

# Veteranvognen



## Av innholdet:



Mini Cooper



1969 Volvo Amazon 121



Racing Portugal

**Formann:**

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

**Nestformann**

Dag Henning Eik - tlf 9006 6715

**Sekretær:**

Per Øvrum - tlf 9587 4878  
E-post: sekretar@gvk.no

**Kasserer:**

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

**Styremedlemmer:**

Tore Kvaale - tlf 9240 1984  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 9131 6526

**Varamedlemmer i styret:**

Narve Nordanger - tlf 9821 5094  
John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

**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 - tlf: 9512 4026

**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 400,- eller kr 200,- 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 (prioritet bevegelsehemmede

og veteranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada. Ønsker du å parkere for hurtig uttrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Autostrada.

## Redaksjonens hjørne

Veteranvognen har også i 2024 GVK vore sin største utgiftspost, men sannsynligvis også vore det viktigaste limet i klubben og kontaktpunktet for dei mange medlemmene som ikkje kjem på møter eller på klubbens fysiske arrangement. Vi i redaksjonen prøver å gjennom klubbbladet å formidle kva som skjer i klubben med presentasjon av medlemmer, referat frå klubbmøter og arrangement, og å gje nyttige tips til medlemmene for at det skal bli lettare for desse å halde liv i gamle mekaniske ting. I desse virtuelle tider kan det å få eit fysisk blad på papir også tilby varige referansar om du vil sjekke noko i etterkant, når så mykje av alt det som flyt forbi på digitale fora ikkje går an å spore opp i etterkant.

For 2024 har klubben produsert 6 nummer av Veteranvognen på planlagte tidspunkt, inkludert eit ekstra tjukt julenummer på 52 sider – det er ny klubbrekord. Alle utgåver er også i 2024 profesjonelt sett opp av Stefan Strøm hos Thure Trykk, før Thure har trykka bladet på sitt tjukke og gode papir og Grep har sørga for pakking og adressering. Redaksjonen observerer forresten at andre blad innan hobbyen

også har fått opp augene for at skikkeleg papirkvalitet er ein del av leseopplevinga og er på veg tilbake frå farga toalettpapir. Apropos kostnader ved Veteranvognen har klubben frå 2024 lykkast i å doble annonseinntektene i bladet, og såleis halde auken av andre kostnader i sjakk samanlikna med tidlegare år.

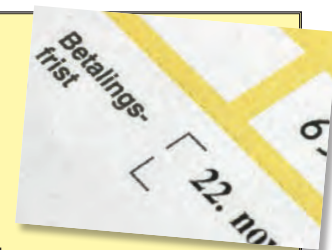
Redaksjonen er veldig takknemleige for tilsendte bidrag og prøver alltid å publisere slike ved fyrste anledning. Som i fjor ønskjer redaksjonen å takke dei som har sendt inn stoff i året som har gått. Vi takkar: John A Vestgarden, Yngvar Håkonsen, Espen Nordaunet, Tor Kjetil Gardåsen, Knut Hjelstad, Tormod Skaugen, Jarle Rønjom, Jan Arthur Pettersen, Gunleik Kjestveit og Per Øvrum. For 2025 ønsker vi sjølvsagt fleire bidrag - eller om du sjølv ikkje føler deg kapabel til å skrive: at du tipsar oss i redaksjonen om aktuelle ting. Vi er særleg opptekne av å bruke spalteplass på dei av våre medlemmer som restaurerer kjøretøy.

*Med helsing frå redaksjonen:  
Leif Hægland, Ulf Stuwitz  
Røvik-Larsen, Narve Nordanger*

## TAKK OG FARVEL

Er du en av de som ennå ikke har betalt medlemskontigenten for inneværende år, er dette nummeret det siste du hører fra oss i GVK. De som ikke har betalt for 2025 strykes nå fra adresselister og SMS-lister og vil kun motta kontigent-purringer fra klubben heretter.

Har du bevisst tenkt å melde deg ut tar vår kasserer gjerne imot en utmelding og du slipper purringer. Forøvrig: Har du brukt GVK medlemskapet til å tegne gunstig veteranbilforsikring gjennom LMK avtalen og nå avslutter medlemskapet, oppfyller du ikke lenger vilkårene for forsikringen.





# Formannen har ordet

## Godt nyttår alle medlemmer

Det har allerede gått over en måned av 2025, og årsmøtet ble avholdt 6 februar. Jeg vil takke for tilliten jeg ble gitt på årsmøtet. Jeg vil også ønske alle nye medlemmer velkommen i klubben. Klubben har i skrivende stund 453 medlemmer, og er en av de største kjøretøyklubbene i landet.

På siste medlemsmøte hadde vi besøk av Jan Thore Øvrum som fortalte om 70-tallet. Hele 95 medlemmer møtte opp for å høre ham. Vi har mange spennende klubbkvelder foran oss i 2025, så følg med på facebook eller nettsidene våre for informasjon. I tillegg til dette skal vi også ha lørdagskafe i samarbeid med Amcar Grenland. Her møtes vi på klubbhusene en gang i måneden, annenhver gang. Bli med du også.

Sett av siste lørdag i april. Da fyller vi gågata i Skien med kjøretøy igjen for 3 gang, og på Kristi Himmelfartsdag



ruller vi i gang Grenlandsrally. Vi prøver også å få til noen dekkparkekvalder på Slevollen i løpet av sommeren. Kan du tenke deg å bli med å hjelpe klubben med arrangementene, så bare ta kontakt med meg. Det er sosialt, og du blir kjent med mange hyggelige mennesker. Kontaktinformasjon finnes i bladet.

Jeg vil avslutte med å ønske alle medlemmer en riktig fin vår, og jeg gleder meg til å snart ta en tur ut å kjøre på bare veier igjen.

*Hilsen Jarle*

Veteranvognen 

### Redaksjonskomite:

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

### Web-master:

Kristian Haugom - tlf: 4805 6536  
E-post: some@gvk.no

### Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 9240 1984  
E-post: torkvaal@online.no

### Grafisk produksjon:

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

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

#### UTGIVELSER I 2025:

Nr. 1 deadline 1. februar

Nr. 2 deadline 1. april

Nr. 3 deadline 15. mai

Nr. 4 deadline 15. august

Nr. 5 deadline 1. oktober

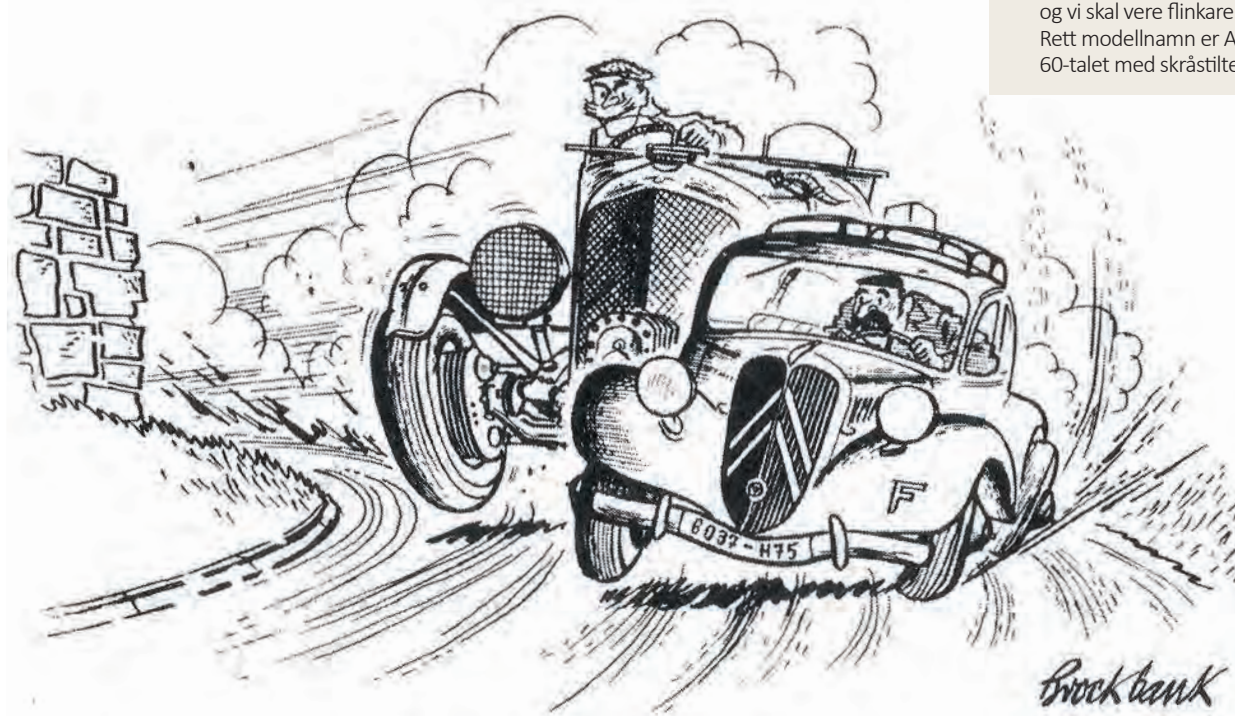
Nr. 6 deadline 1. desember

Utgivelse blir ca to uker senere.

#### Framsidedfoto:

På framsida i dette nummeret har vi den fine originalbilen til Knut Hjelstad utstyrt med passende vintereffektor og klar for skitur. Denne Skoda Octavia Combi varebilen er nyare enn han ser ut til, bilen er fyrstegongs-registrert i 1963 og ein av svært få slike bilar som framleis er på vegen i landet. Foto Knut Hjelstad.

Redaksjonen nyttar og anledningen til å ta korrigerer at vi kalla Austin lastebilen i førre nummer for ein Bedford. Det gjekk litt for fort i svingane rett før jul og vi skal vere flinkare til å lese korrektur heretter. Rett modellnamn er Austin FJ, ein av få lastebilar på 60-talet med skråstilte doble lykter.



**STRIPA**



# En historie om Mini og en Cooper

Alt begynner en gang og dette må vi tilegne en mann ved navn Alec Issigonis. Det var han som konstruerte Mini. Innen bil konstruksjon er han genierklært, men Alec var elendig i matematikk, og hans ordtak var «matematikk er den verst tenkelige sengekamerat for kreative sjeler». Alec oppnådde aldri noe eksamen, men senere i livet var han meget stolt av å utføre vellykkete konstruksjoner uten å bli hemmet av akademiske kunnskaper.

Av Yngvar Håkonsen

Alec sin første bil var en Singer Ten, i 1928 ble han ansatt hos en oppfinner som var i ferd med å utvikle en halvautomatisk girkasse og han fikk da oppgaven å selge disse. Med denne jobben skapet han seg en rekke nyttige kontakter innen bilbransjen, som førte videre til en jobb hos Morris. Der var han med å konstruere Morris Minor som ble en kjempe suksess. I 1952 ble det en fusjon gjennomført mellom Morris og Austin, dette ble British Motor Coporation (BMC), dette likte ikke Alec



Alec og hans Mini-mesterverk.



Arild var noe bekymret ved kjøp av sin bil

som takket for seg å begynte å jobbe for Alvis. Sent i 1955 fikk han en telefon fra BMC med forespørsel om å komme tilbake og utvikle en ny og moderere bil, dette var et tilbud han ikke kunne motstå.

I 1956 oppsto Suez-krisen og dette medførte mangel på olje, Det førte til at BMC ville ha frem en liten bil, men med plass til 4 personer, 4sylinder og bremses på alle fire hjul, en moderne utgave av Austin 7. Alec hadde stramme rammer,

den måtte ha tverrstilt motor, forhjulstrekk og ikke stort lenger en 3 meter. Dette var en helt umulig konstruksjon, men Alec greide det, med å tverrstilt motoren og sette girkassen under som en bunnpanne. Motoren måtte brukes fra Morris Minor BMC A motor på 998ccm, girkassen ble en ny konstruksjon. Hjulene ble plassert ute i hvert hjørne for å gi best mulig innvendig plass, hjulene var kum 10 tommer, og da like små som datidens MC biler. Plassen i kupeen ble av hittil ukjent standard for en bil på denne størrelsen .



Paddy Hopkirk ble Rally Monte Carlo vinner i 1964.

Instrumentene ble plassert i midten, dette for de at det ble en stor hyller på hver side, også kjekt angående h og v ratt, store hyller i dørene (derav skyve vinduer) store hyller på hver side bak og plass under baksetet. Alec hevdet at hylleplassen kunne romme 27 flasker gin og 1 flaske vermut, som ble den perfekte Dry Martini. De første prototypene stod klare i oktober 1957, de ble testet grundig, men topphastigheten var hele 147 km i timen, dette mente ledelsen var for høy, det ble da bestemt at motoren måtte ned fra 998 til 847ccm.

BMC nye småbil ble lansert i august 1959, dette ble en suksess da det ble en







Men desto mer fornøyd etter at han var ferdig.

klasseløs bil ulik alle andre biltyper, til og med kongelige, filmstjerner og popstjerner kjøpte bilen. Bilen ble etterhvert også kjent for sine gode kjøreegenskaper, og dermed begynte bilsportutøvere å kjøre løp med Mini. John Cooper som hadde vunnet



Motoren i Cooperen.

konstruktør VM i Formel 1 så fordelen av Mini, så i 1961 med BMC velsignelse bygde han opp en Mini med 998ccm motor og skivebremses framme hele 65 hk som fikk bilen opp i 137km, og fra 1962 var Mini Cooper et faktum. Dette ble også en stor suksess, fra 1962-1967 vant de nesten alt av internasjonale rally. BMC ble etterhvert BLMC ( British Leyland Motor Corporation) Mini ble under denne tiden levert som Austin, Morris, Wolsley og Riley, men i 1970 ble Mini et eget merke. Som en del av Rover Group gikk Mini over til BMW i 1994. Den klassiske Mini'n ble produsert fra 1959 til 4. oktober 2000 i 538.7862 eksemplarer. Rover Group ble i år 2000 solgt tilbake til Britiske eiere, men BMW beholdt navnet og lanserte i 2001 en helt ny Mini med modellene Mini One og Mini Cooper, fortsatt bygd i England frem til 2010, etter dette ble Mini lillebror av BMW og lever i beste velgående.

Det Mini er mest kjent for innen motorsport er Rally Monte Carlo. Der de vant hele 3 ganger, de vant i 1964, 1965 og 1967, de vant egentlig også i 1966 med 1, 2 og 3

plass men ble diskvalifisert pga feil pærer i lyktene. Til og med Roger Clark med sin Cortina som kom på en 4. plass ble diskvalifisert, men 5. plassen en Citroën med Pauli Toivonen ble vinneren dette året.

Paddy Hopkirk var født 1. april 1933 i Belfast og var en rally fører fra Nord-Irland som elsket Mini. I 1964 ble han med Henry Liddon som kartleser vinner av Rally Monte Carlo, med en 1070ccm Cooper. Bilen ble en sensasjon pga konkurrentene hadde mye større motorkraft. Alt klaffet med en liten bil, gode kjøreegenskaper og en fantastisk sjåfør og kartleser. Hvorfor PADDY ble så populær, er på grunn av hans strålende engasjement etter han trakk seg fra å konkurrere. Han er også kjent for sitt veldedighetsarbeid for ungdom, og for å drive med biltilbehør virksomhet, han ble også kåret til Englands beste bilsport utøver.

#### H-19277

Arild Sørbø fra Bø kjørte en Mustang Shelby 1968 modell i mange år, en drøm for de fleste. Men Arild hadde sin egen drøm, helt fra han var 18 år ønsket han





*Interiøret er spesielt og fint.*



seg en Mini og helst en Cooper. Men en original Mini Cooper er ikke så lett å få tak i, og ikke en Mk1 fra det året PADDY vant Rally Monte Carlo. Men lykken sto Arild bi, her i Skien har vi en engelskmann med navn Brian, kanskje han har en Mini. Joda han hadde nøyaktig den bilen Arild var på jakt etter. Bilen var ikke ferdig og den stod i

del, men ellers et bra restaureringsobjekt. Bilens historie var at den ble kjøpt ny i Sverige, kom til Norge den 23/8 1999, den ble da bygd om til Cooper S med en 1275ccm motor, den ble da brukt til litt banekjøring men ble solgt videre i 2001, så videre i 2003, og havnet hos Brian i 2014. Bilen ble da bygd tilbake med original motor.

Arild kjøpte bilen 14. februar 2019. Etter måneder med restaurering ble bilen ferdig godkjent og registrert i juli 2019. Dette ble en perle, bilen fikk også en 3. plass på Mini Cooper klubb's år's treff i 2020. Håper vi får se mye til Arild og bilen fremover i klubben vår.



*1964 Mini-Cooper som hører til i Bø.*



# Idyllisk fergetur over Toke

I vakre omgivelser trafikkerer ferga MF «Vefallsund II» det ca. 600 meter brede Vefallsundet mellom Kjenndalen og øvre Vefald i nedre Toke i Drangedal. Ferga var i drift fra 1958 til 1967 og var bygget i treverk med en lengde på 16 m. og bredde på 6 m. Den hadde plass til seks personbiler, eller én buss/lastebil og et par personbiler. Den ble plassbygget på Kjenndalen av ferjemann Karl Straume i samarbeid med Statens vegvesen.

Av Tor Kjetil Gardåsen

Opprinnelig motor var en dieseldrevet Harbormaster Fordson Major (Power) med hekkaggregat og en ytelse på 54 Hk. Motoren gikk 8000 timer før den ble byttet med den som sitter i ferja nå, en av samme slag som yter 50 Hk.

Strekningen var en del av RV. 356 (i dag Fv356), som var hovedveien mellom Drangedal og Porsgrunn/Skien. Ferjetrafikken opphørte da ny vei langs østsiden av nedre Toke over Straume bru ble åpnet 15. desember 1967. «Vefallsund II» var den

siste innlandsferja som gikk i slik trafikk i Norge, og den er i dag å se på Norsk vegmuseum.

Ferjestrekningen ble betjent av ferjemann Karl Straume, først med prammer i økende størrelse, så med selvbygde ferjer. Den første ferja, «Trask», var i drift fra 1939 til 1948. Den var ifølge ferjemannen selv «både svak og dårlig». Deretter kom «Vefallsund», som var i drift fra 1948 til 1958. Disse to ferjene hadde ikke motor og ble trukket av hjelpebåten «Napp». I 1958 overtok så «Vefallsund II» trafikken. Ferja hadde frakteplikt hele døgnet. Den



var stasjonert ved Kjenndalsbrygga, hvor ferjemannen bodde og hadde en slags «oppkallsinnretning» fra den andre sida.

Da ferjedriften opphørte overlot vegvesenet sin andel i «Vefallsund II» vederlagsfritt til Karl Straume. Ferja lå fortsatt i 30 år etter dette ved Kjenndalsbrygga og ble sporadisk brukt til frakt av hyttematerialer og husdyr ut til øyene. I 1996 besluttet Karl Straumes arvinger å gi ferja tilbake til Statens vegvesen, og i 1998 ble den fraktet landeveis hele veien fra Drangedal til Norsk vegmuseum.

Kilde: Wikipedia



## Minneord Dag W. Holmer

En av klubbens første medlemmer, Dag Wilhelm Holmer, gikk brått bort 14. januar, 79 år gammel. Dag var tidlig interessert i gamle biler. Allerede i 1965 deltok han i stiftelsen av og var leder for Porsgrunn Veteranbilkubb. Denne klubben forsvant imidlertid i løpet av et par år. Men når GVK ble stiftet i 1968 ble Dag medlem her fra samme år.

Vi husker Dag som en meget kunnskapsrik venn, som speaker på utallige løp i klubbens regi gjennom 25-30 år, blant annet for Skjærgårdsrally, Grenlandsrally, Norgesløpet med flere. Han var pådriver og redaktør for jubileumsboka om klubben «Veteraner i 50 år», noe som var et langvarig og møysommelig arbeide.

Dag var ikke bare opptatt av biler, men også av kystkultur, Han var ivrig medlem av Kystlaget i Bamble,

og sørget for bevaring av flere gamle bygninger i Langesund.

Styret hadde før Dag's bortgang vedtatt å tildele han klubbens Innsatsdiplom for hans mangeårige innsats for klubben. Den ble tildelt på årsmøtet Post Mortem. Vi takker Dag for innsatsen, vennskapet, og hans interesser for kjøretøy-kultur, og vi lyser fred over hans minne.

For klubben,  
Ivar Ruud





## Fra rødt til hvitt



*Kjell Harry Salbu er ingen ukjent person i GVK. Han har vært medlem i klubben siden 2002 og har sin faste plass på medlemsmøtene. Der fungerer han som muntrasjonsråd og assisterende utroper under lotteriet. Man kan med andre ord ikke unngå å legge merke til når Kjell Harry er i lokalene.*



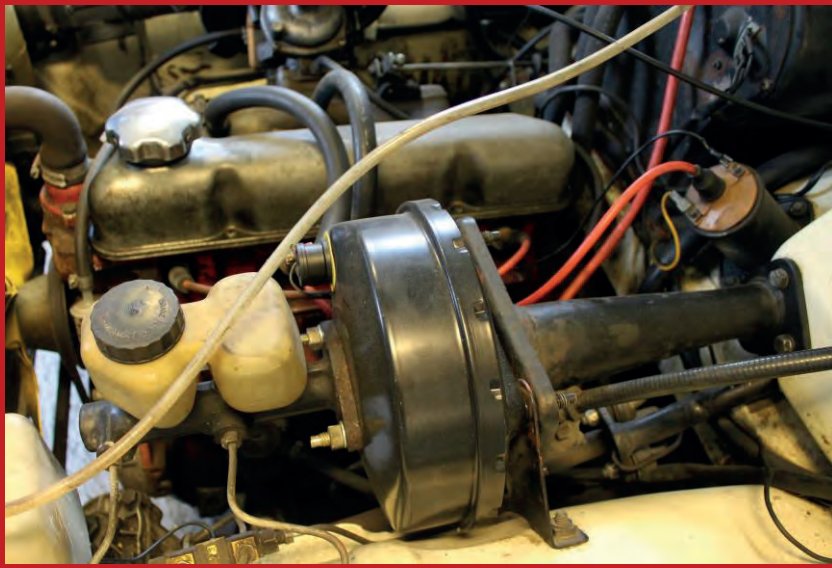
Inne i halvmørke står dagens hovedperson: Volvo Amazon 121 fra 1969. For den som ikke er inne i fargelærens vanskelige verden, heter den «perlehvit». Vi kan også opplyse at i 1960, 1961 og 1962 kunne man få den i en farge som het «Californiahvit». Nok om det.

Volvo har fremdeles en stor menighet her i Grenland, og mange er medlem i GVK. Så vidt vi husker har Veteranvognen hatt noen Volvo-besøk i spaltene sine tidligere. Derfor behøver vi ikke nevne at Volvo ble grunnlagt i Gøteborg i 1927, eller at Norge holdt på å bli deleier i 1978, med 40 % av aksjene.

Vi behøver heller ikke nevne at vi ombestemte oss og svenskene tapte 700 milliarder på det avslaget. Da avslaget var et faktum i 1978 hadde Volvo for lenge siden sluttet å produsere Volvo Amazon. Den siste modellen sto til salgs hos forhandleren i 1970 og var mørk blå.

Volvo Amazon ble oppkalt etter krigerske kvinnfolk i Amazonas-deltaet og så dagens lys i 1956. Da var Kjell Harry så vidt fylt 5 år og visste ikke at han skulle bli Volvo-eier 52 år senere: Volvo Amazon 123 GT, 1968. I løpet av de årene Amazon var til salgs gjennomgikk den flere forandringer, de fleste på den tekniske fronten. Selve fasongen forble stort sett uforandret, selv menigmann kunne kjenne igjen en Volvo Amazon når den strøk forbi. Det første året ble den utstyrt med en brystsvak motor, en opp-boret B4B-motor som de overførte fra Volvo PV. Den var ikke blant de raske.. Det er nok bedre stell med Kjell Harry sin maskin, den er forsynt med den ikoniske B-20 motoren som rommer 1986 ccm og har 90 hk på lager.



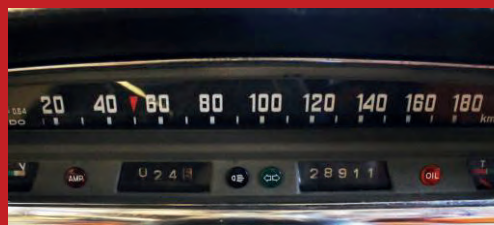


Denne motoren ble også benyttet som båtmotor under navnet Volvo Penta, den tikket og gikk under alle slags forhold, noe vi selv har fått erfare i øygarden utenfor Bergen. Det fantes ikke et meteorologisk fenomen som fikk stoppet den.

I 1958 spanderte Volvo ny girkasse på Amazonen, en firetrinns M4 som de også hadde plassert i Volvo Sport. Den ble lansert for eksport, men fikk ikke benytte navnet Amazon fordi det tyske firmaet Kreidler allerede hadde eneretten til Amazon-navnet. Volvo Sport ble ingen suksess, kostbar i produksjon, og med et lite tiltalende utseende. Den endte opp med 67 solgte eksemplarer. Forståelig nok, den ser ikke ut som noen bestselger. Mildest talt.



Kjell Harry kjøpte bilen av et tidligere medlem av GVK, som brukte den så å si aldri. Det kan vi se på interiøret. Dermed ble det til at Kjell Harry overtok bilen, og siden da har den fått luften seg i ny og ne. 90 hester har ikke godt av å stå på stall hele tiden.



Vi vil nøle før vi tar i bruk «overdådig» når det gjelder interiøret i Kjell Harrys Volvo Amazon 1969. Du finner det mest nødvendige på dashbordet, men ikke mer. Amerikansk krom glimrer ved sitt fravær, derimot skinner det nøyssomme svenske sosialdemokratiet igjennom i all sin joviale nøkternhet. Hr. Medel-Svenson skulle kjøre trygt og rimelig på svenske veier. Ikke mer.

En viss oppgradering av Kjell Harrys interiør har nok foregått, forsetene er brune mens baksetet er rødt, som vi alle ser. Og er utstyrt med de pålagte sikkerhets-selene. Av det slaget som henger og slenger og alltid vikler seg rundt foten når man går ut.

I så måte



At en Volvo Amazon 1969 har overlevd så lenge tyder på et engasjert eierskap: bilen var så å si uten rustbeskyttelse da de ble levert fra Gøteborg. Kjell Harrys utgave er ikke den eneste, i alt var det 667791 Volvo Amazon som fant sine eiere rundt omkring.

I GVK finnes opp til flere Volvo Amazon. Med eiere i forskjellige stadier av fortvilelse, alt etter hvor de befinner seg på rust-skalaen. Kjell Harry er i den kategorien vi kaller «fornøyd+».





Kjell Harry Salbu er 1951-modell. Med eksamen fra Jern og Metall på yrkesskolen havnet han hos Amund Clausen på Sunnjordet som lærling. Det ble 8 år på Sunnjordet før han dro til Skotfoss Bruk og jobbet med litt av hvert i produksjonen. Skotfoss Bruk startet i 1893 og holdt på frem til 1987, ca. 93 år. I ca. 30 av disse årene hadde de Kjell Harry på lønnslisten.

«Tja, det var helt tilfeldig, det kunne likegodt ha blitt Buick eller noe slikt..» Det er svaret vi får når vi spør om hvorfor han har hatt flere Volvo Amazon. Den aller første veteranbilen han åpnet døren på var i 2003. En Volvo Amazon GT, 1968.

Vi har nevnt det nøysomme inntrykket som møtte oss inne i Kjell Harrys Amazon. Vi formodet umiddelbart at yatzy-terningene ikke var en del av standardutstyret fra Gøteborg, selv om akkurat Amazon er overrepresentert med slike dinglende i vinduet.

Opp gjennom årene foregikk det likevel en del utvikling på den tekniske siden: Bakparten på bilen var feilkonstruert slik at ved en påkjørsel bakfra så krøllet den seg ned bakpå. Dette slet den med helt frem til høsten 1962, da fikk Amazon en pålitelig bakpart som ble der den skulle være når den fikk en trøkk i enden.

De tidligere nevnte sikkerhetsbeltene ble installert alt i 1959, det sjokkerte bilprodusenter verden over. Tre-punkts belter som standard! Det fantes noen få andre produsenter som tilbød slikt, men bare som ekstrautstyr!



Kjell Harry Salbu har vært eier av mange forskjellige veterankjøretøyer opp gjennom tiden. I garasjen like ved siden av Volvo Amazon står et lite sjarmtroll: Tempo Lett 50 ccm fra 1971. Den tilhørte Sivilforsvaret og tjenestegjorde på Akershus



Festning der den fungerte som postbud og brakte skriv og forordninger rundt omkring på festningsområdet. Den ble nok neppe brukt til il-post, det ble nok sendt til fots, det gikk forttere. Forsvaret har det ikke travelt i fredstid.





50 ccm gir ikke store motorkraften, men likevel har Tempo Lett 1971 klart å legge 7868 kilometer bak seg i kongens tjeneste før den ble dimittert og havnet i Heimevernet.

Som pensjonist havnet den hos Geir Danielsen i GVK, han er også litt betatt av slikt som går på to hjul. Til slutt befant den seg i stuen til Kjell Harry Salbu, i et foreløpig ukjent år.

Der sto den som blikkfang helt til Fru Danielsen forlangte at enten ble den omplassert til Kjell Harrys garasje, eller så ville handelen bli omgjort. Det virket, nå står den i garasjen.

Nå må det sies at det ikke er et helt ukjent fenomen i GVK at motorsykler står til pynt i stuer rundt omkring. Tross det, vi har ennå ikke hørt om en som har en hel veteranbil i stuen. Så langt strekker ikke entusiasmen seg, selv i GVK.

Kjell Harry Salbu havnet i GVK i 2002, han ble invitert med som gjestende observatør av sin venn Helge Wærstad. Og han har blitt der siden. I løpet av den tiden har det vært en viss gjennomtrekk hos ham, veteranbiler har kommet og gått, mesteparten Volvo.

På den nåværende har han gjort en del nødvendig arbeid, bl.a. skiftet han hele bremsesystemet. Det skjedde etter at bremsene forsvant en gang på vei til Helgeroa, da falt bremseskoene fra hverandre og satt seg på tverke i selve bremsetrommelen. Noen styrestag er også skiftet, og det finnes ikke rust. Så nå er alt såre vel. Han har også fått registrert bilen som *Motorhistorisk kjøretøy*. Så nå kan Kjell Harry smile fornøyd i lang tid fremover.







Da gikk turen til Autodromo Estoril og Classic Racing denne gangen, det er det årlige arrangementet med internasjonal deltagelse.

# Portvin og sportsbil



Vi var fire «petrolheads» fra Skien ( Helge, Helge, John og Per-Tore) som hadde planer om å finne noe Classic Racing sydover når det høstes her hjemme. Fly fra Gardermoen til Lisboa torsdag først i oktober. Der hentet vi leiebilen og etter litt feilkjøring fant vi retningen til Cascis hvor vi skulle bo en uke.

Etter en time var vi i Gamlebyen i Cascis der vi hadde booket en leilighet, koselig badeby ved Atlanterhavet. Da vi hadde installert oss var det tid for å senke skuldrene og ned til nærmeste bar for et glass portvin, vi var tross alt i Portugal..

Fredag var det grei temp, så da var det å kjøre bil til Autodromo do Estoril. Dette er en bane som er 4,36 km lang, ble bygget i 1972, to hårnålsvinger, betydelig høydeforskjell, en veldig artig bane særlig for gamle racerbiler. Her ble det kjørt formel 1.

Portugal Grand Prix fra 1984- 1996. Depotet var så stort at det gikk et minuttog fra den ene til den andre siden. Fredag var det kvalifisering før lørdagens heat. Så da var det å svive rundt og suge inntrykk alt av lyder, lukter og høye turtall fra drømmebiler av alle slag.

Lørdag kjapp frokost og rett på banen da startet løpene, da var det «alvor» selv om dette er litt på «moro» kommer «horns» fort frem hos sjåførene.

Mange artige heat, en klasse som heter Iberian Historic Endurance, dette var et heat som varte i femti minutter. Her fikk de gamle racerbilene virkelig prøvd seg. Der var alt fra Volvo Amazon til Ford GT 40 (som vant 24 timers løp på Le Mans på 1960-tallet) og mye annet, dette måtte bli morsomt. Classic GP- Pre 1986 F1 var et annet heat med 14 formel 1 biler, nydelige biler å se og ikke minst HØRE. Her var mye artig bil å se, blant annet sekstitalls Formel 1 Elf Tyrell som gikk kun i 1976-77, forresten på svenske Anders Torp F1 runden i 76.







En herremann fra England stilte i en Morgan SLR 1963 modell, Morgan kjenner vi som åpen klassiker men denne var en lukket aluminiumsbil laget i tre eksemplarer. 2 av disse var på Estoril. Og ellers mye artig bil, som man drømmer om fra Tyskland, Italia, Frankrike, Japan USA osv.

Cascis er som nevnt en hyggelig badeby ved Atlanterhavet med mange turister i sommerhalvåret. Så etter en lang dag på banen og et par glass på terrassen vår sammen med noen kjentfolk fra Oslo, var det tid for litt mat og drikke på strandpromenaden. Søndag var det på`an igjen, litt grått på morran, men bra temp. Full fart hele dagen, rusle rundt i depotet og snakke litt med sjåførene mellom heatene. Var heldig å få en hyggelig prat med en dansk legende, Tom Kristensen etter en lang karriere 9 ganger vinner av 24-timers-løpet på Le Mans, farter han rundt og kjører Classic Racing med litt lavere skuldre.

Vi hadde enda noen dager før hjemreise, så tid til å kikke seg rundt en dag i Lisboa som er en hyggelig fin gammel by ved havet og de kjente trikkene opp til den fine borgen midt i byen.

Så dette er en tur som kan anbefales, alltid fint med en tur sydover når sommeren er på hell her hjemme.





# Hobby og samlermessen i Langesund

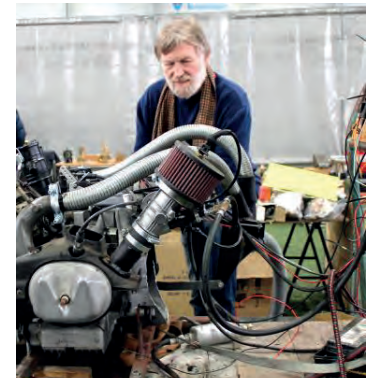
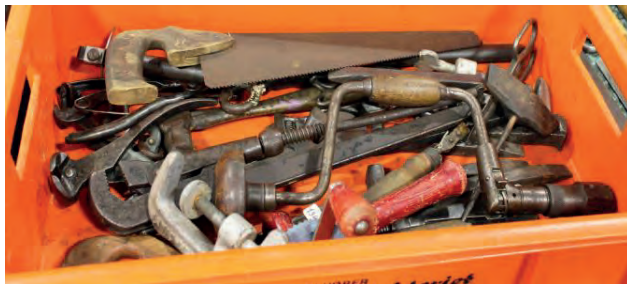


La oss slå det fast: Folk samler på alt mulig rart. Det kom tydelig frem under Hobby og Samlermessen i Skjærgårdshallen i Langesund 28 / 29. november. Og det pussige er, at folk også kjøper alt mulig rart..

INNANG  
MARKED  
VELKOMMEN  
LØRDAG KL. 11-17  
SØNDAG KL. 11-16  
BILLETTPRIS  
VOKSNE 40,-  
BARN GRATIS  
ÅPEN KAFE



GVK har deltatt på disse messene omtrent fra da de startet. Vi bringer noen nostalgiske klipp fra Skjærgårdshallen i 2016:



Bjørn Bunkholt selger porselen og litt-av-hvert, John Austad selger klubbens første bok, Geir Grøtvik selger bil mens Stein Haugseter alias Reodor Felgen demonstrerer hvordan en 2cv-motor kan øke antall hestekrefter mange hundre (?) prosent. I dag har GVK stort sett gått bort fra det kommersielle og gått over til å presentere hobbyen klubben egentlig driver med: Veteranbiler. I alle format.







De fleste som har besøkt brukthandelen til Skrot-Tor den gang den eksisterte, vil huske at han hadde en plakatt hengende i døren: Her inne finner du alt du ikke trenger. Slikt kan man jo stille spørsmålstegn ved. For i Langesund var det overflod av alt. Også modellbiler. Den som ikke fikk sin samlertrang tilfredstilt her vil neppe få det andre steder heller.

GVK har tidligere bevist at antall hjul spiller ingen rolle, på messen bekreftet både en Vespa og en Tempo at klubben også er aktiv innen MC. For øvrig lå tyngdepunktet på veteranbiler.

Yngvar Håkonsen hadde tatt med seg sin Singer, som fikk en ekstra vindusvask før han mente den var presentabel nok.

Tobias og Laila kom med sin nesten nyervervede Volvo, den hadde hatt to tidligere eiere i klubben, Andreas Cleve og Håkon Hansen. Nå var de 3. og 4. eiere av kjøretøyet. Både Tobias og Laila stilte som mannskap under hele messen sammen med medlemmer av den eldre garde. Vi føler at fremtiden er i trygge hender.

Tobias hadde ikke bare med sin Volvo. Men også en ny del til Ivar Ruuds skralle. Den hadde han støpt på oppdrag, og han tar gjerne i mot flere oppdrag fra medlemmer i klubben.







Det ble servert karbonader og potetmos av høyeste kvalitet til dugnadsgjengen. Reservebenken ventet på tur ved bordet med forestilt tålmodighet.. Som i fjor fikk vi besøk av Bård Hoksrud. Sist fikk han vår jubileumsbok, denne gangen fikk han en GVK-pins av Gunleik.



På klubbens stand kunne de besøkende fritt ta med seg tidligere utgaver av Veteranvognen som Jarle hadde brakt med seg. Det var ikke mange eksemplarer han behøvde å ta med tilbake til klubben.



Steins motoriserte tråbil var et blinkskudd for de små. (Bildene er gjengitt med foreldrenes tillatelse.) Da det hele var over skulle alt hjem til sine respektive vinteropplag, noe som innebar en del dugnad. Å få det hvite «beistet fra Siljan» på plass krevde sitt. Den dro opp på hengeren for egen maskin og egen eksos. Dermed ble det brannalarm og hastebesøk fra brannvesenet i Bamble. Og bot. Til arrangøren som glemte å ringe og avbestille. Vi kan kalle det en ildfull avslutning på Hobby og Samlermessen i Skjærgårdshallen 2024?







Falköping med Falbygden.

## *GVK-tur til Falköping 22. til 24. mai 2025*

**Vi inviterer til felles tur til Falköping som ligger mellom Vänern og Vättern. Kjørelengde totalt ca 550 km.**

Vi møtes i Sandefjord torsdag 22 mai kl 08:30 ved Colorline-terminalen. Utlevering av billetter/reiseinfo. Avgang båten kl 10. Brunsj-buffet. Fra Strömstad kjører vi raskeste veg mot Trollhättan og videre til Grästorp (kafe) hvor vi tar ei pause. Så til Hotell Falköping (dagsetappe 200 km). Gratis parkering. Felles middag.

**Fredag 23.** tilbyr vi kjøretur til Skara (dagsetappe 75 km). På veien besøker vi Varnhem klosterkyrka med klosterruiner fra middelalderen. Omvisning med guide.

Så kjører vi til Skara der vi skal spise lunsj. Skara var en gang «hovedstad» i Götaland.

Etter lunsj kjører vi sørover til Hornborgasjön våtmarksområde, der vi skal se utsiktspunkt for fugler (trane). Deretter kjører vi tilbake til Falköpings Osteria (osteutsalg og mye andre matvarer). Felles middag på hotellet.

**Lørdag 24.** blir det retur hjem på mindre veier. Vi kjører til Lysekil hvor vi skal ha felles lunsj. Så via Fjällbacka til Strömstad, 250km. Tid til å shoppe i Strömstad. Middag ombord. Ank Sandefjord kl 22:30

**Maks 25 biler, minimum 15 biler.**

**Bindende påmelding seinest 11 april (til påske).**

Skulle det bli for mange deltakere blir det prioritert etter innbetalingsdato. Husk reiseforsikring.

**Påmelding skjer ved innbetaling av beløpet til kto. 2670 40 44703.**

Send epost til Oddvar eller Tore vedr. navn deltakere, fødselsdato, mobilnr og reg.nr.bil.

**Spørsmål rettes til:**

Oddvar: 971 81 656, ohoeijor@online.no

Tore: 924 01 984, trkvl3@gmail.com

**Priser**

Inkluderer Colorline T/R med brunsj, hotell 2 netter m/frokost, 2 middager og 2 lunsj, guiding i Varnhem middelalderkyrka. Middag på hjemturen.

**Kr 7.200 for en bil, to personer i dobbeltrom  
Kr. 4.300 for en bil og enkeltrom**





# Bilmuseet på Fornebu



Snøhvit: Ford V8 special 1948. Bygget av Greger Strøm. Øverst demonstrer omviseren sittestillingen i Snøhvit.



Denne bilen er bygget på Fornebu av Ralph Lysell. Han kalte denne for «Rally». Den er bygget i aluminium og er eneste eksemplaret i verden.

Motoren over til høyre er en ekte Lamborghini. Bilen i bakgrunnen er en Shelby GT 350.

Til høyre er et noen Midgets racere, og diverse bensinstasjonstilbehør fra eldre dager.

På Fornebu ligger et lite bilmuseum vegg i vegg med Vespa-museet. Innholdet i bilmuseet er det to privatpersoner som eier. En som er veldig glad i Lamborghini og en som samler på biler som det bare er ett eksemplar av. I tillegg er begge to glade i diverse tilbehør så det er rikelig med artige ting og tang som fyller opp lokalene. Vi reiste inn en lørdag og ble veldig godt tatt imot av de to som den dagen passet samlingen. Vi fikk foredrag om bilenes historie og mye annet. Museet er vanligvis åpent lørdag og søndag, men sjekk Fornebu bilmuseum på Facebook og gjerne ring før du kjører så du ikke kommer til stengt dør. Den store fordelen er at det er kort fra Grenland til Fornebu.







1985 Lamborghini Jalpa 3500 og to utvalgte Vespa. Under: Vespa avdelingen, med en stor samling modellfly i taket. Vi er jo på Fornebu! Nederst til høyre er en vakker Vespa fra Sandefjord.



I tillegg til alt dette er sjøsiden av Fornebu vel verdt en spasertur, flotte områder. Sjøflykroa kan også anbefales, eller en lunsj på Cafe Caravelle.

Tekst og bilder: Leif Hægeland.





# MEDLEMSMØTER



## Referat fra medlemsmøte 5. desember 2024

Formannen ønsket velkommen til rundt 75 medlemmer på årets siste medlemsmøte.

### Diverse info

Hobbymessa i Langesund ble en suksess for GVK. 1500 besøkte vår stand, og flere medlemmer viste frem kjøretøyene sine. Gode tilbakemeldinger, og moro at ungdomsgruppa hadde bred deltagelse.

Vi har fått ny leieboer i utleiehuset vårt.

Det oppfordres til å poste små og store ting på klubbens Facebook side.

Forrige helg ble eier av en bil etterlyst, noe som vakte veldig engasjement.

Vi har fått bekreftet at GVK eier domenet [www.gvk.no](http://www.gvk.no)

Wattenberg har nå sluttet med 98 oktan.

Man leter fortsatt etter noen som kan ta

over for Tore Kvaale som «løpsgeneral» for Grenlandsrally. Jobben kan gjerne deles på flere.

På styremøte i desember ble det i samråd med huskomiteén, vaktmestere og ungdomsrepresentant besluttet å oppgradere rommet i 2. etasje. Det blir stadig blir flere på møtene og klubben ser derfor behovet for mer plass. Det er snakk om utbedring av knirk i gulv, samt overflatevedlikehold av vegger og tak. Tanken er at rommet utover det å være «avlastningsrom» under møtene våre, også kan nyttes som et allbruksrom.

Det ble kommentert fra salen at sørveggen på låven begynner å bli dårlig og burde prioriteres først. Her må det byttes vannbrett med mer, samt males. Det samme gjelder inngangspartiet på utleiehuset.

Klubben takker Tor Gunnar Eikeland som har pyntet opp lokalene våre med juletre!

### Kjøp og Salg

Oddvar Høyjord fortalte at han i våres kjøpte en 1999 MB 200 SLK og nå har solgt sin VW K70.

### Kveldens underholdning

Tradisjonen tro stilte Jan Arthur Pettersen opp med «Julemoro», denne gangen akkompagnert av Narve Nordanger. Det ble vist artige videosnutter fra 30- og 60-tallet som viser både god og dårlig trafikkultur, pluss klipp fra årets Styrkeprøve på Sørlandet (for biler eldre enn 1925).

Deretter ble det gjennomført en julelagquiz med veteranbiltema og varierende vanskelighetsgrad. Quizen var engasjerende, og alle fikk premie av det søte slaget.

Geir Havgar gjennomførte til slutt årets siste loddrekning.

*Referent John Arvid Vestgarden*

## Referat fra medlemsmøte 9. januar 2024

Formann ønsket nærmere 95 medlemmer velkommen, sannsynligvis ny rekord. Veldig hyggelig med så mange medlemmer på møtet.

### Diverse info

Valgkomiteens leder Bjørn Granheim la frem komiteens forslag på de verv som er på valg til årsmøtet. Tore Kvaale presenterte Toddyreisens tur til Falköping i Sverige.

### Medlemmenes fem minutt - Kjøp og Salg

Oddvar Høyjord hilste fra Vrådal hotell som gjerne tok i mot besøk.

Hans Tore Solberg ønsker seg en Volvo B-16 motor.

Bjørn Granheim har en bekjent som skal selge en 4-dørs Opel Rekord B fra 1966. Ivar Ruud har en bekjent som skal selge en pen Wolsley 6/80, -53 mod. for kr. 80 000,-.

### Nye medlemmer

Cecilie Wilhelmsen som ønsker seg en 80-talls M-B W123. Kjetil Svendsen som har en MGA -57 mod., en 1929 A-Ford, og en Austin Seven i bæreposer.

### Etter pausen

Foredragsholder Jan Tore Øvrum fortalte om Skien på -70 tallet, igjen et interessant foredrag om utviklingen i byen. Han viste mange bilder av livet i Skien. Han nevnte utbygging i Kverndalen, utover Broene, på

Gulset og Klyve, og i sentrum. Det var et meget engasjerende foredrag, og medlemmene hadde igjen mange spørsmål og kommentarer. Det var mange som kjente seg igjen på bildene.

Kveldens trekning ble foretatt av Kjell Harry Salbu.

*Referent Per Øvrum*





# Årsmøteprotokoll fra GVKs årsmøte 6. februar 2025 (forkortet):

Formann ønsket kl 1900 i alt 79 registrerte medlemmer velkommen til årsmøte. Innkallingen ble godkjent, og dagsorden ble godkjent. Deretter ble Jan Arthur Pettersen valgt som møteleder og Per Øvrum som referent. Gunleik Kjestveit og Yngvar Håkonsen ble valgt til både tellekorps og til å skrive under møteprotokollen.

Årsberetningen for 2024 ble gjennomgått av sekretær. Huskomiteens rapport for 2024 ble gjennomgått av møtereferent. Redaksjonskomiteens beretning for 2024 ble gjennomgått av Narve Nordanger. Regnskapet for 2024 ble gjennomgått av kasserer Dan Kr. D. Jonassen. GVK fikk et underskudd på kr. 64833,- som primært er grunnet i at støtten fra Sparebank-foreningen til nytt inngangsparti (130.000) ble bokført i 2023, mens arbeidet ble utført og fakturert i 2024. Revisjonsrapporten ble gjennomgått, hvor klubbens regnskap ble funnet i orden. Regnskapet ble deretter enstemmig godkjent av årsmøtet.

## Kontingent for etterfølgende år (2026)

Styrets forslag til kontingent fra 2026 var at denne økes med kr. 50,- etter å ha stått stille i siden 2017. Årsmøtet godkjente forslaget. Kasserer redegjorde deretter for styrets budsjett, som deretter ble godkjent.

## Innmeldte saker

Styret innstilte et forslag til årsmøtet om innkjøp av et klubbkjøretøy. Narve Nordanger orienterte om styrets forslag. Her var det mange meninger og etter avstemming ble forslaget utsatt til neste årsmøte. Se egen vignett om denne saken.

## Jubilanter og utmerkelser

**25 års jubilarer:** Tilstede: Arne Morten Lund, Andreas Cleve, Kjell Eliassen. Ikke tilstede: Johannes Nikolaisen, Odvar Dyrud, Terje Juvet, Oddbjørn Lia, Torbjørn Sørensen, Håvard Tveten.

**40 års jubilarer tilstede:** John Austad, Gunleik Kjestveit. Ikke tilstede: Kåre Gjelstad, Jørn Urberg Tveten.

**50 års jubilarer:** Svein Olaf Ekornrød (tilstede), Bjørn Bunkholt (ikke tilstede)

## Andre utmerkelser:

**Innsatsdiplom:** Dag Holmer (post mortem), Geir Grøtvik, Bjørn Granheim og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen (alle til stede). Hege Haugseter (ikke tilstede).

## 9. Valg / Valgkomiteens forslag til verv:

**Formann:** Jarle Rønjom - gjenvalgt for 1 år (2026)

**Nestformann:** Dag Henning Eik - ikke på valg (2026)

**Sekretær:** Per Øvrum - ikke på valg (2026)

**Kasserer:** Dan K. D. Jonassen - gjenvalgt for 2 år (2027)

**Styremedlem 1:** Tore Kvaale - ikke på valg (2026)

**Styremedlem 2:** Ulf S. Rørvik Larsen - gjenvalgt for 2 år (2027)

**Varamedlem 1:** Narve Nordanger - ikke på valg (2026)

**Varamedlem 2:** John Arvid Vestgaarden - gjenvalgt for 2 år (2027)

**Revisor 1:** Stein Haugseter - ikke på valg (2026)

**Revisor 2:** Ole Aglen - gjenvalgt for 2 år (2027)

**Valgkomite:** Bjørn Granheim – gjenvalgt for 1 år  
Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Årsmøtet ble avsluttet av møteleder kl 2100. Deretter var det tradisjonell servering av snitter og bløtkake til alle fram møtte.

Referent: Per Øvrum

## Styrets forslag til årsmøtet om innkjøp av klubb-bil i GVK:

**Bakgrunn:** Formålet med dette forslaget er å senke terskelen for å få oppleve gleden ved å mekke og køyre veteranbil for våre medlemmer som ellers ikkje har tilgang på gammalt kjøretøy. Styret registrerer at andre foreningar både her i landet og utanlands gjer liknande ting for å styrke rekruttering til hobbyen og meiner at no er tida komen til Grenland også. Klubbens styre ønskjer å handle inn ein veteranbil til klubben som ikkje krev restaurering, men som kan brukast til opplæring i vedlikehald og mindre reperaturar og som i kjøresesongen skal vere mest mogeleg disponibel til utlån.

### Tekst til votering:

GVK ved styret kan bruke inntil kr 80.000 til innkjøp av ein veteranbil i brukbar stand til disposisjon for særleg ungdomsgruppa i klubben til opplæring i reparasjon og vedlikehald av veteranbil (stikkord sosial mekking). I tillegg kan styret disponere inntil kr 20.000 til årleg vedlikehald av aktuell klubb-bil. Bilen skal bli registrert på og vere forsikra av GVK, og forblir klubbens eige-dom. GVK ved styret skal organisere og kontrollere tilfredsstillande lagring og forvaltning av bilen.

Når klubb-bilen er kjøpreklar, står denne til disposisjon for klubb-

medlemmer til veteranbil-køyring på rotasjonsbasis gjennom eit forenkla timerekneskap der særleg deltaking på reperatur og vedlikehald genererer lånedagar. Framlån skal ikkje skje og gyldig medlemskap er eit vilkår for å låne bilen av klubben. Ved bruk er det lånetakar som står for drivstoff-utgifter og bompengar påløpt. Kostnader ved ein avslutta låneperiode skal gjerast opp, før det aktuelt med nytt utlån til same medlem.

Styret skal utnemne ein bilansvarleg som ivaretar tilsyn med bilen og organiserer disponering og bruk. I tillegg vil klubben oppmode medlemmer med fagkunnskap innan reperatur av aktuell bil, til å stille opp som mentor (ref Farmen) når det blir arrangert mekkekveldar.

Dersom interessa forsvinn hos medlemmene eller det er ingen som vil stille som bilansvarleg eller mentor, skal GVK etter styrevedtak selje bilen. Ved evt sal av klubb-bilen kan pengane frå salet disponerast til å kjøpe ein ny klubb-bil elles går dei tilbake til kassa. Målet er at eit slikt prosjekt ikkje skal koste meir enn løpande vedlikehaldsutgifter, og kjøp mot sal av kjøretøyet skal gå nokonlunde opp i opp (som for andre veteran kjøretøy).



# ROMNES

## ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmar



Med 90 cm karmar



**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

Bildetxt







## Historien bak Den gule pære

*Denne artikkelen mottok Redaksjonen fra Inge Valle, og vi gjengir den her i Veteranvognen til glede og lærdom for våre lesere. Artikkelen er skrevet av Terje Lund.*

Det var faktisk 1.verdenskrig som var hovedsaken til at dette fenomenet med gule pærer på kjøretøy dukket opp i Frankrike. Mange kjenner nok til at det på franske kjøretøy var vanlig med gule hovedlys frem til 1993.

Det kom nok en del franske kjøretøy med hvite lamper til Norge også før den tid, noe som skyldtes at man i Tyskland forbød gule hovedlamper fra 1963. Selv for veteranbiler besto dette forbudet i mange år. I Tyskland gjelder i dag regelen at dersom kjøretøyet er over 30 år gammel får man kjøre med gule lamper.

De gule lampene kom som et påbud ca. 1915 under første verdenskrig. Med andre ord for over 100 år siden. Begrunnelsen var den gang at kjøretøy med elektrisk lys skulle kjennes igjen som franske biler og motorsykler. Dette gjaldt selvsagt også for militærkjøretøy. Det fantes i starten flere eksempler på at man beskjøt egne kjøretøy. Påbudet kom med andre ord som en militær forordning.. Man burde vel da på den andre siden av frontlinjen ha forstått at dette var en form for lurei, men tyskerne foretok seg ingenting.

Under denne krigen ble det selvsagt levert store

mengder motorkjøretøy til den franske hær. Det gjorde at man produserte et stort antall gule lamper. Da krigen var over i 1918 ble dette til en standard nærmest av seg selv. Pærene fantes i millioner, og i årevis brukte man etter krigen disse pærene. Til å begynne med av nødvendighetsgrunner. Senere ble det en fransk standard helt til EU-forskriftene satte en ende på fenomenet. I 1937 kom det til og med en ny lov som gav påbud om gule pærer. Denne ble formelt opphevet i 1993. I praksis betyr det at alle franske biler fra denne tiden originalt skal ha gule lamper. Citroen Traction Avant ble som kjent satt sammen både i England, Tyskland og Belgia. Hvorvidt disse hadde hvite eller gule pærer vet jeg ikke. (Biler produsert i Tyskland hadde sikkert hvite pærer.)

Det fantes i årevis mange teorier om bruken av gule pærer i Frankrike. Det ble diskutert om de for eksempel lyste bedre i tåke, om de blendet motgående kjøretøy mindre etc. Men grunnen var altså første verdenskrig.

(Artikkelen er tidligere publisert i Citrophile nr 91, 2024)





# 1957 – året med deilige fristelser på to hjul.

*La det være sagt med en gang, det er mopeden vi referer til, ikke det som sitter oppå..*

«Teknikk for alle.. Er det noe av dette du kan bruke i Blekka?» John Austad hadde hatt opprydning i skapet. Dermed var vi eier av et magasin som inneholdt 66 år gamle nyheter.

I tillegg til mange tekniske nyheter fikk vi også første kapittel av «En verdensomseiling under havet», boken av Jules Verne. Om kaptein Nemo som den splitter gale kapteinen på undervannsbåten Nautilus. Filmatisert av Walt Disney med selveste Kirk Douglas i hovedrollen som den store helten som sloss mot den mest kunstige kjempeblekksprut som Hollywood noensinne har produsert. Kinobilletten kostet kr. 0,75. En hel ukelønn den gangen.

Vi lar undervannsbåten Nautilus og Kirk Douglas seile sin egen sjø og holder oss på landjorden. Vi foretrekker nemlig pene piker på moped fremfor kjempeblekkspruter på havets dyp.

En gang i tiden var det helt vanlig at man fant unge billedskjønne piker strødd omkring på bilpanser når man lanserte nye modeller. Om det hjalp på omsetningen skal være usagt.

Men derfor er det ikke helt unaturlig at man prøvde samme trikset når det gjaldt å promotere et noe enklere kjøretøy: Mopeden.



## FRA MOPEDFRONTEN

Hvilken type moped skal vi velge? - Fargeglade og fristende sto årets nye mopeder utstilt i Oslo ved sesongens åpning i år



Manascoot'en gjør kjøringen til en ren fornøyelse.

rustet med B. F. C. motorer som utvikler hele 2,5 HK. Speedwaymodellen har ikke bakhjulstjæring, men den vil uten tvil vekke begeistring hos ungdommen. Scootermodellen er utstyrt med viftekjøling og fotgear som bare er 2 knøtter til å trykke på, ett for hvert gear.

Termopeden bygges i Skien og blir utrustet med den slitesterke og robuste 2 gears Ilo-motoren. Sykkelen har en stilig og enkel konstruksjon, men bakhjulstjæringen er sløyet i første omgang.

Av de utenlandske modellene måtte en legge merke til Jawa-mopeden. Sykkelen særpreges av enkle linjer, liggende sylinder med kort eksosør og potte. Det fantes ingen pedal, i motsetning til hva de fleste andre hadde. Det var i stedet en kickstarter som vendte fremover, 3 gear med fotstjalling er det også verdt å merke seg. Av bagasjealternativ var det bare en veskeholder foran bena.

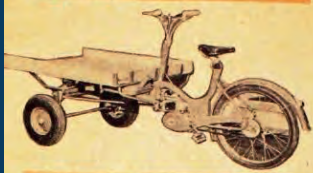


Nest etter sykkel er vel mopeden det enkleste fremkomstmiddelet som noensinne er produsert. Den aller første kom på markedet i 1953. Da ble det tillatt å føre sykler med mindre enn 50 ccm uten førerkort. Vi tillater oss å minne om hvordan betegnelsen moped oppsto: latinsk: ped=fot, første stavelse i pedal. Mo=forkortelse for motor. Altså: Moped=Motorfot, de

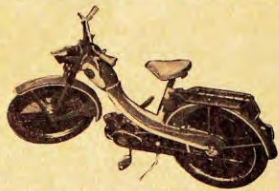
første hadde jo pedaler. Her hjemme gikk den også under betegnelsen *Knallert*. Vi ble etterhvert ganske raskt presentert for de norskproduserte modellene: *Raufossmopeden*, *Svithun* og *Tempo*. Og for Skiensborgerne vil det også være naturlig å peke på *Vadrette-mopeden*, eller *Termoped*. Som ble produsert så å si like utenfor stuedørene våre.



H.M.W. vare-moped er både sterk og praktisk.



Termopeden er en vakker modell med sine rene farger.



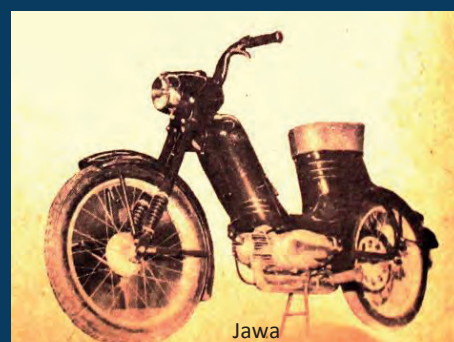
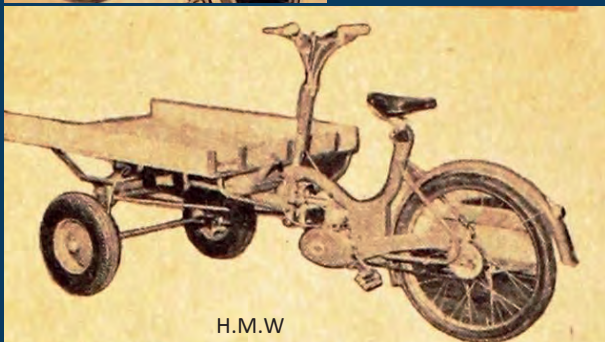
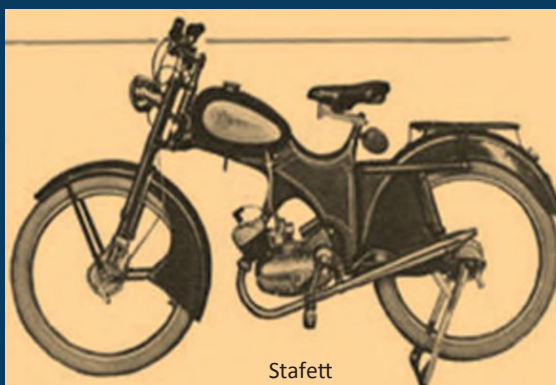
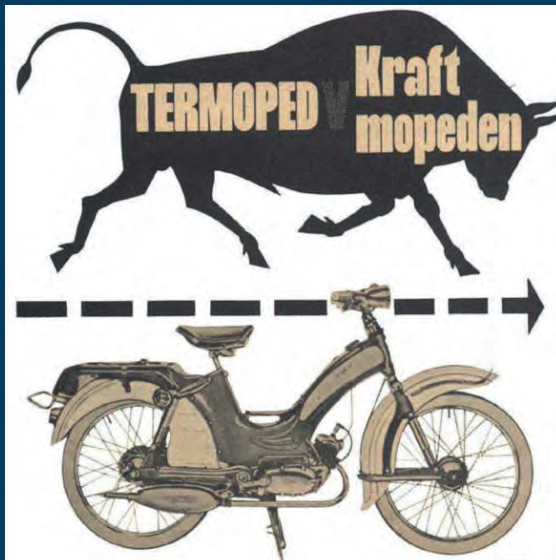
Libelle — en ny moped-scooter, er utstyrt med en 2,5 HK motor og viftekjøling.



Victoria Nicky, en scooter som helt mangler pedaler.



Den nye modellen av Boyd-mopeden har nå fått to eksosrør.



Markedsføring er viktig. Men virkemidlene er ikke alltid helt i tråd med fakta. Selv om *Termopeden* fra Vadrette var utstyrt med den tyske ILO- Victoria-motoren på 2,2 hestekrefter er det vel en smule overdrevet å betegne den som «kraftmopeden».

I dag ville antagelig Forbrukertilsynet ha løftet et øyenbryn eller to. Men skal man vinne frem på markedet så tar man gjerne i bruk enkelte tvilsomme påstander. Som å påstå at 2,2 hestekrefter gjør mopeden din til en skikkelig kraftkar. 50 ccm er og blir 50 ccm. Basta. Men, du slipper i alle fall å trå, i de fleste motbakker..

Reporteren fra *Teknikk For Alle* refererte entusiastisk fra den store mopedutstillingen som fant sted i mars 1957 i Håndværkeren i Oslo. Han lot seg begeistre av de nyeste årsmodellene og de friske fargene og all krom og krimskrams og sist nytt i design og teknikk. Selvfølgelig drar han frem de norskproduserte nyhetene, slik som nyeste modell fra Øglænds forbedrete utgave av Tempolett. Med Sachsmotor på 2,5 hestekrefter, 3 gir, innkapslet kjede og speedometerwire koblet direkte på girkassen. Den hadde til og med fått fjæring bak!

At det fantes en mopedfabrikk i Nittedal kommer nok bakpå de fleste: *Flani*. De produserte en modell som het *Stafett* som også fikk stor honnør i bladet. Du kunne velge mellom hele tre variasjoner av *Stafett*: *Tur*, *Sport* og ... *Speedway!* Utrolig hva man kan få seg til å kalle noe som er utstyrt med 2,5 hestekrefter!

For den som ikke vet hva *Jawa* står for: det er en sammensetning av navnet til grunnleggeren Janecek, og bilmerket Wanderer. Han kjøpt nemlig motorsykkelproduksjonen til Wanderer i 1929: *JaWa*.. Så vet vi det. Jawa ble beundret for sitt helt nye bakparti. Det var nemlig fjærende.

Produsert i det som en gang het Tsjekkoslovakia, men som Moskva rotet til noe aldeles forferdelig. Enden på visen er at nå heter det samme området Tsjekia og Slovakia. Snakk om å gjøre tingene komplisert! *Victoria Nicky* ble produsert i 1954 i Nurnberg i Tyskland. Det som imponerte reporteren var at

den manglet pedaler. Den satset alt på sine 48 ccm. På den mer praktiske siden fremheves «vare-mopeden» H.M.W., som står for Halleiner Motor Werke og ble lansert som et pålitelig, praktisk og robust transportmiddel. Hvis du var mekaniker og bodde i byen Halle i Sachsen-Anhalt hadde du kort vei til fabrikken.

For 66 år siden var disse kjøretøyene fristende ferske nyvinninger for takknemlige kjøpere. Ssom dermed kunne parkere sykkelen og spare slitasje på sine skosåler. På en moped, enten med eller uten pedaler.





**En åtte-sylinderet motor som slår taktfast, et horn som blåser en jevn dyp dur og ulingen fra rettskårne drev i en gammel girkasse. Lyder som vekker noe i en, spesielt om man har sterke minner knyttet til disse lydene, og da gjerne fra en barndom for lenge siden.**

*Av John A. Vestgarden*

Å fylle bensin skal i utgangspunktet ikke ta så veldig lang tid. Heller ikke det å kjøpe et brød på butikken, men har man gammel bil kan slikt gjerne ta noen timer, selv uten motorstopp. Å kjøre veteranbil er noe av det mest sosiale man kan gjøre, for til dags dato har jeg nesten aldri stoppet en plass uten at noen har stoppet for å slå av en prat, og bilprat er vanskelig å avslå. De morsomste historiene kommer som regel når folk kjenner igjen biltypen fra oppvekst og barndom, og man kan nesten se det på blikket når disse menneskene nærmer seg. De stopper opp og man kan nesten føle hvordan minnene tar dem flere tiår tilbake. Det er så utrolig fint at noen vil dele historiene sine!





En eldre herremann i grå frakk og sølvfarget hår kom gående mot Buicken da den stod og lyste opp parkeringsplassen på Rema 1000. Betrukkende blikk og stillhet ble avløst av et høflig spørsmål om merke og modell. I utgangspunktet et helt unødvendig spørsmål, for her snakker vi om en kjenner. Hans far hadde på slutten av 40-tallet en tilsvarende modell, bare ett år eldre og sort av farge. Hans jevnaldrende kamerater var misunnelige, men byttet på å være med på søndagstur. Hvor mange de var i baksetet betydde ikke mye, og mor hadde alltid med nok nistemater til alle. Kokt egg og nøkkelost.

Hva er det med denne linen bak på forsetet hvor man kan holde seg fast? Hvorfor husker alle denne så godt?

Far var mekanikerformann og opptatt av teknikk, så et amerikansk vidunder var nok ett interessant samtaleevne blant kameratene på skipsverftet. Bilen ble derfor av og til lånt ut til bryllup og andre formål, og dette gjorde ikke eieren mindre stolt.

Det kanskje fineste minnet var når han i 5-6 års alderen ble plassert på forskjermen og far skulle demonstrere sine mekaniske ferdigheter. Pluggen ble byttet, ledd ble smurt, og finalen ble å justere tomgangen. Hans far, som var en habil kaffedriker, plasserte da sin halvfulle kopp av tynt PP-porselen på toppen av bilens luftfilter,

og så måtte junior si ifra når det ikke kom krusing på kaffen lengre.

«Slike velbalanserte motorer bygges ikke lengre» sier han i sterk kontrast til lyden av en nyere Opel med dieselmotor starter opp på siden av oss. Han gransker dashbordet, og jeg forstår at han på ny er 6 år gammel her han sitter og drømmer seg bort til en tid da lukten av bensinokso, kokt egg og kokekaffe var det fineste man visste om i hele verden.

En halvrusten varebil av fransk fabrikat kommer sigende opp på siden av Buicken der den står og fylles opp med 98 oktan. Været er varmt, men mannen som stiger ut av vare bilen er kledd i heldekkende arbeidstøy og later til å glemme den varme sola som skinner på oss. Hans blikk er granskende, men smilet selvsikkert i det han sier «Buick 1938?»

Han kan ikke være mer enn 55, kanskje 60 år, men minnene om bestefars bil er etset inn i hukommelsen. Bilen ble kjøpt ny hos Funnemark i Porsgrunn i 1938, og fraktet bestefaren rundt i sin livsgjerning som huslege i kommunen. Bilde av bilen har han i stua hjemme. Den også sort.

«Jeg ble vel aldri så godt kjent med bestefar.» Et smil åpenbarer seg på mannens ansikt, og minner fra middager hos besteforeldrene i den store Sveitervillaen

med glassveranda, blir beskrevet som store høydepunkt i oppveksten. «Men, du vet, bestefar hadde en utfordring. Når desserten var inntatt, så vi aldri mere til bestefar den dagen. Vi barna fikk beskjed om å holde oss unna drikkeværelset.» Så ved smaken av bestemors rabarbrasuppe og til lyden av yatsy-terninger, kunne familien høre bestefarens lystige sang og diskusjon med seg selv, tydelig beruset og fornøgd.

Påfølgende dag var han igjen ute og utøvde sin profesjon bak rattet i sin Buick, og sikkert ikke helt klar for å blåse om lovens lange arm skulle finne det for godt. Drikkeværelse, er det noe vanlig?

Skoene kjennes tunge, og den nye jakka han fikk til bursdagen for to uker siden er gjennomvåt. Regndråpene renner nedover kinnene, luggen klistrer seg fast i panna, og en likegyldighet brer seg i kroppen om at det ikke lenger er noe vits i å skynde seg de resterende 3 kilometerne hjem. Nå kan det likeså gjerne bare stå til, for det blir ikke mer ubehagelig enn det allerede er.

Lyden av fete regndråper som samler seg og faller fra et tre bak gatelykten overdøves av en forsiktig rumling fra noe som får tankene over til noe langt lystigere. Og fra den dagen har han alltid elsket nettopp den lyden. Lyden av en brummende V8er. Onkel ikledd sin sedvanlige uniform med





## Veteranvognen

perfekt press i buksene og den litt for store sjåførluen åpner det elektriskdrevne vinduet og roper «hopp inn!» Og nå sitter han her, i Norsk Hydro sitt nye vidunder og symbol på at bedriftene går bra, sammen med mannen som i mange år har kjørt det gjeveste av biler som har trafikkert veinetet i Grenland og transportert prominente og viktige personer til all verdens avtaler og møter.

Buick Roadmaster 75 må ha vært litt av et skue der den gled over sletteene på Herøya i 1958, så kanskje ikke så rart at den unge gutten en dag nesten 60 år senere realiserte drømmen og hentet en tilsvarende bil fra den andre siden av dammen.

Onkelen sin pasjon for jobben som privat-sjåfør for Norsk Hydro sin Generaldirektør preget nok oppveksten, for det skulle senere bli mange biler, og det skulle være amerikansk.

Men nå står den her og fyller opp all ledig plass på den andre siden av bensinpumpa, for meg. Min til vanlig så ruvende Buick Century blir plutselig beskjeden og underdanig i møte med den helsvarte Roadmasteren. Blikket hans festes på tuppen av halefennene og han forteller at H-15 fortsatt lever. «Jeg vet hvor den er, men de vil ikke selge» Barndommens store drøm befinner seg i dag bortgjemt og innelåst i en gammel garasje et sted ved Aust Torpa.





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...

- 7. mars** – GVK medlemsmøte, foredrag Arnold Nomme om MS Dalen
- 3. april** – GVK medlemsmøte, meir informasjon om program kjem
- 26. april** – Bilar i byen Skien, meir informasjon kjem
- 8. mai** – GVK medlemsmøte, foredrag Jon Winding Sørensen, legendarisk motorjournalist
- 15. mai** – Dekksparekvelde Slevollen
- 22. til 24. mai** – GVK tur til Sverige, sjå annonse s.17
- 25. mai** – Hobbykøyretøyenes dag, Hof
- 29. mai** – Grenlandsrally, som alltid på Kr. Himmelfartsdag
- 30. til 31. mai** – Vårmarknad Seljord
- 31. mai** – Flåkløypa Grand Prix, Lom (Noregs største veteranbilløp)
- 14. juni** – Bilshow Sjøterrassen, Stathelle
- 19. juni** – Dekksparekvelde Slevollen
- 11. til 13. juli** – Norgesløp Sandefjord, eigen omtale
- 25 til 27. juli** – Førkrigsbilar i Setesdal, eigen omtale



## 11. – 13. JULI 2025 NORGESLØPET I LARVIK, STAVERN OG SANDEFJORD

### Veteranbilistenes vakreste eventyr

Årlig samler det godt kjente «Gladløpet» veteranbilentusiaster sør i Vestfold, i Sandefjord og Larvik. Neste sommer satser vi enda større når klubben er tildelt arrangørrollen for Norgesløpet, hovedløpet for veterankjøretøy i Norge.

Base for treffet blir Scandic Park Sandefjord, et sentralt beliggende hotell i sentrum, ved byens havn og den vakre Badeparken.

Lørdagen arrangeres kjøretur på idylliske vestfoldveier og lunsjopphold på Fredriksvern Verft i Stavern.

Påmelding til årets Norgesløp kan gjerast på via nettsida [www.norgeslopet.com](http://www.norgeslopet.com). Som kjent går årets løp i nabolaget til GVK med start i Sandefjord og stopp i Stavern og Larvik. Arrangøren minner om fristen for å booke hotell til framhandla spesialpris nærmar seg.

30



Nokon av oss kviler ikkje på restaurerings-lauvbæra. Øyvind Kvernbakken blei ferdig med sin Mercedes W115 i fjor (sjå Veteranvognen 2024 #2) og har denne vinteren kasta seg over ein tidleg Opel Manta som det viste seg at var mykje meir rusta enn det kilometerstand og lang lagring innandørs skulle tilseie. Utan at dette stoppar Øyvind.



GVK sin eigen Mr Pulverlakk, Jan Arthur på Slevollen, er alltid på søken etter forbetringar. Her testar han spesial-sparkel som kan brukast under pulverlakk. På den måten kan delar som har vore angripne av rust også bli fine. Med pulverlakk rett på metallet blir elles hakk etter tidlegare rust veldig synlege.



1953 Studebaker Champion 2dHT. Dag Holmer sitt prosjekt selges av familien. Mye deler er anskaffet og noe er nykrommet. Diverse rustreparasjoner er gjort, men noen gjenstår også. Motoren gikk fint når bilen ble kjørt inn, men har nå satt seg. Prisantydning kr 45000. Bilen står i Langesund. Kontaktperson Ivar Ruud, tlf 9055 6511.





## Veteranvognen

1963 Plymouth Sport Fury til salgs. Bilen er oppgradert opp gjennom årene og fremstår i god stand med 361 cui motor. Spesiell bil, en av kanskje to i landet. Blir lite brukt og oppholder seg for mye i garasjen. Prisanslag: 250.000Kr. Jon Bjørnaali, Kragerø. Tlf 9503 2838.



1953 Wolsley modell 6/80 til salgs. Fin bil med venstreratt. Nye dekk, nytrukket innvendig, nytt el.anlegg, bra lakk. Selges kr 80 000. Bilen står på Hamar. Kontakt Ivar Ruud for videre info, mob 9055 6511

**Skoda Combi - stor og sterk som familie- og firmavogn**

**11.955** incl. bagsende på papegejeplader  
**8.310** på gule plader

47 heste i den friske 4 cyl. røkkemotor 125 km/t 1700 l ruminhold m. op til 450 kg last. Behagelig personvognskomfort m. 4-trins ratgear. Svært stålkarosseri.

**SKODA**  
DYSSCHØJ

**AABO-MOTOR**  
Rung V. Aabø  
Huske og Skole gressløstasjon  
22 Hamarveid 1 - Aabø - Tlf. 275 28

Per Arne Rung  
Per Arne Rung  
Per Arne Rung

Apropos framsidefoto av ein skjeldan Skoda varebil, her er ein reklame for slike. Legg merke til kommentaren om papegøye-plater, det var den danske ordninga med varebilar som også kunne brukast privat og gjekk på gule og kvite skilt derav kallenamnet.

## «På smale hjul i Setesdal» Treff for førkrigs veterankjøretøy Byglandsfjord, 25. – 27. juli 2025

### Foreløpig program:

Lørdag og/eller søndag :  
Utflukt til Landeskogen fredssenter. 5,5 km fra Revsnes Hotell. Forbehold om åpent! <https://www.landeskogen.no/>  
Båttur med dampbåten Bjoren. <https://www.setesdalsmuseet.no/faste-utstillinger/dampbaten-bjoren/>  
Lørdag ettermiddag; felles grilling på Neset Camping evt. middag på Revsnes Hotell og evt. lunsj på Revsnes søndag (avtales nærmere når påmeldingsfristen er utløpt).

### Overnatting:

Velg selv antall overnattinger dere ønsker!  
Individuell bestilling og betaling direkte til bostedet.

### Revsnes Hotell, rabatterte priser på kode som oppgis ved påmelding.

Priser pr. natt m/frokost: enkeltrum 1.124,-/dobbel 1.520,-/3-sengs 1.764,-/4-sengs 2.092,-  
Bestilles på e-post [post@revsneshotell.no](mailto:post@revsneshotell.no) så snart du har fått oppgitt kode etter påmelding.  
Begrenset antall rom, tørstemann til mølla...informasjon: <https://revsneshotell.no/>

### Neset Camping, campinghytter eller bobil

Se priser på <https://neset.no/camping>. Ingen hytter forhåndsbestilt.

Arrangementet er ikke i regi av en klubb eller et forbund.  
All deltagelse skjer derfor på eget ansvar og egen forsikringsdekning.  
Åpent for kjøretøy t.o.m. 1940-modell

Spørsmål: Kjell-Ivar Sjøreng 92825091/kisoreng@gmail.com

Påmelding senest 1.mai til  
[kisoreng@gmail.com](mailto:kisoreng@gmail.com)

- Ankomst og avreisedag
- Kjøretøy (merke og årsmo-  
dell)
- Antall personer, voksne og  
barn (alder barn)
- Ønskes båttur med Bjoren?

Husk å oppgi mobilnummer!

Påmelding til Førkrigstreff i Setesdalen skjer til [kisoreng@gmail.com](mailto:kisoreng@gmail.com)



Frist for stoff til neste utgave er 1. april 2025



# 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

