

Veteranvognen



Av innholdet:



A-Ford treff i Langesund



GVK tur til Østfold



På smale hjul i Setesdal

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: torehwahl@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 verdisatt 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 rettleiding og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben skal fremme interessen for å oppspore, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

**Årskontigent kr 450,- eller kr 225,- for medlemmer under 25 år.
Sjekk 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 Motorteknik.

Redaksjonens hjørne

I skrivende stund har det blitt midten av august. Sommeren har endret karakter. Temperaturen har blitt lavere, og det blir tidligere mørkt om kvelden. Det er en veldig fin tid til å bruke veterankjøretøyet. Det er enklere og lettere med tanke på varmen som kan være om sommeren. Jeg synes ofte at disse dagene i august er hyggelige. Hver eneste årstid har sin sjarm, og august har en egen stemning.

Jeg minner om dekksparking på Slevollen kl.18 torsdag 24. september. Her har du mulighet til å treffe de andre i klubben, og venner av klubben, helt uformelt. Dessuten er kafeen åpen. Inviter gjerne noen med deg. Alle entusiastkjøretøy er hjertelig velkommen. Alle er hjertelig velkomne til å gå rundt og se.

I sommer har jeg hatt anledning til å kjøre kortere og lengre turer i Telemark. Vi lever i et stort og variert fylke. Det er utrolig mange plasser å se og oppleve og gjerne stoppe ved. Noen ganger har vi tatt med niste og kaffe på termos, andre ganger kjøpt mat og kaffe underveis. I dag vil jeg anbefale et utrolig vakkert sted, Flåbygd, ovenfor Lunde, en vakker bygd langs kanalen. Det er også veldig hyggelig å stoppe i Lunde og beundre Trollbilen som står i et utstillingsvindu. Det er litt rart å tenke på at de bygde biler i lille Lunde på slutten av 50-tallet.

Jeg tipser om å ta en sikkerhetskontroll av ditt kjøretøy i høst. I vårt blad nummer 02/22 så er det en fin artikkel om dette. Vi har fire samarbeidspartnere som gjerne hjelper deg med sjekk. Jeg har av og til fått hjelp til dette og satte stor pris på at erfarne fagfolk så over mine kjøretøy.

Viser også til bladet nummer 02/26, artikkelen om vårpuss. På gvk.no finner du tidligere nummer av Veteranvognen. Husk at mange ting på kjøretøy kan bli sakte slitt. Det er fort gjort å venne seg til dette. Derfor er det så lurt å få hjelp av andre til å sjekke kjøretøyet av og til. Husk å bytte bremsevæske annethvert år. Tenk også gjennom om du trenger bestille deler til ditt kjøretøy allerede nå. Da kan du kose deg med å jobbe på kjøretøyet i vinter. Vil du at et verksted skal hjelpe deg så husk å bestille time i god tid. Tenk sikkerhet og sjekk kjøretøyet både høst og vår.

Vi i redaksjonskomiteen ønsker oss flere reportasjer og bilder. Har du lyst og anledning så send til redaksjon@gvk.no. Jeg benytter samtidig anledningen til å si tusen takk for innsendte bidrag. Når vi er mange som skriver blir bladet variert.

Vi ønsker deg og dine en riktig god høst.

Redaksjonen ved Leif Hægeland

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

SCAN QR KODEN MED MOBILKAMERA

1. Skriv e-post > 2. Skriv navn > 3. Send



*Få med
deg det
som skjer!*

Formannen har ordet

Hei alle medlemmer og andre lesere av Veteranvognen!

Høsten er i skrivende stund rett rundt hjørnet selv om sola fremdeles varmer godt. Jeg håper at du har hatt en fin sommer og hatt det hyggelig med kjøretøyet ditt. Kanskje du har vært på et treff, kjørt et løp eller i det hele truffet mange hyggelige mennesker.

Har du du vært på et treff, kjørt et løp eller opplevd noe spennende og kanskje tatt noen bilder er det hyggelig om du sender til redaksjonen i GVK. Det er alltid flott å få noe til bladet fra medlemmene.

Klubbmøtene fortsetter også i høst på samme måte som før. Vi har gode foredragsholdere denne høsten også. På oktobermøtet får vi besøk av bilhistoriker, forfatter og journalist Asbjørn Rolseth som har skrevet mange gode bøker og artikler. På julemøtet i desember blir det dronofilm fra Grenlandsrally ved Marius Tuft. Følg med på nettsiden vår eller facebook siden. Der kommer det løpende nyheter.

Det er kanskje ikke mange som tenker på, men du kan støtte klubben vår med din grasrotandel. Når du legger inn lottokupongen



eller andre spill fra Norsk Tipping og oppgir Grenland Veteranvognklubb som mottaker, vil klubben motta støtte. Det koster ingenting ekstra for deg.

Nok en gang 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 «Redaksjonens hjørne».

Kos deg med nummer 4 av Veteranvognen

Hostlig hilsen Jarle

STRIPA

Blir bensinprisene dyrere nå så...



Støtt klubben!

Det koster ingenting å velge Grenland Veteranvognklubb som grasrotmottaker hos Norsk Tipping. Av hver hundrelapp går 7 kroner rett i føret til klubben. Så ikke nøl med å knytte til deg klubben som mottaker. Du kan tilknytte deg en grasrotmottaker hos en kommisjonær eller på din side hos Norsk Tipping.



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: Smale hjul på smale vegar i Setesdalen. Her er det Kjell Harald Pettersen og Bergljot Tverraaen i 1938 Buick Special Sedan som står fremst ved Gåseflå langs den nedlagte Setesdalsbana som no er blitt ein del av Nasjonal Sykkelveg nr 3. BAKANFOR står det to andre GVK bilar.





«Vi ble stiftet i 1983 og pr. i har vi 83 medlemmer, men aner ikke hvor mange kjøretøyer..!» Arve Grinaker er den entusiastiske formannen i Vest Telemark Motorhistoriske Klubb, han hadde invitert GVK til besøk og forteller mer enn velvillig. «Riktignok har vi vært oppe i 120 medlemmer, og har hatt møter litt her og litt der, en gang i tiden var vi i nær forbindelse med GVK med noen sporadiske fellesmøter.» Men i 1994 havnet de på det kommunale søppelbrenningsanlegget der de holder til nå. De brukte et par år på å bygge om og pusse opp, og nå er klubben en levedyktig organisasjon med ildsjeler uten tommeltotter og med eget møtelokale og verksted.



Turen startet ved «landhandelen» i Fjærekilen. 20 biler, noen med passasjerer, samlet seg for deretter å sette kursen mot Seljord, hvor klubben var invitert til «en strålende opplevelse». I behagelig tempo dro konvoien oppover i fylket i et tempo som også var tilpasset dem med korte bein. Ved Seljord-klubbens lokaler ble vi ønsket velkommen med duften av grill og karbonader. Veteranbussen understreket hvor vi var havnet, den sto beskjedent men i flunkende god stand inne i halvmørket. H-10310, Rutevogn... Herlig!





Som alltid når veteraner møtes og et motorpanser åpnes samler det seg umiddelbart nysgjerrige sjeler. Dette med tekniske finesser og veloverholte skinnende blanke motorblokker og ellers det som får en veteranbil til å bevege seg har en umiddelbar tiltrekningskraft. Størrelse, antall hestekrefter, hvor fikk du tak i ditt og datt har en naturlig pirrende tiltrekningskraft.

Kyndig vurdering og klassifisering av de forskjellige eksemplarene kunne høres: «Den kommer aldri på veien uansett velvilje!» Tom og Svein var sikker i sin sak, denne lastebilen var redningsløst forlapt.



Noe som kanskje vakte en smule misunnelse hos de tilreisende var et stort og velutstyrt verksted. Vi fikk en grundig gjennomgang av det Seljord hadde hatt befattning med på verkstedet, men misunnelsen dalte nok betraktelig da Arve Grinaker røpet at når den nærliggende elven går over sine bredder stiger dessverre vannet inne i selve verkstedet.

Radiatoren på lastebilen som var under restaurering viste tydelig hvor «flomerket» hadde stått. «Men det skjer ikke så ofte» kunne Arve Grinaker fortelle, «og ingenting er umulig å få orden på igjen..»



Etter disse trøstens ord ble det opplyst at grillen var i full gang. Karbonadene fra Kiwi ble mesterlig håndtert på klubbens egen hjemmelagete grill, spesiallaget av tykt stål og kyndige hender. For de som trengte mer føde var det også tilgang på lomper, pølsebrød og wienerpølser. Og så mye mineralvann man ønsket. Ingen behøvde å gå sulten fra bordet.



Etter den velsmakende lunsjen ble det gjort klart til avmarsj. Meteorologene hadde lagt til rette for en utmerket tur langs de smale veiene i øvre Telemark, og vår kjentmann brakte oss etter hvert bort fra asfalten og førte an på trange, kronglete og bratte grusveier. Slikt er et himmelrike for veteranentusiaster på tur.

Seljord og omegn har mer å by på enn sjøorm og Dyrsku, og når man bever seg langsomt i veteranbil får man med seg adskillig mer enn dem som feier av gårde med sine elektriske fartsvidunder. Vi endte opp foran Hjartdal kirke og benyttet apostlenes hester opp til Holm Landhandel der man kunne handle alt man ikke trengte. Noen nyttet likevel høvet til en iskrem eller en kopp kaffe i veikanten.

«Det er kun 4 parkeringsplasser ved møllen!»

Opplysningen ble mottatt med blandete følelser, det ble apostlenes hester nok en gang. Egderudfossen ved Hjartdal Mølle viste tydelig hvorfor møllen ble anlagt akkurat her.

Takket være iherdige ildsjeler var møllen ikke bare restaurert og vedlikeholdt, men også i full bruk. Vi fikk en grundig gjennomgang av både historikk og fremgangsmåte, og enkelte kjøpte en pose mel, «for å prøve i vaflene..»



Siste post på dagens program: Hjarthdal Gammel-Tekniske Forening. Det som møtte oss gjorde oss noe betenkt.. overdådig rust og mose! Heldigvis, ved nærmere bekjentskap viste de at selv de mest håpløse eksemplarer kunne munne ut i fullgode ferdig-restaurerte veteraner. Igjen viser det seg at energiske entusiaster er i stand til å utføre underverker, også i storformat.. En vellykket avslutning på turen! Vi takker våre venner i Seljord for en solrik, flott og innholdsrik dag!



Ulf



På fredagskvelden var det riktig så surt på parkeringa i Langesund. Foto Narve Nordanger.

På Grensetreffet, *Nordisk A-Ford treff,* i Langesund

A-Ford må vel være den mest populære bilen i veteran sammenheng, den er lett å få deler til og veldig lett å jobbe med.

Av Yngvar Håkonsen

Etter salgssuksessen med T-Forden dabbet av måtte Ford fornye seg og konkurransen var hard. Chevrolet solgte i 1927 flere biler

en Ford noe som var et nederlag for Henry, og Ford Motor Company måtte modernisere seg etter 19 år med pedal-Ford. Den nye modellen måtte ha en vanlig girkasse og også en sterkere motor. Når A-Forden kom, hadde den en motor på 3,3 liter og 40 hk. Sikkerhetsmessig fikk den også firhjuls bremses og laminert frontrute.

A-Forden ble meget populær og solgte godt, hele 4,8 millioner ble produsert fra 1928 til 1931.

En A-Ford ble levert i mange forskjellige utgaver og farger. Den mest populære var Tudor Sedan, altså en to-dørs lukket utgave. Det ble også levert Fordor Sedan (fire dører), en Coupe utgave som var en lukket toseter med svigermorsete, og en Sportscoupe som hadde kalesjestoff over det faste taket og ellers lik en Coupe. Av åpne utgaver fantes Phaeton som femseter med fire dører, pluss Cabriolet med sideruter og svigermorsete. I tillegg kom billigmodellen Roadster som lignet Cabriolet, men ikke hadde sideruter. I dag er Roadster meget ettertraktet og den dyreste av de vanlige utgavene. Det ble også levert luksus-utgaver som Victoria som kom i 1930-31. I tillegg ble det levert ulike varebiler, pick-uper, lastebiler, brannbiler og til og med buss-chassis. Det finnes i dag faktisk 900 registrerte A Forder i Norge.

Det årlige «Grensetreffet» for A-Forder som arrangeres rundt om i de nordiske landene, ble i 2026 lagt til Langesund hvor løpet gikk 13. juni. Der ville Vidar Sjøberg være med etter at han hadde solgt sin 1929 Packard og tatt en 1928 A-Ford i



Lørdag var det mye hyggeligere vær med en stor samling av nesten 100 år gamle Forder. Foto Espen Nordaunet.





Størst av alle var denne danske brannbil. Foto Espen Nordaunet.



En svensk Fordor hadde med campinghenger. Foto Espen Nordaunet.

bytte i fjor. Bilen er akkurat kommet på veien etter at Vidar hadde gjort ferdig restaureringen, og det ville være perfekt å kjøre den i Langesund. Denne bilen er faktisk en av de første A-Fordene som kom hit til landet og den har handbrekket på venstre side, dette fantes bare på de aller første utgavene. Bilen har også rødt ratt og 21 tommer hjul, som også bare ble brukt i 1928.

Vi kjørte bilen til Langesund på fredag i et voldsom regnvær, men Forden gikk fint ut til Langesund og det forble tørt inni bilen. Når vi kom fram stod det allerede 30 A-Forder parkert der, faktisk omtrent i alle utgaver. Regnet øste ned bare verre og verre, vi fant da ut at Forden kunne stå der til neste morgen når løpet skulle starte, så vi kjørte hjem med en nyere bil.

Neste morgen var været blitt bedre, og når vi kom oss ut til Langesund hadde det kommet hele 75 biler som var klare til start. Vidar meldte oss på og vi fikk startnummer 76.

Ruten for Grensetreffet var fin og passe lang, den gikk fra Langesund til Porsgrunn og tilbake. Første post var på Vold med pilkast og ballkast, neste post ved Rafnes gård, der var oppgaven å kaste ball i bøtter mens du kjørte. Begge var enkle og greie poster. Deretter besøkte vi Jørn Tveten i Bamble. Jørn har en fantastisk samling av biler, traktorer, jukebokser, spill mm. Etter målgang var det lunsj og premieutdeling, så gikk turen hjem. Det og kjøre A Ford er morsomt, lettkjørt veteranbil, men du kjenner at du kjører gammel bil, dette er nostalgisk, flere burde prøve å kjøre førkrigs bil!! Dette er en virkelig veteranbil.



Vidar Sjøberg sin 1928 modell Tudor med startnummer 76. Foto Yngvar Håkonsen.



Denne Tudoren hadde kjørt helt fra Tyskland. Foto Espen Nordaunet.

Ved Berby Herregård
etter en våt kjøretur fra
Strömstad - særlig for
de i Morgan.



GVK og Toddy-reisers tur



Inger Marie Almankaas holdt foredrag for oss på Berby Herregård.

Til sammen 20 biler og 38 personer møttes i Sandefjord tirsdag 9 juni kl 08:30 ved Colorline-terminalen i gråvær og regn. Der fikk deltakerne utlevert kjørebekræftelse og et ark med spørsmål.

Tekst Tore Kvaale, foto Espen Nordaunet

Ferga gikk kl 10. Ombord hadde vi reservert bord i buffé-restauranten slik at vi kunne sitte samla. De fleste hadde parkert på hoveddekk, så vi var raskt ute av ferga etter ankomst Strömstad. Vi kjørte til parkeringen i Hålkedalen. Derfra kjørte vi samla kl 14.

Før det hadde vi ca 1t til shopping, noe mange benyttet seg av. To biler fra Østfold Veteranbilkubb møtte oss på parkeringen og kjørte sammen med oss til Halden. Det var etter initiativ av ØVK leder Arild Torgersen. Pga regnværet var det dårligere fram møte enn planlagt.

Fra Strömstad kjørte vi lokale veier via Skee, Bullarebygden og Vassbotten over grensa til Norge. Deretter tok vi en avstikker på 3 km til Berby herregård.

Der hadde vi avtale med Inger Marit Almankås om guiding kl 15. Vi fikk komme inn i den gamle hovedbygningen der det hadde vært hagebruksskole for kvinner og husmorskole. Vi satt i det gamle kjøkkenet, som fortsatt hadde utstyr fra tida som skole.

Berby er i dag en veldrevet gård med store skogsområder. Driver i dag er sønnen til Inger Marit med Golden som familienavn. Golden er et gammelt gårdsnavn fra området nær svenskegrensa. Vi kjørte deretter videre til Hotell Fredriksten. Der hadde vi reservert gratis parkering. Etter innsjekk var det avslapping før felles 2-retters middag kl 19:30.

Onsdag 10 starta alle med en flott frokost. Været hadde snudd, og sola var framme. Kl 10:15 hadde vi bestilt guide og gåtur på Fredriksten festning. Vår guide het Larsen





Norges eldste vaskemaskin er ca 125 år gammel.



Guiden Lars underholder selskapet på Fredriksten Festning.

til Østfold via Sverige

og var både kunnskapsrik og humoristisk, og fortalte om alle kriger fra slutten av 1600-tallet som festningen hadde vært innblanda i. Siste gangen var mobilisering i forbindelse med frigjøringen fra Sverige i 1905. Guiden var ferdig kl 11:50, og da gikk vi opp til Kongshallene for å få servert lunsj. Etter lunch gikk vi tilbake til hotellet for å gjøre oss klar for turen til Brekke Sluser.

Kl 14 kjørte vi de 13 kilometrene til Brekke sluse. Der gikk vi ombord på MS Brekke for en 3 timers tur på Haldenkanalen. Vi starta med å sluse ned to kamre og så tilbake opp. Brekke sluse har de høyeste sluseportene i Norden. Løftehøyde ca 7 meter pr kammer. Total løftehøyde er 27 m med 4 kamre. MS Brekke gikk inn til innsjøen Aspern hvor den snudde og gikk tilbake til Brekke. Da vi passerte Krappeto salutterte paret som bor der med en liten saluttkanon så kruttrøyken sto ut av løpet.

Vår kaptein på MS Brekke var Inger Midttun Lie. Ho ga oss utfyllende informasjon på turen og det vi seilte forbi.



Lunsj inne på festningen.

Styrhuset var åpent hele tida og mange benytta sjansen til å stille spørsmål.

Etter retur til hotellet var det felles 2-retters middag kl 19:30. Da hadde vi også premieutdeling etter besvarte spørsmål på turen til Halden. Første premien ble erobra av Åge Lohne med frue. En bonuspremie fikk Trond Bekkevold for første (og tidlig) påmelding til turen. Resten av kvelden samla vi oss i baren for sosialt samvær. Hotellets kokk/kjøkken bød på utsøkte middager og frokostbuffeter.

Torsdagen starta med en god frokost, deretter avreise kl 10 fra hotellet i nydelig vær. Vi kjørte til gamle Fredrikstad på lokale veier. Vi rusla rundt i gamlebyen i ca 1,5 time. De fleste butikker var åpne. Det ble konsumert en del soft-is. Etterhvert kjørte vi videre til Moss (via gamle E6) der vi tok ferja til Horten.

Fra Horten kai kjørte vi til Grand Hotel Åsgårdstrand for å nyte en lunsj i ærverdige omgivelser. Hjemover kjørte vi til Tønsberg langs kysten. Videre til Sandefjord og til Tjølling kirke. Der samla vi oss på en parkeringsplass, og avslutta felleskjøring. Alle kjørte så hjem hver for seg.

Ut fra det turarrangørene Oddvar og Tore (Toddy-reiser) fikk tilbakemelding om, var alle sammen fornøyde med programmet og turen for 2026.



Brekke sluser i Haldenkanalen er Europas høyeste sluseanlegg med en løftehøyde på 26 meter.



Nesten alle bilene samlet før vi kjørte mot gamlebyen i Fredrikstad.





Referat fra medlemsmøte 4. juni 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca. 75 medlemmer velkommen til junimøtet.

DIVERSE INFO:

Grenlandsrally 2026 ble gjennomført med 77 startende kjøretøy. Stor takk til alle funksjonærer, og det ble et lite overskudd. Årets første dekksparking på Slevollen var 21.mai, og der kom det ca. 80 kjøretøy. GVK-skiltet utvendig er restaurert og hengt opp igjen på veggen. GVK har fått kr. 25000,- i breddegave fra Sparebankstiftelsen. Det er kjøpt inn en fryseboks til div. Matvarer. Porsche-klubben ønsker å leie våre lokaler 1 gang i mnd.

MEDLEMMENES FEM MINUTT, KJØP OG SALG:

Narve Nordanger etterlyste info om en Triumf Herald som han observerte i Skien. Cecilie Wilhelmsen har kjøpt en-78 mod. Mercedes 250 (W123). Arild Johnsen har solgt sin Vespa, og har to gamle påhengsmotorer til salgs. Kristian Haugom har til salgs en-95 mod. Poletta campingvogn.

NYE MEDLEMMER:

Svein Håkonsen som har en-74 mod. MGB. Øystein Ekornrød som har en-68 mod. Ford Transit lastebil.

FOREDRAG:

Etter pausen fikk Hans Inge Haukenes ordet. Han fortalte om Jacob Jorkjend Bilforretning, hvor han selv begynte å jobbe i 1956. Haukenes hadde mange morsomme historier om tiden i Jorkjend, som skapte mye latter blant medlemmene. Jarle takket for foredraget og overrakte blomster til Haukenes.

Tilslutt foretok Kjell Harry trekningen av lotteriet, og formann ønsket alle en god sommer og vel hjem.

Referent: Per Øvrum

Referat fra medlemsmøte 13. august 2026

Dette var et møte sammen med Amcar Grenland og ca 85 oppmøtte fra begge klubber ble ønsket velkommen av formann Jarle Rønjom. Jarle ba alle om å reise seg for å minnes Willy Stockton som har gått bort siden forrige møte, med 1 minutt stillhet.

ORIENTERING:

Leder Kjell Richard Kongstvedt i Amcar Grenland presenterte deres arrangementer hittil i år. De har hatt sikkerhetskontroll av sine kjøretøy hos Skien Bilkontroll, Right On på Geiteryggen flyplass ble arrangert med 370 kjøretøy til stede. Medlemstur til Vøra Camping med overnatting. Mange medlemmer deltok på Grensetreffet i Halden. Amcar hadde besøkt Lyngbakken sykehjem, som var veldig populært blant beboerne.

Jarle la frem et forslag om at GVK og Amcar Grenland får en felles koordinator for bryllupskjøring. Vedkommende kan da ha en liste over medlemmer som kan stille med veteranbil og sjåfør for fremtidige bryllupskjøringer.

Dag Henning Eik jobber med ny busstur for medlemmene. Denne gangen til Ugland's private bilmuseum i Grimstad. Dato er 15. oktober.

MEDLEMMENES FEM MINUTT, KJØP OG SALG:

Leif Ingar Liane har oppdaget at han har en alder i hodet og en annen alder i beina. Han prøvde seg på sykkel, og det endte med knall og fall og knekte ribbein.

Tom Ellefsen har greid å finne ut mer om historien til sin Buick, pluss også Buicken som hans bror hadde.

Gunleik Kjestveit hadde deltatt på arrangementet Smale Hjul i Setesdal sammen med mange andre fra klubben. Han hadde også med en hilsen fra GVKs tidligere formann, Erik Holand. Reportasje om Smale Hjul er i dette bladet.

Ivar Simonsen ønsker å kjøpe en pickup med V8. Ta kontakt hvis du har en.

Ulf Børje Rahm har en Talbot 1510 GS til salgs.

NYE MEDLEMMER:

Lars Tveit som har en-99 mod Saab cabriolet. Ole Ødegaard som har en-73 mod. Buick Riviera GS Stage One. Åge Vrålstad har ingen veteranbil, men Bygdetunet i Drangedal har en-22 T-Ford som hans bestefar har eid, og Åge håper å restaurere på denne.

FOREDRAG:

Siden Johan Ziener Trondsen fra Z-museum ikke kunne komme, tok Narve Nordanger på seg oppdraget som foredragsholder. Narve fortalte inngående om historien til bilmerket Chrysler, helt fra begynnelsen i 1924 da Walter Percy Chrysler startet opp og til dags dato. Som vanlig, holdt Narve et interessant og innholdsrikt foredrag.

Etter foredraget foretok Geir Havgar trekning av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem til slutt.

Referent: Per Øvrum



Vi har møtt Hanne Sondresen tidligere her i Veteranvognen. Den gang i forbindelse med en kremfarget MG. Nå dukker hun opp med noe mer bruksvennlig bil: en Volkswagen 1300 fra 1973. Det skal inngående kjennskap til for å se at dette eksemplaret virkelig er en VW S. Vi kunne det ikke, hvis det ikke hadde vært for at Hanne fortalte det på forhånd.



Nå er deler av karosseriet og annet mekanisk utstyr plassert i garasjen til Kristian Haugseter der den er til behandling. Den har fått karosseriet på plass, men så vidt vi kunne se har Kristian mye håndarbeid foran seg før Hanne Sondresen kan sette seg bak rattet. Da bør også setene være på plass.

Hannes VW S startet sitt liv som lensmannsbil i Siljan. Når lokalbefolkningen så en VW med kjennetegnet ND-18000 nærme seg var det om å gjøre å ikke påkalle seg lensmannens oppmerksomhet, enten det gjaldt heimebrenning eller annen ulovlig virksomhet.

Etter sin karriere som lensmannsbil overtok Hanne Sondresen eierskapet, for ca. 39 år siden. Den var en trofast tjener, for den tiden studerte hun i Sandefjord, og den tok turene Skien – Sandefjord tur/retur på strak arm.

Men så. Da pappa Sondresen skulle låne den på en snartur til Falkum klarte han det mesterstykket å sette bilen i 2.gir OG revers *samtidig*. Det medførte bom stopp, girkassen var ikke til å overtale til å gjenoppta vanlig tjeneste. Der sto pappa Sondresen midt i kjørebanelen som propp i en flaske.

Hanne forteller videre, med et lett anstrøk av lattermildhet, at pappa fikk låne en jekktralle hos den nærliggende NOROL stasjonen, jekket opp bilen bak og fikk trillet den ut av faresonen.

Og SÅ begynte eventyret. Hanne Sondresen henvendte seg til en person som skal få bli anonym, med spørsmål om han kunne hjelpe henne med problemet. Det kunne han så absolutt, det skulle ikke ta mye tid. Deretter kjøpte han en feil girkasse, til en VW 1300, mens motoren som sto i var en VW 1600.. Det var en dårlig kombinasjon, et meknisk bomskudd.





Vel, en feil er ikke verre en at det går an å rette på. For å løse problemet gikk reparatøren enkelt og greit hen og tok ut den 1600-motoren som sto i bilen, og monterte inn en 1300-motor, det var det. Da passet jo motor og girkasse sammen. Enkel og klar logikk fra ende til annen.

For å gjøre det hele perfekt, så fortalte han ikke noe om denne improvisasjonen til Hanne, han tok sitt honorar, takket og forsvant fornøyd ut av historien. Hanne ante fred og liten fare og brukte bilen som tidligere. MEN hun syntes det var litt mindre futt i den nå enn før. Til syvende og sist havnet VW som pensjonist i garasjen på Li og var ute av bildet i en pause som varte i 25 år...

I den pausen er det anledning til å dvele litt ved fenomenet VW. Som vi alle vet hadde Henry Ford sin modell T rekorden i antall produserte eksemplarer. Varierte kilder sier at den kom i forskjellige varianter fra 1908 til 1927, til sammen 15 millioner. Vi skulle tro det holdt til gullmedalje. Men så kom altså Adolf Hitler til makten. I 1934 beordret han Ferdinand Porsche til å lage en «folkebil» med følgende spesifikasjoner: Plass til 2 voksne og 3 barn i en hastighet på 100 km/t, nå var det jo kommet motorveier der man kunne fare frem som man ønsket. Kjøretøyet skulle ikke bruke mer enn 7 liter bensin pr.100/km. Videre ønsket Hitler seg luftavkjølt motor.

Med dette for øyet blir det påstått at både Hitler og Porsche vendte blikket mot Tsjekkoslovakia. Der hadde de nemlig laget et kjøretøy som lignet på det som Hitler skisserte på papiret: Tatra V570. Hvorom alt er, i 1972 passerte Volkswagen Henry Fords modell T som verdens mest solgte bil. Tenk om Adolf Hitler hadde holdt seg til bilbransjen, hva kunne vi ikke da ha unngått...! Han kunne blitt tidenes bilselger.



25 år, i flere vankelmødige miljøer. Til sist havnet Hannes VW i en blikkgarasje bak O.P Sondresen Jernvare. Det er nærmest en naturlov at en slik nedbrytende tilværelse er uheldig for et kjøretøy. Den var bortimot avskrevet, mer eller mindre.

Men så, for to år siden, av årsaker som Hanne ikke helt har fått klarlagt, bestemte hun seg for å restaurere, til omgivelsenes undring. Hun undret litt selv også.

Her er det slekten Haugseter kommer inn i bildet. Stein hadde, av ukjente årsaker, fått medlidenhet både med Hanne Sondresen og VW 1300, som egentlig altså skulle vært VW 1600. Noe måtte kunne gjøres!



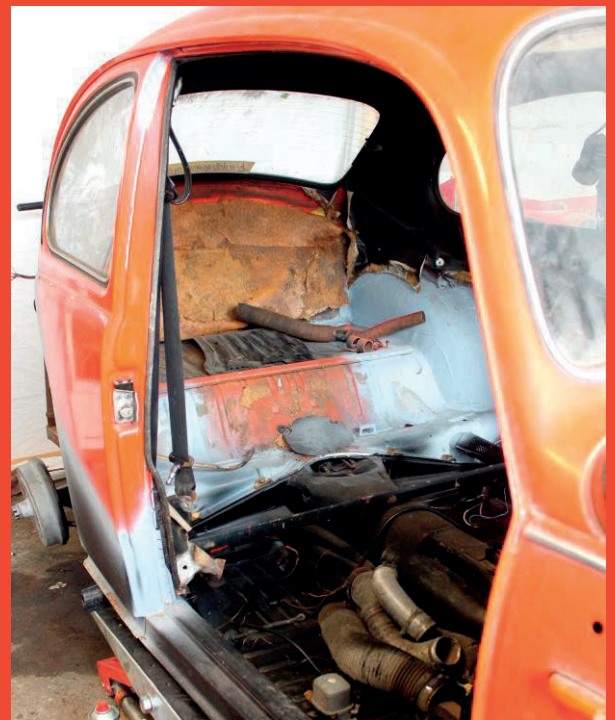
Som tidligere nevnt i Veteranvognen har Stein flere sønner som er kyndige mekanikere. Valget falt på Kristian.

Kristian Haugseter har et eget håndlag med det som andre har gitt opp. I tillegg har han et lokale som enten kan klassifiseres som lager eller verksted, her står man fritt.

At Kristian Haugseter er kyndig når det gjelder Citroen 2cv betyr ikke det at han står fast når det gjelder VW, de er jo begge luftavkjølt, tross alt.

Volkswagen 1300 / 1600 ble snurpet forsvarlig sammen før avgangen fra Duestien, det gjaldt å få mest mulig med seg til Gjerpensdalen. Nå er det hele partert og et møysommelig arbeid er satt i gang. Rustfjerning og sveising, avdekking av den indre organer. Det ser til at problemet med motor og girkasse nå er løst, i prinsippet. Når Hanne igjen setter seg bak rattet en gang i fremtiden skal hun ha 1600 ccm til disposisjon.

Man kjenner uttrykket «åpent hus», her kan vi snakke om «åpen bil». Dørene er fjernet, slik at indrefiletten kan eksponeres fritt.



Det som kommer frem vekker ikke umiddelbar tillit, vi har vår lille tvil når Hanne uttrykket håp om at det hele er satt sammen til ett stykke og kan settes på veien til sommeren.

Vi ser at bunnen er nådd, den ligger åpent i dagen. Det samme gjør isolasjonsmatten mellom motorrommet og kabinen. Bunnen ser bra ut, men vi mistenker at matten ikke demper en eneste desibel slik den nå ser ut i dag. Men vi antar at den er forholdsvis enkel å erstatte.



Som hos mange andre som restaurerer veteranbil fungerer Hannes VW selv som et lager, noe vi har sett ved andre garasjebesøk. I enkelte tilfeller er jo slik lagring en fordel, man har et mindre område å lete på når man skal finne den eksakte delen man har bruk for i øyeblikket. Papprørene til varmeapparatet, som, i likhet med 2cv gjør at man kan velge mellom kaldt og litt mindre kaldt, ligger lett tilgjengelig, selv om vi antar det er en stund til det blir behov for dem.



Til vår glede kunne vi konstatere at ratt og dashboard øyensynlig ikke trengte videre inngrep for å få stempelet «godkjent». Jo mindre Kristian må foreta seg, jo bedre. For vårt øye så det for øvrig ut til at det skulle mesterlig håndtering til for å manøvrere seg frem gjennom det vi oppfattet som renspikket virvar uten hode eller fot.



På tampen kunne Hanne opplyse at motoren som sto på vent for montering fungerte som forventet, det samme gjaldt dessverre ikke takluken, den var ikke til å rikke hverken den ene eller den andre veien. Da er det er godt at den står under tak så lenge det varer, og at våren blir lang.





Frå starten laurdags morgon i Halden. To stk 1931 Nash cabrioletar frå Larvik og Heistad gjer seg klar.

Vassdragsløpet 2026

I ei årrekke har Østfold Veteranvognklubb (og NVK) arrangert det dei kallar Vassdragsløpet.

Dette arrangementet er reservert før-krigsbilar (aller helst med opne skjermar, altså ca før 1935) og går frå Halden på

smale vegar rundt om i Halden-vassdraget og over til Sverige på ein laurdag med overnatting i den vesle byen Bengtsfors.

Søndagen går turen tilbake langs andre småvegar. Før avreise blir det alltid servert frukost frå planet på lastebilen til foreninga Vognalliansen, og undervegs er det myke

tid til å beundre natur og snakke med dei andre deltakarane. Årets løp gjekk i strålande ver og blei avslutta med felles lunch i Halden før det blei delt ut premiar for ein quis undervegs. I alt var det 36 køyretøy påmeldt, som også stemte ganske bra med hotellkapasiteten i Bengtsfors.



1929 Chrysler Serie 75 Dual Cowl Phaeton var med på sitt fyrste veteranbilløp etter å ha vore til restaurering sidan ca 1970.



Etter nokre km sa det pling-plong, men i liten trafikk og med litt flaks greidde vi å finne igjen hjulkapselen.





Solnedgang framfor hotellet i Bengtsfors med plassen full av førkrigs bilar.



Returen frå Sverige på søndag var via kabel-ferje over Stora Le.

Tips om bensinmålesendaren

Mange veteranbilar luktar av bensin når dei står inne i ein garasje, og kanskje endå meir når dei blir køyrt og lufta sirkulerer mellom motorrom, kupe og bagasjerom.



Typisk plassering av bensinmålar oppå sjølve tanken.

Av Narve Nordanger

Sjølvs har eg spesielt ein 60-tals Mercedes som hadde ein konstant eim av bensinlukt, som i tillegg blei mykje verre med full tank eller dersom eg opna takluka eller ei dørrute undervegs for å lufte i kupeen. Tydelegvis skaper den opne ruta undertrykk i bilen som sug opp endå meir bensindamp frå den ukjente kjelda. Det var så ille at lysta til å bruke bilen i varmt ver var borte, og familiemedlemmer

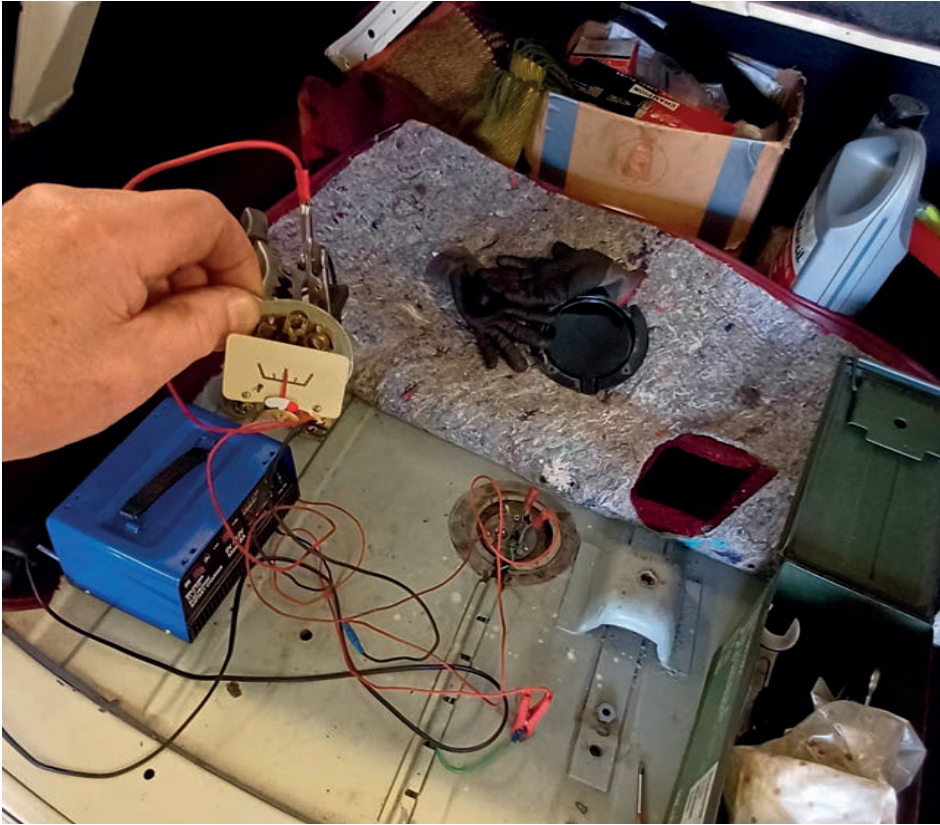
med betre utvikla luktesans nekta å sitje på i denne bilen. Over fleire år har eg både bytta bensinloket og i tillegg sjekka og bytta diverse bensinslangar, utan at det hjalp noko som helst. Men i år, etter å ha funne gode tips eit eldre tysk blad som omhandla uønska bensinlukt, har eg fått dempa stanken veldig.

Det bladet skreiv og som stemte ganske så bra var: bensinmålesendaren kan vere syndaren. På toppen av dei fleste tankar står det ein

elektrisk bensinmålar som gjennom å gje ulik motstand når ein hevert går opp ned i tanken får instrumentet framme på dashbordet til å vise kor mykje som er igjen på tanken. Denne tankmålesendaren er skrudd fast til tanken og isolert med ein kork- eller gummipakning, og så lenge det ikkje er noko feil på målarer er det vel ingen grunn til å skru på dette? Det tyskarane hadde funne ut var at slike pakningar gror harde og utette med åra, og kanskje alt etter 40 år slepper dei gjennom



Demontert er det i gang med å teikne, stanse og klippe ut ny pakning.



Her er det feilsøking på bensinmålar og finne beste kombinasjon av sendar og viseinstrument. Multimeter er kjekt å ha.

bensindamp som med litt hjelp av vakuum i bilen kan spre seg ut over heile interiøret. Den gamle pakningen knakk i fleire bitar når eg tok ut målareren og teikna av profilen på eit stykke kork frå Biltema inkludert fem små hol til skruene som heldt målareren på plass. Deretter monterte eg det saman med litt pakningslim på ei side (slik at det kan demonterast utan å rive sund den nye pakningen), og jaggu meg

var det stor forskjell. Total pris for reperatur ca kr 5,-. No kan folk med gjennomsnittleg luktesans fint køyre rundt i Mercedesen med ruter på gløtt.

Hadde bensinmålareren i staden slutta å fungere kunne eg tidlegare ha betalt dyrt for ein original eller halvgod ettermarknads erstatning, som meir eller mindre viste innhal-



I tilfelle noko skjer er denne velfungerande 90 år gamle sendareren avmerka med verdier for full og tom tank.

det av tanken. Kanskje ettermarknaden hadde feil ohm-verdier slik at den viser full tank på halv eller motsett og ein måtte kanskje til med gule lappar som tipsa om at det var svært lurt å fylle bensin før tankmålareren kom ned på halv vising. Uansett, no er det nokon i Kina som har funne ei svært fleksibel løysing. Leif Kokkersvold (med Citroen 1933 i Veteranvognen 2019 #1) tipsa meg om at du i beste Temu-stil no kan få bensinmålar skreddarsydd til ditt køyretøy for den hyggelege pris av rundt 500 kr. Du kan spesifisere ohm verdiane for full og tom tank, pluss lengda på målareren (er like høgda på tanken) og kva for innfesting det er til tanken. Sist eg kjøpte uoriginal målar kosta denne 1500,- og viste likevel feil, då er 500,- for noko korrekt eit godt tilbod.



Kina-målareren på plass i 1929 Chrysler. Ser litt moderne ut, men med loket over på plass er det ingen som ser det.

ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karker



Med 90 cm karker



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

Veldig lav innkjøringsvinkel

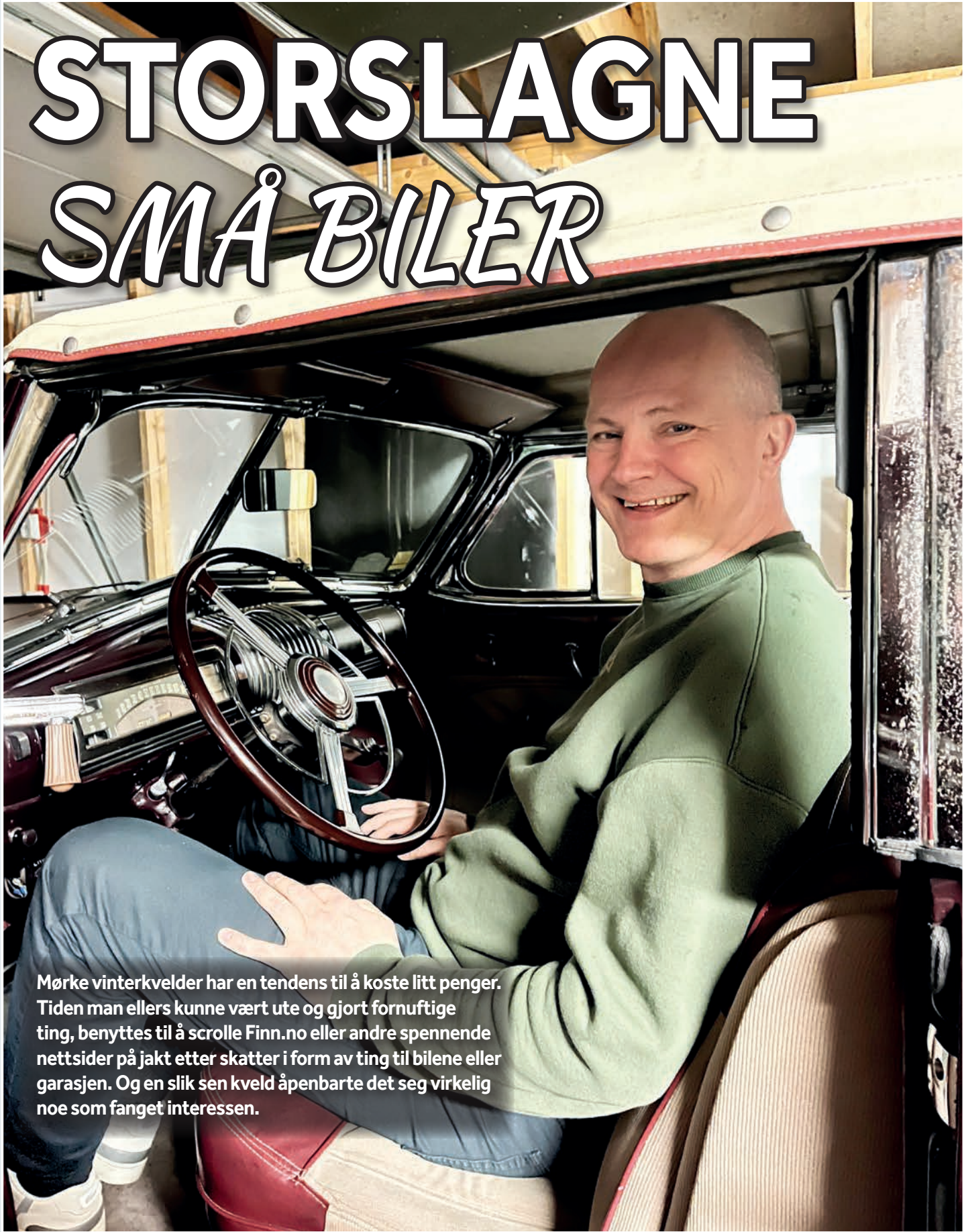
203x450 innvendig

775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast

Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



STORSLAGNE SMÅ BILER



Mørke vinterkvelder har en tendens til å koste litt penger. Tiden man ellers kunne vært ute og gjort fornuftige ting, benyttes til å scrolle Finn.no eller andre spennende nettsider på jakt etter skatter i form av ting til bilene eller garasjen. Og en slik sen kveld åpenbarte det seg virkelig noe som fanget interessen.

Selv om proporsjonene er rause på alle måter er utrolig nok ikke føreren tilgodesett med mer plass enn absolutt nødvendig. I 1939 Buick Roadmaster skal man kjøres, og ikke nødvendigvis kjøre selv. Solvik-Olsen har tidvis kvalifisert til bakseteplass i denne staslige doningen, men var rask med å innta første benkerad da sjansen bydde seg. På tross av sine over 190 cm trives han tydeligvis bak banjorattet.



Selvfølgelig ble det litt posering, men en sporty garasjegjest stilte velvillig opp. Beundringen var stor for innsatsen som Sigmund Åkvik la ned i jobben med å få 1933-modellen tilbake til livet. Gravrusten på innsuget måtte studeres og selvfølgelig måtte bildene av redningsaksjonen i 1981 vises frem.

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

Han besitter etter sigende Norges største samling av modellbiler, og han har en

stjerne hos de fleste med bensin i blodet etter sine fem år som Samferdselsminister under Erna Solberg. Det er neppe andre i hans posisjon som har vist slik bilinteresse



1937 Buick Roadmaster 81 C i størrelse 1:18 var pent innpakket i isopor og tynne lag med beskyttende papir. Ett virkelig skue med tanke på detaljer og gjennomføring. Til og med pyntestripene på dørhåndtakene er preget inn. Originalt ble selve bilen bygget i 1040 eksemplarer, men det er uvisst om noen kom hit til Norge. Tilsvarende modell, bare ett år nyere, ble brukt da kronprins Olav kom tilbake til fedrelandet ved krigens slutt og står i dag utstilt på veimuseet.

ved å delta på arrangementer, men også i form av innholdet i egen garasje. Ketil Solvik-Olsen skulle nå redusere sin egen modellbilsamling, og listen over modeller av forskjellige fabrikat, typer og varianter var formidabel! Hvem husker ikke reportasjene fra Samferdselsministerens kontor hvor flere av disse var utstilt, samt den spennende samlingen av modeller som til enhver tid befinner seg på veimuseet på Lillehammer?

To av modellene fattet umiddelbart min interesse, og ikke uten grunn. 1925 Buick touring i en lysegrå farge med rødt interiør kunne knapt nok passet bedre. Denne er utseendemessig helt identisk med 1924-modellen vår, med unntak av at den mangler to klappstoler. Nærmere kommer man nesten ikke!

Den neste var en 1937 Buick Roadmaster 81C. Det hører med til historien at garasjen vår inneholder en Buick med samme karosseri, dog 2 år nyere og med annen farge. Dessuten har vi en 1938-modell, en noe mindre utgave, men med nesten lik front, da det av utseende ikke er så store forskjeller på 1937- og 1938-modellen. Vi må vel nesten si det er nære nok.

Nåvel, hvordan handler man så modellbiler av en mann de fleste vet elsker nettopp denne hobbyen? Å være ydmyk, er nå aldri feil, og for å understreke interessen og fascinasjonen ble et par bilder av innholdet i egen garasje vedlagt chatten på Finn.no. Det lønte seg i hvert fall, for det tok ikke lange tiden før en avtale var gjort. Imidlertid måtte jeg vente litt, for Solvik-Olsen var på roadtrip i statene, men modellene skulle sendes så fort han returnerte til fedrelandet.

Gleden over hva jeg hadde i vente varte i flere dager, men en dag fikk jeg en tanke som gjorde at smilebåndet ble ytterligere strammet ett par hakk. På meldingen på Finn.no spurte jeg om han kanskje hadde mulighet til å kjøpe en sølvтусj og skrive «Bil er bil, men bare Buick er Buick» på eskene, samt signere? Han må kanskje ha tenkt at jeg er gal, men kvitterte entusiastisk at det var en god ide!

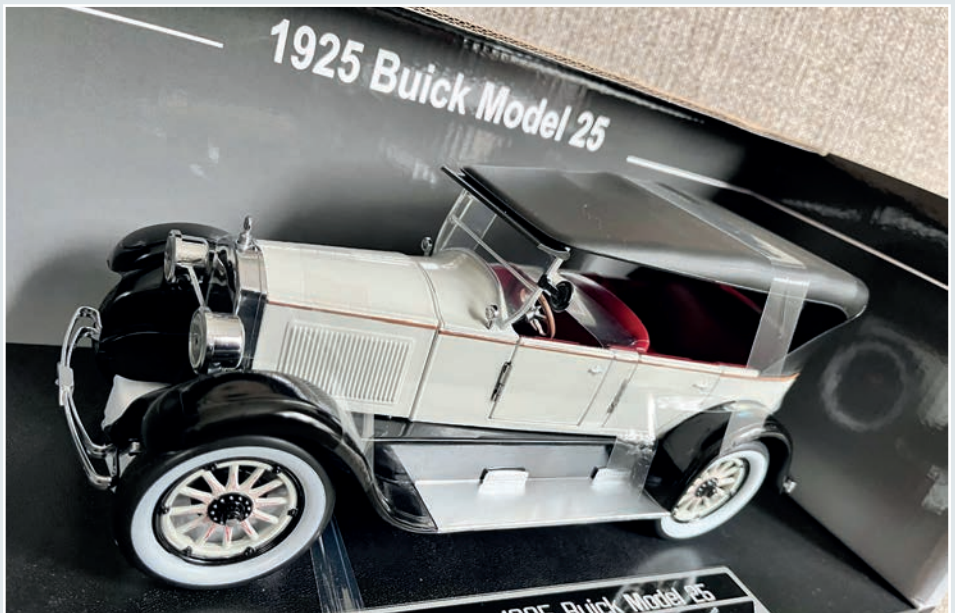
Datoen for hjemkomsten fra statene passerte, men jeg hørte ikke så mye. Igjen stilte jeg spørsmål på Finn.no, da utreise til Nordsjøen nærmet seg i horisonten. Det hadde jo vært hyggelig å få hentet dem før

jeg satte kursen vestover? Om ikke kunne vi ta det etter hjemreise. Svaret jeg da fikk var heller ikke av det negative slaget: «Stemmer det at din adresse er...? Kjører fra Bryne på fredag morgen, så kanskje jeg kunne svinge innom og se på bilene dine?» Hvor kult er ikke det?

Ketil Solvik-Olsen skriver alltid to sider i Amcar Magazine ved hver utgivelse. Her tar han oss tilbake til oppveksten i pap-paens Buick på Bryne, studietiden i USA, tiden på Stortinget og ikke minst dveler han ved livets små og store bilgleder. Han har en respektabel bilpark selv, og garasjen inneholder blant annet en Plymouth Prowler, en Dodge Viper og en Dodge RAM SRT 10.

Nysgjerrigheten var derfor stor knyttet til hva slags kjøretøy han benyttet på sin ferd via Skien, og en ganske heftig brumming i gårdsplassen avslørte at dette var noe med ett betydelig antall sylindere, nærmere bestemt 10. Han steg ut av RAMen i sitt normalt gode humør, og entusiastisk måtte jeg skryte av doningen hans. Hvem husker vel ikke da Autofils Jan Erik Larsen spurte Tommy Rustad om kjøreopplevelsen i nettopp SRT10? «Topp 5, topp5!!!»

Bilene jeg hadde kjøpt fikk hedersplass i passasjeretset, men han vinket ivrig på meg og løftet det fargetilpassede lokket over lasteplanet. Under der åpenbarte det



Det blir stadig lengre mellom hver gang man ser en ordentlig gjennomført bilmodell fra før krigen, og da spesielt fra før 1930. Selv om Buick var inne på topp 5 lista over solgte biler i 1925, må det sies at det er utrolig gøy og overraskende at noen valgte å lage en modellbil av denne. Det har dessuten gått ett betydelig antall nesten tilsvarende biler her til lands, da disse hadde slitesterke og kraftige motorer, var lett kjørte og hadde god bakkeklaring. Perfekt for fjellandet Norge.

seg flere ti-talls nye modellbiler i størrelse 1:18, og av de fleste merker og typer. «Jeg lovet kona å slanke samlingen min, men så var det det med ikke å kjøpe nytt!» Det både føles og høres kjent ut, men i rettferdighetens navn var disse modellene nå på vei til samlingen på veimuseet. Utstillingen der må jo tross alt fornyes litt av og til. I det garasjeportene åpnes kan jeg se at

hele han tar inn inntrykket som åpenbarer seg. Den deilige lukten av oljesøl, oppvarmet fett og eksosrester fyller lungene, og blikket hans følger linjene på disse store doningene. Lite beskjeden som jeg er greier jeg ut om historie, prestanda, reparasjoner og opplevelser. Men jeg legger merke til at han tar inn alt jeg sier, på tross av at øynene fokuserer på lakk og chrom.

«Jeg forsøkte å få til å få noen slike biler inn i regjeringens biltjeneste, for det er jo slike som er ordentlige biler». Han har ett poeng. Tror nok vi assosierer noe positivt med dem som kjører og tar vare på historien. Noe vi er stolte av?

Mange opplever det nok som sært, men veteranbilparken min inneholder utelukkende førkrigsbiler. Solvik-Olsen levner ingen tvil om sin beundring av designet og elegansen, men kvitterer med at det er 50-tallet som står hans hjerte nærmest. Ett minneverdig besøk i garasjen avsluttes så med at han peker på bildet av «Elling-bilen» (1958 Buick Century) som vi solgte for noen år siden, og sier «En vakker dag står det noe slikt i garasjen hjemme hos meg også!», før han entusiastisk setter seg i pickusen og ruser den kraftige V10 motoren til farvel.

Tusen takk for handelen og besøket!



Denne bilen er STOR. Men, du verden for en doning! Dodge Ram SRT10 ble produsert fra 2004 til 2006, og står kanskje som noe av sprøeste amerikanske bilprodusenter har kommersialisert. Med sin V10 på 510 hk og 0- 100 km/t på 4,1 sekunder holdt den lenge på tittelen som verdens raskeste lastebil. Kjekt når man skal rekke å hente sementsekker og er urolig om man når frem før Byggmakker stenger for kvelden.

Stopp på Treungen også i år. Her smiler Bergljot Tverraaen, Vidar Sjøberg, Sigmund Aakvik og Kjell Harald Pettersen til fotografen medan Inge Walle er på butikken og kjøper seg iskrem.



På smale hjul i Setesdal

Den uformelle foreininga «Førkrigsbiler i Agder» hadde stor suksess med sitt treff i 2025 der GVK var godt representert. Til årets arrangementet var det endå fleire frå GVK som hadde meldt seg på, heile 7 GVK-bilar frå før krigen kunne ein telje blant dei 64 påmeldte.



Nasjonal Sykkelveg nr 3 følger altså Setesdalsbanens gamle trase gjennom deler av Setesdalen og var i tillegg ekstraordinært opna for snille veteranbilar denne fredagen.

Av Narve Nordanger

Nytt av året var at treffet var utvida med eige program også på fredagen. Etter godt initiativ og dialog med Statens Vegvesen, hadde veteranbilentusiast Oddvar Iveland fått innvilga køyring på den nedlagte Setesdalsbane-traseen med dei førkrigsbilane som tok utfordringa. Han hadde fått låne nøklane til bommane som vanlegvis stengde traseen for bilar, og Vegvesenet ville også hjelpe til med å dirigere trafikken når kolonna på 25 gamle bilar skulle krysse den moderne Riksveg 9.

Oppmøte til turen var klokka 13 på Røyknes stasjon, som er dagens endestopp for museumsjernbana. Nord for Røyknes er skinnegangen fjerna, og det meste av





Flotte og mørke togtnellar der ein faktisk fekk nytte av å ha lys på førkrigsbilene.

strekninga på rundt 4 mil til det gamle endestoppet Byglandsfjord er gruslagt og brukt som sykkelveg og utgjer ein del av Nasjonal Sykkelveg nr 3.

For å nå starten på Røyknes hadde fire av bilane frå GVK avtalt å køyre samla frå Vold klokka 0830. Det skulle gje tid til både relativt låg gjennomsnittsfart og stopp undervegs. Men etter relativt korte stopp på Bostrak, Treungen og Åmli, var det ikkje meir slingringsmonn og resten av strekninga gjekk utan stopp medan vi håpte at ingen av bilane fekk tekniske problem. Det var forsåvidt godt at veret ikkje var så ekstravarmt som i 2025 med over 30 grader, i år var det fine forhold med litt over 20 grader i lufta.

Vel framme i Røyknes var det orientering om ruta som for det meste gjekk på vegar og tunnelar akkurat breie nok for eit 50-tals tog. Møtte vi syklistar var det best å stoppe slik at dei slapp å køyre i grøfta, og fekk nokon motorstopp ville nok kolonna stoppe heilt opp dersom ingen kunne kople på slepetau og dra den uheldige vidare til fyrste plass det var rom å passere. Sidan det var lenge sidan sist det hadde regna i Setesdalen kunne det og hende at det blei ein del støv frå grusdek- ket på bilar som køyrde bak andre.

Køyreturen var akkurat så spektakulær som forventet, det var grusdekt og smalt med trange tunnelar i idyllisk landskap langs med elvar og vatn oppover dalen. Vi møtte nokre syklistar som såg ut til å

ta det med godt humør, men og ein flokk med kyr som ikkje var så begeistra for gamle bilar gjennom beitemarka. I tillegg var det mykje sandføyk for alle som ikkje var fyrste bil. I den bakre delen av kolonna,



Sandføyka var ganske markant på deler av strekninga. Her det Gunleik og Kirsten Kjestveit i «Gamla» (1930 Ford A) som ein så vidt kan skimte bakenden av.



Bakover var det kanskje endå verre. Ein plass inne i føyka er den 1938 Buicken som du også finn på framsida av bladet.

der bilane frå GVK låg, var det til tider vanskeleg å sjå bilen 50 meter bak seg. Etterkvart fekk alle eit svært autentisk støvlag på køyretøyet, og ein kunne både spekulere i at det var mindre støv inni bilen med kalesja oppe på ein open bil og at uansett hadde vi det betre enn dei som køyrde motorsykel.

Når vi køyrde forbi dei på Evje såg MC-gutta ut som dei kom rett frå innspeling av ein western-film. Apropos motorstopp var det ingen av dei gamle bilane som var med som fekk problem. Det gjorde derimot den 70-tals Land Roveren som gjengen som skulle filme heile Smale Hjul arrangementet brukte som kamera plattform. Og der stod vi andre og venta i 20 minutt medan minst fire ekspertar på ettermontert elektronisk tenning, elektrisk anlegg frå Lucas, og andre utfordringar prøvde å få liv i Land Roveren. Bilen var nok alt for ny, som vi sa før i tida.

På laurdagen var det lagt inn køyrerute med stopp på ulike attraksjonar som besøks-gardar med eige kulturprogram, besøk på Evje Forsvarsmuseum, og lunch på Odden Vertshus med felles parkering ganske sentralt på Evje. Det er lenge sidan det var rekruttskule på Evje, men nokon av deltakarane var på kjente trakter. Sigmund



Frå stoppet på Evje for lunch laurdag. Inge Walle sin 1939 Citroen TA står fremst og bakover er det fleire kjente bilar.

Aakvik kunne til og med fortelje at han hadde reist med Setesdalsbanen til Evje når han var på rekrutten i 1958. Laurdagsveret var litt regnfullt, men fullt brukande, og ein kunne alltid håpe at regnet skylla vekk noko av støvet frå fredagens tur.

Det logistikkmessige på Smale Hjul var akkurat som i 2025 av ypperste klasse. Ein kunne velje mellom overnatting på hotell Refsnes til hyggeleg pris, i campinghytter på Neset Camping, eller i eige telt same plass.

Måltida kunne ein ta på felles grilling ved vasskanten på Neset Camping eller på hotellet. Uansett kvar du var, kunne du diskutere med meningsfellar om gammal bil, eller andre tema om det passa betre. Søndagen var det heimreisedag for dei fleste, medan arrangør-gjengen hadde møte seg i mellom og bestemte seg for å formalisere foreininga si og legge større planar for 2027. Då vil dei legge spesielt til rette for «klassen før 40», dvs for sjåførar under 40 som samstundes køyrer bil frå før 1940.



Parkeringa nedanfor Refsnes Hotell med Byglandsfjorden i bakgrunnen. Her var det plass til nesten alle deltakarane; enten dei køyrde Bugatti, T-Ford, eller noko innimellom.



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
- Motoroverhavingsverktøy
- 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.

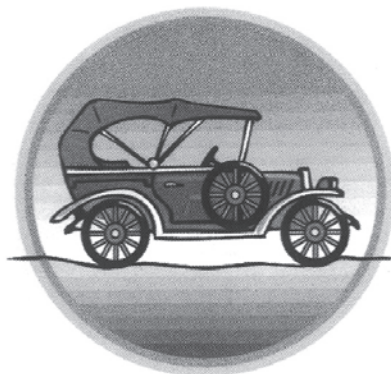
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n %
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



KORT NYTT...

FRAMOVER...

- 24. sept.:** Dekksparking Slevollen
18.-19. sept.: NVK delemarknad på Ekeberg
25.-27. sept.: Straand Bilfinale og Veterandag i Lunde
1. okt.: Medlemsmøte
3. okt.: Laurdagskafe med Amcar Grenland hos GVK.
15. okt.: GVK busstur til Grimstad og Ugland si
bilsamling. Meir info kjem.
23.-25. okt.: Oslo Motor Show
5. nov.: Medlemsmøte



Dugand i juni. Stein og Leif Ingar har satt opp vegg ved bolighuset. I tillegg har det vært graving og grusing av plassen hvor hengeren står. Foto Jarle Rønjom.



NRK Radio har besøkt Brekkeparken og laga reportasje på aktivitetene der. Her er det Yngvar Håkonsen som blir intervjuet om GVK sine onsdagstreff i parken. Foto Knut Hjelstad.



Urmakar Skorve i Skien tar gjerne i mot gamle mekaniske klokker for reparaasjon og service. Her er det ei Waltham 8-dagars bilklokke frå 30-talet som no igjen går som den skal. Foto Narve Nordanger.



Romnes arrangerte Cars & Coffee 15. august og delte ut premie til Truls Sørvik og hans 1951 Mercedes 170S. En meget pent restaurert bil, selv om Romnes bedømte den som «Beste prosjekt». Uansett var Mercedesen også suverent eldste bil som stilte.

VINTERLAGRING I SILJAN

GVK medlemmer har fått tilbud frå
Jan Olav Øverbø; telefon: 922 17 743
eller e-post: janol-oe@online.no

PRISAR FOR VINTERSESONGEN:

Bil opptil 4 m: kr 3 000,-
Bil 4–5 m: kr 3 500,- Bil 5–6 m: kr 4 000,-





Fra Slevollen 18 juni. Øystein Ekornrød sin Ford Transit lastebil/pick-up er en fargerik og litt annerledes veteranbil. Foto Knut Hjelstad.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

Klubben har fått 48 nye medlemmer siden august 2025.

GVK ønsker de alle hjertelig velkommen på våre møter og at de har glede av Veteranvognen!

- Lars Stian Tveig1950 mod
- Kaia Fjeldhammer2002 mod
- Leif Håkon Leistad.....1978 mod
- Kjell Øfeldt Gabrielsen1962 mod
- Per Narmoe1952 mod
- Thor Inge Hansen.....1984 mod
- Lars Roger Herre1970 mod
- Halvor Jubskås1953 mod
- Bjørn Roger Olsen1960 mod
- Jon Harald Aspheim1989 mod
- Leif Kowalski1954 mod
- Torbjørn Solvold1956 mod
- Thomas Gulbrandsen1990 mod
- Lasse Stalsberg.....1963 mod
- Nikolai Sanni1997 mod
- Per Vidar Evensen.....1943 mod
- Ragnar Haugen1964 mod
- Asle Haugen.....1965 mod
- Rolf Kötterheinrich1948 mod
- Helge Roland1959 mod
- Reidar Pedersen1949 mod
- Nils Magne Søli1961 mod
- Kjell Eikeland.....1949 mod
- Stig Nærum1977 mod
- Svein Erik Øen1950 mod
- Malin Grieg Smith2005 mod
- Tor Kjeldby1985 mod
- Mona Lisa Severinsen1968 mod
- Henrik Stensrød Andresen1974 mod
- Jens Olav Jacobsen.....1953 mod
- Gaute Sandkjen1991 mod
- Arne Stenseth1968 mod
- Kacper Grzelak2006 mod
- Jon Atle Holmberg.....1969 mod
- Nathaniel Rosland Stulen.....2009 mod
- Øystein Ekornrød1955 mod
- Kjetil Edgren Hansen2005 mod
- Willy Eikrem.....1961 mod
- Kai Simonsen1966 mod
- Arnold Nomme1943 mod
- Marius Jansen.....1985 mod
- May Britt Fjeld Håkonsen1956 mod
- Kristian Tverberg Eckholdt.....1994 mod
- Kjetil Bjørnback.....1970 mod
- Johannes Rød1997 mod
- Tove Almquist Stokker.....1969 mod
- Per Hall Ødesnektvedt.....1959 mod
- Joakim Aamot1983 mod





Den femte

PANEUROPEISKE KONFERANSEN FOR KJØRETØYHISTORIE

Arrangeres 18. - 20. september 2026 på Norsk Vegmuseum på Lillehammer.

I takt med at utviklingen av motorisert mobilitet i økende grad anerkjennes som et kulturuttrykk verdt å bevare, har konferansen blitt en viktig møteplass for faglig utveksling, diskusjon, inspirasjon og internasjonalt nettverkssamarbeid innen kjøretøyhistorie.

- ★ MER ENN EN KONFERANSE
- ★ EN OPPLEVELSE TIL INSPIRASJON FOR ENTUSIASTER
- ★ DEN LEDENDE KONFERANSEN FOR KJØRETØYHISTORIE
- ★ STOR INTERNASJONAL DELTAKELSE
- ★ 20 FOREDRAGSHOLDERE
- ★ BLI KJENT MED NORSK VEGMUSEUM
- ★ BLI MED BAK KULISSENE
- ★ ÅPEN FOR ALLE

ÅRETS PROGRAMLEDER ER
MOTORJOURNALIST STEVE BERRY,
KJENT FRA BBC TOP GEAR.

- BLI EN DEL AV HISTORIEN
- VI SES PÅ LILLEHAMMER





SCAN FOR BILLETTER

LMK arrangerer FIVA konferanse på Hundsfossen 18. til 20. september og oppfordrer medlemsklubbene til å være representert. Hør med formann Jarle dersom du er interessert i å være med.

Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 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
Tlf: 35 59 23 00 / 908 50 201

