

# Veteranvoغن



**Av innholdet:**



Bedford 1946



Nyinnkjøpt Volvo Duett



DKW F12

**Formann:**

Jarle Rønjom - tlf 4041 2824  
E-post: formann@gvk.no

**Nestformann**

Dag Henning Eik

**Sekretær:**

Per Øvrum  
E-post: sekretar@gvk.no

**Kasserer:**

Dan Kristian Daae Jonassen  
post: kasserer@gvk.no

**Styremedlemmer:**

Tore Kvaale  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**Varamedlemmer i styret:**

John Arvid Vestgarden  
Trond Bekkevold

**Revisorer:**

Stein Haugseter og Ole Aglen

**Ungdomskontakt:**

John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213  
E-post: kasserer@gvk.no

**Vaktmester Låve / Utleie av lokaler:**

Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505  
Åge Lohne - tlf: 9050 4764

**Teknisk bil:**

Svein Ekornrød - tlf: 9052 6749  
E-mail:sv-ekorn@online.no

**Teknisk motorsykel:**

Hans Olav Kise - tlf: 9301 1583  
E-mail:hanskise@gmail.com

**Tilhenger:**

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

**Kjøkken:**

Tom Ellefsen

**Huskomite:**

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

**Arkivansvarlige:**

Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**Forsikring-besiktning:**

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) - tlf 9019 9362,  
E-post: torewahl@online.no  
Inge Holt (MC) - tlf 9084 0564  
Runar Hogstvedt (Bil og MC) - tlf 9387 1503  
(Dette er en tjeneste som gjøres mot et  
mindre vederlag inkludert dekning av  
reiseutgifter. For kjøretøy verdissatt til over  
300.000 er det et krav at disse er besiktiget  
for LMK-forsikring).

2



**FORMÅL:** Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettledning 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.

**Årskontigent kr 450,- eller kr 225,- for medlemmer under 25 år.  
Sjekk [www.gvk.no](http://www.gvk.no) for innmelding**

**Klubblokalet**

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

(unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen utenfor (prioritert bevegelseshemmede og veteranbiler),

eller hos våre naboer Motor-technik (Lyngbakkevegen 1). Ønsker du å parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Motortechnik.

## Redaksjonens hjørne

Våren er her! Det er en fantastisk følelse. Alle årstidene har sin sjarm, men det er noe helt eget med våren. Solen har begynt for alvor å varme i ansiktet og dagene er atskillig lengre.

Jeg deler et tips jeg fikk for mange år siden, hver gang du vasker bilen, ta en fille og tørk av vinduspuserne. De er som regel like skitne som resten av bilen. Bruk gjerne vindusspylervæske eller bilvindusvask på filla. Da får du vekk mere skitt. Begynner vinduspuserbladene å bli stive og lage striper da er det lurt å investere i nye.

Her om dagen kom jeg på en TV reportasje jeg så for en tid tilbake. Det handlet om en kar som restaurerte veteranbil. Han holdt på å lage en del som manglet. Han uttalte ganske nøkternt at han regnet med å lage fire stykker før han ble fornøyd. Det senket skuldrene mine å skjønne at det er nokså normalt å kanskje måtte lage flere utgaver av en ting og dermed øve opp ferdighetene.

Snart kommer første oppstart av veterankjøretøyet. Det er et av vårens

store høydepunkt. Sjekk lufttrykk i reservehjulet, det tipset fikk jeg av en venn i GVK for mange år siden. Den første kjøreturen på våren gir stor glede. På to hjul kan det være noe stive både armer og bein. Tipset da er å kjøre innom kjøregården til Biltilsynet og øve på ferdighetskjøring. Der er det helt gratis og åpent for alle. Skilt utenfor med åpningstider. Husk ellers at de andre bilene på veien ofte har glemt at det finnes tohjulinger, så kjør forsiktig. Ulykker mellom bil og motorsykel skjer oftest i veikryss. Bilisten ser ikke tohjulingen.

Vår formann Jarle sier ofte: Det er menneskene som er medlem i klubben. Det spiller ingen rolle hva slags kjøretøy du har, men det er hvert enkelt menneske som er GVK. Jeg har truffet så mange hyggelig folk i GVK sammenheng.

Vi er heldige i Telemark med mange dyktige folk. En av disse var Haldis Moren Vesaas. Med hennes dikt om våren ønsker jeg deg en god vår.

*Redaksjonen ved  
Leif Hægeland*

**Om Våren**

*No brusar bekk, no glittrar elv, og fossen ropar ør,  
så bjørkene på stranda skjelv og rister sine slør.  
Det sit ein fugl i kvart eit tre og syng av hjartans trong.  
Når sol går opp, når sol går ned, er verda full av song.*

*Det grov i snøvat, solvarm jord, det grønkar i kvar krå.  
Stutt tid har våren her i nord, så han må skunda på.  
Snart blømer alt, frå blåe hav til opp mot steingrå tind,  
for kvar ein lovnad våren gav skal sommaren fri inn.*



Haldis Moren Vesaas

# Formannen har ordet

## Hei alle medlemmer!

Nå er våren her og arrangementene står i kø. Toddy reiser (Tore og Oddvar) arrangerer 2 turer i år. Regner med fylldige reportasjer fra disse turene i «Veteranvognen»

Veterandagen i Skien som er lørdag 25 april håper vi på fullt trykk. I fjor var de ca. 250 veterankjøretøyer i gågata i Skien. Vi satser på det samme i år. Og ikke glem Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag 14 mai. Bli med og lage en folkefest med målgang i Brekkeparken. Det går rykter om at det var flere folk i Brekkeparken på Grenlandsrally enn på 17 mai.

Narve og resten av redaksjonskomiteen har gjort en flott jobb med å oppdatere velkomstbrosjyren til klubben vår. Få med deg et par eksemplarer i bilen din og del ut til folk som kan ha interesse av dette. Brosjyrene vil være tilgjengelige på klubbhuset og andre steder som er naturlig, som for eksempel på alle arrangementene våre.

Kasserer Dan har gjort en stor jobb med å samle e-post adresser til medlemmer som ikke har registrert dette. Vi har så sendt ut en e-post til de fleste medlemmer og har fått mange positive tilbakemeldinger. Hensikten med dette er å få en tettere kontakt med medlemmene. E-postene til medlemmene vil ikke inneholde



reklame, men kun informasjon fra styret og klubben som ikke kommer i bladet på grunn av plass og tidsbegrensninger. Har du ikke fått en e-post fra klubben vil vi gjerne høre fra deg.

Liker du nyheter om hva som skjer i veterankjøretøyenes verden vil jeg anbefale å melde deg på nyhetsbrevet fra LMK (Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøy). Her vil du få nyheter fra en av landets største kjøretøyorganisasjoner. Bruk gjerne QR koden som står under «Formann har ordet».

Ha et supert veteran år.

*Hilsen Jarle*

*Veteranvognen* 

### Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no  
Narve Nordanger  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen  
Leif Hægeland

### Web-master:

Kristian Haugom  
E-post: some@gvk.no

### Fotosjef Hjemmesider:

Espen Nordaunet

### Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien- tlf: 3590 5590  
www.thure-trykk.no

## Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

### UTGIVELSER I 2026:

Nr. 1 deadline 1. februar

Nr. 2 deadline 1. april

Nr. 3 deadline 1. juni

Nr. 4 deadline 15. august

Nr. 5 deadline 1. oktober

Nr. 6 deadline 1. desember

Utgivelse blir ca to uker senere.

**FRAMSIDEFOTO:** Glenn Kihle sin 1930 Ford A. Ein artig bil som Glenn kører mykje med. Forden var opprinneleg ein Delivery, men i registerkortet står det oppført at bilen fekk nytt karosseri i 1936 og blei ein Phaeton (åpen 5-setar). Glenn har gjort bilen litt sprekare ved å putte kompressor på originalmotoren og montert hydrauliske bremsar frå 1940 Ford. Dei kledelege lyktene er frå ein 2CV. Foto frå Drangedal 2025: Ulf



**FÅ LMK NYHETSRETT  
RETT I INNBOKSEN  
PÅ 1-2-3**

SCANN QR KODEN  
MED MOBILKAMERA

1. SKRIV E-POST  
2. SKRIV NAVN  
3. SEND



*FÅ MED DEG DET SOM SKJER*



Skomakeren skal bli ved sin lest, og glassmesteren kaster ikke sten i glasshus...eller noe slikt. Gamle ordtak er ikke lett å holde styr på. Det virker som Glassmester Thoresen har vært heldigere med å holde styr på sin Bedford lastebil fra 1946.



Den som har et ærend på industriområdet på Rødmyr kan ikke unngå å se den. Fremst på parkeringsplassen ovenfor veien, blank og rød: Bedford KC, 1946. Med gyldige skilter, klar til bruk. Bedre reklame kan ingen i verden ønske seg, den er et formidabelt blikkfang. Selv for dem som ikke skjønner seg på veteranbiler.

Glassmesteren benytter seg i dag av mer moderne kjøretøy, men vi får vite at Bedford av og til påtar seg et oppdrag i ny og ne. (Bildet er tatt da Glassmesteren skiftet vindusrute hos undertegnede, dette er altså snikreklame).

Thoresens Bedford hadde lenge stått på timeplanen, helt siden den viste seg på startområdet for Grenlandsrally for et par år siden. Endelig var muligheten til stede. Et raskt oppmøte i resepsjonen til Thoresen frembrakte en hyggelig kar, Ole Alexander Thoresen, eier og daglig leder av det hele. Han var mer enn villig til å bruke tid på Veteranvognen.

Det viste seg nemlig at det var han som hadde hånd om Bedford 1946, han hadde til og med et ferdig kopiert manus som jeg kunne støtte meg til. Bedford 1946 var blitt lagt merke til før Veteranvognen kom på besøk: Det var laget en reportasje tidligere i et eller annet blad. Da hadde Ole Alexander alt skrevet en historikk som vi fikk kopi av.

Den inneholdt alt vi trengte å vite: Den ble faktisk levert splittet ny til daværende glassmester Olaf Thoresen i januar 1947, så den var rykende fersk. Da var firmaet kun et år gammelt, Thoresen startet i 1946 og begynte med en sykkel som antagelig hadde påmontert et stativ for transport av vindusglass.

Det må ha vært et sjansespill å sykle rundt med noe slikt, det kunne jo komme en overraskende kastevind. Vi håper glassmesteren fulgte nøye med på værmeldingen før han la i vei. Men det må ha gått bra siden han alt året etter kunne reise kapital nok til å kjøpe bilen.

**Bedford**

**Var klokkeretro mot klokkehandleren**

Bedford er et britisk bilmerke eid av Bedford Vehicles, et datterselskap til Vauxhall Motors, som igjen er et datterselskap av General Motors. Bedford ble etablert i 1930, og produserte nyttekjøretøyer.

I 1986 ble Bedford-fabrikken i Luton, England overgitt til et selskap eid av Isuzu. Det nye selskapet BBC Vehicles produserte en støpejernversjon av Isuzu ML i samarbeid med Vauxhall Frontiera, samt en rekke Renault-designede varebiler som ble solgt under GMs merke navnet Vauxhall og Opel. Bedford-navnet forsvant på varebiler i 1990 til fordel for Vauxhall.

Bedford-fabrikken ble solgt til David Brown Ltd. i 1987, og det nye selskapet fikk navnet AWD Trucks. AWD Trucks gikk konkurs i 1992, og ble kjøpt av Marshall of Cambridge.

I 1998 kjøpte General Motors ut Isuzu av BBC-partnerskapet, og flyttet produksjonen av Vauxhall Frontiera til en annen fabrikk i Ellesmere Port, Wirral, Merseyside.

Bedford KC med regnr H 5565 er en 1946 modell. Den ble levert til i januar 1947 til glassmester Olaf A. Thoresen fra Skien. Hosten 1946 hadde vanlig Thoresen starten opp som glassmester og behovet for en liten lastebil melde seg snart. Bedforden kostet den neste sum på kroner 11325. Den har en 2,5 liters bensinmotor med seks ventiler som gir 85 HK. Totalvekten var 3500 kg og en egenvekt på 1950 kg. Først til Olaf Thoresen kame laste 1550 kg med glass og annet utstyr.

Thoresen brukte bilen i nesten seks år, for den byttes inn i desember 1952. Forhandleren får solgt den videre i april 1953 til Jørgen Torvren fra Jøkkås i Feldehamn.

Den fikk da nytt regnr som ble H 17436. Han hadde et lite småbarn, og kjøpte mye bøy, med bilen til seg og andre. Den gjorde også tjeneste som privatbil.

Angen drev som klokkehandler på 80-, 90- og 20-tallet, han var en av de siste som reiste rundt og selgte klokker på alle slags markeder. Jørgen Torvren brukte Bedforden i 21 år, for han avskilte og parkerte den i juli 1974. Den ble sladdet på småbarnet i flere år, frem til han går bort på slutten av 80-tallet. Bedforden ble solgt i august 1990 til Kåre Gunnar Gjelstad fra Stabellø. Bilen er nå 44 år og har begynt å ruste seg.

Nesten tre år senere i april 1993 er den ferdig og skilte kommer på. Han tar tilbake det gamle regnummeret H 5565. Gjelstad har den som veteranbil i 18 år, for han bestemmer seg for å selge. Trygve Stangeland kjøper Bedforden i august 2008 og setter den inn på museet på Tjøtta. Det er gått 15 år siden den ble restaurert og han går derfor over bilen igjen.





Bilen ble kjøpt hos Mobile. På den tiden kostet den kr. 11.325. I dag vil tilsvarende sum utgjøre kr. 298.840. Du får neppe en lastebil i dag for den summen, selv ikke hos Mobile.

Bedford 1946 var ikke spesialbygget for å frakte vindusglass, den var et helt ordinært brukskjøretøy med det mest moderne utstyr for å kunne løfte planet. God gammeldags håndmakt var fremdeles i bruk like etter krigen. Selve kjøretøyet veide 1950 kg. netto. I vognkortet hadde den tillatelse til å bære 1550 kg. i tillegg. Det blir mange glassruter..? Og noen kilo linoljekitt som ekstra bonus. Bedford 1946 var virkelig til nytte.



Solide karmen med lås sikret lasten fra å falle av i krappe svinger. Når helgen inntrådte ble vindus-stativet, linoljekitt og ellers det en glassmester trengte i sitt daglige virke fjernet og erstattet med benker der menigheten Thoresen hørte til tok plass. Når så alle i menigheten satt trygt og sikkert på planet gikk turen ut i verden, til familien Thoresens feriested på Gjernes i Risør. På denne tiden var han ikke alene om en slik risikosport, slikt skjedde overalt. Vi har troverdige medlemmer i klubben som forteller det samme.

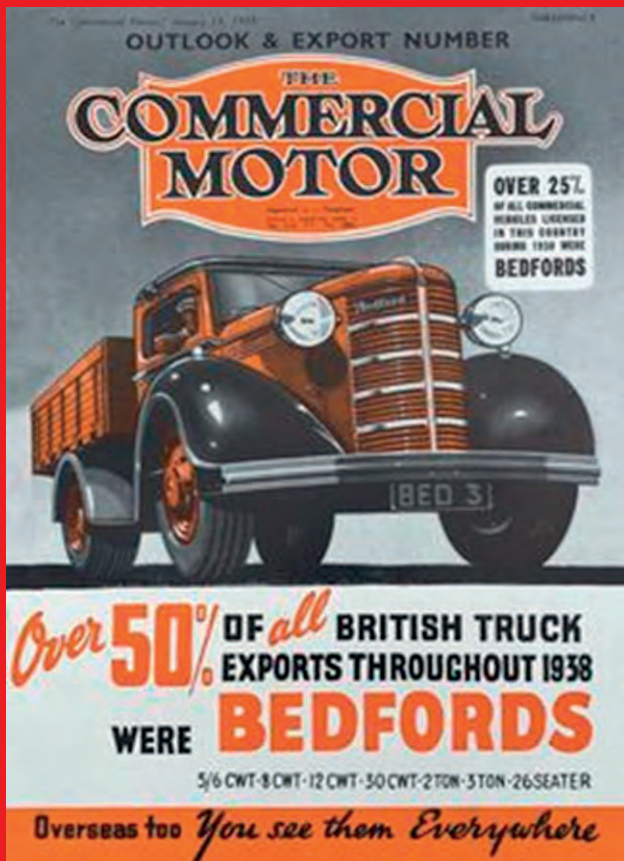


Da Bedford KC kom i tjeneste var den representativ for sin samtid når det gjaldt motorkraft. Dagens moderne våpenbrødre smiler nok overbærende over det som befinner seg under panseret på den nå pensjonerte sliteren: En bensindrevet motor med 6 sylindre og 3500 ccm kunne yte 85 hestekrefter. Og Bedforden klarte seg godt med det i konkurransen med sine samtidige.



I stedet for å bruke gummilister mellom karosseri og lokket til motorpanseret hadde Bedford tatt i bruk noe som var mye lettere å fornye: Flettet tekstiltråd tredd gjennom små hull. Enkelt, og genialt. Dessuten hadde man ikke overflod av gummi like etter krigen.

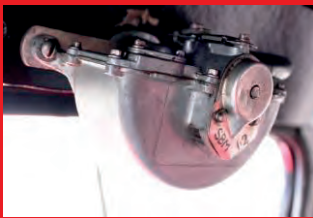
Vi får ikke opplyst noe angående bensinforbruket, men det var nok tilstrekkelig. Tanken ligger lett tilgjengelig og kanskje noe utsatt dersom noe kom brått på fra siden..? Den rommer nok mer enn det glassmester Thoresen trengte på sin vei til og fra sine kunder. Men også dette hadde den til felles med sine samtidige.



I den ene enden av Bedford 1946 finner vi det solide reservehullet, like enkelt å komme til som bensintanken. I den andre enden finner vi Bedfords logo, noe værbitte etter et langt liv i tjeneste i all slags vær. For de uinnvidde kan vi for øvrig røpe at det var Vauxhall som sto bak produksjonen av Bedford. Vauxhall startet i 1931 og parkerte for godt i 1986. Navnet Bedford? Det stammer fra distriktet der den ble laget, Bedfordshire. Så vet vi det.

Vi møtte Bedford KC 1946 på en skikkelig gråværsdag. Som representant for de britiske øyer kan vi tro at den var vant til både regn og ruskevær. Den så ikke ut til å ha tatt nevneverdig skade av å tilbringe mesteparten av sitt arbeidsliv i friluft. Vi får opplyst at den om vinteren derimot blir lagret forskriftsmessig innendørs, for så å dukke opp igjen foran Glassmester Thoresens lokaler når våren kommer. Som en trekkfugl.

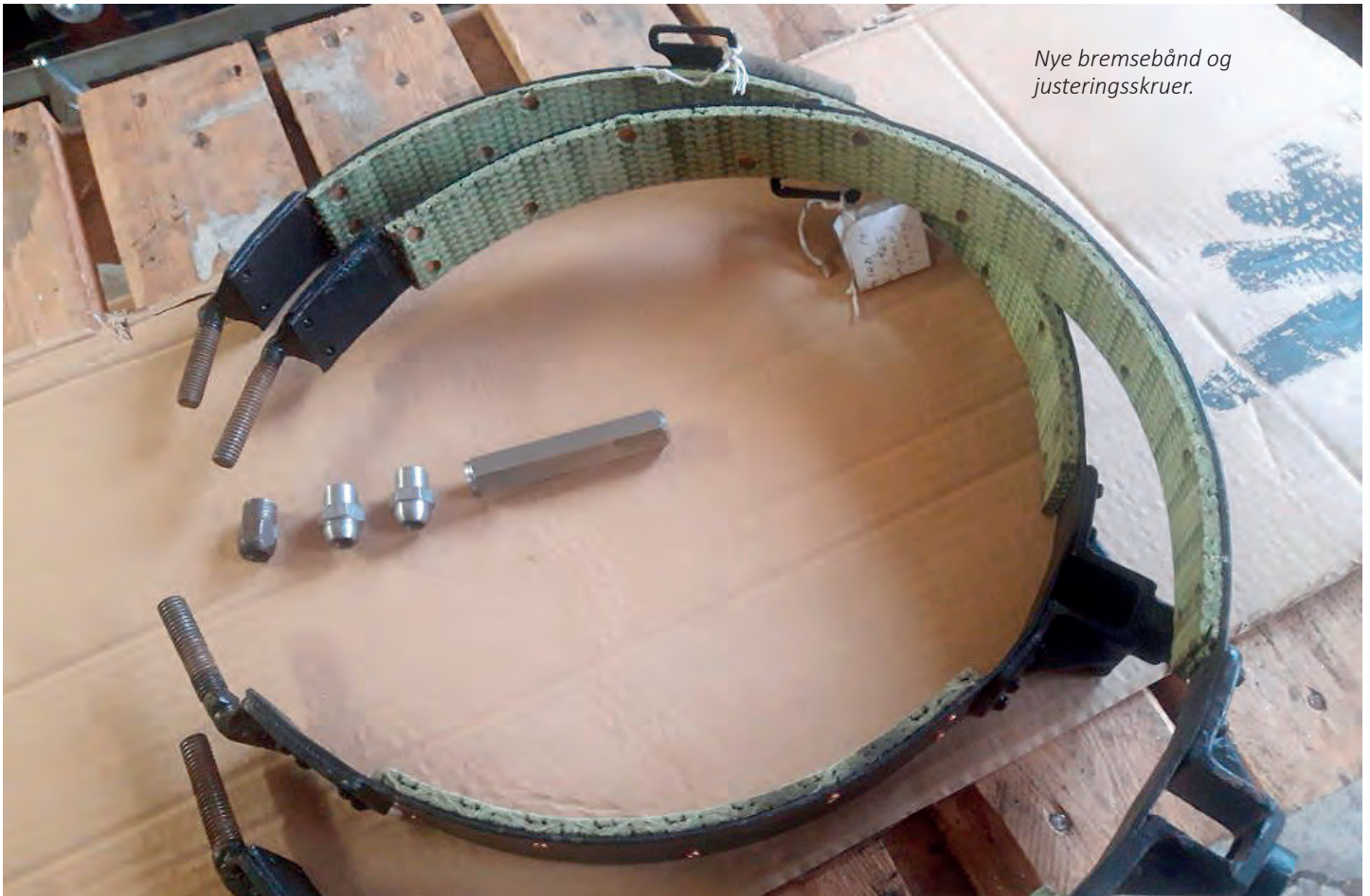




Hvordan bar så arbeidsforholdene innendørs i 1946? Slik man kunne forvente i 1946, hverken mer eller mindre. Sjøføren hadde det han trengte å holde øye med og det var det. Selv om de britiske øyer for det meste har det de selv litt ironisk kaller «liquid sunshine», eller på norsk: regnvær, så var kjøretøyet utstyrt med kun én vindusvisker. For å kunne regulere tilgangen på friskluft var det også anledning til å åpne frontruten etter behov. Papirer etc. hadde sin plass i en enkel hylle. Da tror jeg vi ikke har glemt noe vesentlig.

Glassmester Thoresen beholdt bilen frem til 1952, da byttet han den inn med en nyere utgave. Bedforden havnet i Tokke hos en småbruker som også drev klokkehandel. Mye av arbeidsdagen gikk med til å kjøre hø, og innimellom fungerte den også som privatbil. Småbrukeren beholdt Bedford 1946 i 21 år før den ble avskiltet. Deretter havnet den hos Gunnar Hjelsted i Stathelle som startet med å restaurere den. Den havnet til slutt på et museum på Jæren der den tilfeldigvis ble oppdaget av *Olaf* Thoresen. Etter mye om og men havnet den så i Skien. Den heter i dag *Olaf* etter finneren, men det er Ole Alexander som i dag tar vare på den som det familieklenodiet den er. Og takk for det!





Nye bremsebånd og justeringsskruer.

## Det er kjekt med spesialister

**Veteranvognen nr 1 fra 2023 har ei liste over firma som kan levere spesialist-tjeneste til hobbyen vår. Den lista har jeg kopiert og tatt vare på. Nå kom den godt til nytte, for to av hjulene på min Chrysler 1927 har nemlig veldig slitte bremsebånd.**

*Av Gunleik Kjestveit*

Dette er ikke vanlige innvendige bremsebånd, men derimot bånd som ligger utenpå bremsetrommelen og noe som har vært totalt ukurant siden rundt 1930. Og hvem kan skaffe slike bremsebånd i 2026? Jo, Madland Bilverksted AS i Stavanger, slik det står på lista i bladet.

I vinter var jeg på besøk hos min datter i Sandnes og tok meg også tid til å besøke Madland Bilverksted AS. Der traff jeg en meget hyggelig kar med gode kunnskaper om slike bremses. De utvendige bremseskoene som bremsebåndet skal være festet på, ble levert en mandag og torsdag var begge to tilpasset og levert med nye bremsebånd klinket på.

Chrysleren manglet også flere av de spesielle justeringsmutterene til disse bremsebåndene. Men med Roar Olsen (fra Skotfoss skruffeljeskapet) var dette enkelt løst. Han skaffet en stump av en sekskantet stang med dimensjon 17 mm og dreiet fra denne tre stk nye justeringsmuttere, som deretter ble boret og gjenget opp i rett tommedimensjon.



En gammel og to nydreide skruer, pluss litt sekskant-stang i metervare.

# DKW F12

*en utvokst Junior*



Hadde Mads Valen Gundersens utgave kommet til verden i 1962 ville den hett DKW Junior. Men Gundersens utgave dukket ett år senere, i 1963, og fikk navnet DKW F12.



Foreldrene til denne sjarmerende lettvekkeren het Auto Union, og produktet er mistenkelig make til lille Junior. Menigmann ser knapt forskjell.



«Den er oppgradert til racing..» Mads Gundersen påpeker at dette eksemplaret ikke er helt representativt for DKW F12. Dette med racing er en

av grunnene til at han valgte akkurat denne utgaven. Den er nesten rykende fersk i familien, han kjøpt den i juli 2025. Og har nesten ikke lagt hånd på den siden.



  
 Auto Union präsentiert den  
**DKW Junior**



Im neuen Automobilwerk in Ingolstadt läuft jetzt der DKW Junior vom Band. Alles, was sich schon bei den großen Wagen der Auto Union als technisch richtig bewährt hat, wurde für den DKW Junior übernommen: ein robuster Dreizylinder Zweitakter, der sichere Frontantrieb und die stabile Rahmenbauweise. Hinzu kommt seine überraschende Geräumigkeit! Viel Komfort und die hohe Leistung bei niedrigen Unterhaltungskosten machen den Junior zu dem Auto, wie man es sich heute wünscht.



**Ein robuster Zweitaktmotor** DKW Dreizylinder, Hubraum 741 ccm, 34 (29 SAE) PS bei 4300 U/Min. Vollsynchronisiertes Vorgelegegetriebe **DKW Frontantrieb**: Der Wagen wird gezogen und liegt daher auch in Kurven sicher auf der Straße. Kurze Bremswege durch Turbokrommelbremsen **Sicherheit und Komfort**, Stößeelastisches Armaturenbrett, griffiges Tiefenlenkrad, Lichtanlage für Heizung und Belüftung **DKW Großraumkarosserie**. Viel Platz für Vier! Breite, körpergerechte Kontursitze. **Ein richtiger Ferienkofferraum**. Alles passt hinein, wozu man fast einen halben Quadratmeter groß ist die Hulabagage. **Nur alle 7500 km eine Inspektion!** Niedrige Wartungskosten! Und außerdem: Individueller Kundendienst im In- und Ausland!

**Fortschritt, Sicherheit, Komfort**

1. Zweitaktmotor
2. Frontantrieb
3. 4-Gang-Synchrongetriebe
4. Turbo-Trommelbremsen
5. Tiefenlenkrad
6. Stößeelastisches Armaturenbrett
7. Großraumkarosserie
8. Klima-Anlage
9. Kontur-Sitze
10. Ferienkofferraum
11. Niedrige Betriebskosten
12. Individueller Kundendienst

**Machen Sie eine Probefahrt!**

Veteranvognen har tidligere hatt en artikkel som omfattet DKW, så vi skal ikke gå i detalj om dette. Bare minne om at det hele ble grunnlagt av en tysk danske: Jørgen Skaft Rasmussen. For ytterligere å hjelpe på hukommelsen kan vi opplyse at DKW var forkortningen av Damp Kraft Wagen. Noe som forteller at de første DKW var dampdrevet. Nok om det, resten får dere huske selv.

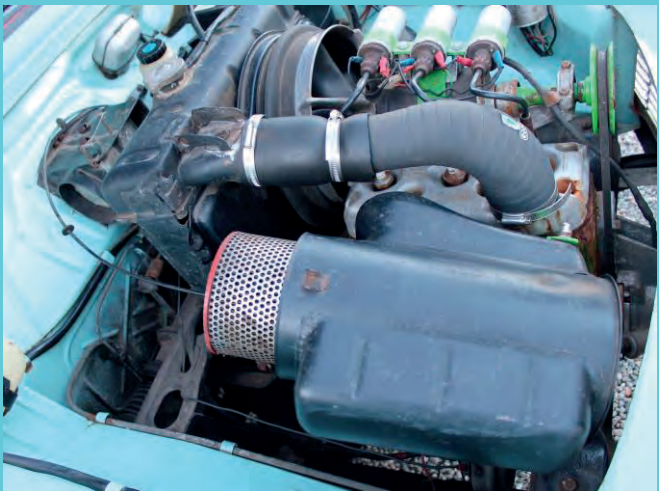
For øvrig, vi oppdaget at hvis våre opplysninger er korrekt, så drev Auto Union med mer enn bare automobil. DKW hadde også et tilbud til kjøpere med andre behov: For den tyske bondestand hadde DKW et rikholdig sortiment.

Og i 1919 kunne de tilby sykkel med «Hilfemotor», hjelpemotor: Reichsfarhtmodell BJ, for dem som var lei av pedalbruk. Denne var visstnok så beskjedent utstyrt med motorkraft at den var til liten nytte. For å bøte på dette kom en forsterket utgave i 1922. Vi håper at den tyske pedalbruker var mer fornøyd med den. Den var i alle fall på markedet i 3 år.

DKW hadde fabrikk i Chemitz, men flyttet etter hvert til Ingolstadt. Her km DKW Junior til verden. Vi må huske at Mads Valen Gundersens kjøretøy springer ut av denne. Junior hadde 600 beskjedne ccm og ble forevist for publikum på et motorshow i Frankfurt i 1957.

Den ble utrolig populær tross sine få ccm, undertegnede har vært passasjer i en slik ved flere anledninger og lærte tålmodighetens kunst. Men i 1963 var det slutt med tålmodigheten, da kom nemlig modellen til Mads ut fra fabrikk. Med hele 1000 ccm. Junior var et tilbakelagt stadium. Motoren var fremdeles to-takter, vi kjenner alle til den muntre lille putringen når den står og hviler på tomgang. Og de som har ligget i hælene på en slik vet at de bør holde mer enn en fornøden avstand til eksosrøret, her er nemlig en overflod av forbrent og uforbrent oljeblanding på vei ut i atmosfæren. Tross det, den er ytterst sjarmfull og det hele bedrer seg når den har gått seg varm. I alle fall litt.





Det begynte altså med Juniors motor med 600 ccm. Junior vokste seg etter hvert ut av puberteten og oppnådde i voksen alder et volum på 1000 ccm, med tilhørende 45 hestekrefter. Men fremdeles besto motoren av tre små sylindre.

Hver enkelt sylindre hadde sin egen private coil. Det blir videre opplyst at Mads Valen Gundersens modell har et vennlig varmesystem. Mye takket være at radiatoren sitter BAK motoren, inn mot torpedoveggen. Der kan den gjøre nytten av den varmen som motoren generer i tillegg til det vannbaserte sentralvarme-systemet som sørger for at motoren har riktig arbeidstemperatur. Varm motor er tross alt varm. Selv om den er liten.

Noe annet som sprang oss i øynene var at luftfilteret på venstre side av motoren opptok en fremtredende plass, det var faktisk større enn selve motorblokken. Mads forteller videre at girkassen har 4 gir + revers og at motoren trives best med et turtall på ca. 4000 omdreininger.

Det er nå Edland Racing kommer inn i bildet. For nå er det ikke lenger snakk om de beskjedne 45 hestekrefter. Gerry Edland var også interessert i racing. Han tok DKW F12 under sine vinger, og når han var ferdig var den lille motoren trimmet opp til 70 hestekrefter. Noe som gjorde den til litt av en råtass når den ble behandlet av en fagmann.

Gerry var sønn av Garte med samme etternavn, og HAN var en formidabel racerkjører på -60 og -70 tallet. Som far, så sønn, Gerry anskaffet seg bilen og gjorde den om til slik den står i dag, men uten å delta på noe løp. Mads Valen Gundersen råder altså over en virkelig frekking. Det hørte vi da motoren startet, i tillegg til eksos opplevde vi et uvant høyt antall desibel.



Slik så det ut da DKW deltok i racing en gang i forrige årtusen. Mads har så vidt vi forsto ikke tenkt å kjøre i de baner, bokstavelig talt. Selv om kjøretøyet er fullt utrustet for å stille på startstreken i full mundur.



Vi får opplyst at, i tillegg til en illsint motor, så er bilen senket og det er satt på bredere felger og adskillig større dekkdimensjon. Det skal gi bedre veigrep når det virkelig går unna i svingene.



En rask titt inn i DKW F12 forteller at vi snakker ikke om en behagelig personbil beregnet på kjernefamiliens daglige behov. Vi kan nesten høre Jon Herwig Carlsens stemme snerre i det fjerne. «og DER gikk den over



mål..» Hva Jørgen Skaft Rasmussens stemme ville sagt er heller noe usikkert. Det han ville sagt om hvordan det har gått med hans opprinnelige idè om DKW får vi vel aldri vite...



«En romslig og familievennlig 5-seter..» Slik fremgår det av brosjyren som Mads legger på bordet, slik så man for seg den fornøyde familiefar bak rattet på begynnelsen av 1960-tallet. Med pipe. Og kone, barn og svigermor som glade passasjerer... Den kostet 998 britiske pund i 1963. Vi får oppgitt at det pr. i dag at det utgjør 13.555 norske kroner. Er det mulig? Du betaler mer for en el-sykel..



Retter man blikket forover i kupeen forsvinner Jan Herwig Carlsen i det fjerne og Jørgen Skafta Rasmussens intensjon kommer tydelig til syne. En bruksvennlig og rimelig familiebil, med et enkelt interiør som har en gjennomført design som tilfredsstilte de fleste i 1963. Rattet er riktignok tilpasset ideen om raske rundetider, men resten av interiøret vil vi påstå er både stilig og gjennomtenkt.

Som vanlig sjekker vi hva produsenten foreslår som topphastighet på speedometeret. Det viser 140 km/t. For den ordinære DKW F 12 ser vi dette som særdeles usannsynlig, men den utgaven som Mads viser frem kan nok med sine 70 hk absolutt tangere 140, og mer til. Turtelleren garanterer 8000 omdreininger, men Mads presiserer at dit kommer den aldri, motoren trives veldig godt med halvparten, 4000.



Brosjyren omtaler det behagelige ventilasjonssystemet og lover rikelig med varme dersom temperaturen utendørs blir utrivelig. Betjeningen av ventilasjonen er i alle fall lettfattelig og enkel å for stå.

Med tanke på familievennlig hastighet i trafikken ble vi litt overrasket over å finne et hendig håndtak på passasjersiden. Dersom sentrifugalkraften blir for stor betyr det at man har tatt i bruk alle 8000 omdreiningene..?



Som alt annet har også Mads sin DKW en bakside, der vi aner tilløp til halefinner. Når han åpner bagasjeromslokket blir vi overrasket over hvor romslig det er. Vi får opplyst at her er litt å gripe tak i når det gjelder overflatebehandling, men det finnes ikke rust noe sted. Det eneste som må egentlig må gjøres er å sette inn ny tenningslås.

Motor og girkasse utfører troverdig arbeid så der er det ikke noe behov for inngrep. Det har han fått bekreftet gjennom småturer i distriktet, men han håper at når neste sesong står for døren at den skal ut på lengre turer. Vi kan legge til at Mads er bygningstømrer og fikk sitt fagbrev godkjent av Leif Ingar i GVK... Vi gratulerer!





*En flott tidlig Volvo Duett med delt frontrute som viser at det er en 50-taller.*

# Volvo Duett 1959 mod.

**Volvo Duett var basert på Volvos første etterkrigsbil, PV444, og fikk navnet sitt fordi den ifølge reklamen var to biler i en. Det var både en arbeidsbil som ble brukt av håndverkere, butikkeiere og bønder i hverdagen, og en trygg og god familiebil til ferier og utflukter.**

*Av Yngvar Håkonsen*

Som de flest kjenner til, hadde de fleste 50-60 talls biler svake motorer, dårlige bremses og fryktelig tung styring, men det kan man faktisk gjøre noe med!

Etter lanseringen av den nye PV444 i 1947, ble det fort etterspørsel etter en varebil. Siden PV444 hadde selvbærende karosseri måtte Volvo tenke nytt for å løse etterspørselen. For å få nok lastekapasitet konstruerte de deretter et rammeunderstell med samme akselavstand som PV444 og med bladfråjer bak og av denne kunne de bygge en varebil med front fra PVen. Den første Duett fikk betegnelsen 445 frem til 1959, denne hadde delt frontrute og det samme dashbordet frem til 1960. Fra 1960 ble den modernisert med hel frontrute og annet dashbord, den nye utgaven fikk betegnelsen P210. Duett P210 hadde fortsatt samme motoren, en B16 (60 hk)

frem til 1962, men fra 1962 kom den med B18 (75 hk) og 12 volt anlegg.

Denne bilen ble kjøpt inn i 2017 av Per Helge Thorvaldsen fra Egersund som et restaureringsprosjekt. Meningen var å restaurere den til original stand, men han fikk etterhvert en kjøper til Duetten som hadde behov for en bil med automat-gir og helst servostyring, dette var ikke så lett å få til da dette var jo en tidlig bil med B16-motor. Dermed måtte bilen også bytte motor, og valget falt på en nyere B20-motor med automatkasse. Et slikt bytte er litt av en jobb, man må da skjære ut hele girkonsollen og bygge en ny.



*Pent restaurert bakside.*



*Og det er like fint på innsiden når man åpner bakdørene.*

Bilen ble plukket helt ned og bygd opp igjen, bremses måtte også forsterkes, de gamle trommelbremsene ble byttet med skivebremses foran og større tromler og oppgarderte bremsesyndre bak. En bremse forsterker ble også montert. Så var det å få på plass servostyring, den valgte han å ta en med elektrisk forsterkning fra Opel. Når alt dette var på plass ble bilen en mye mer moderne bil med mye bedre kjørekomfort. Men det som er det beste med dette er at du ser nesten ikke forskjell på bilen utvendig. I tillegg til disse oppgarderingene ble bilen fullstendig restaurert og lakkert.

I 2019 ble bilen solgt til Oddbjørg Sjøvåg, hun solgte den videre i 2021 til Lady Tove Evine Jørgensen, etter dette ble den solgt til Rolf Skulbru i Arendal som etterhvert la Duetten ut til salgs på Finn sommeren 2025. Men det ble mye styr for Skulbru å skulle selge, det var mange som ringte og de fleste spurte mer en han kunne svare angående ombyggingen. Til slutt trakk han annonsen. Også vår egen Tor Gunnar Eikeland prøvde og få kjøpt Duetten (for det var en bil han virkelig ville ha), men heller ikke han hadde lykken med seg i første omgang. Ett halvt år senere var det vinter og Tor Gunnar så fortsatt etter veteranbil, og plutselig så stod Duetten til salgs igjen. Da ringte Tor Gunnar meg og spurte om Kristian og jeg kunne bli med til Arendal å se på bilen. Ikke noe problem, vi tok til og med en henger i tilfelle kjøp. Vel fremme i Arendal stod den pene Duetten, og etter en kort prøvetur ble det handel. Bilen ble lastet opp på henger og kjørt hjem.

Må bare gratulere Tor Gunnar med en nydelig og kjørbar Volvo Duet 1959 mod, håper å se mye til bilen og Tor Gunnar når sesongen starter.



Tor Gunnar som fornøyd Duet-eier.



Innvendig er det noen få synlige oppgraderinger.



Den store overraskelsen er girvelgeren, man forventer ikke akkurat å se automatgir i en slik bil!



Motoren ser ganske så tidsriktig ut, men er altså en nyere B20.

# Neandertalere i



**Søkelys**

**SMARTBIL**  
Av Kristin Valle



**G**enene våre er sørgelig gamle. Misforstå meg rett, de er et usedvanlig vellykket resultat av millionvis av år med evolusjon. Ikke desto mindre oppstod de biologiske systemene som styrer atferden vår i dag, lenge før smarttelefonen og elbilen entret scenen.

Noe av det viktigste våre forfedre neandertalene bidro med til genomet vårt, er sanseoppfatning og oppmerksomhet. Disse tilpasningene utviklet seg i miljøer hvor overlevelse avhang av evnen til raskt å oppdage farer og respondere på dem. En slik fare kunne for eksempel være en sulten sabeltanntiger bak en busk. Da var det helt kritisk å oppfatte bevegelse i busken slik at man kom seg unna og unngikk å bli spist. For er det en ting som er helt sikkert, så er det at en som har blitt tigermat ikke får flere arvinger. De som derimot raskt oppdaget og responderte på

bevegelsen i busken, de overlevde og fikk videreført sine gener med gode oppmerksomhetsegenskaper til neste generasjon. Slik har det humpet og gått i mange hundre tusen år. Derfor, på tross av at våre liv i dag er fundamentalt annerledes enn våre forfedres, drasser vi fremdeles rundt på disse gamle evolusjonære tilpasningene. Rett og slett fordi de har holdt oss i live.

**VI MENNESKER** er ekstremt følsomme for endringer i omgivelsene. Hjernen vår er fra fødselen av programmert til å reagere sterkt på stimuli som avviker fra det normale eller forventede rundt oss, mens stimuli som er konstante over tid, blir ignorert. Dette fenomenet er kjent som habituering, og er en viktig nevrobiologisk mekanisme som gjør det mulig å filtrere bort irrelevante signaler og heller fokusere oppmerksomheten på faktiske trusler.

Så hva skjer når man putter en skapning med slik genetisk bagasje inn i en ny XPeng G6?

**DET NEVNT** kjøretøyet er en overnervøs kinesisk kontrollfreak med nesten 500 fullblodshester på akslene som man ALDRI får røre. «Neeeee!», pinger XPeng hvis man så vidt pirker bort fartsgrensen med ei litt ivrig stortå. «Ping!» «Ping!» «Ping!». Fartsgrenseskiltet i instrumentpanelet går opp i fistel og blinker uavbrutt selv om jeg bare kjører i enogseksti i 60-sonen. «Men for svingende, da!!!!» Jeg trykker rasende på den store skjermen med de 125 menyene for å få slått av faenskapet, men skriften er så liten, og detaljene så mange, at oppmerksomheten min fremover (der det finnes både biler, grøfter, syklist og pensjonister med hund) reduseres til null. «Ping!» «Ping!» «Ping!», kjefter XPeng igjen: «Registrert manglende



# Smartbil

oppmerksomhet hos fører ». «Hæ? Ja men jeg må jo for sata...i svarte helve....få lov å skru av varselet?! Du spurte jo selv om jeg ønsket å skru det av?!» Ikke før har jeg funnet den rette menyen, før jeg registrerer en syklist noen hundre meter foran meg (det er ren og skjær flaks at jeg ser ham, siden det svære senterdisplayet har min fulle oppmerksomhet). Jeg svinger litt ut til venstre over midtlinja for å komme trygt forbi ham, men da rykker bilen meg tilbake mot syklisten slik at jeg holder på å kjøre ham ned likevel. «Ping!» «Ping!» Ping!» «Ping!» «Ønsker du å slå av automatisk filjustering?» «JA!», roper jeg rasende der jeg sitter, «Det er jo fae....så klart jeg vil slå av en funksjon som meier ned syklisten mot min vilje!» Jeg ser opp som snarest for å forsikre meg om fri kjørebane, og kaster meg over menypunktene i senterdisplayet igjen. Men idet jeg har funnet rett meny, så begynner setet plutselig å massere ryggen min. Jeg skvetter til så jeg mister kontrollen over bilen, og da slår den automatiske filjusteringen inn igjen (jeg har jo ikke rukket å slå den av ennå...). Hvorfor får jeg massasje? Har sinnet og frustrasjonen gjort meg så anspent at XPeng har funnet meg uegnet til å kjøre videre uten avspenning? Jeg må innrømme at det er litt deilig. Jeg bestemmer meg for å konsentrere meg skikkelig om å holde fartsgrensen og holde meg innenfor fila mi for å unngå pinging, og bare nyte de roterende kulene i korsryggen. Jeg er riktignok så varm i fua nå at det er ubehagelig, men jeg vet

ikke hvordan jeg skal redusere de 3 varmebølgene i setevarmen til 1. Så det får bare være. Ah.... Jeg blir nesten litt salig der jeg sitter, og jeg slipper en liten gjesp. «Ping!» «Registrert tretthet hos fører!» Nå holder jeg på å få hjerteinfarkt. Jeg brøler av mine lungers fulle kraft: «Men i heite helvete!» Og det som nå skjer, er vanskelig å tro at er sant. Men det er det. Bannskapen min har fått XPeng's stemmeassistent til å oppfatte at jeg ønsker meg «Highway to hell» på Spotify. Så mens jeg sitter der og dirrer av stress og harme, så tonesettes bilturen min med AC/DC for fulle mugger. Og XPeng slutter seg til rytmen med «Ping!» «Ping!» «Ping!» fordi jeg ikke klarer å holde fartsgrensen. Jeg kommer meg til Tiller, men det er bare så vidt. Fem nye ping informerer meg nemlig om at nå har jeg bare 15% batteri igjen. Er det mulig??!!!! Hvor ble all strømmen av? Det vil si, det vet jeg jo. De 190 pingene fra Trolla og hit har selvfølgelig krevet sitt. Jeg rygger inn i en ledig, dog litt smal luke på den fullpakkede parkeringen utenfor City Syd, og da går XPeng for alvor av skaffet. Den pinger foran, den pinger bak, den viser silhuetter av mennesker og hunder og biler i senterdisplayet, den blinker, uler, peker, varsler, og pinger. Igjen, og igjen, og igjen, og igjen. Parkeringsoperasjonen har gjort meg så nervøs og stressa at jeg nå skjelver skikkelig på hendene, men jeg klarer omsider å få slått av flesteparten av de strømtivene jeg kan gjøre noe med: interiørlys, setevarme, rattvarme,

mobillading, speil (ja, for det har nemlig også kamerainput), kupévarme og musikk. Mørkt og kaldt og ingen underholdning. Sånn får det bli, ellers holder ikke batteriet hjem.

**JEG KOM** meg heldigvis tilbake til Trolla med den nye bilen. Etter det har det blitt mange turer til, både i nærmiljø og nabofylker. Og det fine er, at XPeng helt har sluttet å bråke! Jeg cruiser fornøyd omkring, alltid litt over fartsgrensen, med en hånd på rattet og overkroppen og hodet på skakke som seg hør og bør for en fra Siljan. Jeg glaner etter dyreliv, gjesper, rygger og glemmer å lade som det passer meg. Om bilen har sluttet å pinge? Overhodet ikke. Den remjer og blinker nøyaktig like mye som før, det er bare jeg som ikke hører det lengre. Pingingen har blitt konstant, og hjernen min har derfor definert det som normaltilstand, ergo ingenting å reagere på. Det er jo ikke rart at bunken av småkollisjoner og parkeringsskader hos Forsikringselskapene er på vei gjennom taket!

**HELDIGVIS HAR** vi beholdt den gamle Avensis'en som øvelsesbil for tenåringene. Jeg har nå besluttet å kjøre jevnlig runder med detox fra varselhelvetet og svinge rundt byen til lyden av motor. Intet annet. Så får vi bare håpe da, at jeg ikke har glemt helt hva det er man må følge med på i trafikken...

*Sakset fra papiravisen 27. februar, etter avtale med TA.*



# Referat fra medlemsmøte 5. mars 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca 70 medlemmer velkommen.

## INFORMASJON FRA MØTET:

På Toddyreiser/GVK sin tur til Halden 9 – 11. juni, er påmeldingsfristen 6. mars. Her må det være minimum 15 kjøretøy med.

Det blir tur til EAC-senteret 18. april, hvor vi kjører luksuriøs 80-talls turbuss fra Rutebilhistorisk.

Dag Henning Eik ønsket flere som kan være med som funksjonærer på Veterandagen i Skien 25. april. Samtidig ble det oppfordret til å komme med tips om hva vi kan stille ut på den dagen.

Leif Ingar Liane opplyste at løypa i årets Grenlandsrally er lagt til Porsgrunn. Starter på Gumpen Auto, går over Ånnerød, gjennom sentrum og ut til Brevik. Tilbake over Heistad, Nystrand og til Slevollen. Derfra til Borgåsen senter og til Brekkeparken. Det blir lagt opp raske oppgaver med flere «løp» på postene, for å unngå kødannelse.

Det blir det årlige Vårmarkedet i Seljord 15. og 16. mai. GVK er også invitert til Seljord 6. juni når VTMK skal feire Nasjonal Motordag. Dekksparkedvelder på Slevollen blir disse torsdagene: 21. mai, 18. juni, 20. august og 24. september.

Oppussingen av møterommet i 2. etasje er nå ferdig. Huskomiteen med en veldig positiv dugnadsgjeng mottok en skikkelig

applaus for godt gjennomført arbeid. Nå gjenstår å kjøpe inventar. Kasserer Dan Kristian D. Jonassen har gjort en stor jobb med å få tak i medlemmenes e-postadresser. Dette for å kunne ha god kommunikasjon med medlemmene.

GVK har fremdeles noen bøker til salgs. De selges for henholdsvis kr. 100,- for den første og kr. 250,- for den andre. Eller kr. 300,- for begge bøkene. Vi har også flere GVK-capsler igjen som selges for kr. 150,-

## KJØP OG SALG:

Oliver Fjeldstad Johansen har kjøpt seg en 2004 Volvo V70. Geir Havgar vil selge sin 69 mod. VW boble. Leif Ingar Liane har fremdeles sin-69 mod. Datsun Sunny til salgs.

## NYE MEDLEMMER:

Vidar Evensen som har en 1986 Mercedes SEC 420.



## ETTER PAUSEN:

Etter pausen fikk TA-redaktør Tonje Skjørtvedt ordet. Telemarksavisa har ca. 22500 abonnenter og ca. 60000 lesere. Avisa er den 8. største e-avisen Norge, og er Telemarks største mediehus med 34 ansatte. Hun fortalte om en krevende mediehverdag, med mye fokus på hva slags stoff som selger, på hvem som leser, (unge eller gamle) og «fake news». Medier er i kontinuerlig utvikling for å skape nysgjerrige og flere lesere. Bilstoffet i avisa har vært mye om el-biler, og Skjørtvedt innrømmet at det er lite stoff om gamle kjøretøy. Redaktøren holdt et engasjerende foredrag, og medlemmene hadde mange synspunkter, kommentarer og spørsmål som hun svarte villig vekk på.

Geir Havgar fortok trekning av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem til slutt.

*Referent Per Øvrum*



## 25. april: Stor folkefest i Skien sentrum!

Veterandagen 25. april fra kl. 1100: Gågata i Skien åpnes for alle veterankjøretøy eldre enn 30 år. Arrangementet er gratis for alle. Barn og voksne i alle aldre er velkommen.

Hilsen Grenland Veteranvognklubb.



## Velkommen til Grenlandsrally 2026

Kristi Himmelfartsdag: Torsdag 14. mai: Det blir som vanlig start fra Gumpens Auto kl. 1100. Registrering fra kl. 0900. Mål/Innkøst i Brekkeparken fra kl. 1300. Åpent for alle kjøretøy over 30 år.

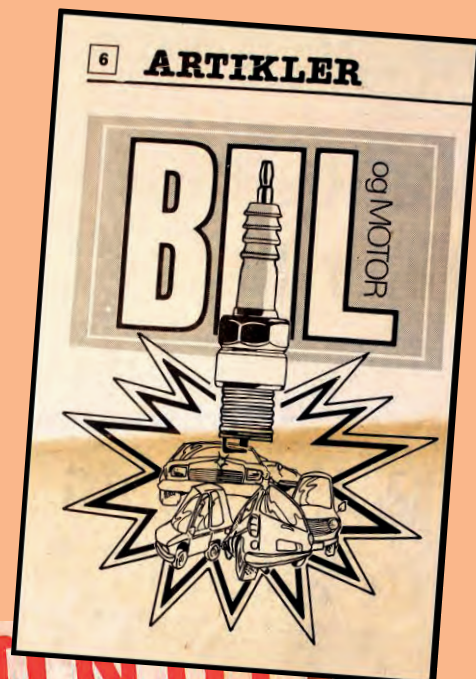
**Bli med på folkefesten  
i Brekkeparken!**



# FRA ARKIVET:

Grenland Veteranvognklubb har helt tilbake til 1980-tallet hatt spalteplass i TA. På den tiden hadde avisen en egen Bil og motor-spalte. Da var det naturlig at avisen fulgte med på hva som skjedde i Grenland Veteranvognklubb, som var en viktig del av motormiljøet i Grenland. Bjørn Bunkholt sparte på en del av disse utklippene.

Senere, etter at Bjørn gikk bort havnet de hos formann Jarle. De ble viderelevert til klubbens arkiv, og nå har redaksjonen tenkt å la nye medlemmer fra tid til annen få et lite innblikk i hva GVK foretok seg i forrige århundre. Det er kanskje også til glede for de eldste blant oss?



## TELEMARK RUND

# Grenlandsrally for veteranbiler



Vi finner det naturlig å begynne med innslag i TA: Grenlandsrally 1987: Fra venstre: Per Rossvald, Per Berberg. Sentralt i bildet finner vi vår formann Jarle i noe yngre utgave. Pent kledd i lys genser og med progressiv hårprakt. Videre: Jørgen Roheim og Jens Petter Hagerup, med en Rolls Royce og en Ford i bakgrunnen. TA kunne fortelle at 70 biler fra hele Sør-Norge var med for å kjøre løypen som gikk via Porsgrunn og Svaneåsen tilbake til Skien. Deltagerne startet ved Jordkjend og endte opp foran Frogner Hovedgård «til fest og premieutdeling». Det er ikke første gang det ble arrangert Grenlandsrally, for det bemerkes i TA at løpet er etter hvert blitt et familieløp og at det «snakkes mye bil» i forbindelse med arrangementet. Noe som neppe kommer som en overraskelse.

# ROMNES

## ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmner



Med 90 cm karmner



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

Veldig lav innkjøringsvinkel

203x450 innvendig

775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast

Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



Det er rart med det, pene piker har til alle tider vekket oppmerksomhet. Den kvinnelige ynde har en tendens til å tiltrekke seg mannfolkens blick. Verdens aller første farge-plakat med pene piker som motiv tilskrives den franske kunstneren Jules Chèret. I 1866 vakte han stor oppsikt i Paris med sine vovede reklameplakater som skulle promotere byens noe lurvete uteliv.

I dag kalles slike reklameplakater for «posters». De er *reproduksjoner* og har i dag på mange måter overtatt maleriets plass i de tusen hjem. Den som er blitt mest kjent for sine salgsfremmende posters fra den tiden er Henri Toulouse-Lautrec, en fattig fransk kunstnermaler. Han var født med en sykdom som hindret naturlig vekst. Men det han manglet i kroppslig fysikk tok han igjen som kunstner: Han hadde fast plass på Moulin Rouge i Paris, kanskje det mest berømte utestedet i hele Europa. Som fattig kunstner, Paris var for øvrig full av slike, betalte han for sine middager ved å tegne på duken, og deretter signere tegningen. Det ble med tiden mange slike duker, Lautrec spiste og tegnet i det uendelige med dansepiker flagrende om ørene kveld etter kveld .



Direksjonen angret aldri på det, disse signerte dukene oppnådde etter hvert eventyrlige priser. Men stakkars Toulouse-Lautrec slet ikke bare med sin fysikk, alkohol og lettbenete piker m/ syfilis gjorde slutt på hans karriere, bare 36 år gammel. Men hans signerte duker ga støtet til å bruke «posters» for å promotere produkter, alt fra det løse uteliv, til reisebrosjyrer, og etterhvert - automobiler.



I 1901 gikk Toulouse-Lautrec i graven, men ideen om å bruke posters som salgs-reklame gikk ikke i graven med ham. Bare to år senere, i 1903, kom det som blir betegnet som den aller første reklameposter av automobil med en EKTE «Panserpике» (?) som blikkfang.

Peerless er ukjent for de fleste i dag, men hvis du dro til Lisbon street nr. 43 i Cleveland, Ohio, kunne du fra 1902 kjøpe deg en Peerless. De startet produksjon i 1900, og to år senere var de på salgsmarkedet. Behørig markedsført med verdens første «panserpике», riktignok med piken som blikkfang i forgrunnen, og bilen diskret på avstand. Vi kan ikke klage på pikens påkledningen, her er absolutt alt overlatt til fantasien. . Ikke slik som med den lettklede piken på maleriet til kunstneren Jacques David fra den franske revolusjonen i 1789.

Det tok tid før «panserpikene» ble mer avdekket, for å si det slik. Men vi er som sagt i gang. Bellangèr Automobil ble etablert i 1912, med en luftig kledd «Panserpике» på plakaten. På selveste Champs Elyseès, midt i Paris kunne du kjøre ut av butikken i en splitter ny Bellangèr.



Piken fulgte nok ikke med på kjøpet, en slik måtte du holde deg med selv. Det var bare å dra til Moulin Rouge..

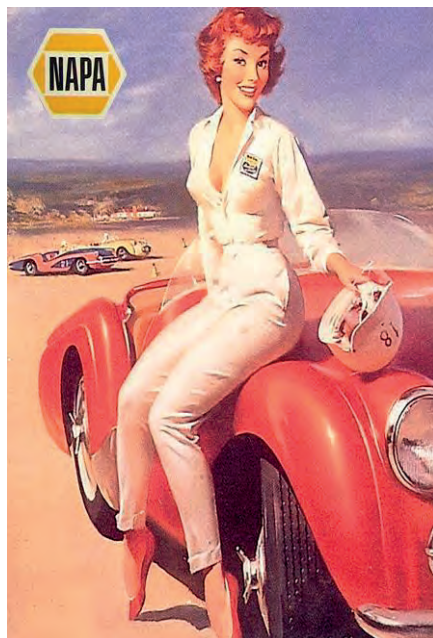
Om det var salgstriksset med den lettklede panserpikene som fristet pariseren til kjøp er nok noe usikkert, for franskmannen var vant til halvnakne kvinner. Davids bilde fra revolusjonens barikader viser at en ekte franskmann ikke tok anstøt hva denslags angår. Bellangèr ble solgt til Peugeot i 1925, det ble slutten på Bellangèr men antageligvis starten på ideen om å bruke lett antrukne pene piker som salgsfremmende blikkfang. Senere har det bare ballet på seg, med forskjellige nasjonale uttrykksformer alt etter natur og dristig lynne..



*Hupmobile*. Navnet lyder i beste fall pussig, det er omtrent i samme klasse som *Engelbert Humperdinck*. Enkelte av dere vil nok nikke gjenkjennende til det navnet, han var en engelsk popsanger på 1960-tallet. Mest kjent for låten «Please release me..» Sangen fikk unge piker og modne husmødre til å dåne, om ikke verre. Egentlig het han Arnold Georg Dorsey, men et slikt navn fenger ikke på Radio Luxemburg. Arnold stjal navnet fra den originale Engelbert Humperdink, en komponist fra Preussen på midten av 1800-tallet. Så vet vi det.

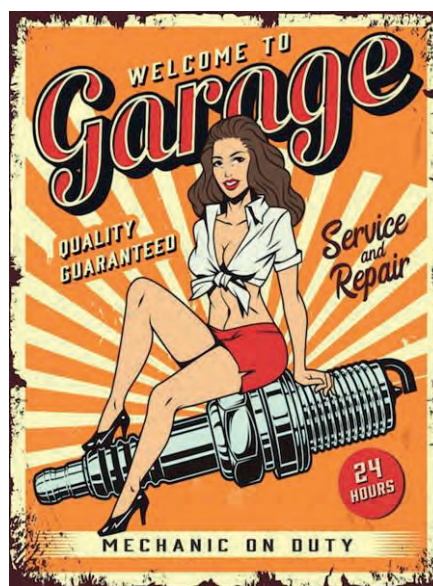
Hupmobile. Firmaet ble grunnlagt av Robert C. Hupp, 8. november 1908 i Detroit. Med et slikt navn (hvis vi skal holde oss til navnetermologien) var det naturlig at farkostene fikk navnet Hupmobile. Nå befinner vi oss i Amerika, og der har de et helt annet syn på dette med pupper og den slags. Revolver og skyting var ok, men pupper! Vi vet at de er der, men de skal ikke synes. Men panserpiker ville de ha, gjerne lettkledd og lekkert strødd utover panseret. I alle fall eksotisk kledd.

Her er hun plassert på sømmelig avstand til herren i morgenkåpe... er det et slags takk for nå..? Hver enkelt får trekke sine egne slutninger. Det sies for øvrig ingenting om piken stimulerte salget av *Hupmobile Distinguished Eight*, 1932.



Særlig i USA benyttet man seg flittig av «panserpiker». De var gode å ha for hånden når det gjaldt automobil, eller nesten uansett hva som skulle selges. Hotellkjeden American Diner langs Route 66 lokket med døgnåpent og noko attåt på tallerken. Men som oftest var denne reklameformen automobilrelatert. NAPA Autoparts ble grunnlagt i Georgia, USA i 1925 og kastet seg også på trenden med «panserpiker».

Også i Tyskland oppdaget man salgseffekten ved å bruke pene piker på plakaten. Dog, i mer sømmelig påklede former, den edle germanske folkesjel skulle ikke ledes inn i fristelse.



«Panserpiker» begynte altså sin karriere som pene piker antrukket i sømmelig påkledding. Det tok derimot ikke lange tiden før «Panserpikene» i USA ble mer og mer dristige i fasjon og erotisk påkledding. Mens Europa nøyde seg med feminint innslag i mer anstendig antrekk. I Bayern ble de også fremstilt med typisk nasjonal og

folkloreaktig påkledding. Britene holdt seg noe mer tilbaketrukkent i skinnen enn i USA. Austin Martin lot sin «Panserpiker» opptre i mer sofistikert påkledd antrekk enn sine amerikanske søstre når hun skulle promotere agent 007 sin nye Aston Martin DB 7. James Bond hadde nok sagt: jatakk, begge deler...



Det lukta bensin av denne bilen etter årets fyrste oppstart, og etterkvart fann eg tre slangar frå ca 2010 som var dårlege.

# Vårpuss av veterankøyretøyet

Det er vår og sesong for årets fyrste oppstart av veterankøyretøyet, som har stått stua vekk heile vinteren og i beste fall fått litt lading av batteriet og sjekk etter spor av mus (det var visst museår i 2025).



Ein av dei relativt nye slangane som enno ikkje lak sidan det er mange lag gummi, men var godt å få skifta.

Av Narve Nordanger

Her er ei kort liste over ting ein kan sjekke i samanheng med årets fyrste oppstart, inkludert nokre eigne (dårlege) erfaringar:

Det kan vere lurt å starte med ein utvendig kontroll. Dersom det er luft i alle hjul, og det ikkje er store dammar av olje eller bremsevæske under bilen, kan det vere heilt greitt å ta årets fyrste oppstart. Å starte ein motor etter månaders stillstand har dessverre ikkje blitt lettare dei siste åra. Er bilen parkert med E10 bensin (95 oktan) i systemet, kan det vere at drivstoffet har fått drastisk redusert oktantal i løpet av vinteren og bilen er svært tungstarta. I verste fall har konsistensen endra seg til pulver eller gele og demontering av bensinsystemet er nødvendig. Går køyretøyet på 98 oktan står du som regel sterkare, men også 98 oktan inneheld såpass mykje flyktige

ingrediensar at det kan bli fullstendig tomt i ein forgassar etter få veker. Mangt eitt batteri har blitt tømt av eigaren som køyrer startmotor i lange strekk for å fylle opp flottørkammeret igjen. Dei med uheldige erfaringar frå tidlegare har kanskje montert elektrisk bensinpumpe som gjer det kurant å fylle opp før ein brukar startmotoren, eller det er montert ei bensinpære av typen liten påhengsmotor på bensinslangen for å fylle opp med fem handpump. Har du ingen måte å fylle opp med utan å køyre mekanisk pumpe kan det hjelpe mykje med startgass, eller litt betre, i kombinasjon med fersk bensin i ei ketchup-flaske.

Vil ikkje bilen starte sjølv om det er rikeleg med bensin er det tid for feilsøking på tenningsanlegget. Ved feilsøking er det smart å fylgje straum og sjekke for gnist fyrst gjennom lågspent-kretsen og deretter i høgspent-delen. Litt halvgrovt sandpappir



*Sjølv om bensinslangen er 65 år gammel og ser slik ut, må det ikkje bety at han lek. Men, denne bør nok bytast.*

og eit billeg multimeter kan vere til god hjelp. Har du reserve-komponentar for å teste om noko har svikta i løpet av vinteren, er det nokså smart å byte berre ein ting om gongen, slik at du veit kva som var defekt når bilen plutsleg tenner. Apropos ting som sviktar, har den store syndebukken dei siste åra blitt kondensatoren. Ettermarknaden er fullstendig dominert av kinesisk-produserte reservedelar der einaste kriteria for produktet er lågast mogeleg

pris. I 2025 svikta ein gammal og to nye kondensatorar på min 1929 Chrysler, og det enda med at eg brukte ein ubrukt kondensator frå 60-tals Opel som fungerte utmerka. Toleransen på kapasitans er visst ganske god i gamle tenningssystem og kvalitet er viktigare enn at det er akkurat rett sort kondensator. Ein annan gjengangar er hovudstraumbrytarar som har dårleg kontakt i seg og kuttar når startmotoren slår inn, særleg gjeld dette billeg-brytarar med nokre år i fuktig miljø.

gnisten hoppar frå leidningen til gods før han kjem til pluggen. Gnistar kombinert med tilgang på bensin frå lekkasjar gjer at du har svært lite tid på deg til å stoppe ein brann, før denne utviklar seg til meir enn kva eit enkelt brann-apparat kan klare. Uansett er sesongen øydelagt. Her kan det vere ein god ide å tenke på at ei ettermontert elektrisk pumpe ikkje skal halde fram med å pumpe bensin om motoren stoppar. Det blir fort stygt dersom brannen smeltar bensinslangen og pumpa held fram med å pumpe brennbart materiale sjølv om motoren har stoppa.

Når bilen har starta er det tid for å bruke sansane for å kontrollere. Luktar det bensin, kan det vere lurt å stanse igjen. Eg har vore borti ein 70-tals Mercedes 450 der fleire tynne bensinslangar under luftfilteret hadde sprukke i løpet av vinteren og det lukta ille sjølv om det ikkje var nokon synleg lekkasje. Sjekk bensinslangar for sprekker, generelt var det ein periode for 5 til 15 år sidan der mange bensinslangar var av dårleg kvalitet. Er du i tvil byt ut med slangar som tåler moderne etanol-bensin. Pass deg og for bensinklemmer som er stramma for mykje og har kutta seg inn i slangen.

Vidare kontroll når bilen går, bør inkludere kontroll av så mange væsknivå som du kan greie å få til: Sjekk nivået på motorolje, girolje, bakaksel/kardang, styresnekke eller servo, bremsevæske og kjølesystemet. Er du systematisk, fører du opp når du sist skifta oljer, filter og bremsevæske og kan vurdere om det er på tide med eit nytt skifte. Trakk og ordentleg hardt til på bremsene, det er betre at ein lekkasje oppstår og blir oppdaga no enn undervegs til årets store treff. Etter å ha køyrt ein kort distanse kan det vere lurt å kjenne på felgane om temperaturen er jamn og fin, eller om det er ein caliper som heng og utviklar mykje varme.

Bensinlekkasje kan medføre brann, og brann er den store skrekken for eit veteranøyretøy. Statistisk er det faktisk endå viktigare å passe på elektriske feil som av-isolering, eller jordefeil og dårleg jording som for eksempel gjer at høgspen-

Er det musedrit i bilen kan det bety at vinterens gjestar har smaka på leidningsnettet eller seter og du bør



*Straumen går minste motstands veg. Er det dårleg kontakt på pluggen kan høgspen en like godt hoppe til bensinpumpa om den er nærme nok.*



*Kryssar du det amerikanske kontinentet med gammalbil på billege dekk, kan det vere lurt å ha med jekk og ha luft i reservehjulet. Her er det kraftig delaminering av eit Cadillac-dekk midt på natta i Idaho.*



*Også tilsynelatande gode dekk kan ha så mykje kast i seg at det er frykteleg å køyre på alt over 70 km/t. Desse ca 20 år gamle dekk var kassable sjølv om dei såg bra ut etter kanskje 10.000 km.*

sjekke begge. Luktar bilen av mugg eller etterlatenskap av mus kan det hjelpe med lufting og vask av matter. Dersom ikkje det hjelper er ei skål med eddik eit gammalt råd, eller ein kan ozon-behandle interiøret.

Lufttrykk i dekk endrar seg svært ofte gjennom ein vinter. Kontroller det kvar vår og gjer samstundes ein visuell sjekk av dekk. Dårlig mønster eller djupe sprekker er ikkje bra, og bør resultere i oppgradering. Gamle dekk kan kanskje vere greitt nok å køyre på, særleg om dei har stått mykje mørkt og ikkje har sprekker. Men, skal du på langtur eller køyre fort på motorveg medfører det ganske høge temperaturar i hjula som igjen kan ta knekken på elles fine (men gamle) dekk. Eg fekk delaminering og fryktelege kast i tre av dekk når eg køyrde på ferietur i Sverige med ein 1966 Mercedes på 20 år gamle (men som nye) Michelin dekk. Det viste seg deretter at 14-tommars dekk var blitt veldig ukurant hos vanlege dekk-sjapper i 2005 og vi avslutta turen med å køyre E6

til Strömstad i 40 km/t. I fjor registrerte eg fleire sett med tilsynelatande gode dekk utan visuelle feil som hadde fått så mykje kast at det var ubehageleg å køyre fortare enn 70 km/t med dei. Vibrasjonar som ikkje var der i fjor, kan godt vere frå dekk. Særleg etter du har køyrt dekk varm ein gong og fått vekk kantar frå mange månader i ro.

Kva meir kan ein kan gjere framfor sesongen? For eksempel smøre opp understellet med grease for å få mindre slark og slitasje, deretter sjekke at alle lysa fungerer inkludert bremselysa og sjekke at lysbiletet er fornuftig gjennom å lyse på ein vegg ca 10 meter unna. Kontroller og at du har fungerande jekk og hjulnøkkel, reservehjul med lufttrykk, pluss varseltrekant, refleksvest og brannapparat, og at viskarane fungerer med gummi som heng saman. Eit tips på det siste er at RainX eller tilsvarande middel på frontruta, har betre effekt mot dårleg sikt enn nesten alt av viskarar frå før 1965 i alle fall.



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



Gml. Postvei 2  
3942 Porsgrunn  
Tlf: 35 51 52 20  
post@gasolin.no

Nå også: Verksted for  
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



Vi har det du trenger for restaurering  
og vedlikehold av veteran og klassiker!

- Felger og understell
- Krom og utvendig tilbehør
- Seter og interiørdeler
- Bremsedeler og bremseverktøy
- Forgassere og motordeler
- Spesiallakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner

Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



Christoffersen AS

Rødmyrsvingen 53 - 3740 Skien  
Tlf 415 34 700 - www.cchristoffersen.no

Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.

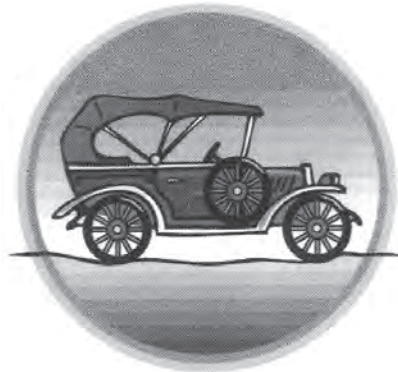
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

**RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29**



Stedet for VVS  
**Rørlegger'n a/s**



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



# KORT NYTT...

## FRAMOVER...

- 25. april:** GVK og Skien By veteranbiltreff i Skien sentrum. *Sjå eigen annonse.*
- 7. mai:** Medlemsmøte. Foredrag Morten Larsen om den norske Grand Prix vinnaren Eugen Bjørnstad
- 8.-9. mai:** Ekebergmarknad
- 10. mai:** Sportsbilmønstring på Øvrevoll
- 14. mai:** GVK Grenlandsrally. *Sjå eigen annonse.*
- 15. til 16. mai:** VTMK Vårmarknad i Seljord
- 21. mai:** GVK arrangerer dekksparking på Slevollen
- 4. juni:** Medlemsmøte
- 6. juni:** GVK er invitert til Seljord av VTMK for Nasjonal Motordag
- 7. juni:** Amcar Grenland og Right On på Geiteryggen
- 9. - 11. juni:** GVK og Toddyreiser arrangerer tur til Halden og Østfold
- 12. - 14. juni:** Nordisk A-Ford treff i Langesund
- 13. juni:** Siljandagen
- 18. juni:** GVK arrangerer dekksparking på Slevollen
- 20.-21. juni:** Trekkferjefestival i Søgne
- 8. aug.:** Rally Tronåsen. 5 år til neste gong.



*Våren er her! For dei som meiner alt var betre før, tar vi med dette klassiske vårløysingsfotoet som både illustrerer ulempa med dårleg drenert grusveg - og at det kunne vere lurt med god bakkeklaring i gamle dagar.*



*Frå John Arvid Vestgarden: Jeg fant dette artige bilde i skuffen hjemme. Bildet er tatt av min mormor i 1954 og viser gården Birkeland i Bø. Bilen tilhørte min oldefar Jon Kise og er vel en Chevrolet fra ca 1926-27? Det artige med dette bildet er at Jon var skikkelig bilmann og kjente åpenbart til at man burde legge fuktige tøystykker over treeikene en varm sommerdag! Kanskje en påminnelse før sommersesongen?*





GVK har fått ein henvendelse frå Erik Hougsrud (erik.houg@hotmail.com) i Oslo om nokon kjenner til denne 1929 Chevrolet lastebilen med Frydenlund merking som gjekk på Rjukan med Ole Østvedt som eigar. Flott bilete med kjettingar på bakhjula og ein mystisk kasse over frontruta. Chevroleten blei i 1938 seld til ein Øvind Sørensen som var gardbruker på Bratsberg i Gjerpen og fekk no kjennemerke H-553. Registreringskortet viser at bilen gjekk på trekol under krigen og blei i 1947 omregistrert på ein Einar Sørensen med same adresse og regnr, kanskje son til Øvind. I 1954 blei bilen avskilta, men kanskje det står restar igjen bak ei løe? Veit nokon kvar Øvind og Einar Sørensen budde er Erik også interessert i det. Sjølv har han restar av ein tilsvarande bil som Frydenlund Bryggeri hadde i Oslo, og deretter bestefar hans hadde som gardsbil.



Apropos Volvo PV. Dette er visstnok frå fjorårets Gammalvala i Sverige og viser korleis du med PV og hengarfeste, fint kan få med deg ein moped og. Foto frå interenett.



Denne A-Forden hadde god plass på hengaren når bilen kom til Grenland sist haust. Etter ein vinter med mykje detaljarbeid er bilen forhåpentlegvis klar for årets store Nordiske A-Ford treff som går i Langesund 12. til 14. juni.



Med våren blir det og tid for Cars & Coffee i Porsgrunn. Her eit flott foto av ein velkjent Austin Healey Frogeye tatt av Ivan Hustuft.

Frist for stoff til neste utgave er 1. juni 2026



# BÅRD HENRIKSEN BILVERKSTED AS

*VI KAN REPARERE BÅDE DIN BRUKSBIL OG DIN VETERANBIL*

*VI TAR OGSÅ SIKKERHETSSJEKK AV BILER FRITATT EU-KONTROLL  
(PKK) ETTER AVTALE MED GVK.*



Adr.: Rødmyrsvingen 99  
3735 SKIEN

Epost: [bilverksted@online.no](mailto:bilverksted@online.no)  
Tlf: 35 59 23 00 / 908 50 201

