

Nr. 1 – 2021 Årgang 46



# Veteranvognen



## Av innholdet:



1930 Buick Phaeton



1961 Volvo P1800



2022 (?) Made in Siljan

**Formann:**

Torfinn Dale  
Tlf: 911 90 595  
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

**Nestformann**

Leif Ingar Liane  
Tlf: 907 56 419  
E-mail: leifingar@byggmesterliane.no

**Sekretær:**

Per Øvrum  
Tlf: 958 74 878  
E-mail: perovrum18@gmail.com

**Kasserer:**

Arild Johnsen  
Tlf: 922 34 204  
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

**Styremedlemmer:**

Tore Kvaale  
Tlf: 924 01 984  
E-mail: torkvaal@online.no

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Tlf: 913 16 526  
E-mail: ulro@online.no

**1. varamann:**

Narve Nordanger  
Tlf: 982 15 094  
E-mail: flathead323@gmail.com

**2. varamann:**

Lars Tufte  
Tlf: 476 57 858  
E-mail: laol-tuf@online.no

**Revisorer:**

Per Høiseith

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

Arild Johnsen  
Tlf: 922 34 204  
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

**Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:**

Kai Larsen.  
Tlf. 952 25 775

**Teknisk bil:**

Svein Ekornrød  
Tlf: 905 26 749  
E-mail: sv-ekorn@online.no

**Teknisk Motorsykkel:**

Hans Olav Kise Tlf: 35 59 06 78 / 930 11 583  
E-mail: hanskise@gmail.com

**Tilhenger Skien:**

Åge Lohne, Tlf: 905 04 764

**Kjøkken:** Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026

Innkjøpsjef Jan Erik Halle

**Huskomite:** Leif Ingar Liane og Sigmund

Aakvik

**Arkivansvarlige:**

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**Forsikring-besiktning:**

((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)

Tore Wahlstrøm  
E-mail: torewahl@online.no  
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99 362

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

**HUSK!****Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

**Klubblokalet**

"Låven" åpner fra kl. 18.00  
– møtet begynner kl. 19.00.

**Adressen er**

Porsgrunnsveien 242  
3736 Skien

**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.

**REDAKSJONENS HJØRNE**

I kveld er det 9. januar og det har vært en flott lørdag med sol og fint vær. Det var riktig kjærkomment etter mye gråvær og regn. Å tilbringe tid utendørs setter jeg stor pris på. Det viktigste er egentlig å være ute. Kaffekoppen smaker utrolig godt når sola skinner i ansiktet!

En overraskende julegave i år var fra en kamerat. Han er bilinteressert og har i åras løp samla på seg mange bilblader og to bokverk om biler. Lørdag før jul fikk jeg en uventa telefon: Jeg må rydde kjellerstua. Vil du ha noen kasser med bilblader? Jeg sa selvfølgelig ja og etter et par timer så dukka han opp med bilen full. Det var heldigvis plass i garasjen og i ledige stunder så har jeg lest og hygget meg. Utrolig fint å lese på før jeg tar kvelden. For ordens skyld så skal han bygge om kjellerstua til snekkerbod og det heter jo opprydding og prioritering. Så jeg skjønner han.

Vi har ei krevende tid. Jeg leser mere nyheter på nett en tidligere, man må jo følge med. Smittetall og annet om Pandemien blir ofte lest. Jeg håper at ting roer seg og at vaksine gjør at vi kommer tilbake til «normalen». Det er i slike tider jeg er takknemlig for hver eneste dag og takknemlig for Grenland

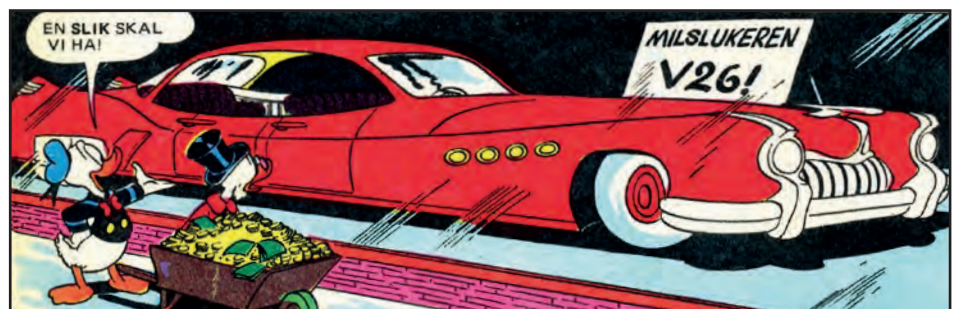


Veteranvogn Klubb. Det er mange gode minner å tenke tilbake på og mange forventninger om å få nye gode opplevelser.

En av de tinga som er blitt anbefalt å gjøre mer av er å ta telefonen og ta en prat med folk. Knut og jeg har i mange år snakket sammen på søndagskvelden. Dette har vi selvfølgelig fortsatt med. Praten går selvfølgelig om gamle biler og av og til om nyere også. Jeg har vel inntrykket av at vi prater litt lengre nå enn før. Jeg setter pris på slike samtaler.

Sola har snudd. I dag var det lyst til 16.30. Vi går mot lysere tider!

*Redaksjonen  
ved Leif Hægeland*

**STRIPA DONALD DUCK**

## FORMANN HAR ORDET

**HEI** og **GODT NYTT ÅR** kjære GVK medlemmer og andre som leser vårt medlemsblad, VETERANVOGNEN.

### OPPSUMMERING AV ANNERLEDES ÅRET FRA FORMANNEN SIN SIDE

Dette året 2020 har i forhold til det som vi liker å bruke tiden til sammen med andre entusiaster vært et «dritt» år. Vi i GVK har som alle andre hatt lite aktiviteter etter at landet stengte ned i mars 2020. Jeg rakk så vidt å bli valgt som formann i februar før det meste ble umulig å gjennomføre. Vi måtte slutte med medlemsmøter, vi måtte kansellere løp som Grenlandsrally og andre sammenkomster som vi hadde planlagt. Det ble rett og slett nesten umulig å drive med våre aktiviteter sammen med andre som vi alltid har hatt stor glede av. Det som skjedde hos oss skjedde selvfølgelig for alle andre klubber også, så da ble løp som Norgesløpet og alle andre løp kansellert til manges skuffelse.

Jeg har aldri kjørt mine veteranbiler så lite noen år før, selv om det var mulig å kjøre turer, så er det ofte slik at det å kjøre løp og turer sammen med andre er det som trigger oss.

Men noe fikk vi til, og det er også verdt å mimre litt over, men jeg vet også redaksjonskomiteen har en fin artikkel på dette her, så jeg fatter meg i korthet:

- Kortesje med ca 175 biler 17 mai ble en fin reise og uforglemmelige minner.
- Ellers har vi kjørt noen små fellesturer og blant annet et arrangement sammen med mental helse fra Stathelle til Langesund.
- Vi har benyttet muligheten til å jobbe dugnad og ferdigstillelse av

arkiv og møterom på klubblokalet, ledet av huskomitéens leder Leif Ingar Liane.

Ulf og Geir Grøtvik som ansvarlige for arkivet har gjort en formidabel jobb med flytting av arkiv og ryddet og kastet masse i denne forbindelse.

- Vi hadde i mellomperioden der det var litt åpning så smått kommet i gang med tirsdags klubben og andre mindre sammenkomster, men det tok brått slutt det også.

Ellers har vi gjennomført 7 styremøter med diverse saker og frustrert oss litt sammen over alt det vi ikke får gjort. Vi jobba også frem det vi på det tidspunktet trodde var en trygg plan for gjennomføring av årsmøte 4/2-2021 ved å leie oss inn på Ibsenhuset, men det ble også umulig etterhvert, og nå er som kjent årsmøte utsatt inn til videre frem til vi er i stand å arrangere det trygt i vårt eget lokale. I den forbindelse fortsetter da styret slik det ble valgt i 2020, og spesielt en person må takkes i den anledning, det er vår kasserer Arild Johnsen som hadde bedt om avløsning fra oppgaven, men sitter nå til vi har fått gjennomført årsmøte sammen med resten av styret.

Vi har også i dette annerledesåret hatt gleden av å ønske 23 nye medlemmer velkommen, da uten å ha møtt disse personene, men det synes vi er bra slik året ble.

Det som kommer av aktiviteter i 2021 er enda tidlig å snakke om, men ett løp er annonsert, det er Rallye Tronåsen som gjennomføres hvert 5 år, som i år går på lørdag 7/8. Men andre viktige løp som Norgesløpet er utsatt til



#### Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no  
Narve Nordanger  
E-mail: flathead323@gmail.com  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen  
E-mail: ulro@online.no  
Leif Hægeland  
E-mail: leif.haegeland@gmail.com

#### Web-master:

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595  
E-mail: torfi-d@online.no

#### Grenlandsrally:

Tore Kvaale Tlf: 924 01 984  
E-mail: torkvaal@online.no

#### Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien Tlf: 35 90 55 90  
www.thure-trykk.no

**Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!**

#### UTGIVELSER I 2021:

Nr. 1 deadline 1. februar  
Nr. 2 deadline 1. april  
Nr. 3 deadline 15. mai  
Nr. 4 deadline 16. august  
Nr. 5 deadline 1. oktober  
Nr. 6 deadline 1. desember  
Utgivelse blir ca to uker senere.

#### Forsidefoto:

*Leif Ingars Datsun 1969 ble trillet ut av garasjen til ære for Veteranvognen.*

2022. Grenlandsrally og andre viktige begivenheter må vi komme tilbake til, følg oss gjerne på gvk.no og FB der informasjon blir lagt ut fortløpende. Avslutningsvis så håper jeg da på et bedre år for å dyrke vår hobby, selv om starten ikke viser at det er mulig, men vi håper og tror vi skal få tatt igjen noe av det tapte etter hvert.

Fortsatt godt nytt år, ta vare på hverandre og vær forsiktige, i garasjen er det fritt for farlig virus, så benytt våren til å gjøre alt klart en ny sesong. Torfinn

*Hilsen Torfinn*

 **ÅRSMØTET 2021 ER UTSATT PÅ UBESTEMT TID PÅ GRUNN AV CORONA**

# Geir Vedaa:

Volvo P1800 1961 var

# Fast fredagsøjest i de tusen hjem

16. august 1963 kl. 21.20 seilte Volvo P1800 for første gang unisont inn i de norske hjem. Bak rattet satt «Helgenen», kamouflert som Roger Moore. Han brakte glede og spenning til de 16186 norske lisensbetalerne. «Helgenen» var den store favoritten blant de 1168 programmene NRK TV hadde på repertoaret dette året.



Hva er forskjellen på Roger Moore og Geir Vedaa? Det er enkelt fortalt: Helgenens Volvo P1800 er hvit. Geirs Volvo er rød. Det skulle være lett å se forskjell.

Vi har tidligere omtalt Helgenens P1800 her i Veteranvognen. Men tatt i betraktning



klubbens høye gjennomsnittsalder og dermed også svinnende hukommelse velger vi å trekke frem noen grunnleggende punkter.

Det er jo begrenset hva vi går rundt og husker på til daglig: Bilfabrikanten Volvo hadde gjort sine spede forsøk på å lansere en sportsbil tidlig på 1950-tallet.

Det ble et ynkelig resultat som ikke virket fristende på markedet : Volvo P1900. For å si det som det er, den slo ikke an. «Foran var det et stort høyl, og resten var ikke særlig bedre». Sitat slutt.

Det overrasker ikke at det kun ble solgt 68 Volvo P1900.



For å rette opp æren, for ikke å snakke om økonomien, startet Volvo et nytt prosjekt i 1957. Som skulle føre frem til den mest berømte Volvo noensinne: P1800.

Mange har lagt æren i hendene på den italienske bildesigneren Pietro Frua. Italieneren hadde bl.a. oppgaver for det berømte firmaet Carrozzeria Ghia. Mannen bak selve prosjektet P1800 var



Helmer Petterson. Hans sønn Pelle hadde studert bildesign i Italia hos senior Frua. Der klemte han ut P1800 under italiensk veiledning. Så da Pelle kom hjem til Sverige hadde han Volvo P1800 med seg i kofferten. Den var tydelig italiensk-inspirert, men helsvensk i sjelen. Kombinasjonen tok verden med storm. Helt frem til 2009 overbeviste Volvo hele verden at Pietro Frua var opphavsmannen. Men da måtte de til slutt beskjemmet melde offisielt at det var nok en svenske ved navn Pelle som hadde æren. Men glansen forsvant ikke av den grunn. Volvo P1800 så fremdeles like delikat ut .



Noe av det første jeg fikk vite av Geir Vedaa var at det som pryder garasjen hans er Norges eldste P1800. Han peker på chassisnummeret under panseret: Nr. 162.

Typ Type	P18394 VA
Ch. Nr.	162 ←
Färg Colour	70
Klädsel Upholst	302



For dem som har noe fartstid syd for Brennerpasset er det ikke vanskelig å nikke gjenkjennende til designen på Geirs Volvo. Den er like italiensk som pizza Margarita, pasta carbonara, spagetti Bolognese og grappa. Vi slutter oss til det de pleier å si der nede:

*Mamma mia, ce perfetto!!*

Italiensk påvirkning er altså umiddelbart synlig i linjene i karosseriet. Flyt og fart i hver eneste detalj. Bilen hører liksom naturlig hjemme på autostradaen mellom Roma og Firenze.

Krommet belistning leker med detaljene og fremhever det langstrakte, uten å være pågående prangende.

Designen er altså italiensk-inspirert.

Opphavsmannen er svensk. Og Volvo P1800 ble produsert i England hos Jensen Motors Limited i West Bromwich.



Her trillet den ut fra samlebåndet i 1961 og 1962, før svenskene selv overtok produksjonen i Toroslada og Gøteborg. Den første helsvenske P1800 kom på veien i 1963. Siden holdt de på til 1973. Da var det over og ut.

Det britiske tv-selskapet ITV som produserte Helgenen benyttet anledningen og skaffet seg to eksemplarer da produksjonen foregikk i Bromwich. Ett til å kjøre i, og ett som de skar opp for å filme Roger Moore når han liksom var på veien i fullt sprang.



Geir Veda er opprinnelig fra Osterøy ved Bergen der han kom til verden i 1953. Men han er ikke preget av dialekten, kanskje det skyldes en liten tur innom Odda. Familien Veda havnet til slutt i Porsgrunn i 1955 og Geir fikk etter hvert utdannelse innen laboratoriefag ved Herøyas egen bedriftsskole. Kjølnes Tekniske Skole sørget for at det ble fagbrev.

Med det i lommen jobbet han på forskningscenteret på Hydro, og senere på Borealis. Nå er han velfortjent pensjonist.



Forgjengeren til Geirs Volvo P1800 var P1900. Den hadde et hull midt foran. Nærmest som en innsunken trutmunn uten gebiss. Pelle Pettersons design åpnet munnen på P1800 og lukket munnen på eventuelle kritikere. I stedet for tannløse gummer opptre Geir Vedaas bil med et bredt og tillitvekkende smil, fullt av blank krom.



Geirs romantiske forhold til Volvo P1800 fikk en trang fødsel. Han kjøpte den på Kongsvinger i september 2019 og bestemte seg for å kjøre den hjem selv. Det gikk ikke helt etter planen, kjøretøyet var ukjent, det samme var bensinforbruket. I tillegg var forgasserne så slitt bensinen bare fosset tvers igjennom. Ved Tønsberg var det bare støv igjen på tanken og full stopp. Volvo P1800 kom hjem til Nenset på ryggen av en bergingsbil. Slikt lærer man noe av.

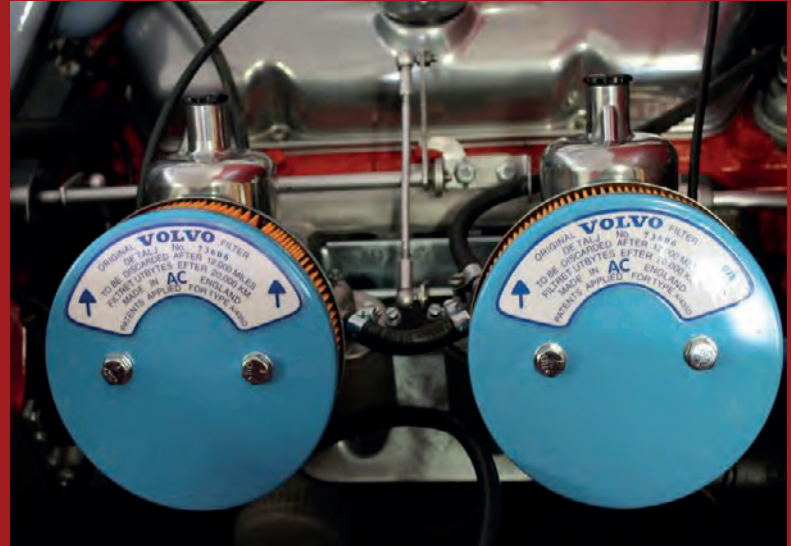


Foto: Geir Vedaa



Foto: Geir Vedaa

Som nybakt veteranbileier gjorde han det fornuftige: Han meldte seg inn i GVK – og kontaktet Yngvar Håkonsen som han kjente fra før. Yngvar ble en reddende engel for Geir og P1800. «Yngvar kunne dette, han hadde alle delenummerne i hodet!» Han skaffet nye forgassere, da gikk bensinforbruket drastisk ned. Så tok han alle stagene med seg hjem og rettet dem. Deretter ble tenningen stilt, og ventilene fikk en omgang. Chokeyaieren fikk behandling, styresnekken fikk en overhaling ++. «Men han forlangte at jeg malte motorblokken!» Yngvar besørget lakking av toppdekslet. Geir Vedaa åpner panseret og viser frem resultatet med en viss stolthet.



Yngvar Håkonsen var som de gammeldagse huslegene. Han kom på hjemmebesøk. Som en motor -

kyndig Florence Nightingale dukket han tidt og ofte opp i garasjen på Nenset og behandlet pasienten. Noen dager senere vendte jeg tilbake til Geirs garasje for å ta noen ekstra bilder.



Da hadde Geir Vedaa vært ute på vårens første prøvetur. Den ble ikke helt vellykket. Det gikk i rykk og napp og P1800 hikstet og hostet. Yngvar kom med en beroligende forklaring: Fordeleren var ikke festet etter at tenningen var justert..

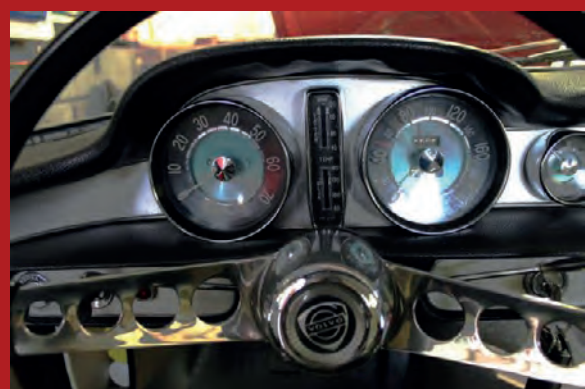
Nå oppfører motoren seg som den skal. Volvo P1800 var for øvrig den første bilen som ble utstyrt med den berømte B-18 motoren. Den ble, som alle Volvo-entusiaster vet, senere brukt både i Amazon og 140-serien. B-18 var på 1778 ccm og når den fikk to forgassere sparket den fra med ca. 100 / 115 hk. I følge pålitelige kilder skulle det rekke til ca. 170 km/t. B-20 fikk noen ekstra ccm og leverte 118 hk. Begge motorene var helt like å se til, det var kun det indremedisinske som hadde fått en forbedring. Nå kan man smile noe overbærende av en slik motorkraft, en vanlig personbil av i dag har ofte litt mer å by på. Men da Helgenen raste over TV-skjermen for full musikk var dette storartet og fartsfullt. En VW på den tiden ruslet omkring med under halvparten så sterk motor. Og eierne var storførnøyd. På den tiden.





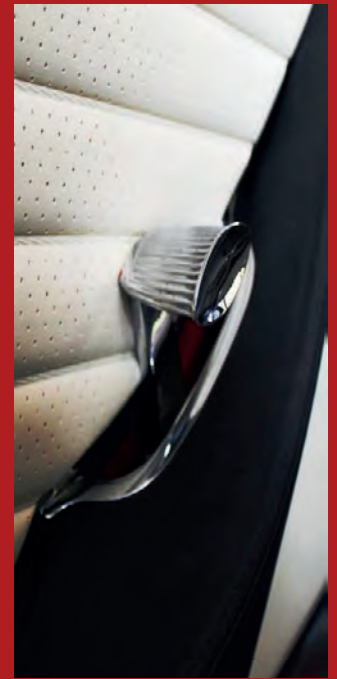
Rust fantes hverken foran eller bak eller andre steder. Volvo P1800 var i meget god stand når den ble kvitt barnesykdommene. Geir Vedaa åpnet alt som var slik at Veteranvognen kunne konstatere total mangel på det som ellers er mange veteranbil-restauratørers vonde reisefelle:

Rustbrune flekker. Her var ikke antydning, bilen var strålende blank i pelsen uten mistenkelige buler i lakken og tvilsomme reparasjoner utført med stålplast. Både Fabrice Carrozzeria Ghia, Pietro Frua og Pelle Petterson ville nikket anerkjennende. Antagelig også Roger Moore. Selv om fargen er feil.



Eksteriøret på P1800 er meget overbevisende. Vi skjønner hvorfor man valgte et slikt kjøretøy til den populære TV-serien. Bilen virker smekker, kvass og myk på en gang. Samtidig aner man designerens ide om en smule triumferende overbærenhet overfor mer saktegående trafikkanter. Interiøret følger opp og er helt på bølgelengde med det ytre.





Geir Vedaa har hatt fingrene i andre kjøretøyer før han gikk til anskaffelse av sin P1800. Han har hatt en Ford Zephyr , en VW 1953 og en Fiat Spider. Vel og bra, men vi tror at det nåværende kjøretøyet ligger øverst på pallen. Det er lite som kan stille opp mot en spesial-lakkert Ferrari-rød P1800. En slik hadde alltid vært Geirs drøm. P1800 ble ikke lansert som noen «folkebil». I 1969 var listeprisen 3.659 dollar. Oversatt til norsk og med god hjelp av Statistisk sentralbyrå blir det noe slikt som kr. 250.359. Det burde jo være overkommelig for de fleste i dag, men på den tiden? I alle fall var det overkommelig for de 47497 kundene som kjøpte Volvo P1800 i løpet av de årene den var på markedet. Noe forsinket ble Geir Vedaa en av dem.





# Ein ny bil i distriktet og k

*Denne storslåtte 1930 Buicken har flytta seg frå Vestlandske fjordar.*

**Jon Arvid Dahle er ein medlem i GVK som bidrar godt i å dra ned gjennomsnittsalderen i klubben. Jon Arvid har midt i korona-tida vore ute og kjøpt seg sin tredje Buick og tatt med seg til heim til Frogner.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Etter å ha fått tips på jobben i Nordsjøen om bil som kanskje var til sals, har han vore på Stranda (Møre og Romsdal) og handla inn ein 1930 Buick Serie 60 7-seters Phaeton. Dette er ein stor bil av den svært så populære typen som typisk blei brukt til frakt av cruisepassasjerar



# klubben



Til ein flott nybygd garasje på Frogner i Skien.

før krigen på stader som Geiranger og Stranda. Dei største Buick utgåvene i 1930 heitte altså Serie 60 med akselavstand på heile 132 tommar og den gamle Buicken fyller heile lengda på garasjen til Jon Arvid. I tillegg til serienummer 60 var det eit ulikt sluttstiffer for kvart karosseri, der 7-seters Phaeton sitt fulle namn er Modell 69.

Litt morosamt også med ein 30-modell som gjev oss anledning til å samanlikne med 29-modellane i brosjyren på side 14.

Vi siterer frå ei oppslagsbok om 1930 Buick: « Dei nye 1930 modellen var like flott og linjevakkere som 1929 utgåva hadde vore klumpete». 1929 var ein årsmodell som vonde tungere hos konkurrentane hadde erta for å sjå gravid ut på grunn av dei konvekse karosserisidene, desse var no borte på den nye modellen. Vidare står det i omtalen «høgda i 1930 hadde blitt redusert med to tommar og den nye vulsten rundt heile karosseriet gjorde underverk med utsjånaden».



Frå norsk brosjyre for 1930 Buick blir modell 69 presentert.

En 7-seters turistvogn, hvis lange, lave linjer og vakre utstyr vil tiltale alle som foretrekker en åpen vogn. Setene, som er trukket med ekte lær, er saa dybe og bekvemme at man ikke bliver træt, selv om man kjører hele dagen. Man kan let komme ind og ut gennem de brede dører. Standard-utstyret omfatter bl. a. 6 komplette hjul, hvorav de 2 reservhjul er anbragt i forsænkninger i forskjermene. Bak er der anbragt en praktisk og solid bagagegrind.

**MODEL 69** — 7-seters Touring  
Akselavstand: 3,35 m.

## Veteranvognen

1930 utgåva av Buick er elles kjent for å vere den siste med 6-sylindra motor, som i dei større utgåvene var på 331 kubikktommar (5,3 liters volum) og utvikla 99 hestekrefter med sine toppventilar. Til å stoppe framfarten hadde bilane 4-hjuls mekaniske bremsar med innvendige tromlar.

Bilen til Jon Arvid er ein av berre 807 produserte Type 69 Phaeton, i tillegg er bilen ein av relativt få med høggeratt og blei fyrst levert til Australia. Vidare skal bilen ha vore i Nederland ein periode før han hamna på Stranda. Bilen er stor men grei å køyre seier den ferske eigar som lovar å ta bilen med seg på Grenlandsrally 2021 – om det blir arrangert.

*Jon Arvid Dahle tar imot garasjebesøk med antrekk som passar i korona-tida.* ▶

*Garasjen til Jon Arvid har blitt blir fylt frå vegg til vegg med Serie 60 og 1958 Elling Buick, som og er ein stor bil.* ▼

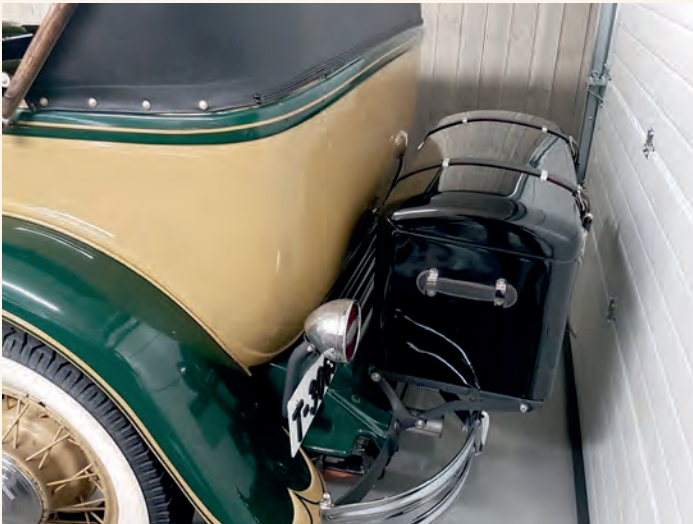




Til å vere ein open bil utan sideruter er det gjort godt klart for køyring i dårleg ver. Her er det både varmeapparat og defrostar munnstykke.



Klappsetene i midten er det som gjer at bilen blir av den populære 7-seters varianten.



Koffertrom var det ingen som sette av plass til rundt 1930. Kista på bakstussen var vanlegaste måten på å få med seg bagasje.



Motoren i ein Serie 60 er på heile 5,2 liter og som alltid på ein Buick er det toppventilar.

### DERSOM MAN ØNSKER Å LEIE KLUBBENS BILHENGER ER SATSENE FØLGENDE OGSÅ I ÅR:

- Inntil 100 km fra Skien: kr. 200,-/døgn
- Inntil 200 km fra Skien: kr. 300,-/døgn
- Inntil 400 km fra Skien: kr. 400,-/døgn
- Mer enn 400 km fra Skien kr. 500,-/døgn
- Ekstra døgn kr. 200
- Leietager er ansvarlig for skader på hengeren

Ta kontakt med Åge Lohne,  
tlf. 905 04 764



### GVK TRENGER NY KASSERER!

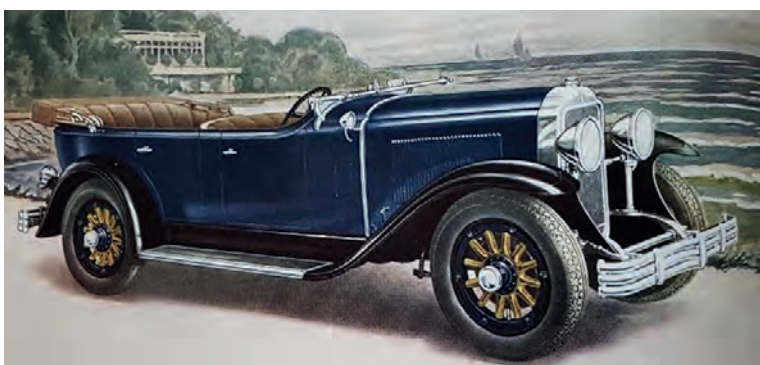
Vet du om et medlem blant oss med regnskapsbakgrunn som kan ta på seg et verv som kasserer i GVK fra årsmøte 2021. Tips Jan Arthur Pettersen på tlf: 90913612 eller Gunleik Kjestveit tlf: 95147901. Vi oppfordrer dere til å hjelpe GVK med å besette dette viktige vervet.

Hilsen Styret

# Presang fra Elin



Noen er meget heldig og har en nabo med navn Elin som også er niese. Elin ryddet en dag på loftet og fant... for noen, «gull». En brosjyre. Knuts smil ble meget bredt både den dagen og dagene som fulgte. Her kommer en liten smakebit av den eldste, fra 1929.



Leif Hægeland



# ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- |                                     |                |                                     |              |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg           | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhotell   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Utleie         | <input checked="" type="checkbox"/> | Ruteskift    |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Verksted       | <input checked="" type="checkbox"/> | Skade&lakk   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Service        | <input checked="" type="checkbox"/> | Smart repair |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Bilpleie       | <input checked="" type="checkbox"/> | Finans       |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Deler&tilbehør | <input checked="" type="checkbox"/> | Forsikring   |

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

# ROMNES

# 2020

- CALENDAR -



1992 var et dårlig år for dronning Elisabeth og den engelske kongefamilien. Ved en markering den 24. november omtalte dronningen året som : «Annus horribilis». På godt norsk, uten hensyntagen til de finere følelser kan det oversettes til det folkelige «et helv... år.» Det samme må vi ha lov til å si om 2020. Det har vært et trasig år for mange. Også for oss i GVK.



**Årsmøtet i februar. Man ante fred og ingen fare.**

Vi skal ikke rippe opp i alle medieomtaler og hjertesukk som her preget året. I stedet tar vi en titt på hva som likevel har skjedd i og omkring GVK i løpet av 2020. Som vi alle vet ble kubbens store årlige arrangement, Grenlandsrally avlyst og skjøvet ut i en usikker fremtid. Samme skjebne led Veteranbilkonvoien som ble initiert av LMK og Norsk



**Advarsel på Arbeidsfelleskapet på Skotfoss.**

Amcarklubb. Men kreative krefter i klubben fant lure løsninger på problemene. Så GVKI tillegg har det summet av varsom liv på sparebluss rundt GVK. Så året har ikke vært helt nattsvart. Veteranvognen bringer et lite fotografisk tilbakeblikk på året 2020. Med håp om at 2021 glir over i normale tilstander til glede for oss alle.



**Vaktstyrke på plass foran koronastengt Skotfoss**



**17.mai-konvoien ble omtalt i TA**



**Dagen preget både bil og sjåfør**



**Et overveldende antall møtte til 17.mai-kortesjen.**



**Leif Ingar som engasjert løpsleder**





Venstøpgjengen møttes med respektfull avstand i friluft



Dugnad på nytt arkiv / møterom i 2.etg, fjerning av overskuddsmateriale og kjøring til Rødmyr.



Leif Ingar klar for Rødmyr

Cars and coffee gikk i vante omgivelser i Porsgrunn



GVK stilte opp for Mental Helse i Bamble med konvoi fra Stathelle til Langesund



Fårikålkjø på Låven

Høsttreff og koronatiltak på Slevollen



# Tom Vidar Røeds «kassebil»

Foto: Tom Vidar



*Tom Vidar Røed er formodentlig den eneste i GVK som har fått sitt kjøretøy levert på døren i en kasse? Begrepet «kassebil» er for øvrig det som ble brukt i bergensområdet om biler vi unger snekret sammen av kassebord. Østfjells heter det vistnok «Olabil». Etter avdukingen hjemme i Siljan var det noe helt annet enn en plankestabel som kom til syne.*



Foto: Tom Vidar



Foto: Tom Vidar



Det som møtte Veteranvognen i Tom Vidars garasje er noe Kjell Aukrust ville betegnet som en «fartsjævel». Med rette. En eim av epoxy og løsemidler drev gjennom luften der inne. Kjøretøyet kommer som byggesett fra USA, fra en fabrikk som heter Factory Five Racing. Den har hovedkvarter i Massachusetts. Tom Vidar dro egenehendig til fabrikk som ligger noen mil utenfor New York og kjøpte rett fra hyllen. Deretter havnet hele byggesettet i Siljan. I en kasse.



**FACTORY FIVE RACING**  
Built, Not Bought

Tom Vidar Røed er født i Porsgrunn i 1953, men vokste opp i Kjølting. Han utdannet seg til verktøymekaniker, en absolutt fordel når man står med en kasse full av deler som skal monteres sammen og helst passe der de blir plassert. Men han kan mer enn å montere byggesett, han har håndtert hurtiggående kjøretøy stort sett hele livet, og deltatt på mange løp, både med to og fire hjul. Pokalene forteller sitt tydelige språk.



Da Tom Vidar var på fabrikken i USA var han sterkt fristet til å slå til på byggesett til en Duesenberger. Men det ble altså det fartsfenomenet, som egentlig ikke har noe spesielt navn utenom Factory Five GTM. Så vet vi det. «Men det blir kanskje det neste prosjektet..» Tom Vidar er ikke redd for å kaste seg over arbeidsoppgaver.



Byggesettet må kompletteres med diverse vitale deler, det ble levert uten motor, hjuloppheng, girkasse, elektrisk anlegg etc. Tom Vidar må plukke litt her og litt der, beholde noe fra gammelt, og skaffe noe nytt.

Det ser ut som han har mye å velge mellom, i tillegg til de 16 kartongene som fulgte med i kassen ligger det kartonger og uassorterte deler rundt omkring i garasjen. Ingenting er spesiallaget for byggesettet så han må justere og fikse litt her og der. Girkassen må han sette inn opp ned sier han, hvis ikke får han fem gir bakover og ett gir fremover. Selv for en dreven hurtigkjører er et slikt arrangement krevende, og i alle fall lite praktisk. Girkassen stammer fra en Porsche G 50 og tåler en trøkk.. «Tror den har fem gir..?»

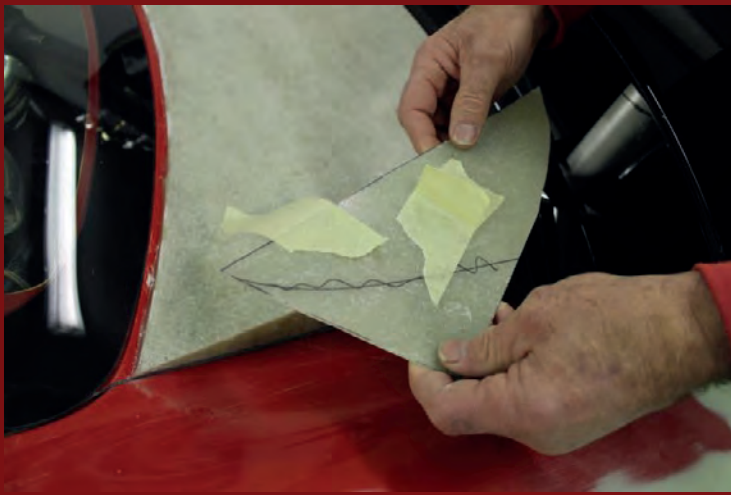


Kassen med hele sulamitten veide 1140 kg. Her var både glassfiber og metalldele, det var mye å velge mellom. Ca. 2/3 var merket med tall. Det gikk greit. Men så var det resten.. det ble mye leting på måfå. Passer denne her, hva er dette for noe, hva skal den brukes til? Det var rene gjetteleken, prøving og feiling og grå har i hodet. Selv med hjelp av instruksjonsboken var ikke dette noen enkel jobb. Boken var diger, 736 sider. Han bestilte bilen i mai 2018, i november samme året kom kassen, og Tom Vidar blir fremdeles i boken. Heldigvis har han et velutstyrt veksted med alt som trengs til det meste.



Factory Five – GTM er ikke genert på egne vegne. Den viser med all tydelighet at den ikke er noen latsabb når den færdes ute. Dersom man ikke er forsiktig med gasspedalen kan budsjettet for fartsbøter lett overskrides. Men Tom Vidar sier at det ikke først og fremst er farten som teller, men selve kjøregleden.

Når han deltar i løp lar han med glede de andre deltagerne halse av gårde og stresser på og barke sammen i store klumper. Mens han holder sitt eget tempo og får veien for seg selv i sin egen fart. Hva den måtte være når man har 350 hk. til disposisjon kan man jo bare spekulere i.. Aner vi et snev av selvkontroll bak rattet?

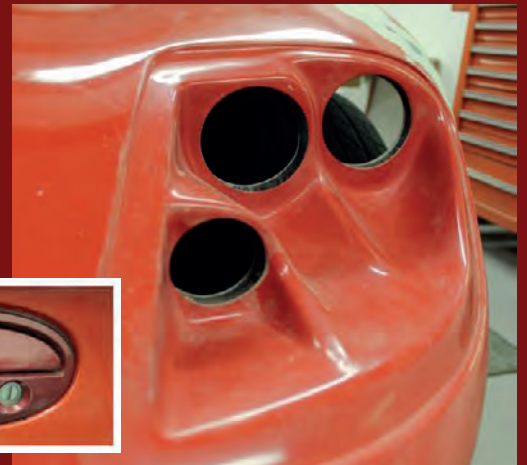


Tom Vidar er slettes ikke fornøyd med byggesettet. Han er overrasket over hvor unøyaktig det er laget. Stålrammen passet ok når han sveiset det sammen. Men karosseriet!! Det er skeivt og skakt, han måtte foreta uendelig mange justeringer for å få det hele til å gå i hop så langt. Han mener selv han har forklaringen: egentlig var det lang leveringstid på byggesettet, men han presset sterkt på.

Dermed fant de antagelig noe som kunne skipes til Norge nesten umiddelbart. «Sikkert noe som egentlig var forkastet, men så lenge kunden bodde på andre siden av Atlanteren antok de at de slapp unna med det».



Når motorpanseret var på plass på venstre side, var det en smule unøyaktighet på høyre side. « Skulle ikke tro det var mulig! jeg fikk beskjed av fabrikken om å løsne hele panseret og flytte det litt, men alt var jo støpt i ett, så det hadde gått til.. Og dørlåsene!! Når de kom på plass var ikke dørene til å lukke». Han måtte skjære vekk deler av innmaten og støpe nytt. «Og se på hullene til lyktene!!» De er mange millimeter for små, han må skjære nye hull som passer til lyktene som fulgte med.



Motoren er på plass, den stammer fra en Corvette C-5 modell, 2004. Etter som vi kan se tar den seg godt ut. Tom Vidar kan opplyse at det er en V-8 på 5700 ccm. Omsatt til praktisk arbeid gir den 350 hk. Med et forbruk på....?





Motoren er så diger at den kryper helt inn i cockpiten. 350 hk. krever sin plass. Og de krever å bli avkjølt når det går som varmest for seg. Motoren sitter bak, radiatoren sitter foran. Og her sitter noen svære vifter som skal holde kontroll på antall celsius i motorblokken. Det kan neppe kalles kortreist kjøling.



Men Tom Vidar har noe ekstra oppe i ermet:

Når det går skikkelig fort unna og varmt for seg er det øyensynlig ikke nok med kjøling fra de to viftene: Oppe på taket monterer han et ekstra «overtak» med luftsluse foran. Derfra skal luftstrømmen presse seg frem og ned under det gjennomsiktige motorpanseret.



Med så mye mekanikk under samme tak er det et tankekors at en så vidt høybygget person som Tom Vidar får plass i førerisetet. Og ennå er ikke alt på plass. Det er fremdeles et godt stykke frem før Factory Five GTM kommer rumlende langs norske veier. Tross det, vesentlige og vitale deler er på montert, dimensjonert for å tåle det som måtte komme når de åtte sylindere langer ut. Da er det greit å ha forsvarlig bakkekantant og solid fjæring.



Spoileren på akterstellet fulgte ikke med hverken i instruksjonsbok eller byggesett. Det er noe som Tom Vidar selv har komponert og montert. Den er styrt fra cockpiten og kommer kanskje til nytte når han begynner å nærme seg lydmuren.

Det er drøye 400 medlemmer i GVK. Smak og behag er allsidig og ytterst varierende i klubben. Noen sverger til førkrigs,



noen til 50-tallet og noen til et bestemt bilmerke. Og et lite entall velger å bygge selv i glassfiber. Som det heter: noen liker mora, noen liker datteren. Tom Vidar har herved bevist at det skjer litt av hvert i medlemmenes garasjer.



Tom Vidar Røed pusler ikke bare med å bygge egne hurtiggående prosjekter. Vi husker alle (?) «Flåklypa Grand Prix» der Reodor Felgen laget vei i vellingen med sin **Il Tempo Gigante**. Det var Tom Vidar som laget «super-rette-fordeleren» til den sagnomsuste racerbil. Felles for **Il Tempo Gigante** og **Factory Five GTM** er at de begge er bygget for hånd. Og er antagelig raske på labben. Men der slutter likheten.



## † Minneord Torkjell Jore

Medlem Torkjell Jore døde 31. desember 2020, 87.5 år gammel. Han ble med av Grenland Veteranvognklubb i 1970. På årsmøte i 2020 ble han tildelt klubbens 50 års diplom for langt og trofast medlemskap. Torkjell var en rolig og stillferdig mann som var godt likt av alle.

Torkjell hadde i mange år den eldste veteranbil i klubben. Det var en T-Ford modell 1922. Den fikk han registrert i mars 1972. Han brukte T-Forden på Barnas Dag i Porsgrunn i flere år på midten av 70-tallet. Han har kjørt mange barn utkledd som prinser og prinsesser og var en populær deltager.

Tilsammen har han hatt 8 veteranbiler. Alle har han restaurert selv. De fleste har han gitt til barna.

Torkjell var med i Hus-komiteen på 90-tallet og gjennom han kom GVK i

kontakt med Skien kommune og flyplass sjefen for Geiteryggen. Dermed fikk vi leie den gamle flykafeen. Dette ble våre lokaler gjennom neste hele 90-tallet.

Han var også deltager på den første veteranbil tur over Hardangervidda i 1995 og var fast deltager på mange av de senere turer som ble arrangert med veteranbil.

Vi takker Torkjell for vennskapet, for innsatsen og den interessen han hadde for GVK og lyser fred over hans minne.

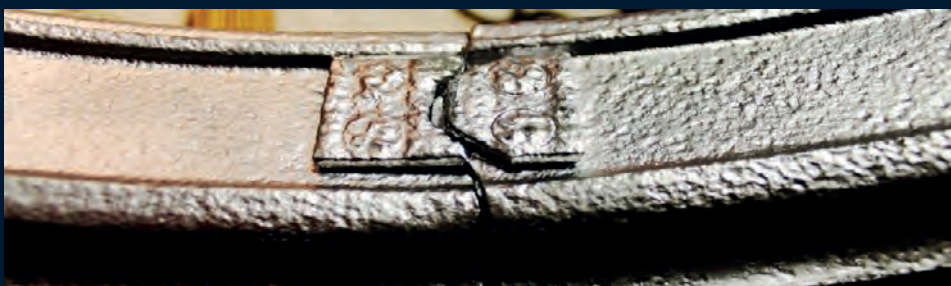
Styret



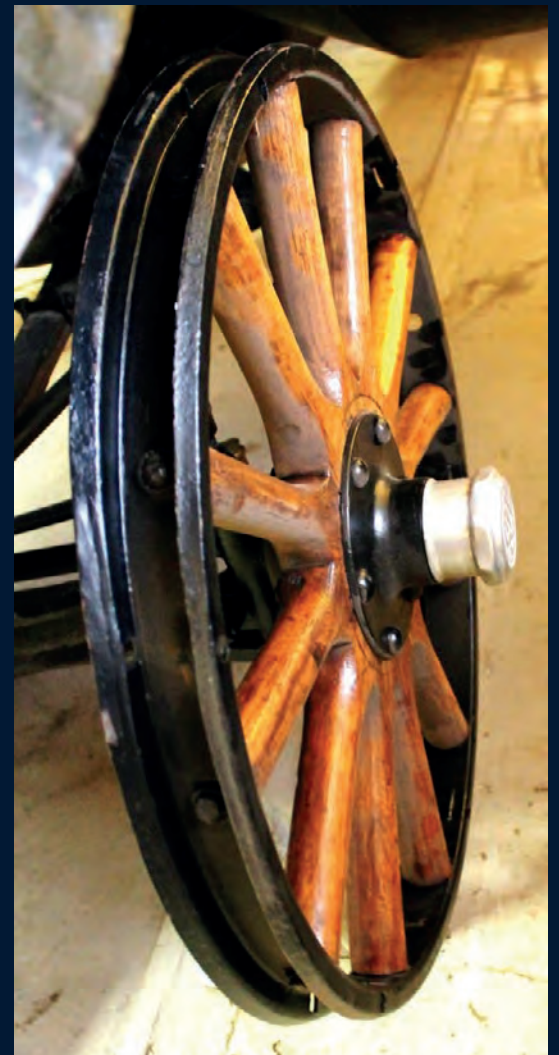


# Nesten helt på Felgen - eller rett felg på rett bil

Etter flere års forløp var det fremdeles uoverensstemmelse mellom Gunleiks felg og hjulkrans. Vi må også registrere at over 100 år gamle reservedeler ikke lenger er hyllevare. Gunleik har heldigvis kunnet dra veksler på en person i Moss som rådet over en viss mengde deler til denne modellen, bl.a. til kardangen. Men så, en vakker dag: Etter å ha vurdert problemet på nært hold kunne Per Horst i et lyst øyeblikk påpeke at felgene foran ikke hørte hjemme på denne bilen. Og gjennom bekjentskaper og tilfeldigheter viste det seg at Mossingen satt på hele 3 – TRE- felger til akkurat denne bilen. Per Horst påbød øyeblikkelig aksjon. Derfra var veien kort til et stevnemøte på E18, Mossingen medbrakte to felger, Gunleik medbrakte de fornødne kontanter. Dermed ble det lys i tunellen, felgene passet, sandblåsing og preparering sto plutselig på menyen.



Problemet med felgene på Gunleiks Dodge 1918 så ut til å ha låst seg. Like fastlåst som låsene på de felgene som sto på forhjulene. Det ble gjort mange forsøk og krumspring for å få felg og hjul til å samarbeide, uten at det hadde virkningsfull effekt. Problemet var at selve felgen og hjulkransen av metall ikke lot seg forene på den måten som Dodge hadde planlagt. For å få det hele til å rulle og gå var det mange deler som skulle monteres før det komplette hjulet kunne setts på akslingen. I dag bytter man mellom sommerdekk og vinterdekk eller monterer et reservehjul nesten med en hånd på ryggen. Men vi må ta inn over oss at den teknikken man benyttet for over 100 år siden når det gjaldt hjulkonstruksjon og hjulskift kan kort sammenfattes som primitivt. Sett med våre dagers øyne. Men på den tiden var det «high tec».







«Alt var så mye bedre i gamle dager».. Dagens nostalgisk-romantiske oppfatning tar ikke helt inn over seg at vi snakker om en tid med utedo, henting av vann i brønn langt borte i gaten, parafinlampe og lange arbeidsdager.. Men heldigvis, enkelte blant oss går ikke av veien for å baske med over 100 år gamle tekniske løsninger for å bringe et stykke bilhistorie tilbake til sin fordums glans. De går heller ikke av veien for å ta i bruk fortidens tekniske hjelpemidler. Gunleik pekte på spesialredskapet man var avhengig av for å montere felgen på hjulringen. Uten dette hadde det fort kunne blitt en tapt sak.



Da Veteranvognen kom på besøk var det ikke helt uten grunn at Gunleik solte seg litt i sin egen velfortjente glans. Med svakt tilbakeholdt stolthet kunne han vise frem resultatet av dagens innsats: Et ferdigmontert hjul der alle deler var på plass. Og at det var gjort etter forskriften. Vi gratulerer.

Ulf

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for  
historiske racerbiler!

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

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

WWW.GASOLIN.NO



Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



Christoffersen VVS

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

Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.

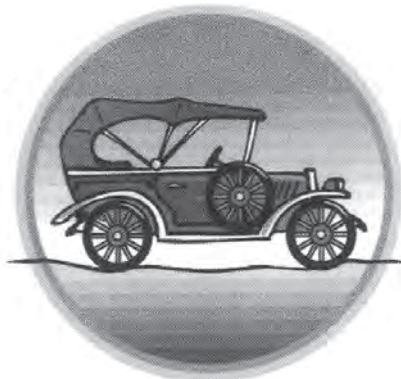
**SKIEN BILRESTAURERING**

**TORSTEIN JOHANNESSEN**

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

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



Stedet for VVS  
**Rørlegger'n a/s**  
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



# Fremskritt



*I September 2018 besøkte vi Åge Lohne og hans Opel Six 1936. Da sto den fortsatt på beddingen etter å ha vært til behandling i flere (les MANGE) år. Mye var gjort, men ennå mer var ugjort. Nesten på dagen to år senere var Veteranvognen på en snarvisitt i et helt annet ærend. Opel Six 1936 ble et gledelig gjensyn. Dessverre er det sjelden vi får anledning til slike «stikkprøver underveis». Det er med glede vi kan gi Veteranvognens lesere dokumentasjon på fremgangen.*



Når veteranvognen kommer på garasjebesøk finner vi som oftest prosjekter som har vært under bearbeiding i et ubestemt tidsrom. Der en samling løse deler rundt på gulvet, en ramme av ubestemmelig karakter og rustne karosserideler forhåpentlig blir en vakker veteranbil. En eller annen gang.

I andre enden av skalaen finner vi fiks ferdig restaurerte kjøretøy. Blanke i lakken med glinsende krom og velklingende lyd fra eksosrøret. Innkjøpt på rot slik de står, eller som resultat av iherdig arbeid og utallige frustrasjoner. I dag er det hyggelig å kunne vise noen glimt fra Åges Opel, resultat av iherdig arbeid, men ennå ikke helt gryteklar. Det går fremover.





Vestfossen vannpolering heldt til sentralt på Vestfossen.



Det heile foregår i eit kammer på storleik med ein glasblåsekabinett.



Ting eg tok til utprøving: innsug, stempel og bensinloket i aluminium blei som nye. Polerte deksel blei ikkje blåst, dei hadde berre blitt matte i overflata.



Ein svært nedskitna forgassar var kanskje det vanskelegaste objektet.



På same måte som ved sandblåsing trenger mediet seg inn alle plassar. Her er ei bensinpumpe demontert for å tørke vekk suppa med glasperler som hadde lagt seg i.



## Besøk til Vestfossen vannpolering

**Vasspolering er ein relativt ny metode her i landet for å fjerne korrosjon («rust») på metalloverflater.**

*Tekst og foto: Narve Nordanger*

Tidlegare har vi sett mykje bruk av sandblåsing med sand og glaskorn, men dette høver ikkje så godt på alle overflater og spesielt mjuke metall tåler lite sandblåsing. Vasspolering brukar svært små glaskuler blanda med vatn som blir blåst mot objektet under lufttrykk. I staden for å lage millionar av ørsmå hakk i overflata som ved tørr glasblåsing, skli glasperlene ved vasspolering over overflata og skurar vekk skit og misfarging utan

å lage hakk. Spesielt aluminium får ein fin silkematt og glatt overflate og ikkje ei porete som deretter dreg til seg ny skit som ein svamp. På besøk til Vestfossen og veteranbil-entusiastane Ronald og Stian Andreassen tok eg med ulike objekt for testing med denne relativt nye prosessen. Særleg imponerende blei det med dei 90 år gamle ubrukne men inngrodde aluminiumsstempla som såg nye ut etter behandling utan det minste slipespor i aluminiumen. Eg forventar rettnok å måtte ta av stempelringane og gjere grundig reint slik som eg måtte med den bensinpumpa som her er illustrert. Det kraftig korroderte bensinloket til Cezeta scooter som var bortimot kassabelt før vasspoleringa blei ganske overraskande også som nytt.



Forgassar, stempel og bensinlok ser nye ut etter polering.

# Gamle BILDER: 1902 CONRAD

Denne gongen er det ein endå betre godbit av eit gammalt foto vi har med i bladet vårt. Dette er sannsynlegvis det eldste biletet av ein bil i Telemark. Mange stader er biletet datert til 1901, eit årstal vi også finn igjen i kvitteringa frå «Fylkesmuseet for Telemarken og Grenland» når museet i 1970 fekk donert eit eksemplar av fotografiet. Men her har det nok vore snakk om samanblanding av to besøk med bil arrangert av den same mannen med to års mellomrom. Fylkesmuseet har i tillegg prestert å kalle det for Norges første bil, noko som er svært feil når bilen sannsynlegvis hadde registreringsnummer 15.

Rundt år 1900 var automobilar noko nytt og spennande som tok til å bli populært i det store utland medan norske myndigheiter var like lunkne til fenomenet som dei var til fargefjersyn 70 år seinare. Den einaste visjonære nordmann på riksplan var Vegdirektøren Krag, som sørga for at det blei gjort forsøkskøyring med bilar langs ulike ruter der han meinte ein kunne ha god nytte av motorisert ferdsl til erstatning for hestetransport. Den mest kjente av desse prøvekøyringane, er turen arrangert frå Otta til Åndalsnes hausten 1901 med ein bil av merke Wanderer som Krag hadde leigd av Noregs fyrste importør, Fredrik Hiorth. Denne bilen, registrert på Kristiania No 2, hadde Hiorth sjølv lånt til demo-køyring frå fabrikken og bilen blei returnert til Tyskland etter to månader her i landet. Samstundes kom det fleire bilar av dette merket til Noreg og det er kanskje ein annan Wanderer som difor er referert i Varden 1901 som fyrste bilen på besøk til Skien. Amtsingeniør Grung i Bratsberg Amt arrangerte testkøyringa på vegne av Vegdirektøren og var strålane fornøgd i høve til Vardens reportasje. Bilen hadde imponert stort ved prøvekøyringa og kom seg opp dei bratte bakkane i Kverndalen til Brekkeby.

Det er truleg at nokon i 1970 blanda besøket i 1901 med dette biletet framfor hovudbygningen på garden Brekke (dagens Brekkepark) som ikkje er av ein Wanderer, men derimot det som sannsynlegvis (men ikkje heilt sikkert) er ein amerikansk Conrad frå 1902 med dampmotor. Iht Knut Ottersen i hans bok «Bilhistorie fra Telemark» blei det i oktober 1903 på ny arrangert testkøyring av Amtsingeniør Grung, denne gong med ei dampmaskin med 5 HK som blei prøvekøyrert i Solum og på vegen til Bø. Det kan passe bra med biletet som mest sannsynleg viser ein Conrad med karosseriet av typen Dos a-Dos (to seterekker rygg i rygg). Conrad var eit kortliva bilmerke som først og fremst laga små og lette dampbilar. Etter optimistisk oppstart i år 1900 var selskapet vekke igjen i 1904. I åra 1902 og 1903 annonserte firmaet ein Dos a-Dos til pris i USA av \$850. Dette er også ein bil som blei importert av den aktive Hiorth, mest sannsynleg er det bilen som fekk registreringsnummer Kristiania No 15 og som i seinare tid er sporlaust borte. Ein annan Conrad som hadde registreringsnummer 13 er derimot teken vare på, men denne har Norsk Teknisk Museum lånt ut til eit dansk museum for så lenge sidan at det visstnok er flaut å spørje om få han tilbake.

På dagens internett og lokale facebook grupper er til og med personane på biletet identifisert. Bak styrespaken sit 16 år gamle Hans Høyer, i baksetet sit bror hans Christian Høyer på 10 år, og den unge dama heiter Harriet Grung og er 26 år. I høve til internett er ho dotter av Amtsingeniøren med same etternamn som stod for utprøvinga.

Narve Nordanger



Kanskje det eldste bilfoto frå Telemark. Dampbil av merke Conrad på besøk hausten 1903.



I 1970 gav Bjarne Andersen ein kopi av biletet frå 1903 til Fylkesmuseet for Telemarken og Grenland, som deretter utropte det til landets fyrste bil.



Albert Hiorth (son av importøren) med ein 1901 Wartburg registrert som Kristiania No 4.

# KORT NYTT...



Fersk medlem i GVK, Anders Thorsland, har restaurert ein VW Type 2 Campingbil frå 1967.



Folkevognbussen står utstilt hos Gumpen Auto saman med ein annan restaurert veteranbil - som og er eigd av ein GVK medlem.



Rally Tronåsen arrangeres bare hvert 5. år og årets løp (7. august) ble fulltegnet med 300 kjøretøy på 8 dager. Vi antar at det er en del påmeldte fra GVK og for de som er interessert kan vi forsøke å lage en fellestur med overnatting i Flekkefjord. Ta kontakt på e-post dale.torfinn@gmail.com eller pr SMS til 91190595 så ser vi hva vi får til. *Hilsen Torfinn*



Hans Arild Grønstad er og nyinnmeldt i GVK. Han har ein artig og kompakt veteranbil - 1934 Ford Modell Y.



Juletida er på veg ut, men her er eit motiv for motorinteresserte som kan vere tips til neste år. Foto Turid Bakken.



Vår erfaring er **din** fortjeneste!  
Vår spesialitet er deler  
til amerikanske biler.

[bjorn@granheimbildeler.no](mailto:bjorn@granheimbildeler.no)  
[www.granheimbildeler.no](http://www.granheimbildeler.no)

**BILDELER**  
**Granheim**

Assuransegata 8, 3915 Porsgrunn, Tlf: 35 53 41 10





Snart er det sesong for Cars & Coffee igjen. Her er ein fin 1951 Cadillac på ein strålende sommardag i fjor.

**GVK ØNSKER NYE  
MEDLEMMER VELKOMMEN!**

- Jørn Stampe Hansen, 1964 mod.
- Ragnar Tinholt, 1959 mod.



Ein gammel GVK bil. 1933 Willys 77 som Bent Sørensen restaurerte, var avertert til 160.000 i Rogaland tidleg i februar og fort merka som seld.



Den unike Chrysler 1962en til Oddgeir B Wold er ein lokal bil kjent frå Cars & Coffee siste året, og blir grundig presentert i siste nummer av bladet Cruiser Magazine.



Ruslebo, den kombinerte husbilen og atelieret til teiknaren Odd Einarsson blir no forsøkt redda i Kragerø.

Det kan verke som at Ruslebo er ein Mercedes-Benz sjølv om denne karosseristilen aldri blei levert av fabrikk.





Frist for stoff til neste utgave er 1. april 2021



# TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



**CARLSENFRTZØE**  
*Den lokale byggevarespesialisten*

CARLSEN FRITZØE SKIEN, Kjørbekkdalen 5, 3735 Skien, Tlf. 35 50 31 50,  
Åpent: 7-18 (9-15), [www.carlsenfritzoe.no](http://www.carlsenfritzoe.no)