

Veteranvognen



Av innholdet:



FORD CORTINA



VW-SAMLEREN



STUDEBAKER FUNN

Formann:

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Jarle Rønjom - tlf 40 41 28 24

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 95 87 48 78
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 92 40 19 84
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 91 31 65 26

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 98 21 50 94
Lars Tufte - tlf 47 65 78 58

Revisorer:

Stein Haugseter - tlf 91 39 35 40
Leif Ingar Liane - tlf 90 75 64 19

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 95 14 42 13
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne - tlf: 90 50 47 64
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 99 23 75 05

Teknisk bil:

Svein Ekornrød - tlf: 90 52 67 49
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykkle:

Hans Olav Kise - tlf: 93 0115 83
E-mail:hanskise@gmail.com

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 905 04 764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite:

Leif Ingar Liane
Per Horst
Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikttet for LMK-forsikring)
Tore Wahlstrøm - tlf: 35 59 04 47 / 90 19 93 62
E-mail: torewahl@online.no

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 (prioritet bevegelsehemmede 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**GLEDELIG!**

Når det nærmer seg deadline for neste utgave av Veteranvognen møter Redaksjonskomiteen for å sy sammen et nytt nummer av bladet. Det ligger mange og lange vurderinger til grunn før det ferdige resultatet blir sendt videre til trykkeriet.

Et tema som er stadig tilbakevendende på redaksjonsmøtene er ønsket om innlegg fra leserne. Så langt tilbake som vi minnes har vi både her i bladet og på medlemsmøter ytret ønske om å få innlegg fra klubbens medlemmer. Det er et ønske som meget sjeldent har blitt oppfylt. En gang la Redaksjonskomiteen opp til en konkurranse om sommerens beste veterantur-bilde. Det ble lovet premier i øst og vest. Resultatet? Null. Ingen respons. Om det skyldes at ingen av klubbens medlemmer hadde hatt sommerutflykt med bilen, mangel på fotoapparater

eller beskjedenhet vites ikke. Men hele forsøket falt flatt til jorden.

Redaksjonen har derfor vært nødt til å trekke veksler på seg selv i mange år. Men på siste møte i redaksjonen kunne vi derimot glede oss over en gryende respons fra våre lesere. Det har kommet fler og fler innlegg fra medlemmene, både i form av tekst og bilder. Ingenting gleder oss mer enn det! Vi håper dette er mer enn en døgnflue, men noe som er kommet for å bli.

Så dersom du sitter på noe som du tror er av interesse for medlemmene i GVK: ta kontakt med oss i redaksjonen. Dere finner både e-postadresser og telefonnummer til redaksjonens medlemmer i bladet. Har du problemer med elektronikk og datamaskin så hjelper vi til med å redigere både tekst og bilder.

Ta kontakt med Redaksjonskomiteen!

For redaksjonen Ulf



FORMANN HAR ORDET

Hei kjære lesere av Veteranvognen!

Ja, da har vi kommet frem til høst og snart vinter, og det er jo ikke den lystige tiden med hensyn til veteran kjøretøy, men det gjelder å gjøre det beste ut av det. Det som jeg regner med skjer når veterankjøretøyene parkeres, er at det ligger en lang liste over det som skal gjøres med kjøretøyet utover vinteren, eller er det ikke slik! Jeg ser nok at det dessverre ikke er så mange som skrur og restaurerer bil for tiden, og det kan sikkert ha mange årsaker, men ikke minst viktig at vi fortsetter med dette i en klubb som GVK. Dersom det blir borte, har vi mindre å snakke om i våre møter og se på ved treff og løp, så dersom det kunne hjelpe så er det her sendt en oppfordring til å holde dette vedlike. Jeg kjenner også på at terskelen for å grave meg ned i et skikkelig prosjekt har blitt redusert, men vil forsøke å motivere meg selv, å true meg litt til og ikke gi opp, men alt henger sammen, det være seg alder, plass å låse til restaurering over en lengre periode, og faktisk at kostnadene til en skikkelig restaurering har blitt mye høyere i det siste, det er ikke bare deler, men ikke minst lakkering.

Så har vi gjennomført flere gode møter i det siste synes jeg, og vil bruke litt plass til å skrive om det siste vi hadde der IF forsikring besøkte oss og satte LMK forsikring på dagsorden.

Her har vi noen feller som kan være greit å passe seg for. Det ene jeg tenker på er at dersom vi tegner LMK forsikring i IF, så vil dersom dere går inn på standard forsikring ha en dekning inntil kr 300.000,-. Det som er viktig å vite, er at den dekningen gjelder for det tidspunktet en eventuell skade skulle oppstå, og derfor kan det være viktig å tenke på hva kjøretøyet er verdt ved et eventuelt salg i dag, kontra den dagen dere forsikret kjøretøyet. Men med LMK forsikring vil aldri en totalskade bli utbetalt med mindre en kr 300.000,- dersom bilen er verdt det eller mer.

Jeg skal her gi skrekk eksempel fra et annet selskap vi kjenner, og som sikkert mange fortsatt har kjøretøyet sitt



forsikret i: Dersom du har en bil som er verdt kr 600.000,- ved salg, og har tatt sjansen og bare satt den opp med standard forsikring til kr 300.000,-, og den skulle fått en totalskade, ja da er det dessverre eksempl på at dette selskapet bare utbetaler erstatning for kr 150.000,-. Årsak, selskapet forutsetter at du har tatt sjansen med å være underforsikret og selvassurandør på verdien over kr 300.000,-, og da vurderer selskapet at det slik sett blir en avkortning med 50 % på den summen som ble lagt inn på forsikring punktet.

Prisen for LMK forsikring er så lav at det oppfordres til å sørge for å forsikre kjøretøyet til den verdien den har, og bare for å illustrere så setter jeg inn prisene her:

- Helårsforsikring (1959 og eldre) inntil kr 300.000,- kr 465,-, og kr 150,- pr kr 50.000,- over kr 300.000,-.
- Helårsforsikring (1960 eller nyere) inntil kr 300.000,- kr 495,- og kr 150,- pr kr 50.000,- over kr 300.000,-
- Blivende klassiker (mellom 15 og 30 år) inntil kr 300.000,- kr 1800,- og kr 200,- pr kr 50.000,- over kr 300.000,-. (Egne satser for lagring og restaurering forsikring)
- Helforsikring – lett MC/moped kr 295,- inntil kr 300.000,-
- Helforsikring – tung MC kr 495,- inntil kr 300.000,-
- En annen viktig forsikring er: Lager og restaurering forsikring, og denne koster kr 295,- pr år.

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægland / Epost: leif.haegeland@gmail.com

Web-master:

Torfinn Dale - tlf 91 19 05 95
E-post: formann@gvk.no

Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 92 40 19 84
E-post: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2022:

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

Framsidedfoto:

I Brekkeparken etter årets Grenlandsrally, mange tulipanar med Finn Ivar Hagen sin 1976 modell MGB. Ein herlig bil i flott kvit og raud fargekombinasjon.

Kjøretøy inntil kr 300.000,- trenger heller ikke besiktigelse, men det må kjøretøy som forsikres for en høyere sum.

Alle forsikringer forutsetter medlemskap i en LMK tilsluttet klubb som GVK er, og det kreves nå at det oppgis medlems nummer ved bestilling av forsikringen. Dersom medlemskapet opphører uten å endre forsikringen, vil det kunne bli avkortning på oppgjør ved en eventuell skade.

Kontakt telefon for LMK forsikring i IF er: 21495037.

Da ønsker jeg alle GVK medlemmer og andre som leser Veteranvognen en fin høst og vinter.

Hilsen Torfinn



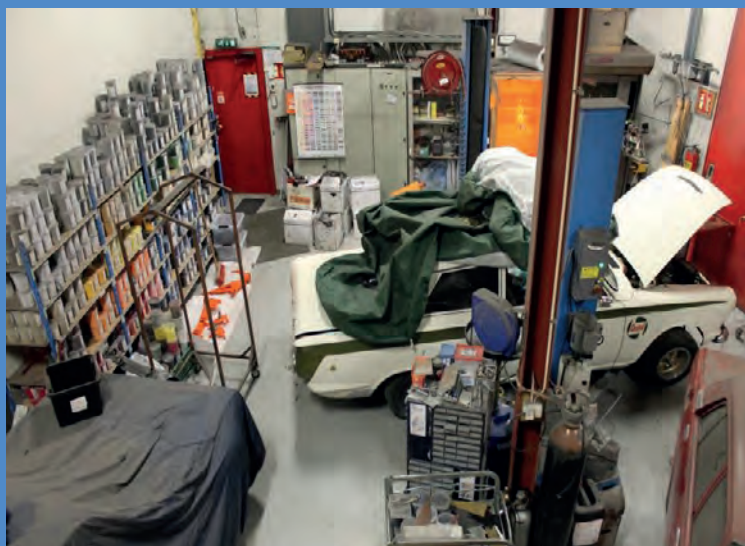


Ford Cortina 1966

i fritt sjev



Nyttårsløfter skal man være varsom med å proklamere i vitners nærvær, de kan lett bli en forpliktelse. Vi fikk nyss om at vår egen Jan Arthur Pettersen hadde avlagt et kraftfullt nyttårsløfte: Han skulle i løpet av dette året få ferdig behandlet **1-EN** veteranbil. Vi gratulerer! Veteranvognen presset seg til et garasjebesøk på Slevollen der objektet hans nærmest svevet i løse luften. Heldigvis godt understøttet av en solid løftebukk.



Dersom noen av våre lesere undres på hvorfor vi har montert inn bildet av en svevende skihopper under tittelen kan det ha to årsaker: enten har de dårlig hukommelse, eller så er de for unge til å ha fått med seg Vinterlekene i den norditalienske byen Cortina. Som fant sted i 1956. Halgeir Brenden? Sverre Stenersen? 2 gull, 1 sølv, 1 bronse. Ringer det noen klokker?

Bilfabrikanter har gjennom alle tider gjort mange rare salgsfremmende tiltak. Britisk Ford er ikke noe unntak. Men man kan trygt si at de var noe sent ute med sitt fremstøt da de i 1962 fant på å kalle sin nye modell opp etter vinterlekene i Cortina. 6 år etter at de hadde funnet sted. Men på en eller annen måte må det ha virket, for den ble Storbritannias mest solgte bil på 1970-tallet. Så vet vi det.

Den utgaven som svever under taket på Slevollen kom i Jan Arthurs eie i «oi, oi, oi - eh - hm – 2010!» Som vi skjønner har Jan Arthur Pettersen mange baller i luften og døgnet for få timer til disposisjon. Ryktet vil også ha det til at han har klubbrekord i ventende prosjekter. Derfor er det ekstra gledelig at han tar sitt nyttårsløfte på alvor. Arbeidet med bilen foregår etter det beundringsverdige prinsippet man kan kalle parallell-jobbing. Som vi alle vet bedriver han pulverlakkering og har ca. 13 tonn pulverlakk til disposisjon. Fordelt i små bokser på 0,75 kg. De som er disponert for den slags kan selv regne ut hvor mange bokser det blir til sammen. Med ca. 150 – 200 varierte farger.

Ford Cortina 1966 er en integrert del av denne lakkeringsvirksomheten. Samtidig deler den plass med et par andre kjøretøy under presenning og ellers alt det utstyret man trenger for å ha litt for mye å håndtere på litt for liten plass.

Da Jan Arthur fant bilen var den i eie hos Geir Melum i Skien. Cortina 1966 var et utmerket utgangspunkt for et nytt liv, ingen hadde lagt en beskadende hånd på den fra før. Bortsett fra å fjerne hele drivlinjen: motor og girkasse etc. Den var bare et tomt hylster som hadde få og ingen antydninger til rust. Det kunne vi se med selvsyn.

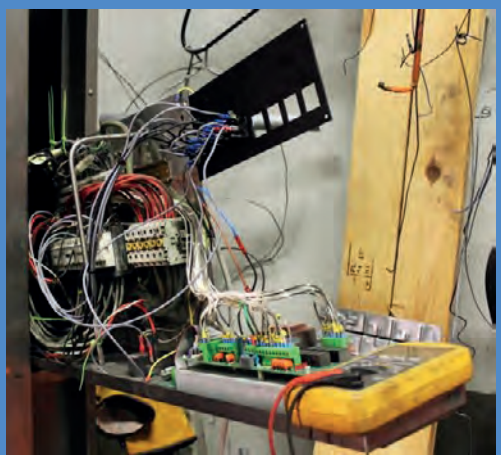


Ved andre garasjebesøk har vi ligget langflat og ukomfortabelt for å fotografere kjøretøyene nedentil. Med fare for skjemmende oljeflekker på antrekket.

Hos Jan Arthur derimot kunne vi betrakte Ford Cortinas understell med rak rygg. Og som han påpekte, her var sparsomt med rust, dvs. vi fant ikke noe. Inntrykket var heller at bilen befant seg meget vel med sin tilstand. Her så ut som den hadde alle sine vitale deler i behold og at de satt der de skulle og var i forsvarlig stand.

Så langt under garasjebesøket hadde vi hatt kontakt med Jan Arthur, men nå tok pulverlakken overhånd. Vi fikk umiddelbart innføring i et komplisert elektrisk anlegg som til vår overraskelse fungerte. At strøm i det hele tatt kunne finne veien i dette kaoset er uforståelig og absolutt et mirakel. Jan Arthur påpekte at ovnen som herdet pulverlakken tidligere hadde vært brukt i et gate-kjøkken. Noe som den trykte bruksanvisningen viser med sitt tydelige språk. Her snakker vi om stor improvisasjonskunst! Og ryktene om dette fenomenet har spredd seg over by og land, nå får han henvendelser fra overalt. Sist kom det forespørsel fra Egersund.

Etter å ha håndtert lakkarbeidet ble Ford Cortina senket ned på gatenivå og avduket så vi kunne ta den i nærmere øyensyn.



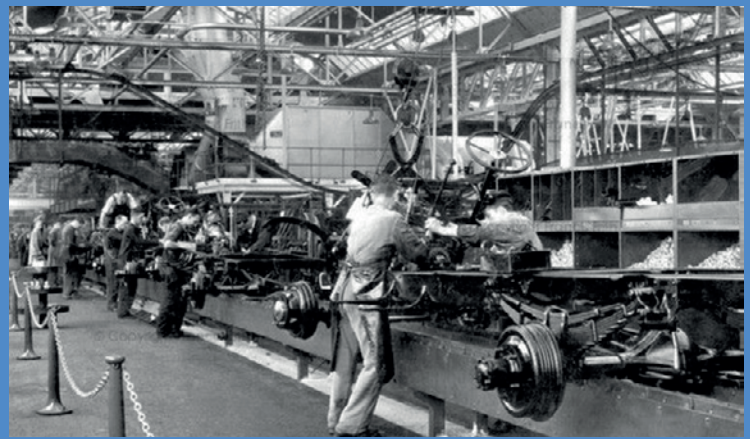
Vi må villig innrømme at vi visste mer om vinterlekene i Cortina enn om kjøretøyet som så dagens lys i 1966. Hele Bergen «sto på hovve» da nordmenn boltret seg på ski og sopte inn medaljer i Italias alper. Reiseradioen *Kurèr* var å se overalt tross sin tyngde og lite håndterlige fasong.



Enten du gikk på Torgalmenningen eller satt på trikken til Sandviken fulgte *Kurèren* med. Alle snakket om Cortina. Uten å ane at Britisk Ford 6 år senere skulle lansere bilen til Jan Arthur.. Og at annenhver bergenser skulle sitte bak rattet i en slik.



Ford satset stort i England. *Ford Britain* tok i bruk sin nye bilfabrikk i 1931. Den var på den tiden Europas største bilfabrikk, og hadde Europas største neonlys-skilt. Fabrikken lå ved Themsen i Dagenham, ikke langt fra London. Dette var under den verste depresjonen, og produksjonen av A-Ford gikk ikke som planlagt. Skatter og avgifter gjorde sitt til at

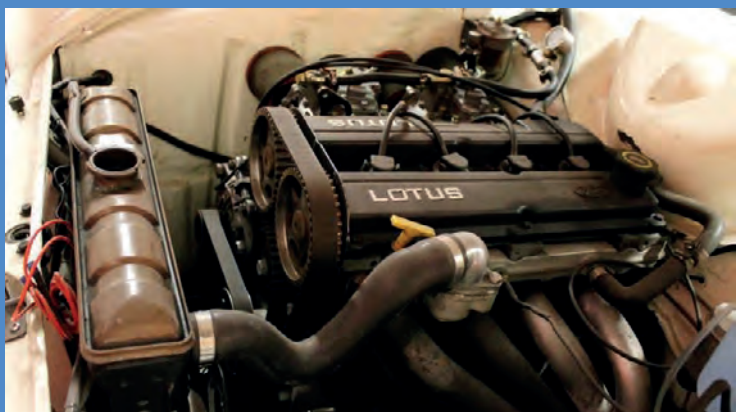


det i løpet av de tre første månedene kun ble solgt 5 eksemplarer. Dette skulle de ta igjen da de satset på Ford Cortina. Den slo alle rekorder på 1970-tallet. Det samme skjedde på New Zealand der den også ble produsert. Der på øyen solgte den mer enn 100000 eksemplarer. Slikt oppveier den dårlige starten på Dagenham med Ford A..

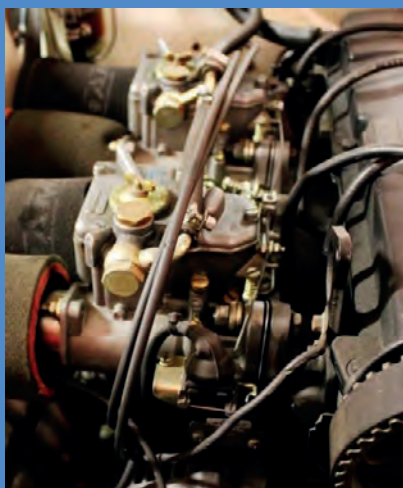


Ford Cortina kom i uendelig mange varianter. Den ene generasjon fulgte den andre: Mark I, 2, 3, 4, 5 og nummer 6 så alle dagens lys før kapittelet om Cortina var ferdigskrevet. Opprinnelig ble den lansert som en kompakt familiebil med bakhjulsdrift i mellom-prisklassen.

Jan Arthurs svevende utgave er en Mark I, som ble produsert 1963-1966. I følge leksikon ble den de to første årene solgt som *Consul Cortina*. Da kunne man velge mellom gulv- og rattgir, og der var varianter med 2- og 4 dører og stasjonsvogn med 5 dører. Man kan bli forvirret av mindre. Jan Arthurs Mark I hadde to motortyper å velge mellom: fire sylindre i rekke, enten 1,2 ltr. eller 1,5 ltr. Pent plassert i et romslig tomrom under panseret slik som illustrasjons-bildet viser. Opprinnelig fulgte jo disse motorene med bilen. Men ikke på Jan Arthurs.



Som tidligere nevnt, den manglet hele drivlinjen, og under motorpanseret var det ingenting. Men det varte ikke lenge. Nå har en replikamotor fra en Ford Lotus overtatt plassen. Den ser umiskjennelig sprekere ut enn den lille tassen som Ford utstyrte sin Mark I med. Og tar definitivt større plass. Ikke det minste rart når vi får vite at dette er en *CETEC* på 2000 ccm. Da den tilhørte Ford Lotus sto den på tvers, men Jan Arthur har fikset det så fint at nå står den på langs. Og der ruver den godt og signaliserer et illsint temperament. Vi lar oss fortelle at han også monterte på to Weber-forgassere, og dermed sitter Jan Arthur med 155 hestekrefter til disposisjon. Men da er det stuvende fullt under motorpanseret. Mer romslig er det i andre enden, bagasjerommet rommer 590 ltr. Da vi inspiserte det fant vi til vår overraskelse ikke en haug med bildeler, verktøy eller annet som man trenger når man pusser opp en bil, men noe så prosaisk som en kaffekjøl. Jan Arthur presiserer for øvrig at han ikke bedriver restaurering, bilen har aldri VÆRT restaurert heller. Den er som den var da den kom nyfødt til verden, bare preget av tidens bruk. Jan Arthur PUSSE OPP! Så vet vi det. Men kaffekjølen fikk vi ikke noen forklaring på.





Når Jan Arthurs Cortina Mark I er utstyrt med 155 hestekrefter og han i tillegg har montert inn en 5-trinns girkasse fra en Ford Scpio sier det seg selv at han kan ta seg fort frem og oppnå høye hastigheter på kort tid. Den er i så måte i godt selskap: I 1963 lanserte Britisk Ford en sportsutgave basert på Ford Consul Mark I i samarbeid med Lotus Cars. Denne var bygget over Ford Cortina Mark I men med grunnleggende endringer. Det resulterte i at etter å ha passert målstreken hadde den slått rått og råta som var med i løpet. Gjerne med Jim Clark bak rattet. De eneste den ikke kunne hamle opp med var Ford Mustang og Ford Galaxy.

Men man kan jo ikke forlange alt av «en kompakt familiebil i mellomklassen..»



Mens vi begynte å se på fremdriften inni bilen benytter Jan Arthur anledningen til drive litt «parallell-jobbing» med sine lakkeringsprosjekter. Her må hele tiden sjongleres med plassen for å få ligningen til å gå opp. Ved første øyekast virker det som om det meste er under kontroll. Vi legger også merke til at Jan Arthur valgte å benytte seg av gulvgir da han satte inn girkassen. En kort liten tapp med sportslig fasong

som harmonerer med Lotusmotorens like sportslige hestekrefter. Resten av interiøret forsvaret betegnelsen «familiebil i mellomklassen». Luksuspreget er det ikke. Men vi kan konstatere at også innendørs er det fremgang i henhold til nyttårsløftet: Deler av dashbordet er demontert og løse elektriske ledninger hist og her viser at Jan Arthur virkelig tar sitt nyttårsløfte på alvor. Og det er lenge til 2023.



Denne artikkelen fra bladet BIL om vår medlem Svein Folkestad har vi fått lov til å bruke i Veteranvognen. Vi takkar.



Folkestad's folkeevogner

Svein Folkestad huser mer enn
landets største samling av VW K70.
Bli med på historietime i Skiens-
mannens innholdsrike låve.

TEKST OG FOTO: ØIVIND SKAR





En 1303 S fra 1973 skygger for et par av K70-prosjektene. Arbeidsledig blir i hvert fall ikke Svein Folkestad med det første.

FOLKESTADS BILER:

- 1951 – Boble, fullrestaurert, splittvindu
- 1956 – Boble, ovalen
- 1958 – Boble, skyvetak og hel bakrute
- 1967 – Boble, 1500
- 1968 – Boble, 1300
- 1968 – Boble, 1300
- 1968 – Boble, 1200, gjerrignarkmodell, 6 volt.
- 1973 – Boble, 1303 S
- 1974 – Boble, 1300 S (1600-motor), Jeans-varianten

- 1973 – VW K70 LS – 100 hk
- 1974 – VW K70 LS – 100 hk
- 1971 – VW K70 – 75 hk – prosjekt
- 1972 – VW K70 – 90 hk L – prosjekt
- 1972 – VW K70 – 100 hk LS – prosjekt

- 1985 – Golf II CL m/takluke

- 1975 – MGB roadster

- 2021 – VW T-Roc, 190 hk, bensin

- 1959 – Tempo Lett Swing
- 1985 – Tempo Corvette

- 1955 – Ferguson TE-20 (Gråtass)

Svein Folkestad plukker nøkkelknippet opp av lommen, fikler litt der vi står øverst på låvebrua, låsen åpner og dørene glir opp til en blanding av egne og venners biler. Men hvilke biler? Her er ikke en eneste amerikaner, ingen japanske eller italienske, derimot endeløst med kulturskatter og de fleste i slekt med hverandre i familietreet med initialene VW.

Langt der inne i lyset fra et vindu skuler en New Beetle mot opphavet, en 60-tallets klassiker fra tiden før frontlysene møtte fremtiden i rett vinkel på forskjermene. Mon tro hvilke historier disse bilene forteller seg imellom når de har tiden for seg selv og bare venter på vår, varme og tørr asfalt?

Helt bakerst i flokken og nærmest låvebrua som førstemann til å angripe våren, står huseiers egen sommerbil og brukets eneste brite, en MGB roadster. Som en gjeterhund passer budskapen, passer MG-en på å holde orden i rekkene på låven. Eieren dekker den til med egen kalesje og antyder at den trekkfulle britten nærmest ble trekkfri etter monteringen av en sånn nymotens vindskjerm.

MØRKETS FYRSTE. Til mitt spørsmål om «mørkets fyrste» (begrepet knyttes til påliteligheten på det elektriske anlegget levert av Lucas) tidvis viser lunefulle trekk, rister Folkestad på hodet og lister opp flotte turer og hvor mye glede familien har av den godt voksne sportsbilen som et tiår etter at dette eksem-

plaret forlot samlebåndet skulle stå modell for det som senere er blitt verdens mest kjøpte roadster, Mazda MX-5, også kjent under det langt vakrere navnet Miata på kontinentet som oppfant bilismen.

Nå faller det naturlig å spørre om hva som fikk en politiadvokat til å veksle mellom dokumentarbeid og timer i rettslokaler med fritid dypt nede i skitne motorrom?

Svaret ligger på tungen til Folkestad før jeg får fullført spørsmålet: - Å kunne koble av, ofte fra tunge saker i retten, med noe helt annet. Og fordi jeg har plass her hjemme kan jeg bruke den tiden jeg vil på verkstedet, låse døra når jeg ikke gidder eller orker mer, og ta det igjen når lyst og tid er der.

En ny dør låses opp, til et litt mindre lokale med hyller langs veggen med innhold i sirlig orden, Castrol-oljekanner i tre størrelser, vaske- og poleringsmiddel, kluter i ulike størrelser og fasonger - samt noen modellbiler.

KJÆRLIG FORPLEINING. Selv om det skinner i orden i rommet, skinner det enda mer i en originalblå 1967 Boble 1500, med bostedsadresse og kjærlig forpleining hos Svein i åtte av bilens 55-årige liv. Det er tydelig at bilen brukes, for reisekofferten, minst like gammel som bilen, står allerede klar i bagasjerommet bak baksetet. Eieren lukker opp til motorrommet, vel vitende at her virker alt som det skal.

Skinner gjør det også i bilen rett innenfor døren: den ene av de to knallgule K70 til Folkestad. Den pensjonerte juristens interesse for



Alt var enkelt i 1951, men det fungerte og gjør det fortsatt.



Starter gjør den med en gang.



K70 som modell er like sjeldent som selve bilen.

denne bastarden av en bil i Volkswagens overgang fra hekkmotorisert, luftkjølt boxer til vannkjølt rekkefirer og forhjulsdriфт, har gjort ham til landets største samler med to av til sammen 14 registrerte. I tillegg står tre i reserve som prosjekter.

og studier, og bilinteressen lagt på hylla for en stund.

- Det var da jeg kom tilbake til Grenland i 1990 og startet i politiet i Porsgrunn, interessen ble vekket igjen. Krimsjefen der var veldig bilinteressert og hadde en Karmann Ghia. Han

«Selv om det skinner av orden i rommet, skinner det enda mer i en originalblå 1967 Boble 1500, med bostedsadresse og kjærlig forpleining hos Svein i åtte av bilens 55-årige liv»

STØRSTE BOBLE-SAMLING? Men la oss gå noen år tilbake i tid for å klargjøre hvordan det har seg at Svein Halvor Folkestad innehar Skiens-regionens største bilsamling som også kan være landets største private VW-samling.

- Selv om jeg ikke vokste opp i et mekanikermiljø har bilinteressen vært der, så jeg kjøpte ei Boble da jeg var 18 år. Så ble det Golf

fikk meg inn på sporet igjen. Boblene mine var da historie og jeg kjørte Jetta.

- Som 18-åring skiftet jeg motor på den første Bobla, så selv om alt er selvlært var ikke det å skru fremmed for meg. Det første kjøpet tilbake i Grenland ble derfor en 1958 overtatt fra bekjente. Fra midten av 1990-tallet har jeg skrudd mye.



Et sted å frikoble tankene.



Splittvindu, den første Boblen.



På jakt i en av de mange eskene med deler.



En stabel med instruksjonsbøker til K70.



Hva med en nisteboks fra Stabburet med Boble-motiv?



Alltid plass til flere modeller.



Hva hadde en bilsamling vært uten et knippe modeller av de samme bilene?

«Mon tro hvilke historier disse bilene forteller seg imellom når de har tiden for seg selv og bare venter på vår, varme og tørr asfalt?»

STØRST PÅ K70. - Jeg var tilbake på gården i Skien hvor jeg vokste opp, og her er mye plass, så det var jo interessant å skaffe flere biler, sier Svein. Flere biler betyr så langt Bobler, men så kom VW K70 inn i bildet.

- K70 dukket opp litt tilfeldig. Jeg er for ung til å ha eid K70 LS som ny, og det har ikke vært noen K70 i familien, men jeg syntes det var en artig bil, så overtok jeg den gule med svart stripe etter at min bror hadde kjøpt den i Moss for 6-7 år siden.

Den andre LS var også en tilfeldighet. En eldre kar kom ned her og lurte på om jeg hadde deler, senere kom han tilbake, mente han var blitt for gammel til å skru selv og lurte på om jeg ville kjøpe bilen. Den sjansen kunne jeg ikke la gå fra meg. Det var også en LS, toppmodellen med 100 hk som det kun er registrert tre av i Norge. Den tredje befinner seg i Voss.

KORT LIV. Kortversjonen av K70-historien (K for Kolben - stempel - og 70 for motoreffekten i hk) inneholder NSUs pengeproblemer og VWs overtakelse av merket i 1969. NSU hadde utviklet K70 som en mindre og rimeligere familiebil under store og wankel-motoriserte Ro 80, og skulle lansere den på Genève-messen i mars 1969. VW sørget for at det ikke skjedde. Samtidig hadde VW et desperat behov for en familiesedan til erstatning for Type 4 som ikke var noen suksess.

Ved å integrere NSU i Auto Union/Audi hadde VW en fiks, ferdig og moderne familiebil som de mot slutten av sommeren i 1970 kunne sette i produksjon med VWs emblem i grillen.

Selv om det kom noen få biler til Norge utpå høsten i 1970, ble K70 først lansert i Norge året etter og feiret således 50 år i fjor.

KOSTBAR. Men noen suksess ble den aldri i Norge. Innføringen av moms fra 1970 fikk bilsalget til å eksplodere i 1969 og med 16.706 solgte Bobler det året (et årsvolum for én modell som først ble slått i 2021!), sank bilsalget som en stein i 1970. Og med dette som bakteppe skulle Harald A. Møller lansere en bil som ikke bare var teknisk totalt forskjellig fra alt de hadde solgt tidligere, men den kostet også 40.000 kroner, det dobbelte av de bilene VW var kjent for.

K70 fikk også et forholdsvis kort liv i VW-sammenheng og en planlagt stasjonsvogn ble aldri satt i produksjon. Etter 210.082 bygde biler hvorav 4.119 havnet i Norge, var det over og ut for K70 da bilen ble erstattet av Audi-baserte Passat i 1974.

3-400 BILER. - Venner av meg i K70-miljøet hevder det er rundt 300-400 biler igjen som ikke er skrotet, men altså bare 14 med skilt på, fortsetter Folkestad.

Ut av den tredje garasjen i låven, det Folkestad i en bisetning nevner som verkstedet, ruller den andre gule K70, også den en LS med 100 hk motor.

- Den skal på EU-kontroll i dag. Håper den går gjennom, sier Svein og kjører den fram foran den fjerde garasjeporten, åpner denne og tidsskillet i VW-historien åpenbares i form av en fullrestaurert 1951 Splitt-Boble, for uinnvidde en bil med delt bakvindu.

- Er det vanskelig å få tak i deler?

DELER. - Til Boble lages det meste, men ikke til splitt-modellen. Den var det vanskelig å få tak i deler til. Kjøpte via nettet i USA, Colombia, Canada, Tyskland, England. K70 kan være litt vrient. Vi i K70-familien utveksler. Jeg er med i den tyske K70-klubben, og der er det mulig å få tak i deler.



Originalblå 1967-modell i perfekt stand og ferdig pakket til å dra på tur med.



Få kan stille med EU-godkjent K70 på tunet.

- Hot Shop i Trøgstad leverer det meste til nyere Bobler, men ingen forhandler K70-deler i Norge.

På grunn av bilvolumet har Svein Folkestad bygd opp et betydelig delelager, både til Boble og K70. På verksteder ligger også en stabel med instruksjonsbøker til K70 og jommen dukker det ikke også opp en nisteboks fra Stabburet med Splitt-Boble avbildet mot en vegg av norske fjelltopper.

- Lager du deler selv?
- Alt kan lages det, men det gjør jeg ikke.
- Drømmer du om andre bilmerker enn VW, eksempelvis å eie en Ferrari eller en gammel Jaguar?

- Nei, ikke det. Jeg er heller ikke interessert i svære, amerikanske flak. Men jeg følger jo med på Finn nesten hver dag og ser om det er noe spesielt. Har egentlig ikke andre drømmebiler enn VW. Jeg vokste med Opel Rekord



Ikke bare enkelt å skaffe deler til K70.

1500 som faren min hentet i Tyskland, så eldre Opel er morsomme, Manta, Ascona, enkelte Kadetter. Jeg hadde en Kadett Coupé med svart vinyltak.

OVALEN. - Om jeg skal tenke at jeg trenger noen flere biler må det være en Oval og en kabriolet til samlingen ...

Etter denne bekjennelsen er det på tide å hoppe et par månedsblader framover på kalenderen. For når dette leses inngår Ovalen i Folkestads VW-samling. Bilen har ikke skiftet plass, bare eier. For den har jo stått på låven og hvisket navnet Svein i hele vinter.

Og hvem vet, plutselig legger Svein Folkestad ned kalesjen på en Boble kabriolet og inviterer med kona på tur mens MG-en må stå igjen å furte på låven.



Årets får-i-kål



Fredag 30. september ble en kveld for vellevnet og høystemt samvær: Årets første og siste fårikål-kveld utspant seg på Låven. Ca. 20 medlemmer kom fort i godlynt stemning etter som duften fra kjøkkenet spredte seg i lokalet. Kjøkkenets Knoll og Tott hadde igjen brettet opp mansjettene og stelt i stand en hyggelig kveld. Innledningsvis kunne Stein berolige med at det skulle være mat i overflod, selv for de med stor kapasitet.

Dog så det en stund ut til å bli en relativt tørr aften: Forsyningsnemda hadde i vanvare unnlatt å skaffe til veie en vesentlig faktor ved fårikål: **Akevitt**. Ikke som et ledd i en innstramming av alkoholpolitikken, men som en følge av svekket hukommelse. Det la en viss demper på gemyttene. Men Leif Ingar Liane utviste stor dugnadsånd og beviste at klubbens beredskap i slike situasjoner fungerer utmerket. Han dro umiddelbart hjem og hentet akevitt fra sitt eget overskudds-lager. Vi applauderer!

Tradisjonen tro ledet Kjell Harry an ved kasserollene. Køddannelse var ikke til å unngå i år heller, men almen dannelse preget køen. Menyen kom ikke overraskende på de fremmøtte: Får, kål, poteter, akevitt, eplekake ala Tom Ellefsen og Irish coffee ala Stein. Overraskelser frabedes, tradisjoner skal bevares.





Som vi har nevnt ved tidligere anledninger, Per Horst og Stein Haugseter har en så lang fartstid på kjøkkenet at de ikke lenger husker når de begynte. De lider neppe av demens etter som vi har forstått, de husker nemlig oppskriften år etter år.

Da anledningen bød seg grep Leif Inger ordet og filosoferte over hva innsatsen til disse karene betød for klubbens miljø. Han foretok en oppsummering og sammenligning med andre lag og organisasjoner som her forblir anonym. Til slutt konkluderte han med at miljøet i GVK er enestående. Det befinner seg på et nivå langt over alle andre han kjente til. Han slo også et slag for at GVK kanskje kunne bli enda flinkere til å ta vare på nye medlemmer. I det hele tatt gode ord til ettertanke. For øvrig krydret Leif Ingar, i sin egen gode tradisjon, kvelden med muntre historier som avstedkom hoderisting og latter i forsamlingen.

Formann Torfinn la også frem betraktninger omkring klubbens miljø og de forskjellige grupperingene i GVK. Noe som frembrakte diskusjon og menings-utvekslinger.

Friske diskusjoner der ulike syn står mot hverandre er ikke å forakte, men bør kanskje komme tidligere på kvelden: Etter flere porsjoner med fårrikål m / tilbehør samt dessert m/ irish coffee i tillegg til egenbrakte smøremidler kan man kanskje ha opparbeidet en smule ivrighet i argumenteringen..

Formann Torfinn avsluttet med å takke Stein og Per for deres utrettelige innsats for GVK. Samtidig dro han også frem innsatsen som Tom Ellefsen og Geir Grøtvik sto for når det gjaldt dugnad til klubbens beste. Applaus!

For øvrig vil vi tilføye at kveldens hovedprogram ble nøye fulgt til punkt og prikke: Komme sammen i våre egne hyggelige omgivelser, spise godt, nyte det som var på tallerken og i glass og ha det hyggelig i hverandres selskap.

I tillegg til Leif Ingars kulturelle innslag leverte Jarle Rønjom en overraskelse: Quiz med 25 spørsmål der mye dreide seg om Skien. (som innvandrer stilte Redaksjonens representant med handicap). Hvilket ikke så ut til å gjøre noe stort utslag på de avgitte svarene fra forsamlingen. Av 25 oppnåelige poeng ble høyeste skåring målt til fattige 11. Vi lover å skjerpe oss til neste års fårrikål.

Løp i Vassumbakken 2022

Også i inneverande var det bakkeløp på tid i Vassumbakken ved Drøbak. Talet på deltakarar hadde gått opp sidan fjoråret, medan grusen var lausare og dei fleste køyrde nok litt seinare enn i fjor.

Tekst: Narve Nordanger

Frå Grenland stilte to bilar, Stian Gundersen med sin svært spreke



Mest fotograferte ekvipasje var denne Austin lastebilen i patinert stand som blei brukt til å frakte ein endå eldre Austin 7 løpsbil. Sjølsagt stoppa lastebilen på vegen og ekvipasjen kom fram i siste liten.



Tredje raskast av alle var Stian Gundersen frå Skien med sin Fiat 128. Foto Bjørn Lahus.



Alder er ingen hinder. Hans Hærnes er nærmare 90 enn 80, men køyrer enno friskt med sin MG M-type. Foto Bjørn Lahus.

Fiat 128 og undertekna med min noko slappare 1929 Chrysler kjent som «Skinnvengjo». Men takka vere handikappsystemet som er laga for å jamne ut resultatata mellom bilane og dermed skape konkurranse mellom kjappe og trege bilar var det faktisk «Skinnvengjo» som kom høgast på den endelege resultatlista, sjølv om å det bli nr 13 av 29 som fullførte kanskje ikkje er så mykje å skrive heim om.

Det var igjen stor spreieing på bilane med mange spennande førkrigsbilar og kanskje litt færre rallyrigga 60-tals bilar enn før. Blant førkrigsbilane var det kanskje Bjørn Schage med sin Bentley som var den mest spennande å sjå på, han slakka ikkje av for verken langsvingar

eller innlagt sjikane og gav publikum mykje sandsprut og god valuta.

Det er forøvrig god plass på Vassumløpet til fleire frå Grenland som vil bruke sin pre 65 bil til noko anna enn koseturar.



Bjørn Schage køyrde gammel Bentley så hardt at eine baksjermen forsvann. Foto Bjørn Lahus.



Årets kanskje mest spesielle deltakarbil hadde Per Wiik med sin Jowett Jupiter. Foto Bjørn Lahus.



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER

STUDEBAKER FUNN PÅ



Godt unnagjemt ved Hovenga stod restene av det som en gang var en av Skiens finere biler. Dashboardet er helt tomt for instrumenter.



Glade vestlandske Studebaker entusiaster, Jostein Nyheim og Tor Arne Førland; er her sammen med grunneier Ståle Sanni på høsttur i skogen.

Av og til blir jeg skikkelig imponert over den kunnskapen enkelte innehar hva gjelder å identifisere biltyper ut ifra dårlige foto eller vrak som blir funnet i skogen. På sosiale medier dukker det stadig opp bilder av forlatte kjøretøy eller rester av sammentrykte biler som blir gravd opp fra jorda, og enkelte kan tidfeste merke og modell kun ut ifra et dørhåndtak. Så på en kald desemberdag i fjor, var det min tur til å bryne meg på en skikkelig utfordring!

HOVENGA



Merket på støtfangeren ledet til identifisering av bilen som en Studebaker.



Bilen har noen spesielle løsninger som kjededrevet dynamo og det som ser ut som en fordele, begge plassert i framkant av motoren.



Ut fra bildet av hele støtfangeren kan en se at det er en meget stor Studebaker det er snakk om.

Tekst: John A. Vestgarden

Det hele startet da min gode venn Helge Bjaaland spurte om jeg var interessert i at han laget en reportasje om de tre Buickene mine for Norsk Motorveteran. Som veteraneier er det jo ekstra stas når flere får ta del i gleden over bilene du eier, så jeg var rask med å svare ja for jeg vet godt at Helge er kar som er dyktig bak tastaturet. Og dermed ble det flere hyggelige besøk både i garasjen og ute på veien. På tross av at han begynner å bli en godt voksen mann, er Helge svært nysgjerrig og interessert, og det var under et av disse besøkene Helge viste meg noen foto han hadde tatt av et gammelt vrak. Bilen hadde hans svigersønn funnet på en tur oppover langs Leirkupp, ikke så langt unna den

gamle Aaltvedt-tomta på Hovenga, og nå var Helge spent på hva dette kunne være for bilmodell.

Som det kommer frem av bildene, er det jo ingen åpenbare emblemer eller tegn, annet enn at dette er noe som tilhører siste halvdel av 20-tallet, så Helge hadde sendt bilder til flere i miljøet, uten at det hadde resultert i noe konkret. Nå satt vi altså der i sofaen i garasjen og diskuterte hva dette kunne være for noe rart.

For rart var det! For oss kunne det se ut som om det hadde vært en stående starter eller dynamo i fremkant av motoren, drevet av et kjede, i tillegg til at ramma var skjøttet på og tydelig blitt forlenget en gang for lenge siden. Kanskje dette hadde vært en ganske



Slik ser støtfangeren ut på en restaurert 1927 Studebaker President. Den doble senterdelen er unik for President.



Motoren i en President var en 6-sylindret sak på hele 354 kubikktommer, altså over 5 liter, som utviklet 75 hk.



Studebakeren hadde tydeligvis vært mellomblå når den ble satt bort, men ser markere ut på det gamle fotoet med første eier. Ut fra litteraturen ble bilen originalt kun levert med grønn eller svart hovedfarge.

staselig bil som hadde endt som gårds- eller lastebil?

Det var litt usikkert for oss der og da om dette hadde vært en stor personbil, eller om det faktisk hadde vært en liten lastebil, da bakaksel og hjul var ganske solid dimensjonert. Ut ifra bildene var det vel aller helst amerikanske former som åpenbarte seg, men vi vet jo alle at amerikanerne ble kopiert rundt om i verden den gangen. Så basert på den noe spesielle løsningen med dynamo/ starter, tenkte vi at dette kanskje var noe europeisk?

Skogsvrak har alltid vært spennende, men denne gangen måtte vi vente. Bilen stod slik til at kornet på åkerne måtte høstes før vi fikk tilgang til

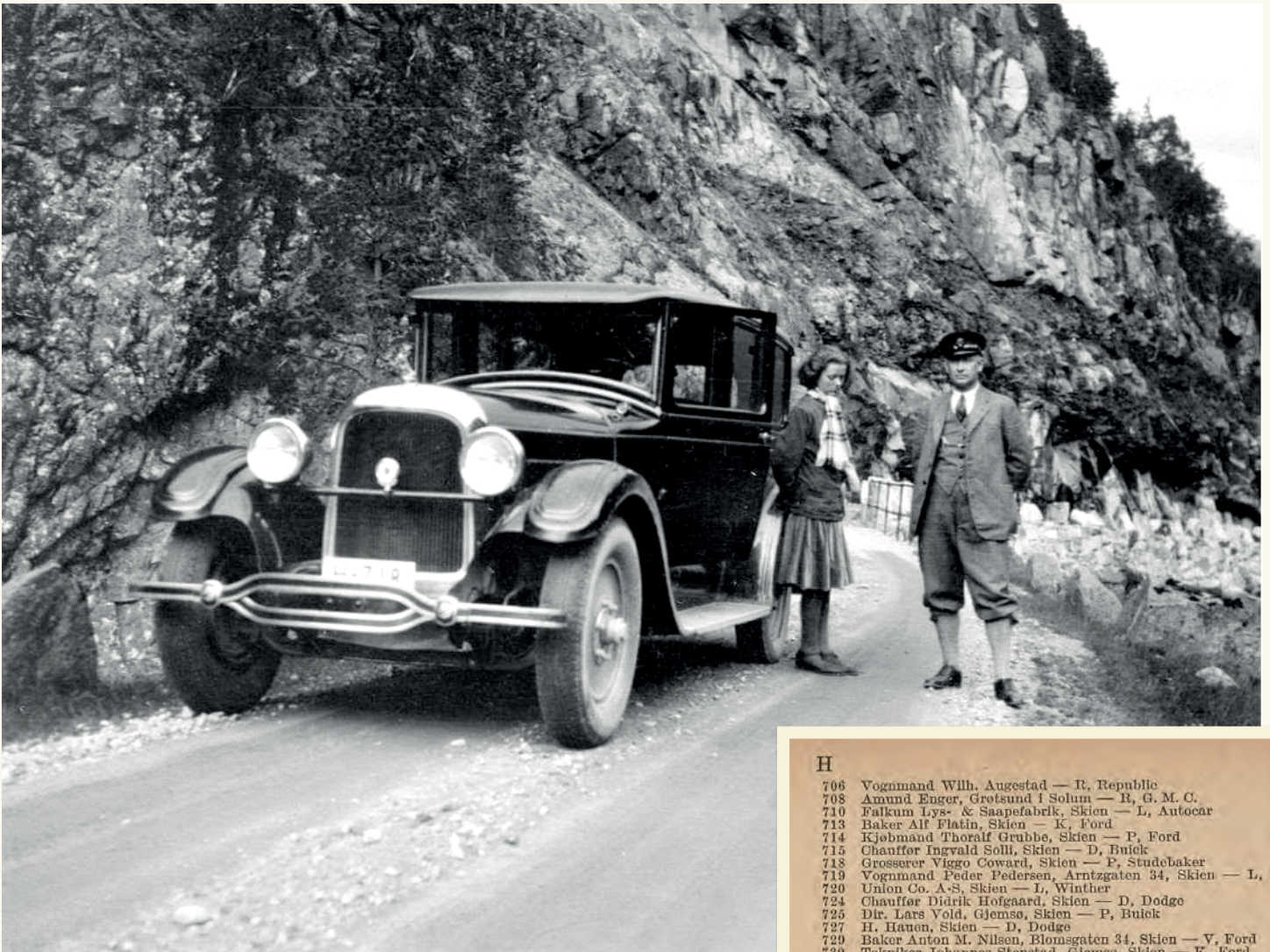
plassen, så endelig en kald formiddag i starten av desember 2021 passet det for både Helge og meg. Det var et stykke å gå, og det gikk ikke akkurat vei dit den var plassert, så tydelig at den siste eieren hadde plassert bilen en plass den kunne dø for seg selv uten å åpenbare seg for omverden. Det var ganske så grisgrendt på plassen, og flere større trær hadde kommet til, så vil nok anta at den har stått der siden 50-60-tallet en gang.

Helge hadde gjort hjemmeleksa si, så som den sosiale allrounderen han er, hadde han kontaktet grunneieren. Grunneieren kunne fortelle at han husket bilen fra han var en liten gutt, men alt da som et vrak, og den hadde nok stått der siden «før Jesu tid». Imidlertid visste han ikke noe om verken merke eller modell.

Det ble mange resonnement, og dertil Google-søk, men plutselig var det en ting som fikk minnet til å begynne å jobbe! Støtfangeren var svært karakteristisk, og selvfølgelig sa det seg selv når jeg så på «støtfangerhornene». Her snakker vi om en Studebaker! Ved hjelp av Google klarte vi å tidfeste denne til å være en 1927 modell, og basert på utseendet på motoren, måtte dette være en av de større modellene. Du verden hvor deilig det var å løse gåten!

Det var imidlertid få tegn til identifiseringsplater på bilen, så det ble sendt bilder til Studebaker-registeret på Facebook, med spørsmål om hvor en slik plate kunne være plassert. Helge hadde nå fått blod på tann, så nå gjenstod det å finne ut av om bilen hadde gått i området, og hvem som hadde eid den. Han ringte meg samme ettermiddagen, etter å ha bladd gjennom hele bilboken for Telemark 1935, og skrevet ned alle som eide Studebaker. Naturligvis var det en del rutebileiere på lista, men også Union & Co hadde eid noe lignende som direksjonsbil. Vi som liker 20 og 30-tallere vet jo at Studebaker opererte i det høyere sjiktet hva angår kvalitet og kundegrupper.

Vi fikk også bekreftet at det var



Grosserer Viggo Coward kjørte en staselig 1927 Studebaker President Big Six.

Studebaker da vi så en video på Youtube av en tilsvarende bil hvor dynamoen stod horisontalt fram på siden av motoren. Dessuten hadde de en patent med en nivåindikator på oljenivå, fremfor peilepinne, og utrolig nok var denne fortsatt intakt på skogsvraket.

Få dager senere kom det utfyllende svar fra en gammel bekjent på Vestlandet, som er en av ildsjelene i Studebakerregisteret i Norge. Tor Arne Førland kunne fortelle at dette var en Studebaker President Big Six 1927, og at her snakket vi om eksklusiv vogn! Dette var i prisleie med Cadillac, så dette hadde nok snarere vært en direktørbil fremfor en rutebil. Han fortalte også om mulige plasseringer av id-merking, men det morsomme var at han

faktisk selv ønsket å ta turen for å besiktige bilen.

Det ble flere turer til Studebakeren uten at id-ble funnet, men så en vinterdag fikk jeg melding fra Tor Arne at han ønsket å hente den i sommer for å ta den med hjem til Vestlandet. Han hadde også begynt å sjekke deletilgang og handlet noen småting. Men det kanskje morsomste var et bilde han sendt til meg som hadde dukket opp i klubb-bladet deres noen år tidligere. H-718 var registrert på Grosserer Viggo Coward (altså familien Coward som driver med jernvare i Skien). Det spesielle med denne bilen var at den hadde detaljer og ekstrautstyr som sammenfalt med vraket i skogen, blant annet en sjelden frontstøtfanger. Tor Arne

H

- 706 Vognmand Wilh. Augestad — R, Republic
- 708 Amund Enger, Grottsund i Solum — R, G. M. C.
- 710 Falkum Lys- & Saapfabrik, Skien — L, Autocar
- 713 Baker Alf Flatin, Skien — K, Ford
- 714 Kjøbmand Thoralf Grubbe, Skien — P, Ford
- 715 Chauffør Ingvald Solli, Skien — D, Buick
- 718 Grosserer Viggo Coward, Skien — P, Studebaker
- 719 Vognmand Peder Pedersen, Arntzgate 34, Skien — L, Ford
- 720 Union Co. A-S, Skien — I, Winther
- 724 Chauffør Didrik Hofgaard, Skien — D, Dodge
- 725 Dir. Lars Vold, Gjemso, Skien — P, Buick
- 727 H. Haugen, Skien — D, Dodge
- 729 Baker Anton M. Nilsen, Blomsgraten 34, Skien — V, Ford
- 730 Tekniker Johannes Stenstad, Gjemso, Skien — K, Ford
- 731 Knut Hanson, Kaasa — V, Dodge
- 732 I. H. Beck A-S — P, Overland
- 736 Chauffør Karl Kløverød — P, Ford
- 737 Disponent Abraham Eriksrød, Skien — P, Chrysler
- 739 Peder Reiersen, Graaten, Skien — D, Buick
- 740 Kjøbmand Svein Myhran, Skien — P, Durant
- 741 Mekanikker Knut Riis, Skien — P, Ford
- 742 Skiens Aktiemølle — L, Scania Vabis
- 743 Abraham Reiersen, Skien — D, Buick
- 745 Chauffør Anders E. Skjelbred — D, Buick
- 746 Bakerm. W. J. Fredriksen, N. Fjeldgt. 5, Skien — V, Chevrolet
- 747 Kjøbmand Edv. Eliassen — K, Ford
- 749 Chauffør Hans Stavdal, Skien — D, Dodge
- 751 Tandlæge Ths. Leegaard — P, Buick
- 754 Chauffør L. Johannessen — P, Ford
- 755 Chauffør Odin Aas — D, Adler
- 757 Kaptein Halvor Folkestad, Skien — P, Fiat
- 758 Kjøbmand Georg Ek, Skien — V, Chevrolet
- 759 Stadsdyrlæge Koren Lund, Skien — P, Hupmobile
- 760 Kjøbmand Peder Ekmann — V, Overland
- 761 Vognmand Paul Jacobsen, Skien — L, Ford
- 765 Bakermester Nils Nilsen, Skien — P, Chevrolet
- 768 Skiens M.bolag — L, Chevrolet
- 770 Bakerm. N. J. Fredriksen, Skien — P, Rugby
- 772 Fru Astrid Månthe Daa — P, Dort
- 773 E. M. Olsen, Skien — P, Nash
- 774 Fru Torgunn Coward — P, Buick
- 777 Vognmand Helge Lundh — D, Buick
- 778 Grosserer Einar Stensrud, Skien — L, International
- 779 Bakermester Otto Bratsberg — K, Ford
- 781 Vognmand Erik Riis — D, Buick
- 789 Chauffør Sigrud Østmarken — D, Buick
- 791 Mekaniker Ludv. Gilttenberg — K, Ford
- 793 Soucheff Trygve Magnusson — P, Austin
- 794 Chauffør Hjalmar Nilsen, Fordecentralen — D, Oldsmobile
- 795 Ulefoss Jernverk — D,
- 797 Jørund Midthun, Skien — P, Opel
- 799 Union Co., Skien — L, Winther

Notodden 801—900

- 803 Jørgen Bergan, Notodden — Overland
- 804 Øst-Telemark Antoselskap, Notodden — L, Federal
- 805 Ole Gulliksen Infelien, Sauland — P, Overland
- 810 Eilif Heimyr Olsen, Notodden — Cleveland
- 812 Louis Elde, Notodden — P, Chevrolet
- 817 O. Arvesen, Notodden — L, Dodge
- 819 Torsten Gratbek, Notodden — Ford
- 821 Oswald Lind, Notodden — Chevrolet
- 822 Mathis S. Jøneberg, Bø — Chevrolet

Registrert på H-718 finner vi Coward og hans Studebaker i Bilboken for Telemark 1935.



En restaurert 1927 Studebaker President Big Six fra internett. Studebaker feiret faktisk 75 års jubileum som vognprodusent dette året, helt siden 1852 hadde firmaet vært store på hestekjøretøy før de rundt 1900 gikk over til å lage biler.

mente det var svært lite sannsynlig at to så eksklusive Studebakere hadde funnet veien til Skien.

I februar ble jeg igjen kontaktet, for da var Tor Arne og en kamerat på vei for å besiktige bilen. Det var ikke snakk om å ta den med, men å planlegge redning senere på året. Det ble et svært hyggelig møte med disse vestlendingene som begge eier flere flotte biler, og en raus grunneier som nok synes det er rart at

noen kunne se verdien i noe slikt. Flere artige finesser ble demonstrert, slik som det tomme hullet i dashbordet som skal inneholde en lommelykt med skjøteledning, og en meget fiffig blinklysmekanisme med pneumatiske lamper øverst på A-stolpen som skyves ut i den retningen du blinker.

Det planlegges nå for henting av bilen når kornet er høstet, og undertegnede vet at vestlendingene i skrivende stund

er over på Studebakertreff i Statene. Det skulle ikke forundre meg om det blir med noen deler i kofferten hjem. Det er så utrolig kjekt at et objekt med et så håpløst utgangspunkt kanskje kan settes i stand og være til glede for flere generasjoner. Og ikke minst er det fantastisk at det finnes folk som Helge Bjaaland som aldri slutter å være nysgjerrig, slik at vi andre får noe å bryne oss på...



Og slik så panserfiguren ut, dersom noen skulle en slik i kjelleren.



Rett før bladet går i trykken har vi fått den triste beskjeden om at Helge Bjaaland har gått bort. Vi lyser fred over hans minne.



BOTOX BEHANDLING FOR GAMLE BILAR

Skinninteriør i ein gammel bil kan vere både ein viktig del av ei positiv oppleving med flott utsjånad og god lukt, men kan og vere den mest augnefallande feilen på ein bil og øydelegge heile inntrykket - om skinnen er sprukke og fælt.

Tekst og foto:Narve Nordanger

Slik som på min 1955 Chrysler der eg hadde spandert på ny lakk og mykje krom oppigjennom åra, innvendig hadde eg oppgradert bilen med nytt skinn på framsetet og lagt inn nye tepper. Baksetet derimot hadde eg ikkje trekt om, både av økonomiske grunnar og for å ta vare på mest mogeleg av det originale og historiske. Setet var nok lite brukt og såg for det meste svært fint ut, særleg etter at eg lakka det med spesiallakk i 2005. Einaste skåret i gleda deretter var toppen av baksetet som sikkert hadde blitt tungt eksponert for solskin medan bilen var i amerikanske sørstatar, og tørka heilt ut. Gjennom alle åra i mitt eige deretter sprakk skinnen meir og meir og det blei etterkvart veldig skjemma. I tillegg til mengdevis av små-sprekker i ytre lag av skinnen, blei det og store rifter



Foto utanfrå av bilen slik denne såg ut i mange år før 2022. Fyrsteintrykket av bilen blei veldig skjemt av alle sprekkene og hola i bakseteryggtoppen.

og sprekker der heile skinnen var rivna tvers igjennom og det såg ikkje fint ut. I mange år såg eg tungt på seteryggen, men gjorde ingenting med det.

Gjennom året 2022 derimot har eg gjort ein innsats for å løyse på dei 30 punkta som eg hadde på arbeidslista for denne bilen og kom etterkvart også til punkt 13: «fikse sprekkene i toppen av baksetet». Eit alternativ var å få ein salmakar til å ta skinnen av seteryggen og byte ut den øydelagde delen med nytt skinn, men dette blei

vurdert som dyrt og ville sannsynlegvis medføre at setet nok ein gong måtte heil-lakkerast for å få jamn farge overalt. Det er heller ikkje lett å erstatte mindre deler av eit skinntrekk, ein salmakar samanlikna dette ein gong med å skrelle ei inntørka appelsin og prøve å byte ut deler av skalet før ein la alt pent tilbake.

Alternativ til å bruke nytt skinn heilt eller delvis, er å lappe det gamle og sparkle igjen sprekker omtrent som forfengeleg menneske gjer med si



Her er seteryggen tatt ut av bilen, og passeleg store lappar med skinn er klipt til for å bli lirka inn rygg-mot-rygg bak sprekkene.



Etter lappen er på plass blir det snakk om å få lurt inn nok skinnlim mellom baksidene, til at det blir heft og deretter legge på litt tape for å halde sårkantane mest mogeleg flate.



På besøk hos Skinnassistanse. Ivar Johnsen blander farge med trenå auge for kva som skal til før han testar fargen på seteryggen. Viktig å sjekke fargen når den er tørka då det blir litt forandring. Varmepistolen skruer opp farten på tørkinga. Lakken er vassbasert og risikoen for løysemiddel er ganske liten.

hud. No skulle altså Chrysleren også få si Botox behandling. Eg sette i gang og klippte til passande bitar av skinn til overs frå andre prosjekt som blei dytta

inn i sprekkene med semska sida ut og limt med spesiallim som eg hadde frå eit anna prosjekt. Deretter skulle eg sparkle og lakke, og tok med meg



Her er nesten heile baksetetoppen ferdig sparkla og pussa, det nærmar seg klart for lakking.

seteryggen til det nesten lokale firmaet Skinnassistanse i Sande (tlf 99090245, eller www.skinnassistanse.no). Her driv Anne og Ivar Johnsen med alt innanfor reparaasjon av skinn, skai og stoff og andre materiale ein finn i køyretøy. Med lang erfaring innan bransjen er dei ikkje minst gode på å lage matchande farge, som kan brukast til å lakke skinnen etter at skader er limt og sparklar over. Med meg frå Sande fekk eg nok lakk til å dekke toppen av baksetet, ganske profesjonelt fargejustert mot originalen av ekspertten. I tillegg kjøpte eg ein god boks med sparkel, for her skulle det byggast opp nye overflater. På vegen fekk eg gode tips for korleis gjere jobben, det kunne vere lurt å



Etter råd frå Ivar Johansen gjekk eg over sårkantane med Dremel for å lage plass for V-forma fuger. Deretter var det vask med raudsprit og mange lag med skinnsparkel og sliping med 240 og 400 papir imellom. Her kan ein kjenne igjen den same store sprekkja som og er på tidlegare bilete, så dette blir stadig betre.





Baksetetoppen er ferdig målt. Dette ser jo riktig så bra ut.

Baksetet utanfrå etter behandling - det er stor forskjell frå det fyrste biletet. Bakseteryggen har blitt eit skikkeleg 4 fots smykke, du må innanfor 1 meter for å sjå at nokre av dei mindre sprekke har kome igjen. Så langt er eg heilt fornøgd. Men eg har framleis att meir sparkel og måling; om eg som hudpleiesalongane må ta ein ny runde med Botox.

slipe sårkantane i meir V-form med Dremel for at alt skulle binde saman når ein sparkla, og rett bruk av svamp på nylakka farge kunne gjere den nye overflata mindre påfallande glatt.

Mangel på struktur i skinnet etter behandling kan jo vere ei utfordring for både make-up artistar og dei som driv

med bilrestaurering. Her er nokre bilete som viser stega i mitt arbeid for å redde ein elles håplaus topp av baksetet.



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
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

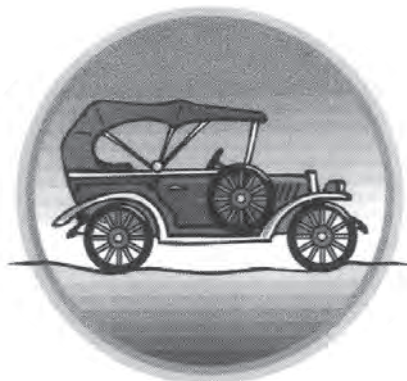
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





Busker og trær som hindret sikten måtte bort. Dette ble på 1950-tallet sett på som ett av de viktigste trafikksikkerhetstiltakene. At dårlig sikt virker fartsdempende og ulykkesreduserende er en erkjennelse man kom til først mange år senere.

Foto: Varden, ant. Stenstadvolden/Telemark Museum.

HEKKER OG GATEKRYSS GA SYKEHUSOPPHOLD OG VERKSTEDUTGIFTER

“Vekk med trær og grener som generer ferdselen”, heter det i Varden i mars 1957. Med de forhåpninger man hadde til bilen i 1950-årene måtte de hindringer som fantes for en effektiv biltrafikk ryddes av veien. Trær og busker langs gater og fortau som stenger for ferdselen må fjernes, var tidens slagord. I Klostergaten, Hesselbergs gate og Rektor Ørns gate sto en rekke gamle trær som var til hinder for trafikken og som måtte fjernes, ble det forlangt. Trærne utenfor Unions kontorbygg i Klostergaten var av dem som hadde gitt både bilister og spaserende mange grå hår i hodet.

Av Tor Kjetil Gardåsen

I klasse med farlige trær sto farlige gatekryss. Skien har en rekke livsfarlige gatekryss der det stadig skjer kollisjoner, meddelte Varden i oktober 1956. Både politiet og byingeniøren var interessert i å finne frem til en annen og bedre trafikkordning for Skien. En ung dame fra Kleiva var blitt stygt skadet ved en sykkelkollisjon i krysset Arentz gate/P. A. Munchs gate, hvor høye syrinbusker i en hage hadde stengt for utsikten. Tverrgatene i Ørns gate, Hesselbergs gate og Ulefossveien var spesielt farlige og burde helst være stengt for utkjøring, ble det hevdet. "Det er ikke få tusener av kroner som blir brukt til sykehusopphold

og verkstedservice på grunn av de farlige gatekryssene i Skien," fremholdt Varden. Krysset ved Plesnerparken ble ansett som Skiens farligste hjørne. Slike kryss burde helst stenges for all trafikk, ble det bombastisk slått fast.

1950 - årene gjennomstrømmes av liberale holdninger til bil og trafikk. De holdninger man kan registrere på denne tiden gjennom avisene går ut på en stor glede og optimisme knyttet til det nye kjøretøyet kombinert med en forbausende stor grad av overbærenhet overfor de mulige problemer som en økt trafikk på veiene kunne skape. I ettertid kan vi forundres over den nærmest troskyldige og enfoldige innstillingen som



En folkevogn kjørte inn i bakenden på en buss ved Tønnessen på Bøle. Ulykken fikk et tragisk utfall ved at bilføreren døde. Foto: Varden, ant. Stenstadvolden/Telemark Museum.



Akende barn virket sterkt utfordrende på bilistene. Vreden vendte seg mot dem som drev med denne livsfarlige leken på trafikkerte steder. Barna på sin side hevdet at de ikke hadde andre steder å ake. Fra Norrønagaten i Porsgrunn. Foto: Varden, ant. Stenstadvolden/Telemark Museum 28/11-1956.





Uoversiktlige gatekryss og sol som blendet var gode unnskyldninger som politiet mer enn gjerne godtok når noen hadde kollidert. En unggutt på motorsykkel klarte ikke å stoppe opp for en bil i krysset Lammers gate/Camille Colletts vei på Frogner og havnet oppå bilens panser. Bilføreren våget ikke å bremse opp av frykt for at motorsyklisten skulle falle av, og da han likevel falt av, måtte han svinge unna for å unngå å kjøre over ham. Dermed bar det inn i fru Ida Thomassens flettverksgjerde, som bilen tok med seg 15 meter av. Foto: Varden, ant. Stenstadvolden/Telemark Museum 8/11-1957.

fantes til bilkjøring og trafikk. Bilførerne betraktes samtidig som ferdig utlærte når de står med sertifikatet i hånden. Selv ved kollisjoner forårsaket av høy hastighet fant lensmennene ingen å klandre.

En drosje som i stor fart kjørte inn i en møtende buss i en sving på Klosterskogen fikk hard medfart. Lensmannen i Solum kom til og foretok oppmålinger, men betegnet sammenstøtet som et

«hendelig uhell» der ingen kunne lastes. Gleden over de nye motoriserte fremkomstmidlene var stor og overskygget alt annet i disse årene.



Inne i bygatene skjedde det stadig kollisjoner, og Vardens fotograf rykket ut til mange av disse, som her på det beryktede Cowards hjørne. Varden, ant. Stenstadvolden/Telemark Museum 1/4-1954.

KORT NYTT...

FRAMOVER...

28. – 30.10: Oslo Motor Show, Lillestrøm

3.11: Medlemsmøte. Tor Kjetil Gardaasen held fram suksessen frå i vår og fortel gamle kommunikasjons historier frå Grenland.

18-20.11: Hjørring Stumpemarked i Danmark. Jostein Rui arrangerer igjen busstur til denne store delemarknaden, kontakt han eller Stein Haugseter for meir detaljar.

01.12: Medlemsmøte. Jan Arthur Pettersen arrangerer julemoro.



På Veterandag i Lunde. Ein flott Commer lastebil, reportasje kjem i bladet.



Dei samme Studebaker entusiastane som har besøkt Hovenga reiste i august på Horten -Moss med dette vraket av ein 36 Studebaker, visstnok frå Drangedal. Målet var Studebaker-treff i Moss.



Også frå Lunde. Det var mykje støy og stor stemning kvar gong denne flymotoren blei fyrt opp. Foto frå internett.



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

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

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



Veteranvognen



Nokre av gammalbilane på medlemsmøtet i oktober - foto Leif Hægland. Stein Haugseter sin gule 2CV varebil, som har parkert inntil gjerdet slik alle bør gjere for å lage plass, er nyoppfiksa tilbake på veggen i år.



Velkjent Packard frå Ulefoss blei kåra til finaste bil når Right On arrangerte bilshow under Countryfestivalen i Seljord.



Spesielt for Veterandag i Lunde er dei tunge køyretøya slik som denne bulldozeren frå gamle dagar.



Frå årets treff på Drangedal Bygdetun. Foto Kåre Henning Lindtveit

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

Klubben har fått 21 nye medlemmer siden vi sist oppdaterte i bladet, listen er ajourført 13.10:

- | | | | | | |
|------------------------|----------|-------------------------|----------|--------------------------|----------|
| • Dag Grøtvik | 1968 mod | • Eivind Toska | 1952 mod | • Kjetil Svendsen | 1968 mod |
| • Svein Eikeland | 1961 mod | • Olav Norheim-Langkaas | 1971 mod | • Øyvind Muggerd | |
| • Ole Løvflaten | 1951 mod | • Imre M.S. Lindtveit | 2000 mod | • Aage Hoppestad | |
| • Helge Torkildsen | 1951 mod | • Ole Thoresen | 1983 mod | • Kjell Harald Pettersen | 1957 mod |
| • Svein Hartvik Larsen | | • Knut Nedrebø | 1953 mod | • Knut Stensvåg | 1957 mod |
| • Ole Aglen | 1949 mod | • Jørn Paus | 1961 mod | • Joachim Eriksrød | 1998 mod |
| • Eilert Støen | 1949 mod | • Karin Knudsen | | • Thor Jacob Johnsen | 1960 mod |

Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2022

Byggmakker er et smart sted å starte

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

BMCARD

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

TJENESTER

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

GODE PRISER

Vi har 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