

## Troms-T2

Tilfeldigheter er fine ting! Under en kjøretur pinsehelgen 2005, sammen med min samboer og vår eldste sønn, tok vi en ikke-planlagt avstikker fra E6 og kjørte innom noen småveier i nærheten av Ballangen i nordre Nordland. Plutselig ropte min samboer Janne, som sin vane tro satt i baksetet og strikket votter; ”*Der inne i skogen står det en Folkevognbuss!*” ”Folkevognbussen”, som egentlig var en Transporter sto slik til at den var vanskelig å oppdage fra veien vi kjørte på, så om ikke Janne hadde oppdaget den - og sagt fra - er det en viss fare for at vi fortsatt hadde levd lykkelig uvitende om bilens eksistens.

Vi rygget selvfølgelig tilbake, parkerte og gikk inn i skogen for å ta bilen nærmere i øyesyn. Den sto helt i enden av det som en gang hadde vært en skogsvei - oppå en haug med bjørkeris. Førsteintrykket var at dette helt klart var en stilig bil, men med MYE rust. Batterihyllen var borte, og resten av høyre bakre hjørne hang bare der av gammel vane. I tillegg var begge dørene, stigtrinn og dørk foran angrepet av rust. I haugen med bjørkeris som bilen sto på, pilte det myriader av mus rundt føttene våre, så det fristet lite å legge seg ned for å se hvordan det sto til under bilen. Jeg regnet med at det var like mye rust der som ellers, og ble i det hele tatt litt i tvil om dette var et ”funn” eller ikke. Nysgjerrigheten var imidlertid vakt, så vi tok oss opp til nærmeste hus for å spørre etter en potensiell eier av bilen.

Vi ringte på, døra ble åpnet og ”Bingo!”, der sto eieren i egen person. Vi ble budt inn på kaffe, og praten gikk lett. Den eldre mannen hadde kjøpt Transporteren fra en gartner i Ballangen midt på 70-tallet. Men allerede etter et par år hadde bilen blitt parkert der vi fant den, visstnok kjørt dit for egen maskin. Han hadde planlagt å levere bilen til opphugging i mange år, men av ulike grunner hadde ikke dette skjedd ennå.

Etter litt prat frem og tilbake sa mannen at jeg kunne få kjøpe bilen for vrakpant. Jeg var som sagt litt i tvil om hvorvidt bilen var noe å ha i det hele tatt, og dette tror jeg mannen så, for plutselig sa han; ”OK, *vil du ha bilen så skal du få den – gratis!!*” Det var selvfølgelig et tilbud jeg ikke kunne takke nei til, og dermed var jeg plutselig en mer eller mindre lykkelig eier av en gammel Transporter. Som i tillegg til å være i mildt sagt uviss stand, stod parkert på fire flate hjul 30 mil hjemmefra...

Etter å ha kommet hjem til Senja igjen ble planene lagt for hvordan Transporteren skulle hentes, og etter noen dager ble en lånt biltilhenger heftet på bilen til naboen (som jeg også hadde lånt, hadde ikke krok på min egen bil da) og kursen ble satt mot Ballangen. Min eldste sønn var med som assistent og kommende veteranbilentusiast, mens min far var med som selverklært skeptiker til alt gammelt...

Assistanse fra en hjelpsom kranbileier i området var allerede avtalt, så det spilte egentlig ikke noen rolle om bremsene hadde satt seg eller ikke på Transporteren. Den skulle jo uansett løftes opp på hengeren... Men da kranbilen ankom, litt etter avtalt tid..., så vi jo fort at den ikke ville nå fram til Transporteren. Nå var plutselig gode råd dyre, siden kranbilen hadde begrenset med tid til overs for oss. Mannen som eide Transporteren hadde imidlertid en gammel traktor stående, kanskje han kunne trekke bilen nærmere veien slik at kranbilen nådde tak i den? Som tenkt så gjort. Mannen rygget traktoren inntil Transporteren, og vi festet lastestropper rundt de bakre støtfangerfestene. Etter litt innledende øvelser fra en på dette tidspunkt mildt sagt stresset traktorfører satte plutselig ekvipasjen seg i bevegelse, - og under over alle under; samtlige hjul på Transporteren gikk rundt! Bilen ble så uten problemer

dratt nærmere veien og kranbilen løftet den opp på hengeren, hvoretter vi satte kursen hjemover igjen.

Vel hjemme ble Transporteren forsvarlig festet til en lyktestolpe på gårdsplassen og min kjære samboer plassert bak rattet på samme bil, mens jeg skulle kjøre bil og henger unna. Dette gikk helt etter planen inntil min samboer oppdaget at det var et musereir bak førersetet i Transporteren..... Da var imidlertid bilen kommet av tilhengeren, og hennes oppdrag var for så vidt fullført. Bra var det, siden hun etter å ha oppdaget musereiret nektet å sette sin fot i bilen igjen før den var omhyggelig rengjort – og garantert musefri..... Etter at lånt bil og tilhenger var tilbakelevert, ble fokus satt på Transporteren. Motoren ble forsiktig forsøkt dreid rundt....., og den satt overhodet ikke fast som jeg hadde fryktet. Det gjorde heller ikke bremsene. På toppen av det hele greide jeg å fylle luft i tre av hjulene, og de holdt faktisk tett også. Ikke verst etter nesten 30 år i skogen..... Og når eldstesønnen min hadde vasket vekk den verste mosen av bilen, så den jo direkte fin ut enkelte plasser! Dessuten var ikke rusten så ille som jeg først fryktet. Høyre kanal, bakskjerm/hjørne, batterihylla, dørk og stigtrinn foran, begge framdørene samt tak/takrenne like over førerdøra var det jeg umiddelbart kunne se at noe måtte gjøres med. Langt fra uoverkommelig, men tross alt mange timers arbeide. Og med et langtidsprosjekt (en VW 1302) i molekylar i garasjen fra før trengte jeg jo strengt tatt ikke flere prosjekter... Tvert i mot....

Jeg lovt derfor meg selv at det allerede eksisterende prosjektet i garasjen skulle ha prioritet, og at Transporteren kun skulle få litt pleie innimellom. Det løftet holdt jeg helt til neste kveld. Da måtte jeg prøve å starte motoren, og den gikk faktisk ganske fint. Alt som skulle til var rengjøring av bensintank og slanger/rør, samt noen dråper olje inn gjennom tennplugghullene. Clutchen og girkassen fungerte finfint, men bremsen var det smått med..... Håndbrekket virket imidlertid sånn noenlunde, så det ble en liten prøvetur....

Ut fra chassisnummeret, som er 218002488, klarte jeg å lese at bilen ble produsert allerede den 8. august 1967. Det betyr at det er en av de aller første Transporterne med hel frontrute, en såkalt Baywindow. En telefon til biltilsynet avslørte at bilen, som hadde registreringsnummer YN 14293, var førstegangsregistrert ved trafikkstasjonen i Narvik. Etter en telefon til nevnte trafikkstasjon, med påfølgende dykk i kjellerarkivet av en veldig hyggelig ansatt, ble alle papirer på bilen funnet. Den ble førstegangsregistrert 18. september 1967, av en Trygve Jespersen i Narvik. Trolig innehaveren av ingeniørfirmaet med samme navn, som faktisk eksisterer den dag i dag. Bilen hadde da registreringsnummer W-17247. I 1975 ble bilen solgt til en gartner i Ballangen, før den i 1976 ble kjøpt av mannen som eide den da jeg kom over den. Allerede 3. juni 1977 ble bilen avregistrert, og skiltene innlevert. Hvorfor dette skjedde har jeg ikke funnet noen god forklaring på. Men med i underkant av 10 år på veien er det sannsynlig at de 102.000 km speedometeret viser er korrekt kilometerstand. Dette korresponderer dessuten bra med et klistremerke om oljeskift på 90.000 km som sto i døråpningen.

Litt etter litt gjorde jeg noen av de nødvendige reparasjonene på bilen. Hele bakre høyre hjørne, inkludert batterihyllen, var bortenfor enhver redning, så dette måtte jeg lage nytt. Ellers var bilen forbausende lite angrepet av rust under. Kun et lite område innvendig på høyre kanal måtte skiftes ut. Felger og støtfangere ble sandblåst og lakkert, og nye dekk ble kjøpt inn. Etter en gjennomgang av det elektriske og overhaling av bremsene ble prøveskilter kjøpt og bilen kjørt til biltilsynet for kontroll i midten av oktober, fem måneder etter anskaffelsen. Tilfeldighetene ville at kontrolløren på trafikkstasjonen på Finnsnes var en person som tidligere hadde jobbet mange år på verkstedet hos VW-forhandleren i Tromsø.

Han hadde dermed meget gode kunnskaper om nettopp denne bilen. Sammen gikk vi gjennom bilen punkt for punkt, og kontrolløren sa flere ganger; ”*Det er jo helt utrolig at en bil som har stått ute i nesten 30 år er i så god stand som dette!*” Men resultatet av denne første visningen ble fire toer-feil; svak bremsevirkning høyre side bak, svak håndbrekksvirkning begge sider, ulyd høyre hjullager bak og oljelekkasje motor høyre side. Jeg tok derfor ut motoren og gjorde en fullstendig overhaling, inkludert skifte av lager, honing av sylindre og skifte av stempelringer. Hjullager ble skiftet og bremses/håndbrekk justert. Den 29. november 2005 ble så bilen vist biltilsynet igjen, og ble denne gang godkjent uten anmerkninger. Dermed kunne den igjen registreres, nå med sitt opprinnelige registreringsnummer W-17247.

Etter registrering har bilen vært brukt til både gledes- og nyttekjøring i 4500 problemfrie kilometer. I tillegg til frakt av bildeler, ved, flyttelass og masse annet, så har den også vært midlertidig campingbil i forbindelse med et treff i veterankjøretøyklubben jeg er medlem i ([www.gammelhorken.com](http://www.gammelhorken.com)). Jeg lagde en ramme av treverk og la en 20 cm tykk rammemadrass oppå - kongeseng! Til og med min bedre halvdel var fornøyd med slike overnattingsfasiliteter. Jeg bruker å karakterisere bilen som et rullende restaureringsobjekt, og har sveist litt rust i det ene stigtrinnet, men ellers er det lite som er blitt gjort siden bilen ble registrert for et drøyt år siden. Men jeg stresser ikke, og satser på å ta det gjenstående litt etter hvert – jeg er jo tross alt storfornøyd med bilen som den er også.

***Frode Olsen***

Bildetekst:

*Ny vår etter 28 år i skogen for Norges kanskje eldste T2, her sammen med samboer Jannes nesten like gamle Boble*