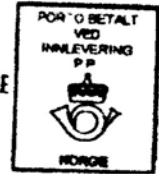




A PRIORITAIRE



Bergen Veteranvogn — Klubb
Postboks 929 Sentrum
5808 Bergen
www.bvkn.no

Org.nr: 991 074 023

Stabbesteinen

Organ for Bergen Veteranvogn Klubb. Februar – 2011. Nr. 2

Neste medlemsmøte: Tirsdag 08.02.2011 kl.19.00 er det medlemsmøte på BTM.

Carl August Harbitz-Rasmussen vil vise bilder / film og fortelle litt fra USA turen til Hershey 28 sept – 12 okt. 2010. Det har tidligere vært en liten reportasje fra turen i «Stabbesteinen» men den var nok ikke så detaljert som det "Calle" vil fortelle dere. Det var han som arrangerte turen og han har selv bodd mange år i USA og kjenner til og har besøkt det meste som dreier seg om gammel bil "over there". Vi ser frem til en fin kveld med et tema som nok vil interessere de fleste av våre medlemmer.



Calle til venstre

Referat fra forrige medlemsmøte:

Tirsdag den 11.01.2011 kl.19.00 var det klart for årets første medlemsmøte. 35 medlemmer tok seg tid til en klubbkveld selv om det var glatt og snøføre. Formann Eric A. Rundhovde åpnet møtet med å ønske de fremmøtte et riktig Godt Nyttår. Deretter ble det litt informasjon angående kveldens tema som var Anno-filmene til Sandberg fra 1960-62 og en snutt fra Top Gear som avslutning. Han orienterte om styrets beslutning om å samle alle klubbens blad og Rundskriv og lagre det digitalt for å sikre grunnlagsmateriale for fremtiden.

Grasrotandelen er en viktig inntektskilde for mange klubber og ved iherdig innsats kan man få betydelige summer i klubbkassen. BVK har besluttet å trykke opp visittkort med info og dele ut til medlemmene slik at de kan registrere BVK når de spiller LOTTO etc. Kasserer Gunnar Haukeland orienterte at resultatene fra Grasrotandelen ville bli annonsert hvert kvartal slik at medlemmene kan holde seg orientert. Aktivitetsplanen utover våren ble annonsert. På medlemsmøtet 08.02.vil Carl A Harbitz Rasmussen vise bilder etc. fra USA turen 2010.Den 08.03 er det Generalforsamling med

Husk GRASROT andelen når du tipper Lotto: Organisasjonsnummer for BVK: 991 074 023

påfølgende medlemsmøte. Her vil Herman Brandt fortelle om restaureringen av sin gamle Buick. Vestlandstreffet er det BVK sin tur til å arrangere i år og komiteen er godt i gang med planleggingen. Løpet blir lagt til vakre Osterøy med de riktige veiene, mulig lunsj på Hauge Ungdomshus og overnatting på Alvær Hotell .

20.08 er BVK invitert med noen biler til markering av Bjørn West i Matre. BVK vil gjøre dette til en helgetur med overnatting på Brekkestranda Hotell der vi har reservert noen rom.

BVK skal ha sin utstilling hos AUTO 23 helgen 23 -25 september .

BVK vil søke om å få arrangere Norgesløpet i 2013.

BTM satser på å åpne våren 2011 og det vil bli arrangert dagnader utover våren både med utstilling og rydding så følg med på BVKs hjemmeside ang tidspunkt.

En av BVK`s æresmedlemmer, Roar Seltun fyller 80 år 27.01.2011. BVK ved formann sender en oppmerksomhet på dagen.

Formannen hadde noen tanker om restaurering .Et tema som bør være på dagsordenen med visse mellomrom.

Han lanserte en tanke om løp og bruk av førkrigsbiler. Kanskje vi bør tilrettelegge arrangement med korte kjøreavstander. Richard Riim foreslo at vi burde samarbeide mer med Gamle Bergen for de hadde ofte arrangement der vi kunne være en naturlig samarbeidspartner.

Ola Borge foreslo at BVK burde markere seg med kortesje gjennom byen for å markedsføre utstillingen vår til høsten.

Arild M Nilssen ville at BVK skal samarbeide med andre klubber om «Motorhistorisk Dag» til sommeren (12. juni).

Jarl Skauge ville at vi skulle samarbeide med TV. Lage til et program om gamle biler etc. Noe tilsvarende innslaget i «Snurrepiperier» for noen år tilbake.

Kjell Røen orienterte om valgkomiteens arbeid.

Den består av Kjell Røen, Geir Phillips og Herman Brandt. De ville ha forslag på nye kandidater til styret.De som er på valg er Formann, Arne Lærum ,Gunnar Haukeland og 3 varamenn.

Så var det klart for Anno-filmene. Den første fra 1960 viste jernbanetunnel til Arna, Bergensmeieriets nybygg, åpning av Akvariet på Nordnes, Sentralbadet, og Statsråd Lemkuhl i seilas blant annet.

Anno 1961 viste strømrasjoneringen, rekordår for skipsindustrien, Marken, Zakkariasbryggen, Sandvikstrikken hugges opp, NHH arbeidet startes, Ulriken åpnes, Håkonshallen åpnes etter restaureringen osv.

Anno 1962 viste rivingen av gamle Hotell Norge, det var kaldt og vått, vinteren var lang og kald og varte langt ut i juni, Ondotologen åpnet, utgravingen av Bryggen, Sjøfartsmuseet åpnet, Muren ble 400 år, Rådhuset osv..

TOPGEAR viste råkjøring med Ford Transit .

Det ble mye mimring etterpå i forhold til annofilmen. Mange husket tilbake til den gangen og noen hadde bilproblemer de ville diskutere.

Takk for nok en fin medlemskveld.

Vår sønns bryllup 09.10-2010:



Den 09.10.10 giftet vår sønn Kjetil Jensen seg med Kristin Fonneland. Tidlig på året kom brudeparet med ønske om å benytte vår blå Ford Mustang 1966 convertible som brudebil.

Bilen sto da godt plassert i garasjen til Helge Olsnes sammen med hans røde Ford Mustang 1966 convertible.

Sensommeren ble derfor brukt til litt fiksing og pussing. Men med tanke på at det i oktober kunne både regne, blåse og endatil snø... var også en BMW erstatnings bil klar.

Men på bryllupsdagen var det strålende sol, blå himmel og ca 16 varmegrader. En aldeles nydelig kabriolet dag! Ekstra stas var det at begge bilene – flott pyntet - kjørte. Helge Olsnes kjørte vår blå Mustang denne dagen. Han hentet bruden og kjørte henne til Årstad kirke, og Helges sønn Jan Henrik kjørte forloverne til kirken. Etter en nydelig vielse kjørte begge bilene pluss 3 Harley Davidsons motorsykler i kortesje til fotografering og en ekstra



Redaktør/skribent: Sissel M. Romslo
Layout for BVK: Lars Olav Lofthus
Print: Allkopi Nordnes

**Styret i BVK for
perioden april 2010—
april 2011**

Formann:
Eric R. Rundhovde
Mob: 90076815
eric.rundhovde@gmail.com

Nestformann:
Lars Olav Lofthus
Mob: 47611283
laoll@online.no

Kasserer:
Gunnar Haukeland
Mob.95997242
gunnar.haukeland@glamox.com

Sekretær:
Sissel M. Romslo
Mob: 99101262
simaro@online.no

Styremedlemmer:
Sigve Carlsen
Mob.95776353
sigve.carlsen@hotmail.com

Arne Lærum
Mob: 90614826
arnelerum@online.no

Varamedlemmer:
Gunnar Bjelke
Mob: 45617936
g.bjelke@online.no
Bente Sørheim
Mob: 95780820
bente-elin.sorheim@telenor.com
Kjartan Meyer
Mob: 91558835
kjmeyer@online.no



tur på veien til Urdihuset, slik at både brudepar og forlovere fikk kose seg litt ekstra før en fantastisk fest.

Hilsen Unni og Kjell A Jensen

Ryktebørsen: 1) Det ryktes at det er kommet en Chrysler DeSoto 1931 mod roadster coupe til byen. Det er den Anglofile Kjartan Meyer som er gått amok. Vi gleder oss til våren.

Her er 3 av medlemmene i Bergen Veteran Kjelke Klubb



(BVKK) Vi har de kjente Nansenkjelkene. Arild Nilssen, Per Fiksdal og Richard Riim

BESIKTNINGSMENN FOR LMK FORSIKRING I BERGEN VETERANVOGN KLUBB:

Aage Angeltvedt, Heiane 81, 5132 Nyborg, tlf. 93 02 79 81
Svein Wilfred Farsund, Bjørndalsstølen 47, 5171 Loddefjord, tlf. 55 50 07 09 el. 90 11 10 16

08.03.2011 Generalforsamling på BTM kl 19.00:

Sakliste:

- 1. Åpning .**
- 2. Godkjenning av innkallingen**
- 3. Valg av møteleder og referent**
- 4. Årsberetning**
- 5. Årsregnskap**
- 6. Kontingent 2011**
- 7. Valg.**

Medlemsmøte etter Generalforsamlingen. Tema på medlemsmøtet er Restaurering av 1926 mod Buick ved Herman Brandt.

spennende og futuristisk inngangsparti med nybilsalong i 2.etasje. For å få til en utstilling som holder minst samme kvalitet som folk nå er blitt vant til trenger vi mer enn noen gang din hjelp og kanskje akkurat ditt kjøretøy.

I inngangspartiet oppe vil vi ha en del virkelige godbiter som skal vise bredden i hobbyen vår. Her skal det også være noe få salgsstands som vi vet virker som fluepapir på publikum. Vi sysler også med tanken om litt aktiviteter, type oppstart, kjøring på området, foto i veteranbil etc.

I den store hallen i 1.etg vil vi i kjent stil finne kafé, stands og en årskavalkade av bil og utstyrshistorie. Her håper vi mange har noe å bidra med ikke bare på hjul men også gjenstander som kan gjenspeile en tidsepoke, design, mote, reklame etc. etc.

Varg Veum

Da jeg var med i innspillingen av Varg Veum filmen "De døde har det bra" mandag 17/1 snakket jeg med de som har regi av den om at hvis de i andre filmer trengte veteranbiler så var det bare å ta kontakt med meg så skulle vi i BVK stille opp med de bilene de trengte under opptakene i årstidene vår, sommer eller tidlig høst. Så får vi se hva som skjer. Jeg var ikke med med min bil, men var statist under opptakene som var innendørs.

Hovedrolle innehaveren er som vanlig Trond Espen Seim. Andre kjente som er med er Tor Brekkeflat, Sigmund Sæverud og en som har spilt i serien Hotel Cæsar. Det skal bli artig å se filmen når den er klar.

Per Fiksdal.

Informasjon om utstillingen 23-25. september.

Kjære alle BVK medlemmer!

Allerede den 23 til 25. september i år er det nok en gang klappet og klart for veterankjøretøyutstilling hos Auto 23 i Fyllingsdalen.

Denne gang har vi gitt den undertittelen "En reise i tid". Nok en gang har vi satt oss det ambisiøse mål å holde oss omtrent utelukkende til medlemskjøretøy. Vi skal også klare å fylle huset med kjøretøy som ikke har vært utstilt på noen av de tidligere utstillingene våre. Det som imidlertid vil være helt splitter nytt er lokalene som i disse dager er under bygging. Adressen er den samme men ellers vil hele bygget fremstå som nybygg og et signalbygg for området, blant annet med et

Midt på den store gulvflaten ser vi for oss at der etableres ca 10 til 13 tablåer der en og en bil stilles ut enkeltvis, slik at publikum skal kunne gå rundt hele kjøretøyene. Vi kaller det "diorama"!

Det er disse bilene som skal være rosinen i pølsen. Her må hver enkelt bileier gjerne gå sammen med gode venner og skape mest mulig komplette miljøer rundt sin bil.

Det er bare fantasien som setter grenser og her er ikke selve bilen det viktigste men snarere utstillingen rundt, slik at det virkelig blir et scenario å betrakte. Vi håper det vil gå sport i å bli best og selvfølgelig vil vi alle hjelpe til der det trengs. Vi har som vanlig egne ledere for avsperring, vakthold, billett, kafé, stands osv. Håper denne korte orienteringen gir svar på noen spørsmål og at den vekker interessen og gløden for at nettopp du vil stille ut ditt kjøretøy. Vi gleder oss i alle fall allerede. Sitter du med spørsmål, tanker eller gode ideer, eller ønsker å være med på moroen, med eller uten kjøretøy, så ikke nøl! Kontakt oss nå, vi trenger alle og tiden går fort frem til høsten.

Hilsen oss i utstillingsledelsen,

Lars Olav Lofthus mob.tlf:47611283

Arne Lærum mob.tlf:90614826

Carl A. Harbitz Rasmussen mob.tlf:91385830

Richard A. Riim mob.tlf:90175022

OBS! Husk å registrere dine kjøretøyer under "Registrering av kjøretøy" på web siden. Den listen vil bli nøye gjennomgått av bilgruppe lederne.

DUGNAD!

Det kalles inn til dugnad ved Bergens Tekniske Museum!

Tidspunkt: Lørdag 5 Februar 2011 Kl.1100

Arbeid som skal utføres: Rydding utendørs samt forskjellig arbeide innendørs!

Håper på bra fremmøte da dette er i alles interesse for å få begynne arbeidene med klargjøringen for utstillingene i hallen! Det vil bli kaffe og mat i kafeen!

Spørsmål ang.dugnaden rettes til tlf:55961160 eller 90597265

Vennlig hilsen styret v/formann

John B. Grutle

Min bilhistorie

v/Lars Olav Lofthus

Vi var i gang med denne stafetten for n'te gang, og så stoppet det opp igjen pga at en som var blitt utfordret ikke skrev sin historie. Derfor tar vi fatt i det igjen og vi får her nåværende nestformann Lars Olav Lofthus sin bilhistorie.

Noe av min bilhistorie har nå vært på trykk både her og i andre blad, men ikke helt komplett. Så jeg fant ut at det kunne vel ikke skade å skrive det ned. Jeg har prøvd, faktisk sammen med Anton Drønen, et par ganger å finne ut hvorfor jeg ble så bilinteressert? Som Anton, så har ikke jeg noen referanser i min nærmeste familie som så mange har, selv om min bror, Terje, faktisk hadde en Ford Capri Consul coupe i en periode. Utrolig tøff bil! Som gutt var jeg jo alltid opptatt av lekebiler, og jeg kan huske at mine første "bevisste" biltanker var angående Trond Schea som kjørte en 1967 Mustang på isbanerace. Dette var noe jeg så på sort/hvitt TV'en hjemme i Ålvik i Hardanger. Siden fikk jeg mer båtdilla, og i 15 års alderen fikk jeg moped dilla. Men før jeg kom så langt så begynte jeg å spille gitar i band, og alt av lompepenger og sommerjobb penger gikk til musikkinstrumenter.

Da jeg ble 17 år var det faktisk min mor som sa: "Din far og jeg synes du skal ta sertifikat og vi vil

hjelpe deg med å få en bil"! Høres jo ut som en riktig bortskjemt rakker, og litt bortskjemt var jeg nok, som såkalt "etterpåklatt", men de hadde selv ikke bil, og tenkte også at de kunne benytte meg litt som sjåfør.

Her vil jeg også skyte inn en litt artig ting, som man i ettertid blir litt nostalgisk av: En av de sommerne jeg hadde sommerjobb hos AS Bjølvefossen, smelteverket i Ålvik, husker jeg godt at vi kom inn i et lager der det stod kasser på kasser med krom, råmaterial altså, som var merket med "FORD USA"! Som sagt: Ren nostalgi!

Vel, med en slags velsignelse hjemmefra, og det faktum at noen av mine eldre kamerater hadde fått seg biler, begynte bilinteressen å vokse. For meg stod det ganske raskt klart: En amerikaner! Og helst en Ford Mustang 1965 eller 1966! Men jeg begynte å lukte på andre også. Husker jeg ringte på en Fairlane 1965 og en Buick av en eller annen type.

Her er det da på sin plass å introdusere min gode venn og nabo Arvid Indrehus. Han var to år yngre enn meg, men var allerede frelst i en type biler: Ford M modeller. Dvs. 17M, 20M og 26M. Og hadde allerede i en alder av 16 år en imponerende kunnskap om disse. Hans far hadde på tidlig 70 tall en sølvgrå 1970 modell Ford 17M RS 2-dørs. Og vi gutta syntes den bilen var utrolig tøff med sin rallystripe langs siden og spesielle hjul. Arvid mente jo selvsagt at jeg burde kjøpe en Ford 20M. Helst det, for jeg måtte ha V6'er fastholdt han. Eller en RS da, siden den også hadde sekser! En av mine bandkompiser hadde en Ford Taunus 20M TS 4 dørs i gull metallic, så vi var inne med de bilene og likte de godt. Men, for meg var det nå Mustangen som stod høyest.

På det tidspunktet, vi snakker nå om 1977, så bodde min eldste bror, Harald, i Oslo, og det ble til at rett før påsken 1977 så reiste bandkompisen, Roald Ervik, og jeg bort til Oslo for å kjøpe bil. Og saken var klar: Vi skulle kjøre rundt i Oslo til vi fant en Mustang til rett pris! Det skulle vise seg å være en vanskelig oppgave. Her må også nevnes at på den tiden florerte det ikke akkurat med amerikanske biler i avis annonsene, som var det eneste som fantes! Vi kjøpte derfor Aftenposten og ni-leste annonsene. Der var det da at min venn Arvid fant annonsen på bilen han kunne tenkt seg:

Ford 20M 1968 4-dørs. Det var alt som stod! Han fortalte meg alt om 1968 modellen som var helt spesiell i utseendet med mye mer amerikanisert grill og panser, samt hofteknikken. Noe som førte til at Ford endret utseendet alt i 1969, da tyskerne ikke likte utseendet.

Vel vi tok med den annonsen også, selv om vi ikke skulle kjøpe den. Det var nå helt sikkert!

Å finne en Mustang til rundt kr. 15.000,- viste seg å være umulig! Dvs. å finne en Mustang til salgs i det hele tatt var umulig! Men i ettertid husker jeg at vi bl.a. var inne hos forhandlere som solgte nye Pontiac Trans Am! Tenk det! Noe var bedre før!

Etter en hel dag med helt nytteløs kjøring og leting kom vi til å tenke på annonsen på 20M'en. Tja, hva hadde vi å tape? Vi slo på tråden! Og jo da, bilen var der den. Neste dag reiste vi og så på den, og du verden. Hvit Ford 20M 1968 med rødt interiør og et baksete som så ut som det aldri hadde sittet folk i. Og jeg husker ennå lyden da vi lukket bakdørene: "Pling" sa det! De var neimen ikke mye brukt. Selvsagt ble det kjøp, og vi la i vei vestover med C – 2011.

Det hører jo da med til historien at voksne folk i Ålvik mente jeg var gal som hadde kjøpt en 9 år gammel bil. Biler skulle kastes når de var 10 år gamle! Det var tider det gitt! Vel, den gamle Forden lever ennå den.....



"Litt" kry 18-åring her på gata i Oslo med egen bil! Noter reg.nr.

Denne Ford 20M'en med 2,0 V6 motor ble på en måte starten på det som i 1984 ble til Ford M Klubb Norge. Vi var på det meste 6 kompisar som hadde Ford M modeller bare der i lille Ålvik. Og ble jo selvsagt, og sikkert riktig, sett på som noen

rare nerder. Min 20M rakk jeg i løpet av de tre årene jeg hadde den å omlakkere ikke mindre enn 3 ganger! Først i rød metallic, så det samme igjen, og siste gangen i rød candy på sølv base. Motor ble skiftet til 2,6 liter.....og interiøret ble modifisert....jada....etter dagens standard, alle feilene som står i boken! Men dette var tidlig 80 tall og sånn var det. Angrer ikke, for det var nok det som gjorde at bilinteressen bare vokste.



20M'en i rød candy. Ikke helt vellykket lakkering.....

En sommer dag i 1979 drog jeg og en kompis fra Ålvik, Atle Kjos, over til Hunderfossen for å se på Landstreffet til ACCN (American Car Club of Norway). Vi stod utenfor portene til treffet omtrent som sultne hunder som ikke fikk slippe inn! Vi spurte om vi aller nådigst kunne få slippe inn bare for å ta noen bilder, vi hadde kjørt langt bare for å se osv. Vi fikk til svar på klingende trøndersk at det var ikke en sjanse i helvete for det! Jada, man tok seg selv ganske høytidlig i amcar kretser i de tider! Men vi ble ikke sure vi. Vi stod utenfor og tok mye bilder. Akkurat i det jeg tok bilde av Morten Buland sin berømte 1962 Chevrolet Impala Convertible, så snek det seg opp en annen convertible bakom. En hvit 1964 Ford Thunderbird Convertible. Svenskregistrert med 3 damer i! Imponerende syn! Jeg fikk ikke "ladet" kameraet raskt nok til å ta bilde av bare den, men det satte et dypt spor i meg. Jeg tenkte vel ikke at "en sånn bil skal jeg ha en gang", for det var nå ikke innen rekkevidde økonomisk, men den ble i hodet mitt, som de fleste nå vet.

I 1980 jobbet jeg i Televerket og var flyttet på hybel i Bergen. Jeg og min kompis Arvid Indrehus kjørte en kveld rundt i byen med min candyrøde



Morten Bulands Impala med den hvite Thunderbirden rett bak.

20M, da vi plutselig så en blå flake lakkert Mustang 1966 HT som stod parkert på Engen. (Derav sangen jeg synger på BVK julebordet: "Når eg cruisa nedøve gato i min blåfleika Mustang....osv."). Vi stoppet og gikk ut for å se, og jaggu stod det ikke "til salgs" lappe på den! Jeg noterte telefon nummeret og fikk en prøvetur med Mustangen i en utrolig regnvåt og mørk septemberkveld. Selgeren var Ove Isaksen som er svoger til Geir Philips! Ja verden er ikke stor! Geir vet jo de fleste at er medlem i BVK, men Ove er faktisk også medlem. Vel, noen uker senere, etter en prat med banken så ble jeg Mustang eier for første gang. Da var jeg faktisk flyttet til Ålvik igjen og jobbet i Televerket i Norheimsund, så turen til Ålvik foregikk på våte smale høstveier, så det var en nervøs eier som parkerte bilen hjemme den kvelden.



Den "blåfleika" Mustangen

Mustangen ble min sommerbruksbil fra sommeren 1982 og frem til og med sommeren 1984. Da skjedde det noe som skulle forandre mitt liv helt. Jeg var på amcartreff på Hunderfossen nord for Lillehammer, og jada, fikk komme inn denne gangen som medlem! Tankene på den hvite Ford Thunderbirden hadde dukket opp, og jeg begynte å

bli sugen på en sånn bil. Helst en 1965. Hadde funnet ut at en cabriolet var bare å glemme, for det fantes ingen i Norge.

Import var også bare å glemme. Selv om 30 års regelen nettopp var blitt innført, hvis jeg husker riktig, så ville ikke en 1965 Thunderbird gå inn under den. Husker jeg så på en sort 1965 Landau som var til salgs og lurte litt på den.

Mens vi gikk inne blant bilene på treffet skjedde det noe som jeg hevder skulle forandre kursen i mitt liv. Vi passerte en flott Oldsmobile Convertible 1958 modell, som var svenskregistrert.

Men, de som satt i bilen snakket norsk! Jeg kunne ikke dy meg og spurte hvordan de som var norske kunne kjøre en svensk bil? "Vi går på skole i Sverige", var svaret!

PLING! Sa det i mitt hode!

Innen høsten var kommet hadde jeg og en kompis og kollega i Televerket, Sigurd Olav Belsnes, søkt og fått plass på Göteborgs Tekniska Institut og Mustangen ble solgt!

Skolen skulle vi begynne på i januar 1985, så jeg brukte høsten til å finne meg en bil. Satt hjemme i Norge og trålet annonsene i de svenske bilbladene. O fryd! Så gøy å kunne sitte der og velge og vrake i biler som du ikke fant her i landet og til langt rimeligere priser! Men jeg hadde målet klart: Ford Thunderbird Convertible 1965. Det var ikke så mange av de til salgs, og jeg og kollega Trond Henriksen la en dag ut på tur til Østersund for å se på en. Vi vekslet norske penger til svenske med jevne mellomrom....turte ikke å veksle for mye i en bank.

Vi kjørte 1000 km for å se på bilen. Etter 12 min hadde vi sett nok og returnerte! 1000 km hjem igjen. Nei, vi måtte nok kvalitets sikre bedre. Jeg hadde også kontakt med Knut Henrik Knudsen i Seraco på Karmøy, og han skaffet faktisk en flott 1966 modell med Tonneau cover og greier, men det viste seg at jeg da kunne risikere å måtte betale toll til Sverige! Bråstopp igjen. Og så var det ikke 1965 modell!

Noen uker senere var vi klar igjen, men denne bilen var mer lovendes. Den var litt dyrere, men fremdeles ikke mer enn en Hardtop kostet i Norge! Nå var vi tre stk som la i vei. Vi hadde fått med oss den ikke ukjente Richard Riim som var en god kompis med Trond. Han skulle se på en 1955 Oldsmobile i Sunne. Etter å ha konstatert at den bilen var junk, så drog vi til Lidköping for å se på "fuglen". Etter skuffelsene var vi ikke mye

optimistiske, men den bilen viste seg å være ganske så bra! Så her ble det kjøp! Endelig!

Bilen stod lagret i en garasje kjeller i hotellet de drev, og da jeg forklarte at jeg skulle begynne på skole i Göteborg i januar, så sa selgeren at jeg kunne bare la bilen stå til jeg var klar til å hente den, selv om det ikke ble før til våren! Greit sa jeg, men jeg betaler den i alle fall. Nei, det ville han ikke høre noe om. Han ville ha kr. 1.000,- i håndpenger, og så betalte jeg resten når vi skulle besiktige den til våren! Snakk om hyggelige mennesker!

I januar 1985 begynte vi på skolen for å ta ingeniør utdanning. Første halvår var forkurs, og det gikk ganske så lett. Vi reiste derfor på kryss og tvers for å se på biler, og bilshow osv. Hadde mye moro. Sigurd Olav kjøpte først en Mercedes 300 SEL, men solgte den senere og kjøpte så en Chevrolet Chevelle SS Convertible 1969 med 454 cid motor og manuell girkasse med 4:11 i utveksling! Du brukte fort opp girene! Snakk om flymaskin! Kan også nevne at på skolen var det ca 90% norske elever, og mange hadde bildilla! De fleste kjøpte nyere biler fra Tyskland og kjørte på eksport skilt mens de var der. Det var et artig skue å se på de parkerte bilene utenfor skolen: Mercedes S-klasse, store BMW, Porscher og så den råeste da; DeTomaso Panthera gr 5. Vanvittig bil. I tillegg Corvetter og mye annet.

Vi "gammelbils-tullingene" kjørte rundt i en Toyota Corolla stv.! Senere skiftet jeg til en Ford 20M TS Hardtop 1967 modell! Måtte ha litt stil!

Til 17. mai 1985 skulle vi hjem til Norge på langfri, og da reiste jeg via Lidköping og hentet Thunderbirden. Snakk om å være stolt da jeg kom hjem til Ålvik med den!



Mine to svenske biler....

I mai 1987 var vi ferdig utdannet som teleingeniører og reiste hjem til Norge og fikk da bilene med oss som flyttegods og fikk 75% fradrag på avgiftene. Høsten 1987 husker jeg at jeg etter et avsluttet forhold med en dame, i en rus av kjærlighets sorg, gikk løs på Thunderbirden med restaurering. Det var noen blåser på bakskjermene og jeg ville fikse bagasjerommet. Vel det ble en 2 års restaurering. Det var mye mer rust og greier enn jeg ante. Men våren 1989 var den på veien igjen i langt bedre forfatning.



Men, dette året skjedde det store ting. En kvinne kom inn i mitt liv igjen. Hun het Sissel, og søt musikk oppstod, og ja, det er samme Sissel som jeg er gift med i dag. Jeg traff henne i jobben min som teleingeniør. Det er derfor jeg tidligere sa at det å reise til Sverige for å bli ingeniør, det endret kursen i mitt liv. Ny utdanning, Thunderbird og så kvinnen i mitt liv!

Som for de fleste, så kom det jo nå noen år med familie og hus osv. Sissel hadde med to barn inn i vårt forhold, Christine og Anette, så jeg hoppet bukk over bleier og den slags, og ble jo derfor også fortere ferdig med denne perioden.

På denne tiden var jeg medlem i American Car Club of Bergen, og var også en periode inne som styremedlem. Helt siden 1985 hadde jeg også vært styremedlem og redaktør i Ford M Klubb Norge. Bruksbilen min fra jeg kom hjem til Norge i 1987 var en Ford 17M 4-dørs med en 2,0 V6. Så jeg holdt en fot i begge leire!

Men sommeren 1990 bestemte jeg meg for at Thunderbirden måtte gå! Den ble ikke brukt, og stod i Ålvik, da jeg ikke hadde garasjeplass i Bergen, og dessuten ville jeg ha en nyere og tryggere bil til familien.

Så med tungt hjerte, for oss begge, både Sissel og

jeg, kjørte vi bilen over til Oslo til sin evnt. nye eier. Planen var å enten selge bilen, sette pengene i banken og så reise på sydentur, eller, hvis han ikke ville ha den, kjøre med den nedover sørlandskysten.

Vel, typen kjøpte bilen han. En større sum ble overlevert meg i en plastpose! Jeg vil helst ikke tenke på hvor de kom fra, men vi tok de med oss og gikk! Har aldri sett bilen siden, men så vidt jeg vet er det samme eieren som har den ennå. Den er lett gjenkjennelig med sin mørk turkise farge og lyst turkise interiør, og evnt. reg.nr. TS 21000.

Etter dette ble 17M'en solgt og vi kjøpte en Ford Sierra 2,0 iS. En artig bil, men selvsagt ingenting mot det man hadde hatt før.

Etter et par år ble suget litt for stort, og en Ford 20M XL 4-dørs, lys blå med sort interiør ble innhandlet. Denne bilen ble faktisk også bryllupsbilen vår da vi giftet oss i 1994.

Dette året gikk jeg endelig ut av Ford M Klubb Norge sitt styre og sluttet som redaktør. Vervet og medlemskapet i ACCB var for lengst avsluttet. 1995 ble 20M XL'en solgt, for nå skulle det bygges hus. 1996 flyttet vi inn i nytt hus, og der var det tegnet inn stor dobbel garasje og stor plass til biler på tunet!

Sierra'en ble solgt og et kort mellomspill med en Ford Scorpio 2,9 i GL med full RS styling, før den ble solgt og en liten gammel Ford Escort ble innhandlet. Pengene skulle brukes på å bygge garasje i stedet.

Må også nevne at i 1995 var jeg for første gang utmeldt av ACCN siden 1981. Men det holdt bare i noen måneder, så meldte jeg meg inn igjen.

Jeg bygget garasjen ferdig, og saken var klar! Her skulle det handles inn en Mustang! Fikk helt Mustang dilla igjen! Men før jeg kom så langt, så våknet faktisk Thunderbird interessen igjen. Så tidlig i 1998 reiste jeg til Seraco på Karmøy for å se på en 1967 Ford Thunderbird Hardtop.

Det viste seg å være så mye som ikke virket på den bilen at den ble droppet. Men der i lokalet til Knudsen, stod det en turkis Mustang Fastback 1967! Jeg hadde egentlig aldri vært så fan av de tidlige fastbackene, men det var noe som traff meg med denne! Men vi reiste hjem med uforrettet sak. Men Mustangen ville ikke forsvinne utav hodet mitt!

Som mine venner vet, så endte det jo med kjøp av

den bilen, og kjøreturen hjem var ren fornøyelse! Jeg var blitt Mustang eier igjen!

En vårdag dette året, ble jeg dristet til å være med på tur med noen "biltullinger"! Bergen Veteranvogn Klubb skulle ut på kjøretur, og min arbeidskollega og kompis Kjell Tangen mente at jeg måtte bli med. Så der kom det en patinert, eller Arizona solbrent var vel riktigere, turkis Mustang Fastback cruisende inn på plassen, og alle lurte vel på hvem i huleste det var. Vel parkert, hører jeg en kjent stemme: "Hei Lasse!" Det var Richard Riim som da for lengst var i styre og stell i BVK. Så der begynte min fartstid i BVK.

Mustangen fikk litt oppgraderinger den første vinteren, men fikk rulle i sin patinerte tilstand frem til høsten 1999. Da ville jeg gå grundig igjennom den. Men at det skulle bli så grundig som det ble, det hadde jeg nok ikke tenkt da. Vil også her legge til, for de som evnt. liker patinerte biler, at lakken ikke var original. Den hadde nok fått en såkalt "50 \$ behind the gas station paint" engang i tiden, så det ble tidlig klart at jeg måtte fjerne den dårlige lakken, for den var krakkelert og ødelagt på alle mulige måter.

Vel, den grundige sjekken ble veldig grundig, og varte til våren 2002. Da hadde hele bilen vært plukket totalt fra hverandre. All lakk var fjernet helt inn til stålet. Alle fire gulvplater ble skiftet, da de faktisk var utrolig rustet, dørskinnen på førerdøren ble skiftet (takk Hope!), hele bakenden ble skiftet fra innerst til ytterst pga en gammel skade, og alt ble tilpasset på beste måte før den ble levert til lakkering i deler. Da var den alt lakkert og stelt under.

Lakkeringen ble gjort av noen jugoslaver, som var utrolig gode på grunnarbeidet. De brukte mye tinn! Så det ble veldig bra. Jeg hadde bestemt meg for å skifte farge, da den turkise ikke var så populær blant de tre damene i husholdningen (!), så den skulle nå lakkeres sølv metallic. For å si det kort, de klarte ikke å gjøre det skikkelig. Det så tilsynelatende bra ut, men når bilen var montert, så kunne man se ganske så store skjolder i metallicen. Dette var så irriterende at vinteren 2003 til 2004 så ble bilen levert til en kompis av meg, Håkon Skutlaberg, som da drev et lakkverksted i Tørvikbygd. Håkon mattet bilen ned og la en fantastisk fin og jevn sølv metallic på den. Riktig vakker ble den da!

Må også få skyte inn her at i 2003 ble jeg valgt inn

som styremedlem i BVK, og kom ut fra første styremøte som nestformann!?

Neste vinter oppgraderte jeg interiøret til bortimot komplett DeLuxe. Den hadde hele tiden hatt de børstede aluminiumspanelene på dashbordet, men nå fikk jeg også tak i dørpaneler med børstet aluminium og jeg fikk setetrekk som var sorte med sølv i midten. Det ble utrolig lekkert!

Mustangen var utrolig god å kjøre og gikk veldig bra med sin 4 ports 289 cid motor. Felgene var originale 1968 Styled Steel Wheels som stod på da jeg kjøpte den. Dette var originale felger, og ikke repro. Jeg valgte derfor å beholde de istedenfor å skifte til 1967 Styled Steel Wheels.

Tidlig høst 2005 bestilte jeg et komplett sett med skivebremses til den, så planen var å bygge om bremsene foran den vinteren. Men, det skjedde aldri, for her ble det plutselig kursendring.



Mustangen sommeren rett før den ble solgt.

Tror det var i september 2005 at vi satt og pratet min kone Sissel og jeg, og vi kom inn på Mustangen. Plutselig kom jeg til å nevne Thunderbirden jeg hadde da vi traff hverandre, og hun sa at ja, den var utrolig stilig. Så jeg bare slengte sånn tilfeldig ut: "Du vet Mustang Fastback er blitt ganske høye priser på nå. Tror nok at hvis vi solgte den så kunne vi ha kjøpt en Thunderbird Convertible igjen"! Svaret overrasket meg: "Jeg likte den Thunderbirden bedre. Bedre å sitte i, og så det at det var cab"! Fantastisk!

Så, Mustangen ble annonsert, og ganske så raskt så ble den solgt til Raufoss, heldigvis til en voksen mann som tar vare på den. Glemmer aldri kommentaren hans da han kom inn i garasjen for å se på den: "Åh, endelig! Endelig en bil som ser mye bedre ut enn jeg hadde trodd!" Kjekt å høre! Etter en prøvetur så var det ikke lenger tvil hos

ham! Så en nydelig oktoberdag kjørte jeg Mustangen som jeg hadde bygget opp for hånd, ut til Arna Bruk for å kjøre opp på en rampe og få den inn i en semitrailer for transport til Raufoss. Trenger vel ikke å si at det var en jævlig vemodig tur. Det var som å sende yndlingsoksen til slakteriet!

Men med Mustangen solgt og "lots of cash" på kontoen, begynte letingen etter en Thunderbird Convertible. Jeg tenkte først på 1965 modell igjen, men fant ut at jeg hadde lyst til å variere litt, så jeg begynte å fokusere på 1966 årgangen i stedet. Dette var siste året med cabriolet, og jeg ville helst ha med skivebremses foran, så da var det bare 1965 og 1966 å velge i.

Det var lite biler å velge i her i Norge, så det ble å sjekke nettet og blader utomlands.

En kveld kom så styremedlem Gunnar Bjelke nedom, og gav meg noen utskrifter på biler han hadde funnet på nettet. Og der var det pinadø 2 stk 1966 modeller i convertible utførelse. Den ene hadde til og med tonneau cover, dvs. et deksel som ligger over baksetet, og skaper en illusjon av en 2-seter. Opprinnelig noe som var på 1962 og 63 Sports Roadster. Men det ble også laget som en dealer option i 1964. Disse kunne jo da selvsagt også brukes på 1965 og 66 modellene. Denne bilen var mellomblå i farge. Den andre var Ivy Green metallic, med parchment interior og hadde Kelsey Hayes spilefelger (repro riktignok).

Vel, sendte mail til forhandleren, og fikk ganske så fort svar, der han tilbød seg å ringe så vi kunne snakkes. Under den påfølgende telefonsamtalen ble jeg overbevist om at den mørkegrønne nok var best. Ikke minst fordi at den hadde en meget påkostet lakk. Etter affæren med Mustangen vet jeg hva det koster å lakkere en bil! Vi snakker om store 5 sifrede beløp!

Joda, det så ut til at dette skulle bli bilen, men jeg konfererte med daværende formann og venn Ymer Sletten, og han, med alle sine kontakter, fikk en kar til å reise å se på bilen som befant seg i Atlanta i USA. Når denne vendte tommelen opp, så var det også Ymer som sørget for å hjelpe meg med handelen og ikke minst med transporten hjem. Så, 2. februar 2006 hentet vi ut, ikke bare én, men to Thunderbird utav en container på Nygårdstangen. Ymer hadde hentet hjem en turkis 1955 til sin datter Vibeke.

Tore Hovland hjalp til med å få bilen hjem, og så var det å gå i gang og inspisere.

Jeg fant fort ut at den lakk både automatolje og servostyringsolje, samt at en av løftesylinerne til bakluken var lekk. Det siste medførte at bagasjerommet var innsauset i automatolje, og det var drittent og fælt. Ja, der og da lurte jeg på om jeg hadde kjøpt katta i sekken! Men, jeg brettet opp ermene og gikk i gang. Etter en haug med avfettingsflasker og tørkepapir så det allerede atskillig bedre ut. Litt rust var det, men det var fort gjort å sveise opp. Så bagasjerommet ble shinet, og løftesylinerne byttet, og nye tepper lagt i. En vanvittig forbedring.

Automatkasse lekkasjen ble fikset, men verre var det med styringen. Det kom fra snekken! Jeg måtte bare satse på at den ble godkjent med det, for det måtte jeg ta senere.

Tore Hovland kjørte den til Biltilsynet for godkjenning...og den gikk ikke igjennom pga. lekkasje i snekken.

Jeg fikk fatt i noe tetningsstoff fra US Autoparts, og kjørte den så til min svoger for godkjenning. Vel, han kjenner meg, så han godkjente den med: "Jeg antar at du fikser det, jeg kjenner deg jo"! Puh, så da kunne jeg kjøre sommeren 2006.

Men det var en ting til jeg måtte fikse.

Varmeapparat radiatoren var lekk, og de hersens amerikanerne hadde jo bare bypasset den. Da denne bilen har aircondition, så ble jeg blek om nebbet da jeg begynte å lese i shop manualen: "Begynn med å ta ut baksetet.....". For å få ut varmeapparat/aircondition enheten måtte man ta ut absolutt hele interiøret inklusive dashpaden! Og dette er ikke noe enkelt Mustang interiør! Det kan jeg love!

Full av fortvilelse satt jeg og bladde i shop manualen da jeg plutselig leste: "Skifte av varmeapparatsradiator – med eller uten aircondition". Det viste seg å være en metode å gjøre det uten å ta ut varmeapparatet. Så jeg klarte å gjøre det, selv om det var en forbanna jobb. Jobbe i blinde oppe bak dashbordet, men jeg klarte det. Så noen dager før vestlandstreffet i Stavanger så var jeg klar! Fylte vann på den og startet opp for kjøre den varm. Plutselig ser jeg at vannet fosser ut foran! Vannpumpen! Pokker! 2 dager igjen til vi skulle kjøre! Men, jeg hadde hørt ulyder i vannpumpen da bilen kom hjem, så jeg hadde kjøpt inn en ny så den stod faktisk ferdig lakkert på hyllen!

Tok en feriedag og skrudde fra morgen til kveld, og ut på kveldingen var pumpen på plass!

Og Vestlandstreff ble det. Uten problemer, bortsett fra at når jeg startet viften i varmeapparatet så kom

det kun kald luft! Uten viften så kom det inn varm luft.

Dette problemet fant jeg ut senere når den ble demontert neste vinter.

Høsten 2006 skulle jeg starte å gjøre en delrestaurering på Thunderbirden. Jeg var litt skeptisk til hvordan den var under, for det så litt brunt og guffent ut under. Jeg leverte bilen til Thorsen understellsbehandling i Åsane for kun rengjøring under. Husker jeg var spent da jeg kom igjen for hva de ville si. Men de sa: "Veldig bra stand den bilen der"! Jøss, tenkte jeg. Kjørte bilen hjem og hev den opp på bukker, og krøp under! Det var jo omtrent ikke noe rust jo! Det viste seg å ha vært sand som var under bilen! Sand fra Florida der den hadde gått i mange år!

Jeg begynte å demontere på interiøret, for å oppgradere det, både lakkerte flater og ikke minst krommet som var mye "frøbrød" på.

Vel, jeg endte opp med en ganske omfattende jobb der jeg tok ut alt av interiør og aircondition enheten. Da fant vi feilen med temperaturen. En termostatisk bryter var sikkert ødelagt og hadde blitt bypasset, slik at hver gang man startet viftemotoren så startet airconditionen. En hektisk jakt på internett begynte, og her må jeg få nevne min gode venn og BVK medlem Gunnar Fiksdal som var til uvurderlig hjelp og støtte hele tiden, og ikke minst til handling på e-Bay. Gunnar restaurerer selv en Thunderbird Convertible 1965 modell som blir bare helt fantastisk når den er ferdig.

En dag ringte Gunnar og sa at nå ligger den bryteren ute, men sammen med alle de andre vakuump motorene. Alle de hadde jeg alt kjøpt nye, men her var det bare å kline til, for disse bryterne var sjeldnere enn hønsetenner, og vi hadde alt



Thunderbirden under utstillingen i 2009

mistet et par. Så vi la inn en forb.... høy sum, og satset på at det holdt! Og vi vant! Gunnar skaffet meg også det meste av interiørkrommet, og han overhale både forgasseren min og styresnekken. Uvurderlig hjelp for en som bare er hobbymekaniker! Mens jeg holdt på med Thunderbirden høsten 2006, husket jeg av erfaring at det er kjedelig å ikke ha noe å kjøre med i klubbssammenheng, så da kjøpte jeg meg en Ford 17M HT 2000S.

En liten bastard, da den var satt 2,3 liters motor i, 26M interiør og RS felger samt alt 20M listverk. Passet meg ypperlig. Ville ha en bil som ikke var så nøye med.



Denne bilen fikk forresten også en rolle i den bergenske filmen "Vegas" som kom høsten 2009.

Så status nå, er at mine hobbybiler er fortsatt Ford Thunderbird Convertible 1966 og Ford 17M HT 2000S 1969.

Har for lengst bestemt meg for at Thunderbirden er en "keeper". Dvs, skal ikke selges.

17M'en? Tja, beholder den nå inntil videre.

Så, mye Ford? Betyr det at jeg kun liker det?

Neida! Jeg er stor fan av alt som finnes av gammelbiler, det være seg Chevrolet, Cadillac, Opel, Mazda, Buick osv. osv. I tillegg har jeg sansen for Toyota sin kvalitet, Mercedes sin luksus, BMW sine sporty egenskaper og Audi sin style....og en hel haug med andre flotte biler. Og, som Calle vet: Jeg er Tucker fan! Og med det vil jeg faktisk utfordre Calle, eller Carl August Harbitz-Rasmussen til å skrive sin bilhistorie. Og husk den trenger IKKE å være så lang som dette. Jeg LIKER å skrive, mens andre sikkert gjør det av nødvendighet. Alt blir tatt i mot med glede.

Lars Olav Lofthus

Sekretæren/ Redaktøren:

Vi skriver februar og våren nærmer seg sakte. Det er tid for å sjekke bilene og gjøre de klar for sesongen. Vårmønstringen



er ikke før i juni men vi vil allerede nå oppfordre medlemmene om å være positive til å ta en tørn som vakter og skrive seg på vaktlistene som blir sendt rundt på medlemsmøtene fremover. Dette er en viktig inntektskilde for klubben. Det er kjekt når noen tar initiativ til å sette sitt preg på bladet så det er bare å henge seg på.

Sekretær: Sissel M Romslo Ytre Bruvik
5285 Bruvik
Mob.99101262 -95916829
E-mail; simaro@online.no

Formannen har ordet

Vi går mot lysere dager og kjøresesongen nærmer seg. Som sagt i tidligere innlegg ønsker jeg å slå et slag for flere lokale uformelle sammenkomster/turer og mer bruk av førkrigsbiler. I siste medlemsmøte fremkom medlemmenes synspunkter og jeg oppfatter stemningen slik at det er ønske om flere slike sammenkomster. Styret vil ta dette med i planleggingen av programmet fremover. Mer bruk av førkrigsbiler ble også godt mottatt, selv om noen frittalende medlemmer med rette har påpekt at formannen har flere førkrigsbiler som langt i fra kan sies å være flittig i bruk ☺. Målsetningen min er å få brukt disse mer i år, neste år, året deretter og så videre. Andre frittalende medlemmer har, også med rette, påpekt at man må da huske å ikke kjøre lengre fra garasjen enn at man kan taues tilbake. Så ille står det vel ikke til med de gamle bilene, selv om erfaring – også egen – tilsier at det kan bli en del ufrivillige stopp. Håper likevel at oppfordringen kan anspore til økt bruk av de eldste bilene.

Arrangementskalenderen fylles nå raskt opp. Særlig etter sommerferien blir det tett program; Vestlandstreffet arrangeres av klubben vår, Bjørn West veteranene har invitert oss til Matre, Kjøretøyhistorisk klubb på Voss har invitert oss til løp i forbindelse med klubbens 30-årsjubileum og vi arrangerer utstilling på Auto 23.

Vårmønstringen på Lagunen er også under planlegging. Arrangementet er en av våre største inntektskilder. Vår andel av inntektene er betinget av at klubben står for vaktholdet ved inngangene. Til dette trengs det minst 50 personer. Det har over flere år vist seg vanskelig å få nok vakter, slik at mange må ta doble- og tredoble vakter. Hvis vi ikke klarer å få nok vakter vil vi måtte si fra oss deler av vaktoppdraget – og dermed deler av en av våre største inntektskilder. Som den største deltakende klubben i Vårmønstringen burde det være unødvendig. Klubben pleier å stille med ca 100 biler, slik at det per definisjon skal møte nok medlemmer til at vi med god margin kan fordele vaktbyrden med 1- times vakt på hver. Styret må ut fra dette forutsette at de som deltar med bil, også er villig til å være vakt – slik at arbeidsbyrden fordeles likt blant deltakende medlemmer.

Eric.

