

Veteranvognen



Av innholdet:



1934 Singer 9 Le Mans



Drangedal bygdetun



1973 Datsun 1200

Formann:

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

Nestformann

Dag Henning Eik- tlf 9006 6715

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Varamedlemmer i styret:

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

Revisorer:

Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:

John Arvid Vestgarden- tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve / Utleie av lokaler:

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

Teknisk bil:

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

Teknisk motorsykel:

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

Tilhenger:

Åge Lohne- tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen- tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

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

2



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

**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 utenfor (prioritert bevegelseshemmede og veteranbiler),

eller hos våre naboer Motor-technik (Lyngbakkevegen 1). Ønsker du å parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Motorteknik.

Redaksjonens hjørne

Høsten er her. Noen morgener er relativt kjølige. Trærne har begynt å bli fargerike. For de som er interesserte i jakt så er jo dette høysesongen.

Jeg ble meget imponert denne helga. Veterandagene i Lunde klarte med initiativ og pågangsmot å få lov til å kjøre kolonne over nybrua (Eidselva bru). Først i kolonnen kom lastebilen til avdøde Karl Johan Olsen, kjørt av barnebarnet Morten. Og veteranbussen til Rutebilhistorisk forening. Der hadde de invitert med både ny og gammel ordfører i Nome. Veien åpnes offisielt senere i år. Det å få til en slik fellestur på et veterantrøff, på en helt ny vei som ikke er åpnet ennå er utrolig positivt. Det bidrar til å løfte hobbyen vår frem til folket og gir mange positive ringvirkninger. Media har blitt invitert med på dette og skriver flott om arrangementet.

Siden veteransesongen nærmer seg slutten så er det lov til å mimre litt: Klubben har hatt mange hyggelige arrangementer i år. Jeg er meget imponert over dugnadsvilje og evnen til å gjøre noe for andre mennesker som klubbens medlemmer tar på seg. Å spre glede med våre kjøretøy er utrolig positivt.

Her om dagen fikk jeg en flott opplevelse. På kjøretur Norsjø rundt stoppet vi ved Gvarv bakeri. Det ligger i Gamlegata, en fantastisk gate med mange gamle flotte hus. Og håndverket hos bakeren var av høy klasse. Nedigjennom Valebø så var høstfargene begynt å komme. Jeg anbefaler et stopp på Valebø brygge. Parkere på parkeringsplassen rett ovenfor brygga, ta med campingstol, termos og bakevarene fra Gvarv bakeri, gå ned på brygga og kos deg! Der har du en fantastisk utsikt over Norsjø og deler av Nome kommune. Vi er utrolig heldige som bor i Telemark med så mange flotte steder å oppleve.

Vi takker for innsendte bidrag og samtidig ønsker vi alltid mer stoff både fra sesongens opplevelser og tekniske tips og råd. Denne gangen har vi en spesiell oppfordring: Vi trenger bilder av veteran kjøretøy på snøføre, gjerne med en nisse eller et juletre. Dette som mulige forsidebilder i vinterhalvåret. F.eks. ta ut ditt eget kjøretøy i den første snøen, eller se i fotoalbumet om det kan være noe av eldre årgang.

*Redaksjonen ved
Leif Hægeland*

Støtt klubben!

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



Formannen har ordet



Hei alle sammen!

Nå sitter vi bare med minnene av sommeren 2025, og høsten har kommet. De fleste veterankjøretøyene har blitt satt bort fra sesongen, og vi gleder oss til neste sesong. En tur ut i garasjen for å se til kjøretøyet i løpet av vinteren er vel obligatorisk for noen, bare for å sjekke om alt er greit.

Vi kan se tilbake på en flott sesong, og høsten ble også fin. Dekksparkedene på Slevollen var en suksess. Det er så flott å se så mange kjøretøyer samlet på en plass. Jeg blir aldri overasket over mangfoldet på disse kveldene da jeg vet at det finnes utrolig mye gjemt i garasjer i Grenland. Det er alltid noe nytt som dukker opp. Takk til alle som har vært innom Slevollen denne sesongen, og Takk til Dag Henning, Runar, Jan Arthur og Stein, pluss medhjelpere som gjør arrangementer mulig.

Det ble også en flott tur til Drangedal Bygdetun, en tradisjon og et samarbeid GVK og bygdetunet har hatt i over 20 år.

Det kan høres ut som det er lenge til, men årsmøtet er i februar. Kom gjerne med innspill eller forslag til styret eller valgkomitéen (Bjørn Granheim).

Sett av allerede nå lørdag 25. april 2026, Da fyller vi gågata i Skien med kjøretøyer igjen, og Grenlandsrally er 14. mai.

Følg med på nettsidene våre for mer informasjon om innhold på møtene eller andre ting. Hjemmesida, facebook og instagram blir jevnlig oppdatert.

Ha en fortsatt flott høst.

Hilsen Jarle

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

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 2025:

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 ofte flott lys og dramatiske fargar som bakgrunn for å ta bilete. Her er ein 1929 Chrysler Serie 75 Dual Cowl Phaeton parkert ved Hallevatnet etter nyleg å ha vore på Treffet Under Brua. Foto Narve Nordanger.



STRIPA Ernie





Forside til Norsk Motorveteran fra 1996. Fra venstre Kristian på stiggjettet, Yngvar bak rattet, Brian Formo og Vidar Sjøberg. Sistnevnte var til uvurderlig hjelp under restaureringen.

Singer 9 Le Mans 1934

Året er 1974, en kald vinter med oljekrise og kjøreforbud på helgene, og verst av alt var at jeg måtte ta tog og buss for å komme til jenta mi i Stavern. Når jeg kom frem fortalte faren hennes om en spesiell bil som kameratene Steinar Høidal og Einar Lund hadde sett på. Bilen stod i Tjølling og skulle være en Singer sportsbil fra 30 tallet, dette var en bil av typen jeg alltid hadde en drøm om.



Fra Gladløpet i Stavern.



Singeren var utstilt på GVK sin stand under vinterens samlermesse i Langesund.





Singer var meget fornøyd med å ha gjennomført det krevende 24 timers løpet på Le Mans i 1934, og kalte bilen opp etter prestasjonen. Toppfarten var 88 miles (dersom du tørr!).



Midtre frontlykt der glasset altså kommer fra et grytelokk.

Av Yngvar Håkonsen

Singer cars var Englands 4 største bilfabrikk på 30 tallet. De så på MG sin suksess med små sportsbiler, og i februar 1933 kom den første Singer 9. Bilen var egentlig en meget moderne konstruksjon, den hadde motor med overliggende kamaksel, 12v anlegg, og hydrauliske bremses. Motoren var bare på 972 ccm, men utviklet likevel ganske gode 34hk. I 1933 kjørte de Le Mans og fullførte 2204 km på 24 timer. Dette var meget bra, med en så liten motor. Etter dette ble navnet Singer 9 Le Mans et faktum.

Utpå våren 1974 hadde kjøreforbudet opphørt og da jeg igjen kom til Stavern var Steinar der, han hadde pratet med eieren til Singeren og den skulle selges! Da kjører vi bort og ser på bilen, foreslo Steinar og vi satte oss inn og kjørte til Tjølling.

Da vi kom frem, kom en koselig eldre mann og viste oss bilen. Han fortalte at han hadde eid bilen i mange år, men nå hadde veiva knekt- noe han påstod at kunne sveises. Bilen var ellers i god stand, jeg ble helt betatt, men så kom vi til prisen! Den var 25000 kr og langt over mitt budsjett, så jeg bare måtte takke nei. Men uken etter fant jeg, med hjelp fra min tilkommende svigerfar og Einar Lund, en Opel Six Cabriolet 1936 modell for 1500kr.

Årene gikk, vi hadde fått en gutt, så jeg hadde ikke anledning til å holde på med gamle biler.

I 1982 kjøpte vi enebolig med en liten garasje, da bygde jeg ny, litt større garasje, og så var det på han igjen, først en A-Ford restaurering, så Chevrolet etter det fikk jeg tak i en BMW (EMW) 1947 modell. Den siste ble jeg nesten ferdig med, men rett før lakkering traff jeg Rolf Oksum som fortalte at han hadde begynt å restaurere en Singer 9 Le Mans. Jeg trodde ikke det var sant, den måtte jeg få se på! Rolf ba meg ut, og der sto den!

Bilen kom fra Danmark, og den var ikke komplett, mener den veide 450kg når den ble tollet inn, mens bilen veier 740kg når den er komplett. Dette var bilen jeg hadde ønsket meg! Jeg spurte Rolf om han ville selge den, men nei, det ville han ikke, men kanskje vi kunne bytte?

BMW'n ble levert, og Singeren kom hjem til oss, dette var i 1986. Jeg begynte med rammen, den var i meget god stand, mens bremse sylindrer manglet, håndbrems manglet, rattaksel og styresnekke manglet mm. Etter mye leting, ble dette ordnet. Motoren var ferdig overhaldt, girkasse og kardang ble sjekket. Så var det karosseriet, hvordan skulle bilen se ut! Denne var ikke komplett, det var en stor bensintank der det lille baksete skulle ha vært. Jeg ante ikke hvordan den skulle se ut, men jeg kom i kontakt med Singer Owners Club i England og etter chassisnummeret fant de bilder av bilen, dette var en prototype levert i 1934.

Det gikk enda et år, så fikk jeg besøk av Grim Dahl, han fortalte de hadde vært i

Danmark, der besøkte de Evald Hemsborg i Viborg, han hadde en Singer. Jeg tok kontakt med Evald, og vi ble invitert ned til han. Vi dro ned til Viborg, og der sto det en bil med nesten samme karosseri. Vi fikk mye hjelp av han, vi målte opp bakenden av karosseriet og fikk også greie på at han kjente til bilen vi hadde kjøpt, bilen hadde en løpshistorie i Danmark, han hadde også bilder av bilen. Evald er en meget dyktig mekaniker, og hadde faktisk støpt nye vannmanifolder til motoren, så jeg kjøpte en av han. Hjemme igjen, mange lurte vel på om bilen noen gang ble ferdig, jeg begynte å tvile selv på det, men jeg ga ikke opp!

Heldigvis fikk jeg god hjelp av Vidar Sjøberg, han fikk til det meste. Tre år hadde gått da skulle jeg prøve meg på trevirket, selve ramma til karosseriet. Jeg kjøpte en stor bandsag og fres, satte i



Emblemet til Singer Owners Car Club.

gang, fikk til dørene og bunnstokken, men så var det A-stolper og hele bakenden, da ble det så mye feil at jeg fyrte med ask halve vinteren.

Sendte maler og ask til et snekkerfirma og spurte da om de kunne få det til? «Det ordner vi, men det kan ta litt tid». Mange måneder gikk, tilslutt fikk jeg delene og prøvde å sette dette sammen, og ingenting passet. Det ble enda en vinter med ask til ved, dette begynte å bli fryktelig dyrt.

Våren kom og med den kom også hjelpen med trevirket. Jeg var heldig og traff en lærer med navn Leif Rauvkleiv ifra Lunde, han hadde ask og kompetanse til å gjøre det. Dette ble bra!! Alt passet Per Horst og jeg skrudde det i sammen.

Så var det karosseriet, der måtte vi lage mange deler i aluminium. Rett ved siden av der jeg jobbet, var det en blikkenslager som heter Kolbjørn Eik, han var dyktig og laget en god del med karosserideler til meg. Etter enda et år, var karosseriet ferdig til å monteres på trerammen, det måtte spikres på med spesielle spikre (ikke stål-spikre).



Interiøret i Singeren. Klassisk britisk sportsbil.

Når dette ble ferdig demonterte, tok vi karosseriet fra rammen og lakkerte det, alt ble lakkert i løse deler. Deretter ble dette montert tilbake på bilen, dette var

moro! Nå etter 7 år ser jeg hvordan den blir seende ut. Jeg var nyskjerrig på hvordan bilen så ut med lyktene på, derfor måtte jeg prøve, lyktene, jeg satt lyktene



Evald Hemsborg fra Viborg i Danmark hadde lignende bil og var til stor hjelp.





Et nyere foto fra bytte av motor og girkasse.

løselig på plass, men den store lykten som skal stå i midten greide jeg selvsagt å miste i bakken, glasset knuste, så var det å lete etter et glass. Jeg ringte til England og fikk svar at dette glasset til en Lucas lykt fra 30-tallet kunne jeg bare glemme. Så var jeg hos en

glassmester, de bare ristet på hodet. Helt tilfeldig står jeg å vasket opp noen kjeler, der var det et lokk i glass med handtak i midten. Handtak og sider ble skrudd av, jeg sprang ut i garasjen og glasset passet nesten helt perfekt! Da var det og lage

el anlegg, rette og fornikkle lykter grill og vindusramme, bygge opp baksete, trekke stoler og sidedekklene, mye jobb.

Det å skaffe deler var vanskelig. Det var ikke noe internett den gang og alt måtte ringes om, men i England fikk jeg mye hjelp. Det var noen deler jeg manglet som var umulig å få tak i, da skrudde de av delene på sin egen bil og sendte det til støpning i et støperi og sende det til meg, alt dette måtte slipes og fornikles. Etter mange år ble bilen endelig ferdig, men kostnaden på restaureringen ble dyr, derfor måtte jeg gå i kompaniskap med Brian Formo for å få finansiere det siste og dyreste, som var blant annet fornikling. Jeg har restaurert mange biler opp i mellom mange år, men denne bilen var noe helt spesielt. Bilen ble registrert i September 1995 etter 9 års arbeid.

Etter dette gikk kløtsjen på bilen sund. Da bestemte jeg meg for å bytte til en nyere motor og girkasse, men ettersom vi har flyttet hadde jeg ikke lenger plass eller anledning til å utføre jobben. Så etter 39 år i vårt eie bestemte vi å selge bilen til en ny entusiast som helt sikkert kommer til å fullføre og kose seg med bilen. Dette er jo vemodig, men det er jo en tid for alt, og Maiken og Svein Bjørge overtok bilen nå i august.



Og til sist, Singeren med de nye eierene.

Drangedal Bygdetun



I dette virvaret skulle Grenland Veteranvognklubb vært å finne, et eller annet sted. I følge avtalen med arrangøren. Det gikk ikke slik. Klubbens plassering ble «kuppet» i protest mot en slik anonymisering, og havnet øverst og midt i smørøyet.



I følge våre notater påsto klanen Olsen / Johannessen at de var blitt tilvist plass på øverste hylle. På en fremtredende plass til godt synlig skue for alle som tok turen til bygdetunet. Det resulterte i at resten av klubben limte seg på i samme området. Til neste år vil vi derfor kunne påstå at GVK har hevd på denne fremtredende plasseringen på området, og ikke forsvinne inne blant de øvrige deltagerne. Som det etter hvert ble mange av.



Som vanlig foregikk fremmøtet på Vold, og under Knut Hjelstads forsiktige ledelse startet konvoien klokken 10. Knut ble valgt til å lede an siden hans Skoda var forsiktig utstyrt med hestekrefter, dermed var vi sikret at samtlige

fra GVK ville ankomme Drangedal Bygdetun i samlet flokk. Hvilket beviser følgende: uansett hvor langsomt du kjører, du ligger alltid først i køen. I følge uavhengige kilder var det ca. 20 biler som satte kursen mot bygdetunet.



For å være på sikre siden annekterte vi begge sider av innfartsåren. Dermed var GVK godt plassert overfor publikum.





For dem som ankom bygdetunet litt ut på dagen ble det vanskelig å finne parkering, flere endte opp i busk og kratt. Det viste seg at å dra tidlig fra Vold ga gevinst, god parkering og god anledning til å slappe av og nyte et rikelig mangfold av medbrakte termoser og kaker. Flere benyttet også anledningen til å kjøpe bygdetunets variasjon av ødelagt melk, på folkemunne også kalt rømmegrøt.



I år hadde arrangøren bygget på fjorårets dårlige håndtering av parkeringskabalen, bare tre større lastebiler slapp inn på området, diskret plassert. Som vanlig kunne GVK oppvise bredde i det vi har i garasjen, fra Gunleiks førkrigs til Glens kombivariant av i dag.



Med alt det som faller midt i mellom. Det må tilføyes at Gunleiks «Gamla» fikk førstepremien i klassen førkrigs. Vi gratulerer og møtes neste år i Drangedal. Som vi har gjort siden 2004.

Ulf



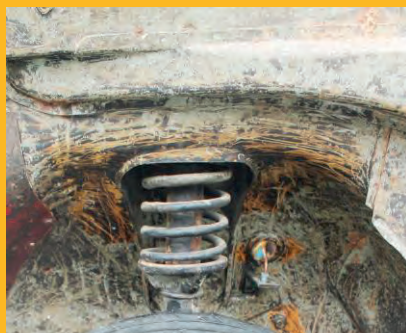
Noe utenom det vanlige: Datsun 1200

Japan er dårlig representert i bilparken her i klubben. For øyeblikket finnes det kun to eksemplarer, men den ene lever på lånt tid hos oss. Dersom Leif Ingar ikke får en kjøper som er tilknyttet GVK blir Ivan Hustufts Datsun 1200, 1973 vårt eneste japanske alibi. Selv om det er et stykke frem til han kan feire med stempelet «godkjent» hos Biltilsynet.



Ivan Hustuft er blant klubbens yngre klientell, på fødselsattesten står det at han ankom i1989. Siden har han bodd i Porsgrunn. I løpet av denne tiden har han gått på mekanikerlinjen på Croftholmen. Der fikk han erfaring til å gå løs på restaureringsprosjektet sitt. Noe han har gjort med krum hals.

Bilen står parkert utendørs under en presenning, noe Ivan innrømmer ikke er de optimale forhold når man skal restaurere en bil. Han er på mange måter avhengig av at værgudene er i go`lage. Da er det desto mer beundringsverdig, for tross de primitive arbeidsforholdene har han rukket å gjennomføre mye innimellom regnbygene. Jakten på rust under åpen himmel er en krevende sport.





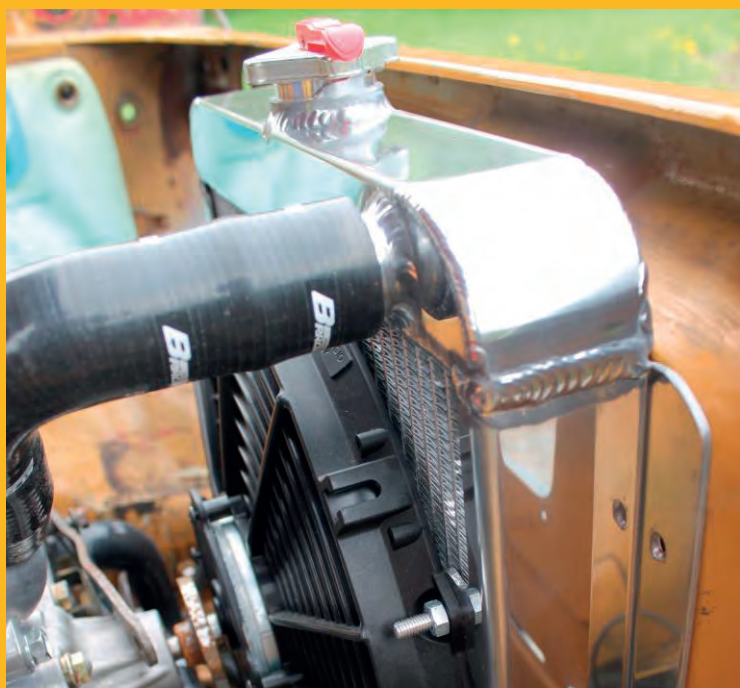
Ivan Hustuft har aldri tatt i et sveiseapparat i hele sitt liv. Likevel insisterer han på at han ønsker å utføre rustsveisingen selv. Vi tipset han om at vi i klubben har en rekke førsteklasses rustsveisere. Som har gjort underverker med det som de fleste ville betegne som redningsløst forapt. Og som sikkert mer enn gjerne vil gi ham gode råd og tips når han skal i gang med karosseriet. Navn ble nevnt, vi skal likevel ikke her røpe hvem som muligens kan få en forespørsel om innføring i rustsveisingens edle vesen.

Foreløpig har han fjernet tykke lag med understellsbehandling, det baller fort på seg når den jevnlig har blitt klint inn med svart svineri helt siden 1973.

Når han åpner panseret synes det tydelig at han ikke har ligget på latsiden her heller: Motoren er ikke bare rengjort og lakket, den er overhalt. I tillegg har Datsun 1200 fått splitter ny og blank radiator med tilhørende slanger og ledninger. For å være på sikre siden har Ivan Hustuft nemlig satt inn en elektrisk vifte dersom det skulle gå ekstra varmt for seg. 1200 ccm er fordelt på 4 sylindre. Dette beskjedne lille kraftverket inneholder 55 japanske hestekrefter. Ytelsen er ikke uvanlig for personbiler fra denne perioden.

Det synes tydelig at Ivan Hustuft har lagt ned mange timers arbeid for å få tilbake fordums glans på det tekniske. Innmat er enklere å håndtere i ustadig vær enn karosseri. Det som også har fått tilbake sin forums glans er bremsene. Sylindren som er tydelig merket med opphavsland er overhalt, og han har selv skiftet og bøyet til alle bremserørerne. Vi regner med at når det nærmer seg St. Hans og et vennligsinnet Meteorologisk Institutt gir klarsignal vil oppmerksomheten bli rettet mot de ytre utfordringene.

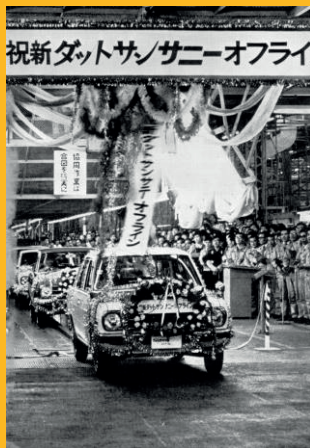
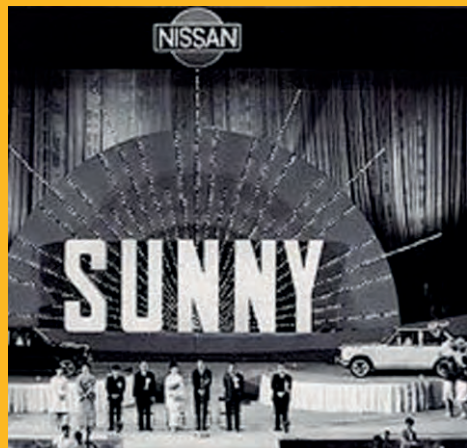
Datsun har ikke alltid sett slik ut. Hverken motor eller karosseri. Den første prototypen sto ferdig i 1931.



I følge leksikon kom den aller første modellen som var til salgs i 1932, Datsun 10, noen steder betegnet som Datsun 11. Med en motor på 495 ccm. Ut av dette beskjedne volum fikk du 10 hestekrefter, vi antar bakkene ikke var så bratte på den tiden.

Den var i alle fall den første serieproduserte bilen i Japan. Senere ballet det på seg frem til den utgaven som Ivan Hustuft har tatt hånd om, da var det Nissan som sto som produsent.





Nissan produserte Datsun fra 1966 til 2006. Den ble lansert først med Datsun 1000 som Nissan Sunny. Men kjært barn har mange navn: Kina holder seg til Sunny, mens i USA ble senere modeller etter hvert til Nissan Sentra. I Mexico fikk den navnet Tsuru. Hos oss het den Sunny. Fremdeles i følge leksikon. Uten at det forandret noe som helst på selve kjøretøyet.

For å gjøre det litt forvirrende ble navnet brukt på andre utgaver og modeller. De siste utgavene av Sunny var større enn originalen, men dette er noe vi overlater til nerdene å krangle om. I alle fall ble produksjonen avsluttet i Japan i 2006. Så vet vi det.

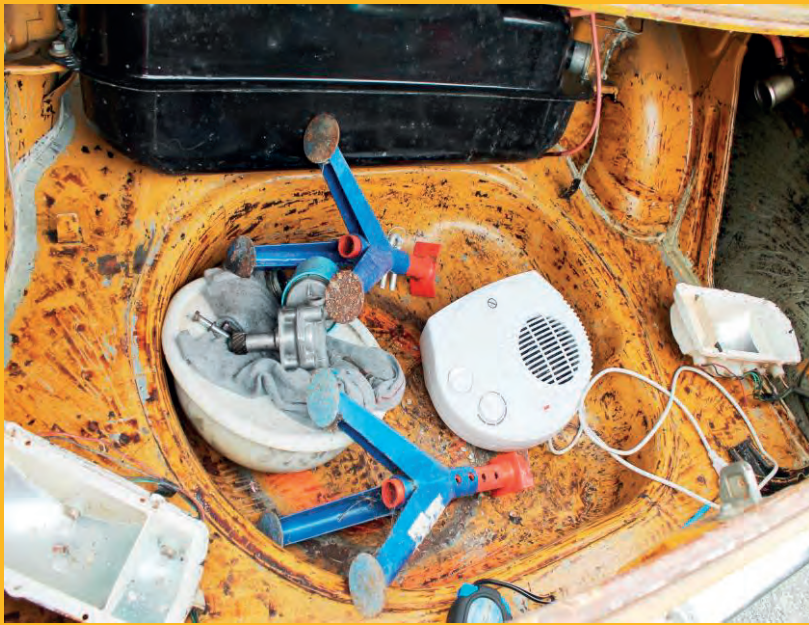
Nå er det er bilen til Ivan vi har under lupen. Spørsmålet kommer naturlig: Hvorfor noe så sjeldent som en Japaner? Svaret overrasker litt: Han har en forkjærlighet for små biler. *«Da vet du hele tiden hvor du har alle hjørnene. Og så har du har god oversikt over mulige hindringer i veien.»* Etter en tenkepause kommer det en innrømmelse: Han har hatt en Datsun fra 1970 tidligere. Den hadde fire forskjellige dekk, det gikk ikke så bra, den havnet på taket og det var det. Man skulle trodd at det ville gi en viss avsmak for dette bilmerket, men det ble altså enda en Datsun. Han MÅTTE simpelt hen ha en til. Og den skal han holde på veien. Med make dekk hele veien rundt.

Nå står den der på grusen og får tilsyn hver gang det er opplett. Det har gått mye – MYE- tid til å skrape vekk lag på lag med tectyl og annet svart svineri. Det er mange i klubben som har gått i gang med slikt, det blir nesten som arkeologiske utgravinger. Bortsett fra at det ikke alltid er like moro når man finner det som er på bunnen.

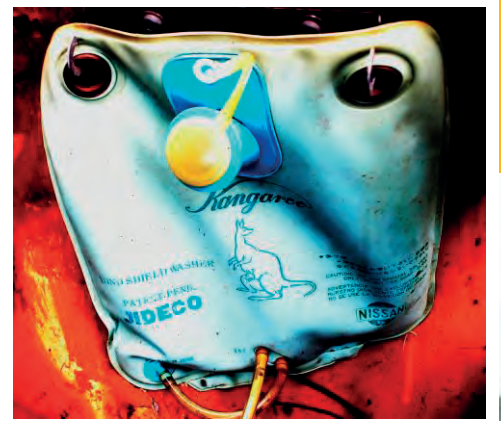
Lagringsplass er det dårlig med der han holder på. Dermed må Datsun 1200 fungere som opplag for alt det som blir skrudd løs, verktøy og annet som følger med en helrestaurering under åpen himmel.

Selv om restaureringsprosessen er en tidkrevende idrett har han også hatt overskudd til å tenke fremover. Uansett hvordan resultatet blir en gang i fremtiden så har han i alle fall bestemt seg for å bytte ut rattet med noe som passer mer til hans smak og lynne. Demonstrativ plasserer han fremtidsdrømmen oppå det rattet som fulgte bilen fra fabrikken. Så får japanerne si hva de vil. Tross det, det er og blir en Datsun 1200 fra 1973.





Skrape. Skrape. Skrape. Som nevnt, skaper man lenge nok finner man av og til noe man ikke liker. Ivan fant huller der det ikke skulle være. Han setter sin lit til at noen kan lære ham dette med sveising, det er tydelig at det trengs hist og her. Men Ivan er optimist, dette skal han gjennomføre. Hva som er først på listen er uklart, men forstillingen trenger i alle fall omsorg, alle foringene er pill råtten. Vårt inntrykk er at han er godt i gang og har sansen for det originale, som f. eks drømmen om å ta vare på posen med vindusspylerveske. En liten men ganske viktig detalj i drømmen om å en gang stå ferdig med en slags replika av en racingbil. Vi tror han får det til.





Det er lite som forteller at på innsiden av disse veggene får man servert verdens beste pannekaker i alle former og varianter. Imidlertid smaker det kulturelle ved besøket like godt!

Ikke kjør forbi *Creperie Tati*

Vi har vært der før, og vi kommer garantert til å reise tilbake dit en gang. Midt i nåtidens miljøhysteri, er dette en befriende annerledes plass, et motiv som blir bare mer og mer sjeldent etter hvert som ordet skogsvrak forsvinner vekk fra vokabularet vårt. Sjelden er også kombinasjonen av bilskrot og restaurant, men køen av turister inn gjennom døren vitner heldigvis om at det finnes flere andre som er som oss.



Tipper en 1935 Ford som kanskje en gang har møtt sin overmann i form av en gravemaskin? I bakkant skimtes en sigen Austin fra slutten av femtitallet.



En 1963 Rambler 660 var en av stedets nyere rekvisitter. Fortsatt en god del bra deler, på tross av at håpet for selve bilen nok er for lengst forbi.



Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

La det være sagt. Gotland er nok kanskje en av de vakreste stedene i hele Skandinavia. Et landskap som byr på både mektige klipper, eikeskoger, steppelandskap og historiske byer. Men midt iblant denne idyllen fant vi en oase helt utenom det vanlige. Ute på Fårö, helt nord på øyen ligger nemlig Kutens Bensin, også kjent som Creperie Tati.

Historien starter tilbake på 70- tallet da Thomas Lindholm (ala Kuten) kjøper stedet og begynner å fylle opp plassen med gamle vrakbiler, og med en sterk interesse for 50- og 60-talls musikk kommer også ideen om å bygge en scene midt i blandt denne herligheten. Med et Sverige som «ryddet bort» gamle bilvrak på 70-og 80-tallet, var det nok av spennende ting som fant veien til Fårö, og det hele kulminerte nok da den halvt franske og halvt gotlandske Valeriana tok turen innom stedet.

Ideen om et fransk creperie ble da født, og sammen har de drevet stedet gjennom mange år.

Maten er absolutt i øverste sjikt, og den som er redd for oljesøl på stolen i restauranten, har ingen ting å bekymre seg for. Innvendig er lokalene rene og ryddige, pent staffert med gamle ting både fra garasjer og festlokaler. Menyen er variert



En Moskvitch 402 deler parkeringsplass med en nyere Amazon og en kostemalt PV. Utvalget av biler var representabelt for hva som gikk på svenske veier som nytt.



En vakker Chevrolet 210 1956 med V8 følger i halen på en helt identisk bil med den mer folkelige sekseren. GM supplerte i stor grad det skandinaviske markedet fra sin fabrikk i Hammarby i Sverige, og i en del av verden hvor janteloven fortsatt stod sterkt forankret, valgte gjerne nøkterne skandinaviere de lavere utstyrsvariantene og dertil mindre pragende utgavene.



Kanskje Tom Ellefsen har vært her og plukket deler? Chevrolet lastebil fra midten av 30 tallet hadde kjørt sitt siste lass.



En 1951 Kaiser smiler sitt bredeste smil tross sine åpenbare ryggproblemer. I bakgrunnen skimtes en Chevrolet Corvair «på pinne» og en Volvo PV 800 drosjebil for mange kjent som «Sugga».



Om du skal tanke fra denne BP-pumpa burde du nok skifte bensinfilter etterpå. Kanskje det allikevel hadde svart seg med kun 80 øre per liter?



Noe av utfordringen er at deler fra flere biler er satt sammen på nytt. Panser og grill fra den klassiske drosje PVen har blitt plassert på det som ser ut som et mindre Volvo karosseri. Bak skimtes en rusten Bonneville og et 40-talls Chrysler-produkt.

og rikholdig med fokus på lokale råvarer av ypperste kvalitet. Hva sies om pannekake med ovnsbakte poteter, spekeskinke, emmentalerost og ruccula? Eller rett og slett en nydelig klassiker med bringebær syltetøy og krem? Sulten er man ikke når man går fra bordet, og sett opp mot at man får med en opplevelse på kjøpet, er heller ikke prisen til å gråte over.

Man kan vel ikke helt forklare hvorfor det er slik, men som bilentusiast forsøker man alltid å forstå hva slags fabrikat og type

bil det dreier seg om. På dette stedet får hjernen nok av data å prosessere, for her er det mye forskjellig. Mesteparten er karosserier fra 20- og 30-tallet, og noen åpenbare svar finnes i form av Chevrolet og Ford, men noen av bilene holdt hodet i aktivitet i opptil flere dager etter besøket. Kunne det ha vært en Essex som stod der? Etter hvert som naturen tar tilbake de eldste bilene, har det kommet flere nyere vrak til. En fin Kaiser i beste Olsenbanden-stil, to 1956 Chevrolet i folkelige 4-dørs



Litt som at CircleK og Esso må ha sine store skilt langs veien, ønsket nok ikke Kuten å være noe dårligere. International Loadstar bergningsbil pyntet med en 1959 Ford Thunderbird. Legg merke til den solide bakakselen som holder det hele sammen og de bøse gitarene som vitner om stedets musikalske profil.



Et amerikansk karosseri fra ca 1933-34 har nok stått her en stund. Bærende treverk har råtnet bort, og sannsynligvis har en sjelden snøvinter knekt det som er igjen av takkonstruksjonen. Stilig satt opp med tre-eikehjul fra en mye eldre doning.



Karosserideler fra T-Ford? Vakre profiler er i ferd med å gå i oppløsning blant stauder og strå. Bakenfor stod et chassis med tre-eiker og uidentifiserbare understellsdeler.

utgaver og en tidlig 50-talls Chrysler kappet på midten og gjort om til Epa-traktor, for å nevne noe. Plassens stolthet og signatur må være den gedigne ambulansen plassert midt på tunet i form av en 1952 Buick Roadmaster med forlenget chassis.

Hvor enn man snur seg troner både blanke og rustne bildeler og i utgangspunktet passer de nok like fint her, sin tilstand tatt i betraktning, som de ville gjort på en bil.



Når regnskapet en dag skal gjøres opp for en gammel bil er det påfallende å se på det som er blankt og rustfritt. Ikke mye igjen som vitner om at dette en gang var en barsk og strøken Ford Pickup fra 1942.



Om man hadde levd på 50-tallet og blitt alvorlig syk, ville jeg blitt hentet av noe sånt. Om ikke den kurerte sykdom og smerte, hadde nå i hvert fall livsgleden blitt hevet flere hakk om man ble puttet bak i denne 1952 Buick Roadmasteren.

Hvorfor ikke pynte en Volvo PV med en grill fra en 1949 Chevrolet? Eller hva med å lage gjerde av mektige forkrommede støtfangere? En gammel kiosk og noen bensinpumper som tilhører forrige årtusen er også med å skape en ganske så unik atmosfære.

Noe av det kuleste er uten tvil scenelokalet. Man kan stå i timevis og studere

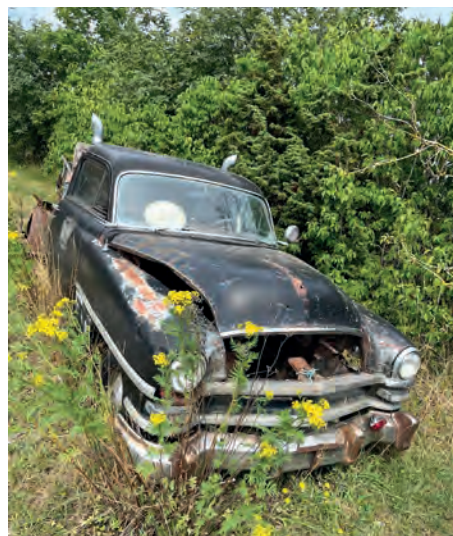
emblemer, pyntelister, lykter og dører, og tilhørte ikke det speedometeret en Ford fra 1955? Fra scenen ser man rett i nesa på en 1946 Ford og en 1940 Plymouth plassert elegant rett over selve baren, og i et vindu troner noe så gammelt som en T-Ford radiator. Ikke rart dette har vært en ettertraktet plass å opptre for artister i rockabillymiljøet, og så på lille Fårö! Nevnte jeg at øya er mest kjent



Det ser nesten ut som noen har kastet bilene ut i skogen. Kanskje noen har sanket deler for lenge siden og dyttet bilene over på siden? Det man ikke ville ha, som rattstammen i forkant ble igjen til moder natur.



En 1934 Chevrolet Standard var en av bilene som klamret seg til livet. Selv om bulker og skader vitnet om en brutal fortid kunne man med litt godvilje anse den som stedets optimist.



En 1953 Chrysler har nok blitt offer for podens ønske om å få seg en tøff epa. traktor. Med lang akselavstand ble det raust med plass til lasteplan, og kanskje eksosen ble modifisert for å imponere gutta med små Volvo firere?



En 1939 Hudson 112 var en verdig konkurrent sett opp mot både Chevrolet og Ford. På designsiden skjedde det mye på denne tiden, og modellen var den siste fra konsernet med frittstående lykter. For dette eksemplaret har nok lyset vært slått av en stund.

Veteranvognen

for å være hjemmet til Sveriges kanskje største filmskaper, Ingmar Bergmann og vår egen Liv Ullmann? Eller at de svenske raukene, altså klippene som stiger som små kjemper opp fra stranden, befinner seg et steinkast unna?

Mye kultur innenfor et begrenset geografisk område, men allikevel. Når jeg i ettertid hører navnet Fårö tenker jeg ikke på de store svenske dramaene eller motivet på den svenske 200-lappen. Det er den medtatte, men allikevel blanke hjulkapselen jeg tenker på. Trygt plassert på en ståleikefelg i en nå mørk og brun rusten farge. Jeg burde jo visst hva det var, for jeg har jo sett en sånn før.



Med flere i kø for bestilling er det en fordel å være klar når man står ved disken. Imidlertid kan det by på utfordringer på slike steder som dette, for her er det mange andre ting enn mat som stjeler oppmerksomheten.



Ikke alt var like tradisjonelt anrettet slik det ville vært ved kjøkkenbordet hos bestemor. Kult at noen utfordrer mattradisjoner og lykkes med det!



Bak bardisken i restaurantens nabolokale er det nok å studere. Her kunne man rett og slett laget en «pekebok» for veteranentusiaster.



Stiligere scene finnes nok ikke i vår del av verden. For å entre den, må man åpne døra til en 1955 Chevrolet, og så kan den musikalske og kulturelle reisen starte.



Sjøterrassen med en god miks av gamle og nye entusiastbiler framfor. Med unntak av den gule mobilkranen var det mye pent å se på her.

Tur til Sjøterrassen

Jeg oppdaget litt tilfeldig at det 14. juni skulle være et arrangement på Sjøterrassen i Valle, for «entusiast-biler», både nytt og gammelt. Fikk også vite at dette er et arrangement som arrangeres hvert år.

Tekst: Espen Nordaunet

Kjørte fra Stathelle på gamle E18 og tok av

mot Valle, og videre på smale og svingete veier ut til Sjøterrassen. Det var oppstilling av bilene på bobil parkeringa på nedsiden av restauranten.

Utover dagen dukket det opp rundt 100 biler, og det var mye nyere amerikansk, men også en god del veteraner. Publikum og deltakere kunne stemme på dagens fineste bil.

Kan anbefale alle å ta en tur neste år, hvis det er fint vær, og kombinere med en lunsj/ middag på restauranten.



40-talls, 50-talls, 60-talls representert ved en Chevrolet, en Ford og en Rambler.

Mest populære lastebil i veterankretser må vel nesten være "Bonde-Blitzen"



En 1958 Chrysler 300D i lakserosa går nok mye bedre enn fargen skulle tilsi. 300D var USAs raskeste bil med baksete når den var ny.





PÅ TIDE Å SETTE

BREMSENE PÅ

Det gjelder Chrysler, født i 1927, ikke Gunleik Kjestveit. Han er noen år yngre og ser ikke ut til å sette bremsene på i det hele tatt. Det dreier seg altså om bilen som han holder på å restaurere på Skotfoss. At den mannen fremdeles kaster seg over nye prosjekter må sies å være forundringsverdig. Ikke før han har fått en Dodge Brothers fra 1919 på beina, se er det på an igjen. Noen lærer aldri, og takk for det.

Chrysler 1927, serie 60. Som også kom i serie 70 – 80 i følge Gunleik. 60-serien var lillebror til de to andre, det var den minste modellen med 6 sylindre. Så vet vi det. Da vi besøkte verkstedet var det for å sette oss inn i det moderne bremsesystemet fra 1927. Vi oppdaget raskt at det har skjedd vesentlige forbedringer siden da.

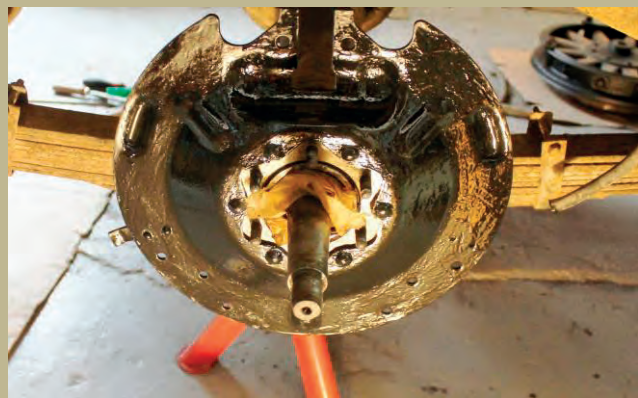
Vi nevner kort at Gunleik gikk til innkjøp av bilen alt i 1995, hvilket tyder på at det har vært en viss opphoping av alderdomsvake prosjekter i Bamble i noen år.

Chrysler 1927 serie 6 ble ansett for å være en overklassebil og dukket første gang opp i Norge samme år som den ble født. Her tok den tilflukt hos en advokat i Søndre Land. Senere sto den i Namsos og har ikke leet seg siden 1965. Vi fikk en kort tilstandsrapport: Bilen har 6 volts anlegg, lider nesten ikke av rust, motoren utgir seg for å være pålitelig, girkassen fungerer tilsynelatende greit, det samme gjør resten av driv-verket og kalesjen kan beholdes. Inntil videre. Interiøret beholdes som det er, autentisk, men noe slitt. Ekte nostalgi kalles det.

Nå er det altså bremsene som er under behandling. Chrysler 1927 var utstyrt med hydrauliske brems, noe som var ytterst sjelden på den tiden. Hjulene er ferdigbehandlet og SÅ kommer vi til dagens tema: Vi fikk en grundig gjennomgang over det som var tilbakelagt, og over det som gjensto. Innimellom dette fikk vi også lange resyme over hvilke utfordringer man støter på når man har et så gammelt kjøretøy til behandling. Som vi alle vet, det er ikke få.

Chrysler 1927 er mer enn gammel nok til å betegnes som *Jubelolding*. I følge Aschehougs Konversationsleksikon fra 1912 er det en tittel som innebærer et krav: man har vært minst 50 år i virksomhet. Gunleiks Chrysler nærmer seg det doble av dette kravet..

Se her, her satt det en slags zimmering av filt i 1927.. Det er lenge siden den var til nytte! Gjennom årene hadde den sluppet gjennom så mye olje og dritt at det ble en aldeles jobb å få dritten vekk og komme inn til metallet. De sørgelige rester av fordums filt talte sitt tydelige språk. Vi fikk opplyst at dersom ny filtpakning ikke var å oppdrive kunne man til nød benytte en filt-tøffel.





Dette bremsebåndet gir ikke rare effekten, det har tydelig sett sine lykkeligere dager, antagelig alt siden før årtusen-skiftet. Derfor er det gledelig å høre at Gunleik kan få kjøpt bremsebånd i butikken. I metervis.

Større spørsmål er det om zimmer-ring fra 1927 er å oppdrive, hvis ikke finnes det flere typer filttøfler i skobutikkene. I alle størrelser.

Heldigvis var andre deler til hans hydrauliske bremsesystem å få tak i på det åpne marked. Med lokalkjent hånd legges den ene biten i puslespillet frem etter det andre. Bremseslanger er hyllevare og kan settes direkte på. Koblingene er ferdig overhalt, det er bare å skru sammen.



I førstehjelpsskrinet ligger deler som er ferdig behandlet og deretter pulverlakkert hos vår egen Jan Arthur. Samtlige bremsesylindre har også vært gjennom Gunleiks mirakelkur, ferdig honet og lakkert står de klar til å settes sammen med de øvrige detaljene som til sammen utgjør det totale bremsesystemet på Chrysler 1927.

Gunleik foretar en kyndig demonstrasjon av hvordan alt dette er tenkt å være og fungere.

Vi sitter med det inntrykket at det er lite og ingenting som bygger på tilfeldigheter når det gjelder håndtering av bremsene på en nesten to ganger Jubelolding. Vi referer fremdeles til bilen. Resultatet legges frem i en pedagogisk tilrettelagt utstilling. GODKJENT!



ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karker



Med 90 cm karker



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



Ødegaardens Bilruter - nye kontinentalbuss

Ødegaardens Bilruter (ØBR) var et av landets eldste rutebilselskaper, og hadde sine opprinnelse fra 1909 da Bamble Automobil-Aktieselskab ble stiftet. Selskapet hadde kontoradresse på Ødegårdens verk i Bamble.

Av: Tor Kjetil Gardåsen

Dette selskapet gikk konkurs i 1912 og kjøpmann S. J. Thorsdal kjøpte bilen og overtok rutekjøringen. Simon Ødegaarden drev en konkurrerende rute, men sluttet seg til Thorsdal. Flere gikk inn i selskapet, men selskapet ble etter hvert oppløst og i 1935 overtok Simon Ødegaarden driften alene.

Ødegaarden fikk satt i gang bygging av anlegg for selskapet på Nylende rett vest for Feset i 1939. Etter 1950 ble bygging igangsatt i Kragerø og Vold. Selskapet hadde da tolv busser, to lastebiler og åtte andre vogner. Anlegget på Nylende ble igjen utvidet på slutten av 1970-tallet. I 1978 hadde selskapet 50 ansatte, 31 busser, 11 lastebiler, fem tilhengere og et annet kjøretøy.

På 1970-tallet satset ØBR på mange aktiviteter utenom rutekjøring, blant

annet godskjøring for Linjegods da dette selskapet ble dannet i 1973. ØBR transporterte da gods over hele Østlandet og til sørover til Europa. I 1976 ble ØBR med som aksjonær i Tele-Tur som ble opprettet i 1976.

Til desember 1993 ble 85 prosent av aksjene i ØBR overtatt av Norges Statsbaner. Selskapet ble etter hvert integrert i NSB Biltrafikk og ble i 1997 fusjonert med BO-bussene og videreført som Grenland Buss, som 10. februar 2000 endret navn til Nettbuss Grenland. I 2001 ble Nettbuss Grenland fusjonert inn i Nettbuss Sør.

Kilder

- Arntzen, Finn Arild: *Fra Bamle Automobil-Aktieselskab til Ødegaardens Bilruter a.s. 1909–1994, Ødegaardens Bilruter, 1994.*
- Halvorsen, A. C., & Johnsen, S. (2000). *Fra hestedrosje til busstrafikk : reiser gjennom 90 år - Porsgrunn: s.n.*
- Johannessen, O. (1979). *Norges rutebileierforbund, avdeling Telemark 50 år 18. jan. 1929 - 18. jan. 1979. Norges rutebileierforbund, Avdeling Telemark.*
- Lokalhistoriewiki



Ødegaardens bussgarasje på Vold en gang på 50-tallet med en Volvo med stort kapellbygg på prøveskilt i forkant.



Tjenestevillig og klar til nye bussturer i inn- og utland står en ung sjåfør for Ødegaardens Bilruter i Bamble foran selskapets nyervervelse, en stor flott Volvo turbuss med 150 hestekrefters motor. Fra Varden 31. mai 1954. Foto; Thorbjørn Stenstadvolden, Varden/Telemark museum TGM-B.27737.

† Bjørn Bunkholt til minne

Bjørn Bunkholt døde brått 18. juli 2025 i sitt hjem på Straume i Sotra. Han ble 79 år gammel. Bjørn var mangeårig medlem av GVK og ble hedret for 50 års medlemskap i klubben vår på årsmøtet i februar. Han har tidligere mottatt innsatsdiplom for sin innsats for GVK, både som medlem av styret i flere funksjoner, og for å være arrangør og sjåfør på mer enn 25 Danmarks-turer for klubbens medlemmer.

Bjørn tok førerkort tidlig og ikke lenge etter begynte han å kjøre buss, noe som han elsket. Han var kjent for sin dyktighet, sin rolige væremåte, sindighet, samt

sin lune humor. Bjørn var en av grunnleggerne av Rutebilhistorisk Forening Telemark, og har fått Walter J. Wolds hederspris for sin innsats. Hans kunnskap om busser var altomfattende, og han hadde en stor samling modeller av busser. Bjørn var en stillferdig, varm og vennlig person.

Vi lyser fred over Bjørns minne.

Styret i Grenland Veteranvognklubb.



Her trengs maling!

Klubbhusets vegg som vender sydover mot urolig vær har fått et nytt strøk med maling. Huskomiteen har hatt dette på listen over hårdt tiltrente tiltak. For det vanlige øyet har det sett pent ut, men da Stein fjernet GVK-skiltet viste det seg raskt at her må det settes inn strakstiltak. Matt vegg er dårlig beskyttet. Resultatet ble dugnad i beste GVK-ånd.



Stein og undertegnede gikk løs på veggen på lørdag. Den ble vasket med «det dyreste» de hadde i butikken, den kostet kr. 50 mer enn det billigste kunne Stein fortelle. Vi sprayet og spylte og spylte og spylte og... Det gamle bilhjulet som i mange år har prydet veggen viste seg å være festet med gjennomgående bolt fra innsiden av loftet. Det ble definert som utilgjengelig for herrer som har kommet i en viss alder. Og ble stående. Veggen fikk soltørke hele søndag og på mandag mønstret 8 mann på stillaset. Utstyrt med verdens beste maling og dertil koster og spann, teleskopstenger og ellers det man trenger for å komme til overalt kom et nytt malingsstrøk på plass.



En fornøyd dugnadsgjeng var enig i at et slikt prosjekt gagnar både klubben og samholdet mellom dem som deltar. Prøv selv neste gang! Du vil bli gledelig overrasket!

Ulf

Klubb-bil: Ingen har så mange som MHKD

Den norske veteranvognklubben som kanskje har flest køyretøy oppsamla, er MHKD (Motorhistorisk Kjøretøysklubb Drammen). Heile 16 køyretøy har dei i høve til heimesida si, der det og står at MHKD har 472 medlemmer og disponerer 9 bygningar på Burud. Det MHKD derimot ikkje har er eige medlemsblad, dette blei lagt ned for 15 år sidan som eit veldig tidleg eksempel på skifte til den digitale tidsalder.

Av: Narve Nordanger

MHKD sin bilansvarlege, Arild Wang, fortel at det ikkje berre er ukomplisert å ta vare på så mange bilar. Det heile starta med at klubben fekk donert ein lastebil og deretter ein buss, før det har balla på seg med i alt 16 store og små køyretøy. Lenge var det ein fast gjeng som tok vare på bilane, men folk har blitt eldre og realkompetanse har blitt erstatta med meir tvilsam ekspertise opparbeid gjennom Facebook studiar.

Bilane har ein budsjettpost på 70.000 i vedlikehald og drift for 2024, noko som blei 30.000 for lite.

Restaurering og vedlikehald har tidlegare blitt finansert mykje gjennom sponsor bidrag, men dei siste åra har sponsor-marknaden tørka bort og klubben har for eksempel ikkje fått kulturmidlar til bilane.

I utgangspunktet er bilane køyrbare og disponible for medlemmer til løp og så

vidare, men i realiteten blir dei ikkje mykje brukt. Ein periode hadde ungdomsgruppa ein eigen Opel Rekord som blei mykje brukt før bilen blei lodda ut. Bussen har vore brukt mykje og er ein hendig storleik for utflukter, men MHKD har og vore uheldig med nokre leigesjåførar som ikkje har behandla bussen fint nok.

På heimesida til MHKD blir det enkelte klubbkøyretøy presentert med bilete og tekst. Her er nokre eksempel:

1960 Volvo L420 småbuss som klubben fikk i gave. Lokal historie i fleng. Bygget som 20-seters turbuss hos Lier Karosseri. Oppdragsgiver dengang var Drammen Turistbil, et selskap eiet av endel drosjeeiere i Drammen. Ble også sporadisk brukt som erstatningsbuss på Toppenhaugruta. Gikk senere på Geiteryggen flyplass i Skien. Er utstyrt med V8 bensinmotor og går stille som et spøkelse. Satt i stand på dugnad og registrert på opprinnelig nummer i 2011. Bussen kan leies med sjåfør dersom du skulle ønske det.



1974 Ford Transit bygd opp som Politibil/ Svartemarje. Tidligere brannbil i Tyskland og har kun gått 16000 km. Pusset opp av Ungdomsgruppa og ble ferdig i 2018. Tilnærmet lik Drammen Politikammers bil m/ reg.nr F-5. Kanskje har noen av leserne sittet bak i den i sin ungdom.....?? Prosjektet er gjennomført bl.a. med bidrag fra Ford Credit, Olav Kjennerud, Richard Søderholm, PIAA Ekstralys Monty Karlan, Bakken Bil, Wessel-Berg Profilering, Haraldsens Farvehandel, Jan Roger Sand Olsen, Svanhild & Otoo Werner og Asle Wang. Underveis fikk vi også tildelt penger fra Würth-fondet. Dette bidraget ble brukt til innkjøp av et skikkelig sveiseapparat.



Neset camping 1982. Notto Åsland den eldre besøker Stjerneløpet og ivrig Chrysler-eigar Narve på 22 år spør om han ut om bilen hans.



Også 1982. Bilen er ein 1928 Serie 62 Sedan, som var den mest produserte Chrysler-modellen i 1928.

Nytt møte etter 43 år

Det finst mange eksempel på køyretøy som går i arv gjennom både eitt og fleire ledd. På arrangementet «Smale hjul i Setesdal» var det to stk 1929/1930 Chevrolet der begge eigarar var langt under 18 år og begge hadde arva bilen av kvar sin oldefar! Eigaren av denne 1928 Chrysleren er ikkje fullt så ung, men historia er for meg kanskje ekstra morosam i og med at eg har kjent bilen i så mange år og har møtt bilen på akkurat same plass med 43 års mellomrom.

Av Narve Nordanger

Så langt tilbake som i 1982 var eg og nokre andre ungdommar på vårt fyrste Mercedes-treff. Dette skjedde på Neset Camping, Byglandsfjord i Setesdalen og var ei stor oppleving for ein entusiast tidleg i 20-åra. På laurdag ettermiddag kom det ein førkrigsbil innom treffet, dette var ein 1928 Chrysler Serie 62 køyrt av ein triveleg eldre mann som heitte Notto Åsland. Notto dreiv bensinstasjon på Evje og hadde hatt denne Chrysler som bruksbil sidan 50-talet og bilen var etter

80-tals standard i god stand. Eg hugsar og at Notto meinte at rundt 60 km/t var passe maksfart. Sjølv var eg ihuga Chrysler entusiast etter å ha fått vraket av ein 1929 modell av bestefar min. Vi blei invitert på besøk til Evje, og på søndagen fekk vi og kikka på den Convertible Coupeen som Notto hadde kjøpt som delebil i 1958 og køyrt frå Oslo heim til Evje. Bilen stod i ein garasje med gjenspiakra port og einaste delane som var plukka var noko småtteri til bremsene. Det var ikkje rart vi snakka mykje om denne bilen når vi seinare på dagen køyrde tilbake til Bergen.



Neset camping 2025. Notto Åsland den yngre har parkert sin 1928 modell ved sida av min 1929 Chrysler Serie 65.

Plassert på grillen: Plakett frå Tronåsen 1981 og Veteranbilutstilling i Skienshallen 1982.



No sist sommar var eg for andre gong i livet på Neset Camping, og kva anna møtte meg enn nettopp Notto Åsland og hans 1928 Chrysler Serie 62! Dagens Notto er barnebarn av den opprinnelege eigaren og hadde arva bilen for nokre år sidan, men han har slite med å få bilen til å gå og bremsene til å verke. Det artige var at no 43 år etter det fyrste møtet var det eg som representerte den gamle generasjon og kunne mykje om slike bilar, medan den yngre Notto var i 20-åra (slik som eg var i 1982) og var ivrig på å få bilen til å fungere.

Vi kikka på motoren til den gode Chrysler og eg kom med nokre tips om lågthengande tiltak for å få gnist og brensin, men vi fekk berre bilen til å hoste litt før batteriet var tomt. Men kanskje det var nok, alt neste dag med fersk brensin i vakuumbanken og fila stiftar/rotor, starta bilen og det blei køyrt nokre rundar på campinga i fart tilpassa handbrems som einaste stoppemiddel. Ved nøyare studie av bilen var det kome nokre merker i grillen som ikkje hadde vore der sommaren 1982. Det eine var svært artig, det var nemleg ein plakett etter at bilen hadde vore på GVK si utstilling i nettopp 1982. Ganske forseggjort og med ei sjarmerande feilstaving av «Utstilling». Kanskje nokon GVK medlemmer som var på utstillinga hugsar bilen? Og Convertible Coupeen? Den var det visst ein luring frå Oslo som tuska til seg for 20 år sidan, og sidan har ingen sett bilen.

Referat medlemsmøte 4. september 2025

Formann ønsket rundt 75 medlemmer velkommen. Redaktør i Norsk Motor Veteran, Tormod Granath-Magelsen, og frue ble ønsket spesielt velkommen.

DIVERSE INFO:

Huskomiteen trenger frivillige til å vaske og male sørveggen på klubbhuset. Gi beskjed til Leif Ingar eller Stein hvis du vil bidra. Vi kan fremdeles bruke parkeringen til bilbutikkens tvers over gata hvis det blir fullt på vår egen parkering. Knut Hjelstad fortalte om Handicappedes dag i Porsgrunn som gikk veldig greit, hvor 4 av våre medlemmer kjørte i opptoget. Jan Arthur fortalte om at det ble satt ny rekord på august dekksparking arrangement på Slevollen med over 110 kjøretøy.

KJØP OG SALG:

Geir Danielsen opplyste at vår avdøde medlem Johan Arnt Rasmussen sin 1953 VW Boble fortsatt ligger ute på Finn. Familien skal ha fått et bud på kr. 150000,-. Aage Hoppestad har solgt sin '92 Volvo 940 og kjøpt en 1999 Volvo S70. Bård Henriksen har kjøpt en 71 modell Audi 100S Coupe. Leif Ingar Liane har

fremdeles Datsun-en til salgs, og han er villig til å diskutere prisen. Han vurderer å selge Excalibur-en også. Tom Ellefsen har solgt sin røde Ford Mustang. Bjørn Granheim har solgt unna alle sine Renault-er. Harald Aspheim's svigersønn har solgt en 96 Cadillac Deville.

NYE MEDLEMMER:

Senior Truls Gundersen som har en 71 Chevrolet Corvette, og junior Mats Gundersen som har en 63 DKW F12 racerbil-kopi.

FOREDRAG:

Etter pausen fortalte Tormod Granath-Magelsen oss om sitt liv med gamle og nye biler. Han fikk sansen for gamle biler da han 14 år gammel så en 1954 Chevrolet i Sarpsborg og deretter har han hatt mange 50-talls amerikanske biler. Den foreløpig siste, en 1954 Ford, kjørte han og fruen til Grenland med til kveldens møte. Frem til 1998 hadde Granath-Magelsen blant annet mange år i Posten som sjåfør på storbil. Det året startet han som journalist i fagbladet YrkesBil, og i 2021 ble han ansvarlig redaktør i NMV. Granath-Magelsen presiserte at NMV



Redaktøren i NMV kjørte med stil til medlemsmøtet i sin 1954 Ford.

er og skal være et blad som dekker alt som har med gamle motoriserte objekter å gjøre, enten det er fly, båt, motorsykler, eller for den delstore og små biler. Bladet gjør også en innsats for å få opp interessen for veterankjøretøy blant unge, og det jobbes med rekruttering til mekanikeryrket med interesse for veterankjøretøy. Etter et interessant foredrag overrakte formann Jarle blomster.

Kjell Harry foretok trekning av lotteriet, og Jarle ønsket alle vel hjem til slutt.

Referent Per Øvrum

Referat fra medlemsmøte 2. oktober 2025

Ca. 75 medlemmer ble ønsket velkommen av formann Jarle. Foredragsholder Tore H. Wiik ble ønsket spesielt velkommen. Formann ba deretter alle reise seg for å minnes våre medlemmer Håvard Øyane og Johannes Nikolaisen som har gått bort siden siste møte.

DIVERSE ARRANGEMENTER:

På Kulturminnedagen på Skotfoss 7. september stilte 4 medlemmer fra GVK med sine kjøretøy. Samme dag ble det arrangert Biltreff på Drangedal Bygdetun hvor det var mange med fra GVK. God stemning og et vellykket arrangement. Dekksparking på Slevollen 25. september var den siste for sesongen, og det kom opp mot 90 kjøretøy. Årets dekksparkelvelder har vært en suksess og GVK retter stor takk til Dag Henning Eik, Runar Hogstvedt, og alle andre som har bidratt gjennom sesongen. Også en spesiell takk til Jan Arthur og Stein som stiller Slevollen til disposisjon for slike treff. Cars and Coffee i Porsgrunn som arrangeres i samarbeid med Amcar Grenland har også hatt godt med kjøretøy gjennom sesongen. Straand bilfinale ble arrangert siste helg i september. Her var det stor variasjon i kjøretøy og ikke bare veteranbiler. Tom Vidar Røed fortalte om sitt besøk med Factory Five bilen. Samme helg ble også veterandagene i Lunde arrangert. Her var det spesielt mye lastebiler.

Det blir lørdagskaffe hos GVK den 4. oktober fra kl. 11. Den 14. okt blir det arrangert busstur av Rutebil Historisk Forening til Z-museet, påmelding til RHF. Straand hotell inviterer til hjulebord 14. til 16. november. Påmelding til hotellet.

DIVERSE INFO:

Sørveggen på Låven er malt/beiset av Stein Haugseter og dugnadsgjengen. De fikk applaus for godt utført jobb. Men det trengs folk til å male/beise østveggen også. Liste ble sendt rundt for påmelding og ca 8 stk signerte. Leif Ingar Liane og co har startet med riving av gulv i 2.etg. Her trengs det hjelp til å rydde mange års gammelt støv. Formann presenterte tanken om å arrangere Norgesløpet i 2028 når GVK er 60 år. Skal klubben kunne gjøre noe slikt må vi ha en løpsgeneral på plass snarest. Ta kontakt med styret om du kunne tenke deg å være sjef for et slikt arrangement.

MEDLEMmenes FEM MINUTT:

Tore Kvaale har hatt driftsuhell med en av sine Saab'er på tur, og fikk deretter en veldig dårlig opplevelse med forsikringselskapet IF. Blant annet ville de ikke anerkjenne retten til å få transportert veterankjøretøy hjem ved uhell, slik denne er beskrevet i forsikringsavtalen mellom IF og LMK. IF forlangte i tillegg innlogging med Bank-ID for å kunne be om assistanse, hvis man ikke ville vente en time på svar. Per Øvrum har også opplevd at IF er vanskelig å ha med å gjøre. Leif Ingar Liane fortalte derimot at han med sitt medlemskap i NAF fikk han veldig god hjelp der.

Narve Nordanger spurte om noen vil være med til Classic Motor Show i Birmingham som går 7. til 9. november. Ta kontakt med Narve hvis du er interessert. Tom Ellefsen fortalte at det er en ledig garasje plass i anlegget der Tom har sin vinterlagring. Jan Olav Øverbø i Siljan har også ledige lagringsplasser, både for bil og andre

ting. Det er mulighet for helårsplass. Tilbudet er lagt ut på vår facebook side.

KJØP OG SALG:

Geir Havgar har solgt en BMW Z4, og kjøpt seg en 2003 Saab 9-3 cabriolet. Den fikk har forsikret som blivende veteran fordi han har en annen veteranbil.

NYE MEDLEMMER:

Kjell Gabrielsen som har en -89 mod Mercedes-Benz 560SL, og Kjell Nesodden som har en -59 mod Volvo PV.

FOREDRAG:

Tor H. Wiik fikk ordet etter pausen. Han har vært hos oss tidligere og fortalt om gamle veier. Denne gangen handlet det om planleggingen i 1919 av Sørlandsbanen til Stavanger. Den startet med en delegasjon av høytstående personer som kjørte fra Langesund og sørover for å finne ut hvor banen skulle gå. Delegasjonen kjørte biler på tildels meget dårlige veier som igjen førte til problemer og mange havarier. Norges mest kjente fotograf gjennom tidene, Anders Wilse, var med på turen og hans fotografier viser veldig mye av det som skjedde. Wiik skriver bok om hendelsene og har gjenskapt Wilse sine fotografier med veteranbiler som gjør det hele levende i 2025. Et interessant foredrag ble avsluttet med applaus og blomsteroverrekkeelse fra formann Jarle.

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

Referent Per Øvrum



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

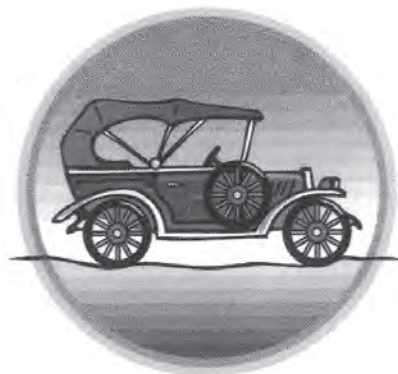
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n %
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



KORT NYTT...

FRAMOVER...

24.-26. oktober - Oslo Motor Show, Lillestrøm

7. november - GVK medlemsmøte. Foredrag ved Arne Bjørn Hoel, guru på Indian MC

4. desember - GVK medlemsmøte. Julemoro og quis med Jan Arthur og Narve



På haust-treffet i Lunde var det mange tunge køyretøys, lik som denne 1972 Scania postbilen som i ei årrekke frakta post frå Skien til Øvre Telemark seks dagar i veka. Historia til bilen var godt forklart på oppslag og med gamle postsekkar plassert rundt om var det artig å studere denne flott patinerte slitaren.



KJØPES!

Jeg savner min gamle amerikaner, og ønsker å kjøpe en ny veteranbil. Noen som har noe bra eller halvbra med V8 å tilby?

Ivar Simonsen, Siljan tlf 9180 4604

Startvogn i bruk på Klosterskogen



Ved prøvingen av startvognen på Klosterskogen i går virket alt som det skulle, men litt feyk ble det hvirlvort opp foran hestene på grunn av at bilen ikke hadde skvettlapper.

Sannsynlegvis på slutten av 50-talet hadde Klosterskogen fått seg ny startvogn. Bilen ser ut til å vere ein 1957 Chevrolet på prøveskilt, og nokon hadde tydelegvis gløymt å montere skvettlappar.



Mange gode detaljar å fange på biltreff. Denne diskret og humoristiske merkinga av ein Ford Mustang parkert på Slevollen gjekk du fort glipp av om du ikkje leste det som stod med liten skrift.



Desse to Morris Minorane operer stadig i par og er med der det skjer i distriktet. Her dannar dei inngangsportal til Gasolin sine lokale på årets siste Dekksparking på Slevollen. Foto: Jarle Rønjom.





Ein annan stad i bladet kan du møte Ivan Hustuft som entusiastisk eigar av ein Datsun 1200. Ivan er også god på å ta bilete av bilane på for eksempel Cars & Coffee i Porsgrunn. Her er hans blinkskot med hhv ein 1970 TVR Tuscan og ein 1956 IFA F9 Cabriolet, begge to kjente bilar her i fjorden. Vi håpar vi kan presentere fleire av hans foto i seinare utgåver.



19. september hadde Charlie Kinosenter førpremiere på den nye filmen om Downton Abbey og det var lagt ut rød løpar pluss publikum var invitert til å kle seg til perioden handlinga var lagt til. Då passa det bra at GVKs eigen mann på kinoen, Kåre Henning Lindtveit, sørger for at det stod både 1928 Ford og 1929 Packard ved inngangen og kasta glans. Mange av dei penkleddde ville ta bilete i og framfor bilane.

5. februar 2026

Innkalling til Årsmøte i GVK

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

DAGSORDEN:

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

Styret



Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2025



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

