



MAGASINET

TRØNDELAG VETERANVOGNKLUBB

Nummer 39 Sept 2026



RESTAURERING AV 1938 MB W143



VETERANVOGNKLUBB

Redaksjonens hjørne:



*Rover P4.
Modell 1957
Eier: Tommy Larsen*



*Opel Commodore A
GS Coupe
Modell: 1968
Eier: Jan Erik Molde*



*Jaguar S-Type.
Modell 1964
Eier: Tor Ove Røe*

Da prøver vi oss med blad nummer to. Vi takker for den gode mottakelsen vi fikk, og skal fortsatt gjøre vårt beste med å lage et interessert blad.

Som Torolf nevner i lederen, er det stor forskjell i hva den enkelte bilentusiast oppfatter som veteranbil. Det beror på hvilken tidsepoke man er oppvokst i. I klubben er det entusiastbiler fra 1903 Wartburg til 1996-modeller, derfor må redaksjonen prøve å spre artikler på biler fra hele denne 93 år lange tidsperioden. Det kan bli en utfordring, så vi oppfordrer medlemmene til å sende inn forslag til-, eller bilder og tekst på biler vi kan presentere her i Magasinet. I dette bladet kan du lese om restaurering av en sjelden 1938 MB W143 Cab. B og en flott utgave av Ford 12M fra 1966. Du finner også omtale av aktivitetene i klubbregi i løpet av denne «sommeren», bl.a. fra Sommertreffet på museumssetra i Budalen, der det ble rekordstor påmeldte deltagere. Stor takk til treffkomiteen for vel gjennomført arrangement!

Det er snart på tide å finne veien til vinteropplaget, eller for noen; mere tid til restaurering av prosjektet. I mitt tilfelle begynner jeg å se slutten på 6 års restaurering. Mangler sammen-montering av motor og interiør, så jeg har et håp om at det blir registrering til våren.

Håper du finner noe av interesse her i Magasinet, og vi i redaksjonskomiteen er mottakelig for tilbakemeldinger

Redaksjonen

Redaksjonskomiteen for Magasinet består av:

Jan Erik Molde. Redaktør
tlf: 918 97 804
epost: aasgaard815@gmail.com

Tor Ove Røe
tlf: 458 46 220
epost: toroveroe@gmail.com

Tommy Larsen
tlf: 918 39 748
epost: tommylarsenp4@gmail.com

Magasinet kommer ut tre ganger i året,
i slutten av hvert kvartal.

Postadresse:

Trøndelag Veteranvognklubb
Postboks 2196, Sentrum
7412 TRONDHEIM



MAGASINET

Magasinet er et organ for
Trøndelag Veteranvognklubb. Klubben ble
stiftet i 1972 med hovedformål:

å bidra til oppsporing, restaurering og bevaring av
kjøretøyer, med og uten motor, og av historisk interesse.

å arbeide for økt kunnskap om, samt større interesse og
forståelse for slike kjøretøyer.

å sikre tekniske data og samle inn og bearbeide historiske
data vedrørende kjøretøyene, så som opplysninger om
deres tidligere eiere, sjåførere o.l., samt kjøretøyhistorie fra
Trøndelag generelt.

å arrangere og delta i turer og konkurranser for slike
kjøretøyer.

å samarbeide med andre klubber og organisasjoner med
felles interesse for arrangementer o.l., samt for sterkere å
kunne tale felles sak vis à vis myndighetene.

Fra vedtektenes § 2

forsikrings- kontakter

Dersom du har spørsmål rundt
forsikring av veterankjøretøy:
TVK har flere forsikringskontakter som
er sertifisert av LMK:

Bjørn Inge Haugan
tlf: 930 21 783
epost: bjorn.inge.haugan@ntnu.no

Hans Skjulsvik
tlf: 932 19 000
epost: hans@skjulsvik.no

Per Ramsøskar
tlf: 958 14 666
epost: per.ramsoskar@ntebb.no

Tor Ove Røe
tlf: 458 46 220
epost: toroveroe@gmail.com

forsidebildet



**Terje Stenhaug restaurerer
Mercedes fra 1938**



Hva våre avdelinger tilbyr |

- ✓ Montering av/på bil
- ✓ Balansering
- ✓ Dekkhotell og sesongskift
- ✓ Dekkvask
- ✓ Komplette hjul
- ✓ Reparasjon av dekk og felger

BestDrive har godt utstyrte avdelinger over hele landet hvor vi utfører vanlig hjulskift, montering og balansering i tillegg til dekkreparasjoner.

Vi har også avdelinger som tilbyr verkstedtjenester

Eksempel på dekkserVICetjenester som alle tilbyr:

- ✓ EU-kontroll
- ✓ Hjulstillingskontroll
- ✓ Oljeskift
- ✓ AC-service
- ✓ Service til bensin/diesel/elbil
- ✓ Bremseservice
- ✓ Tilstandsrapport elbil

Som TVK medlem så bare ta kontakt for gode betingelser og førsteklasses service.

BestDrive Trondheim Sandmoen

Adresse: Kvenildskogen 12
7093 Tiller

Telefon: 73 87 46 65



Lederen har ordet

Torolf Pettersen
formann

En ny kjøresesong går mot slutten!

I forrige Magasinet i vår dvelte jeg ved hva som hadde skjedd i klubben siden siste utgave av Magasinet våren 2024. Da skjedde det utrolige at klubben fikk stablet på bena et nytt nummer av Magasinet med en splitter ny Redaksjonskomité. Nå etterspør Redaksjonskomitéen en ny lederartikkel til høstens Magasin! Mekan til oppvåkning og entusiasme!

Magasinet – i digital form riktignok – ble en suksess øyeblikkelig. En rekke reportasjer fra ulike klubbvinkler; - reiseskildringer, søndagsturer, vårmønstring, vårsjekken og mye annet. Intervjuer med kjente klubbmedlemmer og diverse andre artikler og informasjon om ulike ting og kontakter, ikke minst om hva som skjer i LMK. Dette i et stoffomfang med bilder og det hele som nesten er utenkelig i en trykt utgave.

Dermed er vel også snart diskusjonen i gang igjen om en digital utgave er nok i det videre, eller må man absolutt ha med seg en trykt utgave av Magasinet opp i godstolen en vinterkveld i tussmørket som kommer snart.

Det er vel her kløften mellom eldre og yngre klubbmedlemmer vil komme til syne ganske snart. Ikke mellom klubbmedlemmer, men klubbindivider. Som leder av klubben med også oversikt over økonomien vår er jeg ikke i tvil: Digital utgave er både betydelig kostbesparende, gir muligheter til langt mer omfattende innhold med bilder, og krever minimal medorganisering av hjelpetropper for utsendelse og distribusjon. At vi er på riktig spor vises også gjennom et betydelig mindre antall klubb- blad fra andre klubber også.

Selvfølgerlig har slike spørsmål mye med alderen på klubbmedlemmene å gjøre. Med et spenn fra «ungdommer» på 35 år til «gamle gubber» på 76 år er graden av erfaring med digitale verktøy veldig forskjellig. Dette er også en utfordring for ledelsen i klubben.

Min erfaring som leder av TVK i 4 år nå er at de vanlige klubbmøtene en gang i måneden stort sett samler 30 medlemmer med høy snittalder, og stort sett de samme hver gang. Ikke noe galt i dette. Men dette står i sterk kontrast til det faktum at klubben har i skrivende stund 262 medlemmer, og med stadig nye medlemmer som strømmer til.

I forrige medlemsmøte prøvde jeg å spørre de fremmøtte om hva de mener er det viktigste vi bør sette søkelys på i klubben. Et overveldende flertall mente det at å møtes rundt det å kjøre og bruke bilene er veldig viktig. Dette vises også gjennom det faktum at når klubben arrangerer ulike utfarter i sommer-



halvåret, dukker det opp langt flere kjøretøy med følge enn medlemmer på noen medlemsmøter. Dette skrev jeg om i vår også for fjoråret, og det samme har skjedd i sommer.

Om man så sammenholder dette med klubbens formålsparagraf, første ledd ser man at det å «Bidra til oppsporing, restaurering og bevaring av motorkjøretøyer av historisk interesse» nesten er glemt. Og det er vel litt av det som klubbens ledelse også undrer seg litt over. Hvor aktiv er medlemmene i for eksempel restaurering av kjøretøy, og hvor flinke er for eksempel medlemmene mhp teknisk kunnskap om sine kjøretøy? Dette spiller jo selvfølgelig rett tilbake på hva som er hovedinteressen til mange er medlemmene i klubben, og hvilke tema man ønsker skal bli tatt opp på medlemsmøtene og i for eksempel Magasinet.

Jeg tror man bare får slå seg til ro med at verden går videre, og vi med den. Og da vet vi alle at fokus skifter etter hvert som tiden går. En kan jeg snakket med forleden mente at for han var en veteranbil en bil som de voksne brukte når han vokste opp! Da ligger det jo i kortene at en Volvo Amazon eller en Opel Kadett er likeså mye en veteranbil for han som for en 76- åring som sverger til T- Ford. Og alle som har hatt biler fra 60- og 70- tallet vet jo at heller ikke disse lar seg bruke uten et minimum av teknisk innsikt og kompetanse om sine biler. Det står jo ikke flust med verksteder langs veien som kaster seg rundt og bytter en bakfjær på en Morris Marina om uhellet er ute.

Jeg tror fortsatt klubben treffer ganske godt med de aktivitetene som dagens «Årskalender» inneholder, og de sosiale nettverkene som er etablert. Men ledelsen av klubben vil nå gjøre et forsøk på å finne ut aldersfordelingen på både klubbens medlemmer og deres biler slik at man hele tiden kan justere seg inn mot hvor hovedinteressen til medlemmene ligger.

Så til en annens sak – Wartburgen!

Vi har nå fått en bekreftelse t.o.m fra utlandet/Tyskland om at klubbens Wartburg er veldig sjelden, faktiske den eneste gjenlevende 1903 modell fra fabrikken i Wartburg. Dette står i skarp kontrast til at den nå mange år har stått nesten usynlig til utstilling blant knapper, sølvtøy og bunader på Sverresborg museum. Ingen kritikk av museet som vi har et utmerket forhold til, men ingen vil kalle dette et kjøretøyteknisk museum.

I tillegg led stemplene på motoren et havari under Messingtrippen på Inderøy i fjor. Den står derfor fortsatt på byens motorverksted og venter på nye stempler. Man blir raskt klar over at slike gamle ting ikke lenger er hyllevare, og bruken av den - når Wartburgkomitéen får den i gang igjen - bør vel kan-

skje begrenses slik at den ikke går fullstendig ut av historien som ikke kjørbare, for å si det slik.

Derfor har det utover året blitt en diskusjon i klubben om kanskje bilen hadde fått en likeså stor museal oppmerksomhet på Wartburg- museet i Tyskland, om den ikke kan bli satt mer fokus på i lokale omgivelser i Trondheim. Bilen er jo Trondheims første privateide bil, og det er jo spesielt. Dermed trigges diskusjonen om det finnes et annet sted å stille ut bilen, for eksempel som en del av et større kjøretøyhistorisk museum for Trondheim.

I første medlemsmøte etter ferien ble det besluttet at det skal nedsettes en komité for å utrede de alternativene som finnes for et mer spesifikt kjøretøyhistorisk museum i Trondheim, og i samarbeid med de kulturkreftene som offisielt er satt til å støtte opp om slike tiltak. Likeså er det klart at klubbens økonomi for tiden gir en mulighet for å kunne bruke litt midler på dette arbeidet.

Det får være nok av synpunkter fra lederen denne gangen.

Lykke til med 2. utgivelse av Magasinet i ny drakt!



SØNDAGSTUR TIL RÅKVÅG



Søndag 10. mai ble det vårtur til Råkvåg, sammen med 13 biler og 25 personer.

Turen startet med stopp ved Reins Kloster. Dette har røtter tilbake til 1000 tallet og man kan fortsatt se ruinene.

Turen gikk videre til Hysnes Militære Museum, med historie fra 1896 til da det ble nedlagt i 2003. I 2004 startet en omfattende restaurering av museet før det gjenåpnet.

Innsatsen ble belønnet med Rissa Kommunes kulturpris og kongens fortjenestemedalje i 2011.

Det var et entusiastisk ektepar som guidet oss gjennom krigshistorien fra 2.dre verdenskrig. De hadde virkelig satt seg inn i historien og formidlet den på en svært god måte. Museet drives i dag helt uten offentlig støtte.





Praten gikk lett og det ble en fin historisk time med kaffe og kaker. Sulten begynte så smått å ta tak i følget, så da gikk turen til Råkvåg og Råkvåg Gjestgiveri og Marine. Her fikk vi servert en etterlengtet middag som smakte fortreffelig. For andre besøkende, så kan dette absolutt anbefales. Det ble en meget minneverdig tur på alle måter i godt selskap.





Nytt

Nummer 7/2026

-vi tar vare på den rullende kulturarven

Skolene har startet, og sommerferien er et tilbakelagt kapittel for de fleste. Som dere muligens har observert, er vi flere uker på etterskudd med denne utgaven av LMKs nyhetsbrev. Det skyldes ikke ferie, men andre oppgaver og engasjement som har krevd både tid og oppmerksomhet.

Jeg har fortsatt ikke deltatt på et løp hittil i år, selv om jeg i helgen var konferansier på Vestlandstreffet i Øystese i Hardanger.

Vestlandstreffet har gått på rundgang i mange år. Opprinnelig vekslet arrangementet mellom Gammelbilens Venner i Stavanger og Haugaland Veteranvogn Klubb. Da Bergen Veteranvogn Klubb ble stiftet i april 1980, kom også bergenserne med. Siden har arrangementet gått på rundgang mellom de tre byene - etter hvert stadig oftere med flere inviterte klubber fra hele regionen.

Det er en tradisjon jeg setter stor pris på. Vestlandstreffet er blitt et godt eksempel på hva som skjer når klubber samarbeider, deler på ansvaret og sørger for at tradisjonene ikke bare blir bevart, men også ført videre.

Forberedelsene til jobben innebar at jeg satt meg ned og laget en anekdote om hvert av de 47 kjøretøyene på startlisten. Langt fra alle kjøretøyene er områder jeg har inngående kunnskap om, og de mange timene jeg bruker på forberedelser, er derfor til dels svært lærerike også for meg selv.

Målet er naturligvis å kunne underholde deltakere og publikum med korrekt og interessant informasjon om kjøretøyene som deltar. Men samtidig utvider jeg min egen kunnskapsbase. Jeg får anledning til å fordype meg i kjøretøy, mennesker og historier jeg kanskje ellers aldri ville ha satt meg inn i. Det er kanskje noe av det fineste ved denne typen arbeid: Jo bedre forberedt jeg blir, desto mer lærer jeg selv.

Jeg var løpsleder på det samme treffet jeg var speaker på i helgen for 45 år siden - det forteller jo om et liv i denne bevegelsen. Det fikk meg til å tenke på utviklingen i bevegelsen. Jeg tok derfor for meg den eldste påmeldingslisten jeg kunne finne i farten, og den var fra Vestlandstreffet 1985 i Stavanger.

Det er jo lett å se omverden i eget perspektiv, uten å tenke at en forbundsfelle som er tiår yngre ser verden på en annen måte. Jeg regnet ut snittalder på kjøretøyene som var påmeldt i år, og kom til at den var rett over 46 år.

Mange på min alder ville nok glettet at den var mye høyere i 1985, men den gang ei. Den var i 1985 44 år.

Det som var stor forskjell, var antall biler laget før andre verdenskrig, som er blitt et slags skille i vår bevegelse sin tidsregning. Den var 6,8% i år, mot 51% i 1985.

Så da har jo ingenting endret seg vil noen si. Det har det nok, for når jeg sammenlignet påmeldte i begge løp, mener jeg å kunne hevde en bedre historisk representasjon av virkeligheten i forhold til påmeldte kjøretøy i 1985. I år var for eksempel over 40% av påmeldte Mercedes, mens det i 1985 var Ford som regjerte med 27%. Det er helt OK, men det forteller også noe om hvordan entusiasten har endret seg - både i demografi og økonomisk frihet.

Det som er litt leit å registrere var at det i 1985 var 14% motorsykler mot 0 i år. Men også det henger trolig sammen med økonomisk samfunnsutvikling og generasjonen man tilhører. Mens MC i dag er sjeldnere det eneste kjøretøyet i en husholding, vil følgelig færre ha minner om en MC som brukskjøretøy.

De to mest solgte bilmodellene i Norge etter krigen og fram til dagens 30 års grense er VW Boble og VW Golf, med henholdsvis 157.000 og 139.000 solgte. Boblen står sterkt og er «alltid» å se - ofte med de yngre bak rattet. VW Golf derimot figurerer sjelden på startlistene.

Jeg har ingen konklusjoner på noe av dette. Jeg synes bare det er gøy å leke litt med tall. Og jeg blir selv overrasket - og ofte litt «satt på plass» - når tallene viser noe annet enn det jeg på forhånd hadde sett for meg. Så lærer man jo litt også, og det skader jo sjelden ...

Jeg vil uansett trekke frem de to ytterpunktene i årets Vestlandstreff: Det eldste og det yngste kjøretøyet - ikke førerne. Selv om førerne på hver sin måte representerer ulike generasjoner, er det egentlig der sammenligningen slutter.

De to førerne er født i henholdsvis 1952 og 1997 - altså 74 og 29 år gamle. Kjøretøyene de deltok med, var produsert i henholdsvis 1923 og 1997, og var dermed 103 og 29 år gamle.

Skal jeg våge meg på en spådom, vil jeg hevde at bilen fra 1997 snart kan bli sjeldnere enn bilen fra 1923. Det som imidlertid er langt sjeldnere i denne sammenligningen, er kombinasjonen av fører og kjøretøy:

En fører under 30 år med en bil som er over 100 år gammel - og en fører over 70 år med en bil som er under 30.

Det er kanskje et bedre bilde på fremtiden for vår hobby enn mange av tallene jeg ellers kunne ha lekt meg med.

Benjamin Nesvåg (29) deltok med sin norsksolgte T Ford fra 1923. Som alltid kjørte han hele veien fra hjemmet sitt i Hauge



Vestlandstreffet 1981 og bil jeg kjørte - en 1939 Vauxhall med under 8.000 km på telleren.



i Dalane – 70 mil tur-retur. Benjamin er dessverre en sjeldenhet, og burde nesten vært fredet for det arbeidet han legger ned for norsk kulturarv. Skjønt, jeg tror ikke han ser slik på det. Jeg tror han har akkurat like mye glede av dette som alle vi som kjørte biler av tilsvarende alder da jeg selv kom inn i bevegelsen.

Benjamin - du er en inspirasjon!

Selv om snittalderen på årets Vestlandstreff var høyere enn den var i 1985, fritar ikke det oss fra ansvaret for å ta vare på de aller eldste kjøretøyene. Tvert imot. Vi må sørge for at noen tar over.

Derfor går min oppfordring til alle tilårskomne entusiaster som har de eldste kjøretøyene stående i garasjen – særlig dere som har biler med norsk opprinnelse: Selg dem i Norge til en ungdom som vil ha dem. Ta det samme for bilen som du betalte for den for 40–50 år siden. Eller enda bedre: Gi den bort.

Denne oppfordringen går først og fremst til alle dere som mener at *alt* var bedre før. Vil du ha det som før – nå har du sjansen.

Så til Hans Gunnar Våge (74), som var så lei for at sitt påmeldte kjøretøy fra 1984 sviktet, og reddet dagen - trolig mest til glede for oss som var tilskuere - ved stille med en yougtimer som mangler få måneder på å være veteran. Først takk for at du ikke avlyste, og takk for at du stilte med din flotte Nissan Maxima. Dette ble løpets eneste japanske og asiatiske kjøretøy. Helt siden 1960 har vi importert biler fra Japan i stort antall. Dessverre ser vi dem sjelden på våre treff.

Treffets to ytterpunkter bør kanskje ta en alvorsprat om hvem som skal overta den norsksolgte 1997 modellen? Jeg for min del håper å se Maximaen på treff mange ganger i kommende år.

Jeg vil gjerne minne om at da klubben min skulle delta med veteranbiler på en utstilling for første gang i 1980, så var eieren av en nydelig norsk originalbil - en 1952 Chevrolet Bel Air - meget brydd over å delta, for bilen var jo bare 28 år gammel - ett år nyere en Maximaen. Den gang var jeg 17 år og syntes Chevroleten var veldig gammel og fullverdig deltaker i vår utstilling. Historien gjentar seg.....

Som sagt, deltok jeg på Vestlandstreffet i 1981. Da kjørte jeg en 1939 Vauxhall i løpet. Vår følgebil var en utrolig tøff rød 1980 Matra Simca Rancho vi hadde fått låne. Prøv å finne en slik i dag.

Carl A. Harbitz-Rasmussen



Undertegnede sammen med Benjamin Nesvåg i sin 1923 T Ford. Denne bilen kommer ikke på tilhenger - men brukes som den skal. Dette vil neppe dominere i våre miljøer, men vi må jobbe for at denne typen engasjement overlever i fremtiden. Denne immaterielle delen av vår mobile kulturarv må få leve videre gjennom gode vilkår.



SOMMERTREFF 2026



Det startet med Rally Budalen i 2024 med 53 deltakere og endret navn til Sommertreff i 2025 og 2026 med henholdsvis 63 og 64 deltakere. Årets arrangement var vel av det bedre med tot. 64 deltakere. 54 betalende og 10 som dukket opp på Museumsseter.

Det var en svært laber interesse i starten, men det tok seg veldig opp den siste uken og ikke minst på startdagen. Da kom 15 deltakere som meldte seg, så tot. ble det 54 biler og ca 95 personer. I tillegg var det 10 biler som stilte opp på Museumsseter og bidro på hvert sitt vis. Sammen med publikummet, ble det 150-180 personer.





Det ble etterhvert mange biler på Støren



95 påmeldte personer ble fasiten i 2026





Løpet startet med samling på Circle K på Støren for utdeling av startnummer og løpsorientering. Alle deltakerne ble annonsert ut i nummerrekkefølge for så å kjøre i samlet tropp langs FV 30 opp til Kotsøy. Her tok vi av til Budalen og videre til Storbekkøya Museumsseter.

Må si det er svært hyggelig å kjøre innover Budalen, der folket har rigget seg til med kaffe, kaker og flagg. Det var rene signingsferden.

På Museumsseter var det musikk, quizkonkurranse og loddsalg. Loddsalget gikk så det suste og det ble solgt 430 lodd. Quizkonkurransen var populær og et av høydepunktene sammen med loddsalget. Så må vi ikke glemme rømmegrøten til Museumsseter.

Tot. ble det et overskudd på kr 6850

Nok en gang ble vi velsignet med et strålende vær. Dette sammen med deltakerne, publikum og ansatte på Museumsseter, gjorde dagen meget fin.

God stemning hele dagen og ingen ville forlate området, som er et godt tegn på at folket trivdes.

Etter alle de positive tilbakemeldingene vi har fått, kan vi vel slå fast at dette er kommet for bli.

Da vil jeg takke alle deltakerne, publikum og folkene på Museumsseter og resten av komiteen, som på hvert sitt vis gjorde dagen vellykket.



Komiteen besto av:
Per Aage Estenstad
Anne Lisa Bogen
Hans Skjulsvik
Klaus Klakken
Anne Helga Røe
Tor Ove Røe.
Takk for vel gjennomført jobb.



Tekst/Bilder: Tor Ove Røe



Mercedes Benz

W143 Cab. B

1938 modell

Mercedes produserte i perioden 1937-1941 litt over 20300 eksemplarer av modell W143 både som cab og lukket utgave med 6 sylindret motor på 2229 ccm.

I 1938 var det stor bilutstilling i London, (London motor show) så Mercedes ville nok imponere sine naboer som kjørte på « feil » side av vegen med utgaver av W143 med rattet på høyre side. I følge Wikipedia ble kun 6 stk produsert og noen av disse ble solgt i England. En av disse er restaurert etter alle kunstens regler og befinner seg i Latvia og en annen i England. Begge lukkede utgaver og fire dører, benevnes D.

Utgaven som her omtales og som er en cabriolet, benevnes B. Den ble solgt i Buenos Aires, Argentina 9. Juni 1938. Dessverre har en ikke historien derifra, men utrolig hva som kan dukke opp bare man leter.

Et familiemedlem sporet opp denne hos en bilsamler i Spania og da var mye gjort på bilen. Karosseri sandblåst og mye teknisk var tilsynelatende i orden.

For en som har vært vant til å grave i møkk og rust var dette et fornøyeelig utgangspunkt. Bilen ble hentet på henger og objektet havnet som man sikkert forstår etter hvert i min garasje.





Det er på mange måter interessant å studere hvordan Mercedes tenkte når de tok en velprøvd venstre styrt utgave og flyttet ratt og pedaler over til høyre. På venstre side er det originalt god plass til pedaler og ratt og dimmebryter i gulv, på passasjersiden er det mye mindre plass ved torpedoen, men grei plass til to føtter. På høyre side i motorrommet er også manifolden, så når rattstammen og styresnekke skal ha plass i tillegg til gassoverføring så blir det trangt om plassen, men Mercedes folkene fikk det til. Det første som ble oppdaget var at selv om bremsene så relativt nye ut, så var det bare utvendig, alle sylindere og slanger ble byttet. Hjullagrene var neppe verd bromprisen, heldigvis er det god tilgang på slitedeler ennå, så disse ble byttet.



Dette gjorde at vi ville sjekke motoren, den så også « overhalt » ut. Om så var setter en ikke tilbake de gamle stemplene. Cylmo fikk jobben, så nå er den garantert overhalt med nye stempel og lager.



Under denne prosessen dukket det opp en lakkerer som ville ha litt hjelp, så mens vi hjalp han, lakkerte han karosseriet, så nå fremstår den nylakkert. Litt feil å lakkere midt under en oppbygning, men det går fint om en er forsiktig. Vi vet ikke hvilken farge det har vært originalt, men det ble plukket ut en kombinasjon som vi vet har blitt brukt av Mercedes.



Å jobbe med dette prosjektet byr jo på utfordringer, det mangler deler ennå som bare går til høyrestyrt, så de må reproduseres. Heldigvis har jeg kontakt med den i Latvia og får bilder fra eier. Dashbordet var det bare biter igjen av, men det går fint å reprodusere. Dette som i utgangspunktet skulle være en monterings jobb, viser seg å bli et av de største prosjektene jeg har gitt meg i kast med. Heldigvis maser ikke eier om ferdigstilling og heldigvis har jeg hjelp av en veteranbil kollega i nabolaget.





Foran oss står nå å ferdigstille parkeringsbrems, lage eksosanlegg som for øvrig er ulikt venstre styrt, montering av vindusrammer, bakluke, stighbrett, alt elektrisk, innredning, bare for å nevne noe.

Vi prøver etter beste evne å holde oss til det originale for å få et best mulig resultat. Samtidig ser vi at de som har jobbet med denne tidligere har tatt noen snarveier, eller kanskje bare gått lei.

Denne artikkelen er ment som et innblikk hva en gjør på regnværsdager og når dagene blir lange og det vil komme oppdateringer under veis. Kanskje ikke hver uke, men i alle fall hvert år.

Tekst/ Foto:Terje Stenhaug



**Årets 60 åring.
1966
Ford Taunus 12m P4.**



Min Taunus kjøpte jeg i januar 2000. Den ble første gang registrert 8 september i 1966 av Ivar Sleen, Vossevangen. Han hadde den frem til 1969, neste eier ble Olav Kjenes, Førde, som hadde den til 1976.

Så "forsvinner" den frem til 1997, da den dukker opp på Verdal. Neste eier, Frank Mittet, Sparbu, som må kontakte Kjenes for å få salgsmelding signert. SVV klarer ikke å finne historikk på de manglende 20 år. Mittet selger videre til Tom Harryson som jeg kjøper den av.

Taunus 12M ble produsert mellom september 1932 til August 1966, produksjonantall 680206 stk.



Første tur 12m, Posche 912 og VW karmann Ghia år 2000

Ble levert som 2 og 4 dørs sedan, coupe, stasjonvogn og varebil. Det er også levert ca 20 kabrioletter, sedaner som ble bygd om av Karl Deutch GmbH. 2 finns i Norge av 5 kjente idag.

12m ble levert med V4 motor. 1,2 og 1,5 ltr, 4 trinns girkasse og forhjulstrekk. 62-64 hadde trommelbrems foran, men gikk over til skivebrems fra 65. Samtidig ble forstilling endret, tidligere modeller hadde nedre triangel opphengt i girboks. Sedanmodeller har 3 bolts felger mens stasjonsvogn og varebil har 5 bolter. Radiator har ikke kjølevifte, men har termostatstyrt vifte på varmeapparatregister som kobler inn ved behov.



Ford M treff Tråsåvika omkring 2005



Foran lokomotivet Bjørkelangen NTNU



Min 12m er en TS utgave, TS utstyret består av 1,5 ltr motor på 65 HK, pyntedeksel på dashbord, lighter, separate stoler, støtfangerhorn, blanke lister rundt sidevinduer, ryggelys stoffteppe og pynteringer på felger.





Forden jeg ikke skulle solgt

I mitt eie har det meste vært demontert, overhalt rustsveiset, opptrukket og garasjelakkert.

Når det gjelder deletilgang, så har Motobil i Tyskland mye slitedeler til tysk Ford Oldtimer. Noe er NOS, men de har fått produsert mye. Karosserideler er det mindre med. Kommer en over deler blir det til å kjøpe det, alt er kjekt å ha... Har også vært heldig flere ganger på Delemarkedet.



Motoralternativer:

1,2 ltr 40HK Grønne toppdeksel

1,5 ltr 50 HK Blåe toppdeksel

1,5 ltr 65 HK Røde toppdeksel

4 trinns girboks, rattgir

1 krets bremsesystem

Håndbrems pedaltype

6 volt elektrisk anlegg

Bladfjærer bak

Bladfjær foran, Tverrstilt, Triangelarm nedre

Styresnekke



Ford's V4 Køln motor, som ikke er lik den engelske Essex V4, er brukt i forskjellige kjøretøy.

Hos Ford ble den brukt i 12M, 15M, 17M, Capri, Granada, Consul og Transit.

Også Saab, Franske Matra 530, Mustang prototype, tråkkemaskiner, og trucker.



GÅTEN I LØNSDALEN

På tur nordover i sommer stoppet jeg atter en gang ved bilvraket i Lønsdalen på nordsiden av Saltfjellet.

Fortsatt like nysgjerrig på hvilken bil det er. En ting er sikkert, det har vært en stor og staselig skyss.

For litt over 80 år siden hadde vi besøk av noen tyskere her til lands. Lønsdalen var et område med mye aktivitet. Med billig arbeidskraft fra våre naboer et stykke øst for oss var målet å få jernbanen nordover. Kan det være en stor europeer fra herrefolket som står her? Forrige gang fikk jeg løsnet en skrue og sjekket hvilke gjenger det var. Siden det var tommegjenger, heller jeg mer mot at den kommer fra USA; La Salle eller Cadillac? Noe chassisnummer har jeg ikke funnet.

Det blir mindre og mindre deler på bilen for hver gang jeg er innom. For noen år siden var også venstre forskjerm tilstede.

Første kryssing av Saltfjellet med bil, og starten på Rv 50 (senere E6), ble gjennomført 12. november i 1935, og tok over 8 timer. I 1937 begynte man å frakte turister over fjellet i store rutebiler og åpne personbiler for å passere den nyoppførte Polarsirkelstøtten.

Kanskje er det restene etter en av disse? Noen her som ser hvilken bil det er ?, eller vet mere om historikken? Selv om dette ikke er i vårt nærområde, kan det hende at bilen er såpass kjent i bilmiljøet, og det hadde vært moro å få svar på denne gåten.

Hilsen Jan E Molde





Ikke mye igjen. Ramma er ca 5 m lang og det har stått reservehjul på begge sider ved framskjermene. Den har en ganske karakteristisk 30-talls stuk og har stått her en stund.



WARTBURG

Dette er en av de eldste bilene i landet som fortsatt er i god kjørbare stand.

Historien startet i Eisenach i Tyskland der den ble produsert i 1903.

At navnet på bilen ble Wartburg, er ganske enkelt at navnet på byens ærverdige borg var Wartburg.

De første 6 årene er ukjent, men den dukket opp i Trondheim i 1909.

Det var en av byens idrettsprofiler, Oskar Holte, som etter eget utsagt vant den i en skøytekonkurranse i Berlin i Tyskland i 1909.

Dette er Trondheims første registrerte privatbil med reg. nr 2

Den har en noe brokete vandrehistorie, men i 1919 solgte Holte bilen til Lars Monsen Liakleiv i Børsa. Der fikk den reg.nr U 23.

Den var lite i bruk, inntil Basse Hveem hadde en oppvisningstur med den i 1954. i 1957 ble den solgt til en samler i Oslo og fikk en dårlig form for restaurering. Etter hver havnet den i et lagerskur i Vågå. Der sto den i mange år, inntil Olav Mogstad hentet den hjem til Trondheim i 1987.

Restaureringen ble i stor grad ledet av Trygve Krogsæter og Olav Mogstad skulle bekoste det. Arbeidene ble langt mer omfattende enn forutsatt, så etter hvert fikk noen med seg Trond Lykke på laget.

Trøndelag Veteranvognklubb kjøpte Wartburgen i 1997 og siden 2000 har den stått til utstilling på Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.

Det er en egen Wartburgkomite bestående av Terje Stenhaug, Inge Vikestad, Per Ramsøskar og Klaus Klakken, som har hovedansvaret for bilens ve og vel.

Den er sporadisk blitt benyttet i spesielle anledninger og sist i Messingtrippen ved Jektvolden Fjordhotell på Inderøy i 2025. Det endte med motorhavari og komiteen, ledet av Terje Stenhaug, er i gang med reparasjonen.

Temaet i dag er, hva med Wartburgens fremtid?

Det dukker stadig vekk opp spørsmålet om Sverresborg på sikt er det rette stedet til å ivareta dette motorhistoriske kjøretøyet. . Det er i alle fall reist noen spørsmål vedr. dette, som bør vurderes.

På siste medlemsmøte la Terje Stenhaug fram noen relevante problemstillinger som klubben må ta stilling til.

Skal den fortsette i samme gata som før eller overføres til Wartburgmuseet. Hvis så, på hvilken måte skal det skje. Skal den doneres, leies ut. I så fall til hvilket formål.

Bakgrunnen for innlegget, var at klubben må ta en avgjørelse på hva som skal skje med Wartburgen til syvende og sist. Det må komme på plass et siste avsnitt i vedtektene som sikrer den for fremtidige generasjoner. Altså sikker plass på Sverresborg, eller sende den til Eisenach. Det siste som må skje er salg. Klubben har allerede alt for mye penger.

Under møtet, ble det ble slengt fram mange gode forslag på bevaring.

Et gikk ut på å få til et samarbeide om et felles lokale der både Sporvognhistoriske Forening, Brannhistoriske, den gamle Rinnan-bilen, Wartburgen og andre motorhistoriske kjøretøy kunne oppbevares. Kunne det være en god ide??? Det kan i alle fall vurderes.

Uansett, så har Wartburgen en meget stor motorhistorisk verdig. Ikke bare for Trøndelag Veteranvognklubb, men for hele den motorhistoriske kulturen. Dette bekreftes bla. ved to besøk fra museet i Eisenach, der de hevder at dette kan være eneste eksemplaret i verden med snute.

Konklusjonen ble at det opprettes en komité på 3-4 personer som kan ta jobben med å utrede alternative løsninger som et årsmøte må ta stilling til.

Derfor, få komiteen på plass og start utredningen.

Terje Stenhaug



Kalenderen



DATO	TID	TEMA	STED
28.10.2026		Trøndelagsavdelingen feirer 40 år	Fellini Heimdal
04.11.2026		Medlemsmøte	Wist-kafeen
02.12.2026		Julemøte	Wist-kafeen



DATO	TID	TEMA	BVGS	STED
29.09.2026	19:00	Medlemsmøte	BVGS	
27.10.2026	19:00	Medlemsmøte	BVGS	
Sist i november ??		Julebord		



MEDLEMSFORDELER

Klubben har forhandlet seg frem til noen medlemsfordeler. Dette er en oppdatert informasjon om de tilbud som gjelder:

Husk gyldig medlemskort som alltid må fremvises.

BilXtra Tiller 15 - 20 %

Wurth Norge, Trondheim 25 - 30 %

Svendsen Eksos

Prisen på oljeskift m/oljefilter fra kr. 799.- til kr. 1099.- inkl.mva.

Friskluftspakke (kuperens og kupefilter) som har fast pris på 799.-

10% - Luftfilter, kupefilter, reimer samt andre serviceartikler vi leverer.

12% - Eksosanlegg.

LMK-forsikring

Klubbens viktigste fordel er LMK-forsikringen som tilbys gjennom If forsikring.

Du kan selv flytte forsikringen din på nettsiden til If.

Gå til [if.no](https://www.if.no) og søk på LMK.

Adressen er:

<https://www.if.no/privat/partner/lmk/fullmakt>

Ta kontakt med If avdeling Bodø som har best kjennskap til denne ordningen:

Kjartan Braathen

Tlf 755 02 104 eller epost

Kjartan.Braathen@if.no

grasrotandelen

Når du spiller på alle spill under Norsk Tipping, kan du være med på gi klubben kjærkomne ekstra inntekter gjennom grasrotandelen.

Oppgi klubbens organisasjonsnummer, 982043271, når kupongen leveres, og du bidrar til ekstra inntekter.



Norsk Tipping

LMK Forsikring

IF forsikring er LMK sin partner vedr. forsikring av veterankjøretøy. For LMK er dette en vesentlig del av inntektene, så det er en oppfordring til alle som ennå ikke har LMK forsikring, og ordner dette. Dette gjøres veldig enkelt ved å ringe tlf. 21 49 50 37, eller gå inn på [lmk.no](https://www.lmk.no), inn på forsikringer, der finner dere linken If Forsikring, klikk og bestill forsikring.

Dere kan også gå inn på: [veteranvognklubb.no](https://www.veteranvognklubb.no), til kontakt-info om LMK-forsikring i IF.

For de som ønsker det, kan man også få en totalforsikring som omhandler eiendommer, reiseforsikring samt forsikring av andre kjøretøy mm.

LMK Forsikring er en unik forsikringsordning kun for deg som er medlem i en LMK-klubb. Forsikringen er tilpasset ALLE typer entusiast- og veterankjøretøy. Selvsagt har vi en spesialtilpasset forsikring for kjøretøy som er over 30 år eller eldre.

Det er også etablert spesielle løsninger for ombygde/modifiserte kjøretøy, samt forsikringen "Blivende Klassiker" for morgendagens veteranbiler mellom 15 og 29 år.

Kombinasjonen mellom pris, service og skadebehandling gir ditt kjøretøy den beste dekningen som finnes på markedet.

Er du medlem i en LMK-klubb, kan du kjøpe LMK Forsikring. Vær smart - bruk medlemsfordelene dine!



Kontakter

Formann:	Torolf Pettersen, Einmoen 2, 7054 Ranheim	95054658	torolf.pettersen@gmail.com
Sekretær:	Tom Are Wold, , Harald Hårfagres gate 11, 7041 Trondheim	97027611	t-a.wold@online.no
Kasserer:	Øystein Rognes, Gamle Konge vei 57, 7068 Trondheim	92664269	rognes@online.no
Styremedlem:	Gustav Bjørlo, Knut Glomsaas vei 1A, 7040 Trondheim	92645757	leder@gsv.no
Styremedlem:	Per Ivar Trovatn, Øvre Stavsetveien 36 A, 7026 Trondheim	92260692	per.ivar@trovatn.com
Medlemsarkivet:	Torolf Pettersen, Einmoen 2, 7054 Ranheim	95054658	torolf.pettersen@gmail.com
Magasinet:	Jan Erik Molde, Nytrøringen 16, 7089 Heimdal	91897804	aasgaard815@gmail.com



Avtale vedrørende bytte/reparasjon av bilglass

mellom

Riis Montasje AS

&

Trøndelag Veteranvognklubb

BAKSIDEN



Vi takker denne gjengen for et flott gjennomført sommertreff

ISSN 2535-4469

MAGASINET Trøndelag Veteranvognklubb