

Nr. 6 – 2021 Årgang 46



Veteranvoغن



Av innholdet:



1940 Chrysler



Datsun



Mercedes W115

Formann:

Torfinn Dale
Tlf: 911 90 595
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

Nestformann

Leif Ingar Liane
Tlf: 907 56 419
E-mail: leifingar@byggmesterliane.no

Sekretær:

Per Øvrum
Tlf: 958 74 878
E-mail: perovrum18@gmail.com

Kasserer:

Arild Johnsen
Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale
Tlf: 924 01 984
E-mail: torkvaal@online.no

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Tlf: 913 16 526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

Narve Nordanger
Tlf: 982 15 094
E-mail: flathead323@gmail.com

2. varamann:

Lars Tufte
Tlf: 476 57 858
E-mail: laol-tuf@online.no

Revisorer:

Per Høiseth

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Arild Johnsen
Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne Tor Gunnar Eikeland
Tlf: 905 04 764 Tlf: 992 37 505

Teknisk bil:

Svein Ekornrød
Tlf: 905 26 749
E-mail: sv-ekorn@online.no

Teknisk Motorsykkel:

Hans Olav Kise Tlf: 35 59 06 78 / 930 11 583
E-mail: hanskise@gmail.com

Tilhenger Skien:

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

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 besiktiget for LMK-forsikring)
Tore Wahlstrøm
E-mail: torewahl@online.no
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99 362



Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

Klubblokalet

"Låven" åpner fra kl. 18.00 – møtet begynner kl. 19.00.

Adressen er

Porsgrunnsveien 242
3736 Skien

Korona

Medlemmene får varsel på SMS dersom det blir kanselering av

medlemsmøter i 2022 på grunn av korona-restriksjoner.

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.

REDAKSJONENS HJØRNE

Idag er det 23. november og det er en måned til jul. Jeg kaller det mørketid på denne årstiden. Riktignok har vi mye lys i forhold til Nord-Norge, men det er mørkt når jeg kommer hjem fra jobb. Utendørs aktiviteter roer seg ned. Prosjektene ute blir prioritert på lørdagene og hodelykta er fast inventar når hunden ber om en luftetur.

Garasjeaktiviteter er en fin ting på denne årstiden. Vi ønsker oss noen bilder og gjerne noen ord om du holder på med et eller flere prosjekt. For ordens skyld så snur sola 21. desember klokka 16.59 sier Google. Det er håp i år også!

Det var et veldig hyggelig klubbmøte 4. november. Jeg setter stor pris på å treffe likesinnede den første torsdagen i måneden. For meg så skaper klubb møtene høydepunkter og er en aktivitet jeg ser fram imot.

Redaktøren i bladet Amcar skriver i siste leder om neste sesong. Det er fint å glede seg til neste sommer. Jeg håper at vi kan arrangere Grenlands Rally til sommeren og at smittetallene går ned. Dessuten så har jeg et håp om at på 17. mai kan det skje noe for oss med veteran og hobby kjøretøy. Den tida som ungene spilte i skolekorpset eller gikk i barnetoget er over. Nå er de blitt

store og flytta ut slik at den dagen for vår del gir nye muligheter. Jeg satte stor pris på kolonnekjøringa 17. Mai i 2020. Det var en stor og flott opplevelse. Tusen takk til styret og medhjelpere som arrangerte!

Redaksjonen ønsker tips om du har en motorsykkel som vi kan skrive om. Vi er en stor klubb og det er mange medlemmer som for meg er ukjente. Det er også veldig gøy at vi får nye medlemmer. Så det er sikkert noen tohjulinger der ute som kunne vært presentert i Veteranvognen. Send en melding eller ring meg om kvelden.

Her kommer tips om en TV-serie du kan kose deg med i jula. Min kamerat Knut tipset meg om at endelig har NRK laget et program med godt (bil-)innhold. TV-programmet heter: «Olav på Kvipt». Det handler om Olav som driver Kvipt Gjestegård i Fyresdal og jobber med bil samtidig. Han har interesse for alt fra A-Ford til meget ombygde eller hjemmebygde biler. Serien ligger på tv.nrk.no. Det er fem artige og inspirerende episoder.

Vi ønsker alle en god og fredelig julehøytid og et godt nytt år.

*Redaksjonen
ved Leif Høgeland*

STRIPA SHOE BY MACNELLY



FORMANN HAR ORDET

Hei igjen, alle GVK medlemmer og andre som leser vårt medlemsblad, VETERANVOGNEN.

Da er vi i gang med tilnærmet normalt aktivitetsnivå i GVK, og det kan vi like. Nå har vi startet på vinteren, og mange har vel prosjektarbeid på gang, jeg har startet på restaurering av min PV – 1947. Har allerede hatt en tur til VP-Autoparts i Borås og hentet en ladning med deler, har sendt setene til Lithauen og bestilt støtfangere fra Vietnam. Dette skal bli en spennende vinter, og jeg gleder meg til denne jobben. Jeg håper mange av våre medlemmer har prosjekt å arbeide med som vi kan se resultatet av til våren.

Ellers har vi hatt en formidabel dugnadsinnsats i vårt møtelokale, og der gleder jeg meg til å vise dere resultatet som jeg tror dere vil like. Det har i løpet av 2 uke blitt gjennomført 265 dugnadstimer med 9 flinke og villige medlemmer. Vi har også hatt med oss fagfolk i form av byggmester og elektriker, og ja, fagfolk er fagfolk. Jeg benytter anledningen her til å takke alle som har vært med på denne operasjonen.

I møtene som har vært avholdt i høst, har vi hatt gleden av å hilse på mange nye medlemmer, det har så langt i år blitt tilført 22 nye, og det er vi godt fornøyd med sett i forhold til det lave aktivitetsnivået som har vært i 2021. Vi har også solgt inn at klubben har mange aktiviteter gjennom uken i disse møtene, og det har vi merket spesielt på tirsdags kveldene. Der er vi nå så mange at vi flytter denne samlingen ned i første etasje, der vi har bedre plass, og nytt og fint lokale som fortjener å bli brukt.

Dere vil også sammen med dette



bladet se at det ligger en folder, eller enkel presentasjon av GVK og dens aktiviteter. Denne ønsker vi dere ser på, og ikke glemmer, men bruker den til å verve nye medlemmer. Dere har helt sikkert noen dere kjenner som med fordel kan få denne av dere, og så har vi flere til utdeling i vårt klubblokale slik at dere kan fortsette med vervekampanjen.

Årsmøte som vi nå har bestemt å gjennomføre 3. februar 2022 vil da omfatte både 2020 og 2021, så dette blir et viktig årsmøte med valg og alt som hører med. Og tradisjonen tro, nydelige snitter, kaffe og bløtkake til alle på husets regning selvfølgelig. Da vil jeg avslutningsvis å takke for året som snart er historie, og ønsker dere alle en fin og fredfull julehøytid og et godt nytt år som vi har store forventninger til.

Ta vare på hverandre.

Hilsen Torfinn

Veteranvognen

Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
E-mail: flathead323@gmail.com
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Leif Hægeland
E-mail: leif.haegeland@gmail.com

Web-master:

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

Grenlandsrally:

Tore Kvaale Tlf: 924 01 984
E-mail: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

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

**Innlegg til *Veteranvognen*
mottas med takk!**

UTGIVELSER I 2022:

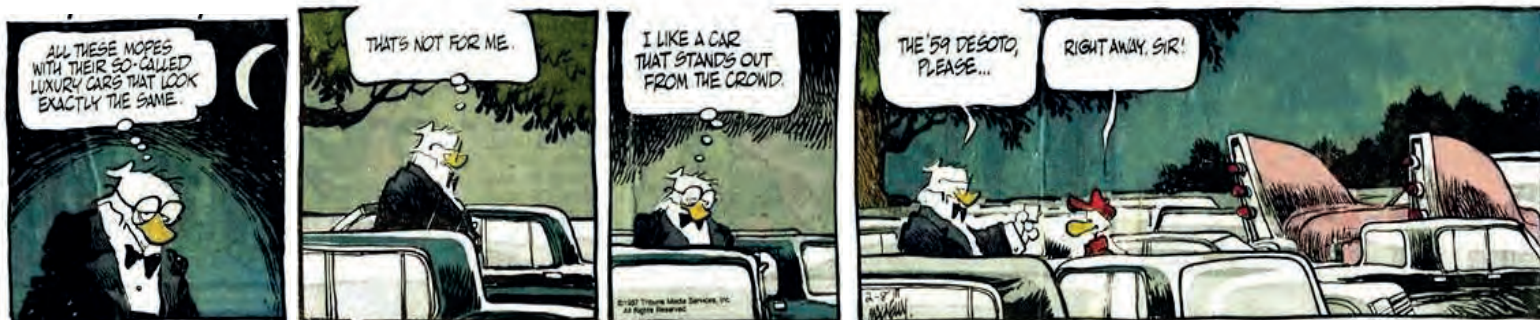
Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 16. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Framsidedfoto:

Til julenummeret har vi gleda av å vise John Arvid Vestgarden sin 1930 Buick Phaeton Serie 60 på vinterføre. Bilen blei grundig presentert i nummer 1 i år.

NYE VAKTMESTERE

Vår vaktmester Kai Larsen har fått avløsning av helsemessige grunner, og inn i hans sted har vi fått et team på to mann: Åge Lohne og Tor Gunnar Eikeland. Åge og Tor Gunnar er likeverdige i vaktmester teamet, og innehar kvaliteter som definitivt dekker GVK sitt behov. Vi ønsker Åge og Tor Gunnar velkomne inn i sine oppgaver.



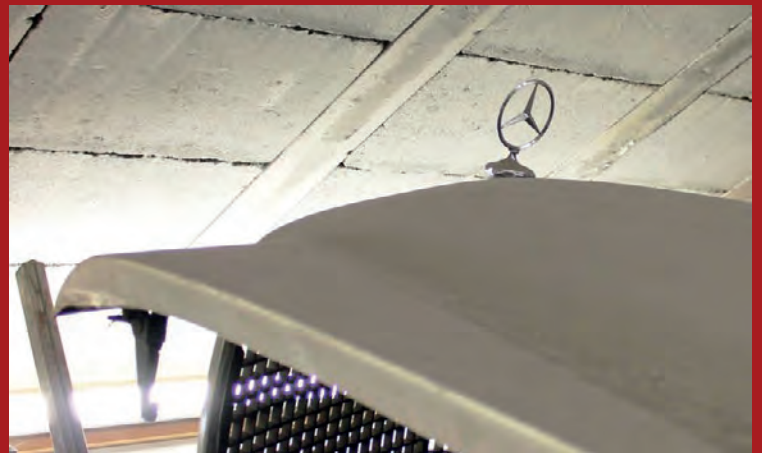


«Dette skal bli en Mercedes» ..med tiden..

«Hva trenger man mest når man skal vrenge en Mercedes ut inn og så tilbake igjen? En veldig forståelsesfull kone!» Øyvind Kvernbakken kaster et blick over kanten på sveisebrillene etter å ha fastslått fakta. Han tilhører gruppen av et økende fåtall som graver seg ned til bunnen når han restaurerer en veteranbil. Og det gjør han ikke i en håndvending. Tvert i mot. Han sier selv at han er en langsomt-arbeidende perfektjonist, et inderlig og ektefødt petimeter.



Prosjektet som møter oss i Øyvinds garasje påkaller ingen umiddelbar gjenkjenning. Delvis avskrellet, flekkvis kulørt og ribbet for innbo og uten det meste. Det er først når vi ser stjernen på panseret at vi kan slå fast at dette dreier seg om en Mercedes. Antagelig opprinnelig hvit. Men derfra trenger vi hjelp. Øyvind Kvernbakken kan fortelle at vi står foran en Mercedes W 115, og at den forlot fabrikkene i 1975. Da hang



den sammen i et stykke, det gjør den ikke nå. I garasjen opptre den stykkevis og delt, hvor alt er i forskjellige faser av restaurering. Etter å ha konferert med bilder fra internett kan vi fastslå at som fabrikkny var den et staselig skue. Det må innrømmes at vi der og da kunne ane at det ferdige resultatet lå langt fram i tid. Hvilket ikke ser ut til å plage Øyvind Kvernbakken det minste. Vinterstid arbeider han daglig jevnt og trutt i garasjen og kommer så langt som han kommer. Når det blir sol og varmt trekker han ut og sysselsetter seg med andre oppgaver. Så kommer høsten, og da er det på an igjen. Han tar den tiden han trenger.

Mercedes W 115 ble levert i mange varianter ut fra det vi kan lese oss frem til. Minst 12. Og selv om vi alle vet at Mercedes er tysk, ble den produsert, i tillegg til Stuttgart, Bremen og Sindelfingen i Tyskland, også produsert i East London i Syd Afrika, Setúbal i Portugal, Barcelona i Venezuela og Catàn i Argentina. Ikke det minste rart at de klarte å produsere til sammen 1.437086 utgaver av Mercedes W 115 før de avsluttet eventyret i 1976. Så vet vi det.





Da vi ankom Øyvind Kvernbyggens garasje var han i gang med restaurering av dørene. Selv et utrenet øye kunne se hvorfor: nedre del av døren var ikke der. Det blir dårlig tetting av slikt på fuktige dager. Og trekkfullt.



«Jeg er nok et *petimeter*». Det var Øyvind Kvernbyggens beskrivelse av hvordan han arbeider med restaureringen. De fleste har en oppfatning av begrepet *petimeter*. I Norsk Konversasjons-leksikon står det: Pedantisk og småskåren (smålig og trangsynt) person. Ordet *petimeter* kommer av det franske ordet *petit maître*, som betyr en liten herre, en laps og snobb.



Vi må si at betegnelsen er en fullstendig skivebom når det gjelder Øyvind Kvernbyggen. Ikke er han liten, ei heller eller en lapsset snobb. Etter å ha tilbrakt noen timer på verkstedet hans vil vi heller betegne arbeidsmetoden som utsøkt tålmodig og krevende nøyaktig. Vi kommer ikke lenger unna en snobbete og smålig laps i våre dager. Det vi også kan slå fast er at han ser ut til å vite hva han holder på med.



Øyvind Kvernbyggen ble født i Enebakk i 1955 og tok fagbrev som bilmekaniker hos Bertel O. Steen på Lørenskog i 1973 – 1975. Direkte derfra fikk han fartstid hos Telemark Bilsenter som etter hvert ble til Bertel O. Steen. Etter 15 år med reparasjon av andres biler valgte han å legge det på hyllen. Da hadde han opparbeidet et godt grunnlag for å håndtere veteranbil. Det kommer absolutt Mercedes W 115 1975 til gode.

Den er det første virkelig store restaureringsobjektet han har hatt mellom fingrene. Men det har ikke skortet på andre private oppgaver gjennom årene: Først ute var en VW som ble pusset opp og brukt som dagligbil. Deretter avanserte han til en Peugeot som også ble overhaldt. Og så gikk det slag i slag: brukte biler til eget bruk som han tok hånd om og gjorde om til sunne og friske kjøretøy.

Etter en rask hoderegning kom han frem til at det har blitt 10 Peugeot gjennom årene. Og alle har han handlet hos Bertel O. Steen.



Foto: Øyvind Kvernbakken



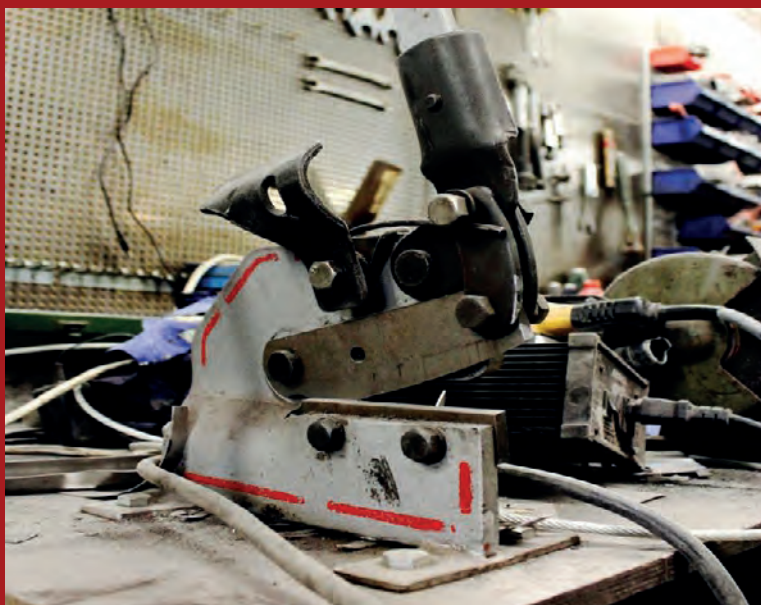
Foto: Øyvind Kvernbakken



Foto: Øyvind Kvernbakken

Da Veteranvognen møtte Øyvind i garasjen fortalte han innledningsvis at dette prosjektet var et TOTALT prosjekt. Deretter dro han frem bilder som han selv hadde tatt i løpet av restaureringen. De fortalte noe som vi for så vidt visste fra før: Slike tiltak innebærer omtrent alt. Han grov seg ned som en arkeolog, på leting etter noe mer eller mindre håndfast under lag på lag med lakk, støv, grus og tectyl. Det foregikk helt

etter læreboken: Lete- grave frem - forske – bevare. Etter diagnosen viset det seg at Mercedes W 115 var totalt nedrustet . Bilen hadde hatt to tidligere eiere, den siste hadde parkert den i Langesund. I 1976. Og der hadde den stått. Og stått. Og stått. Helt frem til 2009. Vi spurte om denne modellen var den årsklassen det gikk gjetord om, Mercedesen som rustet alt før den forlot fabrikkene?



Øyvind Kvernbakken benektet påstanden umiddelbart. Hvis så hadde vært tilfelle ville det ikke vært flisa igjen av den da han fant den. Nå var det tross alt noe metall under lakken. Første del av operasjonen var et frontalt angrep på understellet. Alt bevaringsverdig ble blankpusset, understellet så til slutt ut som en nyslått mynt. Deretter gikk han over med lupe. Som ventet ble det mye klipp og lim. Eller kutt og sveis. Plateklipper, vinkelsliper, blikksaks og ellers alt som hører med til faget ble tatt i bruk. Garasjen til Øyvind Kvernbakken er utstyrt til å takle det meste. Med litt tid kunne han til og med fått fregatten Helge Ingstad tilbake på rett kjøp.

Det som gjenstår nedentil er et område på torpedoveggen som ennå ikke er ferdig behandlet. Men nå står dørene på timeplanen.



Vi la merke til at både ramme og skjermbrønnene var ferdig behandlet. To gulv er også unnagjort, de har han selv laget av plater. På snekkerverkstedet som han har vegg i vegg med garasjen hadde han laget en mal i hardved og brukt den som form når han hamret ut profilene.

Det er uomtvistelig nyttig å ha eget snekkerverksted til disposisjon. Her laget han også sin egen kasse for sandblåsing. Alt som etter hvert ble plukket ut av bilen havnet i sandkassen før de gikk til videre håndtering.



Mercedes W 115 1975 er som sagt det første virkelige veteranprosjektet Øyvind Kvernbakken har fått mellom fingrene. Da hadde den hatt tre tidligere eiere. Den siste eieren arvet den etter sin far og brukte den som periodisk veteranbil.

Mot all sedvane lot han den tilbringe hele tilværelsen utendørs i kystnære Langesund. Slikt er ikke bra for helsen. Skiftende årstider, vær og saltholdig vind tærer ubønnhørlig på selvbildet. Slik sto den fra 1979 til Øyvind kjøpte den i 2019.

Øyvind måtte skifte hele gulvet, han måtte lage nye hjulbuer, indre hjulkasser, begge kanalene samt dalstrøka innafør, bakplaten, gulvet i koffertrommet og hele rammen i takluken. Pluss en masse annet som Veteranvognen ikke rakk å notere. Vi skulle mene at denne oversikten likevel tegner et brukbart bilde av hvilket prosjekt han har gitt seg i gang med. Frivillig.





Som om ikke all denne omgripende utskiftingen av karosseriet skulle være nok, så har vi et fenomen som heter interiør. Øyvind har gjort kort og brutal prosess når det gjaldt å renske vekk alt metall som ikke hldt mål. Vi kan understreke at han har vært like håndfast når han tok fatt på innmaten. Så vidt vi kunne bedømme har det ikke vært noen «kjære mor» involvert her heller. Det kan minne om det som står på plakater ved opphørssalg: Alt skal vekk. Både inni, under, foran og bak. Taktrekket og sidepaneler i dørene bærer preg av at utrensingen har vært nådeløs. Øyvind beroliger med at alt av mykt inventar allerede er skaffet til veie og befinner seg på lageret. Setene derimot var utrolig nok i perfekt stand og skal settes tilbake på plass slik de sto.



For å understreke kvaliteten henter han trykkluftpistolen og blåser vekk spindelnev, pussestøv og sagflis.

Med tanke på bilens øvrige tilstand er det beundringsverdig hvor lite slitasje som er å spore på setene. De er skinnende blanke i pelsen. Det kan tyde på at de er lite brukt.

Eller kanskje har setene hatt fordel av at tidligere eiere muligens har hatt bløt bakdel?



Mercedes W 115 ble levert med både med diesel og bensinmotor. Størrelsen varierte fra 2 ltr. til 2,2 ltr. Produksjonen startet i 1968 med W 114 som fikk 6 sylindere. Nesten parallelt kom W 115. Denne fikk to sylindere mindre, og Øysteins utgave har bensinmotor med beskjedne 2 liter. Så hvis noen sitter på en 2,2 liters motor er han interessert i å kjøpe. Da blir det litt mer futt i farten mener han. For øvrig er han teknisk fornøyd med motoren, han kjørte den 150 mil før han gikk i gang med restaureringen. Det er en prestasjon, all rusten tatt i betraktning. Men motoren gikk som en klokke, selv om det gikk langsomt. Den står snart for tur, alt skal ut og alle lager og pakninger og ellers det som er bra for motorens helse skal byttes. «Det skal ikke være slark noe sted!» Med innsyn i restaureringen så langt tviler vi ikke på at så blir tilfelle.

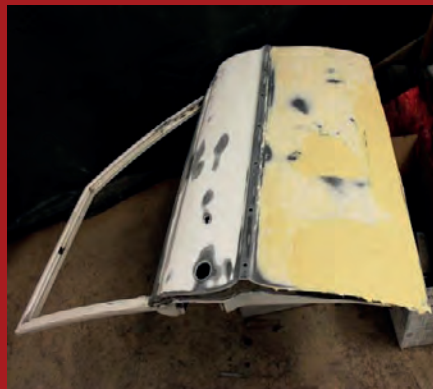


Foto: Narve Nordanger

ROUTE 66

THE MOTHER ROAD

Here we are
...on



Sjølv om vi ikkje køyrde den klassiske Route 66, var det langs same ruta vi reiste på tur.

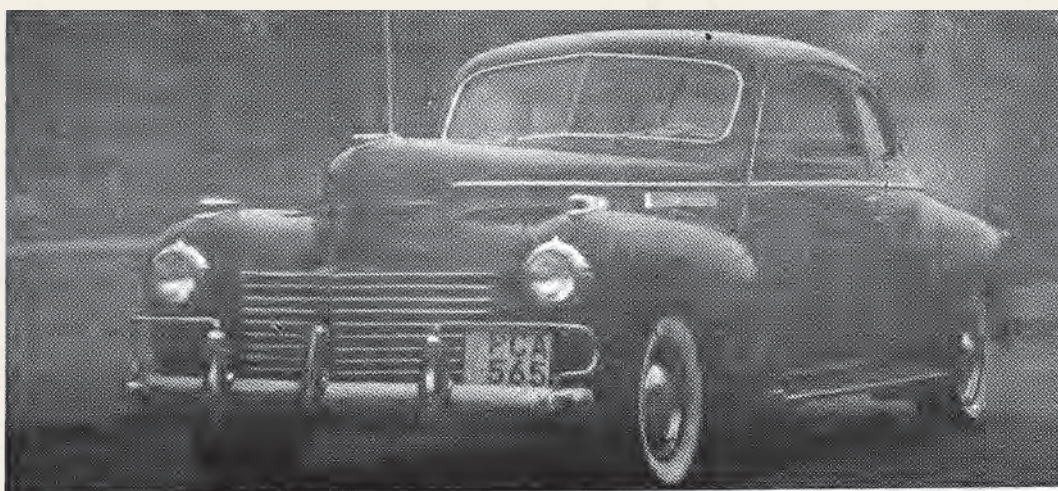
Tekst og foto:
Narve Nordanger

TVERS OVER USA I EIN 1940 CHRYSLER

I fylgjetongen om innhaldsrike køyreturar eg har hatt med gamle bilar, serverer eg denne gongen ein tur tvers over det meste av det amerikanske kontinentet med ein 50 år gammal bil. Denne turen skjedde i 1990 det vil seie før internett og GPS. Dette var ein tidsalder når folk i staden brukte telefonkioskar for å kome i kontakt og vegkart for å finne vegen til reisemålet.

1937 Nash. Lafayette Business Coupe, original condition
55K original miles, stored 26 years, new brakes, tires,
rechromed bumpers, Nice!!.....\$2700.00
1940 Chrysler. New Yorker Business Coupe - RARE - one own-
er, 28K original miles, black, runs/drives great! Call
Jerry after 5:00 pm at (708) 395-5079.....\$4500.00
(By J. Laurin 5245)

1940 Chrysler Coupe billeg til sals våren 1990.



Chrysler New Yorker Coupé 1940. 8-cyl, fluid drive, overdrive, maroonrød. Rostfri Coloradobil i bra skick. Førmodligen enda exemplet i Europa. OBS! stora chassiet 128.5" hjulbas. Prisdé 139 000:-. Tel: 08-96 64 62 Håkan Jonsson

Ein annan 1940 Chrysler Coupe var ganske mykje dyrare til sals same året.

I søken etter utfordringar reiste eg og ein kamerat frå Los Angeles til Chicago på einvegs billett, der vi kjøpte ein gammal bil og køyrde deretter denne utan stans tilbake til Los Angeles. Grovt

sett fylgde vi ruta til Route 66, den fyrste amerikanske Interstate mellom aust og vest og som går «from Chicago to LA, more than 2000 miles on the way» - som det står i songteksten. I dei seinare år er det nok mange nordmenn som har fylgd slike ruter blant anna på arrangerte MC-turar, medan vi nok følte at vi var meir nybrottsentusiastar den gongen for 31 år sidan.

I august 1990 landa dei ganske unge entusiastane Baard Olstad og underteikna på O'Hare Chicago International Airport med ein lang biltur under planlegging. Den utvalde bilen var ein 1940 modell Chrysler New Yorker Business Coupe som ein kar





Bilen stod blank og venta på oss når vi kom til Antioch.

i byen Antioch i nordre Illinois hadde drege ut av ein låve etter nærmare 30 års stillstand og fått til å gå. Deretter hadde han avertert bilen til sals våren 1990 i medlemsbladet til Kaiser-Frazer Owners Club International for \$4500 med ein påstått mileage på 26000. Kanskje eit rart val av annonsemedium, men ein medlem av KFOC den gong var Chrysler-entusiast Narve som straks fatta interesse i bilen. Dette var i «pre-internett» historisk tid, men eg hadde oppslagsverk som kunne fortelje meg at det berre hadde blitt laga 700 stk Business Coupe av New Yorker og den noko billegare Traveler til saman. Business Coupe var ein arbeids-bil for omreisande seljarar med ekstra bagasjeplass i staden for baksete og det er sannsynlegvis dei fleste av desse tenkte at det var godt nok med gummi-matter og simplare stoff innvendig som var største forskjellen i høve til Traveler. Dersom dei ikkje likegodt kjøpte ein Plymouth som hadde like mykje plass med mindre motor og var endå billegare. Denne bilen er i alle fall den einaste New Yorker Business Coupeen eg har høyrte om sidan 1980, det er forresten ikkje meir enn eit par Traveler heller. Uansett var dette kvalitetsbilar som hadde ein flott stuk med skråstilt B-stolpe og var lange over både panser og rumpe. Framdrifta blei ivareteke av ein 5,2 liters rekke-8ar på 135 hestar, tilkopa 3-trinns halvautomatisk girkasse med namnet Fluid Drive som bydde på vanleg clutch, ein primitiv konverter og langbeint automatisk overdrive.

Dette med berre 40000 km tilbakelagt på 50 år var det vanskeleg å tru på,

men det blei nokre urolege netter medan eg tenkte på ein jomfrueleg 40-talar med slikt tiltalende karosseri. Ikkje minst var eg ivrig etter at det svenske bladet Signalhornet (som seinare skifta namn til Classic Motor) på slutten av 80-talet i rosande ordelag omtala importen av to stk 1940 Chrysler Coupear til Sverige, og eigaren av den med 8-sylindra hadde hovmod nok til å avertere sin bil som einaste 8-sylindra coupeen i Europa. Det nærmast klødde i stemmebandet etter å kunne seie «inte numera, vi har ein i Noreg og». Tilbodet på 8-sylindra Mopar Coupear er heller ikkje det aller beste, dei få som fantes i Europa på 90-talet hadde lett for å bli noko dyre, svensken ville ha den gong ha ganske hårreisande 139.000 for bilen.

Bileigaren i USA blei før USA-turen kontakta telefonisk og sende meg så Polaroid-bilete av bilen. Coupeen såg like uskarp ut som alle andre ting



Herr og fru bilseljar for siste gong med bilen, som og har fått seg nye dekk.

fotografert på Polaroid, så bileta fortalde i grunnen berre at det var rett årsmodell. Den lokale ekspertisen i Bergen på bilimport frå Junaiten kom sjølvsgagt med sine kommentarar «fint ingen bilar der oppe i rustbeltet eldre enn fire år som heng saman» og «bilen er sikkert bunta saman med stålplast og ståltråd», «du finn ein rustfri bil i California for dei same pengane». Dette gjorde meg sjølvsgagt desto meir interessert i å reise til Chicago. Når eg på toppen av det heile fekk lurt med meg bilmekanikaren Baard på turen var stemninga på topp, kva kunne gå gale med ein fagmann på laget. Eg sjekka til og med reservedelssituasjonen rundt om før eg reiste og hadde med meg slitedelar i bagasjen før eg reiste til USA den sommaren.

ILLINOIS

Framme i Chicago henta den potensielle seljaren oss på flyplassen i sin 8 år gamle GMC pick-up, ein bil han kunne fortelje hittil hadde fått skifta golv to gonger. Det var tydeleg at vi hadde hamna i saltbeltet, ja. Etter å ha kome fram til grensa mot Wisconsin på 20 km nær, vart vi møtt av frua i huset og ein velpolert 1940-modell. Det var blitt ut på kveldinga og berre tid til eit hastig oversyn, pluss ein prøvetur som overbeviste om at diagonal-dekk frå 60-talet er noko drit å køyre på også i Junaiten. Den gjestfrie frua bydde på middag, etterfylgt av kikk i fotoalbum med Hotroddar gubben hadde bygd.



Eller skulle vi kjøpe ein 20 år gammel Oldsmobile cab til same prisen?

Langt nede under panseret låg det ein sideventilert rekke-8ar på 323 kubikktommar og 135 hk .

Alt akkompagnert av ein freselyd frå den elektriske insektfangaren på garasjeveggen kvar gong ein mygg kom for nærme det fluoriserande lyset. Nett som i ein tradisjonell amerikanske fjernsynsfilm med andre ord.

Dei langvegsfarande gjester av slo høfleg tilbodet om overnatting hos familien, og blei i staden køyrt til eit motell av den rimelegare arten. Rommet hadde tommedjupt vegg-tilvegg teppe, der det foregikk ei intens rasling så fort lyset blei slått av. Sidan vi var lite interessert i å stifte nærmare kjennskap med mosa kakerlakkar mellom tærne, var det ingen av oss som avla noko besøk på baderommet før sola vel hadde stått opp. Neste morgon starta på lokal dinersjappe med tradisjonsrik amerikanske frukost av speilegg og pannekaker med sirup på, før det bar tilbake til garasjen. Ved sida av Chrysleren stod det ein fin 1970

Oldsmobile Cutlass cab som var prisa likt med Chrysleren, men den vørde eg knapt eit blick. Uansett var Cutlassen berre 20 år i 1990.. Den medbrakte yrkesmann kraup under bilen for å leite etter rust, medan eg sjekka pedalar og interiør opp mot mine tvil om dette med 26000 miles. Det 50 år gamle original interiøret hadde merke av både mit og ulike arter smågnagarar, pluss at pedalane hadde nok vore trakka på minst 50000 miles, og dette med jomfrueleg bil kunne eg berre gløyme. Generelt såg bilen derimot lovande ut og ikkje minst verka han svært så original. Med jamne mellomrom kunne eg høyre mumling frå undersida som «aldri om vi kommer oss til California med dette gamle treskeverket» og tilsvarende oppmuntrande tilrop. Dessverre for den gode herr Olstad var eg heller døv for slike argument.

Etter interiør-runden og overfladisk kikk på krom og utvendige emblem var det på tide for å prøve seg på pruting. Utan å ville innrømme feil på mileagen, gjekk seljaren med å på redusere den frå før tilsynelatande realistiske prisen med 700 dollar, noko som hurtig-Narve ikkje kunne motstå. Eit opphissa utbrot frå undersida av bilen om at til slutt hadde den karosserieksperten funne rust, blei lakonisk svart med «for seint, eg har alt kjøpt bilen». Rustholet viste seg å vere på knyteneve storleik og godt innanfor mine eigne kapasitetar på området, så eg slapp å bli angrande bilkjøpar

etter mindre enn 5 minutt. Baard ville deretter gje fyren 200 dollar for å heve kjøpet og heller ta fyrste fly tilbake til Los Angeles, men no var eg ikkje til å stoppe. Vi skulle på køyretur, basta.

Resten av dagen blei brukt til å få overført kjøpesummen frå bank til bank, og krangle til seg 14 dagars ansvarsforsikring hos det einaste forsikringsselskapet som våga å gje dekning til utlendingar. Samstundes stod bilen fyrst hos den lokale eksossjappa for å erstatte det gamle perforerte anlegget, og deretter hos eit dekkfirma for fire nye radialdekk. Bilen hadde til mi glede 15-toms hjul og ikkje dei meir ukurante 16-tommarane mange andre bilar frå 1940 var utstyrt med. Runden blei avslutta med verktøys- og reservdelskjøp hos NAPA-utsalet, pluss ein kjølebag fylt med is og brus på super'n. Dessverre hadde ikkje NAPA passande viftereim (meir om det seinare), men Baard fekk omsider kjølt ned geitostane sine. Geitost, ja. Baard hadde tatt med to slike til Illinois i tilfelle vi køyrde forbi hans gamle grandtante på veggen. Grandtanta hadde utvandra for mange år sidan og hadde sakna ekte norsk geitost nesten like lenge. Uheldigvis budde grandtanta ikkje langs den relativt flate Route 66 strekinga, men derimot langs ei meir nordleg rute mot California som inkluderte diverse fjellovergangar. Bilens lite tillitsvekkande halvautomat gjorde at vi måtte fokusere på minst mogeleg bakkar og tok den sørlege ruta. Difor



Bakanfor framsetet i ein Business Coupe er det berre eit stort lasterom.



Go west young man. Baard med sikkert grep rundt rattet og klar for to døgns bilkøyring.

måtte ostane med ein konsistens som amerikanarar flest ville forbinde med slikt som blei røyka av ulydige ungdommar (Bill Clinton var eit eksempel på det i 1990), belage seg på å fyrst bli med på ny runde til California.

Siste gjeremål før avreise var å toppe opp konverteren med 5 liter sagkjedeolje som var det beste og billegaste meinte seljaren. Sagkjede-olje eliminerte iallefall sluring fullstendig når olja var kald, kunne vi konstatere når vi la avgarde i solnedgangen. Chicago blei passert like før det blei mørkt, bilen gjekk fint og var nesten lydlaus med det nye eksosanlegget. 65 mph fartsgrensa på Interstate 55 gjennom Illinois var det ingen problem å halde, sjølv om dei fleste bilane likevel køyrde forbi oss. Like sør for Chicago passerte vi så Joliet i Cook County, iallefall kjent etter Blues Brothers-filmen.

I sonedgangen drog eg og ned solskjermen, og det var sikkert fyrste gongen på dette var gjort på veldig mange år. Bak skjermen hadde nemleg nokre av smånagarane som hadde disponert bilen på 70-talet bygd eit av reira sine som no datt rett i fanget mitt. Slike små overraskingar er det som gjer kjøp av gammalbil til noko heilt ekstra. Dei fyrste bensinstoppa utgjorde ei positiv overrasking, full tank for under 200 kroner gjorde det til nesten moro å fylle. At eit reknestykke viste at bilen drog 1,9 liter på mila gjorde ikkje så mykje nett då. Men ein ting vi kom til å sakne var eit varsellys for handbremsen.

Etter fyrste bensinfylling køyrde eg vidare med bremsen på, noko som gjorde at banda på handbrems-trommelen vart rive av, og bilen fri for handbrems. Halvautomaten i den gode New Yorker var utan låsing av converter («Parkering» på nyare bilar), så no var det ingenting som held bilen stille på skråplanet lenger.

Eit par timar etter midnatt køyrde vi over Mississippi og forbi St.Louis med den karakteristiske bogen over byen. Hittil hadde det gått fint med både bil og sjåførane, å byte med to timars mellomrom såg ut til å passe oss begge. Etter kvart fann vi ut at det gjekk fint å sove på teppet nede i det store rommet der andre bilar har baksete. Veldig varmt inne i kupeen var det, og uansett kor mykje vi skrudde ned på varmeapparatet gav dette god lunk. Det viste seg at det ikkje gjekk å stenge for varmtvatnet inn i apparatet, i tillegg til



Framfor oss låg mil etter mil med Interstate utan mykje svingar.

at den antikvariske halvautomaten utvikla minst 1 kilowatt varme rett under beina våre. Lukta av brent sagkjedeolje var umiskjenneleg.

MISSOURI

Like etter St.Louis og såvidt innanfor grensa til Missouri, svinga yrkesnavigatør Nordanger feil i mørket og hamna på den gale motorvegen. Vegarbeid og ei mindre omkøyring gjorde at vi ikkje kom inn på Interstate-40 mot Springfield slik vi skulle, men hamna i ingenmannsland mellom denne og I-70 mot Kansas. Ingen problem, etter 50 km var vi sikker på at det var feil og 100 km deretter igjen var vi på ny inne på rett veg. Omkøyringa gjorde at vi fekk køyrt over elva som har gjeve staten namn i soloppgangen på ei bru som likna mistenkeleg på ei scene frå Easy Rider-filmen. Den som har sett filmen 4 gonger eller meir, veit at Dennis Hopper akkurat her viser at han har lært å lyfte på rumpa når hol i vegen skal passerast med stivramme-sykkel. Dette var absolutt historisk mark.

Rundt 10-tida vakna eg bak seteryggen og oppdaga til mi overrasking at eg verken var heime i senga eller i ein bil i farta over det amerikanske kontinentet. Kva i alle verda har skjedd, kvar er det blitt av Baard han som køyrde bil like før eg sovna? Etter å ha kravla ut av kupeen fann eg Baard med hovudet ned i motorrommet. Han hadde forbanna seg på å ikkje sveitte like mykje ein dag til, og var i ferd med å kople kjø-



Til Oklahoma forandra landskapet seg noko.

slangane forbi heile varmeapparatet. Verre var det med eksoslyden, den 90 cm lange eksosmanifolden hadde ein gong vore konstruert i tre delar for å kompensere for varme-ekspansjon. Under den lange stillstanden på låven hadde desse tre rusta saman og sprakk deretter under vår kontinuerlege køyring i høg fart. Etter å nyta den lydlause rekkeåttaren i eit halvt døgn, var det som om eksosanlegget var byta tilbake til det perforerte igjen.

Sjølvsagt var det hetebølge i det meste av USA denne sommaren, og det blei fort endå varmare i ein svart bil. Etter kvar stopp vi hadde, gjekk det 10

minutt før det var levelleg inne i kupeen igjen og det med absolutt alt opna opp og 65 mph. Biverknaden var at det blas stiv kuling innandørs og alt laust i bilen blei sugd ut, det samla seg ikkje så mykje søppel på golvet kan ein seie. Væsketapet vart kompensert med kontinuerleg drikking av brus og iste frå kjølebagen, som igjen dampa ut utan at ein einaste pissepause var nødvendig. Steig temperaturen inne i hovudet likevel til det ubehagelege, avveksla vi med å ta lengre spaserturar på kjøpesenter med klimaanlegg for å kjøle oss ned. Etter kvart fann vi og ut av dette med at alle andre bilar køyrde forbi oss, speedometeret viste sjølvsagt ramlande

gale og farten vår blei gradvis auka for å gli med trafikken. Etterkvart brukte vi stolpane som stod langsetter vegen for kvar mile og klokka tida i mellom to og to av dei for å finne reell fart. På lange kjedelege rettstrekker i Oklahoma fann vi til slutt ut at feilen var på heile 18%, og køyrde deretter i indikert 77 mph (124 km/t) for drivverket for å halde fartsgrensa på 65. Takka vere overdriven var det ingen problem med det, sjølv i over 30 graders varme.

OKLAHOMA

Oklahoma ja, kort forklart sett i frå motorvegen er dette ein delstat særmerkt av raud jord og kjedeleg flatt

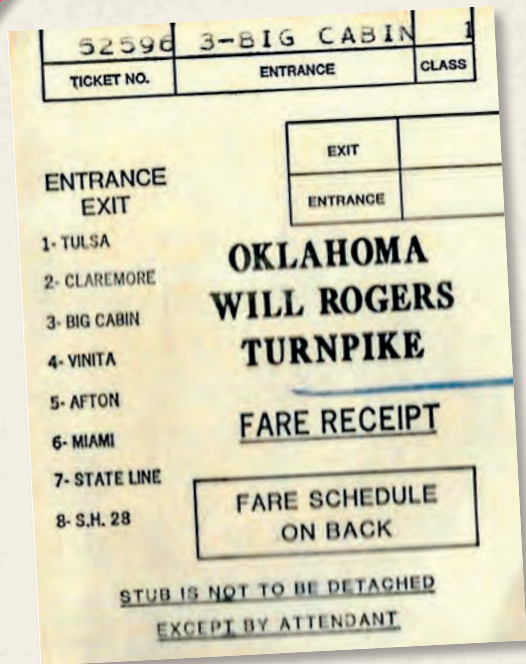


Bensinstopp i Oklahoma etter ein regnskur og dekkssidene har blitt kvite. Like før vi fekk tilbod om dameselskap.



Parkert blant dei store gutta på truckstop i Texas.





Då fekk vi lov til å betale bompengar, På Oklahoma Turnpike.

Eit noko uvanleg utforma toalett i utkanten av Amarillo Texas.

landskap, men det skjer jo ting der og. På ein bensinstasjon vart vi praia av to personar med meksikanske utsjånad og dagen-derpå pust, som absolutt ville ha oss til å ta med eit kvinnemenneske i bilen. Sjølv hadde dei blitt lei av å dra på dama påstod dei. Dei tilreisande nordmenn tenkte straks på landevegsrøvarar og andre ting frå barndommens detektime. Vi var lite lystne på å få ein pistol i nakken, for deretter å bli letta for reisekassen av etterfølgjande meksikanske kavalerar. Etter ein kortare diskusjon på kodespråk (norsk), vart det gavmilde tilbodet om dameselskap

avslått med henvisning til mangelen på baksete. Den nærmaste timen vestover vart og bilane bak oss nøye granska og observert, i tilfelle dei antatte landevegsrøvarar hadde alternative planar. Nok ein ting vi hadde fått med oss frå NRK sin klassiske fredagsunderhaldning.

nens vekst og fall symbolisert ved eit dusin Cadillac frå 1949 til 1962 montert på hovudet i åkeren. Sterk og intens kunst med andre ord. Bilane var tilgrisa med graffiti og plyndra for alt laust av tidlegare suvenir-jegerar. Vi tok vårt bilete og vassa tilbake over åker og piggråd.

TEXAS

I Amarillo skulle ein av USAs største turistattraksjonar vere, iallefall sett med Baard sine auge. Som svoren Bruce Springsteen-fan var det sjølvsagt at Cadillac Ranch skulle oppsøkast. Klokka var passert 21 om kvelden, og i mørket var det ikkje lett å få auge på kunstverket frå vegen. Det vart til å spørje seg fram på kveldsopne bensinstasjonar om nokon kunne vegen til byens største turistattraksjon. Tenåringsdamene på dei to første stasjonane kjente verken til kunstverket eller Springsteen for den del, men på de tredje plassen fann vi ein jamnaldring som forstod kva vi snakka om. Vel framme i rett område var det å vri bilen på skrå ut mot eit gigantisk jorde og lyse utover med 6 volt Sealed Beam lys for kvar 100 meter bortover, til vi omsider skimta nokre høge skuggar i mørket. Lommelykta vart fiska fram, og etter å ha forsert eit piggrådgerde og vassa i 600 meter åker kom vi fram til monumentet over halefin-

NEW MEXICO

New Mexico baud på markert fattigare strok enn statane lenger aust. Her var små hus eller landsbyar med mobile homes, og liten aktivitet bortsett frå bensinstasjonane. På den andre side var det mange bilvrak rundt desse husvegane, så noko var det likevel å speide etter. Når vi var lei å spotte bilvrak, kunne vi telje vogner på møtande tog på sporet som gjekk parallelt med vegen. Rekorden trur eg var 4 lokomotiv og 120 vogner. Om natta var det ganske folketomt på Highwayen, med unntak av oss og Greyhound-bussar. Sjølv sagt køyrde dei fortare enn oss, og trass i våre tapre forsøk på å henge på og dra nytte av halogenlysa på bussane måtte vi gje oss og gli tilbake i mørket. Ein ting var å presse bilen til 95 mph på speedometeret, noko anna var det å halde den farten over lengre tid. Det var framleis langt igjen til California.

På morgonkvisten skulle vi stoppe





Hemmings Motor News som parkeringsklosse. Før grisetransporten kom.

for skifte av sjåfør og tok inn på ein sideveg. I fyrste vegkryss kom det ein liten pick-up frå venstre som sikkert hadde forkøyrrett, men som eg rekna å ikkje ha noko problem med å krysse over vegen framfor. Men samstundes som eg slurte i gang på FluidDrive med stadig aukande turtal og konstant fart, auka geniet i den andre bilen farten og la seg på fløyta. Ola Nordmann følte han hadde nådd point of no return, og pressa på vidare for å smette over i den grad ein kan gjere det med ein 50 år gammal bil med halvautomat. Ikkje særleg vellykka og Hr Pickup måtte bråbrems med sladd, knyteneve og det heile. Etter å ha komme seg forbi oss, heiv han bilen rundt og kom tilbake mot oss. Han har funne fram gunnaren sin i hanskerommet for å lære oss ein

lærepenge frykta vi, og akselererte maksimalt av det 135 hk rekkeåttar kunne klare ein kilometer bortover før vi sklei inn på ein sideveg for å gøyme oss. Tydelegvis ein vellykka manøver, ingen pick-up vart observert i dei 10 nervøse minuttane vi stod der. Deretter var det full fart ut på highwayen igjen utan sjåførbyte dei fyrste 100 kilometrane. Og då byta vi sjåfør i 65 mph.

ARIZONA

På rasteplassen i Arizona var det umogleg å finne ein flat nok plass for den parkeringsbremfri bilen. Her var det at «Hemmings Motor News» viste seg nyttig, det er einaste magasinet innan veteran-hobbyen som er tjukt nok til å ha ein sekundær-funksjon som parkeringskloss. Dessverre fekk vi såvidt pusta ut etter parkeringsmanøveren, før den same grisefrakt-traileren vår Chrysler hadde kjempa seg forbi i motvinden ein halvtid tidlegare svinga inn på rasteplassen. Eg lyg ikkje om eg påstår det tok fire minutt å tømme plassen for andre bilar, oss inkludert. I forvirringa som fylgde blei Hemmingsnummeret gløymd igjen, så i dag finst det berre på bilete.

Ved passering av vegkryssbyen Flagstaff ville Baard ta ein 75 miles avstikkar nordover til Gran Canyon, men i staden klarte eg nok ein gong å overtale han. Denne gongen til å køyre dobbelt så

langt sørover mot Phoenix, for der skulle det vere ein bilopphogging som gjekk utanpå dei aller fleste andre. Like sør for Phoenix ligg nemleg Hidden Valley Auto Parts, som bladet Cars & Parts hadde ein reportasje om under tittelen «where rust stands still». Her skulle det vere over 10.000 rustfrie bilar frå midten av 30-talet og tredve år framover. Eit ekte eldorado altså som ein ikkje for alt i verda kunne gå glipp av. Grand Canyon ville nok ligge der neste år og, i tilfelle vi kom forbi. I desse delane av Junaiten regnar det kanskje fem dagar i året, og det var tydeleg at denne dagen ikkje var ein av dei fem. Når vi tok av frå I-40 og køyrde rett sørover mot varmen mot grensa til Mexico, steig både kupe- og motortemperatur frå dei alt høge nivåa dei hadde hatt på turen. Kartet vi hadde med oss viste ikkje nokon fjelloverganger mellom Flagstaff og Phoenix, men motorvegen slynga seg etterkvart sørover mellom fjell på opptil 2600 meters høgde og vegen nådde opp til 1500 meter over havet. Kvikksølvet på det medbrakte termometeret viste over 100 Fahrenheit og temperaturen på den gode New Yorker kraup for fyrste gong opp mot det raude feltet. I dei milrelange motbakkane stod diverse bilar med vidopne panser og enkelte dampa som eit tyrkisk bad. Når det raude merket var nådd frykta vi at det ville vere tid for ein lang og ubehageleg



Den fyrste bilskroten vi fann var både stengt og feil.





Hidden Valley Auto Parts. Ikkje lett å hugse kva delar ein treng i 42 grader og steikande sol.

pause for både bil og mannskap. Men ved å sleppe av på gassen og klatre oppover med lite meir enn tomgang på høgste giret gjekk temperaturen litt nedover igjen og vi slapp å stoppe. Det er vel det som kallast botndrag. I staden for tidlegare bekymring for å for eige ve og vel, kunne vi no vekselvis le og synast synd på dei som med sine nye bilar måtte stoppe med glødande motor.

Nedovebakke igjen var det like lange strekk, der hadde framsynte vegvesen-menneske laga sandfeller som bilar med sviktande bremsar kunne svinge ut i og bremse opp i staden for å løpe løpsk nedover. Det såg lite fristande å ut å renne ut i ei slik felle i 150 km/t, særleg sidan enkelte sandfeller enda i ein fjellvegg. Heldigvis hadde Chrysler pr 1940 lang erfaring med hydrauliske bremsesystem og alt gjekk bra.

HIDDEN VALLEY

Gjennom Phoenix viste lystavlene 110 Fahrenheit, og det var mistenkeleg lite folk som unødig var ute og gjekk. Kopi av Cars & Parts-bladet med vegforklaring var sjølvsagt med, og vi kørde trøstig vidare og ut på bonde-landet. Det var langt mellom bilane på grusvegen vi etterkvart hamna på, nærmare 10 norske kilometer mellom kvart hus og ingen menneske å spørje etter vegen. Etter å ha passert same

vegkrysset tre gonger var det tydeleg at noko var gale i vegforklaringa vår. Systematisk leiting i uuthaldeleg varme førde til slutt fram til ein svær bilopphogging, men det var ikkje den rette! Staden viste seg berre å vere eit avstengt lager i ørkenen for nyare skrotbilar og det var ikkje eit menneske å få auge på. Hidden Valley levde tydelegvis opp til namnet sitt. Nederlaget var tungt å svelge, men på vegen tilbake til sivilisasjonen dukka det brått opp eit lite handskrive skilt med tekst «Used Car Parts». Då blei det på ny von i hengande snøre og det bar ut i buskaset på ein knapt synleg jordveg. Etter nokre hundre meter fann vi to stk Dodge van stabla oppå kvarandre der «Hidden Valley» var skrivne på kassebilane. Jaggu hadde vi funne fram likevel.

Like etter svinga vi elegant inn framfor motorhomen som fungerte som kontor på plassen, og bak meterhøge gjerder kunne vi sjå uendelege rekker med skrotbilar. Sentralt parkert ved inngangen var direksjonsbilen, ein 4-dørs 1959 Cadillac Kiruna-cabbe, og elles var det og teikn til menneskeleg aktivitet. Vi trampa inn på kontoret og presenterte oss som Chrysler-entusiastar frå Skandinavia, noko som ingen såg ut til å vere overraska over så det hadde nok vore svenskar på besøk før oss. Dog kunne ikkje sjefen for plassen

sjå kva bil vi kom i, der han sat godt plassert under lokalets einaste vifte. Mopar var rekke 18 til 30 fortalte han, og var det noko vi ville kjøpe skulle folka på plassen skru det av etter at ein var einige om prisen.

Dei tilsette han refererte til var alle av meksikanske opphav og rasa rundt på området i utslitne og dørlause japanske pick-upar. På same måte som terrengbilar på helgetur i Californias sandørken, hadde dei 5 meter høge antenner med oransje flagg øverst. Slik var det enklare å komme seg unna for fotgjengarar når ein pick-up nærma seg, tynt for all den fart dei nedslitne motorane kunne yte.

Vel framme ved rekke 18 til 30 fann vi både '55 og '57 Chrysler utgaver liknande dei vi hadde heime i Noreg, men varmen gjorde at konsentrasjonen og viljen til å tenke igjennom lista over manglande delar ikkje var den aller største. Det blei til å merke seg ut litt fine og blanke delar og ta bilete av dei mest spennande bilvraka rundtom. Imens frykta vi for å ikkje finne vegen tilbake til inngangen i det paddeflate landskapet med alle vraka, for klapperslangar som kunne gøyme seg i vraka, og for meksikanske stunt-sjåførar. Men vi møtte heldigvis ikkje andre levande vesen enn nokre halvstore firfislser, og dei greidde ikkje ein gong å skremme oss. Tilbake ved inngangen sette vi oss ned og pøste i oss kald drikke, medan delane blei henta inn frå området. Vi hadde greidd å returnere til sivilisasjonen med alle mann intakt.

Vel ute frå Hidden Valley igjen, fyrte sideventilmotoren på andre forsøk i 42 graders varme. Kupetemperaturen var midt sagt ubehageleg, og med ei sviande rumpe på det varme setet og fjørlette fingrar på det gloheite rattet bar det avstad. Kjølevatn-temperaturen var høg, men kom seg litt etter ei stund, før han heilt sprengte skalaen. Ei mindre dampsky spreidde seg ut frå motorrommet og det blei full stopp - her var det noko stygt som hadde skjedd. Deretter blei panseret vrent opp og rivna viftereim konstantert, med

Til slutt fekk vi
vårt kaktusbilete.



andre ord – den einaste slitedelen vi ikkje hadde med oss. Brått var mangelen på trafikk langs denne grusvegen endå meir påtakeleg, det var ingen hus eller telefonar innanfor synsvidde trass i at ein såg ganske langt i det opne ørkenlandskapet. Kanskje alle dystre spådommar om havari og det som verre var hadde slått til likevel? Vatn i ein eigen 4 gallonsdunk hadde vi med oss og snart var kjølesystemet fylt opp til sin 24 liters kapasitet igjen. Vedrørende viftereim, kjente vi til eit gammalt triks der ein vrengde nylonstrømpene av seg og deretter knyta desse saman til ei provisorisk reim. Dessverre inngjekk ikkje nylonstrømper i garderoben til



Gjennom ørkenen i høg fart hengande
i eit svært kort slepetau.

nokon av oss, men T-skjorter det hadde vi mange av! Fram med sveitsar-kniven som var kjøpt i Illinois, og litt seinare var ei skiten T-skjorte skoren opp i 3 cm breie remser og knyta saman. Deretter var det ned i eit gloheitt motorrom og legge rundt svinghjulet og vifta, medan vi hoppa over dynamoen for å ikkje få for mykje belastning og avslutta det heile med ein fin båtmannsknop. I det vi ganske fornøgdde var ferdige med vår roadside-repair og skulle prøve oppstart, kom det ein Ford pick-up med to eldre herrar inni. Karane, som måtte ha vore nærmare 70 enn 60 år, var dei mest ekte cowboyane eg nokon sinne har sett. Med cowboyhatten godt ned i panna og hagla fastmontert på dashbordet spurte dei oss sveitte og forkomne nordmenn «you need any help, folks?». Det var jo heller dumt å seie nei takk til ei slik handsrekking og snart bar det avstad på grusvegen i 50 mph bak ein Ford med svært kort slepetau. Det var berre å håpe at gamlekarane der framme ikkje bremsa for hardt med skivebremsene sine. Etter 20 km kom vi fram til hovudvegen med bensinstasjonar og det heile.

Til alt overmål hadde bensinstasjon nr

to ei reim som kunne passe, og på ny kunne eg legge meg ned for å skifte reim. Denne gongen på asfalt, som var så varm at det svei rett igjennom T-skjorta eg hadde på meg. Dette krev improvisasjon i arbeidsstilling tenkte eg, og brukte 10 minutt under bilen liggande med berre hovudet (isolert av hårmanken) og baken (to lags isolasjon) som bakkekontakt. Imens stod Baard og pimpa på iskald drikke medan han diskuterte varmerecordar med gamlegutta. Liggande under bilen med svidde lemmer både her og der, kunne eg høyre at det i grunnen ikkje var så gale no. Sist veke hadde det vore nesten 120 Fahrenheit sa dei, og det var varmt det!

Vi takka for all hjelp og køyrde vidare på I-110 i retning Los Angeles. Her dukka det endeleg opp kaktusar langs veggen, til stor glede for oss som hadde fåfengt speida etter slike heilt sidan vi var langt nordpå. Seinare dukka det opp skilt med oppmoding om å ikkje ta opp haikarar dei neste 40 miles, her låg det nemleg eit State Prison langs veggen.

CALIFORNIA

No hadde vi køyrt i 48 timar utan pause





Pomona Swap Meet merka med «Godkjent av Biltilsynet» på lappen i ruta, optimistisk prisa til \$8900.



Vi fekk etterkvart god trening i å kjøle ned kroppen undervegs. Vanskeleg å få armen lenger ut av ruta enn dette.

og det var ikkje like lett å halde seg vaken verken i sidesetet eller bak rattet. Dette gav ulike utslag som i ettertid nok var morosammare enn dei var der og då. Baard vakna svært sveitt i holet bak setet og trudde han hadde gått frå rattet og lagt seg med bilen i fart, medan eg eg til tider var sikker på at telefonstolpane langs vegen kom springande tvers over. Hundrevis av kaniner i køyrebana meinte eg og at det var.

Når vi kom inn i High Desert var det tid for nok eit stopp for drivstoff til bil og mannskap. Unge Olstad hadde fått nok av geitostane til grandtante, og tok dei fram frå kjølebaggen for å pælme dei i søppelkorga på bensinstasjonen. Medan han stod der med det brune stoffet i hendene, svinga det inn ein Highway Patrol bil, og Baard fekk det svært så travelt med ærendet sitt. Heldigvis var ikkje lovens lange arm der for å sjå etter langvegsfarande doplangarar, men på grunn av eit forsøk på ran av stasjonen som hadde skjedd like før vi kom. Det var nok best å komme seg vidare før vi blei involvert i noko meir alvorleg enn å kjøpe bensin. I passende avstand frå motorveg-kaoset i Los Angeles, ringde vi så til kjentmannen og fekk forklaring på korleis finne fram på denne seine laurdagskvelden. Eit anna problem var det velkjente faktum at ein skremmande stor prosent av dei som er ute og køyrer i LA-trafikken kl 03 natt til søndag, er

påverka av både eitt og hitt av vekselvis stimulerande og sløvande effekt. I høve til gamle landet, florerte det altså med fyllekøyrarar. Må ein likevel ut og køyre på slike tider, gjeld det å halde god avstand til alle andre bilistar og forente dei mest idiotiske handlingar. Rundt 0500 søndags morgon kom fram etter 52 timars køyring og 5 timar på ein bilskrot i Arizona. Vi hadde køyrt det klassiske Route 66 strekket og tilbakelagt meir enn 4000 kilometer nesten utan stopp i ein førkrigs bil. Det viktigaste var likevel at vi endeleg kunne køye i ei seng og ikkje i holet bak setet i ein gammal Business Coupe.

EPILOG

Helga etter tok vi bilen med oss på det gigantiske Pomona Swap Meet og averterte New Yorkeren til sals for grådige \$8900 i god amerikansk stil, men ingen var interessert sjølv om eg skreiv «Godkjent av Biltilsynet» på plakaten. Deretter blei det eksport til gamlelandet og eg hadde bilen i 20 år før eg selde han vidare når eg forstod at restaurering ville vere det beste. I staden kjøpte eg ein makans bil utan tak, som skulle vere restaurert av andre og som eg har enno.



20 år seinare hadde bilen igjen fått diagonaldekk og i tillegg ein stilig gangster-cap. Her på besøk til ny eigar under Sjøormløpet 2014.

HERØYA EIN VINTERDAG

Her er eit innhaldsrikt bilete som viser at nokre ting på bilfronten kanskje har gått framover dei siste 50 åra likevel, slik som effektive varmeapparatar og gode kaldstart-eigenskapar. Dette er frå Herøya ved arbeidstid slutt på ein svært så kald vinterdag der nyaste bil er frå midten av 60-talet slik at biletet er kanskje 55 år gammalt. Det er tydeleg at temperaturen er godt under frysepunktet, og med luftfuktigheit som nok er over 100% er alt lagt til rette for tunge vinterstartar med eit 6 volt anlegg som dei fleste bilane på biletet har.

Mange av bileigarane har i alle fall gjort seg flid på kvisten og har lagt tepper over frontruta si. Dette ser ut til å vere særleg populært hos dei som køyrer Folkevogn, desse hadde kanskje ikkje har så mykje håp om få opp noko varmluft på ruta før dei var heime igjen på ettermiddagen. Når valet står mellom å legge på teppe om morgonen eller skrape is innvendig på heile heimturen, er det kanskje like greitt å ta seg tid på kvisten.

Midt på fotoet er det iverksett ein god fellesinnsats av tre mann med dokumentmapper som tar i for å skubbe i gang ein av dei eldste bilane på plassen, ein Opel Kapitän av den typen som blei produsert 1938 til 1950. Slike dokumentmapper var noko alle hadde før i tida; her var det god plass til både matpakke, ein termos og kanskje ei avis. Eller nokre dokument dersom du jobba med papir og tok jobben med deg heim. To hakk til høgre for Kapteinen står to mann med dokumentmappe klar ved ei Skoda 1200 stasjonsvogn. Ventar dei på eigaren og gjer seg klar til å skubbe Skodaen i gang? Litt bakanfor Kapteinen er det danna ei kollokvie framfor motorrommet på ein Morris Minor varebil. Kanskje dei diskuterer korleis ein skal ta oppstart med tomt batteri når bilen har elektrisk bensinpumpe slik som ein Minor.

Oppe til venstre i biletet er panseret på ein Ford Taunus Turnier varebil også opna og det blir planlagt ekstraordinære tiltak for å få liv i V4-motoren. Dei heldige

som har fått start på bilen er eigarane av det som ser ut til å vere ei Borgward Isabella stasjonsvogn (skjeldan bil, sett på andre foto frå Porsgrunn og?) og ein Ford Anglia med skråbakrute. I tillegg til alle Folkevognene er det også to identiske bilar av eit mindre vanleg merke. Her er to Triumph Herald med tilsynelatande same to-farga lakk og som og begge har kjøpt pledd til frontruta same plassen. Dei mest fornøgdde på denne dagen er kanskje gutta som sykklar heim i bakgrunnen?

Etter at biletet blei diskutert på Facebook-gruppa «Biler i Norge før 1970. Bilder og historier.» har folk her meint dei kan identifisere Neckar Europa (Fiat 1100 lisensprodusert i Tyskland), ein Wartburg, heilt bakerst står Peugeot 403, Ford Taunus P3 og kanskje ein Saab 93 med takgrind under heiltekkande presenning, ein Citroen TA, Fiat 508C (førkrigs), ein 40-tals Plymouth, Chevrolet 1951 i to fargar, ein Morris Mini, Opel Olympia, Ford lastebil og ein Moskvitsj. Er det nokon av desse bilane som har overlevd og kanskje er i GVK i dag?



ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhotell |
| <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

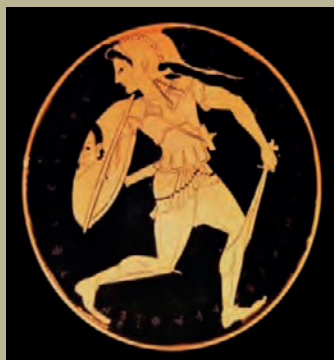
ROMNES





Amazon 121, 1969

Det står en Amazon på Arbeidsfellesskapet på Skotfoss. I gamle dager hadde man blitt livredd, tatt beina fatt og flyktet hals over hodet. I følge den greske antikken var nemlig Amazonene horder av ville, våpenføre, råsterke og særdeles krigerske kvinnfolk. Dypt fryktet og ikke til å komme i klammeri med.



Hvorfor svenskene kalte opp et så fredsælt kjøretøy som Volvo 121 etter krigerske kvinnfolk er en gåte. Hvis det da ikke var elven Amazonas de tenkte på. Men den er igjen kalt opp etter de samme kvinnfolkene, av den spanske oppdageren Francesco de Orellana. Han seilte nedover elven i 1542. Så dermed er vi like langt, og like klok. Nok om det.

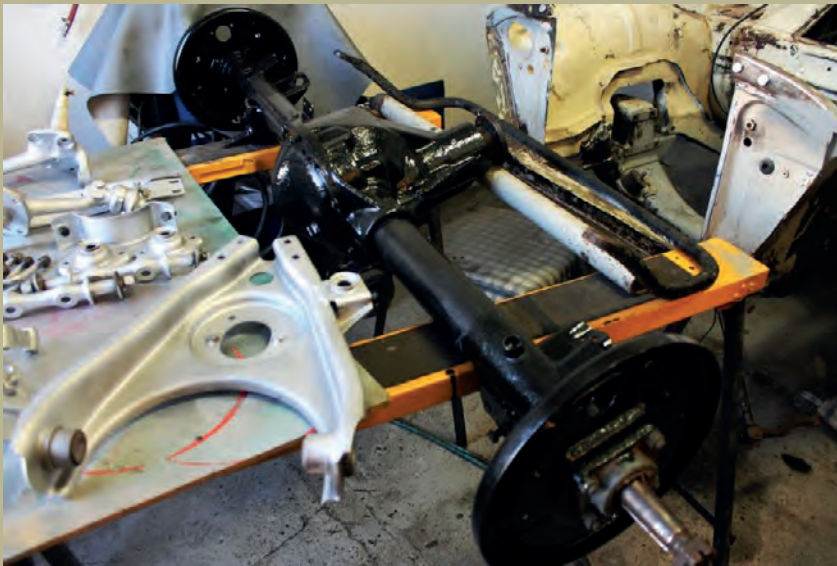
Det var for øvrig litt av en bragd Orellana utførte. Det Tore Kvåle holder med på Skotfoss står ikke langt tilbake for dette: Å puste liv i en skinndød svenske fra 1969. Det året var for øvrig Volvo fremdeles like helsvensk som smørgås, mellanmøl og Evert Taube.



Men alle husker vi det rabalderet som oppsto i 1978. Da fikk statsminister Oddvar Nordli det for seg at Volvo burde være litt norsk. Kanskje hadde han en liten baktanke, en smule hevn for unionen med Sverige, som ble påtvunget oss i 1814? Det foregikk i alle fall hemmelige forhandlinger: Ideen var at Norge skulle overta 40 % av Volvo, mens svenskene skulle få ha noen oljefelter i Nordsjøen for seg selv. Ramaskrik! Det ble offentlig bråk og ballade på begge sider av kjølen. Både Odvar Nordli og Pehr Gustav Gyllenhammar kom ut av det hele med revet pels, og Volvo måtte seile sin egen sjø, uten olje.



Tore Kvåles Amazon 121 seiler ikke. Den står trygt plantet i «annekset» på fire garasjejekk og er tom for det meste. Unntatt det han selv har puttet inn. Så naken har den ikke vært siden fødselen. Det er gjennomtrekk både foran og bak, prosessen med å avdekke rust og annen dævelskap krever nådeløs dissekering. Bilen er nærmest partert og ligger spredd utover hist og her. Selve innmaten befinner seg hjemme i Siljan. Alt er lagret etter Tores eget,



Det være seg gamle bolter som for øyeblikket ligger vellagret i en brødpose, eller en samling pakninger, stag og gummiforinger. Et annet sted finner vi saltgrå deler av hjulopphenget, det har gjennomgått første fase av rustbehandling og vekker lite tillit ved første øyekast. De ser ut som noe i fareklasse A. Tore Kvåle bedyrer likevel at de holder høy standard og kvalitet. Når neste fase er gjennomført vil de tilfredsstillende selv den mest kresne. Hvis de fremstår som bunken med stag som ligger i motsatt hjørne tror vi på hans ord. Tvil skal komme tiltalte til gode.

antageligvis virkningsfulle system. Bruker man det militære uttrykket «spredt orden» er det en fullgod beskrivelse. Det er nemlig ikke romslig der Amazon 121 befinner seg i dag, så de fleste kriker og kroker er benyttet til oppbevaring. Både det som er ferdig behandlet, og det som står for tur. Og det som ikke kan kastes før endelig dom er avsagt.



Det ser ut til at det meste som Tore Kvåle har plukket av og tar til behandling kan gjenoppstå. Etter noen omganger med rusløser ser metalldelene ut til å være i den skjønneste orden. Deretter kommer noen strøk med understellsmaling og vips: god som ny. Og selv om gummiforingene til støttdemperne ble laget i 1969 er de i dag fremdeles i forbløffende god stand. Litt vask og rens er alt som skal til.



Nå står altså Volvo Amazon 121 fra 1969 stødig plantet på Skotfoss. Vi spurte forsiktig om anskaffelsen var grunnlagt på en viss fasinasjon av «det svenske»? Mens vi henviste til besittelsen av hytten i Sverige, en nylig restaurert SAAB og ikke minst *Toddyreisere*s tilrettelegging av svensketur for GVK. Kunne vi tolke det som en viss svensk draging..? Men nei, det stemmer ikke.

I følge Tore Kvåle kom den rekende på en fjøl: Den forrige eieren, Dagfinn Ytterbø, rådde ikke med den. Ytterbø vanket fra tid til annen på Arbeidsfellesskapet på Skotfoss, der han klaget sin nød over at Volvo 121 dessverre bare sto på vent. Tore Kvåle var på den tiden ennå ikke ferdig med sin SAAB, men Torstein Johannessen foreslo frimodig at Dagfinn kunne overlate hele prosjektet til Tore. Og det var det. Volvo 121 ble deretter stående lagret i over et år i påvente av ledige stunder og plass. Men nå er SAAB i full vigør, og Volvo 121 er til behandling.

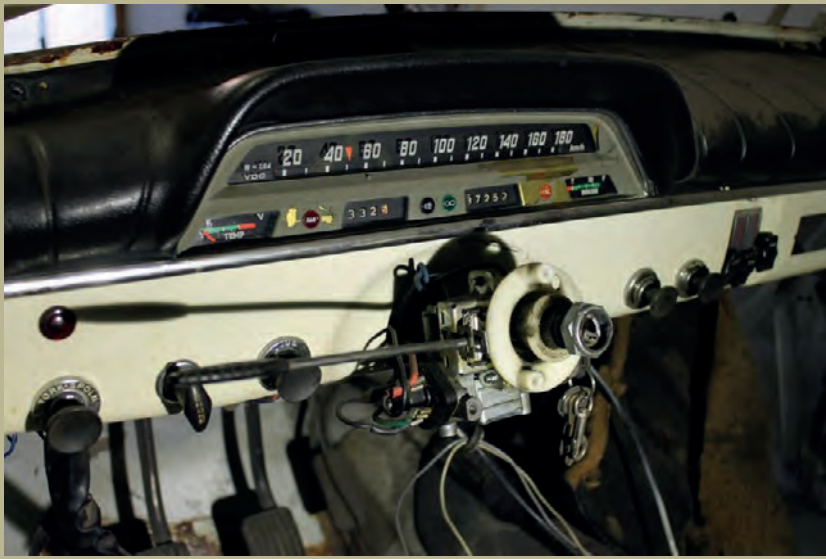
Og her er det mer enn nok å gjøre, både inne og ute. Hjulbuene er svake punkter på de fleste biler, og Volvo er ikke noe unntak. Et rett gulv er ingen stor utfordring, men disse hersens buene.!



Vi sitter med inntrykket av at her har det vært mye «klipp og lim». Enkelte deler finner han på nettet, Volvo 121 er visstnok rikt representert der, med tilgang på deler til karosseri.

Men uansett hvor delene kommer fra eller om han lager dem selv, til syvende og sist skal det hele sveises i hop. Tore Kvåle er autodidakt, noe som på godt norsk betyr selvutlært. Han tok sin læretid på sitt forrige prosjekt, SAAB.





Tore Kvåles Volvoprojekt er ikke uten styring, selv om rattet mangler. Han påpekte at bilen var tydelig preget av å ha vært en «ungdomsbil» i sitt tidligere liv. Vi skal bare varsomt antyde det fakta at i visse distrikter var Volvo et flaggskip i slikt miljø. Og kun vise til at i vårt vidstrakte fylke gikk den under betegnelsen «Bø-tractor».

Slike kjøretøy led mange ganger den skjebnen å få nedsenket sitt understell og bli utstyrt med lydforsterkende eksosanlegg. Vi antar at et tilstrekkelig antall *wunderbaum* var inkludert. Som ikke det var nok, antall desibel inne i kabinen skulle også være på den øredøvende siden av skalaen. Hvilket innebar at man ikke var fornøyd med en Blaupunkt eller Siemens radio. Her måtte det sterkere krefter til. Interiøret i Volvo 121 bærer tydelig preg av dette. Den ungdommelige eier skar ut et saftig stykke av dashbordet for å få plass til noe med mer smell i. Hattehyllen under bakvinduet led samme skjebnen, digre hull til høyttalere gjør det vanskelig å bruke hyllen til det som opprinnelig var påtenkt.



Så vidt vi har forstått krever et slikt overdimmensjonert lydanlegg i denne størrelsesorden en anselig mengde watt for å støye optimalt. Dynamoen må ha jobbet overtid for å levere noe slikt. Både sikringsholderen og diverse ledninger viste tydelig tegn på overbelastning.

Tore Kvåle dro frem et par skrekk-eksemplarer av ledninger der isolasjonen var smeltet. Vi antar at det var kun var snakk om et par desibel ekstra før hele Volvo 121 hadde stått i full fyr og flamme.

Hvorom alt er, bilen overlevde disse «ungdomsårene» uten å ta mer nevneverdig skade enn det som naturen selv sørget for. Men så har den også fått stå uberørt siden 1996 og frem til Tore Kvåle overtok. Som sagt er *Internett* et hendig redskap for dem som arbeider med å få liv i en gammel Amazon: Modellens store produksjons-volum har gjort det til god butikk for initiativrike forretningstalenter å produsere og distribuere deler.



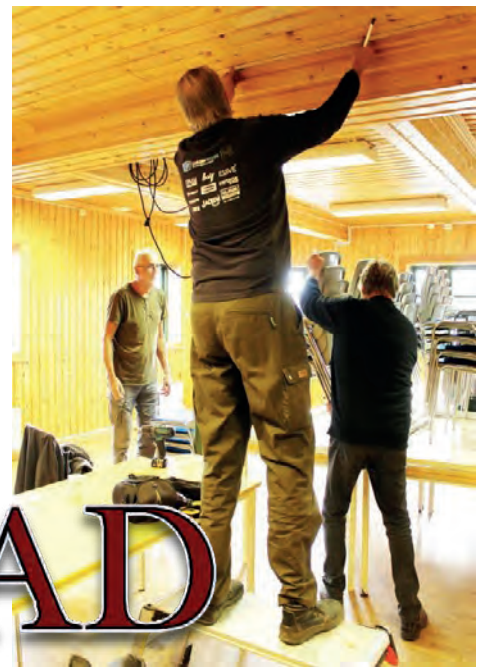
Vi påpekte at vi savnet motoren oppe i alt dette løssøret som befant seg i og omkring bilen. Det samme gjaldt girkassen. Som vi alle vet var Volvo Amazon 121 utstyrt med den velkjente B-18 utgaven. Det er dermed unødvendig å gjenta at den er på 1800 ccm, og leverer 82/85 hestekrefter.

Det ble opplyst at motoren står på tørkeloftet på Arbeidsfelleskapet og har det etter sigende meget bra. Den skal ha blitt heloverhølet før Tore Kvåle overtok og er troende til å være fullverdig oppgående. Girkassen er det ikke gjort noe med, Tore antar at den er i original utslitt stand. Så der kan ligge en liten utfordring en gang i fremtiden.



Men man tar en ting om gangen. De store kapitlene, motor og drivverk går ikke sin vei. Alt kommer til sin tid. Nå er det dissekering av karosseriet og montering av proteser som står på timeplanen. Innimellom håndteres annet småsnadder. Om Tore Kvåle bruker innfallsmetoden virker den i alle fall som en god løsning. Så god, at Tore Kvåle regner med å sette rattet tilbake på plass og ta Volvo 121 fra 1969 ut på kjøretur en eller annen gang i 2022. Om ikke før.





DUGNAD

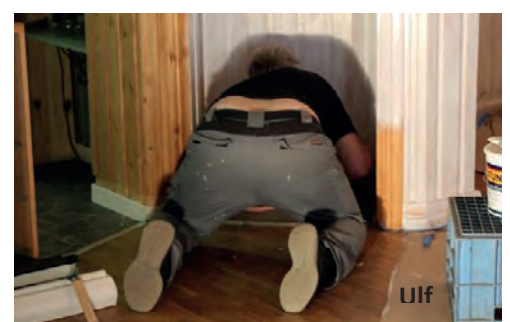
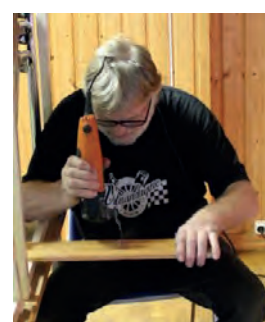
ETYMOLOGI: norrønt *dugnað* hjelp, støtte.
OGSÅ KJENT SOM: dovning.



Slik står det altså forklart i Store Norske Leksikon. Mandag 15. november var det derimot ingen som dovnet seg i møterommet på Låven. En liten men dedikert flokk under ledelse av Huskomiteens formann opprettholdt en god tradisjon i GVK: **Dugnad**. Og GVK ser ut til å ha Mesterbrev i dugnad. Uten det hadde vi kanskje i dag stått uten tak over hodet. Men takket være klubbens

dugnadsånd kunne Låven tas i bruk 5. desember 2002. Etter 19 år var det klart at det var et behov for grunnleggende oppgradering av møterommet.

Det har vært hektiske dager med rydding av lokalet, fra tak til gulv. GVK er heldigvis utstyrt med en medlemsmasse som spenner over mange praktiske yrker. Noen av disse stilte med arbeidskraft og ekspertise: Snekring, byggfag, maling og erfaring med strømførende virksomhet har ført til at neste medlemsmøte vil foregå i oppgraderte omgivelser.



Rullande kulturminne og andre attraksjonar på



Ein av attraksjonane på årets Oslo Motor Show var den såkalla Freia-bilen som Kjell Ivar Haltvik frå Levanger har restaurert på nokre år etter at bilen fyrst stod lagra i 85 (!) år.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Som ein av dei fyrste i landet har og Haltvik fått støtte av Riksantikvaren og Kulturminnefondet til restaurering av eit rullande kulturminne. Slik støtte har tidlegare berre vore gjeve til bygningar og båtar, og køyretøy har generelt ikkje vore sett på som fint nok til støtte. Ting tyder på at reglane no har blitt litt meir fleksible og vi ser også at ungdomsbilen til dåverande Kronprins Harald (1958 Edsel) og ein buss med lang historie i Rogaland har fått støtte.

Bilen til Haltvik er ein Renault av modell BC frå 1913 og gjekk sine fyrste år med sjokolade frå Freia rundt om til butikkar og storkundar i Oslo, som ein av fleire bilar med svært så markante fornikla storkar til pynt. Den langsamme Renaulten (merka av den tids tilsyn med maksimum fart 30 km/t) blei etterkvart byta ut med eit nyare køyretøy og storkane vart flytta vidare, medan bilen blei gjeven til Norsk Teknisk Museum alt i 1930. Sidan det har bilen vore lagra til dels dårleg før Haltvik forbarma seg over restane.



1913 Renault sjokoladebil som rullande kulturminne. Eigaren Kjell Ivar Haltvik har matchande T-skjorte.

Av andre attraksjonar på OMS kan vi nemne 1937 Lincoln Model K-359B med Brunn karosseri og V12 motor som Noregs største songstjerne, Kirsten Flagstad, fekk i gåve når bilen var ny. Bilen er no kjøpt tilbake til landet av Norsk Vegmuseum på Hunderfossen og blir vel snart lakkert i ein meir tidskorrekt mørk blå og mindre bryllaupsbil-kvit farge. Utstilt var og ein flott 1968 Buick Riviera eigd av John Helge Lien frå Åmli, der det nok var sett uoffisiell noregsrekord i bruk av maskeringstape for å lakke alle stripene på.

Svært fint restaurert var og denne 1906 modell NSU 700-kubikkaren som Kjell Røhr i Moss hadde restaurert. Han fekk fortent premie for finaste restaurerte motorsykel. Elles la redaksjonens utsendte merke til mange fine 70- og 80-tals bilar i ein eigen hall som stod ganske fredfullt for seg sjølv utan støyen som kommersielle tilbydarar fylte dei andre hallane med. Som alltid var OMS fylt opp med entusiastar i alle aldrar, denne gongen i rekordstore mengder etter 2 år med korona.



Lincoln til Kirsten Flagstad var komen tilbake til landet. legg merke til kor ungt publikum er.



På LMK sin stand stod GVK sin mann i styret og ynskte velkomen.



NSU frå 1906 var svært fint restaurert.





Som Bilfrakter



Med 30 cm karmer



Med 90 cm karmer



**Stor Varehenger / Bilfrakter Leies Ut
600,- pr døgn for medlemmer av GVK**

Veldig lav innkjøringsvinkel
203x450 innvendig

775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast

Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



3. FEBRUAR 2022

INNKALLING TIL ÅRSMØTE I GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubbs medlemmer i vårt klubblokale i Porsgrunnvegen 242 torsdag 3. februar 2022 kl 1900, under forutsetning av de til enhver tid gjeldende smittevernsregler. Etter gjennomført årsmøte spanderer klubben bløtkake og snitter på de fremmøtte.

DAGSORDEN:

1. Godkjenning innkalling og dagsorden
2. Valg av møteleder og referent
3. Styrets årsberetning for 2020
4. Klubbens reviderte regnskap for 2020
5. Styrets årsberetning for 2021
6. Klubbens reviderte regnskap for 2021
7. Budsjett for kommende år (2022)
8. Eventuelt innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret i hende senest 31. desember 2021
9. Utmerkelser
10. Valg. Medlemmene kan melde forslag til kandidater til valgkomiteen. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet, dvs torsdag 10. januar. Valgkomiteen består av Jan Arthur Pettersen og Gunleik Kjestveit.



Styret

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!



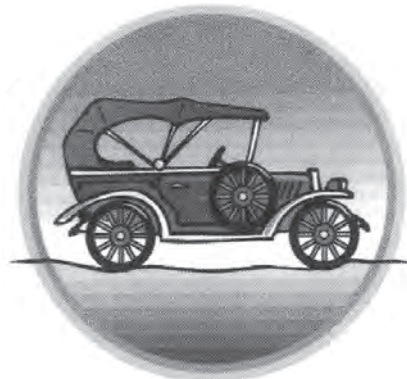
Christoffersen

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



ダットサン

千九百六十九



For dem som ikke behersker det japanske alfabetet kan vi røpe at overskriften betyr *Datsun 1969*. Navnet oppsto da man valgte å bruke forbokstavene i navnene til de tre grunnleggerne: Kenjiro Den, Rokuro Aoyama og Meitaro Takeuchi = *DAT*... Som på japansk betyr å smette avgårde som en skremt hare. En god beskrivelse av den lille bilen. Nok om det.



1914



1932

Dermed ble Type 11 etterlatt til seg selv i grøftekanten. Men nå er det på tide å rette blikket mot Datsun 1969.

I GVK er det langt mellom kjøretøy fra Det Fjerne Østen, Leif Ingar Liane er så vidt vites den eneste som besitter en japaner, innkjøpt av et medlem i moden alder. Dette ble også behørig lagt merke til og omtalt under *Kortnytt* i en tidligere utgave av *Veteranvognen*. Og det er ikke helt tilfeldig at Leif Ingar gikk til anskaffelse av akkurat denne bilen. Men det kommer vi tilbake til.

Om Leif Ingar Liane har satt seg inn i det japanske alfabetet vites ikke, men han står i alle fall oppført som eier av kjøretøyet. Som han presiserer er en *Datsun Sunny 1000 de Luxe*. Produsert i 1969. Datsun har ikke alltid sett slik ut.

Den første Dat (sun) så dagens lys i Tokyo i 1914. Den var utrustet med 10 hk, 5 på hver sylinder. Vidunderet vakte stor jubel da den ble lansert og fikk en velfortjent kobber-medalje. Noe vi antar var en hederlig 3.plass. Siden da har Datsun trillet og gått ut i verden i forskjellige varianter og utviklingsstadier. Datsun Type 11, modell 1932, var nok mer utviklet enn førsteutgaven fra 1914. Men heller ikke den var en kvikkas. Med sine beskjedne 495 ccm i en sideventilert motorblokk og girkasse som bød på 3 gir karret den seg fremdeles frem med bare 10 hestekrefter. Den ble kun produsert i 1932 og kunne ikke skryte av mer enn 150 solgte utgaver. Grunnen var at neste år ble det tillat å produsere motorer med flere hestekrefter.



Foto: Ole Martin Liane

Alle medlemmene i GVK som har deltatt på klubbens seskapeligheter på Låven, det være seg julebord, fårrikålaften o.lign. har stiftet kjennskap med Leif Ingars uuttømmelige forråd av muntre historier. Gjerne på den siden av kanten som vi ikke publiserer her i Veteranvognen. Det virker uomtvistelig slik at han har forberedt slike innslag grundig, medbringende manuskript og notater.

Det gjelder for øvrig hans innslag tidlig på kvelden. Ettersom kvelden blir eldre og virkningen av et godt måltid slår inn, får Leif Ingars kulturinnslag mer preg av «freestyle» og «offroadkjøring». Til munter glede for de fremmøtte.

Men det de fleste ikke er klar over er at denne muntergjøken faktisk har en fagutdannelse bak seg som de fleste er ukjent med. Noen kjenner ham som «Byggmesteren som hjalp «Sinnasnekkeren» på TV.



Men få vet at han behersker snekkerverktøy fra forrige årtusen og kan lage blind-sink for hånd. Nå kan man hevde at slik kunnskap er irrelevant ved restaurering av veteranbiler bygd på 1960-tallet. Men Mesterbrev og allsidighet har aldri vært et handicap i vår bransje. Snarere tvert i mot.



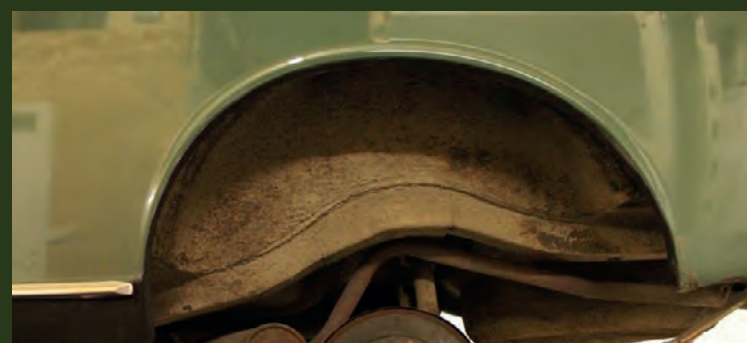
I 1969 kikket taxisjåføren skamløst over skulderen på siste mote fra London. Samme året, på motsatte siden av kloden la japanerne siste hånd på en hvit Datsun Sunny 1000 de Luxe. Den havnet i bilforretningen til Birger Lie i Cort Adellersgate 5. Der sto den og kostet kr. 12000. I 1970 var Leif Ingar 17 år, han falt pladask og kjøpte den. FØR han hadde fått sertifikat.

Det må ha vært en alvorlig forelskelse. Som læregutt hadde han kr. 8 pr. time, likevel hadde han klart å spare opp halve kjøpesummen: Leif Ingar Liane leverte kr. 6000 kontant

over disken og hadde troverdighet nok til å få banklån på resten. Avbetalingen var sikret og Birger Lie var fornøyd. Selve registreringen hadde han visstnok kontanter til. Dermed sto han med sin aller første bil mellom fingrene, uten sertifikat. Det fikk komme senere.

Leif Ingar forsikrer at bilen han har anskaffet nå er på prikken make til den som sto utstilt i Cort Adellersgate 5. Dersom man er fargeblind stemmer nok det.. Og han forsikrer at han absolutt ALDRI kommer til å kvitte seg med den. «Om det skulle røyne på..... da går heller Mustangen..» Vi aner at her er det seriøst alvor med i spillet.

Da Veteranvognen kom på besøk befant bilen seg på løftebukken på lageret til Leif Ingar. Det første som slo oss var at her manglet noe vesentlig: Rust. Selv på de mest utsatte områdene var det ikke mulig å oppspore noe som antydte slett behandling og kjøring på saltet vei. Tatt i betraktning av at bilen i år runder 52 år er den forbløffende blank i lakken. Men for 52 år siden, i 1969, var det noe annet som konkurrerte om oppmerksomheten i media da Leif Ingars Datsun ble lansert:



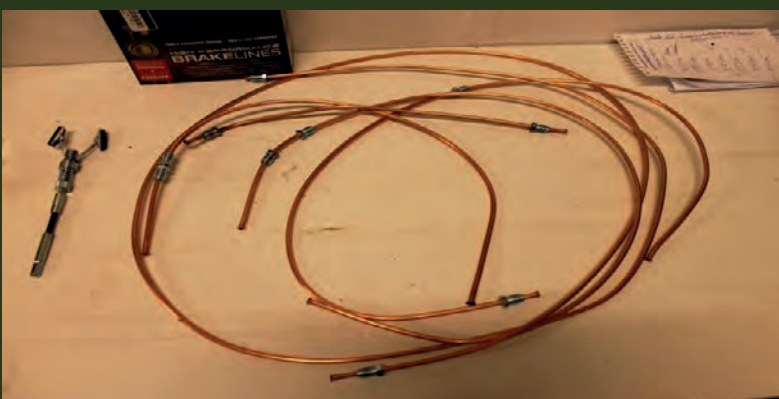


Det var Per Borten, han innførte en ny standard når det gjaldt uformelt antrekk under en reportasje «Hjemme hos». Det fikk antagelig mer oppmerksomhet i pressen enn lanseringen av Datsun Sunny 1000 de Luxe. Et japansk bilmerke vekker mindre oppmerksomhet enn en statsminister i undertøy. Og så landet jo noen på månen samme året.

Da stiller en liten japaner langt bak i rekken når det gjelder førstesideoppslag.

« Se på dette, det er uforskammet bra!» Leif Ingar er ikke påtagelig beskjeden i sin omtale av bilen. Entusiasmen flyter over. Etter en slik introduksjon er det spennende å se hva som måtte befinne seg av skjulte lidelser på den tekniske siden av Datsun 1969.

Tross et anstendig utseende ytre måtte den gjennom en nitid gransking. Som formann i Godkjenningsskomiteen for byggfag gjennom en årrekke tar Leif Ingar ikke lett på tingene. Her kommer klubbformann Torfinn Dale inn som fagarbeider, en mellomting mellom assisterende rådgiver og utøvende mekaniker. Torfinn har opparbeidet seg lang erfaring gjennom egne prosjekter i en årrekke. Han tar ikke lett på slikt ansvar.



Uansett, selv om Leif Ingar har sin spesialitet innen sagflis og høvelspon, så står han ikke med foldede hender og betrakter det hele på høflig avstand. Dress og slips er byttet ut med mer praktiske plagg. Det er ikke bare Torfinn som gjør løs på det praktiske arbeidet. Og Bjørn Granheims ekspertise sto klar med de deler som trengtes.



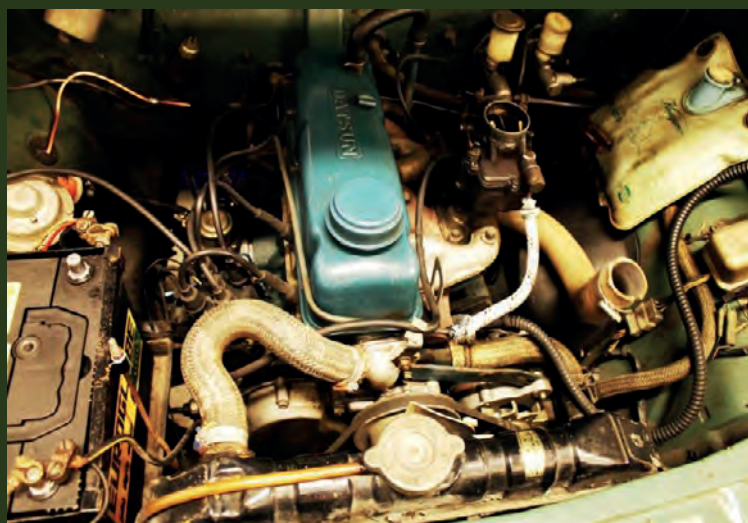
Ungdomstiden gjennomgikk en stor endring da Leif Ingar Liane sto med sertifikatet i hånden. Fra å være en syklist med begrenset revir kunne han nå ragge rundt i distriktet. Ruten gikk oftest Porsgrunn / Skien tur retur. Om igjen og om igjen. Hensikten var å plukke opp jenter som sto langs veien og haiket. Ekstra pene jenter ble kjørt flere ganger.. Men, han presiserer, det var uskyldig moro og ikke noe fanteri i baksetet. Da det ble innført bensinrasjonering i 1973 kunne

det vært slutt på disse virøse ekspedisjonene. Men Leif Ingar slapp uanstendig lett fra disse innstramningene på bensinalget: Far hadde 200 liter bensin stående i garasjen. Det ga en utstrakt handlefrihet den tiden rasjoneringen varte. Han summerer denne fartstiden med at Datsunen omtrent bare gikk i nærområdet, det var aldri snakk om å dra på langtur. Det har han tatt igjen i fullt mon i voksen alder. Men om det blir langtur med Datsun Sunny gjenstår å se.

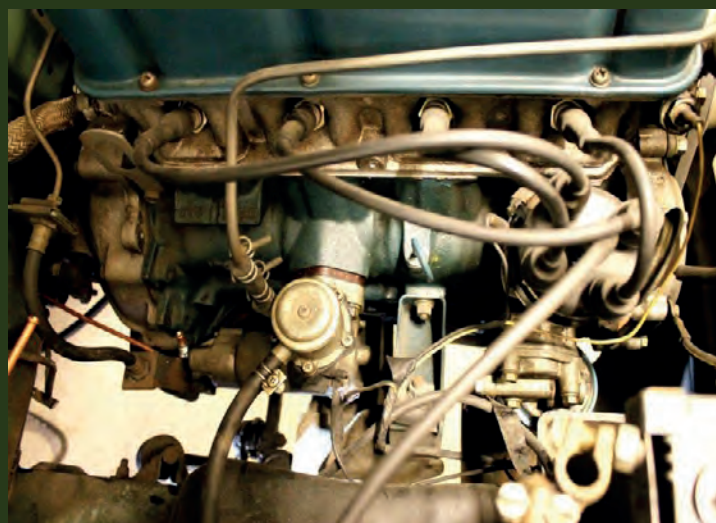


Men med inntrykket vi sitter igjen med etter besøket i Leif Ingars garasjeverksted har vi stor tro på at bilen er i stand til å trafikkere lange strekninger uten å by på ubehagelige overraskelser. Torfinn tok ikke lett på sakene, han hadde sine kritiske fingre borti alt. Og selv om Leif Ingar har hatt sin fartstid mellom list og høvlet plank så det ut til at han også

hørte hjemme ved skrustikken. Hovedbremsesynderen var for øyeblikket demontert og under full sjekk og service. Alle gamle bremsørør var byttet ut, her spares ikke på noe når det gjelder sikkerhet. Motoren derimot har foreløpig fått terningkast 6, etter alt å dømme er det ikke noe fanteri å finne under topplokket.



Datsun Sunny 1000 de Luxe er ikke overdådig utstyrt med motorkraft. Som navnet antyder er den utstyrt med 1000 ccm. Det gir jo ikke all verden å lange ut med, 4 sylindere presterer 68 hestekrefter. Det er jo beskjedent, men det er jo heller ingen



tungvekter av en sumobryter den skal frakte rundt. I følge nøytrale kilder skal den være i stand til å bruke 14,5 sekunder fra 0 til 100 km/t. Men hvem har det travelt når man er ute og kjører veteranbil?



15.september dro Leif Ingar Liane på befaring i Horten. Han hadde Torfinn med seg som faglig alibi. Da hadde Leif Ingar saumfart internett i 7 år på jakt etter sin ungdoms første bil. Uten hell. Men så fant han en på Dyrsku'n i Seljord. Den var hvit! Dessverre ville ikke eieren selge, så det var tilbake til start. Men nå hadde han fått blod på tann. Og så dukket det noe spennende opp på Verftsporten i Horten: Datsun Sunny 1000 de Luxe.

Den hadde stått på Horten Bilmuseum i 27 år, og var donert av Nissan Norge. Horten Bilmuseum var et privat foretak og var avviklet. Nå var Datsunen til salgs, prisen var opplyst på internett. Den var i stiveste laget syntes Leif Inger, men etter diverse forhandlinger og pruting sto han med nøklene i hånden 16.september. Etter at de hadde prøvekjørt bilen og den var «godkjent» av Torfinn. Det var også andre som hadde meldt sin interesse, men da var løpet kjørt, sammen med bilen.

Godkjenningen bygget nok også på serviceheftet som fulgte med, det var utførlig utfyllt år for år så lenge bilen hadde vært i bevegelse. Og som rosinen i pølsen: den hadde kun hatt to brukere før Leif Ingar ble den evige eier. Det må sies at de to forrige eierne hadde utvist stor grad av forsiktighet i løpet av de 118000 kilometerne de til sammen hadde tilbakelagt. Hvor mange av kilometerne som var tilbakelagt på saltede veier skal være usagt, men det kan ikke ha vært mange.

Se side 25	53 500 km		Oslov. 23 - Tell. (067) 23033 8500 HØNEFOSS (firmastempel)	
Se side 31	60 000 km	B-ETTERSYN 59076 2/5-78	Utlørt av BILCOMPANET % Oslov. 23 - Tell. (067) 23033 8500 HØNEFOSS (firmastempel)	
Se side 33	61 500 km	H-ETTERSYN 60449 27/7-78	Utlørt av BILCOMPANET % Oslov. 23 - Tell. (067) 23033 3500 HØNEFOSS (firmastempel)	
Se side 31	63 000 km	B-ETTERSYN 65540 1/10-78	Utlørt av BILCOMPANET % Oslov. 23 - Tell. (067) 23033 3500 HØNEFOSS (firmastempel)	Tillegg: Skift felt
Se side 35	64 500 km	H-ETTERSYN 64542 22/11-78	Utlørt av SLETTA BILSERVICE And. P. John Johanson Hønefoss-Tell. 21 925 (firmastempel)	
Se side 33	66 000 km	R-ETTERSYN 61135 12/6-78	Utlørt av BILCOMPANET %	





Datsunen fra 1969 er like behagelig å skue både inni som utenpå. Selv når man kaster et blick nedentil forstår vi Leif Ingars begeistring. Her er ikke noe å sette fingeren på. Rusten som nesten obligatorisk følger med de fleste restaureringsobjekter mangler som sagt over alt.



Det er kanskje derfor at dette prosjektet nesten har vært en dans på roser. Riktignok har alt mekanisk vært under lupen, men det er kun det sikkerhetsmessige som har fått en overhaling. Ikke nødvendigvis fordi det var et påtrengende behov, men for at bilen skulle opptre slik den gjorde da den reiste fra Japan. Leif Ingar har åpnet døren til at Datsun 1969 kan få et langt og godt liv.





Brevik kan ikke, selv med den beste vilje, kalles verdens travle navle. Det gjelder særlig på en grå høstdag, så tirsdag 19.oktober må anses som et sjeldent unntak. Da vrimlet det av mennesker i byen. De benyttet fransk språk og tonefall, man følte seg hensatt til Champs- Èlysées eller til nød Versailles. TV-teamet som produserer den franske versjonen av *Top Gear* hadde invadert havneområdet i Brevik. Dessverre var det ikke Stein Haugseters 2cv AK som var hovedpersonen i dette programmet, men tre ultramoderne el-biler. For å være ærlig, de gjorde ikke noe inntrykk og forsvant straks fra hukommelsen. Og kommer til å bli ukjent for all fremtid for undertegnede. Men ikke for franske tv-tittere.



Som de fleste vet, *Top Gear* ble lansert på BBC i 1977. Selv om det alltid har vært en viss avmålt toleranse mellom England og Frankrike så adopterte fransk fjernsyn *Top Gear*-ideen. Dermed kunne det franske tv-publikum glede seg over motorprogrammet på sitt eget språk. Fra og med 18.august 2015.



Franskmenn er franskmenn og besitter en høy rad av selvmontert stolthet over hva deres nasjon har prestert på de fleste områder. Også innen bilproduksjon. TV-teamet ytret et sterkt ønske om at det befant seg noen eldre franske biler på kaien. Som naturlige kulisser. Slik at de tilfeldigvis ville dukke opp på de franske tv-skjermer, litt sånn i forbifarten. Det falt naturlig at anmodningen ble formidlet videre til Haugseter-klanen: Stein, Kristian og Martin Haugseter sørget for at det alt kvelden i forveien sto tre 2cv tilfeldig plassert på området.

Vi ser gjennom fingrene med at det slang noen amerikanere innimellom..

Etterpå får de franske lisensbetalerne bivåne en fisketur. Det gjorde ikke Veteranvognens representant. Heldigvis. Brevik kan være et hyggelig sted om sommeren når man spiser sin is på torget. Men på en oktoberdag i tåkedis, lett regn og sur vind kan man tenke seg helt andre måter å tilbringe dagen på, enn midtfjords på dekket av en fiskeskøyte. Vi håper likevel at det er til glede for franske bilentusiaster.

KORT NYTT...



Denne 1903 modell lokomobilen frå svenske Munktell finn ein på ein rasteplass langs Tinnsjø. Restaurert av Rjukan VGS på 90-talet, og er så gammal at den burde stått betre lagra som ein del av industritradisjonen i området.



Denne Chevrolet Capricen eigd av Gisle Tonnes var eit av dei friskaste innslaga på klubbens haustløp, både i fargeval og gjennomført med dekor som ein New York Taxi.



Som vedlegg til dette nummeret finn du GVK si nye vervebrosjyre. Bruk denne til å tipse potensielle nye medlemmer, treng du fleire brosjyrer har vi mange i klubbhuset.



Godt vaksen bruksbil observert i Skien. Ein 1981 Peugeot 104 var ein gong vanleg her i landet, men det har nok vore stor utskrotning sidan dei var nye.



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

Gammelt foto: Esso Goberg på 70-talet med kilometeravgift pris på diesel. Plassen er lett gjenkjenneleg.



1933 Willys 77 som Bent Sørensen restaurerte, har vore seld fleire gonger det siste året og skal no vere tilbake i Grenland. Kjem kanskje på Grenlandsrally 2022?



Julepostkort med bil, frå Geir Holt si samling

RESTAURERINGSOBJEKT BILLIG TIL SALGS



Det er en Ford Ten (Modell 7W 10hp) fra 1938.

Ring
Trygve Hagen,
tlf 416 06 658



No like før jul kan dette vere eit tips?

Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 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 konkurranse-dyktige 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 uforgjort 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