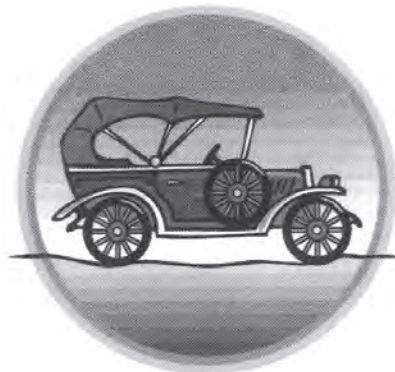
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



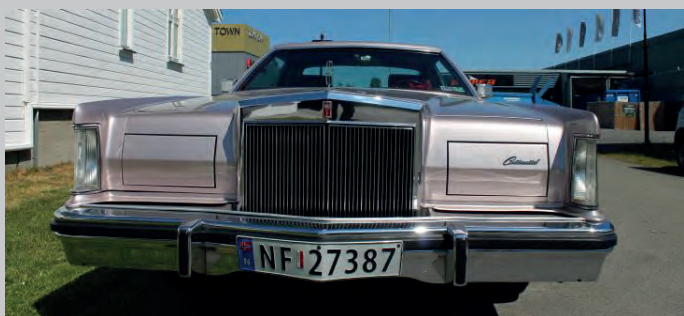
www.rorleggern.no



Beskjeden utenpå - Continental inni



Reidar Olaf Bagges Ford Continental Mark V 1977 er bare ørlite mindre enn min aller første hybel. Den var 12,5 m². Ford Continental dekker ca. 11,9 m², og skal være den største veteranbil vi noensinne har sittet i. At noe så stort får plass i noe så intet mindre en et under. Det ble et garasjebesøk utenom det vanlige. Utendørs selvfølgelig, inne var det ikke plass.



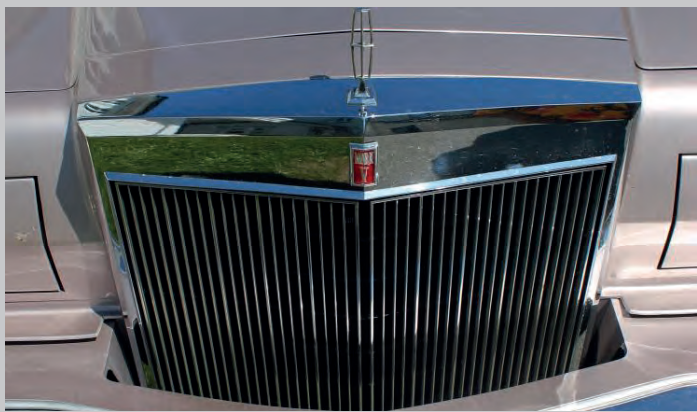
Reidar Olav Bagge er ikke den som ruver mest i landskapet, selv med Continental Mark V på ryggen. Det gjør derimot hans Continental Mark V. Den virket veldig bred bak når den viste seg i garasjedøren. Da den hadde strukket seg helt ut var den like bred foran.

Avstanden mellom støtfangerne er 5,8 meter, og Lincoln Mark V er den lengste personbilen som Ford Motor Company noensinne har sendt ut på markedet.



Det originale Lincoln Motor Company ble grunnlagt i 1917 av Henry M. Leland. Som stor beundrer valgte Leland å kalle det nystartede firmaet sitt opp etter sin favoritt-president Abraham Lincoln. Men etter bare 5 års selvstendig drift: i 1922 inngikk Lincoln som en del av Ford Motor Company.

Lincoln Continental ble produsert fra 1977 til 1979 og kom i fem etapper, der siste tilskudd på stammen var Mark V. Som ble karakterisert som toppen av luksus. Mark V-serien skilte seg ut fra de tidligere modellene, I – IV, litt mer distingvert i formen.



Den ble introdusert med den spesielle stilen «sharp edges», skarpe kanter. Det er overhode ikke noe fløyelsmykt over eksemplaret til Reidar Olav Bagge der den strekker seg ut på asfalten.

Lang, stram og «rett frem» i linjene. Osende av uforfalsket velstand. Det er kanskje nettopp derfor den fikk opptre i TV-serien «Dallas». Såpeoperaen fra 1971 som inntok norske tv-apparater. Vel og merke kun dem som bodde så tett på Sverige at de kunne hente signaler derfra. Ledelsen av filmavdelingen i NRK ville nemlig ikke sende slik «dårlig og overfladisk underholdning» til norske lisensbetalere.

Først etter et enormt press ble norske seere presentert for «Dynastiet» som erstatning. Så vet vi det. Det ble laget så mange episoder av «Dallas» at selv skuespillerne kom ut av tellingen. Nok om det.

I alle fall: Regissøren trengte en bil som signaliserte det ypperste av teknikk og design. Valget falt på Lincoln Continental Mark V. Det sies at hovedrolleinnehaver Larry Hagman i rollen som J.R Ewing var særdeles fornøyd med valget. Han hadde nok ikke takket nei til Reidar Olav Bagges eksemplar. Under motorpanseret ligger nemlig en maskin som rommer 7,5 som var luksus-størrelsen eller en 6,5 liters bensinsluker som var standardutgaven.

Her kunne hersket noe tvil, om det er en standard Cleveland V8 eller en luksus Lima V8. Vi velger å tro at Reidar Olavs utgave er en Lima, den største. Det virket i alle fall slik under prøveturen. Og leksikon bekreftet vår mistanke. Til vår overraskelse viser det seg at antall hestekrefter ikke var mer enn 208. Uansett skulle det få deg raskt fra A til Å. Enten du befinner deg i Dallas eller Porsgrund. En tre-trinns automat girkasse som reagerer spontant på det minste vink gjør deg heller ikke til en sinke. Antagelsen blir ytterligere bekreftet når Reidar Olaf løfter på lokket. Her var det smekk fullt og ikke plass til mer. Hverken av luksus eller hestekrefter.





Reidar Olaf Bagge har ikke alltid hatt biler med stor motor. Med ledninger og slanger på kryss og tvers og med alt mulig rart som skal til får å få bilen til å gå. Selv om han har hatt «en drøss» Amcar-biler gjennom årene, han husker ikke hvor mange. Han begynte nemlig forsiktig, som ung valp på Lambertseter. På 1950-tallet dukket det opp en hel drøss svensker på Youngstorget med «utrolig flotte amerikanske biler!» Der og da våknet bil-interessen.

Men tross det: Hans aller første bil fikk han som 13-åring: En T-Ford 1922. Han fikk den av en bonde som takk for hjelpen med høyonna. Bremsene reparerte han selv, og forstaket ble forsterket med hesjetråd. Det holdt i 2 år, da gikk han i kompaniskap med to kamerater og sammen la de 500 kroner på disken og kom hjem med en Nash med 8 sylindre. Da var han 15. Nashen kjørte de uten skilte og sertifikat, for det meste ute i Enebakk. Da de møtte lensmannen bad han dem om å være forsiktig.. Etter dette skaffet han seg en Harley Davidson 750 med sidevogn. Og så dro han til sjøs.

Av en eller annen årsak ble det bråstopp på amerikansk bil frem til 1977, det er ikke uvanlig når du har hatt 25 – 30 stykker. Man blir lei av biff hvis du spiser det hver dag.

Så vidt vi forsto var den første i den uendelige rekken av Amcar en Ford Fairlane 1968. Da seilte han på Brasil, og bilen tilhørte chiefen ombord. Den fikk han billig. Og så gikk det slag i slag. Helt til det sa stopp. Etter en tenkepause får vi også vite at han har hatt en del større motorsykler

Etter å ha tygget litt mer på det fikk vi til slutt høre at han en gang i tiden hadde hatt sansen for Citroen 2cv. Den var så himmelsk «hippi». Så vet vi det og.

Uansett, det er et himmelsprang fra 2cv til Ford Continantal Lincoln Mark V. Reidar Olaf Bagge åpner døren og lar oss få et overblikk som er langt mer luksuriøst enn det du vil finne i en 2cv. Bare vekten av døren veier antagelig like mye som halvparten av vår medbrakte reportasjebil. I full tyngde belaster den ikke veibanen med mer enn 560 kg...



Inntrykket av luksuriøs tungvekt i døren følger oss inn i bilen. Dørkonsollen alene må veie mye, den inneholder alle tekniske finesser som skulle tilfredsstille selv den mest kresne. Men det kreves når man skal gå bort og bli kåret til den 4. dyreste biltypen som ble produsert i USA. Du måtte være god for 11.396 dollar for å ta en slik med deg hjem. Likevel ble det produsert ca. 75.000 om året. Vi formoder at de alle ble solgt.

I bytte mot kjøpesummen fikk du et velordnet interiør uten all verdens glimmer. Med et dashbord som kan forveksles med nøttetre og seter i ekte skinn. Selvfølgelig med radio, og så vidt vi kunne bedømme, en kassettspiller som spiller BetaMax kassetter. Svære saker med 8 spor. Som døde ut da Phillips lanserte sin nye løsning med A-og-B side..



Det er slående hvor nøye designeren har gjentatt de stramme og skarpe linjene i karosseriet også i interiøret. Alle instrumentene er plassert i firkantede enkle rammer. Lokket på hanskerommet følger samme prinsipp, men får oss til å tvile på vår egen påstand om ekte treverk i dashbordet.



Ford Lincoln Continental Mark V er som nevnt et rettlinjet fartøy, med stramme linjer iført svake buer hist og her. De eneste delene av karosseriet som bryter med de rette linjene er vinduet i baksetet og buen som danner avslutningen på bagasjelokket. Enfoldige sjeler tror at under denne buen hviler reservehjul. Det gjør det ikke, buen er en såkalt «falsk fasade» og inneholder ingenting. Men er med på å gi bilen et ekstra personlig preg.

Baklyktene derimot er ekte nok. De fremstår som et godt eksempel på skarpe kanter der de stikker ut som et knivblad: Reidar Olav fortalte at de kalles «moskito-killers».

Ford motor Company kunne ikke rettferdiggjøre kostnadene ved å lage et helt nytt design på bilen, de hadde et budsjett å ta hensyn til de også. Derfor ble Lincoln Mark V 1977 en slags fortsettelse av forløperen Mark IV men noe mer påkostet. Den var igjen var en forenkling av karosseriet til Ford Thunderbird som ble produsert fra 1972 til 1976. Reidar olav Bagges Mark V 1977 forekommer oss å være noe mer smakfull enn Thunderbird, uten at følelsen av utpreget velstand blåser bort, selv i stor fart.



Det må sies å være et langt sprang mellom Ford-T 1922 som han fikk som 13-åring til Ford Lincoln Mark V 1977 som han har i dag. Det skulle være omtrent 55 år mellom de to bilene.

Og i mellomtiden har han altså spedd på med mye på to, tre og fire hjul. Det må i sannhet sies å være 55 vel anvendte år.



Dekksparkekveld på Slevolden 20. juni



Junikvelden var akkurat passe varm denne torsdagen. Vi passerte 60 entusiastkjøretøy. Flott variasjon i alder og type kjøretøy. Gode vafler og kaffe i kafeteriaen.

Foto: Knut Hjelstad
Tekst: Leif Hægeland

Tanken bak disse kveldene er å lage gode møteplasser hvor motorentusiaster kan møtes og være sammen. Utfordringer i tida som tilsetninger i bensin etc gjør at

slike møteplasser er smarte aktiviteter. Vi er utrolig heldig ved at eierne av Slevolden ønsker aktivitet på plassen. Vinn vinn aktiviteter er flott!



Opel Commodore til venstre og Chevrolet Camaro





1931 Nash.
En av de eldste bilene.

Under: 1956 Fargo og
1954 Mercedes 170S



Til venstre: Buickavdelingen



Fra venstre: Skoda, Vauxhall og Mitsubishi

KORT NYTT...

FRAMOVER...

- 5. september:** Medlemsmøte GVK
- 7. september:** Marknad i Falun
Sverige, ein av dei største i Sverige
- 19. september frå 18:** Dekksparking
Slevollen
- 21. september:** Marknader på Burud
og på Ekeberg
- 28. september:** Veterandag Lunde
- 3. oktober:** Medlemsmøte GVK



Inge Valle har igjen handla seg veteran-Citroën. Årets bil er ein 1979 GSA importert frå Sør-Frankrike (= rustfrie bilar) i seinare år. Ser veldig bra ut. Foto Knut Hjelstad.



Vi har nyleg lest i Veteranvognen om den 1918 Wanderer som Håkon Schjager restaurerte og som skulle til Køyretøymuseet på Hundersfossen. No står sykkelen fint utstilt på museet.



På Hof vårtreff parkerte to stk Chrysler ved sida av einannan og demonstrerte skiftande trendar på 60-talet. Til høggre ein ca 1968 med modell med konkave karosserisider typisk for 1965 til 1968, til venstre ein ca 1970 modell som viser dei konvekse karosserisidene som var populære mellom 1969 og 1973. Det siste blei kalla fuselaga og skulle minne om ein flykropp.



Under Kongsbergknekkene var løpet også innom Vegmuseet på Labro. Her stod det ein vel kjent, men kanskje ikkje så populær, bygning. Nemleg ei av dei gamle buene frå Lierbommen.



Ein av dei mest spennande bilane på Right On sitt arrangement på Geiteryggen var denne 1978 Austin Allegro i stasjonsvogn-utgåve. Når såg du ein slik sist?





Yngste deltakar på årets Kongsbergknekk hadde også ein av dei eldste bilane på løpet. Magnus Lund har akkurat fylt 19 år og brukar sin 1934 Chevrolet Pick-Up også til skulen når det er fint ver. På løpet hadde han med seg onkel som sidemann og begge stilte i tidsrett antrekk. Foto på lasteplan er funne på Internett.



Lokalhistorie på internett, Dette skiltet med tydeleg tilknytning til Porsgrunn blei avertert på ei gruppe for emaljeskilt-samlarar. Nokon som kjenner til firmaet?



Det er snart tid for vinterlagring, i den samanheng kan det vere lurt å sjekke at løa ein brukar er solid. Dette skal visstnok vere ei norsk løe som der strukturelle problem gjorde det litt vanskeleg å hente ut køyretøya som var lagra der. Funne på internett.

Denne Opel Rekord Pick-Up'en fekk premien som mest sjarmerande bil under årets Grenlandsrally. Aldri seld og difor veldig sjeldan i Tyskland, litt mindre sjeldan her til lands då modellen blei produsert i Danmark og også seld hit. Foto Espen Nordaunet.



TIL LEIE!

GVK medlem leier ut mekkeplass (kr 2500,-/mnd) / vinterlagring (2500,-/vinter).

**Ta kontakt for mer info:
Olav.Langkaas@gmail.com,
tlf 950 39 216
Hørte Auto ved Gvarv.**





Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 2024

Byggmakker er et smart sted å starte

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

BMCARD

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

TJENESTER

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

GODE PRISER

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

TRANSPORT

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

GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK

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

GODE RÅD

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

FIKS FERDIG

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

GODT UTVALG

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

KLIKK OG HENT

eller bestill hjemlevering på byggmakker.no



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