

Nr. 4 – 2021 Årgang 46



# Veteranvognen



**Av innholdet:**



**Medlemsmøte Slevollen**



**Gladløpet**



**Rally Tronåsen**



**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 Høiset

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

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

**Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:**

Kai Larsen  
Tlf: 952 25 775

**Teknisk bil:**

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

**Teknisk Motorsykel:**

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 besikket for LMK-forsikring)

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

**Årskontigent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.**

**HUSK! Alle møter**

satt på pause til korona situasjonen tillater å arrangere disse.

**Klubblokalet**

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

**Adressen er**

Porsgrunnsveien 242  
3736 Skien

**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**

I går torsdag 12. august var en veldig hyggelig kveld. Vi hadde hjulsparekveld på Slevolden ute hos Jan Arthur og Stein. Jeg opplevde det som veldig hyggelig å kunne samles igjen. Jarle telte 95 kjøretøy. Det var alt fra moped til veteranbiler til Ferrari i skjønn forening. Fra de eldste til de yngste. Per og jeg stod i innkomsten og skrev opp navn og tlf for registrering i forbindelse med eventuell smitte. Da fikk jeg hilst på halvparten og ønsket velkommen. Mange var ukjente og mange var det 1,5 år siden jeg hadde sett. Meget hyggelig. Jarle og Knut var parkeringsjefer og hadde full kontroll på det. Stein og Tom lagde nydelige vafler og god kaffe. Tore sendte ut SMS til medlemmene og Torfinn la ut på Facebook og hjemmeside. Jan Arthur demonstrerte pulverlakk og Gasolin og MTR hadde åpne butikk. TUSEN TAKK til alle som hjalp til! Til dere som kom så er det hyggelig at mange kommer tidlig og blir lenge. Det forteller meg at vi hadde det hyggelig i sammen.

Rent praktisk så er det umulig å gjennomføre klubbmøtene grunnet smittevern. Imidlertid så er mange del eller full vaksinert slik at mulighetene kommer for å treffes slik som i går. Med forbehold om utfordringer med dette og postgang og trykkesid så blir det samme type dekksparekveld torsdag 2. september på Slevolden. Det blir veteranbil-løp søndag 19. september. Tirsdagskveldene med Cars and Coffee på Trappa i Porsgrunn er også mulige treffpunkt.

Kona og jeg var en tur på lørdag i Oslo for å besøke sønn og datter som bor der. Det gir

meg noen ting til ettertanke. Det var mange bommer inn og ut. For å parkere i gata 200 meter ovenfor bygården de bor så betalte vi 100 kr for et par timer. Sønnen betaler over 5000 i året for å parkere samme sted. Han lurer veldig på hva han får igjen for disse pengene. Parkeringen der han parkerte før er tatt vekk. Elsparkesyklene er det mange av. Jeg har full respekt for at det er lurt å jobbe for mindre forensning på vår lille klode MEN: Hobbykjøretøy slipper ut mikroskopiske mengder i den store sammenheng. Jeg er dypt bekymret hvordan framtida ser ut. Det eneste jeg er sikker på er at når vi samles og har det hyggelig i sammen uansett om interessen er moped, mc, veteranbiler, Ferrari eller andre så er det meget viktig slik tidene har blitt. Når det er åpent for interesserte å komme å se og prate så betyr det veldig mye. 17. Mai i fjor med kjøring rundt til sykehjem var meget viktig på denne måten. GVK er med i LMK som jobber inn mot myndigheter. Amcar jobber også for at vi kan fortsette med hobbykjøretøy. Sjekk gjerne ut på [www.lmk.no](http://www.lmk.no) og [www.amcar.no](http://www.amcar.no).

Jeg håper at du har hatt en fin sommer og har brukt ditt veterankjøretøy. Vi ønsker bilder og litt referat fra turer og opplevelser du har hatt. Og holder du på med å restaurere kjøretøy så setter vi stor pris på noen bilder og ord fra prosessen.

Nå er halvveis i august. Fortsatt kan vi få mange fine dager og opplevelser. Redaksjonen ønsker dere alle en flott sensommer!

*Redaksjonen  
ved Leif Hægeland*

**STRIPA LUNCH AV BØRGE LUND**

# FORMANN HAR ORDET

Veteranvognen 

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

Ja, vi er fortsatt relativt avskåret fra det felleskapet i klubben vi ønsker å ha, og at det skulle vedvare så lenge var det sikkert godt at vi ikke visste, da hadde vi sikkert fortvilt mer enn vi burde. Men slik jeg opplever det så ser vi vel et lite lys i tunellen nå, og håper det normaliserer seg etter hvert.

Det som er positivt for GVK, er at jeg registrerer stadig nye medlemmer inn i klubben, og bare så langt i 2021, har vi registrert 14 nye medlemmer, og det positive her er at det er yngre medlemmer som trekker snittalderen ned i klubben, og det kan vi like. Snittet på disse 14 personene er 1970 modeller. Det er bare så synd at vi ikke kan invitere disse nye medlemmene sammen med resten til medlemsmøter for å bli bedre kjent, men den tiden kommer snart nå får vi håpe.

I en tid med liten aktivitet og mulighet til inntekter for klubben, har vi gjennom de mulighetene som legges til rette fått innvilget bra med støtte, da primært for ikke å ha fått gjennomført Grenlandsrallyet som er en viktig inntektskilde til GVK. Vi fikk fra Sparebank 1 kr 5000,- og fra Lotteri og Stiftelsestilsynet har vi fått stimuleringsmidler for frivillighetssektoren på kr 30.000,-. Disse støttene kommer godt med og vi er svært fornøyde med å finne slike muligheter.

Vi har i styret har hatt jevnlig med møter, besluttet løpende saker, og så langt ser vi at fortsatt freder vi september medlemsmøte, og så kan vi håpe på lettelse til oktober. Det vi imidlertid har gjort nå er å lage 2 arrangementer ute



i trygge omgivelser på Slevollen, og på første samling vi har hatt som var torsdag 12. august, så fikk vi til en fin kveld med det som vi kalte hjulsparking. Vi samlet ca 95 biler og en del MC, så alt i alt fylte vi det som var av plass på Slevollen, og slik jeg opplevde det bare blide og førnøyde entusiaster som satte pris på dette uformelle arrangement der samtale og gikk på minner og forventning fremover. Neste treff her er 2. september. Vi er så heldige som har tilgang til dette stedet der alltid positive velvillige eiere med Jan Arthur Pettersen og Stein Haugseter som også er medlemmer i GVK, sier alltid JA på vår forespørsel og er med og lager dette til en fin arena for treff og sammenkomster.

Vi har også besluttet å kjøre et løp søndag 19. september som har det klingende navnet: GVK HØSTLØPET 2021. Starten går fra Gumpen Auto kl. 10,00, og avsluttes etter målgang hos Christoffersen på Rødmyr. Dette blir et spennende rebusløp med begrenset kontakt av mannskaper for å gjøre det trygt, og jeg kan love et spennende løp med både gaver til alle påmeldte og ekstra til de 3 som gjør det best.

## 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: torfi-d@online.no

## 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 2021:

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.

## Forsidefoto:

*Sigmund Aakvik nærmar seg ferdigstilling av sin 1940 Buick Special Coupe med stormskritt. Her er det prøvekøyring med faststroppa GT-stol i hardplast. Snart reportasje i bladet.*

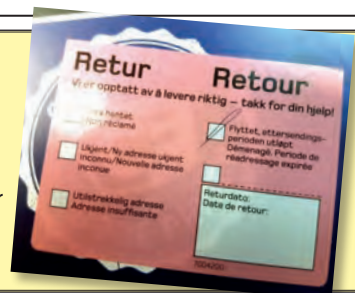
Når det gjelder årsmøte 2021 som vi da ikke har fått gjennomført, så har styret besluttet å slå sammen året 2021 og 2022 i samme årsmøte forhåpentligvis i februar 2022. Slik sett har styret funget som et «interimsstyre» i år, og jeg benytter anledningen til å takke alle i styret for positivt driv gjennom denne spesielle periode.

Avslutningsvis ønsker jeg dere en fin høst og så håper vi på snart å møtes igjen i vårt lokale og kan gjennomføre samlinger vi alle ønsker.

*Hilsen Torfinn*

## UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring i adresse påført av Posten? Husk at Posten kun videresender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer til avsender. GVK videresender ikke bladene vi får i retur. Dersom du plutselig ikke lenger får Veteranvognen selv om du har betalt kontingenten, kan grunnen være at nettopp ditt blad ligger i den stadig voksende haugen med retur på klubbhuset!





# Stor glede i Stavern

*På Gladløpet er det start i den rekkefølge ein kjem til start i. Her er det dei som kom 30 minutt før start som fyller ut plassane i startfeltet.*

For fyrste gong sidan 2019 blei det 17. juli arrangert eit vanleg veteranbilløp her lokalt. Nesten som i 2019 kunne ein køyre rundt på ei løype og løyse oppgåver og ikkje minst snakke med andre gammalbilfolk før og etter løpet. Mange glade fjes var å sjå, og Glad-

løpet levde verkeleg opp til namnet sitt. Her var både VIP parkering for førkrigskøyretøy, raud og blå løype som møttest på midten, og mange artige oppgåver undervegs. I tillegg rutekart som gjorde at særleg dei som køyrde åleine kanskje sleit med å finne alle

avkøyrslane, men då er det alltid ein god ide å tenke på om det blei slutt på den møtande trafikken av gamle bilar. Det kunne verke som at folk hadde mykje å snakke om etter løpet, og mange blei lenge igjen på museums-plassen i Stavern.



*Men dersom du kjem i førkrigsbil er det VIP-parkering i alleen og du kjem fyrst avgarde uansett kor seint du er ute.*



*Undervegs var det postar i tradisjonell stil, nesten som i 2019. Her det prøve på å køyre akkurat ein omdreining på hjulet etter krittstreken og minuspoeng desto meir du bommar.*



*Har ein Mercedes 220a, sola skin og det er klart for fyrste skikkelege veteranbilløp på 20 månader er det god grunn til å smile.*



*Flott patina på denne Ford Anglia gjorde at ein la merke til bilen.*







Artig grøn 1932 Ford som hadde gløymt att skjemane heime. Å køyre skjemlaust har forresten blitt lovleg i 2021 for førkrigskøyretøy.



Ein fin Ford Taunus P3 17M, på tysk folkemunne kalla for badekaret, står på plass i startkøen.



Denne 1959 Chrysler 9-seters stasjonsvogna har vore med på Gladløpet i mange år, fylt opp med tre generasjonar av familien Ellefsen. Borneborna har etterkvart blitt ganske så langbeinte og og nyttar her anledningar til å strekke på beina når oppgåver skal løysast. Den tredje seterekka i stasjonsvogna passar nok best for «under 15» som det heitte før, i dag heiter det ingenting for i høve til EU skal kun seter som har plass til fullvaksne reknast med.

Etter løpet var det populær oppstilling inne på museumsområdet.



Gladløpet presenterer alltid stor variasjon mellom deltakarane. IFA, VW Type 181 Thing (som på skiltet), og ein nyleg fylt 30 år Audi 90.





## Veteraner med to hester ekstra

*Uansett hvor mange hester Tore Wahlstrøm har under panseret, kan han skjøte på med to ekstra hester. Slik er det når man bor i landlege omgivelser og eier gård og grunn. Hans oldefar var prestesønn fra Strømstad og kjøpte gården på Hyni i 1879. Siden den tid har slekten holdt til på gården. God plass er et godt utgangspunkt når man samler på veterankjøretøy.*



Tore Wahlstrøm sin første veteranbil var en Opel Kaptein 1939. Den ble fullrestaurert, men før han rakk å lakkere den gikk den på salg. Som så mange andre som trenger penger til husbygging valgte Tore Wahlstrøm å omsette veteranbilen til klingende mynt.

Etter å ha kjøpt en gul Opel Kaptein, 1957 i 1992 meldte han seg inn i klubben. Nå har det vært så mange veteranbiler innom på Hyni at han ikke har hukommelse nok til å huske alle. De fleste har vært innom for korte eller lengre perioder, og hovedvekten har vært Opel. Da Veteranvognen kom på besøk sto det tre velrestaurerte biler på engen, klar til inspeksjon. Med to ekstra hester til å sparke i fra..



To av dem oppleves umiddelbart som selvsagte veteranbiler. De to har også festet seg på netthinnen ved flere anledninger når klubben har arrangert turer og rally. De tilfredsstillende tilskuernes oppfatning av hva som er veteranbil. Men som vi alle vet: Betegnelsen veteran inntreer automatisk når det er mer enn 30 år siden kjøretøyet forlot fabrikk.

Dermed smyger også nummer 3 seg inn under betegnelsen veteran. Men selv det mest kritiske øyet kan ikke se at kjøretøyet har vært i bruk i 32 år. Kabrioleten fra 1989 er så velholdt og blank i pelsen både inni og utenpå at undertegnede først nektet å godkjenne den som hjemmehørende i Veteranvognen. Så feil kan man ta.



Tore Wahlstrøm er fra 1945 og Hyni. Han valgte å ikke utdanne seg til agronom men siktet seg inn på bilmekanikeryrket i stedet. I 1963 hadde han to år bak seg på mekanikerlinjen på «yrkeskolen», på det som i dag heter Skogmo Videregående .

På Mobile fikk han læretid og fagbrev: da hadde han fått inngående kjennskap til Opel, Chevrolet og Bedford. Han mintes at like etter at han begynte hos Mobile dukket det opp en kar som het John Austad. Det overrasker oss ikke.. Som de fleste andre herrer på den tiden måtte Tore Wahlstrøm kle seg i kongens klær. Da de var utgått dro han til Tønsberg og ble ansatt hos Bergans Auto. Der gikk det mest i Opel.



Bergans Auto drev også Viking Rednings-tjeneste. Tore Wahlstrøm har ikke tall på alle de gangene han rykket ut til fortvilte bileiere i grøfttekanten. Den gangen hørte det med at de forulykkede kunne få en hel times reparasjon på medlemskapet sitt. Den gang var service virkelig service med stor S. I dag blir man stort sett hentet i grøften og levert på verksted i samme åndedrag.



Av pietetshensyn startet vi den den eldste først: Opel Kaptein 1958 i original forklledning. I følge Tore Wahlstrøm ble de alle levert i to farger. Han hadde egentlig ikke tenkt å kjøpe den, han hadde jo hatt en slik tidligere. Men diverse omstendigheter gjorde at han følte seg forpliktet til å kjøpe. Dermed havnet den i garasjen på Hyni. Den skjemma ikke ut landskapet der den står.

Det har slått oss gang på gang under garasjebesøk: På eldre veteranbiler er det romslig armslag under motorpanseret. Dersom en mekaniker har et ærende der trenger han hverken kart eller kompass for å orientere seg.

Under panseret finner vi det som trengs: Motorblokk på 2,8 liter med plass til 6 sylindre, det fornødne antall ledninger, batteri, startmotor, coil, forgasser og luftfilter. Dermed har de 85 hk det de trenger for å leve godt. Når de er i drift trenger de ca.0,85 liter bensin når Opel Kaptein 1958 befinner seg på langkjøring. I områder med trafikklys og tett bebyggelse øker det på til ca.1,0. Tore Wahlstrøm mener det er overkommelig. Etter anskaffelsen i 2017 har det stort sett vært penkjøring i nærområdet, med en avstikker til Tønsberg. Kapteinen er lett og behagelig å kjøre, myke seter og med romslig kupe. Akkurat like romslig som under panseret og bagasjelokket.





Romsligheten understrekes av fire dører. Det er som sagt ikke bare god plass under motorpanser og bagasjelokk, men også innendørs. Til ekstra håndbagasje er det montert hendige nett på baksiden av forsetene. Armlenet i baksetet kan slås ned dersom man ønsker å ha en anstendig avstand til sin medpassasjer.

Opel Kaptein er en seiglivet bil, i forskjellige forklodninger kom den ut av fabrikken fra 1938 til 1970, i følge leksikon. Av årsaker vi ikke skal gå nærmere inn på valgte Opel å benytte gradsbetegnelser fra marinen: *Kadett*, *Kaptein* og *Admiral*. Innimellom fikk de plass til en *Diplomat*, pussig nok.



Kaptein 1939





Vi forlater den eldre Opel, men Tore Wahlstrøm holder seg fremdeles til tysk produksjon. Nestemann i samlingen er en veteran som vi kjenner igjen fra diverse turer med PG-reiser til Danmark: Mercedes 200/8 fra 1973.

Den er noen år yngre en sidemannen, og oppfatningen av hva som er moderne bil-design har forandret seg betydelig på de årene som har gått siden *Kapteinen* så dagens lys. Tore Wahlstrøm anskaffet Mercedesen i 2010.



Motoren på Opel Kaptein skulle klare å oppnå 140 km/t, i følge speedometeret. Om det tror vi det vi vil.. Motoren på Mercedes 200/8 skal, også i følge speedometeret, klare 180 km/t. Vi tror hva vi vil om det og.

Men en utvikling av motorytelse har utvilsomt foregått underveis. Mercedes 200/8 har innskrenket sylindertallet til 4 og et volum på 2 liter. Likevel klarer den lille klumpen å yte 95 hk. Selv om tvil skal komme til gode er vi fremdeles usikker på om en toppfart på 180 km/t er oppnåelig. Og ønskelig. Selv på godt asfaltert motorvei. Men om vi ser bort fra dette, er Mercedes 200 blitt en klassisk modell som var i produksjon fra 1965 til 1976.



Mercedes 200/8 kom selvfølgelig i forskjellige bekledninger gjennom årene. Noe må man jo gjøre for å få kunder til å bytte sin gamle 200 inn i en mer moderne utgave. Større eller mindre endringer fant sted fra modell til modell. Av og til må man være medlem av menigheten for å kunne se forskjell. Den vanlige mann i gaten observerer som oftest at det dreier seg om en Mercedes når den duver forbi.







Yngstemann i forsamlingen til Tore Wahlstrøm ser ved første øyekast ut som en råtass der tupeen har blåst av. Vi kan trøste Veteranvognens lesere med at kalesjen ligger godt forvart bak forsetene og kan trylles frem på øyeblikkets varsel. Et trykk på knappen på dashbordet er nok, så er den raskt og lydløst opp i dagens lys og skjerner mot værgudene. Da bør man ikke holde toppfart før den er på plass og tilbørlig forankret.

Etterpå kan man slippe seg løs og lange ut det man ønsker. Og håpe at lensmannen er i Vestfold.

Det strømlinjeformete fenomenet er en Mercedes 300 SL, med karosseribetegnelsen 129. Tore Wahlstrøm presiserer at det siste er en opplysning kun for de spesielt interesserte. Så vet vi det. Han kjøpte bilen i 2016, og vi spurte ikke om han hadde hatt noen konflikter med øvrigheten etter anskaffelsen. Kalesjen, som befinner seg i det skjulte krever

sin plass. Det vil si at plassen i bagasjerommet på Mercedes 300 SL er noe mer innskrenket enn i de to andre. Men som kjent, man kan ikke få både i pose og sekk. Vi sitter igjen med inntrykket av at dette ikke er en bil man fyller med campingutstyr for å finne telt plass i skogen. Den hører mer hjemme på autobahn med kurs for Casino Monte Carlo..

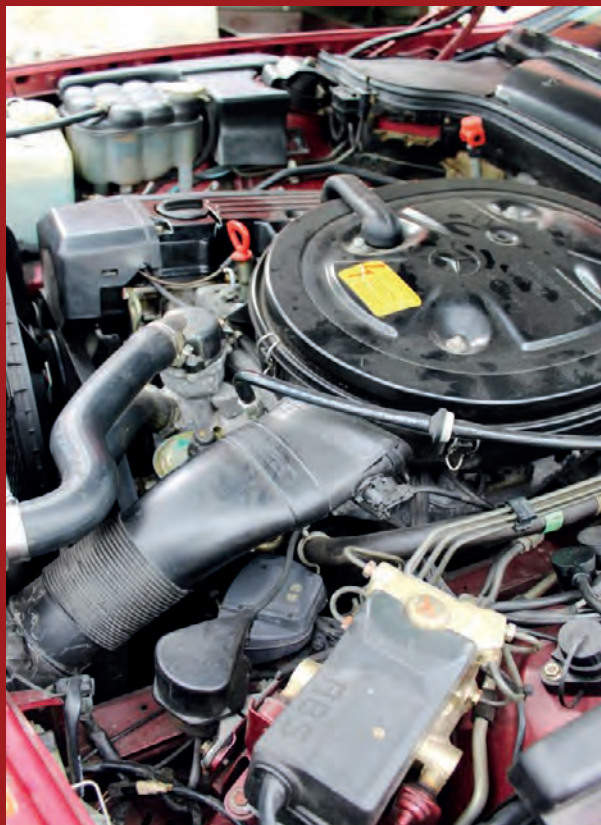


Men nå står den altså på den grønne eng på Hyni, i særdeles landlige omgivelser. Tore Wahlstrøm påpeker at han fremdeles driver en litt forenklet form for gårdsbruk. Det vil si at han holder området under kontroll. Riktignok har gårdsbruket skrumpet i størrelse siden prestesønnen fra Strømstad gjorde sitt inntog i 1879. Men det er fremdeles rikelig igjen å henge fingrene i.

Vi håper at gårdsrelatert arbeid ikke hindrer ham i å bruke de tre veteranbilene. Hver bil til sitt bruk? Det er nok et kjent fenomen for mange i klubben, hvilken bil skal man bruke i dag?







En ting er i alle fall sikkert: Hvis Tore Wahlstrøm får det travelt, er det naturlig å velge Mercedes 300. Vi blir overbevist om det straks han åpner panseret. Der hvor Opel Kaptein hadde romslige boforhold, var Mercedes 200 mer trangbodd. Mens på denne bilen er det direkte overbefolket. Man undres igjen og igjen over ingeniører som bare putter inn og putter inn mekanikk og elektronikk. Det er enkelt nok når man sitter bak et tegnebrett eller skrivebord. Men ute i felten fortoner tingene seg litt annerledes. Tryllekunstner Arne Arnardo startet sin karriere som slangemenneske, men vi tviler på at det faget hører inn under dagens mekanikerutdanning. I det man setter et slikt kjøretøy inn på verksted kan det fort bli gråt og tenners gnissel på den tekniske siden.



Og med overhengende fare for høye regninger. Pengene renner antagelig fortore ut enn toppfarten som er angitt på speedometeret. Noe som er naturlig når man må flytte halve bilen ut på gulvet for å bytte oljefilter eller skifte en lypære eller viftoreim. Men, tross alt, slikt er jo selvalgt?

De tre prakt-eksemplarene han viser frem har han hatt lite bryderi med: Ingen rust, og med velholdt mekanikk. Men som vanlig, han skiftet og overhalte bremsene på dem alle.

Når Tore Wahlstrøm graver i hukommelsen kommer han i farten på et par andre kjøretøy han har hatt i garasjen: En Chevrolet Camaro.. Og en Bedford lastebil 1968. Som kunne tippe i alle retninger. Fin til gårdsdrift! Så det har jo blitt en hel haug gjennom tidene sier han beskjedent. Men som favoritt drar han frem Opel Kaptein 1958. Med den deltok han på så å si alle Sjøormløpene. Vi aner nostalgi i blikket.



Tore Wahlstrøm har ikke bare restaurert egne biler, han har også vært en hjelpende hånd for mange som har hatt problemer med veteranbil: «Du sier jo ikke nei når du blir bedt om hjelp..» Og gjennom mer enn 25 år har han vært takstmann og ordnet LMK- forsikring for medlemmer i klubben. Det har blitt flere hundre gjennom årene. Og flere blir det. Regner han med. Det håper vi også. Amen.





Tronåsen  
på eit  
prospektkort  
frå 1938

# Rally Tronåsen



Enqvist Eberh. & Søn  
18916

Norge. Parti fra Tronåsen.

**Rally Tronåsen har etablert seg som eit av dei mest kjente veteranbilløpa her i landet. Sidan det berre blir arrangert kvart 5. år er det og ganske eksklusivt å få vere med på, og lenge å vente dersom du går glipp av ein runde sidan Yr i år (feilaktig) meldte store nedbørmengder på løpsdagen.**



*Ein flott førkrigs turistbuss er på veg nedover på nordsida og må ha hjelp til å legge stein under hjulet før sjåføren klarar å rygge tilbake.*

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Kort sagt var Tronåsen før i tida kjent som verste strekket mellom Kristiansand og Stavanger. Her kryssa den gamle ridevegen fylkesgrensa mellom Rogaland og Vest-Agder i bratt stigning med krappe svingar. Rundt 1840 blei vegen utvida nok til at det var plass til vogner bak hestane og Tronåsen blei innlemma i det som ein kalla Vestlandske Hovudveg. Når bilen 80 år deretter avløyste hesten som vanlegaste transportmiddel var det mange som sleit med å komme seg opp Tronåsen, medan folk flest var mest redde når dei skulle ned igjen og det var vanleg at passasjerane gjekk bak bussen på tur nedover. Når Rally Monte Carlo hadde

Stavanger som startstad eit par gonger på 30-talet og deltakarane kort tid etter start møtte ein av løpets største utfordringar, fekk Tronåsen ytterlegare publisitet. I 1946 var mange fornøgde når vegen over Tronåsen blei avløyst av tunnel, men gamlevegen blei halden ved like og brukt som avlastning ved vegarbeid til godt ut på 70-talet. Dei siste 40 åra har det blitt halde veteranløp over toppen kvart 5. år og vegen er og open for einvegskøyring frå nord i sommarhalvåret med forbod mot å køyre med bubil, med tilhengarar, og mot alt over 7,5 tonn.

I reine tal blir det snakka om opptil 25% stigning på nordsida og nærmare 30% på sørsida. Dette er store tal når ein veit at den altfor bratte Oslofjordtunnelen er 7%, her er det altså opptil 4 gonger så bratt stigning som dagens berykta vegstrek. Like sør for Tronåsen ligg Bakke Bru, som er ei hengebru frå 1844 og ein attraksjon i seg sjølv, som no dessverre er stengt for motorisert ferdsel.







Gamla på veg til Vestlandet via Danmark. Gunleik er klar til å køyre ombord hos Fjordline.

## På Rally Tronåsen med Gamla

**Rally Tronåsen er et spesielt veteranbilløp, også fordi det bare blir arrangert hvert femte år. Vi nølte litt med å melde oss på, men til slutt ble vi fire par fra klubben som skulle delta og overnatte på Grand Hotell i Flekkefjord. Men Yr har ødelagt mange turer. Da det ble meldt 24 mm nedbør i Flekkefjord lørdag 7/8 trakk tre av parene seg. Vi; det vil si Gunleik, undertegnende, og Gamla valgte å dra allikevel. Gamla, det er vår kjære A-Ford fra 1930. Vi hadde bestemt oss for å avkorte reisa bortover med å ta Fjordline fra Langesund til Stavanger via Hirtshals. Og vi hadde en fin båt-tur i strålende vær og stille sjø.**

Vel framme i Stavanger og med litt trøbbel med koronasertifikat blei vi møtt av yngste datter som losa oss på idylliske småveger hjem til seg på frokost. Mette og fornøyde dro vi videre på nye småveger til vi kom til Rv 44. Vi fikk derfor prøvd oss på deler av lørdagens løype og tenkte med gru på at 350 veteranbiler skulle møte all trafikken på denne vegen neste dag.

Vi kom til Flekkefjord i god tid og fikk plass i hotellets garasje under tak. Gamla liker nemlig ikke å stå ute i regnvær. Da kan hun være litt gretten å starte. Sånn er det med gamle damer. Der i garasjen traff vi på en elskelig gammel dame som fulgte nysgjerrig med på alle bilene som kom. Etter litt prat kom det fram at hun var 86 år, var tidligere eier/driver av hotellet og at hun hadde vært med å starte opp

igjen Rally Tronåsen i 1981. Da hadde hun kjørt med Flekkefjords eldste brannbil. Nå skulle sønnen kjøre den. Gamla var fornøyd med å få hvile etter turen, men vi rusla litt rundt i byen.

Der traff vi på medlemmer av Vestfoldklubben. De var 19 biler som hadde starta torsdag og hatt en fin tur vestover. Mange hadde også med seg medlemmer av damegruppa Understellet. Denne gjengen blei et hyggelig selskap resten av helga.

Lørdagen opprant med regnvær, men YR hadde moderert seg kraftig. Gamla hadde stått tørt, så hun starta med en gang og tusla fornøyd avgårde. Starten var blitt flytta ut av byen, men den var nok ikke veldig godt organisert. Vi var heldige, kom tidlig og fikk en strategisk plassering så vi kom tidlig ut. Men bak oss

blei det mye kaos. Bilene blei etterhvert bare sendt ut ettersom de kom fram til startflagget.

Vi var igang og nå starta festen. Vi har vært med på Rally Tronåsen en gang før og blei begeistra for den entusiasmen som var blant publikum langs vegen. Nå tenkte vi at regnværet ville legge en demper på det, men nei. Langs hele ruta sto og satt det folk med flagg. Med regntøy, paraply, partytelt, gapahuk, på verandaer og i åpne garasjer. Det er en helt egen opplevelse. Vi fikk rett i våre bange anelser om mye møtende trafikk. Det var campingbiler og busser som nok blei stående på samme plassen leeeenge og mange veteranbiler som måtte legge seg veldig langt ut i kanten. Men jeg hørte ikke om noen uhell.

Så var vi framme ved målet: Tronåsen,



Gamla på plass i køen før start.



Rundt fyrste sving og det blir endå brattare for gamla.



bratt og svingete, ni hårnålsvinger. Gamla har kjørt der før og både hun og sjåføren vet hva som skal til. Hvis ingen stopper foran oss kjører vi galant opp. Har faktisk kjørt den med Volvoen og den sliter mer med svingene enn Gamla. Her står publikum hele vegen, særlig i svingene. Jeg skjønner idrettsfolk som sier at de blir heia fram. Vi kom altså problemfritt opp

og ned på andre siden. Men vi fikk høre at tre biler stoppet og måtte taues opp, noe som jo førte til stans og koking for flere biler.

Så var det over for denne gang. Dette er et løp som jeg kan anbefale. Vær bare klar over at bakken ned på andre siden starter om mulig enda brattere og den går rett

inn i en hårnålsving. Vi blir kanskje med om fem år også, hvis bilen holder.

P.S. Hjemturen denne gang gikk uten uhell, men 30 mil med A Ford er både langt og slitsomt.

Kirsten  
Kartleser



*Før turen over sjølve Tronåsen var det kø i duskregnet, medan optimistar i sportsbil tok kalesja ned kvar gong det var opphald.*

Bilen, kjent sidan 50-talet som Skinnvengjo, gjekk fyrst som ei kule til eg kom til Drangedal kommunegrense - då ville han ikkje meir. Etter å ha plundra mykje med bensintilførselen snudde eg og kom tilbake til Skien etter diverse nye stopp. No i år ville eg ikkje gje opp så lett som i 2016 og eg finjusterte bensinsystemet i to timar, før eg lasta

opp på hengar og slepte bilen optimistisk vestover til startplassen. Her vart eg møtt av ei mengde bilar som stod oppstilt i småregnet og ein 200 meter lang 1-meter-mellom-kvar kø for å få utdelt startnummer og papir. Startnummer 68 hjelpte lite når det stod 320 andre bilar framfor meg i startfeltet. Men andre var meir på forskot, lengst framme i startfeltet stod det ein A-Ford frå Bamble som hadde stått der så lenge at det var blitt tørt under bilen. Gunleik og Kirsten hadde nok vore med

på dette før. Heldigvis brukte arrangørane (Gammalbilens Venner saman med Agder Motorhistoriske Klubb) berre 15 sekund pr bil på å sende folk avgarde og det var få sure miner i bakdelen av feltet. Ruta på løpet var ca 100 km og gjekk innom Flekkefjord og deretter ut på Fv 44 langs kysten med mange svingar og trange parti. Vi var innom turistattraksjonane Åna-Sira, Jøssingfjord, Mydland og stoppa i Moi før det var tid for den berykta bakken. Undervegs møtte vi mykje turstar



*Køen for å få utdelt startnummer var veldig lang, men alle fekk.*



*Skinnvengjo undervegs på fyrste forsøket, nesten i Drangedal var det full stopp. Eg trur i etterkant at det var vakuumsystemet som hengte seg opp.*







Før start. Tor Simonsen med 38 Chrysler Imperial var ein av mange frå LSVK som var med.



Horch HZ3 frå 1954 var kanskje det mest spesielle køyretøyet som stilte opp på årets Rally Tronåsen.



Sjølve starten blei avvikla i eit stort tempo med maks 15 sekund mellom kvar bil. Her er det ein Ford Taunus P3 som skal avgarde.



På veg ned til Ona-Sira. Lengst nede i bakken står ein utanlandsk turistbilist og ventar på nokre hundre veteranbilar.

som måtte sleppe forbi ein møtande veteranbil, deretter ein til og endå ein og så kom det 10 om gongen. Trur ikkje det gjekk fort for dei som køyrde mot straumen denne dagen.

Etter kvart enda eg opp i ventekøen for å køyre over Tronåsen, der dei slapp av garde 10 og 10 bilar når det såg ut som pulja framfor hadde kome seg opp. Når det endeleg blei min tur til å køyre opp blei det likevel full stopp i 5 minutt etter 300 meter klatring på grunn

av kluss lenger oppe. Dette gav meg veldig god tid til å fundere på korleis ein tek bakkestart i 20% stigning med sliten clutch, som eg deretter greidde å få til utan å få skubbehjelp av publikum. Gleda over å greie bakkestarten varte heilt til eg var ferdig med løpet og skulle returnere til startplass langs E39. Medan eg køyrde i 75 km/t for å henge med trafikken, kom fyrst det pøsregnet Yr hadde lova og

deretter tok bilen til å fuske nett slik han hadde dagen før. Etter fire pausar kom eg til slutt fram til parkeringa og var eigentleg ganske fornøgd med å kunne laste den gamle på ein hengar.

Narve Nordanger



Dagens høgaste spoiler. Kven har sagt at du ikkje kan køyre veteranbilløp med ein Plymouth Superbird?



Dette biletet frå internett av Skinnvengjo viser at det nok var 1ste gir som var det rette oppover.





# GVK HØSTLØPET 2021 – 19. september kl. 10.00

Styret i GVK har vurdert muligheter for arrangementer i år, men korona-begrensningene har stoppet oss. Nå vil vi gjennomføre et høstløp som oppfyller gjeldende korona-krav. Vi inviterer derfor våre medlemmer med veterankjøretøy til å delta på vårt Høstløp med tid og sted som følger:

**Søndag 19. september med start fra Gumpen Auto Melkeveien 10 (3919 Porsgrunn) kl. 10.00, og målgang etter gjennomført løp hos Fargerike Christoffersen, Rødmyrsvingen 53 (3740 Skien).**

Ingen forhåndspåmelding, men korona og løps-registrering i startområdet utenfor Gumpen Auto. Løpsavgift kr 300,- betales kontant eller vippses i forbindelse med registrering. Oppmøte senest kl. 09.00.

Det blir ikke tradisjonelle poster, men alle deltakere får et spørsmålsskjema som skal besvares underveis. Pause underveis med en oppgave og åpen kafe på Slevollen.

*Hilsen styret i GVK*

## † Æresmedlem Arne Olaf Haukenes er død

Æresmedlem Arne Olaf Haukenes døde den 16. juni 2021 vel 88 år gammel. Han ble medlem av Grenland Veteranvognklubb i 1993. På årsmøte i i februar 2014 ble han utnevnt til æresmedlem for sin arbeid for Grenland Veteranvognklubb. I 2018 mottok han diplom for 25 år medlemskap i GVK.

Arne Olaf var en rolig og stilferdig mann som var godt likt av alle.

Arne Olaf var mange år med i styret både som varamedlem og styremedlem. Han har hatt takseringsforsikring i mange år og har rekord i å ha ansvar for utleie av klubbens tilhenger.

Han var også deltager på den første veteranbil tur over Hardangervidda i 1995 og var fast deltager på mange av de senere turer som ble arrangert med veteranbil.

Vi takker Arne Olaf for vennskapet, for innsatsen og den interessen han hadde for GVK og lyser fred over hans minne.

Styret





# 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



# Leifs MC-side

BMW R100T 1984, med sidevogn



*En god og meget varm Julidag besøkte jeg Svein Borgersen fra Høyåsveien på Gulset og hans BMW R100RT fra 1984. Med denne sykkelen har han kjørt Grenlandsrally. For mange år siden hadde jeg gleden av å jobbe sammen med Svein i Televerket, data-avdelingen. Han ble min læremester i kunsten å kjøre og vedlikeholde motorsykkel. Det er derfor med stor glede jeg besøkte han nå.*



**Konklusjon:** Med to proffe sidevognsbygg i sine garasjer og begge BMW skjønner vi at Svein er engasjert i kunsten å kjøre mc med sidevogn! Når han hadde K100 fra 1984 så kjørte han 17500 km hvert år. Totalt 285000 km med den sykkelen. Det er meget imponerende. Han har i mange år kjørt sommer og vinter! Svein er æresmedlem i Norsk Sidevognsklubb der han har vært kasserer i lengre tid. Han har også vært med i Grenland MC Klubb lenge. Her var han også kasserer i mange år.

BMW R100RT hans fra 1984 er kjøpt ny i Norge antagelig hos Motorspeed i Oslo av en kar fra Rjukan. Svein er tredje eier av sykkel. Han kjøpte den i oktober 2010. Alle ombygginger er skrevet inn i vognkortet. Når det gjelder vedlikehold så gjør Svein mye selv. Imidlertid så søker han eksperthjelp i Tyskland hos Heinz Bals.

Svein startet offisielt med å kjøre mc 125ccm i 1965. NSU 125ccm og Suzuki 80ccm. I 1967 var han blitt 18 år og da ble det Suzuki 250 etterfulgt av Suzuki 500 i 1969.

Deretter ble det BMW. Første BMW ble en R60 (600ccm) i 1970. Sidevogn startet han med på Suzuki 500 og etter kort tid monterte han vogna på BMW 'en. Så kommer vi til 1985. Da kjøpte han en BMW K100 som var ett år gammel. Den bygde han om med en gang til sidevognsykkel.

Så er vi kommet til 2007. Da ble det ny BMW, en K1200RS ferdig ombygd. Sykkelen er fra 1998. Han er tredje eier og det var første eier som bygde den om.

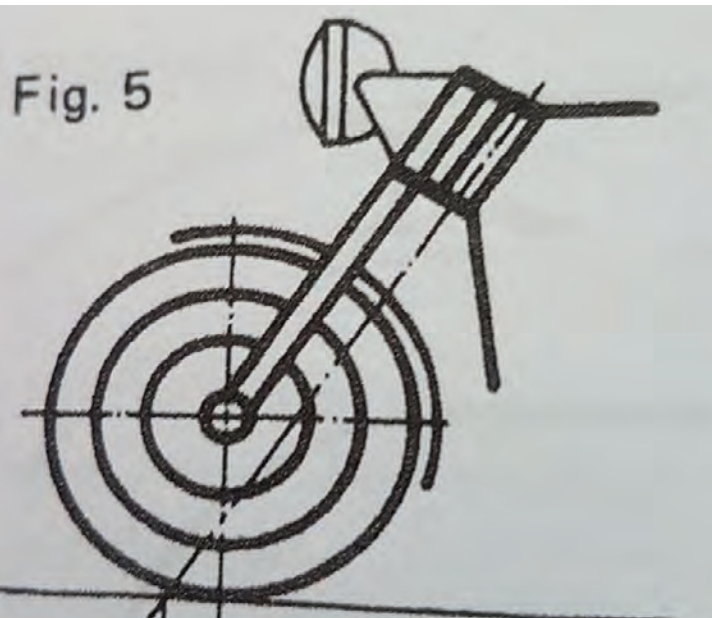
Når Svein kjøpte denne så syntes han den var for fin til å bruke vinterstid derfor ble BMW R100RT fra 1984 kjøpt inn til dette formålet.

Han er ekspert på BMW mc og også ekspert på sidevogn. Han har bygd om toppene til å tåle blyfri bensin og forbedret sykkelen. På

sykkelen så var det satt på en bildynamo da Svein kjøpte den. Den gir mange watt i forhold til en mc-dynamo. Dette er en meget god løsning da vinterkjøring og vinterutrustning trekker mye strøm. Et bilbatteri er montert i stedet for den ene sidekofferten. Kjekt å ha når man skal starte sykkelen i 10-15 minusgrader. Sykkelens originalfarge var rød. En av de tidligere eierne har lakkert vogn og sykkel i en kledelig brunfarge.

Gaffelen er blitt bygd om til svingarmsgaffel. Antagelig fra firma EML. Felgene kommer også derfra. Sidevogna med plass til to er fra EZS. Både EML og EZS er meget proffe sidevognsbyggere.





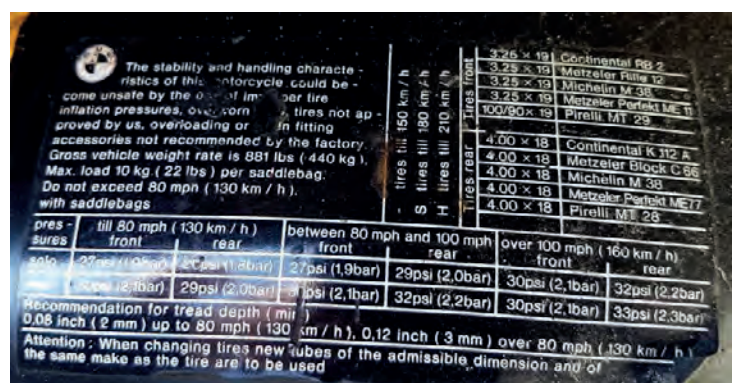
Mange BMW motorsykler som har sidevogn må utstyres med hjelperamme for å takle sidekreftene som oppstår når man monterer sidevogn. Svein sin sykkel har dette.

Svingarmsgaffel, som er på Svein sin sykkel, er lurt. Det er flere fordeler med å ha dette når du kjører med sidevogn. Etterløpet er den avstand du har når du tar en rett strek fra styrehode og mot bakken. På en tohjuls motorsykkel er den 8 til 12 cm. På en sidevognsykkel så er det en fordel å ha den mye mindre, tre til fire cm. Slik du har på en *Trial motorsykkel*. Sidekreftene lager store utfordringer med sidevognskjøring. Svingarmsgaffelen takler sidekreftene mye bedre enn en ordinær gaffel. Sykkel blir mye mer stabil. Svein har også styredemper som hjelper til med wobling og roer ned styret generelt. På Svein sin sykkel er det også et stag fra forbremse-kalipperen og til gaffelen. Dette hjelper når Svein bremses.

På en tohjuls motorsykkel så dykker de fleste motorsykler i fjæringa når du bremses. Dette staget og svingarmsgaffelen med kalipper montert slik gjør at motorsykkelen er veldig stabil og går rett fram når du bremses.



Hvis eieren av en BMW R100T 1984 skulle bli rammet av kortvarig hukommelsestap eller langvarig demens, er vesentlige opplysninger om kjøretøyet lagret på strategiske steder. Opplysninger som man kanskje ikke er i daglig bruk, men praktiske å ha for hånden når det gjelder. Dersom man ønsker å friske opp kuløren fra fabrikkene er fargekoden



trykket med lettfattelige bokstaver under sadelen over baksjermen. Mer komplisert virker tabellen for dekktrykk, spesielt fordi den er beregnet på solo-sykkel uten sidevogn. Men det er godt ment og kan komme til bruk en vakker dag. På den måten har man papirløse fakte med seg overalt. Til enhver tid.





Vinterstid kan være hardfør på våre kanter. Kaldstart og kuldegrader rammer oss alle. For å sikre seg god tilgang på batteristrøm har Svein Borgersen montert en Lucas bildynamo som kraftkilde på sin BMW R100T 1984. Da er han sikret det nødvendige kraftoverskuddet til å komme i gang.

Det kommer mange tips fra Svein når vi snakker sammen. Et er at når du monterer veskesett på en motorsykel så les nøye om fabrikanten av veskesettet varsler om maks fart. Wobling kan oppstå når farta stiger som den ofte gjør på motorvei. Obs på toppkoffert. Den er verst ..

Svein er en av dem som veit mye om motorsykelkjøring og sidevogner i Grenland. Han har alltid delt villig av sin kunnskap og erfaring.

Tusen takk Svein!



Leif Hægeland



# VETERANVOGNEN BETTER

Ved  
et uhell  
manglet siste side  
av artikkelen om Citroën TA i  
forrige nummer. Her er siden, les  
gjern artikkelen om igjen for å få det fulle  
bildet som det heter.



Øystein Haugane har delvis tilslørt motoren. Det skal ikke store lommebørster til for å dekke den helt, den er ikke plasskrevende. Både motorblokk og topp er av støpejern, og sylindringene kan skiftes ut dersom man har slurvet med oljeskiftene. Det trenger ikke Øystein å gjøre, motoren virker fortsatt utmerket.

I følge offisielle tall fra fabrikken får vi vite at den lille motorblokken med sine 4 sylindre rommer 1911 ccm, med 57 hk jevnt fordelt på 4 sylindre. Dermed kvalifiserer den til skatteklasse 7cv (cheval = hest) i følge den pussige franske loven om skattehester. Det er betraktelig mer enn 2cv. Øystein poengterte igjen at hans modell fra 1955 har betegnelsen BL 11. Den har, av en eller annen grunn, også betegnelsen «Berlin» og rommer 5 personer med stort og smått.

Når maksvekten er oppgitt til 1500 kg, og bilens egenvekt er 1088 kg, kan man selv regne ut hvor tunge passasjerer han kan ta med på tur. Da må man også regne inn nistekurven, solparasollen, campingstol og det fornødne antall flasker champagne. Vi ønsker god tur. Når den tid kommer.



Ulf

21







## Så var det på 'an igjen

Etter så mye om og men og sertifikater tilpasset både norske forhold og EU sine krav, og ikke minst dokumenter som det italienske helsedepartementet avkrever, er man på vei. Vel vitende at det italienske helsedepartement aldri kommer til så mye som kaste et blikk på dokumentet. Men byråkratiet krever sitt. Uten papir blir de rastløs. Vi (jeg) krysset den tyske grense nesten uforvarende. Ikke en sjel sto klar til å kontrollere den haugen papirer vi møysommelig hadde samlet og hadde liggende klar til besiktigelse. Da var det bare å grue seg til Hamburg. Der befinner Elbentunellen seg, forhåndsreklamert med en overdådig mengde trafikklys, skilter, oppdelte filer og adskilte løp. Og biler. Det virker som at hele den tyske bilproduksjon gjennom de siste fem årene skal denne veien. Det verste er at de alle er lommekjent og derfor holder høy fart. Vi sier ikke mer. Vårt første hvilested befinner seg i Harburg. Visstnok en bydel av Hamburg, men helt uten sjarme. Harburg et langt stykke asfalt. Men her ligger Hotel Musa. Det er to grunner til at det er valgt: Det ligger to minutters enkel navigering fra autostrada, og 7 minutters gange fra Eichenhof. En restaurant utstyrt med en vakker meny. En smakfull helaften med heldekkende wienerschnitzel m / tilbehør på tallerken, en ltr. pils og to snaps tapper kontoen for kr. 280,- Og så er det attpåtil kort vei hjem.



Ideen bak en autobahn, som lenger syd skifter navn til autostrada er at her skal man ved hjelp av et kjøretøy komme raskt fra A til Å, eller hvilken som helst annen bokstav i alfabetet. Dette er en festlig ide som de fleste gleder seg over. Unntatt er de som tilhører skaren rundt MDG eller andre som har tatt miljøet på alvor. Men enn så lenge ligger autostrada der og blir flittig brukt. Til sine tider alt for flittig. Noe som dessverre medfører oppklumping og det som her til lands kalles «stau». Kjø. Det her jeg nevnt tidligere, jeg er ikke stor tilhenger av «stau». Flyt i trafikken er avhengig av at kjøretøyene i sum har en viss motor-



ytelse. Det hjelper ikke at enkelte råskinn i Alfa Romeo, Tesla, Porsche, BMW etc. disponerer en overflod av motorkraft. I dag hadde autobahn besøk av en Trabant og en NSU Prins. Da det ikke er i henhold til sikkerhetsforskrifter å ta bilder under fart på autobahn må vi ty til illustrasjonsfoto. Vi må innrømme, tross ergrelsen av milelang kø, at synet av disse to veteranene var en påminnelse om at den siste mohikaner ennå ikke er død. (Ref. Arne Bendiksen). De drev på med sitt i høyre felt, på sitt langsomme vis. Og er de ikke ferdig, holder de på med det fremdeles. Veteraner er og blir verneverdige.



Vi har tidligere vært inne på fenomenet motorvei, her til lands kalt autobahn. Den store myten vil ha det til at Hitler skapte dette fenomenet, av to årsaker: Han ville ha hele folket i arbeid, og raskt kunne flytte sine tropper omkring i riket. Sannheten er ikke helt slik. Planene for en rask vei for biltrafikk ble lagt alt på 1920-tallet. Den første strekningen gikk mellom Köln og Bonn og ble påbegynt i 1929.

For dem som er besatt av fakta og tørre tall: 6. august 1932 ble den dedikert til borgemesteren i Köln, Conrad Adenauer. Adolf Hitler kom i posisjon i 1933 og adopterte ideen, og tok æren for det hele ved å stikke en spade i sanden.. Og så gikk det som det gjorde. Dem om det.

Ved hjelp av Ingrid, hun heter visstnok det hun som holder til inni min GPS, ble vi (jeg) ledet gjennom et variert trafikkbilde inkludert to veteranbiler, fra Hotel Musa i Harburg til Landgasthof Der alter Wirt i Enkering i Bayern. Enkering, for dem som ikke vet det, og det er jo de fleste, er en sjarmerende samling hus i gammel stil langs en mølle-elv. Butikker finnes ikke, men adskillige gasthaus og restauranter. Alter Wirt er en av dem, her har vi (jeg) fått tak over hodet og godt på tallerken og i glass siden 1991.



Siden vi (jeg) ikke er underlagt de norske restriksjoner hva alkoholreklame angår, tar vi oss friheten i å vise to av Enkerings hovednæringsveier: Det lokale bayerske øl, og den lokale bayerske OBSTLER. Snaps, brent på frukt, bl.a. epler. Det benyttes også *bimen* og *schwtesgen*. Ingen her er i stand til å oversette dette til forståelige begreper.

Men her spises også. Menyen kan anbefales til selv den mest kresne gane. Maximilian Meyer fører et velsmakende kjøkken. Og det hele koster ikke skjorten av deg!







Syd i Bayern ligger Tyrol. Syd for Tyrol ligger Brennerpasset og syd for Brenner ligger Tirol. På toppen ligger grensen, 1372 moh. Her har det vært ferdsel helt fra romertiden, men først i 1777 begynte moderniseringen av veiforbindelsen nord-sør. Arbeidet med autobahn/autostrada begynte i 1959 og ble delvis åpnet i 1963. Siden da har motoriserte turister kjempet om plassen med tungtrafikk i alt for langsomt tempo.

Grensen ble passert i dag kl. 14.35. Sjelden har værgudene vært i verre lune. Selv de mest dumdristige tok vettet fatt. To fulle kjørebanner vasset seg varsomt nedover gjennom slagregn og lynild. Inne i dette uværet ventet Hotel Seppi, 25 minutters kjøring fra Brenner. I døren sto Hotel Seppis forpakter i grønn T-skjorte og tok i mot. Han benektet at han var eier, det var Deutsche Bank! Om femti år kunne han kanskje tituleres eier.. Hvis ikke det kom mer korona og banket på døren i mellomtiden.





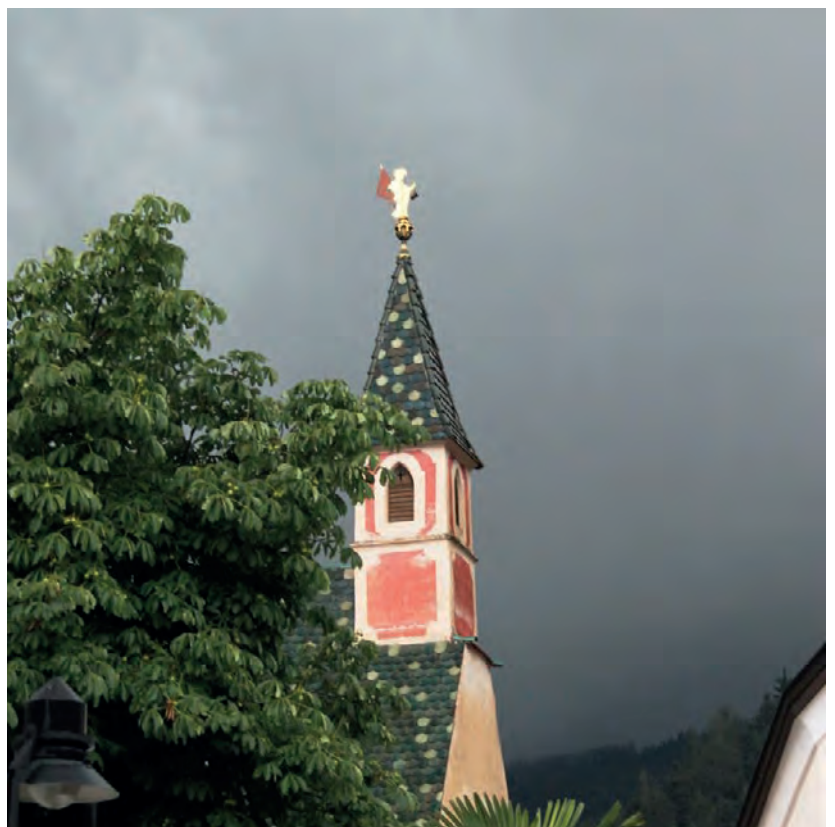
Været kjenner ingen grenser, det fylte nedre del av Østerrike og rant over Brennerpasset og nedover i Italia. Det samme gjør språket. De offisielle skiltene som ønsker velkommen, Benvenuto, er skrevet på italiensk. Men språket jeg møtte på Hotel Seppi er tysk. Tysk er hovedspråk her oppe i Tirol. De lærer det på skolen, som førstespråk. Som nummer to kommer italiensk. Men det snakker de helst ikke. Dermed kunne jeg konversere med verten, og påpekte den litt spesielle formen for dekor jeg fant i korridorene: En Vespa fra 1960-tallet, og en Harley Davidson, 1994. Pent plassert mellom bilder og persiske tepper. Verten røpet at de var i bruk, og at han holdt på å restaurere en Porsche 1970. I sannhet: man kommer over mye rart når man er ute og reiser..



Mye er hyggelig, noe er spennende, noe er rart, og noe skulle man klart seg uten. Akkurat nå konkurrerer tordenværet med å overdøve kirkeklokken. Den slår hver kvarter, torden er mer uforutsigbart. Men kirken er nærmest, bare 40 meter fra vinduet mitt.. Så den leder foreløpig hva desibel angår. Men, på den annen side, det sies jo at det går til en god sak. Så da så.

Fortsatt god sommer. Forhåpentligvis tørr, og mest mulig lydløs. Særlig om natten.

Ulf





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.

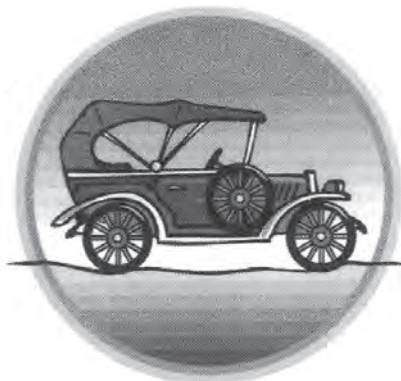
**SKIEN BILRESTAURERING**

**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

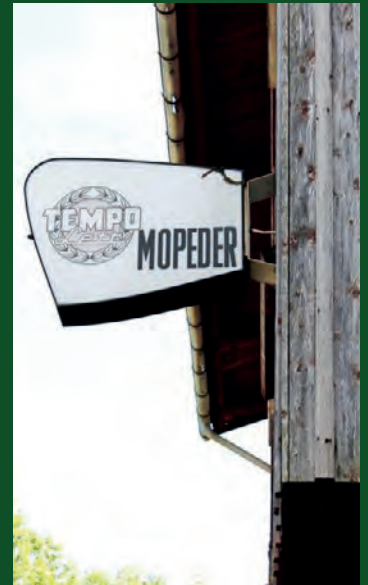






# Norgesrekord på to hjul

«Først til mølla får først malt..» Det gjaldt antagelig også på den gamle bygdemøllen på Sysle i Modum kommune. Den ble bygget på slutten av 1800-tallet, dog i mer beskjeden utgave enn den fremtrer i dag. Da var det en etasje pluss loftsetasje. Med årene fikk den ekstra etasjer. Den var også bygdens første elektrisitetsverk. Nå er møllerens dager for lengst forbi. Den som passerer i sakte fart vil oppdage skiltet på utsiden, det har ingenting med mel og mølle å gjøre. Vi fikk avtalt et besøk i sommer, det gikk rykter om at det var opp til flere tohjulinger innendørs.



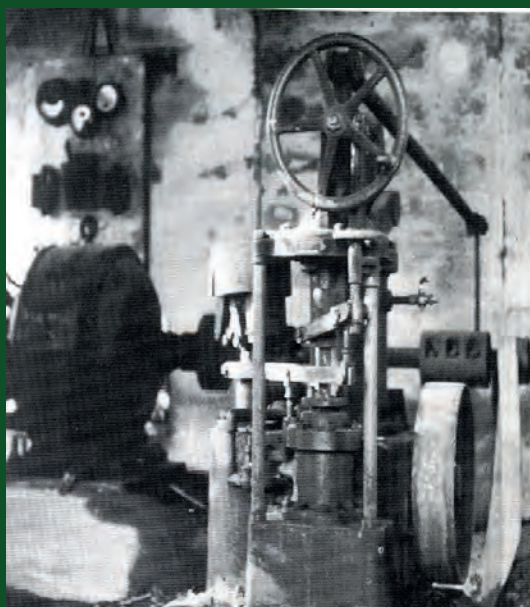
Første etasje overgikk forventningene. Det var motorsykler og mopeder overalt. Hele, eller i deler. Selv under taket hang fragmenter og ventet på et kommende liv. I hyller og på benker lå det vi tolket som avskjær. Løse deler som enten

hadde stått i eller skulle komme til å stå i en eller annen tohjuling. Noen merker hadde vi aldri hørt om: Trygg, Victoria, Monza. Ved nøyere lesing fant vi at det var en Puch. Den hadde vi hørt om før.





Så kom overraskelsen: Det var en etasje til ! Og oppå den var det enda en etasje! Tre etasjer, smekkkfulle av tohjulinger. I alle former og fasonger og i de fleste stadier av velbrukt behandling og årelang bruk. De fleste var fra -50, -60 og 70-tallet.



Steinar Skretteberg kjøpte Sysle Mølle i 1989. Da var det gamle el-verket fra 1900 med sine 10 hestekrefter demontert og fjernet. Møllen var stort sett bare et skall med tre etasjer. Det kom godt med, alt på den tiden hadde Steinar Skretteberg samlet en god del tohjulinger. Han startet som 16-åring. Hjemme på gården kunne han boltre seg på moped, lensmannen var antagelig ikke noe faremoment der i bygden. Han ble «bitt av basillen» som det heter, og begynte å samle det han kom over. På den tiden var det billig å samle på slikt påstår han, i dag er det adskillig dyrere. Men etter hvert dabbet samle-interessen litt av, det ble sertifikat og interesse for bilkjøring overtok.

Men alt går over, også ungdommelig bil-dilla. Igjen var det tohjulingene som kom i skuddet. Og samlingen vokste. Og vokste. Og vokste.. Så da Møllen kom på salg ble det redningen, her hadde han plass nok til å slippe seg helt løs. Han dro på markeder, lyttet til jungeltelegrafene og etter hvert kom alle de tre etasjene til nytte. Også kjelleren, der har han visstnok et lite lager med eldre biler.. Det sto vi over, det var mer enn nok å se over bakkenivå.





Vi fikk inntrykk av at de fleste merker som hadde rullet på to hjul var representert. Samlingen var spredd fra øst til vest på globusen.

Steinar Skretteberg er en stillfarende og beskjeden herre, han sier ikke for mye. Men han har full oversikt over innholdet i Mølla: Vespa, Lambretta, Adler, Suzuki, Husqarna, Puch, NSU, Tempo, Iso, Gilera, Jawa, Cezeta, +++++, vi rakk ikke å notere alt. På spørsmål om han hadde en spesiell favoritt tok det litt tid før svaret kom: Zundapp, med tødler over u-en. Og så kom overraskelsen: Han kjørte ikke noen av dem, han bare samlet. Ettersom vi hadde observert diverse løse deler rundt omkring spurte vi om det ble drevet noen form for restaurering. Igjen tok det litt tid. Tjo, jo, det hendte, han hadde brukt både spett og slegge noen ganger.. Da han for noen år siden ble intervjuet av lokalavisen ble han spurt om han solgte noe av samlingen sin. Til det svarte han at, nei, det er bra som det er. Det er kanskje derfor han pr. i dag har til sammen **375** tohjulinger innlosjert på den gamle Møllen på Sysle. Det må vel regnes som Norgesrekord.

Ulf



# ENDELIG



## i flokk og følge

Det er unødvendig å minne om at pandemien har lagt store begrensninger på land og folk. Det er også unødvendig å minne om at arrangementer av alle slag har vært bannlyst i 2 år. Det har Grenland Veteranvognklubb følt på kroppen, med avlyste Grenlandsrally, 17.mai kortesjer og trivelige fellesskap.

GVK er en sammensatt materie, der medlemmene opererer med differensierte kjøretøyer. Mens Norsk 2cv klubb er ensartet når det gjelder valg av bilmerke.

Restriksjonene vi har gjennomlevd har også vi i 2cv-miljøet erfart. Gleden over å møtes i flokk og delta på ulike arrangementer har vært fraværende. Nå er det sånn sett ingenting i veien for at man kan sette seg i sin egen 2cv og farte gatelangs i ensom majestet. Men det er noe eget å møtes i flokk og større forsamlinger. Slikt sosialt miljø kan aldri berømmes høyt nok. Det vet også medlemmene i GVK.

Derfor var det et stort skår i gleden at det Nordiske 2cv Grensetreffet i Danmark ble avlyst. 2 år på rad. Man føler seg litt sulteforet etter noen år i «sølibat». Derfor var det ekstra hyggelig når det tikket inn melding om at Norsk 2cv klubb arrangerte *Alternativt pinsetreff* på Beverøya Camping i Bø. Utenfor grensen til Grenlands begrensninger står man litt friere. For å berolige engstelige sjeler ble det presisert at «*vi legger vekt på å lage et trygt arrangement og vil ta hensyn til bestemmelser om antall, avstand etc.*» Nå er neppe 2cv-eiere blant de mest engstelige sjeler i befolkningen, men uttalelsen ville ha en overbevisende effekt på eventuelle kommuneleger og helsebyråkrater. Det var altså klart for den første store samlingen på 2 år.

Og mange hadde sittet klar i startgropen. Det viste seg på Beverøya fredagen før pinse. Selv om en 2cv kun delvis er vanntett samlet det seg 27 kjøretøyer blant campinghytter og bobiler. De lot seg ikke skremme av at Yr.no truet med gråvær og regn. I følge arrangøren av pinsetreffet, som besto av styret i Norsk 2cv-klubb, måtte man bestille campinghytte på egen hånd.

De aller fleste benyttet seg av Beverøyas fastmonterte tilbud, men enkelte hardhauser valgte egne alternativer: Eget telt, eller Citroen HY.





De fleste møtte frem på fredags ettermiddag / kveld og tok del i den sosiale samling omkring grillen. Dersom man sammenligner GVK og Norsk 2cv klubb, finner man straks ut hvor fargeklattene befinner seg. Det gjelder både kjøretøyet, men i stor grad også eierne. Men dersom man tror at det er mindre seriøsitet blant de sistnevnte, tar man begredelig feil. Dette er folk som har holdt seg til bilmerket stort sett helt fra ungdommens søte dager. De har gjort det til en livsoppgave å ta vare på og bruke bilen for det den er verd. Og det er den. Enkelte familier har gått så langt at hver generasjon og hvert familiemedlem har sin egen 2cv. Samt inngiftede av begge kjønn. Den unge damen besitter bil nr. 4 i familien.



Klar til start: Beverøya – Garvikstrand - Kilen – Vrangfoss - Beverøya = 99 km.

*Ustabile luftmasser.* Det er et faguttrykk som meteorologene dekker seg bak når de ikke er helt sikker på om det kommer til å regne mye eller lite. Å ta et bilde gjennom en frontrute når ustabile luftmasser herjer utendørs er ingen enkel idrett. Men det ble sikt nok til å dokumentere at kortesjen ble et faktum. Et ubetinget faktum er det også at en kortesje med 27 Citroen 2cv ikke beveger seg raskt når den er underveis. Delvis fordi bilene ikke er utstyrt med turbo, og delvis fordi denne biltypen heller aldri har vært velsignet med en overflod av hestekrefter. Kortesjens eldste deltager var en AK (varebil) fra 1959, med 12 hk.



I gjennomsnitt har pinsetreffets 2cv ca. 25 hk hver. Samlet sett utgjør det ca. 675 hk. Ford Mustang finnes det flere av i GVK. En Mustang «Boss» 429, 1969 har alene 362 hk. To slike har 49 hk mer enn hele pinsetreffets 27 biler til sammen. Det skulle holde til nesten 2 stk. 2cv ekstra. Sånn grovt regnet. Så vet vi det. GVK lever sitt liv i et av de hardest rammede smitte-

områdene i Norge og har vært nødt til å avpasse farten etter forholdene. Derfor var det befriende å kunne kaste seg på noe som lå utenfor faresonen sammen med likesinnede. Vi ønsker at alle i GVK får oppleve en blomstrende sesong før kjøretøyene igjen settes i vinteropplag.



# Utandørs klubbmøte på Slevollen



*Det stod bilar alle vegar på Slevollen, Ford Anglia og Fiat 1900 nærmast.*

**Torsdag 12 august arrangerte GVK sitt fyrste offisielle arrangement sidan 2020, og var nok ein gong tilbake på Slevollen.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

I fint seinsommarver var det mange som hadde funne vegen og det var både kjente fjes og bilar og ferske

medlemmer pluss nokre «nesten-medlemmer» på dette møtet som bar preg av at folk syntest det var kjekt å møtast igjen. Alle blei behørig registrert ved innkøyring i det som etterkvart har blitt rutinemessig korona-rutine på alle slags arrangement. Inne på Slevollen hadde både Gasolin og MTR langåpent for anledningen og den evige forkjempar som pulverlakkering, Jan Arthur, arrangerte demonstrasjonar på

bruken av slikt utstyr. Kafeen var open og det var fullt langs benkane utanfor heile kvelden av folk som hadde mykje på hjarta. Møtet var så populært at det alt er bestemt å repetere utandørs medlemsmøte 2. september. Då vil i tillegg Gasolin arrangere konkurranse, visstnok inspirert av «Mesternes mester» konseptet. Vi håpar det ikkje blir testar på kven av bilentusiastane som tåler mest melkesyre i beina.



*I innkøyringa stod Per og Leif og registrerte ca 90 køyretøy.*



*Kai Hansen's Chevrolet lastebil var vinnar av dagens eldste.*





Begge var kvite, medan Suzukien var høg var W115 Mercedes-Benz'en svært låg.



Inne på området var det eigen avdeling for gamle Buickar.



DKW Sonderklasse med breifelgar.



Har ein landets einaste TVR Tuscan V6 må sjølv sagt T-skjorta matche.



Mercedes-Benz SL av generasjon 1 og 4.



To av dei meir eksotiske bilane i GVK, Stutz og Lotus.



# KORT NYTT...



Renault 10 observert ved Biltilsynet også kjent for å ha køyrt langtur i sommar.



Skien's gamle FWD brannbil har blitt observert på testtur i Brekkeparken i sommar.



Du finn ofte morosamme bilar på Biltema parkeringa. Her ein av svært få produserte Ford Escort pick-up frå 1986. Restaurert frå vrak meiner eg eigaren sa.



Formann Torfinn har vore i Bergen og henta seg Volvo med delt både fram- og bakrute



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

[bjorn@granheimbildeler.no](mailto:bjorn@granheimbildeler.no)  
[www.granheimbildeler.no](http://www.granheimbildeler.no)

**BILDELER**  
**Granheim**

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







Frå C&C Porsgrunn. Legendarisk 2-takts MC, ein Kawasaki H2 750 frå 70- talet.



Gild og blank Mazda 929 Coupe på C&C Porsgrunn i august.



Nytt restaureringsobjekt. Trym Stoa har fått sandblåst og sveisar i sommar på sin Opel Olympia varebil.



Denne bensinslangen var i bruk ca 3 år. Alltid lurt å sjekke slangane både før sesongstart og elles.



Batteributikken på Kjørbekk har svært konkurransedyktige prisar på Optima 6V batteri. Det beste batteriet for dei gamle.

## GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Vegard Nordahl Arnesen 1983 mod
- Morten Kiste 1957 mod
- Bård Sperrud 1976 mod
- Morten Solem 1954 mod
- Andreas Pettersen 1980 mod
- Morten Løver 1972 mod
- Olaf Skarvang 1959 mod

Listen er oppdatert pr 31. august og klubben ønsker dere alle velkommen!





Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 2021



# TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



**CARLSENFRTZØE**  
*Den lokale byggevarespesialisten*

CARLSEN FRITZØE SKIEN, Kjørbekkdalen 5, 3735 Skien, Tlf. 35 50 31 50,  
Åpent: 7-18 (9-15), [www.carlsenfritzoe.no](http://www.carlsenfritzoe.no)