

Veteranvognen



Av innholdet:



Lastebilvrak på 110 år



1971 Excalibur



Nylakkert boble

Formann:

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

Nestformann

Dag Henning Eik

Sekretær:

Per Øvrum
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen
post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Varamedlemmer i styret:

John Arvid Vestgarden
Trond Bekkevold

Revisorer:

Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:

John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve / Utleie av lokaler:

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

Teknisk bil:

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

Teknisk motorsykel:

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

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) - tlf 9019 9362,
E-post: torewahl@online.no
Inge Holt (MC) - tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) - tlf 9387 1503
(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikttet 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 400,- eller kr 200,- 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.

Årsmelding 2025 frå Redaksjonskomiteen

Då er den femtiande årgangen av GVK sitt medlemsblad Veteranvognen gjort unna. I jubileumsåret 2025 har klubbens blad blitt produsert på det same kvalitets-papiret og med den same redaksjonelle kvaliteten som medlemmene har blitt kjent med dei seinare år. Vi i redaksjonskomiteen håpar framleis at bladet tener som eit lim i klubben- særleg for dei mange av medlemmene som ikkje er faste på medlemsmøter. Vi har og trua på at det i ei tid der Posten prøver å legge seg sjølv ned framleis er kjekt å få eitt fysisk blad i postkassen.

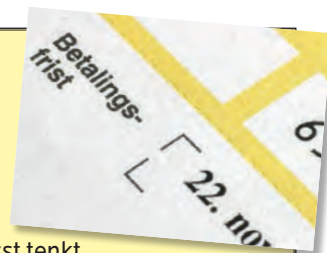
Det er produsert seks nummer av Veteranvognen som planlagt i henhold til tidsskjema, heri inkludert eit ekstra tjukt julenummer på 52 sider. Dette har vi

ikkje greidd åleine, og vi takkar for heile ni eksterne bidragsytarar for 2025: Yngvar Håkonsen, Tor Kjetil Gardåsen, Helge Torkildsen, John Arvid Vestgarden, Jarle Rønjom, Ørnulf Hjort-Sørensen, Espen Nordaunet, Ingar Clausen, og Ulf Lykseth. Så sluttar vi av med å gjenta oss sjølv frå fjorårets oppfordring: No for tida tar alle bilete av alt det dei er med på, kva med å dele dine beste bilete med klubben? Gjerne frå pågåande restaurering, det er kanskje det aller kjekkaste å få inn i bladet.

*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.



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.



Formannen har ordet

Godt nytt år!

Da er et nytt år i gang, og årsmøte er overstått. Jeg vil på nytt takke for tilliten som formann, og jeg ser frem til å møte det nye styret. Jeg vil gi en spesiell takk til Narve Nordanger for sin gode innsats i styret, men kjenner jeg Narve rett vil nok klubben fremdeles merke hans engasjement for klubben. Inn kommer Trond Bekkevold, og jeg gleder meg til å bli enda bedre kjent med Trond.

Årets medlemsmøter fortsetter i samme spor som før med foredragsholder, interne og eksterne. Medlemsmøtene holdes fremdeles slik de alltid har gjort hver første torsdag i måneden. I 2026 er det 2 endringer på dette. I april er første torsdag i måneden skjærtorsdag. Da vil medlemsmøte holdes torsdag 9. april. Første møte etter sommerferien flyttes til torsdag 13. august.

Sett av lørdag 25. april for veterandagen i Skien, og 14. mai for Grenlandsrally. Gi meg gjerne en beskjed hvis du kan hjelpe til på disse dagene.

Som mange av dere vet sitter jeg i styret i LMK som nestleder. Her skjer det store ting for tiden. LMK har endret hva bokstavene står for til Landsforeningen for Motorhistoriske Kjøretøy. Når du er medlem i Grenland Veteranvognklubb er du automatisk medlem av LMK med



forsikringsfordeler, og en stor organisasjon som jobber for at veterankjøretøyet skal kjøre på veiene våre. LMK har i dag 53000 medlemmer. Det blir for mye å skrive hva LMK gjør, men det skal vi gjøre noe med nå. LMK skal nå jevnlig komme ut med nyhetsbrev til alle som har interesse for kjøretøy. Scann QR koden under denne spalten med mobiltelefonen din, så vil du motta nyhetsbrev fra LMK. Jeg garanterer at ikke dette brukes til å sende reklame, men kun informasjon for deg som er glad i veterankjøretøy.

Jeg gleder meg til sommeren.

Hilsen Jarle

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

SCANN QR KODEN
MED MOBILKAMERA

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



FÅ MED DEG DET SOM SKJER

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: Sein 30-tals Dodge hos Porsgrunn Bilopphogging. Les meir om bilen og plassen på side 13. Foto: Leif Hægeland.



Vi gale har det godt!

«Veit du hva eg kallar slikt? Skrot og søppel!» Vi står og ser på den rustbrune metallplata som sikkert har ligget i steinrøysa i nærmere 60 år. Han er nok litt i tvil om han skal si det, men min dårlig skjulte entusiasme trigger nok noe i ham. «Ser du den plenflekken bak huset der? Der grov eg ned ein førkrigs Mercedes ein gong på starten av 80-tallet». Jeg kan se at han forstår at lommeboka nok hadde vært betydelig tykkere om han isteden hadde valgt å trille den inn i låven fremfor å ta seg bryet med å grave et stort hull i hagen. Men at en uidentifiserbar gammel metallbit i skogen på andre siden av veien kan vekke slik interesse hos noen, er nok høyst uforståelig for ham. Imidlertid skulle den vise seg å lede til en av de mest spennende «skrotmysteriene» jeg har jobbet med til nå!

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

Vognskjulet var gammelt og værbit, og de vertikale kledningsbodene var skjøtet midt på veggen. Trolig satt opp av gjenbrukte materialer i en tid der ingenting ble

kastet. Slike vognskjul har vist seg å skjule store drømmer i form av gjenglemte skatter med fire hjul. Kanskje det står en åpen 1932 Ford inni der, eller en Volvo 142 Sport med lav kilometerstand? For jeg vet de finnes der ennå. En kjenning

sendte meg forrige uke bilde av en 1929 Studebaker Commander i en forlatt låve i Sør-Trøndelag.

Jeg kunne kjenne den kalde luftstrømmen mot øye da jeg for to år siden lot



Den gjorde ikke så mye ut av seg der den lå i steinrøysa, men på en annen side, så er det ikke så rart når den kanskje har ligget her siden 50-tallet? Det ser også ut til at tidligere eiere har drevet med pelsdyr, og at de kanskje håpet at naturen skulle ta tilbake restene fra det, også?



Min første tanke var at det dreide seg om en gammel ovn, men for hver gang jeg passerte ble silhuetten av et panser tydeligere og tydeligere. Besteforeldrene til dagens eier hadde smie på gården, og metallskrot ble helt sikkert tatt imot med takk. Dette er åpenbart rester fra en tid hvor alt ble tatt vare på og forsøkt gjenbrukt i knapphet på ressurser.



Eisemann var gåtens første ledetråd. Det tyskklingende navnet viste seg å ha opphav i USA fra den gang landet var episenter for utvikling av moderne teknologi. Det blir vel på en måte som å finne en Bocshbryter fra en tysk 70-talls bil og forsøke å identifisere bilmerke ut ifra det, sett med dagens øyne. Slettes ikke enkelt!

nysgjerrigheten ta overhånd og så inn mellom de solblekete kledningsbordene. Kun noe gammelt hesteutstyr kunne skimtes der inne i mørket, og endelig kunne jeg falle til ro med at jeg ikke hadde gått glipp av en «skatt». Men historien stopper nemlig ikke der. Grunneier fant nemlig ut at skjulet gjorde bedre nytte som St.Hans bål, og med et var det kun en åpen steinlagt plass tilbake.

Det var i sommer jeg oppdaget den. I steinrøysa en tre- fire meter bak der hvor skjulet hadde stått, lå det en metallplate med flotte kurvede former. «Det må være en gammel vedovn» tenkte jeg. Men for hver gang jeg passerte ble mistanken styrket om at det skulle dreie seg om noe annet, frem til jeg en dag tok til fornuft og balanserte meg inn over steinrøysa. Joda, det var en torpedovegg, men neppe om jeg klarte å finne ut av hva den hadde tilhørt. Det var rett og slett for vanskelig.

Jeg klarte ikke å slippe tanken på torpedoveggen, og siden dette er i området hvor vi har hytte, ble ny tur planlagt til en helg, noe som skulle vise seg å være smart. Ekteparet som bor i den nærmeste eneboligen satt ute og nøt det fine været da vi kom gående, og ubeskjeden som jeg er, bød jeg meg selv inn i den blomstrende hagen deres.

Gjestfriheten står sterkt i Vest-Telemark, og de lyttet interessert da undertegnede fortalte om torpedoveggen i røysa på andre siden av veien. Selvfølgelig måtte han bli med bort for å besiktige dette funnet, og det var da historien om Mercedesen kom. Vi løftet opp torpedoveggen og fikk litt mer inntrykk av størrelse og utforming. Navnet «Eisemann» kunne tydelig skimtes på det som nok hadde vært en bryter. Få hull i torpedoen og ingen hengslefor dører fortalte meg at dette måtte være noe svært gammelt fra en tid uten for mange ledninger, stag, eller dører, for den saks skyld.

Noe annet som også skjedde, var at han tok meg med opp på nabogården, som er den rettmessige eieren til steinrøysa. Der ble vi møtt av et ektepar som stod på farten til å reise hjem til Arendal etter helgen, og som kunne fortelle at gården var nedarvet etter hans bestefar. Bestefaren hadde vært en nevenyttig kar som samlet på alt mulig rask, og dessuten hadde han hatt en egen dumperplass for metallskrap bak ved smia på gården. Torpedoveggen hadde dagens



En idealistisk amerikansk lastebileier var skråsikker på at det dreide seg om en Day-Elder da bildene ble publisert på Facebook. Han hadde forvandlet en haug med håpløse deler til en ganske unik og spesiell lastebil. Undertegnede var imidlertid ikke like sikker da vi ser at bunnen av torpedoen knekker litt annerledes på denne sjeldne fuglen.

eier aldri reflektert over, men om jeg ønsket å finne flere bildeler kunne jeg se i skogen bak gården.

Litt oppe på en forhøyning bakenfor jordet kunne jeg tydelig se silhuetten av 1920-talls design, og med utallige timer

fordypet i bilbøker og blader, var det lett å definere at det dreide seg om en T-Ford. Den hadde ligget der lenge, og var tydelig på vei tilbake til naturen. Rundt forbi lå flere bildeler spredd, men mye var såpass rustet at det var krevende å se hva det hadde vært.



Noen skjermprofiler sitter etset fast på netthinnen etter utallige timer med studering av biler i barndommen. Åpenbart rester av en T-Ford. Da dette bildet ble publisert på siden til Nissedal Historielag tok det ikke lang tid før en Seljord-kar kontaktet meg og ønsket å hente delene. Vedkommende var nemlig på leit etter skjermer til en roadster, og utrolig nok lignet det disse som lå her. I ettertid ser man også at det kan dreie seg om en T-Ford pickup.



Seljord-karen hadde flere spennende biler på stallen, blant annet denne flotte Ford TT fra 1926. Bilen ble solgt ny på Rjukan, og har helt sikkert sett mye interessant Norgeshistorie de første 20 leveårene både med industrialisering og krig. Kult at noen forbarmer seg over gamle lastebiler!

Tilbake på hytta sendte jeg bilder fra utflukten over Messenger til Trygve Krogsæter. For de uinnvidde er han en av de fremste kjennerne av førkrigsbiler Norge har fostret. Trygve var enig i T-Ford delene, men torpedoen var han heller usikker på. Han tippet 1915-1920, og kunne det dreie seg om noe tysk da det stod «Eisemann» på bryteren? Det var jo ikke helt ulogisk.



Tilfeldigvis ble jeg sittende å bla i et gammelt «Norsk Motorveteran» da denne reklamen dukket opp. Profilene var lette å kjenne igjen, og da artikkelen fortalte at det var solgt et antall slike på norske skilte, begynte brikkene å falle på plass.

Kunstig intelligens er så intelligent at selv Google bruker det, og om man skriver inn «Eisemann switch» kan man lese at dette firmaet var amerikansk og leverte «finelektronikk» til flere store kjøretøyprodusenter fra 1910 og utover. Både Dodge, Buick, Caterpillar og sikkert enda flere ble levert med tenningsbrytere fra Eisemann. Men torpedoen lignet åpenbart ikke på noe fra disse kjøretøyene.

På Facebook er det en amerikansk side som heter «1920s antique automobiles, 1900 to 1941 cars, orphan makes, motorcycles...» Bildene av torpedoen ble lagt ut der, og det tok ikke lang tid før svarene rant inn. Det var mange teorier, men det var åpenbart enighet om at det dreide seg om en lastebil, og at den måtte være svært gammel. En av bidragsyterne gikk så langt som å garantere at det dreide seg en «Day-Elder», da han selv hadde restaurert en slik lastebil opp fra kun en haug med rustflak. Bilder ble vedlagt, men personlig ble jeg ikke overbevist. Den som skulle ta meg videre var imidlertid en nordmann som også fulgte gruppen. Han tipset meg om å høre med det lokale

historielaget, for som han sa måtte nok en slik lastebil ha vært litt av en attraksjon på et så lite sted på den tiden.

Nissedal Historielag hadde dessverre lite å fare med da innlegg på deres Facebookside ble postet. Innlegget ble delt, men få om ingen ledetråder for veien videre dukket opp. Men det morsomme var at jeg i samme innlegg la ut et bilde av T-Forden. Sent en søndag kveld tikket det inn en sms fra en kar i Seljord som lenge hadde vært på søken etter slike bakskjerm og nå var svært klar for å sette kursen mot Treungen. Et nytt hyggelig bekjentskap ble dermed inngått, og vedkommende kunne fortelle meg at utover den skjermlose T-Forden, hadde han en Ford TT med Rjukanhistorie, en 1939 Cadillac og flere Jeeper. Moro når galskapen man bedriver kan være nyttig for andre!

Den store åpenbaringen skulle komme en dag i høstferien. Etter en formiddag i full fart med huset fullt av barn satte jeg med ned med et gammelt «Norsk Motorveteran» jeg hadde i skuffen. I utgangspunktet leser jeg sjeldent artikler om lastebiler så veldig nøye, men





En lastebil så enkel det går an å lage den, men trolig ganske robust. Det må ha vært ganske krevende å være sjåfør på en slik bil under nordiske barske forhold. Lastebilen vi her ser er en 1916 GMC som for tiden er til salgs i USA, og av årsmodeller er det denne som ligner mest ut ifra kjennetegn på torpedoen.

tilfeldighetene skulle ha det til at i nettopp dette bladet stod det en del om Norges tidligste lastebilpark. Og der fikk jeg øye på den. Skråprofilen som bukker seg ned bak for torpedoen. I to sort/hvitt reklamer fra henholdsvis 1915 og 1919 kunne man lese om «GMC lasteautomobiler» som kunne leveres fra lager. Aureka!

I artikkelen kunne man lese om import av disse første lastebilene, som raskt viste seg å være både pålitelige og robuste, og det gikk etter hvert et anelig antall slike på norske veier. På Teknisk museum i Oslo står det en restaurert utgave fra 1918 med fortid fra Tønsberg kommunale vegvesen, og på kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer stod det tidligere en tankbil fra 1919. Ved et søk på amerikanske salgssider dukket det opp tilsvarende lastebiler, og to streker under svaret ble tegnet da jeg fikk se innsiden av torpedoen til en 1916-modell. Utvilsomt en GMC lastebil!

I ettertid har jeg fundert mer over saken. Kanskje gårdeieren fikk kjøpt en utslitt GMC lastebil billig, og trang motoren til å drive sagbruket på gården? Treverket i hytta kunne han kanskje fyre med, men hva skulle han med torpedoen? Den kunne naturen ta tilbake. Så kanskje det finnes mer rundt på eiendommen?

For de som måtte være interessert står den der ennå. For ordens skyld var den bare å hente, men det er vel begrenset hvem som trenger nettopp en slik. Jeg smiler når jeg går forbi! Livet blir straks litt mer spennende om man liker gammelt skrot og ifølge andre kanskje er litt skrukete i hodet. Vi gale har det godt!



Dette er utvilsomt samme torpedo. Legg merke til det runde dekslet på skrå over Eisemann-bryteren. Dessuten er det like profiler, samt at gjennomføringene er på lik plass. Mon tro om det finnes flere deler fra lastebilen gjemt rundt på gården?



I et grisgrendt land med økende behov for veier og satsning på samferdsel fikk lastebilene en viktig rolle. Denne GMC-lastebilen fra 1918 tilhørte Tønsberg kommunale vegvesen, og inngår i dag i Teknisk museum sine samlinger.



« Av natur er jeg beskjeden, jeg vil helst være anonym og ikke vekke oppmerksomhet... Helst ikke skille meg ut eller bli lagt merke til..» Hører man et slikt utsagn i klubben vet vi alle at det dreier seg om Leif Ingar Liane. Hvem ellers er så til de grader selvutslettende beskjeden? Det samme kan vi ikke si om kjøretøyet hans. Den treffende replikken falt da Veteranvognen var med på en prøvetur og var nok mer ment som en godlynt spøk en den klare virkelighet.



For en ting kan vi slå fast med det samme: Excalibur er ikke egnet til å forsvinne i mengden. Snarere tvert om. Den lyser som et fyrtårn i trafikken der den skiller seg ut fra både BMW, Audi, Mercedes eller andre av bilfabrikantenes flagg skip.

Nå tror vi ikke det var ønsket om å bli lagt merke til som gjorde at Leif Inger kjøpte..? Svaret var raskt og kontant: *« Jeg måtte bare ha den! Jeg hadde drømt lenge om en slik! Og få med at den heter Phantom SS!»* Enklere kan det ikke sies.

Hvor kom Excalibur Panthom SS fra? Leif Ingar hadde vaktet som en hauk på nettet, lett frem og tilbake uten hell. Han registrerte etter hvert at det ikke var mange Excalibur i Norge, det flommet ikke over av slike. Men så fikk han til slutt napp hos en kar i Harstad.

Excalibur hadde nemlig beveget seg nordover fra Trøndelag der den hadde bodd hos sin forrige eier. Harstad er ikke kjent for tropiske værforhold, så Phantom SS trivdes nok bedre på Hawaii der den også hadde hatt noe fartstid.





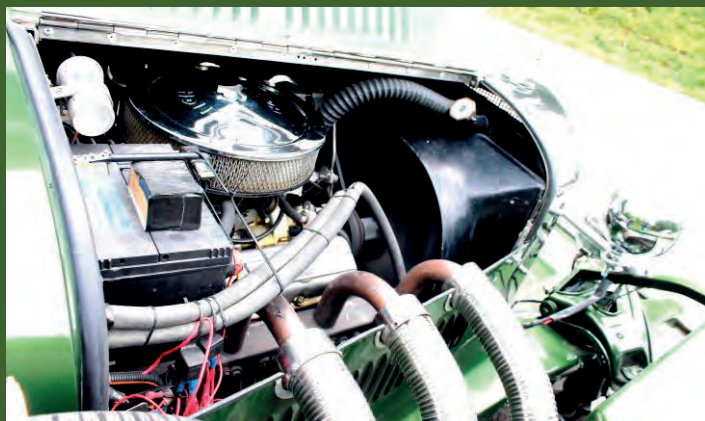
Leif Ingar tok ikke bryderiet med å dra helt til Harstad for å ta bilen i øyensyn. Han nøyde seg med å se på tilsendte bilder. De var FINE! Og så likte han fargen. Dermed var det gjort,. «Når kan jeg få den tilsendt?» .. «Vi har fremdeles vinter her oppe..» Den kom først i mai. Førsteintrykket? «Den var deilig .. og litt lav..?, når kalesjen var slått ned..»

Nå satt vi altså i drømmen til Leif Ingar på signingsferd opp gjennom Trommedalen og vekket oppsikt hele veien. Det hadde nok ikke Brooks Stevens sett for seg da han i 1963 lanserte sin første retrobil. Han brukte Mercedes SSK fra 1927 som forbilde, men plasserte karosseriet på understellet til Studebaker Lark Daytona. Og kalte hele greien for Mercebaker SS.

Den første prototypen var utstyrt med karosseri av aluminium. Som fremdriftsmiddel brukte Brooks Stevens en Studebaker V-8 motor. For å hjelpe på ytelsen hengte han også på en kompressor, det skulle sikre at forbikjøringer kunne skje i en fart. Ikke det minste rart, summen av det som lå under panseret utgjorde 290 hestekrefter.

Det gikk for øvrig ikke lenge før motoren fra Studebaker ble skiftet ut med en motor fra Chevrolet, en Corvette-motor. 327 kubikktommer leverte 300 hestekrefter, vi får ikke opplyst topphastigheten på dette monsteret, men den skulle være tilstrekkelig. Aluminium var nå byttet ut med glassfiber.

Med disse opplysningen notert på blokken var det naturlig at vi fikk en tur under panseret. Som førøvrig ble holdt på plass av en ekte nostalgisk lærreim. Skal det være så skal det være.



Der sto vi altså i Trommedalen og stirret ned på 5,7 liter uhemmet kraft. I følge leksikon ligger det altså gjemt 300 hestekrefter der nede. Det de slipper fra seg finner veien ut gjennom tre fete eksosrør. «Jo, den er kjapp, men jeg faller aldri for fristelsen til å la hestene løpe løpsk. Den er litt tung på rattet og krever mye plass når den skal svinge, så vi tar det pent og rolig. Da får jo folk tid til å se den også, det er jo en ekstra bonus i tillegg til kjøregleden». Anonym beskjedenhet er som blåst bort.



EXCALIBUR ?? Den observante leser har fått med seg at symbolet på radiatorlokket er formet som et sverd. Omsluttet av en sirkel. Og der ligger svaret på navnet. For dem som har lest det gamle sagnet fra de Britiske øyer om kong Arthur og ridderne av det runde bord er dette kjent stoff. Det samme er måten han ble valgt til konge på.

Det finnes riktignok i to versjoner, begge er like usannsynlige. Det dreier seg om sverdet, Excalibur. Versjon 1: *Sverdet i stenen*. Et urgammelt sverd sto urokkelig fast i en sten, og den som kunne få sverdet løst var ment til å bli Englands konge.

Alle prøvde seg, både høy og lav. Det gikk skitt hver gang. Helt til en liten kjøkkensvenn som het Arthur forsøkte seg, og fikk det løst. Dermed fikk England sin rettmessige konge.

Walt Disney har laget en herlig helaftens tegnefilm av denne versjonen i 1963. Den kan anbefales for barnebarn og besteforeldre.



Versjon 2: *Lady of the lake*. En god fe som holdt til på bunnen av en sjø hadde sverdet i sin varetekt og skulle gi det til den som skulle få bli konge, nemlig Arthur. Som konge opprettet han «Ridderne av det runde bord». Den

runde formen symboliserte at alle var likestilt og at alle var like mye verd. Navnet Excalibur symboliserte noe opphøyet og edelt, kanskje det ligger til grunn for navnevalget på Leif Ingars kjøretøy..? Nok om det.



Selv om utgangspunktet for Leif Ingars kjøretøy er fra 1927 har Excalibur innhentet alle de moderne detaljene som preger dagens biler. Hjuloppheng, styring og bremses har fulgt med utviklingen, noe som garanterer at kjøretøyet er trafiksikkert etter dagens standard.

Når vi vandrer rundt bilen peker Leif Ingar på en liten pussighet: Blinklysene på bakskjermene. De er faktisk fra en VW, Boble!

Sagnet om Excalibur og kong Arthur er fra 500-tallet, Leif Ingers Excalibur er fra 1970. Produksjonen av denne modellen ble produsert fra 1965 til 1969, men en del ble lagervare i 1970 og solgt som 1970 modeller.

Så kommer den store overraskelsen: Størrelsen gir uttrykk for å innebære solid tyngde, men vi får opplyst at den kun veier litt over 950 kg, så den kan ikke kalles overvektig. Når så motoren gir 300 hestekrefter kan denne «lettvekteren» oppnå 100 km/t på bare 5,6 sekunder. Men så travel har man det vel neppe. En annen teknisk finesse som vekker vår oppmerksomhet er hvordan sidespeilene er montert. Enklere kan det ikke gjøres. Det eneste er at det blir litt plundrete når man skal ta reservehjulet i bruk.



Interiøret er overraskende enkelt, vi hadde forventet noe mer krom og dill. Men her har enkelhet og bruksvennlighet sittet i førersetet. Tross det enkle dashbordet, inntrykket man får av kupeen er både raffinert men også overbevisende kostbart i utførelsen. Men selv for en småvokst person som undertegnede var det faktisk noe arbeidskrevende å få plass i førersetet. Farten er oppgitt til 140 miles / timen, det er første gang, noensinne, at vi har full tiltro at speedometeret forteller sannheten.

Den lille girstangen virker nostalgisk, men er den synlige delen av automatkassen. Den skiftet sjelden gjennom Trommedalen, motorstørrelsen gjorde det unødvendig å hente inn lavere gir.

PS: Kjøreglede var også på min side.



Ulf



Dodge personbil frå ca 1937/1938.



To andre gamle i høgda, Saab 96 og Fiat Spyder.

Porsgrunn Bilopphogging

Motivet på framsida i dette nummeret er gjerdepynten vi finn hos Porsgrunn Bilopphogging i Skjelsvik.

Foto: Leif Hægeland og arkivfoto funne på internett. Tekst: Narve Nordanger

Høgt oppe på ein stabel containerar står det restane av sein 30-tals Dodge av typen som var populær blant dei som køyrde langt like før og etter krigen. Dodge frå siste del av 30-talet var kjent for si store lasteevne og solide/enkle mekanikk. Eg hugsar vi møtte ein tidlegare eigar på 80-talet som fortalte at desse tok lett 12 sekkar kraftfor baki

og kunne gå 500.000 km mellom kvar motoroverhaling.

Akkurat denne bilen har stått oppå containeren til bilopphogginga i ein del år no. På spørsmål blei det fortalt at Dodgen eigentleg ikkje er ein del av inventaret, det er derimot ein av tilsette som har lagra sitt langtidsprosjekt i høgda og det blir ikkje selt delar av denne. Delar kan ein derimot finne på Porsgrunn Bilopphogging dersom ein søker noko frå Saab 96 eller Fiat Spyder. Desse to som og står oppå ein container kan det plukkast delar av.

Når vi fyrst er inne på bilopphogginga i Skjelsvikdalen er det vanskeleg å ikkje nemne dette fantastiske fotografiet frå

tidleg 70-tal. Her er det besøk av to stk Opel Olympia/Rekord, ein P1 og ein P2, begge med NN 1xxxx skilt. I tillegg ser det ut til at Folkevogna med Oval bakrute og stort tøysoltak er på besøk og jaktar på delar frå ei av boblene vi kan skimte inne på anlegget. Bobla er H-registrert og ser ut til å ha fått litt nyare baklys. Litt lenger inne står ein VW Type 3 av den uvanlege varebil-utgåva utan sideruter bak, nesten innafor porten og kanskje utan skilt, sjølv om dette ville vore ein maks 10 år gammal bil tidleg på 70-talet. Volvo PVen heilt til høgare er iallefall avskilta, kanskje det er ein sein 444 med heil bakrute men framleis delt frontrute? På innsida ser vi og ein Wartburg, ein liten Ford frå tidleg 60-tal og ein Bedford lastebil.



Flott bilete frå bilopphogginga i Skjelsvikdalen ein gong tidleg på 70-talet med mange fine bilar.



Jordveps

Min mormor var en habil historieforteller. Hun trollbandt oss barna med fortellinger fra et innholdsrikt liv, og ofte måtte hun ha lengre pauser midt i fortellingene slik at latteren kunne få utløp. Hun evnet å få selv en nøktern og trang barndom til å høres både idyllisk og festlig ut.

En av favoritthistoriene hennes var da hun og bestefar som nygifte reiste med spisstelt på fisketur i svigerfar sin Whippet 1927. Vel installert skulle min bestefar grave etter mark, men traff isteden et jordvapestol. Mormor påstod at du neppe fant noen bedre akrobat på sirkus.

Jeg hadde nok ikke ledd så mye av historien selv, om jeg visste at jeg skulle få hovedrollen i en lignende historie 30 år senere...

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

På forsommeren blir det som regel noen turer til hytta i Treungen for å gjøre unna noe vedlikehold. Denne gangen fikk jeg selskap av min far og to døtre på henholdsvis 8 og 10 år, og for at de to yngste også skal ha et hyggelig opphold blir det lagt opp til litt turer og bading. Det var på vei fra en slik badetur denne historien utspiller seg.

Veien fra badeplassen går nemlig forbi der det tidligere omtalte Buick-vraket befinner seg, og hva passet bedre enn en



På hylla hjemme står nå frontemblemet til bilen, gravd frem etter sikkert 50 år under tykk mose og subb, og et skinnende bevis på at her hviler en 1938 Buick Special.

liten avstikker dit? Jeg har den siste tiden funnet flere nye deler spredt i området rundt, mer eller mindre nedgravd, og turene til vraket kjennes litt som barndommens skattejakter. I hylla hjemme står frontemblemet til bilen, gravd frem etter sikkert 50 år under tykk mose og subb, og et skinnende bevis på at her hviler en 1938 Buick Special. For ordens skyld har jeg sjekket med grunneier. Håpet var at jeg kunne få servert en historie om en stolt bileier og alle de imponerte naboene som fikk bli med på tur en gang for lenge siden. Men den unge bonden visste ikke om vraket en

gang, og ikke var han interessert heller. Det vokser stadig mer kratt, og denne gangen kunne den ikke ses fra skogsveien snaue 10 meter unna. Tilfeldighetene skulle ha det til at jeg så den første gang etter uttak av skog i området, og venstre bakskjerm var tydelig preget etter nærkontakt med en større furu. Det er også påfallende hvordan naturen tar den mer og mer tilbake for hvert besøk. «Av jord har du kommet. Til jord skal du bli» Men vi må tro på et under om du skal gjenoppstå.

Vi klatret ned gjennom bjørkekratt





Her er jentene like før de får en spennende historie å fortelle på skolen.

og tuer, og selv om vi skrev juni viste gradestokken solide 25 grader. Det var derfor stummende stille da vi nærmet oss vraket, sett vekk fra den lille bekken som klukker stille for seg selv borte ved fjellsiden. Pappa gliste bredt da han fikk øye på panseret som lå henslengt like bortenfor. Forvridde metallrester som trolig har blitt kjørt over av en skogsmaskin. Da gikk det bedre med pansersiden som lå like ved. Kjennere vet at på 38-modellen er denne skrudd fast, i motsetning til 37-modellen som fortsatt har hengslet panserside. En del av overflaten forteller oss at bilen i sin glanstid var grønn. Nå endrer den på kamelonaktig vis farge mer og mer over til brun. Humøret til min far ble heller ikke dårligere da en av chromelistene

lot seg løse, og vi hadde dermed dagens første skatt klar for retur til garasjen på hytta. Om noen spør meg hvorfor vi tar med dørhåndtak og forvridde lister hjem, har jeg ingen gode svar å komme med.

Oppmerksomheten skulle nå falle på et metallstykke henslengt foran vraket. Ved første øyekast minte det om en vedovn, men for all del, kanskje det var noe bilrelatert? Pappa stakk hendene inn i åpningen på denne delen, og jeg stod plassert på en stubbe bøyd over det hele, henrykt over at skrotinteressen går på tvers av generasjonene.

I ettertid har jeg reflektert over hva jeg oppdaget først. Det var ikke inntrykk fanget gjennom øynene mine, men

derimot følelsen av vind fra sikkert tusen vepsevinger som traff leggene mine, og en intens summelyd. Det ble bokstavelig talt svart av veps, og urinstinket ble vekket i det store mengder adrenalin ble frigitt i blodet. Hjernens forstod åpenbart hva som skjedde før jeg rakk å tenke selv. «Kjemp for alt hva du har kjært, dø om så det gjelder». Mot slutten av 2 verdenskrig ble de amerikanske styrkene rutet mot Stillehavet og områdene rundt Japan. I motsetning til nazistene som kjempet for å overleve i kamp, var det en annen fiende amerikanerne måtte forholde seg til. Japanske jagerflygere ofret gladelig livet om de kunne styrte inn i en amerikansk destroyer og sette den i brann. Unge soldater ble traumatisert i sin frykt for møte med kamikazeflygerne,



Jordveps er visstnok vanligste vepseart her i landet, og er kjent for å bli aggressiv om den merker vibrasjoner rundt vepsebolet sitt.

og for de som lur, på japansk betyr kamikaze «guddommelig vind». Det føles bare så feil.

I shorts og t-skjorte hadde jeg dårlige odds. Terrenget var ulendt og bratt, og et feiltrinn kunne bli fatalt. Jeg ropte så høyt at jeg kjente stemmen ble hes i det ordene kom ut munnen. «Løp jenter!»

Om man søker på internett finner man ganske raskt mye informasjon om jordveps (*Vespula vulgaris*): **«Jordveps er en av de vanligste stikkvepsene i Norge. Den er også fryktet for sin aggressive væremåte og giftige stikk.»** Det står også at **«Jordveps er en av de aller vanligste artene av sosiale stikkeveps, og den danner store svermer».**

Først oppe på skogsveien våget jeg å se bak meg, og frykten for hva som hadde skjedd med pappa begynte å ta tak i meg. Han stod jo med fingrene praktisk talt i bolet! Han må jo være tapetsert med vepsestikk!

Man må kunne tillate seg å skryte litt av sin herkomst. Med sine 74 år er han slettet ikke i dårlig form, og han har tilbragt store deler av våren i Sandnes hvor min bror pusser opp hus. Han skryter av at sursild er bedre enn sjokolade og er nøye på å holde formen god. Og det var kanskje derfor det endte som det gjorde.



Har man fått skrekken for veps, kan vrakleting i vinterhalvåret vere et alternativ.

Ut fra krattet kunne jeg se den sølvfargede barten og spente øyne komme til syne, og en lettelse på høyde med domkirken i Oslo tok tak i meg da jeg også kunne konstatere at jentene hadde kommet seg unna det hele. Den eneste som var merket av vepsen var meg selv. Et lite stikk rett over sokkekanten. Jeg har aldri vært så glad for ETT vepsestikk noen gang.

Imidlertid kjente jeg en ny bekymring ta plass i hodet. Hva om jentene nå ikke vil være med på tur mer? De har nemlig vært med på utallige «skrotekspedisjoner» selv om det kanskje

ikke er helt førstevalg for dem. På tross av det blir de stort sett alltid med da de vet det befinner seg kakao og litt annet i sekken. Er de blitt hysteriske for veps? Må vinduet på rommet deres alltid være stengt fremover?

Vi kan se konturene av en veps i ryggkameraet på Volvoen i det vi bakker ut fra plassen. Jeg snur meg og kan med glede høre min yngste datter utbryte: «Dette var kult! Nå har jeg noe spennende å fortelle på skolen» Kanskje de blir med allikevel neste gang pappaen får høre om noe gammelt skrot?



Referat fra medlemsmøte

4. desember 2025



Ca. 65 medlemmer ble ønsket velkommen til medlemsmøte av formann Jarle.

DIVERSE ARRANGEMENTER:

LMK har avholdt ekstraordinært årsmøte. Det foregikk digitalt. Viktige endringer i vedtektene ble vedtatt. Dette for å stå bedre rustet i fremtiden til å møte utfordringer. Dan og Tore fra GVK-styret deltok.

DIVERSE INFO:

Leif Ingar Liane informerte om oppussingen i 2.etg. Taket og veggene er malt, og gulvet er klart for flytparkering. Det gamle minikjøkkenet blir gitt bort til den første som melder seg (er senere gitt til en medlem). Det er kjøpt inn 10 klappstoler for å ha til bruk i møterommet dersom

over 90 stk. Tilstede. I tillegg er gamle kaffekanner byttet ut.

Valgkomiteen jobber godt med kandidater til verv.

Toddy Reiser ønsket å lodde stemningen for en vartur til EAC på Sørums og Flymuseet på Gardermoen. Ca. 12-15 stk. rakk opp hånden.

MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Leif Ingar Liane fortalte om det annonserte (h)julebordet på Straand hotell. Han hadde fått inntrykk av at det var få som deltok på det. Gunleik Kjestveit opplyste om at det er en ledig «mekkeplass» på Skotfoss. Harry Lindhjem etterlyste noen som kunne hjelpe ham med det elektriske på en-70 mod. BMW 2,8 CS.

KJØP OG SALG:

Christian Håkonsen har kjøpt en Renault 4 -73 mod.

ETTER PAUSEN

Jan Arthur viste gamle Super-8 filmsnutter fra garasjebesøk på 80-tallet, fra standen som GVK hadde på utstilling Stevneplassen ifm. utlodning av en A-Ford, og fra Grenlandsrally i 1995. Julemøtet ble avsluttet med en enkel quiz fra Narve som ble godt mottatt. Jan Arthur og Narve fikk applaus fra salen, og ble overrakt blomster av formann Jarle. Geir Havgar foretok så trekning av lotteriet. Formann ønsket GOD JUL til alle og vel hjem.

Referent Per Øvrur

Referat fra medlemsmøte 8. januar 2026

Formann Jarle Rønjom ønsket ca. 80 medlemmer velkommen. Jarle ba deretter alle om å reise seg for å minnes Svein Findal som døde i jula med ett minuttstilhet.

DIVERSE INFO:

Tore Kvaale og Toddyreiser informerte om tur til EAC på Sørums kombinert med Flysamlingen på Gardermoen, og eventuelt også den flyhistoriske kulturparken på Kjeller. Kostnader blir inngangsbilletter og bussbillett, se annonse i dette nummeret.

Oddvar Høyjord informerte om tur til Strømstad og Halden, med overnatting på Fredriksten Festning. Toddyreiser arrangerer turen 09. til 11. juni. Annonse i dette bladet, **NB!** påmeldingsfrist 10. mars.

Oppussingen av møterommet går sin gang. Dugnadsgjengen fikk velfortjent applaus. Jarle spurte igjen om GVK skal søke å arrangere Norgesløpet i 2028 til klubbens

60 års jubileum. Styret ønsker innspill. Jarle tok opp ideen om frokostmøte/ Cars and Coffee på lørdager tidlig om morgenen og noen ganger i løpet av sesongen. Det ble opplyst at det allerede er en frokostklubb på lørdager på Telemarkssvingen.

Valgkomiteens Bjørn Granheim orienterte om arbeidet med å få på plass kandidater til diverse verv i GVK. Komiteen har levert sin innstilling.

MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Geir Danielsen minnet om at det er møter på klubbhuset hver mandag og tirsdag formiddag og i tillegg på tirsdag kveld. Geir oppfordret nye medlemmer til å komme. Leif Ingar Liane etterlyste en løs benkeplate brukt til å steke vafler på kjøkkenet og som nå er borte. Gunleik Kjestveit har byttet batteri på sin Volvo for første gang på 21 år, og mente at han dermed har klubbrekorden. Narve

Nordanger opplyste at veteranbilløpet «På smale hjul i Setesdal» arrangeres 24. juli til 26. juli.

KJØP OG SALG:

Tor Gunnar Eikeland har kjøpt en 1959 Volvo PV 445

NYE MEDLEMMER:

Leif Kowalski som har en 1965 MG Midget.

ETTER PAUSEN

Foredragsholder Ivar Simonsen fikk ordet og fortalte om eiendommen vår, som hans far eide og han selv vokste opp på. Ivar fortalte videre om familiens restaurering av to stk Studebaker på 80-tallet, illustrert med gamle bilder. Han har hatt god hjelp fra sin far og venner. Etter foredraget foretok Geir Havgar trekning av lotteriet, og formann ønsket alle vel hjem til slutt.

Referent Per Øvrur



- intet nytt under solen -

«**intet er nytt under solen..**». En frase som man slenger omkring seg fra tid til annen. De fleste er antagelig ukjent med at det stammer fra Det Gamle Testamentet, skrevet av «Forkynneren». Når det gjelder EL-bilen, hadde han i alle fall fullstendig rett. Det kommer tydelig frem i dagens TA (lørdag 3.januar 2026) der Fredrik Strøm leter seg tilbake i avisens hukommelse. Temaet er rykende dagsaktuelt, Telemarksavisen flommer over av innlegg og synspunkter for/ i mot El-biler. Vi har sakset litt av det han skrev, så får man mene det man vil.



SKIEN: Bil og motorsidene i TA kunne allerede i 1968 melde om en spesiell elektrisk bil under utvikling i USA. Bilen hadde mye av hva dagens elbiler har

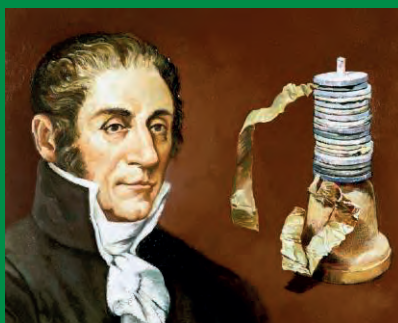
Da undertegnede begynte i TA for 20 år siden fikk jeg høre av vaksjefen at vi har skrevet om «alt» før. Det har opp gjennom årene vist seg å stemme ganske godt. Et dykk i TAs mørke arkiver viser at også elbiler ikke er så moderne som vi liker å tro. 1. februar 1968 omtalte TA en nyvinning fra den amerikanske bilindustrien, som den gang ikke var redd for å prøve nye ting.

Nyvinningen *Amitron* fra 1968 ville falle flatt til jorden i dag. Den ville klare knappe 25 mil med en gjennomsnittsfart på ca. 80 km/t. Forsynt med to batterier som til sammen veide ca. 35 kg. En sikker vinner i dagens konkurranse om rekkeviddeangst.

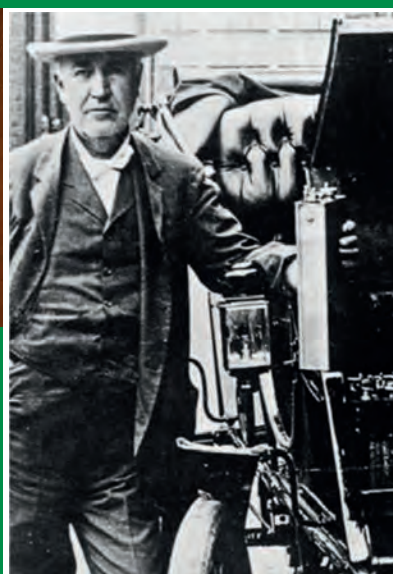
Den logiske forutsetningen for å kunne kjøre elektrisk var at man kunne bringe elektrisitet med seg underveis.

Alessandro Volta ble født i 1745 og tenkte ikke bil i det hele tatt. Derimot var han på jakt etter strøm i ordnede former. Så i 1800 kunne han presentere verdens første «batteri», populært kalt «Volta-haugen».

Nå var vi på riktig vei. Du kom riktignok ingen vei på gater og streder med en slik «haug» montert som kraftkilde på et kjøretøy, men utviklingen gikk radig unna.



Volta med sitt lite praktiske batteri. PS: Mannen til høyre viser et bilbatteri fra 1880-tallet. Det var adskillig mer virkningsfullt enn «Volta-haugen».





Vel, radig er kanskje å ta kraftig i. Men interessen var vekket i jakten på noe som beveget seg av seg selv seg ut å ty til det som sto på stallen. Hest er i og for seg et kjekt og nyttig dyr, men den skal fores selv når den ingenting gjør. Og en velvoksen hest er en storspiser: Napoleon hadde med seg ca. 187.600 hester da han dro med felttoget sitt mot Moskva i 1812. Alle skulle ha ca. 11 kg fôr i døgnet.

Den som regner etter ser at samlet daglig forbruk var ca. 2.063.600 kg. Hvert døgn.. DET blir mye å dra med seg når man skal på langfart. Vi vet alle at det gikk ikke så bra hverken med hester eller Napoleon i det hele tatt.. Nok om det.

Skotten Robert Anderson kjente kanskje til Napoleons russiske misære og ville finne en enklere måte å transportere på: Elektrisk kjøretøy. Tanken om den nye energikilden opptok mange, men rundt 1832 viste skotten frem resultatet av sine eksperimenter: En bil, drevet av en elektrisk motor, ved hjelp av batterier! Jubel i gatene! Snart slutt på haugene med hestemøkk!? Andersons elektriske karèt presterte ca. 12 km/t på blank brostein. Eureka! Den bar bud om en stillegående fremtid, men hadde ET stort handicap: batteriene kunne ikke lades. De var den tids svar på «bruk og kast».

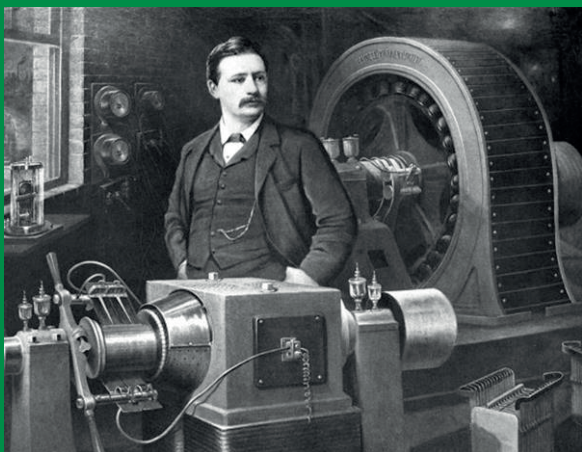
Det summet og surret i garasjer og verksteder på slutten av 1800-tallet. Mange puslet med elektrisitetens muligheter. Førstemann i mål var franskmannen Gaston Planté, han frembrakte det første oppladbare batteri som kunne brukes gatelangs. Det var en oppfinnelse med en viss tyngde. Dermed var det gjort, nå sto man med armene fulle av mobil elektrisitet, neste skritt var å utnytte det i praksis. Det var mange som kastet seg på, men den som nevnes som grunnleggeren for el-bil er engelskmannen Thomas Parker.

Thomas Parker var elektro-ingeniør og oppfinner. Han hadde slått seg sammen med Paul Bedford Elwel. Sammen utviklet de, og leverte hypermoderne batterier og dynamoer i fleng. Selv om de var to, er det altså Parker som får æren av å ha frembrakt den aller første funksjonelle elektriske bilen med oppladbar batteri-fremdrift.

Elwell/Parker hadde også tatt i bruk komponenter som i dag fremdeles er i bruk: oppladbare batterier, hydrauliske bremses på alle fire hjul, og styring på alle fire hjul. Resultatet: I 1884 kunne Parker vise frem resultatet, elektrisk automobil som fungerte, stille, praktisk, oppladbar, og den etterlot seg ikke hestemøkk i gatene.

(Noe som husmødre i byene ikke var helt glad for, det kunne nemlig oppstå direkte slåsskamp om de ettertraktede klumpene med hestemøkk. Produktet gikk med til å gjødsle pottedplanter i vinduskarmen og rosenbedet i hagen).

Selvsagt var det flere enn husmødrene som var bekymret over utviklingen: tusenvis av kusker verden rundt så sine arbeidsplasser i fare. Tiden viser at det var med rette.



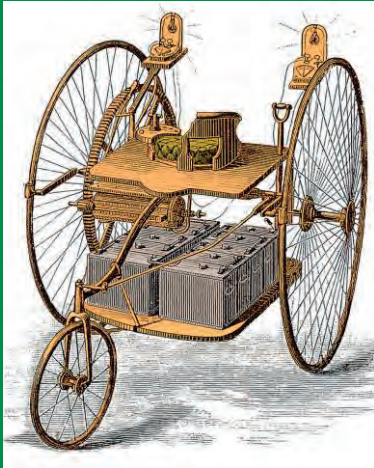


Den som var tidlig ute til å dra nytte av dette nye, lydløse fenomenet var selskapet *Bersey Taxi*. De drev drosjevirksomhet i London og var de første som tok det nye fremkomstmiddelet i bruk: *Bersey Electric Taxi* ble fort et fenomen i London. (Slik som de sorte «London taxi» ble mange år senere).

Den første taxien som utgjorde den nye flåten på 75 eksemplarer var gul og sort og fikk tilnavnet «*Hummingbird*». Den kunne forsure Londons gater med ca. 12 km/t. Og det kunne den gjøre i ca. 61 kilometer før de måtte lades. Vi får opplyst at pga. de tunge batteriene ble slitasjen på dekkene en stor utgiftspost..

Det var altså batteri-tyngden, ikke farten som slet på dekkene. I 1890-årene hadde britene opprettet en selvpålagt fartsgrense som et moderat mottiltak mot dette økende fenomenet som ikke laget lyd. Denne loven forkynte at i tettbygd strøk var tillat topphastighet 2 miles / t. (3,21 km/t) og på landevei kunne du rase av gårde i 4 miles/t. (6,43 km/t). OG! Du i byer var du pålagt å ha en person som gikk foran kjøretøyet og varslet med et rødt flagg.

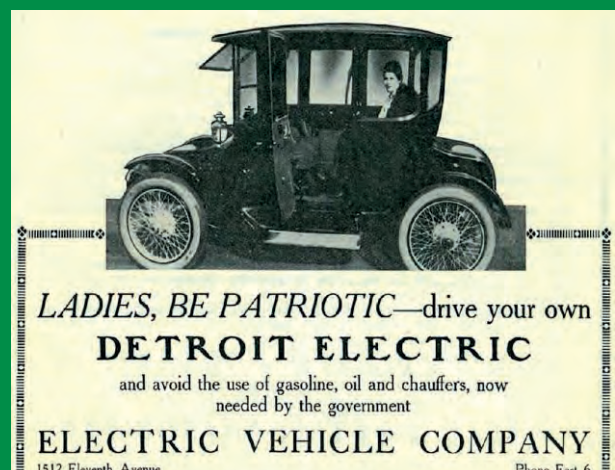
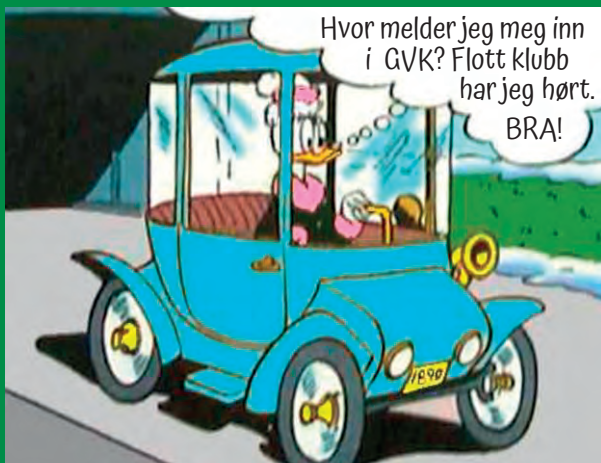
Gustav Trouve's trehjuls utgave var ikke særlig rask til bens selv om den var velutstyrt når det gjaldt batterier. Med fremdrift på kun høyre hjul var den neppe skodd for vinterføre, selv på strekningen fra Triumfbuen til Mont Martre i Paris. Summa summarum: det gikk pent og pyntelig for seg i trafikken på denne tiden. Unntatt på racerbanen, der var det fritt frem for de fartsgale. Camille Jenatzy var en av dem. Et fenomen av en racerkjører fra Belgia.



Camille var sjåfør på «*La Jamis Contente*». Som betyr «Aldri fornøyd», (for dere som ikke behersker fransk). Et kjøretøy som ABSOLUTT skilte seg fra den tidens bildesign, produsert i Belgia. Det var nærmest en overvokst sigar, med en ubehagelig spiss i begge ender. Med Camille Jenatzy bak styrespaken stilte den til start i Achères, som ligger i Frankrike. (For dere som ikke er kjent i fransk geografi). Nok om det.

29. april, 1899, bemerk den datoen. Da slo Camille og bilen hans alle rekorder. Med krav om absolutt pålitelighet kunne dommerne opplyse om en eksepsjonell fartsrekord med elektrisk kjøretøy: 105,88 km/t. Den aller første i verden over 100 km/t.

Belgisk bilindustri er ukjent for mange i dag. Vi kan hjelpe til ved å minne om merker som Minerva og Metallurgique. Berømte og prestisjefylte. Og ute av syne for lenge siden.. Det er derimot ikke Bestemor Ducks elektriske bil: Detroit Electric. Bare les Donald Duck..





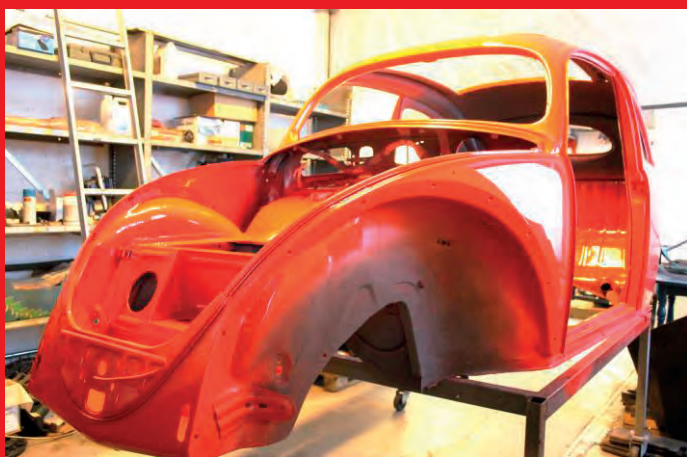
De som husker dette

- har god hukommelse. For mange år siden hadde Veteranvognen en artikkel om Roar Olsens sorte VW-prosjekt. Da hadde det alt pågått noen år. En VW fra 1957 var på sitt mest maltrakterte, vi så ingen logisk grunn til at den noensinne ville få «godkjent» fra Biltilsynet. Så feil kan man ta. Roar innrømmer selv, ganske frimodig, at 1957-modellen kom inn i familien alt i 2012..mens arbeidet begynte først i 2016. Siden har det gått sin langsomme gang.



Veteranvognen besøkte Roar og hans VW 1957 ganske nylig i håp om å sette godt mot i andre som holder på med langtids (evighets) prosjekter: Man kommer frem til slutt! Rusthaugen var et langt passert stadium, på verkstedsgulvet sto et blanklakkert understell m/motor klart til å ta i mot det ferdiglakkede karosseriet.

Karosseriet holdt en gang i fortid på å få sin ovale bakrute erstattet med en mer moderne, rektangulær og helt nymotens. Roar unnskylder det med at sønnen som var eier ville «modernisere..» Slik ble det heldigvis ikke. Årene gikk og vett og forstand slo inn og Roars prosjekt er fremdeles fra 1957, hva utseende angår. Veteranvognen var tilkalt for å bivåne at nå sto VW 1957 på startstreken til å bli FERDIG!



Vi undret oss litt over hvilket navn det var på rødfargen. Etter å ha konferert med sønnen sendte Roar melding om at den het *Pelican Red*. Vel, alt skal ha et navn.. I samme melding fikk vi også vite at akkurat denne fargen hadde vært flittig brukt av Karmann på 1950-tallet. Så da er Roars VW i godt selskap. Dersom alt går etter planen skal VW 1957 med Pelican Red over det hele delta på det store VW-treffet på Gardermoen i August. I år. Vi får alle krysse våre fingre.

Ulf

ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karker

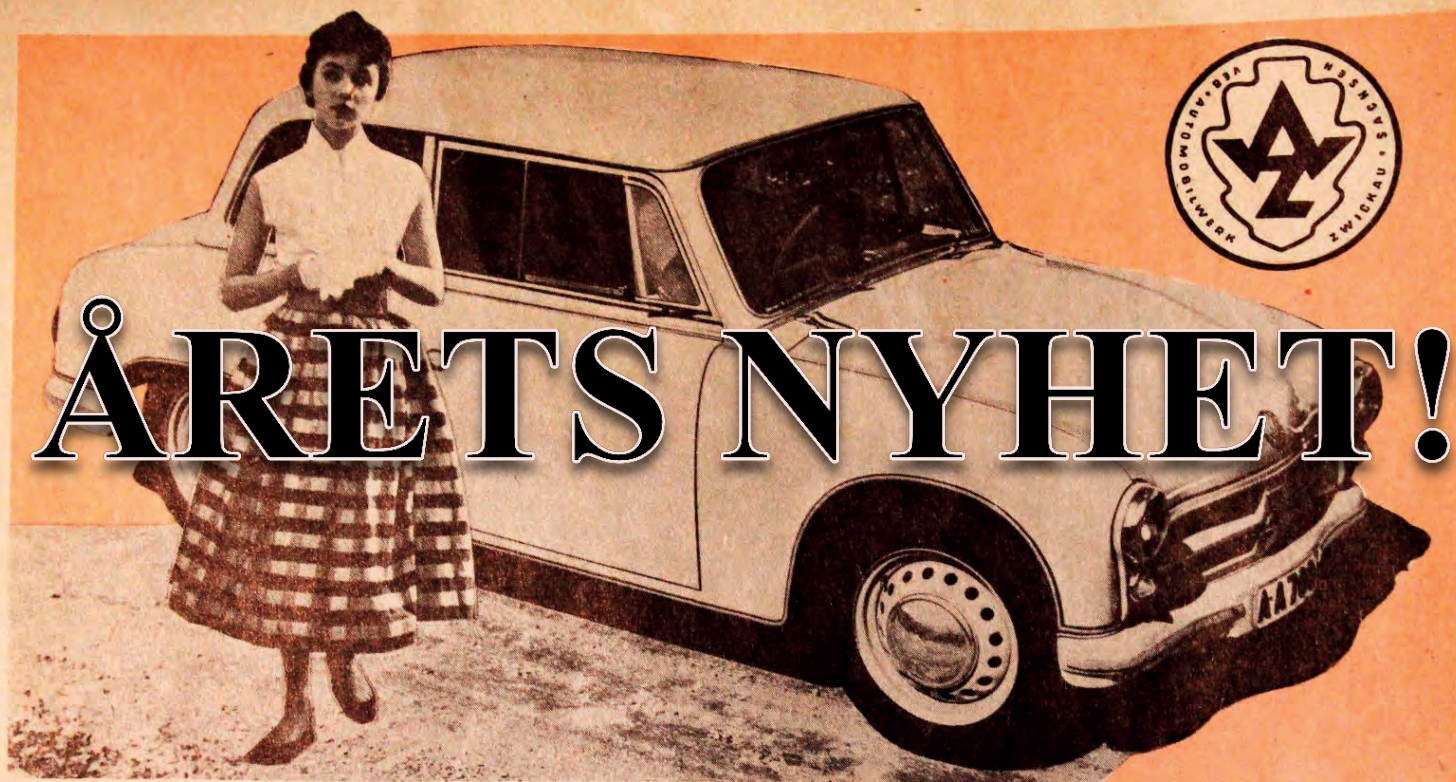


Med 90 cm karker



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





ÅRETS NYHET!

VI PRØVEKJØRER IFA P70

Ingeniør Olle Lindahl gir oss en rykende fersk test av IFA P70. Det vil si, den var rykende fersk i mai 1957 og sto på trykk i bladet Teknisk for alle. Som i 1957 kostet kr. 1,50. Omregnet med tabell fra Statistisk Sentralbyrå ville det i dag koste deg kr. 24,02.

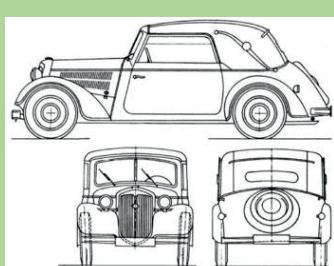
«Den lille IFA er i det ytre en meget moderne bil. Men når en studerer bilen nøye vil en se at den ikke har noen større konstruktive nyheter». Vi tolker ingeniør Lindahls uttalelse som noe midt i mellom nja- og - tjaaa. En slags mild men tvilende begeistring. Han påpeker at under karosseriet befinner det seg den samme gamle pålitelige konstruksjonen fra 1930-tallet. Mer eller mindre uforandret, et særegent kompromiss mellom gammelt og nytt.

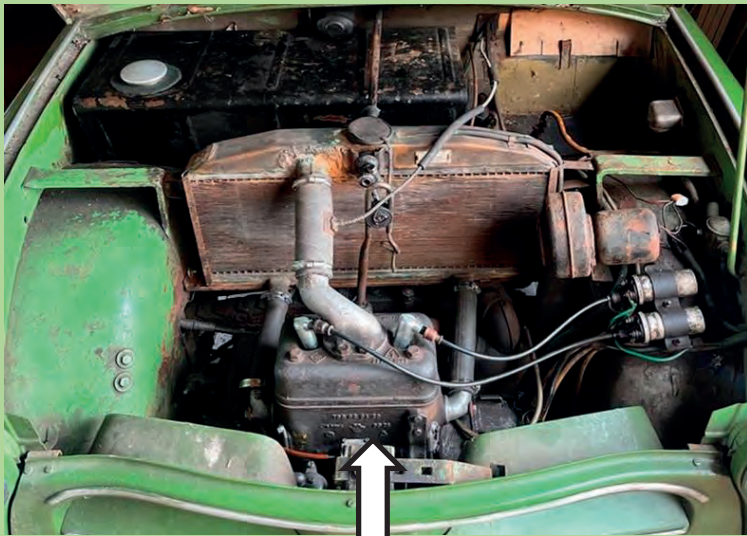
Likevel spør han at «den kan fylle behovet for mange og kan gjøre trofast tjeneste i mange år fremover». Det var den jo også nødt til, med tanke på hva som ellers var å tilby i Deutsche Demokratiske Republik.

IFA P70 fra Zwickau overtok stafettpinnen etter DKW F8. For å skape litt forvirring kan vi opplyse at DKW F8 – perioden startet i 1939 og ble avsluttet alt i 1942. Da sto jo viktigere ting på programmet i Tyskland, som vi alle skjønner. Og som vi alle vet sluttet krigen i 1945, og Stalin hadde skaffet seg bukten og begge endene i den etter hvert nystartede Deutsche Demokratiske Republik.

Etter krigen falt altså Zwickau på østsiden av grensen med alt det innebar. I 1949 ble det besluttet å ta opp igjen produksjonen av DKW F8, men nå sto den til salgs i butikken som IFA P70. Om dette la grunnlag for en stor teknisk forbedring er det delte meninger om. I Deutsche Demokratiske Republik var det smått stell med politisk forståelse og økonomi til teknisk nyvinning.

DKW8 kom på markedet med forskjellige karosserier, det skal de ha. Men inni IFA P70 holdt man på det gamle.





Reportasjen i *Teknikk for alle* forteller videre at IFA P70 var den aller første bilen med plastkarosseri som var masseprodusert maskinelt. I det ytre opptrer den i 1957 som en meget moderne skapning i rustfri utførelse. For å gjøre produksjonen så billig som mulig var bakerste delen av karosseriet støpt i ett stykke. Det man tjente inn på dette i kroner og øre medførte at bagasjeromslokket ikke kunne åpnes fra utsiden, for det var ikke noe lokk. Noe som

Den politiske ledelsen i den høyst demokratiske republikken kritiserte høylytt alt som luktet av kapitalisme og vestlig dekadanse. Men de var ikke snauere enn at de kopierte den amerikanske tradisjonen med å benytte seg av eksotiske piker strategisk plassert når det skulle lanseres nye bilmodeller.

Det slår oss at det er en viss forskjell på damene fra DDR og USA. Walter Ulbricht og hans politbyrå satte bestemte føringer for hvordan den demokratiske republikkens kvinner skulle fremstå i forhold til den vestlige: nøktern, enkel og jordnær. På linje med kjøretøyet de presenterte.

Og i følge ingeniør Lindahl var det absolutt snakk om et jordnært kjøretøy. Dens oppgave var å frakte en familie fra ett sted til et annet. At det skulle skje raskt og komfortabelt var underordnet.

Å få IFA P70 til å bevege seg raskt var for øvrig en umulighet: Den vannavkjølte totakts-motoren rommet beskjedne 696 ccm. Ved full utnyttelse av alle muligheter kunne den prestere 19,3 hestekrefter. Når den var lastet til randen med 4 passasjerer og 60 kg. bagasje brukte den 55 sekunder fra 0 til 80 km/t. Faren for fartsovertredelser med en IFA P70 var nærmest ikke-eksisterende.

Når vi titter under panseret får vi disse opplysningene bekreftet. Det som tar aller minst plass er selve motoren, den står som en liten firkantet kakeboks med to skråstilte tennplugger på lokket. Radiatoren er plassert bak motoren for å få drivakslingene fra girkassen rett på forhjulene.

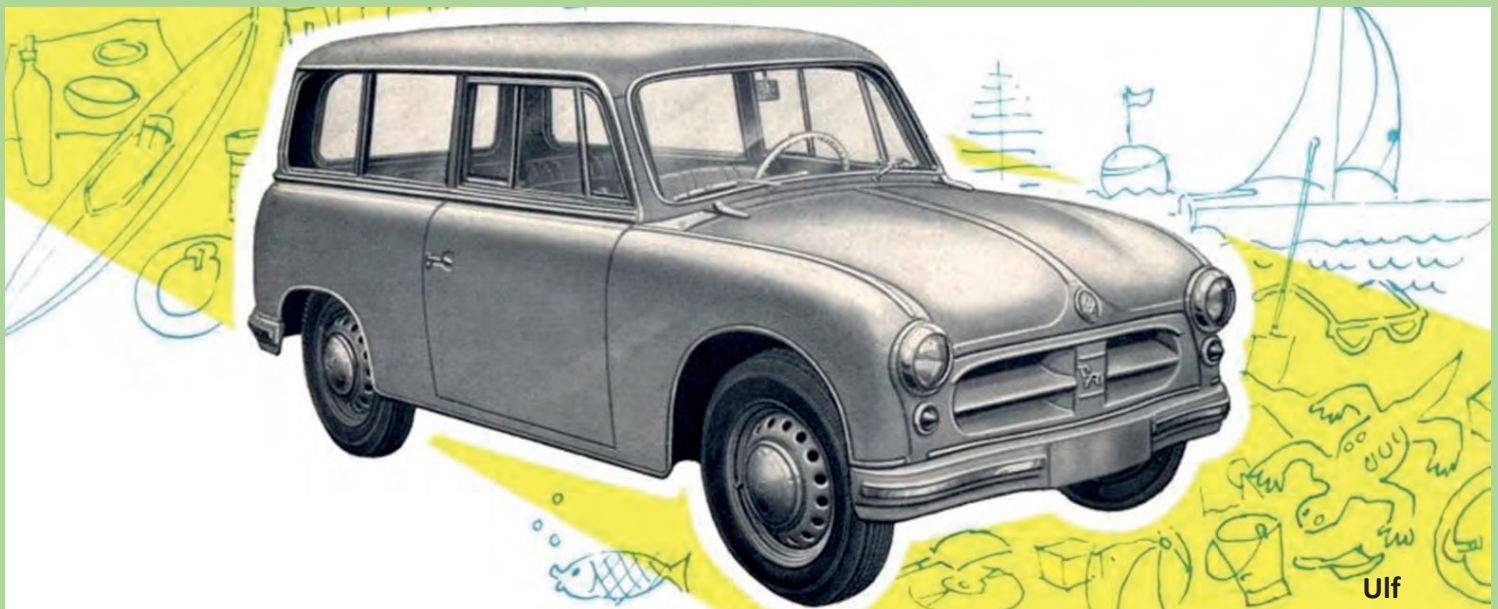
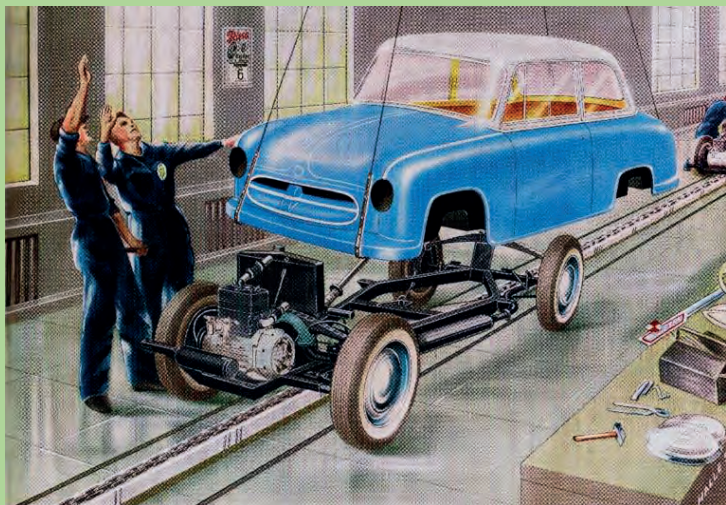
Ellers er det ikke stort mer å fortelle om det motortekniske enn at man på avstand kunne se når motoren var i gang: et blågrått røykteppe røpet at en IFA P70 var underveis.

Det å kjøre en P70 krevde et avansert fotarbeid. Den 3-trinns girkassen var usynkronisert hele veien og krevde dobbel-kjøtsjing og et lydhørt øre som fortalte når det var formålstjenlig å skifte gir. Når det var gjort gikk hestekreftene direkte ut på forhjulene. Det lille som var.



medførte at kofferter, hatteeske, campingstoler og hundebur måtte settes inn etter at bakseteryggen var slått ned. En slik løsning må i beste fall kalles tvilsom og kreve en elastisk kropp. At forhøyningen for bakakselen i gulvet lå like bak baksetet kompliserte forberedelsene til langtur ytterligere.

Å ta plass i forsetet derimot var mye enklere etter reportasjen å dømme. Bortsett fra at det krevde stor muskelstyrke for å lukke igjen dørene i følge ingeniør Lindahl.



Når ingeniør Lindahl har satt seg vel til rette innendørs sier han seg forsiktig fornøyd med behagelige seter og sikt i de fleste retninger. Frontlyktene derimot får kritikk for svak belysning, på nærlys må man senke farten til omtrent 40 km/t for å komme noenlunde trygt og sikkert frem. Vindusviskerne ble også testet. De holder kun unna for fuktighet i flau vind men kommer absolutt til kort når regnet kommer som regn. Altså ikke et kjøretøy for bergenske gater.

At bremsene er mekaniske kommer også en smule overraskende i 1957. Støyen derimot overrasker ikke, kakeboksen tar igjen i desibel det den mangler i Hk. Kaster vi et blick på dashbordet legger vi merke til girspakens likhet med et paraplyhåndtak: Lett å se, lett å få tak i og lett å betjene.

Ellers er det smått stell med dekadent luksus innendørs i en IFA P70. Et speedometer som skilter med 120 km/t forteller ikke sannheten, det ville være i mot fysikkens lover. På den annen side, beboerne i den demokratiske republikken var nok vant til «alternative fakta»: tvil på det meste og ikke tro på resten. Det viktigste var i det hele tatt få et kjøretøy.

Her må vi koste på oss en historie: en potensiell bilkunde i Zwickau var hos bilforhandleren 6. februar 1958 og ba om å få kjøpe bil. Hvorpå bilforhandleren konfererer med sine papirer: «Du kan få en IFA P70 ... om tre år, den 8.mars 1961 klokken 15.00. Kunden konferer med sin almanakk og sier oppgitt: Det går ikke, for da kommer rørleggeren..

Varmeapparatet på testbilen virker som forventet, det kan stilles inn på kaldt og litt mindre kaldt. Med to små sylindre i en kakeboks kan man ikke forvente stort mer .

Ingenør Olle Lindahl konkluderer med at IFA P70 var en moderne-umoderne bil i 1957. Han understreker hva du får for pengene: En stødig farkost med null akselerasjon, forhjulsdrift og frihjul, og et ratt og dører som krevde særdeles kraftige muskler. I tillegg fikk du kraftige vibrasjoner ved enkelte hastigheter og et høyt antall desibel. Uten tillegg i prisen.

Men i Deutsche Demokratische Republik forventet man ikke særlig mye i 1957: Det ble faktisk solgt 36151 IFA P70 før etterfølgeren overtok i 1959: Trabant P50. Men derom tier både «Teknikk for alle» og Olle Lindahl.



Årsmøte i GVK
er et populært
arrangement.

Årsmøteprotokoll fra GVKs årsmøte 5. februar 2026 (forkortet):

Formann ønsket presis kl 1900 totalt 82 medlemmer (derav 3 ferske uten stemmerett) velkommen til årsmøte. Innkalling og dagsorden ble godkjent. Deretter ble Leif Ingar Liane valgt som møteleder og Per Øvrums som referent. Gunleik Kjestveit og Yngvar Håkonsen ble valgt til tellekorps, og Oddvar Høyjord og Morten Kiste til å skrive under møteprotokollen.

Årsberetninger for 2025 ble gjennomgått av sekretær Per Øvrums. Huskomiteens årsberetning ble deretter gjennomgått av Leif Ingar Liane og redaksjonskomiteens årsberetning ble gjennomgått av Narve Nordanger. Årsmøtet hadde ingen merknader til disse.

Regnskapet for 2025 ble gjennomgått av kasserer Dan Kristian Daae Jonassen. GVK fikk for 2025 et overskudd på drøye 114.000. Viktige inntektskilder har vært husutleie, Grenlandsrally og grasrotandel.

Revisjonsrapporten, hvor regnskapet ble funnet i orden, ble så gjennomgått. Regnskapet ble deretter enstemmig godkjent av årsmøtet.

Kontigent og budsjett

Styrets forslag til kontingent for 2027 er samme satser som for 2026. Kasserer redegjorde for styrets budsjett for 2027, som deretter ble godkjent.

Innmeldte saker

Styret hadde følgende forslag: Med virkning fra 2027 øke kostnadsdekning med 20% for de mest belastede vervene i klubben: Dette gjelder Formann, kasserer, sekretær og løpsleder av Grenlandsrally. Etter kort diskusjon ble styrets forslag godkjent av årsmøtet mot 1 stemme.

Jubilanter og utmerkelser

25 års jublanter: Børre Hustuft, Aage Sverre Lohne (til stede), Kai Dørdal, Yngve Larsen, Bård Rising, Geir Danielsen (til

stede)

40 års jublanter: Magne Bjerva, Gunnar Holtar (til stede), Jan Arthur Pettersen (til stede), Ivar Ruud (til stede), Leif Kokkersvold, Pål Erik Lien (til stede), Øystein Skjelsvik

50 års jublanter: ingen

Innsatsdiplom: Yngvar Håkonsen og Narve Nordanger (begge tilstede)

Valg, Valgkomiteens forslag til verv:

Formann: Jarle Rønjom gjenvalgt for 1 år
Nestformann: Dag Henning Eik gjenvalgt for 2 år

Sekretær: Per Øvrums gjenvalgt for 2 år

Kasserer: Dan K. D. Jonassen ikke på valg

Styremedlem 1: Tore Kvaale gjenvalgt for 2 år

Styremedlem 2: Ulf S. Røvik Larsen ikke på valg

Varamedlem 1: **NY**- Trond Bekkevold valgt for 2 år

Varamedlem 2: John Arvid Vestgarden ikke på valg

Revisor 1: Stein Haugseter gjenvalgt for 2 år

Revisor 2: Ole Aglen ikke på valg



25 års jublant: Aage Sverre Lohne



25 års jublant: Geir Danielsen



40 års jublant: Gunnar Holtar



40 års jubilant: Jan Arthur Pettersen



40 års jubilant: Ivar Ruud



40 års jubilant: Pål Erik Lien

Valgkomite: Bjørn Granheim og Narve Nordanger.
Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Møteleder Leif Ingar Liane avsluttet årsmøte kl 2015, hvorefter formann og det nye styret takket for tilliten. Møteleder og referent ble takket for vel gjennomført møte, samt utgående styremedlemmer fikk overrakt blomster. Deretter var det snitter og bløtkake.

Referent: Per Øvrum,
Foto: Kristian Haugom

Innsatsdiplom:
Yngvar Håkonsen

Årsberetning 2025 for Grenland Veteranvogn Klubb

Tillitsverv i GVK pr 31 desember som ikke er valgt av årsmøtet:

Vaktmester for låven: Aage Lohne og Tor Gunnar Eikeland
Lokaleutleie: Tor Gunnar Eikeland
Forsikringskontakter: Tore Wahlstrøm, Inge Holt og Runar Hogstvedt
Teknisk rådgiver, bil: Svein Ekornerød
Teknisk rådgiver, MC: Hans Olav Kise
Ansvarlig for tilhenger: Aage Lohne
Redaksjonskomité: Narve Nordanger, Leif Hægeland, Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Ansvarlig for medlemslister: Dan Kristian Daae Jonassen
Huskomité: Leif Ingar Liane, Stein Haugseter
Leder Grenlandsrally: Jarle Rønjom og Dag Henning Eik.
Kjøkken: Tom Ellefsen, Ulf Stuwitz Røvik-Larsen og Leif Ingar Liane, med vikarer
Arkiv: Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Lotteri og telling: Geir Havgar, Bjørn Granheim, Kjell Harry Salbu og Stein Haugseter
Ansvarlig for Cars and Coffee: Stein Haugseter og Trond Bekkevold
Koordinator for sykehjems besøk: Geir Danielsen
Ansvarlig for Facebook: Kristian Haugom
Ansvarlig for nettsiden www.gvk.no : Jarle Rønjom
Fotosjef for nettsiden: Espen Nordaunet
Ansvarlig for Instagram-konto: Oliver Fjeldstad Johansen

Medlemstall:

Pr. 31. des 2025 er vi 483 medlemmer, noe som er 36 flere enn det var 31. des 2024. Det er i 2025 innmeldt 65 nye medlemmer, og vi har hatt 21 utmeldte og 8 dødsfall. GVK har ved årsskiftet 20 juniormedlemmer og 6 æresmedlemmer: Per Horst, Gunleik Kjestveit, John Austad, Stein Haugseter, Jan Arthur Pettersen og TA ved Ove Mellingen.

Aktiviteter i 2025:

Styret har hatt et godt samarbeid med alle komiteene og alle medlemmer med verv. I 2025 er det avholdt 11 styremøter, i tillegg til korrespondanse via e-post og telefon. Det er avholdt 10 medlemsmøter med mellom 60 og 90 frammøtte. Veterandagen i Skien ble en suksess med over 250 kjøretøy. Grenlandsrally ble også en suksess med 182 deltagende kjøretøy. Dekksparkedag på Slevollen ble gjennomført fire ganger med 60 – 110 kjøretøy pr. gang. Vi hadde felles GVK-kjøring til Veterantreff på Drangedal Bygdetun, som ble arrangert av Bygdetunet og GVK med totalt ca 120 kjøretøy. Ungdomsgruppen arrangerte tur til Eight Amcar Club sitt museum i Sørumsund. Klubben har besøkt Bakkane alders- og sykehjem med ca 15 kjøretøyer. Vi har hatt deltagelse på de handikappede sin dag i Porsgrunn, på LMK sitt årsmøte i mars og på det ekstraordinære årsmøtet i november. Klubben har arrangert lørdagskaffe sammen med Amcar Grenland. 3 ganger hos oss og 3 ganger hos Amcar. GVK har også deltatt på Siljandagen og Skotfoss kulturminnedag.

GVK-TUR TIL HALDEN 9. TIL 11. JUNI 2026



Kanaltur med MS Brekke

Vi inviterer til felles tur til Halden og Fredrikstad. Kjørelengde totalt ca 330 km.

Vi møtes i Sandefjord tirsdag 9. juni kl 08:30 ved Colorline-terminalen. Utlevering av billetter/reiseinfo. Avgang båten kl 10. Brunsj-buffet. Tid til å shoppe i Strömstad. Fra Strömstad kjører vi lokale veier via Skee, Vassbotten og Berby inn i Norge og til Hotell Fredriksten. Gratis parkering. Felles middag.

Onsdag 10. kjører vi til Brekke sluse (13 km). Der går vi ombord på MS Brekke for en 3t tur på Haldenkanalen med enkel lunsj ombord. Etter retur til hotellet får vi omvisning på Fredriksten festning. Felles middag på hotellet.

Torsdag 11. kjører vi til Fredrikstad på lokale veier. Vi rusler rundt i Gamlebyen og spiser lunsj for de som vil (ikke inkludert). Videre til Moss der vi tar ferja til Horten. Vi kjører til Åsgårdstrand og Tønsberg langs kysten. Videre til Sandefjord og til Larvik via Kaupang og Tjølling.

Priser

Inkluderer Colorline til Strömstad med buffet, hotell 2 netter m/frokost, 2 middager og 1 lunsj, båttur på Haldenkanalen og guiding i Fredriksten Festning.

Kr 8.300 for en bil, to personer i dobbeltrom

Kr. 5.600 for en bil og enkeltrom

Maks 25 biler, minimum 15 biler.

Bindende påmelding **seinst 10. mars**. Skulle det bli for mange deltakere blir det prioritet 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



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.

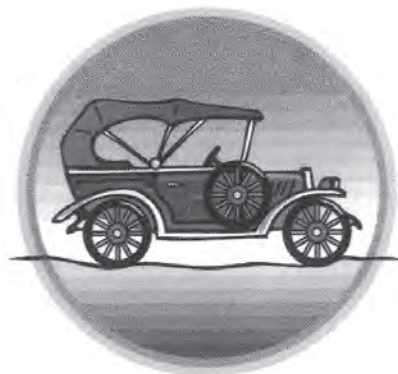
SKIEN BILRESTAURERING

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...

5. mars: Medlemsmøte. Foredrag ved redaktør i TA, Tonje Skjørtvedt

7. mars: Delemarknad i Töcksfors. Skal visst vere bra (og under tak)

9. april: Medlemsmøte. Foredrag ved Jacob Verpe frå Skien By

18. april: GVK tur til Flysamling Gardermoen og 8 Amcar Club. *Sjå annonse!*

25. april: GVK og Skien By arrangerer Veteranbildag i Skien sentrum

7. mai: Medlemsmøte. Foredrag ved Morten Larsen om Eugen Bjørnstad

8.-9. mai: Ekebergmarked, Oslo

14. mai: Grenlandsrally!

15.-17. mai: Vårmarknad i Seljord

21. mai: GVK arrangerer Dekksparking på Slevollen. Åpent for alle entusiastbilar.

30. mai: Flåklypa Grand Prix i Lom og Vossarudl på Voss. Påmelding Vossarudl på www.gvk.no

9. juni: Nasjonal Motordag. GVK er invitert til Seljord for dagen.

9.-11. juni: GVK og Toddyreiser arrangerer tur til Halden og Østfold. Sjå eigen annonse NB påmeldingsfrist.

18. juni: GVK arrangerer Dekksparking på Slevollen

8. aug.: Rally Tronåsen. Løpet som går kvart 5. år. Påmeldingsskjema på www.gvk.no



I Veteranvognen for nokre år sidan hadde vi ei liste over firma som kunne levere spesialist tenester til hobbyen vår. Den har sikkert dei fleste gløymt og ingen har spurt etter oppdatert liste. Uansett, Øyvind Reuter dahl i Porsgrunn stod på lista som leverandør av vannpolering og finare sandblåsing; men han informerer no om at han inntil vidare ikkje kan ta imot nye oppdrag.

Jeg skal sørge for å slippe greit unna Min Slav i neste utgave av BilAutofil også og la andre høydepunkt fra medlemsbladene bli innmaten i det jeg ikke behøver å skrive selv da heller.'

Men et virkelig lysglimt til sist:

Dårlig rekruttering?

Forgubbing?

Siste utgave av bladet fra Grenland Veteranvogn Klubb har en liste på 54 nye medlemmer: 14 av dem er født etter 1990. 8 ser også ut til ikke å være herrer - eller hvordan man skal våge å formulere noe slikt idag.

GVK blir lagt merke til: Jon Winding-Sørensen, den kjente motorjournalisten som også har besøkt GVK, har i sin faste spalte i bladet Bil sett igjennom ein bunke med medlemsblad frå veteranbilkubbar. Han finn mange interessanne stykke, men er kanskje mest imponert over alle nye medlemmer i GVK, derav mange nye kvinnelege medlemmer.

Leif Ingar Liane kan etter mange timars innsats frå Huskomite og andre frivillege konstantere at golvet i møterommet 2 etasje no er både beint og knirkefritt. I tillegg er veggane måla og elektrisk på plass. Foto: Ulf.





Ford Consul 1959 modell med km.stand 169160 til salgs. Bilen er et godt prosjekt. Prisantydning 15000. er også åpen for bud. Kontakt Birger K. Nilsen, tlf: 4812 867



Ny bil i GVK og denne gong er det ein kjendis bil. Kristian Håkonsen har kjøpt seg ein tøff Renault 4L, ein bil som har blitt grundig presentert for mange nordmenn på TV. I motsetning til andre bilar med slik status gjorde ikkje TV-opptreden at bilen blei dyr, derimot kanskje billegare. Dette er nemleg bilen som blei køyrt ut i eit symjebasseng i ei svært fornøyeleg scene frå NRK-serien «Våre beste år». Men bilen fungerer utmerka seier Kristian som stadig er ute med sin 4 Laban. Foto Kristian Haugom, som på eitt minutt greidde å fjerne dei to moderne bilane i bakgrunnen på foto ved hjelp av Kl. Ein fin forskjell, og ein av dei fyrste gongene eg har sett at dette moderne greiene alle snakkar om faktisk var nyttig.



Laurdagskafe med Amcar Grenland og GVK er eit godt alternativ for dei som ikkje har lyst til å gå på shopping på fridagen. Her frå arrangementet hos GVK i desember, i februar blei det arrangert hos Amcar. Pølser og kaffi til alle.

GVK-tur

Eight Amcar Club og Flysamlingen Gardermoen

Dato: Lørdag 18 april 2026

Vi reiser sammen med buss fra Rutebilhistorisk Forening.

Avreise fra Nylende stasjon kl. 09:30

Vi kjører direkte til Forsvarets Flysamling på Gardermoen og bergner å være der ca kl 12. Ingen guiding. Ca 2 timer. Deretter kjører vi til Sørumsand og Eight Amcar Club (EAC). Der kan vi kjøpe lunsj. Vi får guiding. Der kan vi se samlingen på ca 450 biler produsert av selskaper som alle er historie. Vi beregner ca 4 timer.

Mer info: «eightamcars.no»

Kjøretid ca 2,5t hver vei.

Priser:

Turbussen til foreningen har fast pris. kr 400/pers
Bussen har 50 sitteplasser. Forbehold om avlysning av buss ved for få påmeldte.



Inngang Flysamlingen: Honnør kr 65, voksen kr 130
Inngang EAC: 250 m/guide

Påmelding til turen skjer ved forhåndsbetaling av kr 650 til **kto. 2670 40 44703**, med referanse EAC. Dette inkluderer buss og inngang til EAC.
Inngang Flysamlingen og lunsj betales på stedet.

Frist for påmelding/innbetaling er fredag 6. mars

Frist for stoff til neste utgave er 1. april 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

