

Veteranvognen



Av innholdet:



Historisk Racing



1961 Metropolitan



Veterandagen 2025

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 Daas 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 Daas 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 besikttet for LMK-forsikring).



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.

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

Klubblokalet

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

hver måned (unntatt juli).

Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede

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

Redaksjonens hjørne

Velkommen juni! Den første av årets sommermånedene. Jeg håper du allerede har hatt noen fine opplevelser med ditt veterankjøretøy i år. Enten du kjører med det eller har glede av det selv om det står i garasjen eller på verksted.

Formann Jarle sier det så greit: Det er personene som er medlemmer av klubben. Jeg blir glad når jeg leser avisreportasjer om f.eks. lørdag 26. april der vi som klubb arrangerte en flott dag sammen med Skien By og Tore Hammersmark. Det er flott at dugnadsviljen i klubben er så stor. Gleden det gir å jobbe dugnad for en god sak, det gjør noe med oss.

Siden mai har passert, vil jeg dele noen gode minner fra tidligere opplevelser i mai måned. Det første er en 17. mai under «coronan», sentrale folk i ledelsen i GVK tok initiativ til en fellestur rundt til distriktets syke- og aldershjem. Vi kjørte med veterankjøretøyene rundt og ble strålende godt mottatt. Så mange blide mennesker som kunne feire

nasjonaldagen vår på en fredelig måte. Vi avsluttet med å kjøre opp Storgata i Porsgrunn. Dette drømte jeg om i mange år, å kunne kjøre denne gata opp med min veteranbil på 17. mai. Det andre minnet jeg vil dele er fra det året Grenlandsrally hadde en post ved hybelhuset på Herøya. Kona og jeg sammen med gode venner var postmannskap og hybelhuset var da flyktingemottak for ukrainere. Det ble spesielt å komme så tett innpå folk som nettopp hadde flyktet fra krigsherjede områder. De satte tydelig pris på besøk av så mange fine biler.

Vi i redaksjonskomiteen setter stor pris på at dere sender stoff til oss. Vi er veldig takknemlig for dette. Bredden på stoffet settes også stor pris på. Tusen takk for innsatsen. Vi ønsker oss mere bilder og stoff så send inn.

*Redaksjonen ønsker
dere alle en god sommer!
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 har endelig sommeren kommet med flotte og lange dager og perfekt for en kjøretur med veterankjøretøyet. Arrangementene har stått i kø denne våren. Jeg vil trekke frem spesielt Veterandagen i Skien. Minst 250 kjøretøy hadde funnet veien til gågata i Skien. Noen utfordringer ble det da Rådhusplassen var stengt, men det taklet våre medlemmer med gul vest uten noen form for problemer. Det var bare blide mennesker og flotte kjøretøy så langt øyet kunne se. Tusen takk til alle medlemmene som stilte som parkeringsguider, og til deg som kom med kjøretøyet ditt.

Medlemsmøtet på klubbhuset i august er flyttet til torsdag 14 august slik at flere medlemmer har kommet hjem fra ferien før medlemsmøte. Dette blir et felles møte sammen med Amcar Grenland. Det er hyggelig å gjøre ting sammen. Å bli kjent med kjøretøyentusiaster fra andre klubber er en berikelse. Det er mennesket som er medlem av klubben, ikke kjøretøyet.



Kanskje vi bør bli flinkere til å besøke andre klubber?

Det blir spennende foredragsholdere den høsten også. Følg med på hjemmesiden eller Facebook. Kristian Haugom holder den oppdatert. Har du noe du vil dele, send Kristian en melding på www.some@gvk.no, eller ta kontakt med undertegnede. Oliver Fjelstad holder Instagram kontoen til klubben oppdatert.

Ha en super sommer

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.

Framsidedfoto:

Framsidedfoto: Ein grøn og ND-registrert BMW Neue Klasse på årets Grenlandsrally. Bilen er ein 1971 modell 2000 eigd av Håkonsen i Skien. Foto Espen Nordaune.

STRIPA Lunch



TIPS OSS!

Det ikkje lett for redaksjonen å vite kva medlemmene driv på med i sine garasjar. Tips oss om ditt og naboens prosjekt eller send oss bilete til redaksjon@gvk.no. Ikkje berre legg det du ser ut på Facebook.





Grenlandsrally nr 46

Det var det mest sommerlige været man kunne ønske seg. Forventningene til en fantastisk dag med stort fremmøte var skyhøye i GVK. Fjorårets løp hadde 146 deltagere. Ville vi klare å slå det tallet? Dette var også det første året løpskomiteen var uten leder og ansvarsgruppe. Styret i klubben hadde påtatt seg jobben med en kollektiv innsats, godt hjulpet av ca. 60 frivillige. Startpunktet var satt til klokken 11. Alt klokken 9 begynte deltagerne å strømme på. Inspirert av sol og sommervarme slo de seg til og nøt sol og selskapelig samvær. Mens det stadig strømmet inn fler og fler som ville delta på sommerens vakreste eventyr.



Vi har vært privilegert som har hatt jobben med å ta i mot deltagerne. Og merket en jevn og økende pågang av flotte og forventningsfulle veteraner i større antall enn tidligere år. Hakk i hel med hverandre ankom årets minste og største bil. En Fiat 500 hører hjemme i lettvektssklassen med sine beskjedne 500 kg. mens tankbilen som dukket opp veide 10 tonn. Her snakker vi om spredning i valg av kjøretøy.



Årets Grenlandsrally skal etter hva vi får opplyst være nr. 46 i rekken, om 4 år kan vi feire 50 års-jubileum. Hvis økningen av deltagere stiger proporsjonalt i løpet av de neste årene vil vi trenge Odd Stadion til startområde. På Gumpens parkeringsplass var det nemlig mer eller mindre stappfullt av folk og kjøretøy.

Så vidt vi kunne forstå var det en sjelden høy stemning både blant deltagere så vel som hos nysgjerrige besøkende.



De 60 frivillige fra klubben inkluderte både parkeringsvakter, sekretariat som håndterte påmelding og betaling og kantinegjengen som kunne tilby både vått og tørt. Her må vi skyte inn at blant de frivillige observerte vi til vår glede flere kvinnelige innslag.

Klokken 11 rullet veteraner av absolutt alle slag ut med 20 sekunders mellomrom. En entusiastisk flokk tilskuere hadde tatt oppstilling for å få med seg de siste dråpene i det de la veien ut i løypen.

Løypen hadde sitt første stopp og post 1 hos Fargerike Christoffersen. Her ante vi konturene av at dette kunne bli en lang dag. Tross det var anlagt tre filer vokste køen ganske raskt. «Hvilket årstall gikk denne utgaven av TA i trykken?» Å lese seg gjennom en hel avisside vil automatisk kreve noe tid. Og det gjorde det.

I år fikk alle postmannskapene streng beskjed om at det IKKE skulle opplyses om det riktige svaret når deltagerne hadde levert inn sitt svar. Derfor måtte vi vente helt til premieutdelingen for å få vite at det var et TA fra 1931 vi var blitt utfordret med. Det var nok ikke mange deltagere som med hånden på hjertet kunne si at de hadde lest den før..

På Gulsetsenteret skinte solen. Heldigvis. Her ble det ymtet om at denne oppgaven besto av «hvem orker å vente lengst..?» Det var det ikke, her skulle to belter kobles sammen med en spenne og tåle vekten av 5 liter vann før det hele gled fra hverandre.

Rekorden var visstnok 6 sekunder. Ventetiden derimot var adskillig lengre. Til slutt var det trafikk-kork og bussen til Gulset sto fast. Vi traff flere deltagere som hadde brukt siste rest av tålmodighet og dradd forbi uten å avlegge posten et besøk. Her har vi en utfordring til neste rally, bedre flyt på postene.



Post 3 var lagt til motorsportsområdet på Flittig. Her har vi notert i marginen at det var noe uryddighet i skiltmarkeringen, det forekom ikke som noen selvfølge at vi skulle vimse rundt på det store åpne området før vi skulle ta opp en bratt grusvei for å finne posten. Likevel, alle fant veien dit, både de små og den store.

Her samlet det seg ikke bare veteranbiler med også et stort innslag fra Hærens overskuddslager. Post 3 kunne tilby servering til en billig penge, i tillegg var det 3 oppgaver skulle løses: Når ble KNA stiftet, hva er nytt her oppe og: hvor mange ruter er det i en vaffel. Vi, og flere med oss måtte kjøpe en ny vaffel, vi hadde nylig spist opp fasit. At KNA ble stiftet i 1907 er noe om alle vet. Det nye var den nye garasjen hvor de vil tilby ungdom til å komme og skru på biler slik at de slipper å springe gatelangs om natten og slå på hverandre.

Noe å tenke på når klubben har tatt opp akkurat denne problemstillingen, som riktignok skaper turbulens i miljøet.



I motsetning til de tre første postene gikk post 4 og 5 så raskt unna at vi ikke engang rakk å ta bilder. Post 4 var Jønnevald Bussgarasje, der vi bommet med vekten på et skilt med 8 kg, det veide 11. Post 5 på Gjerpen Aldershjem forlangte at vi skulle vite hvor bred grillen var på bilen vår. Etter å ha gjort vår grill 3 cm smalere enn den egentlig var gikk kursen direkte til Brekkeparken. Nysgjerrigheten var stor, hvor mange ville finne veien hit i dag..? Parkeringspersonalet sprang beina av seg og dyttet veteranene inn mellom busk og kratt og avlagte tulipanbed. Mens yrende flokker av besøkende fløt omkring.



Til slutt var 182 kjøretøy spredd utover Brekkeparken, noe vi antar er ny rekord. Det samme må gjelde hva antall besøkende angår, vi antar at klubbens offentlige ansikt i distriktet har hatt en god virkning på deltagelsen. Når det gjelder navnet på vinnerne må dere ty til klubbens hjemmeside, TIKTOK og Facebook. Vi vil bare nevne at vinneren bare hadde 6 feilskjær og den uheldigste deltageren var Kristian Håkonsen som startet løpet med en bil som fikk motorstopp, hentet en ny bil som fikk motorproblemer og så vidt klarte å kare seg innenfor porten. Godt gjort! Bedre lykke neste gang!

Ulf



Historisk Motorsport

Vi som er glad i gamle kjøretøyer har mange forskjellige interesser. Noen liker store amerikanere, andre små europeere eller scootere og motorsykler, men denne gang er det tre grener innenfor Historisk Motorsport som vi skal skrive om.

Av Yngvar Håkonsen

Disse er:

REGULARITY MOTORSPORT

Det stilles egentlig ingen krav til alder på bil, men det er et faktum at de fleste stiller med gamle og godt vedlikeholdte biler, som er forberedt for Regularity. Dette er løp der du må stille med klokke, tripteller og kart, disse løpene inneholder Regularity som betyr at du må kjøre fra et punkt på kartet til et annet på en fast tid, der du også må finne poster. På noen av punktene er det også fartsetapper, da på lukkede områder.

Dette er veldig populært og flere her i Norge kjører blant annet Rally Monte Carlo Historisk. Dette kan du gjøre med en helt vanlig bil, og det å kjøre Challenge løp er et samarbeid mellom Sjafor og kartleser.



Regularity motorsport. Kristian Holth Håkonsen og Jørgen Brandvik på Sudhaugsprinten med Volvo 240.

HISTORISK RALLY

Historisk Rally er en klasse med biler over 30 år og eldre. Der må du ha en bil som må godkjennes av NBF, med blant annet velte bur og endel andre sikkerhetsdetaljer som er påkrevet og dette er en gren som er i stor vekst.

HISTORISK RACING

Dette er både bakkeløp og bane racing.

Der er det mange klasser som ligger under NBF (Norges Bilsport Forbund). For eksempel Klasse 8 er biler opp til 1965, klasse 9 er biler fra 1966-1971 og klasse 10 biler fra 1972-1994. Det er i tillegg en gjeste-klasse, for biler fram til år 2000. Det er også klasset inn i tre forskjellige ccm klasser hvor 1 er opp til 1300ccm, 2 er til 2000 ccm, og 3 over 2000ccm. Dette er skikkelige racer biler.

EN NORGESMESTER I GVK

Vi besøker Stian Gundersen fra Skien. Stian er faktisk Norgesmester fra 2023 i Historisk Racing med sin Fiat 128 rally i klassen for biler fra 1965-1971. Det er noen av oss som virkelig satser på hobbyen sin, Stian kjøpte seg hus med en stor garasje, faktisk hele underetasjen og selvsagt med løftebukk.

Vi spør Stian: Hvordan begynte dette?

Jeg var på Våler banen i 2004 og så på løp, der traff jeg Frode Alhaug fra Hamar, han var alene med buss og to Corvetter.

Jeg sa: dette ser moro ut! Da må du begynne da, svarte han, nei men jeg er for gammel, jeg er jo 45 år! Svarte Stian. Da fortalte Frode Alhaug at han selv var 57 år og at de fleste var eldre en det jeg var. Når jeg kom hjem, fikk jeg tak i en Fiat Ritmo som jeg bygde opp over vinteren, og var



Historisk Rally. Oliver Solberg i sin fars Ford Escort 1800 RS Mk2





Bane racing på Vålerbanen.

klar for race i 2008. Allerede etter det første året vant jeg noen løp. Etter dette bygde jeg opp en Fiat 128 som jeg kjørte med i fire år, etter dette bygde jeg opp en Fiat 128 rally som jeg fremdeles kjører med, og i 2023 da vant jeg Norgesmesterskapet for klassen 1965-1971. Det viktigste på en bil når man skal kjøre løp er at alt fungerer. Du må finne den rette motorbyggeren, det rette oppsette av understell, og at drivverket er solid nok.



Motorrommet til Fiaten.



Stian med sin Fiat 128 rally.

Hvilken klubb hører du til?

Jeg er medlem av Historisk racing Norge og nå også GVK.

Hvordan ser fremtidige prosjekter og løp ut, her i Grenland?

Vi hoder på å restaurere og bygge en Fiat 131 racing, som jeg har sammen med Joakim With som selv kjører historisk race, dette kommer til å bli moro, det er dobbel glede og halve prisen, som vi sier med et smil. Ellers så vil vi jobbe for at det kommer noen løp her i Grenland også, dette er noe vi håper på å få til. Det er fullt mulig å igjen arrangere bakkeløp i Korktrekkeren med depot oppe på Larønningen. Vi har også lyst på et løp opp Brekka, og med depot oppe på Geiteryggen. Dette er jo fine traseer for bakkeløp.

Stian har også en fin Fiat 128 3P 1978 modell som han kjøpte i Sverige av en dame på 99 år. Denne har kun en eier fra den var ny, og planen til Stian er å bruke denne som veteranbil og holde den original. Da med litt forskjellig kjøring med korte og kanskje lengre turer, og litt treff rundt omkring. Denne lysegrønne 128'n har original lakk og har kun kjørt 88000 km. Ikke rart at Stian gleder seg til sesongen starter.



Stian ble Norgesmester i 2023.



Fiat 128 3P (skal brukes som veteranbil!).

VILL FERD I RADIOBIL PÅ HANDELSSTEVNET

De elektriske radiobilene var mektig populære under Telemark fylkes handelsstevne i 1953. Både småjenter med sløyfe i håret og voksne menn med hvit skjorte og slips svingte seg i disse bilene med sine uovertrufne manøvreringsegenskaper.

Av Tor Kjetil Gardåsen

Foto: Thorbjørn Stenstadvolden, Varden, 1953/Telemark museum.

Guttene på bildet later til å være mer enn klare for en vill ferd rundt på banen med krasjing, skubbing, fastklemming og vettskremming av andre fredelige og intetanende bilkjørere. Mannen med hatten har likevel en mine som gjør at han ser ut til å være innstilt på å ta igjen med de unge rabagastene.

Radiobiler på 50-tallet hadde en design lik ordentlige biler. Bilene på bildet har kraftig forkrommet grill slik en kunne se på lastebiler og større personbiler. Og rundt radiobilbanen står tett i tett med mennesker og venter på tur. De større guttene kjente hver bil og visste hvilke som kjørte litt fortere enn de andre. Når det var deres tur var det å kappspringe bort til den beste bilen, feste sikkerhetsbeltet og trække gassen i bunn.

Kilde: Varden 29. september 1953



VEIEN TIL VALEBØ



Noen av oss har kjørt veien til Valebø. Det er ingen lystseilas, uansett årstid. På enkelte strekninger er det kun plass til jernbanelinjen og elven. Det lille som er tilbake er brukt til vei. Og det er det. I dag er veien asfaltert, det var den ikke på begynnelsen av 1930-tallet. Derfor er det en ekstra bragd at enkelte driftige personer tok sjansen på å starte en bussrute langs Valebøveien.



Jarle Rønjom, formann i klubben, sendte meg en del bilder fra et gammelt familie-album, samt en tekst han har skrevet om bussruten til Valebø. Den kommer antagelig i Norsk Motorveteran. Til glede for alle rutebil-entusiaster i hele Norge.

Med tanke på dem i GVK som ikke leser Norsk Motorveteran har vi med Jarles velsignelse klippet litt i manuset og bringer en forkortet kortversjon her i Veteranvognen.

Vi er trygg på at alle medlemmene i klubben har tilbrakt noe av sin barne- og ungdomstid i en eller annen buss. På vei til eller fra et eller annet sted. Og at flere vil nikke gjenkjennende til de kjøretøyene som Jarle forteller om.

Den første ruten startet 23.mai 1932. Da var det en Chevrolet lastebilmodell som våget seg ut på den kronglete og dårlig vedlikeholdte grusveien. Bilen som troner øverst på siden er en langt mer moderne utgave, Chevrolet 1932. Fotografert foran Gjerpen kirke, av en eller annen ukjent årsak. Chevrolet 1927 ser du snurten av på bildet over til venstre. De øvrige deltagerne på bildet er ukjent, selv for Jarle, som eier albumet sammen med Bjørn Bunkholt.

Et buss-selskap oppstår ikke av seg selv. Riktignok kunne strekningen Skien – Valebø kanskje ha et visst behov for regelmessig transport av varer tur / retur. Og det kunne også hende at enkelte i det griskrendte området måtte en tur til byen for å handle. Ikke spør hva.

Det var kontorist Karsten Aas hos Løvenskiold og Leif Lunde som var Løvenskiolds skogsbestyrer som først lanserte ideen. Men en ting er en ide utklekket på et kontor, noe annet er den praktiske virkelighet. Var i det hele tatt Valebøveien egnet for motorisert ferdsel med buss? Smal, svinget, for det meste satt sammen av endeløse huller holdt på plass av grov grus. Selv i dag er den en utfordring.





De to Løvenskiold-ansatte søkte og fikk konsesjon på ruten fra Skien til Valebø. Men. Bussrute på papir er en ting, praksis noe annet. De fikk etter hvert litt betenkeligheter på grunn av veistandarden. Den var kjørbar med hest og kjerre, men var den egnet for større motorkjøretøy? De spurte sjåføren Karl Johan Bunkholt, som hadde drevet med lastebil noen år, om han ville prøvekjøre veien. Det gjorde han, og veistandarden gikk gjennom nåløyet. Dermed ble det også han som satte i gang med rutekjøringen. Men konsesjonen ble ikke overført til Karl Johan Bunkholt før i 1952. PS: Lastebilen på bildet er illustrasjonsbilde, antagelig tilsvarende Bunkholts Chevrolet ca. 1927.



Den første tiden gikk kjøringen med lastebil og gods. Men etter få uker meldte det seg passasjerer og kombinasjonen lastebil / passasjerbuss kom inn på ruten, Chevrolet 1935. Snørødding måtte de klare selv, så det ble etter hvert montert plogfeste foran.

I 1936 anskaffet de seg en brukt 7-seters Chevrolet 1937 som skulle avlaste bussen når passasjertallet vokste. Da krigen kom ville tyskerne ha kloen i personbilen, men den ble gjemt unna bak noen vedlagre gjennom hele krigen.

Hittil ser det ut til at Chevrolet hadde vært det foretrukne bilmerket. Men etter krigen vendte Valebøruten blikket østover og dalte ned på en Volvo, såkalt «rundsnote». Svenskens innmat var riktignok svensk, men karosseriet var heilnorsk, attpåtil fra Skien: Bjørge Karosserifabrikk, som vi har omtalt tidligere her i Veteranvognen.

Valebøruten vokste seg ut av sine trange barnesko etter som tiden gikk. Da A/S Busstrafikk startet industrirute fra Hoppestad til Hydro hadde de ikke nok bussmateriell. Dermed ble det Bunkholt som foretok denne kjøringen.





Vi velger å bare peke på noen av de store endringene som skjer. Valebøruten forlater Chevrolet og går over til Bedford. Først en liten tass, deretter en Bedford 1950, forhandlet av Funnemark i Porsgrunn. Så blir det mye frem og tilbake med innbytter og gjenkjøp. Den som vil ha den nøyaktige beskrivelsen må skaffe seg et eksemplar av Norsk Motorveteran. Her vil du finne at Valebøruten nå opererer med en internasjonal garasje: Bedford, Ford, Volvo, Scania og Chevrolet. Chevrolet ble etter hvert brukt som privatbil.



Valebøruten utvikler seg, ikke bare vognparken men også tilbudet er i utvikling: Turkjøring med tilpasset buss til eksotiske steder, slik som her på 1950-tallet. Legg merke til damen med Kodaks kasseformete fotoapparat.

I albumet finner vi også et sjarmerende, og avslørende bilde: En liten gutt ved siden av Karl Johan Bunkholt foran en av bussene. Under bildet står det skrevet med pen skjønnsskrift: *Pappa foran H-3051*. Den lille gutten er Bjørn Bunkholt, mangeårig bussjåfør og mangeårig medlem i GVK, nå utvandret til Bergen. Ideen som ble unnfanget på et kontor hos Løvenskiold og som kom i rute i 1932 ble drevet og videreutviklet av Karl Johan Bunkholt. Her avbildet med den voksne Bjørn Bunkholt. Vi er fristet til å påstå at far og sønn var gode busser.



MEDLEMSMØTER

Referat fra medlemsmøte 3. april



Formann ønsket ca. 75 medlemmer velkommen. Ordfører i Skien, Marius Roheim Aarvold, ble ønsket spesielt velkommen.

Diverse saker

Medlemsmøtet i august flyttes til 14. august. pga nærhet sommerferien, det blir et fellesmøte med Amcar Grenland på låven vår. Utleiehuset er oppgradert med nye røykvarslere, brannslukkere og ny feieluke. Vi trenger fremdeles 4 kjøretøy til Handikappedes dag 23. aug i Porsgrunn. På LMK's landsmøte deltok fire stykker fra GVK pluss Jarle Rønjom (styremedlem LMK). Jarle ble valgt til nestleder, og Narve ble valgt inn i valgkomiteen.

Medlemmenes fem minutt

Geir Danielsen opplyste om at IF forlanger

brannslukkerutstyr i veteranbiler forsikret i IF. Narve Nordanger opplyste om at et pulver brannslukkingsapparat fort lager mer skade enn selve brannen ved en bilbrann, og anbefalte skum i stedet for pulver. Kristian Håkonsen foreslo at man har et apparat av hvert slag, Biltema har noen fine skum apparat i sprayboks størrelse.

Arne Bjørn Hoel på Kjøretøyshistorisk Museum Hundsfossen ønsker seg info om Skiens produserte Termopeder, museet har en-57 mod. Victoria og en-63 mod Tomos. Har du info om slike, så ta kontakt med Jarle Rønjom.

Kjøp og Salg, Nye Medlemmer

Narve Nordanger har kjøpt 1982 Bristol

603. Leif Ingar Liane vil selge sin lille Datsun. Det var ingen nye medlemmer i kveld.

Pause

Etter pausen fikk en engasjert ordfører Aarvold ordet. Han pratet villig om veibommer og veiprosjekter i Skien spesielt og i Grenland generelt. Han gikk grundig igjennom hva som kan bli satt igang av prosjekter hvis ny bypakke på 3 milliarder blir vedtatt. Medlemmene hadde mange spørsmål, meninger og kommentarer, og ordføreren besvarte alle sammen godt. Til slutt foretok Geir Havgar trekning av lotteriet.

Referent Per Øvrum

Referat fra medlemsmøte 8. mai

Formann ønsket ca. 85 medlemmer velkommen. Kveldens foreleser, Jon Winding Sørensen, ble ønsket spesielt velkommen.

Informasjon, medlemmenes fem minutter

Toddyreiser's tur til Sverige ble avlyst pga. for få påmeldte. Oddvar Høyjord skrøt av bladet vårt, og var imponert over hvor bra Veteranvognen er. Runar Hogstvedt minnet om Siljan-dagen som er 14. juni fra kl. 12.00.

Kjøp og Salg, nye medlemmer:

John Arvid Vestgarden har kjøpt Sigmund Aakvik sin Buick-33 mod. Leif Ingar Liane har kjøpt en Excalibur-70 mod. Arild Johnsen skal selge en Vespa-81 mod. 180 ccm.

I kveld var det 4 nye medlemmer: Thomas Rønnerud som har en 1984 Audi GT. Tor Nenseth som har en 1958 Lancia Cabriolet Aurelia B24 S, en 1957 Landrover, en 1949 Jeep, og en 1966 Volkswagen Type 3. Martin Andersen som har en 1983 Ford Sierra stasjonsvogn. Aslak Fjalestad har ingen bil (ennå), men kunne tenke seg en Fiat.

Pause

Tidligere journalist og redaktør i bladet Bil, Jon Winding Sørensen fikk ordet etter pausen. Han tok for seg bilhistorien i Norge, fra begynnelsen til dags dato. Winding Sørensen startet med bilismens grunnlegger i Norge, som var vegdirektør Hans H. Krag. Deretter var han innom Norges første bil, den første bilbrosjyren, den første bilutstillingen som ble holdt i 1909, de første store bilimportørene som

var Bertel O. Steen, Harald A. Møller, Isberg og Kolberg Caspary. Videre fortalte han om Norges første kvinnelige bileier, om bladet Bil, bilforlaget og om produksjonen av biler i Norge, og om norsk motorsport. Winding Sørensen er meget kunnskapsrik og holdt et veldig morsomt og engasjerende foredrag.

Til slutt foretok Kjell Harry Salbu trekning av lotteriet.

Referent Per Øvrum





Takket være Geir Danielsen fikk GVK etter anledning til å besøke Bakkane Bo og Servicesenter. Etter omfattende lobbyvirksomhet klarte han å få 23 kjøretøyer fra klubben til møte tirsdag 13. mai. Igjen var vi blitt lovet kaffe og boller, om det hadde noe å si for at så mange møtte opp skal være usagt. Men tilbudet, sammen med strålende sol gjorde nok sitt.



Vi fikk opplyst at Bakkane har plass til 64 beboere, fordelt på 4 forskjellige avdelinger med 8 beboere i hver. Her er tilbud for både vanlig pleietrengende og demente. Til å ta seg av beboerne er det ansatt ca. 150 personer med løst og fast. Dersom noen i klubben skulle være interessert å sikre seg en plass må vi dessverre opplyse at det for tiden ikke er en eneste ledig plass å oppdrive, så smør dere med tålmodighet.

Vi kan imidlertid berette for dem i GVK som ikke hadde anledning til å delta at det igjen var et strålende arrangement. Det vanket velkomsttale og gode ord til klubben, med påfølgende applaus fra de av beboerne som hadde funnet veien ut i solskinnet. Deretter ble det gitt klarsignal fra betjeningen, nå var kaffen klar og bollene varme.

Grunnet det store antall yngre personbiler som tilhørte de ansatte, ble det en del spredt parkering og fragmentering i grupper på forskjellige steder på området. Vi la merke til at flere hadde valgt å nyte medbrakt selv om det var signalisert at Bakkanes kjøkkenpersonale kunne både bake boller og koke kaffe. Samtidig.



I år som i fjor ble beboerne presentert for en del av kjøretøyene. Det var en klar forbedring at vi i år fikk låne mikrofon og høyttaler. Dermed kunne samtlige uansett grad av hørselshemming høre når Narve fortalte kortversjoner om de bilene som kjørte parade på parkeringsplassen. Vi la merke til at mange nikket gjenkjennende på hodet til enkelte av bilene. Eller når de fikk vite HVEM som hadde hatt en slik bil en gang i tiden. Elvis Presley var øyensynlig ikke glemt. Ennå.



Veteranbilparaden fikk stor oppmerksomhet, vi tolket stemningen blant beboerne som meget fornøyd både ved synet av bilene, og med de opplysningene som kom gjennom høyttaleren. Like populært var det at Finn Kongsrud i klubben spilte trekkspill og hadde fått med seg Edvart Stenersen som sang og spilte gitar. Og hele tiden skinte solen. GVK kan være fornøyd med dagen.

verdens billigste «konebil» ..?

Metropolitan 1961 !



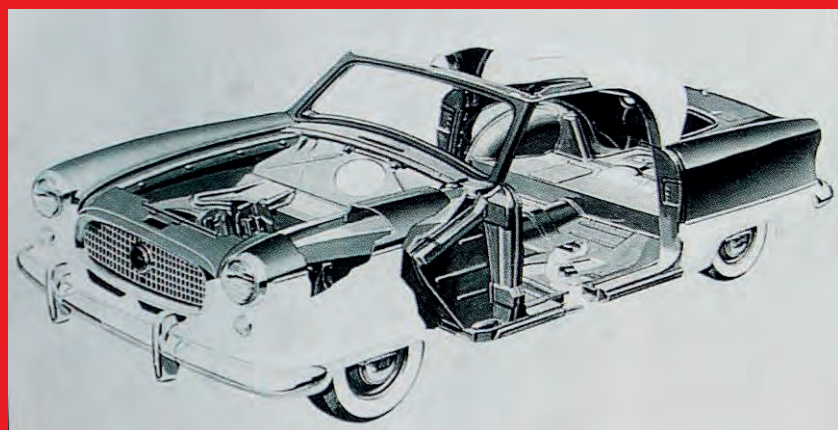
Man hører mye rart når man holder på med garasjebesøk, men Kåre Henning Lindtveits historie går utenpå det meste hva historikk angår: Nash skulle produsere en økonomi-bil som ikke skulle koste mer enn 1000 dollar. Som var beregnet på hjemmeværende husfruer. Slik at de på egenhånd kunne dra til byen for å shoppe... Sier noen «konebil» i dag vil de bli saksøkt og hengt ut i media.. Nash mente at ideen var god men klarte dessverre ikke å lage bilen så billig, de måtte ty til utlandet..



Kåre Henning Lindtveit legger ikke skjul på at han er ganske fornøyd med investeringen i det som antagelig er tidenes minste «amerikaner». Bortsett fra at samtlige utgaver av Metropolitan ble produsert av Austin i England. Kostnaden ble for høy hos Nash.

Kåre Henning Lindtveit søkte etter en bil som var like gammel som han selv og ikke var å se daglig på norske veier. Han kan historien på rams og forteller fortene enn vi klarer å notere: Idè og design oppsto i USA hos Nash. Får å få ned prisen prøvde man seg først i Torino hos FIAT. Der var planen å bruke motoren i FIAT Topolino. Som vi alle vet var Topolino verdens minste personbil da den kom på markedet i 1936, men var utstyrt med en beskjeden motor med 13 hestekrefter. Da Nash fikk vite det forsvant FIAT ut av bildet og valget falt på Austin, England. De var kraftigere skodd.

Metropolitan fortjente nemlig noe større og mer kraftfullt under panseret enn 13 hk, så det ble satset på en motor som Austin produserte selv, den kommer vi tilbake til senere. Det ser derfor ut til at valget av motor var avgjørende ved valget av produsent i tillegg til pris. Produktet ble utformet av Nash, og de forlangte at resultatet virkelig ble en konebil med en pris under 1000 dollar.





Som vi alle vet var Nash å finne i USA, de begynte å produsere biler i Kenosha i Wisconsin alt i 1916. I følge Kåre Henning oppsto ideen om en liten bil for hjemmeværende husfruer i 1954. Den skulle være billig, lett å håndtere og se litt staselig ut. I den anledning ble det sendt ut 250 spørreskjema med bilde av prototypen. Innholdet gikk stort sett ut på å bringe på det rene: hvordan vil dere at bilen skal være? Antagelig en av verdens aller første brukerundersøkelser. «Ønsker dere rattgir eller gulgir? Vil dere ha to separate forseter eller sammenhengende sofa?»

Ut fra svarene oppsto til å begynne med en utgave bl.a. uten bagasjeroms-lokk, smått og stort måtte legges inn fra baksetet etter at seteryggen var lagt ned. Kåre Hennings 1961-modell ser ut til å ha kommet over denne barnesykdommen.

For dem som undrer seg over ordet *Metropolitan*, kan leksikon røpe at den underliggende betydning er Metropol, en by av større økonomisk og politisk betydning. «*Metropolitan area er et begrep i befolkningsstatistikk i USA som betegnelse på byområde eller byregion..*» Dersom dette lyder gresk for de fleste, så er det korrekt.

Ut fra disse opplysningene tyder vi det dit hen at Kåre Hennings kjøretøy primært er beregnet på bruk i bynært området. Det viser den tydelig, den er kort, smal og tar liten plass på asfalten.



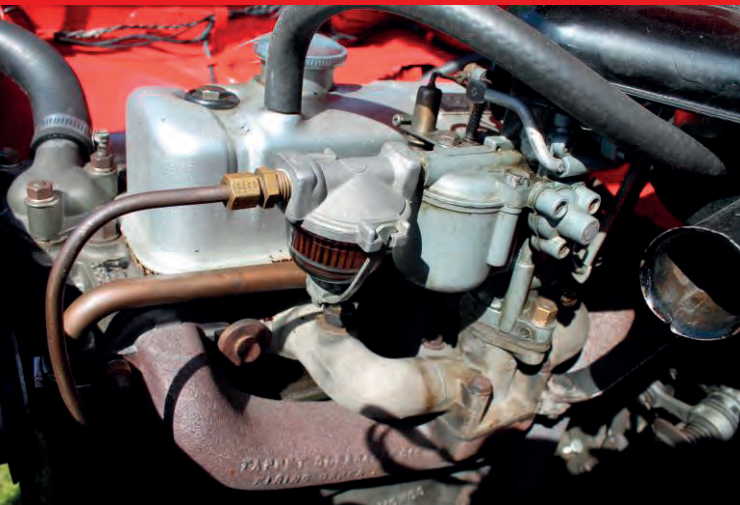
Fire generasjoner måtte leve uten bagasjeromslokk. I tillegg var bakruten 3-delt, noe som gjorde utslag på produksjonsomkostningene. Man skulle som sagt holde under 1000 dollar. Men på den siste generasjonen slo man til og fikk hel bakrute, og samtidig kom det lille sidevinduet foran. Det enkelte onde røster ville kalt «smårollingen» fikk mer preg av å være et tilnærmelsesvis fullverdig kjøretøy. Selv om den ble produsert i hos Austin i England var Metropolitan så hel-amerikansk i designen som vel mulig. Den har de typiske kjennetegnene fra amerikansk 50-talls design, bare i mindre målestokk. Metropolitan gikk ut av produksjon i 1961, men noen gjenglemte slengere ble solgt som 1962-modeller.

Fire generasjoner måtte leve uten bagasjeromslokk. I tillegg var bakruten 3-delt, noe som gjorde utslag på produksjonsomkostningene. Man skulle som sagt holde under 1000 dollar. Men på den siste generasjonen slo man til og fikk hel bakrute, og samtidig kom det lille sidevinduet foran.





Det enkelte onde røster ville kalt «smårollingen» fikk mer preg av å være et tilnærmelsesvis fullverdig kjøretøy. Selv om den ble produsert i hos Austin i England var Metropolitan så hel-amerikansk i designen som vel mulig. Den har de typiske kjennetegnene fra amerikansk 50-talls design, bare i mindre målestokk. Metropolitan gikk ut av produksjon i 1961, men noen gjenglemte slengere ble solgt som 1962-modeller.



Vi ble presentert for maskineriet i Kåre Henning Lindtveits miniamerikaner. Den første tanken som slo oss var «stakkars liten».. Selv med tanke på hvor slank Metropolitan var i formene virket motorblokken uendelig ensom der den befant seg, stort sett alene, uten det vi har vært vant til å finne under amerikanske motorpanser fra denne perioden. Vi fikk umiddelbart følelsen av at her hadde det vært plass til minst en motor til. Men det som sto der rommet 1500 ccm og kunne yte 55 hestekrefter. Noe som egentlig er en sann overflod med tanke på bilens størrelse.

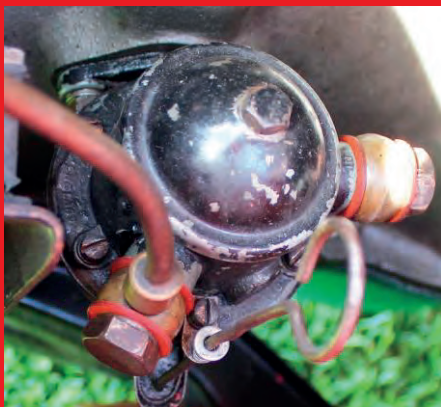
Motoren var heller ikke kravstor, vi fikk opplyst at det gikk med godt under literen når Metropolitan var på handletur. Konklusjon: Under panseret var det altså ikke særlig mye, med det lille som var der var rent og pent.





Å bruke begrepet overdådig ville være en overdrivelse når det gjelder interiøret på Metropolitan 1961. Derimot må vi innrømme at den virker absolutt sjarmerende i sin beskjedne enkelhet. Vi legger merke til at en husmor på

vei til supermarkedet kan dra på til 80 miles / timen. Dersom hun har det ekstra travelt. Vi biter oss også merke i den praktiske lille runde gummiblåsen helt til venstre på bildet. Den pumper spylervæsken manuelt.



Det en liten detalj som absolutt er formålstjenlig på en veteranbil som har ligget i dvale i månedsvis: For å slippe å kinne og kinne og slite på startmotoren er den utstyrt med en liten manuell bensinpumpe. Et par drag med den så skulle Kåre Henning være startklar. Og så forteller avstanden mellom pedalene at det er en stor fordel med små sko.



Kåre Henning Lindtveits skostørrelse vet vi ingenting om, men vi vet at han kjøpte bilen i september 2023. Da sto den til salgs på Bryne. Han måtte ta noen runder med seg selv før han satte seg på toget og rakk så vidt frem før stengetid.

Etter litt prøvekjøring var bilen hans. Deretter la han Bryne bak seg og satte kursen mot Porsgrunn. Og kom frem uten noen viderverdigheter! Vi kaller det en modig handling. Etter at Austin var ferdig med den ser det ut til at den har levd sitt liv i Canada. .

Merket på grillen har teksten «Royal Automobilclub Canada», har en konge-krone øverst og det canadiske flagget i midten. Deretter var den innom Atlanta i USA før den kom til Norge.



Da Kåre Henning tok den i øyensyn på Bryne så den pen ut, noen små sår i lakken hist og her skremte ham ikke. Bedre var det at det ikke var rust på den. Ennå bedre var det at motoren var ok, det samme var girkassen. Det er jo gode grunner for et kjøp.

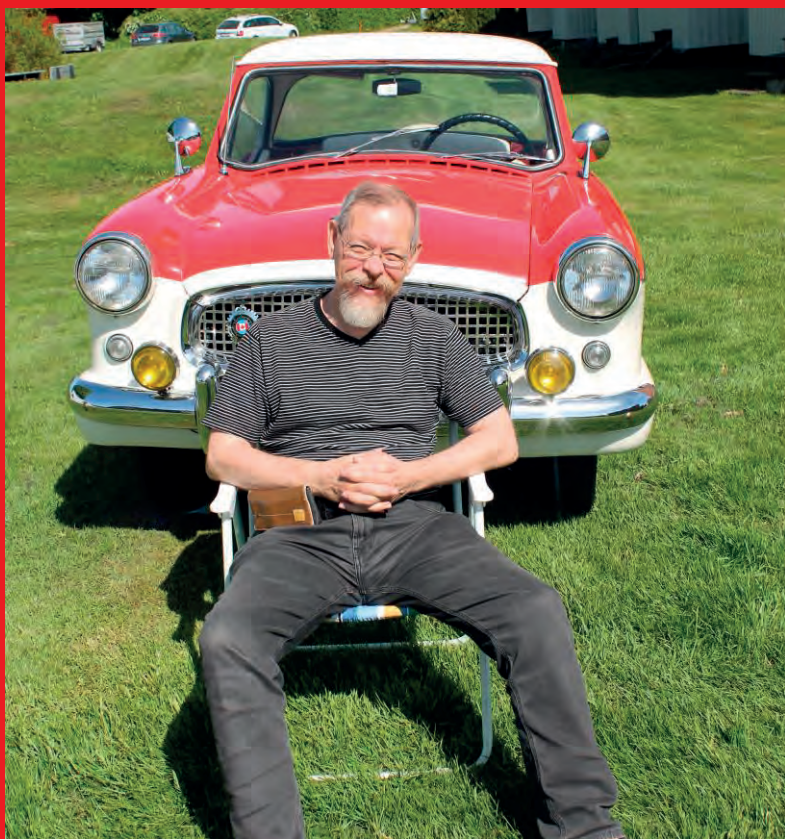
Bilen hadde et akseptabelt støynivå da han prøvekjørte i behagelig tempo, men når den brede landevei frister er det lett å la seg rive med og gi på noe mer. Han innrømmer at når han fikk bilen opp i 80 – 90 km/t steg støynivået mange faretruende hakk innendørs. Det løste han enkelt og greit ved å benytte ørepropper. Det eneste problemet han har møtt på var at håndbrekket til tider låste seg, men ettersom vi har forstått er den saken ute av verden.

Motoren går jevnt og fint på tomgang, men kan være noe lunefull når de er ute og kjører, da er den ikke fullt så omgjengelig. Han regner med at ved å finjustere forgasseren vil det problemet også være ute av verden.

Speedometeret er for øvrig et ustabil element, det klarer ikke helt å bestemme seg og virrer litt frem og tilbake. Kåre Henning har funnet en løsning på det, han kalibrerer farten ved hjelp av GPS på mobilen. Da er han noenlunde sikker på hvor fort det går unna.

Vi får opplyst at det ble produsert 95000 Metropolitan til sammen for eksport til USA. Her er det fremdeles et stort miljø for bilmerket. Det myldrer av klubber, og den er rikt representert på museer rundt omkring. Det gjør at det er enkelt å få tak i deler til den. I Norge er den dårligere representert, Kåre Henning Lindtveit angir at det kun finnes 5 eksemplarer av den.

Så han har all grunn til å smile fornøyd, Kåre Henning har sine ord i behold: det lille sjarmtrollet er sjelden å se på norske veier. Og er like gammel som ham..



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





Når et arrangement i Bergen er gjentatt én gang kalles det tradisjon. Det samme kan vi si om Veteranbildagen i Skien, som i år ble arrangert for 3. gang. En tradisjon vi håper kommer til å leve lenge, deltagerantall og folkemengden tyder på det. At det definitivt ble vellykket skyldes både Tor Hammersmark som er daglig leder for Skien By, vår meget velvillige avis Telemarksavisa, og sist, men ikke minst, styret og medlemmene i Grenland Veteranvognklubb. Vi får legge til at værgudene også hadde en finger med i spillet. Og for tredje gang på rad ble det full klaff på alle punkter. Lørdag 26.april ble det atter folkefest i Skien.



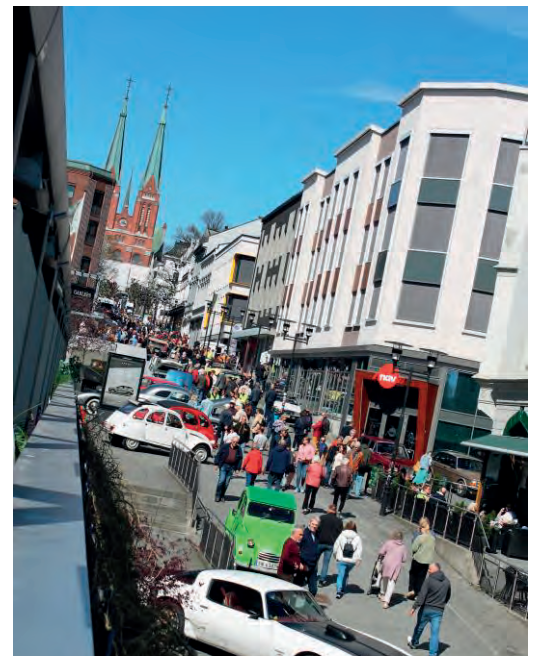
Veterandagen i Skien sentrum begynner lenge før det går av stabelen. Planlegging, lister over hvem som skal være vakter og hvor de skal stå, plassering av sperringer, alle tenkelige og utenkelige problemer skal løses, for til sist å munne ut i møte med fordeling av jobber etc. Så er det klart for fest.



Dagen startet med minusgrader og blå himmel. Handelstorget lå i kald skygge, solen var opptatt andre steder og kom ikke hit før noe senere. Vaktene gikk gjennom de siste instruksene før storinnrykket, mens formann Jarle Rønjom påtok seg oppgaven med å sette sammen stangen for banneret foran klubbens sekretariat. Som alltid er Steins Citroen HY. Det var en kald men forventningsfull morgen i Skien den lørdagen, men noen iherdige morgenfugler var alt på plass. De gjaldt å få seg en strategisk god plassering slik at de ikke risikerte å bli innesperret. Så var det bare å vente..



Vi slapp å vente lenge, ganske raskt strømmet det på en jevn flyt av veteranbiler i alle utgaver, alder og fasong. I år var Rådhusplassen stengt. Det problemet krevde ekstra omsorg fra komiteen. Hver lille flis av gatene i sentrum ble analysert på jakt etter mulige steder å hensette en veteranbil. Grøntareal og ladestasjonen for El-biler ble tatt i bruk. Ved parkering skulle det samtidig tas hensyn til muligheter for gjennomkjøring, og ikke minst, det skulle være plass til de tusener besøkende som kom for å beundre veteranene. Til sist var hele sentrum stappet med biler fra topp til tå. Det samme gjaldt de besøkende, de var overalt der det var mulig å slippe til mellom kjøretøyene. Klokken 11 var alt klart.





Vestfold 2cv-klubb møtte mannsterk opp og tilfredsstilte de nysgjerrige som ville ha en titt under panseret, «hvor stor er motoren din?» Mange av deltagerne var optimister og nøt medbrakt campingutstyr med tilhørende vått og tørt. Rutebilhistorisk forening møtte opp med sjåfør og tilbød gratis busstur i nostalgis tegn. 251 kjøretøyer var å se i Skien den lørdagen, fraregnet barnevogner, sykler og trillebager.



Chevrolet lastebil 1936 med helnorsk historie. Bilen var ett fast innslag under våre arrangementer på slutten av 90-tallet og 2000-tallet, og fremsto som original. Gammel gårdsbil fra Kodal i Vestfold, ofte observert med tømmerhenger bak. I bakkant kan vi se eieren Tom Ellefsen, som i anledningen kjørte sin nyregistrerte 1937 Dürkopp, og overlot lastebilrattet til sin fetter Oddbjørn Ellefsen.

Fra Grenlandsrally 1997



Definisjonen på veteranbil? Med 15 millioner produserte eksemplarer er det få som slår T-Ford. Torkjell Jore brukte denne bilen trofast i mange år, og selv om han var i besittelse av flere veteraner, var dette muligens favoritten. Min egen bestefar kalte den for «tråkk-Ford», kanskje med referanse til pedal-giring og håndgass? Bilene hadde en 2,9 liters 4-sylindret motor på 20 hk, og etter sigende en toppfart på skremmende 70 km/t.

Gamle bilder er alltid morsomt, og da jeg leste julenummeret 2023 hvor vår leder, Jarle Rønjom delte biler fra åpningen av Elstrømbua i 1983, ble det vekket en ide. Jarle var nok ikke gamle karen den gangen, og undertegnede var heller ikke mer enn 10 år da jeg gikk berserk med kamera på Grenlandsrally i mai 1997.

Av John A. Vestgarden

Pappa gikk skift på Hydro, og påfallende ofte jobbet han natt eller formiddagsskift på Kristi-Himmelfartsdag under min oppvekst. Vi får derfor takke mamma for at hun på tross av forholdsvis lite interesse var så grei å kjøre min bror og meg til der begivenheten skulle finne sted disse dagene. Hun burde hatt diplom for alle de timene hun har gått og ventet på guttene som aldri ble ferdig med å studere disse klenodiene, nyte oljedamp og bensindunst og ikke minst suge til seg alt Dag Holmer pratet om da bilene ble sendt av gårde.

Husker spesielt dette Grenlandsrally, da det dukket opp flere biler som jeg ikke hadde sett før, og i tillegg husker jeg det var mange hyggelige sjåførere. Det er helt elementært at vi





1938 Ford V-8, denne også med norsk historie. Selv om Henry Ford fortsatt hadde stor innflytelse på firmaet sitt på denne tiden, og åpenbart foretrakk de konservative løsningene, er det få som kan måle seg med 30-talls Ford når det gjelder design og eleganse sett opp mot pris. Legg merke til at lyktene nå er integrert i skjermene, noe GM ennå skulle vente 2 år med før de fulgte etter. Bilen er ennå registrert og skiftet eier i fjor.



1912 Hurler. Når var en messingbil med i Grenlandsrally sist? Denne sjeldne franske bilen var eid av vår daværende formann Bjørn Gunnar Normann og mange vil kanskje se at den ligner på Renault biler fra samme periode. Se for øvrig at radiatoren er plassert på torpedoveggen (bak motoren). Hurler holdt det gående fra 1896 til 1930, men var ingen stor-skala produsent. Denne bilen ble etter hvert solgt til Sverige, og undertegnede så at den der sist ble annonsert for to år siden. Legg også merke til den fine Morris Oxford «Bullnose» som følger på.

veteranbileiere er positive når det dukker opp små jenter og gutter som kanskje om noen år skal føre arven vår videre.

Midt på 90-tallet var det norske fotballandslaget våre helter og midt iblant dem stod Drillo. Årets største is-nyhet fra Diplom-Is var derfor «Drillo-isen» og minnes tydelig at Gunnleik Kjestveit insisterte på at jeg måtte ha to slike is, da han delte ut gratis iskrem til oss barna.



Packard Convertible Coupe 1953, bruktimportert til Norge i 1987, og kanskje en av de mest elegante cabrioletene fra første halvdel av 50-tallet. I motsetning til de fleste amerikanske luksusbilprodusentene som nå leverte V-8, holdt Packard fortsatt på den sideventilerte rekkeåttener på enten 150hk eller 160hk.



En annen meget sjelden bil er denne 1930 Marquette. GM ønsket å kapre markedsandeler, og flere av deres fem merker fikk derfor «billigutgaver», men timingen var dårlig da børskrakket sto for tur, og dessuten ble det mye intern konkurranse da flere av merkene modeller kostet nesten det samme. Dette er en «Buick-light», med sideventilert motor og norsk historie siden 1934. Steinar Hødal kjøpte denne i 1972 (!) og gjort den fin restaureringsjobb. Bilen var i mange år beige, men en gartneri-eier må jo ha en grønn bil.



Ford Convertible 1935. En svært pen utgave i delikate farger og i nydelig stand. Denne er utstyrt med «flathead» V-8 på 85 hk som Ford introdusert 3 år tidligere, og etter sigende var så sprek at Bonnie og Clyde sendte takkebrev til Henry Ford da deres bil med tilsvarende motor ikke hadde problemer med å kjøre fra datidens politibil.



Chrysler CM New Six 1931 var i mange år fast deltager under våre arrangement. En nydelig bil, denne også med norsk historie, og ikke minst et design som tok konkurrentene på senga. Både GM og Chevrolet hadde flate radiatorkapper, men Chrysler viste at de nå satset på strømlinjeformene. Bare tre år senere skulle de lansere sin «Airflow», en skikkelig kontroversiell bil! Denne bilen er fortsatt registrert, trolig i samme familie, men det hadde vært hyggelig med et gjensyn. Tilsvarende bil i beige gikk også i GVK og var også mye å se på samme tid, men er visstnok solgt.



Chevrolet BelAir 4d Sedan 1955. Denne bilen kom til landet i 1957, og var tidligere et vanlig skue på treff og samlinger. Kanskje et av de mest ikoniske 50-tallerne, og selv ganske vanlige utgaver oppnår forholdsvis høye salgssummer i dag. Nydelig design med Ferrari-inspirert grill og V-8 som nyhet, førte til at det dette modellåret ble produsert over 1,7 millioner Chevroletler!

Trolig har det også dukket opp en del langveisfarende denne dagen, da flere av bilene ikke hadde tilknytning til Grenland på denne tiden. Ellers var det mye aktivitet på løpsfronten den gangen, for GVK arrangerte også «Sjærgårdsrally», som regel med start fra Brotorvet på Stathelle.

Heldigvis trang ikke mamma å trå til da, for jeg kunne trå selv på min egen sykkel for å komme dit, siden barndomshjemmet lå rett i nærheten. Imidlertid ble Skjærgårdsrally ikke arrangert påfølgende år da GVK ble vertskap for Norgesløpet. Selv om 90-tallet kan føles nære, begynner

det å bli en stund siden nå, og det er få av disse bilene som er med oss under nåtidens Grenlandsrally. Litt artig at det på det ene bildet kan skimtes en splitter ny Mitsubishi Galant stasjonsvogn med reklame på siden. Om to år kan denne også stille til start i Grenlandsrally.



Jacob Aarak sin 1958 Chevrolet Impala, en bil han har hatt i en årrekke. Impala var fra dette året Chevrolet sitt flaggskip, med sportslige detaljer og heftig motor. 1958 var første året at doble frontlykter ble lovlig over hele USA, og vi kan se at det ikke ble spart på chrom når bilene skulle styles. Hvem drømmer vel ikke om en slik?



1938 Buick Special. Lite visste undertegnede om at jeg 24 år senere skulle kjøpe en nesten identisk bil. Denne er registret ny i Norge i Juli 1938, en måned etter min, men har samme farge og tilsynelatende samme ekstrautstyr. Ryktene skal ha det til at det var en bambling, ganske kjent i miljøet, som eide denne den gangen. Bilen har en svært stillegående rekkåtter som nøyer seg med snaue 400 rpm på tomgang, og for øvrig var dette første året Buick testet ut de støtdemperne vi i dag benytter på de fleste bilmodeller.

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.

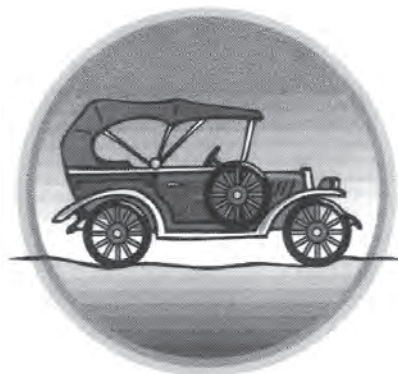
SKIEN BILRESTAURERING

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...

- 14. juni:** Siljan-dagen inviterer veteranbilar
- 14. juni:** Sjøterrassen Motorshow, Stathelle
- 14. juni:** Verdensarvløpet, Notodden.
Påmeldingsfrist 4. juni.
- 14. juni:** Veterankjøretøydagen,
Stokke Bygdetun, Tønsberg.
- 14.-15. juni:** Trekkferjefestival, Søgne
- 15. juni:** Spiralløpet, Drammen
- 19. juni:** GVK dekksparking på Slevollen
- 12. juli:** Norgesløp, Sandefjord.
Sjekk annonse i nr. 1
- 25. til 27. juli:** Delemarknad, Biri
- 9. august:** Kongsbergkneken, Kongsberg
- 14. august:** GVK medlemsmøte
(med Grenland Amcar)



Dekksparkekveld på Slevollen 15. mai. Godt oppmøte, men skarp vind gjorde at det blei mest folketett på terrassen i sola. Framfor terrassen finn vi Audien til nyinnmeldt medlem Thomas Rønnerød og Datsunen til Leif Ingar Liane, som han gjerne vil selje.



Trist historie som gikk litt betre etterkvart. På Facebook har det i vinter versert bilete av ein Triumph TR3 stappa oppi ein søppelcontainer. Berre skrot var det mange som tenkte, men ein vaken tilsett på metallreturen hindra at bilen gjekk i pressa og etterkvart blei Triumphen faktisk redda. Det viste seg at dette var ein restaurert bil som hadde blitt stolen utanfor vinterlagringa (våren 2024?) medan bilen venta på at eigaren skulle hente denne. Deretter har bilen vandra i lyssky miljø før bevisa blei forsøkt fjerna og bilen putta i container utan chassiplate. Dei fleste av skadane er frå bruk av grabb til å hive bilen oppi containeren. No er mange trådar nøsta opp og bilen har fått ny og entusiastisk eigar i Holmestrand der siste bilete er knipsa.

Det har kome ein ny stasjon med 98 oktan i Grenland. Haslestad Energi på Vallemyrane har til og med tavle som viser literprisen på 98 oktan. På redaksjonens uhøgtidelege test av pris på 98 ein søndag etter TUB, var det og den billigaste 98 vi fann. På Shell stasjonane kosta 98 EØ 25 øre meir pr liter, på to Esso 50 øre meir, medan CK sin stasjon på Goberg var prisleiande med eit påslag på 1,25 pr liter. Det var sikkert andre tal neste søndag.





For dei som er bekymra for rekruttering til bilhobbyen. Ein entusiastisk gjeng har også i år arrangert treffet MODIFIED 10. mai på Herøya og det kunne sjå ut til at dei minst samla 250 køyretøy. Dei fleste bilar var nok under 30 år og ikkje lenger så originale, men entusiasmen var stor hos publikum - der dei fleste heller ikkje var stort meir enn 30 år.

Onsdagsgjengen har tidligere hatt fast møtested på Venstøp i sommersesongen. Nå er Venstøp stengt og klubben har fått tilbud om å benytte Brekkeparken. Hver onsdag klokken 11.00 åpnes hovedporten og parken stilles til disposisjon. Kaffe, boller og vafler kan deretter kjøpes på vanlig måte i kafeen. Første inntog i parken foregikk onsdag 21. mai.



Til slutt ein skikkeleg karamell. Nyinmeldt GVK-medlem Tor Nenseth stilte med sin 1958 Lancia Cabriolet Aurelia B24S på medlemsmøtet i mai. Mange har nok sett bilen i Grenland før, men no er det også ein GVK-bil.

Frist for stoff til neste utgave er 15. august 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

