

# AUTOMOBIL

Chaufføren

2009



Årsskrift for

KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

# ÅRSBERETNING

Kongsberg Automobilselskap har nå lagt sitt 13. driftsår bak seg. Medlemsmassen har økt med 13 personer og vi er ved årsskiftet 187 medlemmer.

Det har vært et ordinær driftsår med medlemsmøter, langtur til Ålesund og gjennomføring av KongsbergKnekken for 10. gang.

Styret har bestått av: Formann: Bjørn Evensen  
Sekretær: Pål Kjeldsberg  
Kasserer: Knut Gunnar Lie  
Styremedlem: Geir Olsen  
Varamann: Einar Lund

Klubben har postadresse: Postboks 147, 3603 Kongsberg, eller via internett: kas.lmk.no

Styret har avholdt 5 styremøter, hvorav saker som møteopplegg, utflukter, planlegging av turer og gjennomgang av opplegget for KongsbergKnekken.

Medlemsmøter 2009. Medlemsmøtene ble avholdt på Moaene og etter mars i storsalen på Lågdalmuseet andre mandagen i måneden, bortsett fra september da møtet ble flyttet en uke pga valget.

- 12.januar. Medlemsmøte med 41 til stede. Jan Roger Sand Olsen og Arnt Ivar Lund (formann og viseformann) for talte fra Motorhistorisk Klubb - Drammen, og planene for lokalene de har på Burud. Diskusjon om planer for kulturåret og orientering om årets turer.
- 9.februar. Årsmøtet ble avholdt med over 30 medlemmer til stede. Valg av nytt styre, med mange gjenvalg. Tradisjonen tro med sosialt samvær m/Pizza.
- 9.mars. Medlemsmøtet ble avholdt i nye lokaler, i Lågdalsmuséets storsal, som blir vårt fremtidige møtelokale. 52 medlemmer og følge møtte opp. Temaet for møtet var sommerens tur til Ålesund. Dessuten litt planer for neste års tur, kanskje sør i Sverige? Det ble også et lite tilbakeblikk på fjorårets Flåklypa-tur og litt fra Beaulieu.
- 20.april. Lågdalsmuséets storsal. Kveldens medlemsmøte hadde rekordoppslutning, over 80 personer møtte opp for å høre og se Harry Kjensli og Jan Hansen gjennomføre hele den gamle Route 66 med 17 norsk-registrerte AMCar 50 til 66 modeller.
- 11.mai. På årets første kjøremøte stilte det 27 kjøretøyer. Deltakerantallet må ha vært godt over 50 personer. Turen gikk fra Lågdalsmuséet til Langebro, derfra på småveier opp til Sysle mølle der Steinar Skretteberg har Norges største samling av mopeder og motorsykler, over 250 stk. Etter rundgangen gjennom tre etasjer, proppfulle av sykler, gikk turen videre til Vikersund, der Kjell Thon har en stor garasje ved Heggen kirke med minst 7 flotte biler og mye smågodt. Her rastet vi i solnedgangen ved bredden av Drammenselva.
- 8.juni. Sommeravslutningen ble behørig og tradisjonelt avviklet på Sundhaugen. 30 ekvipasjer av diverse årganger ankom grasvolden ved sundet mellom Eikeren og Fiskumvannet. 50-60 medlemmer med følge benket seg for å smake grillmaten til Tor Anton og Erik. Tross kjølig vær koste folket seg i sola.
- 25-29.juni. 33 biler fra KAS deltok på tur til Ålesund 25. – 29. Juni 2009, de fleste for å delta på Norgesløpet for veteranbiler arrangert av Storfjorden Automobilklubb i Ålesund.
- 10.august. Planleggingsmøte foran Kongsbergknekken. 38 medlemmer møtte opp. Vi gikk gjennom gjøremål for KongsbergKnekken. Knut Sommerstad og co hadde gjort en fin jobb. Høstturen ble også diskutert og det ble enighet om en tur til Blaafarveverket på Åmodt søndag den 6. sept. Bjørn W orienterte om turen til neste år. Han hadde som vanelig lagt ferieturen om København og videre til Øland, sett ut museer for besøk, sjekket ut hoteller samt sett på parkeringsmuligheter.

# FORMANNENS SPALTE

Vi skriver 2010 og er blitt et år eldre. Det året vi har lagt bak oss har vært et godt år i KAS.

Vi er etablert på Lågdalsmuséet og alle synes å trives med det så langt.

Det er sentralt og møtelokalet er glimrende for vår virksomhet. Det er rom for forbedringer og styret har nå besluttet å gå til innkjøp et skikkelig lydanlegg. I tillegg vil det bli en endring av lerretet. Enten innkjøp av nytt eller annen plassering av eksisterende. Dette vil gi oss en vesentlig forbedring av både lyd og bilde. Dette er særdeles viktig da vi på hvert møte har planlagt besøk av foredragsholdere som vil prate litt om forskjellige tema. Møtene vil, som tidligere, bli delt i to sekvenser. Del en med tema, før kaffe-pause og del to, etter fordraget, hyggelig samvær og tullprat med kaffe og kaker.

Selv om leie av lokalet koster noen kroner klarer vi faktisk å dekke dette opp med loddsalg. Kjempefint. Dette håper jeg vi også klarer å få til i tiden som kommer. Det er god dugnad dette også. Derfor er det så mye mer morsomt å gi noe tilbake til deg som medlem.

Større endringer i KAS for øvrig synes unødvendig og vi vil fra styrets side fortsette aktiviteten i samme spor som hittil. Ingen grunn til å endre noe som egentlig er funker bra. Medlemmene synes å trives og det kommer både stoff til årsskriftet og innspill for øvrig. Møtene har fått en form jeg tror de fleste er fornøyd med. Selvfølgelig er det umulig å gjøre alle til lags, men vi i styret prøver å drive KAS slik at i alle fall flertallet av medlemmene er fornøyd.

Det gleder meg å registrere den fine tonen og det miljøet vi har fått til både på møtene våres og ikke minst på turene. Samholdet er ganske unikt og vi har heldigvis unngått såkalte klikker i miljøet. For meg som formann eller president er dette helt vesentlig. I KAS er vi alle like uansett hvem vi er eller hva vi kjører med. Mange klubber sliter nettopp med dette. Samhold er det viktigste i en klubb og det å prate med hverandre og ikke om hverandre er noe vi alle må tilstrebe.

Et av mange eksempler på samhold og støtte er ”førstehjelp” på B-Forden til Janshaug der Eikeravdelingen i

Vestfossen stilte opp på minuttet midt i middagsforberedelser for å få vogna på veien og av gårde i retning Ålesund. Dette er foreningsmiljø av første klasse.

Et forhold jeg også har lagt merke til er at medlemmene stiller opp til det lille vi har av dugnad under Kongsbergknekken og det med smil og humor. Jeg har fått mange tilbakemeldinger på akkurat dette. Mange kommer år etter år fordi de trives og blir så godt mottatt. Det er en årsak til at vi klarer å holde oppe deltakerantallet år etter år. Årsaken skyldes din dugnadsinnsats. Takk skal du ha. Selv i regnvær kommer entusiastene. Mange andre klubber registrerer et synkende deltakerantall på sine veteranbilløp, mens vi klarer å holde ”koken”.

Det er mange jeg kunne ha nevnt med navn hva gjelder dugnad nettopp ifm. Kongsbergknekken. Det velger jeg ikke å gjøre. Ingen nevnt og derfor ingen glemt. Men, jeg MÅ berømme damene våre. De gjør en kjempeinnsats nettopp under dette arrangementet. En STOR TAKK til dere også.

Økonomien i KAS er svært god og derfor kan vi foreta innkjøp til både glede og nytte nettopp for deg. I tillegg bør også du få noe igjen via direkte sponsing både i fbm julebord og turer.

Hva angår turer og opplegg har vi ingen komite eller turgruppe for dette. Inntil videre synes dette også fullstendig unødvendig. Så lenge vi har hr Wennberg i Eikeravdelingen går dette av seg sjøl. Han fortjener både ros og honnør for det kjempearbeid han legger ned for oss KAS. Styret blander seg overhodet ikke opp i hva vår kjære turgeneral bedriver på sitt ”reiselivskontor” i Hokksund. Han har frie tøyler og utvidet fullmakt. Skulle bare mangle. Vi i styret prøver oss også med litt turopplegg i et tappert forsøk på gi herren litt konkurranse. Egentlig er vi dømt til å tape, det vet vi. Tross det får du tilbud. Omfanget har jeg allerede skissert i januarmøtet og nærmere orientering kommer.

For at miljøet vårt blir ivaretatt støtt opp om møtene og kom på Laagdalsmuséet og delta på turene.

*Bjørn Evensen*

# REDAKSJONELT

En liten rapport fra masekoppen må vel også på plass.

Jeg skal være snill i år. Jeg vil ikke spørre noe om brannbilen og hva styret har planer om der, og ikke skal jeg mase på hvor det har blitt av capsene, klubbmerkene og koppene vi skulle solgt på møtene heller.

Det er de faste som sender bidrag til årsskriftet i år også, faktisk er det noen som sender uoppfordret, og det er bra. Deretter må man minne om at vi skal forsøke å få til et blad i år også.

Så dukker det opp litt mere stoff, før man til slutt må tigge formann og styret om deres bidrag.

Jeg håper at det kommende styret kan sørge for at noen skriver reportasjer fra alle klubbens ”offisielle” arrangementer inneværende år, og at det skaffes bilder fra disse samtidig. Finn en frivillig og sett en dato for når det skal være ferdig! Sørg for bilder, - bilder er viktigere enn tekst. Spinn teksten rundt bildene. Det vanskeligere å finne noe som kan illustrere teksten som skrives om du ikke sørger for bilder selv.

Vi andre kan prøve å plukke med oss rykter og det som skjer bak lukkede garsjedører rundt i heimen. Det er vel på dette planet nysjerrigheten er størst?

*Bjørn Sand*



*Knut "Hjul" Sommerstad iført kledelig forkle i full sving på kjøkkenet. Einar Lund har kastet forkle, - har 'n gitt opp?*

## **FORKROMMING AV KAKER**

I de travle tider før jul må alle ressurser tas i bruk. Vi fant ut at tiden i verkstedet måtte vike for litt hjelp på kjøkkenet. Knut og Einar ble utstyrt med forkle renskurte hender (det er hud igjen) og varme krumkakejern.

Når vi tenker på at det å plukke en motor i sine enklete komponenter, finne feil, sette dingsene sammen igjen for så å starte livet og finne at alt er i orden med den motoren også, ja da må alt være mulig.

Som sagt så gjort. Gutta var utstyrt med helt annen redskap en de er vant med og skulle prøve. Nå er vi vant med at de klarer det meste, derfor var ikke vi verdens beste til å forklare hvordan dette skulle gjøres. Det å få en flat varm rund deigplate rundt formene til krumkaker ble et skue av de skjedne. Det er noe med å ha det i fingra. Vi kan ikke nekte for at vi lo litt, vi knakk sammen. De ferdige deigplatene var blitt lovlig mørke og de ville ikke bli fine kremmerhus tette i den ene enden og åpne i den andre. Varme var de også, mye varmere en det som godt var iallefall for grove fingertupper, og husk de var renskurte, men gutta gikk på med krum hals og resultatet var to store kakebokser med krumkaker, mye moro, og vi fikk rullet dukene våre slette og blanke. Nå kan vi nyte jula og ønske at alle kan finne potensialet til både dette og hint i våre bilgale gutter. Du store allverden så mye de kan. (Begge mumler noe om at dette var dumt)

*Unn Iren og Alette*

4 egg

250 g sukker

250 g smør eller margarin

3/4 ts kardemomme

ca. 300 g hvetemel

*Smelt og avkjøl smøret. Pisk en luftig eggedosis av egg og sukker, med drillen. Bland smøret i eggedosisen og ha i det tørre. Det skal bli en tykk røre, omtrent som SAE 50 olje i desember.*

*Stek tynne krumkaker i smurt, varmt jern, og form dem over en hjulspindel, i en trakt, eller i en liten hjulkapsel. Se hva du har i garasjen. Vær forsiktig, når kakene er avkjølt - er de svært skjøre.*



- 15.august. KongsbergKnekken.
- 6.september. Søndagsutflukt til Blaafarveverket på Modum. Dagens utflukt var en suksess. Det møtte 20 biler på parkeringa ved Sorenskrivergården i Hokksund. Vi kjørte derfra på fine veteranbilveier til Blaafarveverket hvor vi møtte representanter fra NVK s billløp Sandviken-Sundvollen. Etter å ha besett fasilitetene her, fortsatte vi til Koboltgruvene og Kittelsenmuseet i nærheten av Sysle. Vi var kjempelydig med været og dette gjorde at turen ble helt topp. Eneste aberet var at Einar Lund fikk brudd på mellomakslingen, så Chevrolet'en måtte settes igjen for så å bli hentet på bergningsbil.
- 21.september. Medlemsmøtet var denne gangen utsatt en uke på grunn av Stortingsvalget. 54 medlemmer, noen med følge deltok. Kveldens program var bilder og film fra Vestlandsturen ved Bjørn Wennberg. Dessuten viste Knut Sommerstad bilder fra sin tur til VW-treff i Tyskland, der han dessuten ble premiert som publikums favoritt, "Liebling". Etter kaffe og vafler, ble planene for neste års tur til Øland presentert..
- 12.oktober. Ca 30 fremmøtte, noen med følge. Vidar Skaar Borgersen viste gamle bilder fra Kongsberg. En serie fra 50 tallet som svært mange gjenkjente. Etter hvert også eldre bybilder med dagens bybilde som parallell. Et koselig gjensyn med en by uten trafikk problemer, men snømengder i 51 og varmere rekord i 55. Ronald er i ferd med å skaffe nye klubbgensere, som må bestilles, og Sverigeturen er nå fulltegnet. Møtet avsluttet med kaffe og boller, og vinlotteri.
- 7.november. Dugnad på Impalaen til Bjørn Wennberg. På det meste var 13 medlemmer i sving med å demontere motoren.
- 9.november. Medlemsmøte i Varmestua i Funkelia Alpinanlegg. 44 medlemmer møtte fram og fikk høre om Kongsberg Automotive og produktene. Prosjektingeniør og industridesigner Fredrik Sandberg stegget inn som stand-in for Ronni Lie som var forhindret. Vi fikk også se endel av produktene - Interessant! Kongsberg skisenteret som inviterte til klubbkveld, bød også på kaker og kaffe, en takk til to blad Peer Bakke.
- 3. desember. Julebord i Lågdalsmuseets storsal. 60 feststemte medlemmer og respektive støttekontakter innfant seg. Hoved-temat på dette julebordet var ØI. En av de sentrale mesterne (Tittel ukjent) i Drammensølets venner - DØV, Øyvind Muggerud, kåserte livlig om ølets mange egenskaper og bruksområder, fulgt av smaksprøver til noen utvalgte. Samtidig ble litt av Aass bryggeri's 175 års historie flettet inn. Mange ble overbeviste Aass tilhengere, selv om følget til middagen var fra konkurrerende bryggeri. Menyen var tradisjonell østlandsk julemat - Koldtbord og varmmat: ribbe, pølse og medisterkake med surkål og rødkål, og dessert, alt levert fra "Det Lille Ekstra". Fortreffelig mat.

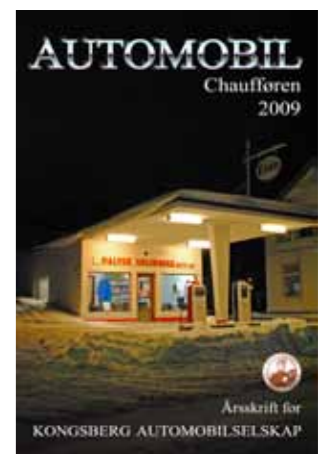
*Pål Kjeldsberg, sekretær.*

Årets forside er som de fleste vil vite fra Sandsvørveien og Halvor Sælebakkens gamle bensinstasjon. Bjørn Thomas Høen har i løpet av sommeren 2009 restaurert bygningen og flyttet inn med relatert utstyr han har samlet. Det er prisverdig at noen har lyst og mulighet til å ta vare på dette miljøet. Her har det vært bensinstasjon siden bilens barndom.

Stasjonen var akkurat ferdigoppusset til Kongsbergknekken 2009, og ble en av atraksjonene under løpet.

At man samtidig fikk en titt litt lenger bak i lokalene var også meget populært.

*Bjørn Sand*



# AKSJON MOTOROVERHALING



Motoren på min gamle Chevrolet viste seg å være sliten, men heldigvis ikke mettet av dage.

Selgeren sa at motoren var bra – det er bare å fylle bensin og kjøre.

Jeg sier ikke at man ikke skal tro på en som prøver å selge deg en bil, men du bør være skeptisk. Jeg hadde ingen erfaring med kjøp av gammelbil, men jeg hadde så lyst på akkurat den bilen, det var en slik en jeg hadde jeg drømt om, så jeg slo til tross en litt dårlig magafølelse.

Allerede den første uka forsto jeg at ikke alt var helt topp. Jeg måtte fylle olje etter den første prøveturen, og når oljenivået ble lavt kom det tikkelyder eller klikkelyder fra toppen. Når jeg fylte opp med olje ble det stille. Jeg ringte selgeren og fortalte dette. ”Jeg anbefaler deg å skifte olje”, sa han. Han anbefalte en bestemt type olje. Jeg fikk tak i denne oljen, og motoren gikk faktisk penere. Når den var kald malte den som en tiger, men jeg forsto når den ble oljetørst.

Vel, jeg kjørte mine turer og det gikk nogenlunde bra så lenge den fikk oljen sin. Jeg blei etter hvert temmelig lei av å sjekke olje og etterfylle en halvliter for hver liten tur, så etter turen til Ålesund bestemte jeg meg for å overhale motoren.

Jeg spurte min gode venn Ronald om om han visste om noen som kunne gjøre dette. Ronald og Tor Anton tok noen telefoner og fortalte meg at de hadde sjekket et par verksteder. Det ene verkstedet skulle ha 65 lapper for jobben, det andre 35. Mannen som skulle ha 35 hadde et godt skussmål og skulle nå starte sitt eget verksted. Valget falt naturligvis på han. Ronald visste at jeg ikke var noe tess til å skru bil, så han oppfordret medlemmene i KAS å stille opp på dugnad for å ta ut motoren. Slike venner er det godt å ha.

Lørdag 7. november 2009 var det dugnad for å ta ut motoren. Ronald og Tor Anton stilte velvillig lokalene til Buskerud Industrivulk til rådighet og mange av klubbens medlemmer møtte opp. På det meste var vi 13 stykker. Alle var imponert over at Stein Bjørgum stilte opp med vaffelpressa. Stein var som vi vet utsatt for et uhell, noe som resulterte i brukket nakke. Her snakker vi om dugnadsvilje!

Jobben med å ta ut motoren gikk helt uten problemer takket være erfarne mekanikere. Knut Sommerstad, Jan Sandholt og Magnar Røren var sjefsmekanikere og Øyvind Refsahl koblet fra bakakslen slik at det var mulig taue bilen hjem til garasjen

etter endt jobb. Vi andre var håndtlagere og assistenter. Motoren ble trygt plassert på en pall klar for å fraktes til verkstedet.

Ronald og Tor Anton skulle på oppdrag på Gjøvik-kanten for å bytte ut et transportbånd og tok med seg motoren. Da de skulle levere motoren, oppdaget de at alt ikke var helt på stell. Det viste seg at maskinene som mannen hadde bestilt fortsatt ikke var på plass og verkstedet ikke var klargjort.

Da tok de en sjefsavgjørelse og tok med seg motoren hjem igjen. Hvis bilen skulle bli klar til sommerturen neste år tok de ikke sjansen på å levere motoren der.

Guttane tok noen flere telefoner og ble anbefalt et verksted i Karlstad. Etter en hyggelig telefonsamtale med eieren var vi trygge på at dette var stedet.

Tidlig en morgen hekta vi hengeren på Skoda'n og reiste mot Karlstad. Ronald, Tor Anton og Stein ble med. På grensa gikk det nesten et time til å fylle ut papirer og betale toll og moms. Vi fant frem uten neneverdige problemer og ble tatt i mot av tre hyggelige karer på Lj-Trim AB. Et lite verksted, men godt utrustet med moderne maskiner. De fortalte at de boret ca 150 blokker i året. Jeg følte meg trygg på at vi hadde funnet det rette stedet.

gammelt nok. Biler yngre enn 100 år er for moderne der i gården. Han om det, med all respekt å melde. Om ikke denne herren er litt gal er han uansett svært modig og en smule eksentrisk. Så tilbake til Hr Eggerud og hans nyervervede bilpark fra 30 tallet. Hva sies om en skikkelig restaurert Nash Advanced Six Sedan 1930 i gjennomrestaurert stand. Jo, en alldeles nydelig bil i originale fargekombinasjoner. Lakkert i blått og svart. Treeiker og reservehjul i skjermen pluss, pluss. Dette er uten tvil ”heavy metal” tvers i gjennom. Stort og gedigent. Den blir presentert i KAS til våren garantert. Den andre bilen til Knut, som også blir å beskue til våren, er en Big Six. Helsvart og stilig. Den er en 1934 modell akkurat som Big Six-en til Båsen. En skikkelig ”slugger” dette også som ikke egner seg særlig godt i såkalte økonomiløp (presidentens egen erfaring).

Det er f.... ikke merkelig at en kjører tom for bensin av og til.

Bjørn Evensen



Over, Båsens 1934 Nash Big Six fotografert under Sjøormløpet. Bildet til venstre den nyinnkjøpte Nash Big Six fra 1934 sammen med glad eier, Knut Arne Eggerud (til høyre). Under Advanced Six Sedan 1930





Til fortvilelse for noen og til glede for andre synes Nashmiljøet i KAS å øke betydelig . Faktisk med så mye som 100 % i løpet av 2009. Dette er ikke alle bilmerker forunt eller hva? Jeg skal ikke dvele så mye med de lykkelige eiere fra 2008 og bakover i tid , men vil for ordens skyld nevne Håkon Skredes Nash, Sigurd Gutteruds og Presidentens Nash LaFayette Royal Six. Tilveksten er svært gledelig i alle fall blant oss Nash entusiaster. Helt uventet og fullstendig overraskende dukket Hr Båsen fra Jondalen opp i Magasinparken og stilte til start i Kongsbergknekkene med en 1934 Big Six i restaurert stand. Du så den kanskje, men hørte den antakelig ikke for den gikk jaggu stille og pent. Mørke, mørke blått karosseri med svarte skjermer og originalt interiør. Bilen er kjøpt i Øvre Eggedal og er restaurert gjennom flere år. Samme bil ble også vist fram under Hokksunddagene i Øvre Eiker. Jaha tenkte Presidenten . Nå er vi heldigvis 3 som har kjørbare Nash`er. Denne gleden ble kortvarig, men heldigvis mye, mye større.

En hyggelig telefon ut på høstparten slo ned som en liten bombe. Jeg heter Knut Arne Eggerud sa vedkommende og har nettopp handlet et par gamle Nash`er. Jeg er medlem i KAS og bor på Kongsberg. Ja, det er ikke hver dag man får slike telefoner. Først ble jeg

helt satt ut. Er det virkelig noen som kjøper 30 talls biler i dag og attpå til Nash? Javisst er det det, og hvorfor ikke ? De aller fleste av oss ønsker kanskje litt mer ”moderne” biler med unntak av Hr Krogen da. Han som ikke får det



Jan Ericsson i Lj-Trim AS har holdt meg oppdatert med e-post og bilder. Etter å ha demontert og vasket fikk jeg en hyggelig melding om at motoren hadde normalslitasje og at den ikke hadde vært ovhålt tidligere. Men at det var på tide å gjøre noe var sikkert, noe de vedlagte bildene viser. Men han fortalte også at det hadde vært noen amatører som hadde gjort et forsøk på å bytte ventilfjærer og foringer. Dette hadde vær mindre vellykket og forårsaket noen merkelige feil på foringene. Det var sikkert dette som hadde gitt lyd fra seg. Godt det ikke hadde brutt helt sammen. Gamle amerikanske motorer tåler mye juling.

Forgasserne og fordeleren ble levert videre til et spesialverksed og blir overhålt der.

Nå venter jeg bare på februar. Da har de lovet motoren ferdig. Så håper jeg at det kan bli en ny dugnad på vårparten, slik at Inger og jeg kan kjøre til Sverige med ”ny motor”.

*Se også neste side for utfyllende stoff:*





# FORSIKRINGSSVINDEL?



*Dette er ikke den aktuelle bilen, men en DKW med et litt annet karosseri. En fireseter.*

Det som er skrevet i denne artikkelen, er det min frue og jeg som har opplevd med Tennant. Dette er slik vi opplevde møte med dem når uhellet var ute. 14.8.09 Skulle Trine og Jarl Audun på Treff til Tusen. Men pga manglende setebelter i caben, kjørte Trine og minsten foran Jarl med hennes Audi til barnepiken. Men 3 km. etter start fikk Jarl sleng på DKW'en og det bar til skogs. Ned i grøfta, opp på snuten med bakenden i været, vrir seg 90 grader og smeller ned i en stubbe med venstre bakdel. Jarl faller ut av bilen og ned i veikanten. Han knekte på rattet og ødela solskjerm på vei ut. Men til alt hell gikk det meget bra med han.



Jarl fikk selv kontaktet Trine som da snudde. Jarl var på beina og rimelig fortumlet. Han hadde smerter i bryst og mage. Ambulans ble tilkalt, hvoretter Politi og Brannvesen også kommer. Da Jarl er sendt av gårde for sjekk, lurer politiet på hvilket bergningsselskap hun har. Hun er jo oppskaket og husker ikke det, og hun ringer derfor Tennant vakttelefon. Det var ikke bra. En la oss si "muggen" kvinnestemme i andre enden vil ikke si noe om akkurat det, da hun ikke kunne få opp dataen, og forklarer bryskt at Trine får ringe tilbake i åpningstiden på mandag. Jammen stammer Trine, jeg må jo fjerne bilen! Ring mandag er fremdeles tonen. Da tar politiet saken og bestiller Viking, hvoretter damen sier surt: er det selskapet dere skal ringe da? Da avbryter Trine samtalen. Politiet anslår hastighet til ca. 50 km/t Brannvesenet vil ikke bryte opp panseret slik regelverket sier, for å kutte strøm, da de ikke vil ødelegge denne fine bilen noe mer, sier de. Viking dukker opp. Viking Kongsberg skal ha skryt. De legger ut tømmer, bygger opp bilen, beordrer politiet og tar bilen opp uten ekstra skamme. Takk til han. Bilen fraktes hjem å dyttes i garasje. Mandag morgen ringer vi Tennant og treffer en trivelig ung mann. Vi fikk

beskjed om å frakte bilen til et verksted vi ville ha, og stolte på. Valget falt på Wallentin i Våle i Vestfold. Bilen blir fraktet dit og inn i verkstedet, en rask titt med Wallentin og så hjem igjen. Men så! Etter noen dager ringer takstmannen og vil ha bilen flyttet til annet verksted. Jaha? Hvorfor? Ja, må du absolutt ha Wallentin da? Ja, sier jeg. Men han er jo dyr! Er ikke andre innen dette feltet også det da, mener jeg. Jo da, men. En kranjel er under opprulling. Jeg får lite svar på hvorfor og hvor, og begynner å ane mosen full av ugler, og alt dette før noe takst eller rep. kostnader er kommet frem. Så begynner mannen med at det er en enkel rep. Bare rette et par dører og lakke. Vel. Da blir jeg ennå mer forbannet. To dører står som en V, og tre skjermmer og panser er inntrykt. Kalesjen passer ikke lenger nede på ruterammen. Siderute knust osv. Og det er jo den eneste i Norge sier jeg, hvorpå han svarer: Nei!(?) Kameraten min hadde en i 1960! (?) OK.. Mannen er tydeligvis dum. Vi avslutter samtalen. Jeg ringer Tennant og får sakbehandler. Han er meget arrogant og til tider hånlige i telefon. Han hadde pratet med takstmannen og var enig i at bilen måtte flyttes. Igjen ingen god begrun-

# SOMMERTUR TIL SVERIGE 2011

Det har blitt tradisjon i KAS å dra på tur. Det er jo koselig å dra på tur sammen med andre, og jeg har erfart at de som har gammel bil er skikkelige hyggelige mennesker. I hvert fall de som er medlem i KAS.

Det har liksom blitt sånn at jeg har blitt med i tur-komiteen etter hvert, selv om jeg er et forholdsvis ferskt medlem. Men det er jo bare moro å være med å arrangere tur for så taknemlige mennesker. Jeg har aldri hørt et negativt ord så langt. Det spørs hvordan det blir etter Sverigeturen neste år. Det får tiden vise. Konstruktiv kritikk er bra å få.

Turen neste år går som vi veit til Sverige. Det blir uten tvil den dyreste turen hittil, men jeg håper også den mest interessante og innholdsrike så langt. Øland er en typisk turistøy som trekker titusenvise av turister hvert år. Derfor legger hotellene seg på et forholdsvis høyt prisnivå. De veit at de får fylt opp i sommersesongen allikevel. I tillegg er ferjeprisene på topp i høysesongen. Det var allikevel enighet om at vi denne gangen skulle legge turen til skoleferien, da det er lettere å få fri da. Og da 37 medlemmer meldte seg på informasjonsmøte var det bare å begynne å reservere.

Jeg tok ikke sjansen på å legge opp denne turen uten først å ha kjørt opp det meste av løypa på forhånd, så Inger, jeg og Donna (12 år gammel Gordon Setter) pakket Skoda'n og dro på sommertur. Vi besøkte flere hoteller, oppsøkte museer, kjørte på mange småveier og noen motorveier og ble kjent med mange hyggelige mennesker. På hjemveien tok vi en omvei om Eskilstuna for å besøke en som driver med restaurering av Jukeboxer. Meget interressant. I nærheten er det også et flott slott med et meget eksklusivt bilmuseum. Kanskje et mål for en tur i fremtiden?

Donna lå i buret sitt på hele turen (2000km) og lei tydeligvis ikke av det, fordi da vi kom hjem og plasserte buret hennes midlertidig på rommet hennes la hun seg der. Og der oppholdt hun seg mye de neste ukene. Kort om selve turen. Vi reiser fra Kongsberg torsdag 1. juli og er tilbake i Kongsberg onsdag 7. juli.

- Ferge til København i innvendig dobbeltlugar med frokost og middag (utvendig lugar mot tillegg)

- Kjører over den nye brua til Malmø gjennom Ystad til Simris hvor vi spiser lunsj på Svea Hotel

- Kjører videre forbi Kristianstad, Karlshamn og til Karlskrona hvor vi skal overnatte på Clarion Collection Hotel. Overnatting i dobbeltrom. Aftensbuffet og frokost inkludert.

- Nostalgiafestivalen i Ronneby Brunn på lørdag 3.juli vil bli høydepunktet på turen for mange. Klubben samles på eget område. Lunsj ikke inkludert. I 2008 besøkte 14.000 mennsker festivalen.

- Kjører videre om ettermiddagen til Øland hvor vi skal bo i to netter på Strand Hotel i Borgholm. Overnatting i dobbeltrom. Middag og frokost inkludert. (tillegg for sjøutsikt).

- Søndag er overlatt til hver enkelt deltager. Mulighetene er mange både på Øland og på fastlandet innenfor.

- Mandag morgen reiser tilbake mot vest til Simris hvor vi skal overnatte på Hotel Svea i dobbeltrom. Fokost inkludert. Lunsj ikke inkludert denne dagen. Inntas underveis.

- På kvelden blir vi fraktet med busser til Kronovalls Vinslott hvor vi inntar en bedre middag med innlagt vinsmaking. Bussene frakter oss tilbake.

- Tirsdag går fergen fra København. Men på veien skal vi besøke to-tre bilmuseer, så vi må tidlig i vei. AUTOSEUM, ikke langt fra Simris og Nostalg Kafe bare noen minutter videre. I Helsingborg, på den svenske sida er det et museum som heter Teknik på Farfars tid. Dette stedet er en funn for samlere.

- Ferge fra Købehavn til Oslo. Overnatting i innvendig dobbeltlugar, frokost og middag inkludert (utvendig lugar mot tillegg)

- Fergen klapper til kai i Oslo kokka 09:30. Så er det strake veien hjem.

Bjørn Wennberg



# HESSICH OLDENDORF 26.-28. JUNI 2009



Så var vi klare for det 5. Internasjonale treffet i H.O. For noen av oss var det første gang og for andre 2. Gang. Vi hadde meldt oss på godt og vel et år i forveien for å få plass på treffet. Håkon Solberg ble organisator for oss, han bestilte fergebilletter med mer. Avreise ble bestemt den 24/6 fra Oslo til København. Bilen til Øystein kranget litt på vei til Oslo, gikk på 3 plugg. Guttene ordnet litt med coilen og la om pluggledningene noe i håp om at det skulle hjelpe. Håkon hadde bestilt mat på båten, så alt var godt organisert. Etter mat hadde vi en fortreffelig overfart med strålende vær, som gjorde at vi satt ute på dekk til solen gikk ned. Fra København mot Rødby var vi spente på om bilen til Øystein skulle fortsette å fuske, men nei 25 HKern gikk som en klokke resten av turen. Vi kjørte i følge et stykke nedover motorveien i tyskland, så delte vi oss i tre grupper. Petter og Erik, Lars og Tone, Jan Erik og jeg tok av motorveien og kjørte til Celle hvor vi overnattet på et gammelt men fint Hotell. De andre kjørte til H.O. samme dagen. Og noen var innom Prototypmuseet i Hamburg. Gjennom Danmark hadde vi fint vær, men når vi kom til Tyskland begynte det å regne, og det gjorde det resten

av dagen. Fredag var det gråvær da vi kjørte de siste 10 milene til H.O. Vi ankom Campingplassen på formiddagen. Der hadde de andre Nordmennene laget en egen koloni og holt av plass til oss. Teltet ble slått opp, hvoretter vi gikk til byen og registrerte vår ankomst. Lørdag var selve treffdagen, og vi sto opp tidlig (6.30) for å komme inn før den verste køen oppsto. Vi ble geleidet inn på forskjellige plasser i byen, avhengig av hvilke type VW vi hadde. Jeg fikk en sentral plass på torget sammen med andre Ghiatyper. Det var over 600 biler plassert rundt i gatene i den lille byen, all annen trafikk ble stengt ute. Til sammen var det 1470 biler(VW) i området, men mange var for nye til å komme inn i byen. Ovaler var de yngste boblene som kom inn, med andre typer gikk grensen på 1967 års modeller. Bildene taler for seg, når det gjelder hvordan det var i byen. Delemarkedet var gedigent, og det var prisene også. Lørdag kveld var det stor fest på "Stadthalle" med mat og drikke for de påmeldte. Søndags morgen pakket vi og dro til byen for å få med oss resten av delemarked og premieutdeling. En blå Ghia cab. fra Norge vant publikumsprisen, en stor fin pokal. Overraskende og hyggelig.

Han har eget privat radiomuseum. Her var det vafler, lapskaus og lopper. Det var et nyoppusset og utvidet radiomuseum, det var DKW'er og motorsykler. Fra NDU kom det 8 kjøretøy. Det ble også øst ut med tips om deler og kjøretøy og selv fikk jeg tak i tenningsboks med ny innmat til F8en jeg driver med. Svoger hadde også vært i Sverige og hentet noen DKW'er til, deriblant en F7 med skapelig motor og flere fine deler. Denne ble hugget og deler trygt plassert i Passebekk. Andre helg i september reiser vi i Wartburg-Losjen til Bosse i Lersjøen. En gang hvert år samles vi og reiser dit. Det med Losje begynte egentlig litt på fleip, da Jarl og jeg var ute på tur en dag med Wartburg 353. Dette var en moro-tur og det ble fleipet med det ene og det andre. Og der slår ideen ned i oss, hva med å lage noe for oss som kjører Wartburg. Da kom navnet Wartburg-Losjen inn. Og det ble det. Vi er bare en gjeng venner som har det moro i sammen uten noen for statutter eller spesielle regelverk. Krever kun en ting. Må eie et østsone kjøretøy. Vi hjelper hverandre med deler og slikt. Kunne skrevet mange sider om flere utenlandstreff, men kan ikke kjede folket i hjel heller. Men si gjerne fra om dette jeg



skriver er totalt uinntresant eller om jeg skal servere noen linjer neste år også. Nå er endelig denne artikkelen ferdig, setter bare inn bilde av siste ankomende kjøretøy. 3 stk Morris Commical C8 Fat.

*Godt nytt år alle sammen. Hilsen Passebekk*

Det ryktes at Chevroleten til Einar Lund har vært ute i viktig transport oppdrag. Det var bryllup det var snakk om, og for anledningen måtte en innleid sjåfør sette seg bak rattet. Det sies at han

klarte seg bra, på tross av 6 sylindere, vannkjøling og motoren i den gærne enden. Neida, - Knut Sommerstad har bred erfaring, så noen problemer oppstod det nok ikke. Legg merke til det venn-

bare skiltet. Her er det mulighet for flere varianter.

## BRUDEFERD





# LITT OPPGULP FRA PASSEBEKK

Siden jeg til stadighet får spørsmål om 1939 Caben min, vil jeg nå gi en liten oppdatering. Sikkert noe kjedelig for de fleste, men det er nå litt til Bjørn som han kan fylle sidene med. Må vel samtidig oppfordre andre også til å skrive ned noen linjer eller sende bilder.

Nå har det seg slik at jeg har cirka 40 baller i luften samtidig og stadig mister noen. Jeg driver gjerne med mange prosjekt på en gang. I sommer ble jeg ferdig med ei 1964 boble som fruene og jeg ga i gave til en nykonfirmert niese. Her gikk det noen måneder med intens jobbing. Men du verden og moro det var å gi den videre.



Min 39 F8 cab går det tregt med, men litt nå og da har da ført til noe. Bilen var i utgangspunktet nokså dårlig. Rust og råte i massevis. Manko på ditt og datt. Men etter sandblåsing og lakkering av ramme pluss alle tilhørene deler og en del timer ved drei og fresebenk har det da balla på seg. Nå er motoren overhølet med delehjelp fra min svenske venn Allan Eriksson er den også plassert på ramma. Men så gjør jeg all jobb selv. Bare ikke krom. Nå er karosseriet plassert på ramma for oppretting og tilpassing for jeg skal bygge nytt treverk og sveise sammen.



Jeg har en askestokk som må splittes, siden jeg har god tilgang til ask fra en kompis, må jeg jo bruke den. Men det går litt tregt her, eller kanskje jeg heller skal si pga. andre prioriteringer? For det er vel alltid det det handler

om. Liten tid er jo avhengig hva som blir satt først i rekken. Vel, - som jeg skrev tidligere, det er mange prosjekter, nå som fruene har kjøpt 2 Trabant og en Transporter Camping. Jepp, du leste riktig, hun har kjøpt en Campingbil. Pen original bil ferdig registrert. Og ennå ett tilskudd til meg, er en telefonkiosk. Så helt ferdig med noe blir jeg vel aldri. Ikke noe som er mitt i allefall.



For tiden er det en GAZ69 som er prioritert. Den er i ferd med å bli bygget opp slik NVA brukte dem. (Nationalen Volksarmee) Det er deler av en som har gått i Norge siden 1956 for et kraftverk i Telemark og en som har gått i den finske armeen.

Årets store begivenhet som jeg så frem til var det årlige treffet i Garitz i Øst-Tyskland, det er like bra hvert år. Her var minstemann, Frua og Jarl Audun med. Damene som jeg kalte dem, Det ble mye lek og benkesitting på meg og minsten mens "damene" gikk i klesbutikker. Men det var kjempetrivelig alikevel. Mye deler på markedet for meg da, helt til fruene knep igjen lommeboka. Her er jo alt mulig for oss som driver med førkrigs. Fra F1 og oppover. Neste år reiser vi igjen.

Så var det tid for det norske DKW Treffet da. Her stilte vi med både Wartburg og DKW. Løypa var flott med fine poster. Fant til og med restene av en P70. Eller en IFA F9.

Etter treffet i Kongsvinger reiste vi til Bosse i Lersjøen. Der hadde vi en helt topp dag med bading og avslapping pluss litt prat da. Bosse er en tidligere spillemann fra Sverige. Bosse Lersjøen orkester. Men også i mange år en trogen kommunist med toppene i

tidligere DDR på vennelisten. Så kom tiden for å reise til Technik Verein Pütznitz. Her er alt som er laget i Østblokken, Å da mener jeg alt!! Fra mopeder til store stridsvogner og fly. Må si at etter mine to flotte sønner og fruene da, var dette det største jeg har vært med på. Vi hadde avtalt å treffe Frank Hyka og en annen kar fra tidligere DDR. Begge var tidligere offiserer der. Vi hadde en utrolig morsom helg. Og for et delemarked. Oj oj. Igjen måtte Frua stoppe meg. Det var parader og brannslukking med Barkasser og IFA, det var amfibiekjøretøy og terrengkjøring. Det var blanke biler og det var slett ikke blanke kjøretøy.

En P70. De første av disse som kom til Norge måtte settes inn på et lager med overrislingsanlegg fordi de hadde begynt å spire. Dette for det karosseriet er laget av avfallsstoffer fra bomullsindustrien. Så ble de pusset ned og lakkert.



Og så en IFA W60 Som ble benyttet av NVA. Kassa bak kan lukkes hermetisk i tilfelle atomavfall. Brukes til kommandoplass.

Et rikholdig delemarked for oss som kjører DDR kjøretøy. Barkasser så langt øye rekker. Å, for et syn.



Hit skal jeg GARANTERT neste år. Dette er det største av det største. Så kom august, da var tiden inne for Muledåggån. Muledåggån er for de uinnvidde dager vi har fått til i sammen med svigers i Levanger.

Ved 14 tiden var vi klare for turen hjemover, som skulle gå motorveien. Vi kjørte til Neustadt hvor noen av oss overnattet. Turen videre gikk knirkefritt, og da jeg var hjemme hadde jeg kjørt 1340km. Og tro det eller ei Ghian hadde brukt 0,57l/mil. Merket det da vi tanket, jeg fylte alltid mindre en de andre. Takk til for en fin tur og en fin gjeng å reise sammen med, om 4 år er vi på tur igjen.

*Knut Sommerstad*



*Bilden på motsatt side viser bilene i fergekøen, først i Oslo så i Rødby. Nederst har vi funnet et hotell i "rik-tige" farger i Celle. Nederst et bildet fra selve treffet. Bildene på denne siden er studier av den nyrestaurerte Karmann Ghia 'n.*





## UTSIKT OVER FJÆRLANDFJORDEN

På januarmøtet i KAS kom redaktøren med en mild oppfordring om å komme med bidrag til årsskriftet som var like før trykking. Det rant meg da i hu en hyggelig episode på vei hjem fra Ålesund etter Norgesløpet. Det som er det fine er at den kan dokumenteres med en liten billedserie.

Underveis var det en stor del av deltagerne som stoppet opp ved Fjærlandsfjorden. Der var det laget en fin utsiktsplass med en koselig spiseplass nedenfor "galleriet" hvor vi stod. Det viste seg at det var satt opp en stor skiferplate mellom bord og stoler på spiseplassen. På skiferplaten var tegnet et omriss av det mektige fjellet på den andre siden av fjorden, med orientering om navn og høyde over havet, på de forskjellige toppene vi så rett foran oss.

Det er da Vidar Grønli viser initiativ og hopper ned og gir til beste et lite foredrag over severdighetene tvers over fjorden, og som dere ser ble han veldig engasjert i oppgaven som han løste med glans!

Arild Sten-Halvorsen



Bjørn Olsen og jeg tilbake til verkstedet. Der hadde gearboksen ankommet og denne ble åpnet mens Bjørn dro for å kjøpe mat. Vi hadde jo ikke spist frokost ennå.

Den innlånte gearkassa så bedrøvelig ut innvendig. Den var helt tørr og hadde tidligere stått med litt vann i. Selve huset kunne brukes og det aktuelle drevet kunne godtas med nød og neppe.

Vi tok oss tid til en par brødkiver med gulost og gearolje etter dette.

Fordforhandleren tryllet fram nødvendige pakninger og vi satte igang montering av en brukbar kasse.

Snart var kassa sammen og vi kunne bistå Erik med å få denne på plass igjen. Først måtte clutch-huset settes sammen med gearkassa, deretter inn med det hele på svinghjulshuset.

Siden var det å rulle fram bakakselen og montere denne til bilen igjen sammen med fire bremsestag.

Da gutta på verkstedet skulle gå hjem var Forden forsåvidt klar, men vi valgte å la den stå til morgenen etter. Da gikk vi over alle skrueforbindelser på nytt, - sjekket låsinger osv. og monterte de siste delene.

Så var det tid for en kort prøvetur. Sjøførens smil da han vendte tilbake vidnet om at han var fornøyd med reparasjonen.

Så var det oppgjøret da. Erik stilte opp på sjefens kontor å ville gjøre opp for seg. Vi hadde heftet dem i flere timer og lånt løftebukk og verktøy.

Han fikk etter litt press lov å betale - for en liter gearolje.

Resten av turen gikk som den skulle. Vi kom avgårde fra hotellet bortimot en time senere enn planlagt, men vi hadde god tid. Vi skulle bare opp til Ribe den dagen.

Der overnattet vi i hver vår celle i det gamle fengslet, men vi ble sluppet fri dagen etter.

På turen nordover spiste vi lunch med et dansk vennepar i Hvide Sande. De stilte med "A" Ford, på dansk maner, full av god mat.

For å kompensere for fengselsoppholdet overnattet vi på Kokkedal Slott i Brovst natten etter, før vi dagen deretter kunne ta Superspeed 2 tilbake til Larvik fra Hirtshals.

Når alt kommer til alt, en av de morsomste A-Fordturen vi har vært med på.

Erik har senere overhålt to gearkasser. En han har montert i sin egen Road-

ster, og en som han har vært i Kiel og levert til Günther.

Flaks er noe man opplever i forbindelse med uflaks, hell har men helst i forbindelse med uhell.

Det er helt klart at gearkassen kunne havarert et langt verre sted en foran verksteddøren til fordforhandleren i Kiel, hvor attpåtil sjefen er A-Ford interessert.

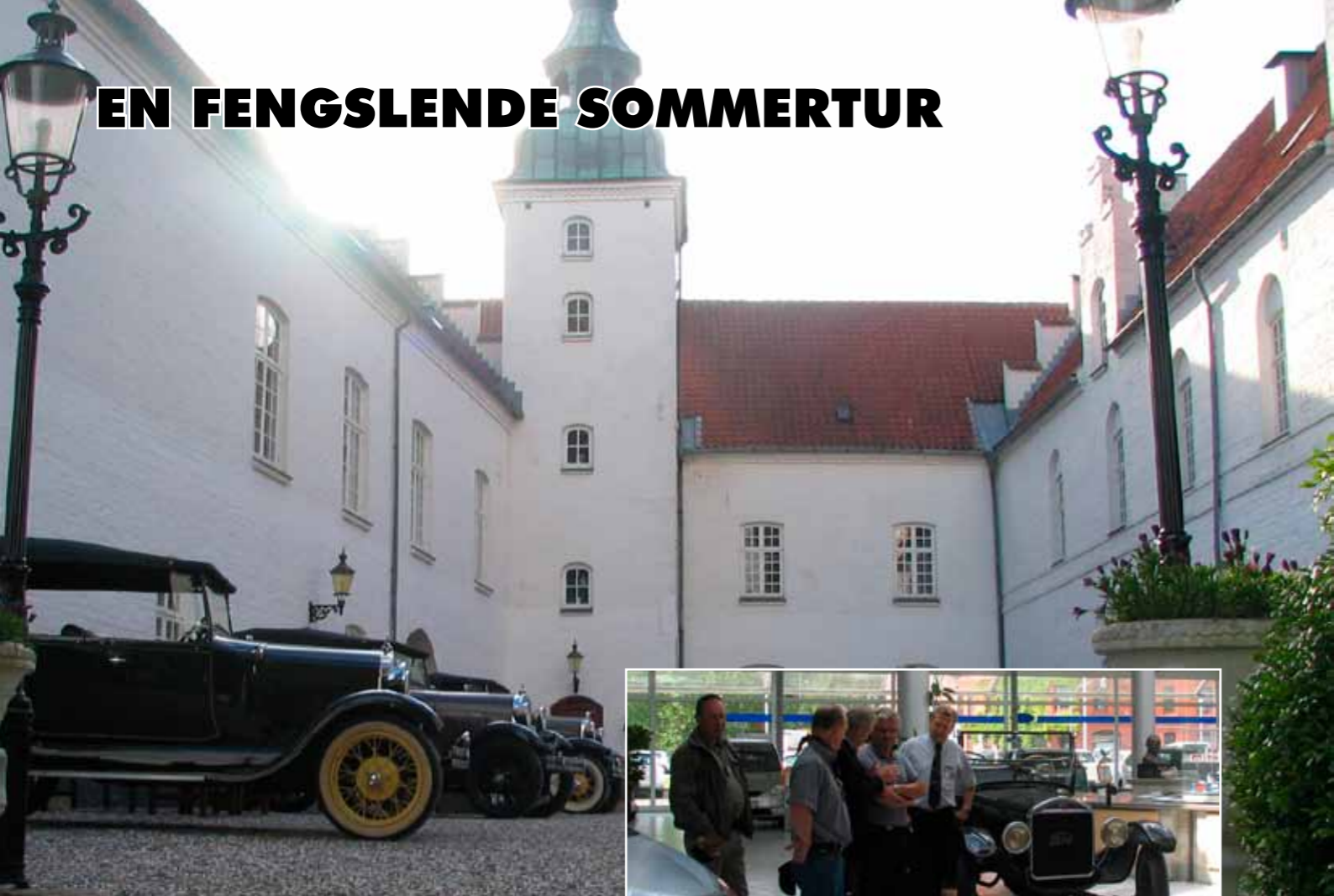
Bjørn Sand

På motsatt side, Fordene trygt plassert i borggården på Kokkedal Slott siste kvelden. Det lille bildet viser herrene samlet i Fordbutikken i Kiel.

Til høyre: Günther F Schultz i garasjedøren. Under interiøret i hans garasje, og nederst: Erik gjør siste innspurt i verkstedet.



# EN FENGSLENDE SOMMERTUR



Fjorårets A-Fordtur for Liv og meg gikk sammen med to andre venner i våre A-Forder til Tyskland/Danmark i fellesferien.

Vi valgte å starte med å ta Colorline til Kiel, for deretter å kjøre opp gjennom Tyskland og Danmark til Hirtshals med påfølgende ferge til Larvik.

Dette skulle selvfølgelig ikke gjøres på en dag, og første overnattingen skulle skje bare 25 km fra Kiel.

Vi valgte å droppe frokost ombord for heller å finne et sted i Kiel for en tidlig lunch.

Vi hadde kvelden før diskutert litt, og funnet at vi skulle kjøre direkte til den lokale Fordforhandleren Paulsen & Thoms GmbH som nettopp hadde feiret stort jubileum, 80 år.

Vi visste at eieren hadde både T-Ford (kjøpt i Larvik) og A-Forder. I tillegg har han en byste av Henry Ford modellert av Magnar Kjeldsmo i Oslo.

Bjørn Olsen kjørte først av fergen i sin -28 Phaeton, og hadde Fordbutikken i sikte via GPS'en.

Vi to andre: Erik Storm-Olsen i -30 Roadster og jeg i -29 Phaeton fulgte etter så godt vi kunne.

I tverrgaten inn til adressen var det en

forferdelig brolegning, og da vi svingte inn til antatt riktig adresse så vi at vi hadde kommet feil.

Dette var verkstedet, og butikken vi skulle til lå på den andre siden av gaten.

Vi svingte opp mot verksteddøren for å snu, og idet Erik la inn reversen på Roadster'n virket det som om Forden ikke kunne bestemme seg for om den skulle gå forover eller bakover, og det var noen stygge lyder fra undervognen.

Vi fikk imidlertid parkert og gikk inn for å beskuе butikken. Der traff vi sjefen selv, Günter F. Schulz, som vi hadde sett ved tidligere grensetreff bl.a. på Hamar.

Erik la fram sitt problem, og fikk låne løftebukk på direkten. Erik er utdannet bilmekaniker og har jobbet med A-Forder i en årrekke.

Derfor lot vi han ordne dette alene. Mens han ordnet dette tok Schulz oss med hjem til sin garasje. Våre biler med all bagasje ble stående igjen

godt passet på av en av læreguttene i firmaet. Som bildene forteller var dette vel verdt tiden. Spesielt for Bjørn Olsen som har kjøpt en Cabriolet, samme karosseritypen som Schulz hadde stående.

En kort telefon til Erik fortalte at teorien var et løst bremsebelegg, men undersøkelsene fortsatte.

Da vi returnerte etter vår utflukt var ikke humøret så godt lenger, feilen var lokalisert til gearkassen, og den måtte ut. Det manglet en tann på et drev, og årsaken til dette var å finne i at låseringen for det bakre lageret hadde løsnet, og vært med noen turer rundt.

Selve huset var ødelagt. Vi kunne imidlertid fortelle at Schulz hadde en A-Ford gearkasse stående hjemme i garasjen, - den hadde vi sett.

En bil ble sendt tilbake for å hente gearkassa mens vi andre valgte å kjøre til hotellet vi hadde bestilt.

Etter å ha anbragt damene der, dro

Etter å ha anbragt damene der, dro

Etter å ha anbragt damene der, dro



Torgeir Krogen var påmeldt "Sneglefarten" med sin DeDion 1906. Den ble ikke ferdig, så i farten må han bite i gresset å bruke en nyere bil. - En Renault 1911, som ikke har vært rørt på et år, startet uten problem. Kanskje Torgeir også får lyst på nyere bil slik som alle andre, du ser det er enklere med dem!

## AMAZONFLODEN

Volvo Amazonen hjemme i garasjen står stille nå, det er rolige dager selv for en Volvo. Den har rett og slett ikke vinterdekk

Før forrige sesong ble det gjort noen forbedringer. Det kom på plass nytt trekk innvendig og nye matter på gulv og i bagsjerom.

Panseret ble lakkert uten at eierne er helt fornøyd. Ventilasjonsrutene har fått en oppsjekk, og det er nye gummilister på dører og bagasjelokk.

Sist sommer var det årlige Amazontreffet i Stavern samme helgen som Gladløpet.

Sønn og familie ville delta i Gladløpet i lukket A-Ford, og Liv skulle kjøre Amazon meg meg som kartleser. Følgelig kjørte vi hver vår bil til Stavern. Liv Amazonen og jeg A-Forden.

I Stavern leverte vi A-Forden til sønnen, og jeg satte meg inn hos Liv i Amazonen. Joda, det hadde begynt å regne. Vi visste at Amazonen ikke var helt tett, og jeg hadde hatt bilen hos glassmester. Der gjorde de ingenting, de ga rett og slett opp. Har de glemt gamle kunster? Vi kom oss gjennom løpet, og dro på besøk på hytta til noen venner for overnatting.

Heldigvis hadde vi med pressening å legge over bilen, men det ikke bare regnet, det blåste også. Derfor ble det en urolig kveld for å holde presseningen på plass. A-Forden? Den stod i garasje inne i Stavern, men den er tett!

Vel, - Volvo'n lakk, og noen sier alle Amazoner lekker mer



eller mindre. Godt vi har brønner på gulvet slik at vi kunne tømme disse regelmessig. Endelig forstår vi hvorfor Volvo kalte bilen Amazon. Den er oppkalt etter Amazonfloden. Så nå skal ruta ut for sjekk av gummlista og settes inn på nytt av fagfolk. Hvor er dere?!!

I påvente av mekketemperatur i garasjen ligger en overhølt gearkasse med overdrive og nye hengsler og fjærer til bagasjelokket og venter. Vi er lei av å få lokket i hue!

Så kommende sommer skal vi kjøre Amazon forhåpentligvis uten å bli våt, og vi skal overdrive.

I kjeller'n ligger et manifoldsett med to SU-forgassere, Hm? Man vil gjerne tro det kommer flere år!

Bjørn Sand

# CABRIOLET-PROSJEKTET I BANEVEIEN



Det var i det herrens år 2000 jeg tok skrittet inn i veteranbil-miljøet. Jeg overtok en bil av en eldre bror av meg. Han hadde kjøpt bilen, såkalt ferdig restaurert, importert fra Argentina. Men etter hvert gikk det opp for broderen at kravene til restaurering er noe annerledes i Argentina en har i landet. Han fikk overhelt forstillinga og bytta motor, men han skrudde ikke selv. Han var veldig glad i å kjøre bil, men det tekniske begrenset seg til å fylle bensin. Så han erkjente etter hvert at skulle han få bilen i tip topp stand, ville det bli en kostbar veteranbil. Han tilbydde meg bilen, og vi ble enige om prisen og dermed var jeg eier av en Ford. Det jeg visste om bilen var at det var en Ford A Cabriolet, 1931 modell. Jeg dro oppover til Lom siste helga i mai for å klargjøre doningen til Flåkløya GP.

Problemen meldte seg allerede før start. Forden var ikke riktig med, det ble fort klart at det var noe galt med bensintilførselen, men jeg sleit meg fram til bensinstasjonen og fikk fylt tanken og rakk starten med et nødskrisk. Men problemene ble ikke løst ved å fylle bensin, den fortsatte å rykke og nappe og stadig kom det noen kjempe-smell fra eksospotta og luftinntaket. Nå har Henry Ford fått laga denne bilen enestående enkel, bare en skrue for å ta av og rense forgasseren. Dette kom godt med for forgasseren ble skrudd

opp et utall ganger, og hva som forårsaka problemene ble også klart. Rust i bensintanken var årsaken, men det var umulig å få gjort noe med under løpet. Etter å ha skremt livet av et utall hunder og katter langs ruta, og en masse stopp, fikk jeg klippet kilen mellom drivaksel og hjulnav, idet jeg skulle trille i gang etter ett stopp. Dermed var løpet for mitt vedkommende definitivt over, men jeg hadde da blitt den uheldige eier av en Ford den helga. Heldigvis var ikke min samboreren, Laila, med på den turen, og bra var det. Det kunne jo ha vært uheldig for motivasjonen for senere turer, og ikke minst forståelse for fremtidige investeringer.

Bilen ble så transportert på bil fra Lom til Kongsberg, og så var det i gang med å få bilen i stand igjen. Først ville jeg konsentrere meg om det tekniske for å få bilen i "kjørbar". Kort fortalt overhale jeg bremsene, med nye bremsetromler av støpjern. Jeg satte på nye hjullager rundt om, og selvfølgelig måtte jeg rengjøre å behandle bensintanken som var full av rust. Etter diverse testkjøring, bestemte jeg meg også for å sette på nye støtdempere. Her gikk jeg litt på kant med hva som er god kutyme i veteranmiljøet, men jeg tenkte "safety first" og satte på "flaskdempere". Jeg satte også på en styredemper. Dette er jeg svært fornøyd med. Du får en følelse av å kunne

bestemme litt hvor i veibanen bilen skal gå, og det er en fordel når man ferdes på veien sammen med andre trafikanter.

Etter å ha blitt en uheldig eier av en Ford, etter min første opptreden i Flåkløya GP, gikk den følelsen fort over etter jeg fikk bilen hjem. Etter kontakt med "Ford kjenner(e)" i KAS miljøet, forsto jeg at bilen var særdeles interessant. Bilen jeg hadde kjøpt, var en Ford A 68-C. Etter offisielle salgstall fra Ford er det totalt produsert 6842 biler av denne modellen. I Norge er det bare en 68-C til, som er eid av Leif Rust. Den bilen jeg har er blant de 600 første eksemplarene. Dette i følge klubben for modell 68 "over there", for Briggs fabrikken hadde igjen 600 torpedoplater av tidligere modell, som skulle brukes opp. Så en av de platene sitter på min bil. De mest synlige forskjellene mellom 68-B og C er nevnte torpedoplate, og 68-C kom med skrådd frontrute, det samme hadde Viktoria, Town Sedan og deluxe Sedan.



Ford A Cabriolet 68B 1930



Ford A Cabriolet 68C 1931

Det at man har en sjelden modell, kan også by på utfordringer, for det er klart vanskeligere å få tak i deler når produktjonsvolumet er lite. Det er blant annet en liten endring på setene. Antall spiler i for eksempel stolryggen i svigermorsetet er økt fra 7 til 11 spiler, men dette kan skaffes fra Le Baron. Samme leverandør har også kalesje. Kalesjen som sitter på bilen er svart, men den

# EN ÅPENBARING I KAS SOM KOM OG FORSVANT



Vi har opplevd mye bra i KAS gjennom årene, men at vi skulle bli beriket og velsignet av en prest tar nok "kaka" så langt. Prest og prest fru blom. Denne figuren som kaller seg prest er egentlig en noe tvilsom feltprest. Itte no galt med det, men feltprester er jo normalt noe mer lurvete i sin gjøren og laden. De har opplevd litt mer enn bare salmesang, preken og bordbønner. Så sånn sett passer han bra til denne gudfryktige og salige rolle. Prestekragen som han til og med sov med passet også kjempefint. Hans varme og salige blikk minnet mest om en blanding av en godmodig snill prest og en "satt" tilårskommen munk.

Vedkommendes tvilsomme rolle som konkurstrammet transportør i småkolibransjen i Vestfossen og deretter forsøk på spritsalg til trengende på

toppen av Trollstigen får vi unngå i all stillhet. Vi har alle trått litt sånn skrått i løpet av årene og med vekslende hell.

Jeg vil minne leseren på at styret i KAS ikke på noen måte har styrebehandlet prestesaken og heller ikke kommet med hentydninger om behov for tilgivelse eller velsignelse i KAS. Jeg vil som øverste myndighet og på vegne av styret i KAS også opplyse at prestegjeringen er utført på frivillig basis og helt uten honorar. Styret er imidlertid meget takknemlig for det fine feltmessige arbeid som er nedlagt og blitt KAS til del.

Feltpresten dukket bare opp sånn uten videre, og har utøvet sin gjerning til alles tilfredshet.

Lurer du på hva vedkommende har utført i sin prestegjerning? Tja, det

lurer styret på også. Først fikk vi beskjed om at det i Eikeravdelingen plutselig hadde dukket opp en prest sånn over natten. Så ble alt stille inntil vårt klubbmøte i Skistua i Funkelia Skisenter. Han sa ikke mye, men hans tilstedeværelse var nok til at stemningen ble både salig og på en måte guddommelig. En fin og varm aften der vi alle følte en indre ro i sjela. Feltpresten la nok merke til saker og ting for på årets julebord i KAS slo han til og nesten rev av seg prestekragen i hemningsløs mobbing av øverste myndighet, selveste Presidenten. Salige utbrudd og tilnærmet tungetale ble gjestene til del og salen fulgte opp med latter og brøl.

At derværende feltprest drakk både øl og julebrennevin får tilgis. Det kalles visstnok nattverd.

Han velsignet i alle fall KAS julebordet og var faktisk med på å løfte den gode stemningen adskillige hakk. Dette må da være prototypen på en moderne og folkelig feltprest.

Så ble alt stille igjen inntil samling i bygget til gutta i Buskerud Industri-vulk. Aksjon Motor var i gang. Jaggu dukket prestemannen opp der også og nå som vaffelsteiker og servitør. Vafflene gikk unna og gode var de også, påstås det. Det bemerkelsesverdige var ikke selve steikinga, men at samtlige slapp unna bordbønnen. Det var også lov å banne, men kun etter behov.

Dette ble så visst ingen gudstjeneste, men motortjeneste i aller beste stil. Så kom meldingen rett før julhøytiden. Bimmer'n har lagt Prestekragen på hylla og er nå klar for andre (u)gjerninger. Vi i KAS ønsker lykke til videre.

Biskop Evensen



Ord fra podiet på Lågdalsmuseet under et av våre møter tyder på at styret funderer på å besøke Dakota Norway på Torp i inneværende sesong. En tur med denne maskinen, - konstruert i 1936, ville være midt i blinken for klubben.

Det er motor på begge sider som de med V-8 sier, - ikke bare 8, men to ganger 14 cylindre. Tenk deg hvordan råder og veivaksel er bygget sammen her!

Bjørn Sand

korte turer for og finne ut hva som måtte gjøres på sikt, og for å bli kjent med den. Lengste turer 2008 var Spiralløpet og Kongsbergknekken. Vinteren og våren 2009 ble det kjøpt inn nye dekk som ble lagt på, alt av tenningsdel, ny manifoldpakning, rensing og sjekk av radiator, Jan Sandholt demonterte bakaksel, byttet lager og justerte opp klaringer, alt virket ok. Så kom turen til Ålesund som vi hadde meldt oss på, vi reiste fra Hokksund i godt varmt vær i åpen bil og alt så ut til og gå bra. Bilen gikk bra men den begynte og bli varm da vi nærmet oss Lygnaset, her ble det en stopp med etterfylling av vann. Da vi kom til Eina nytt det ikke lenger, den kastet ut vann hele tiden så vi bestemte oss for og snu og reise hjem og bytte til Oldsmobile.



Det viste seg senere at radiatoren var helt tett på toppen så alt vann som kom fra motoren gikk rett i overløp og ut. Radiatoren ble levert til Mørkved på Kongsberg som monterte inn nytt register, etter dette har det blitt bra. Vinteren 2009-10 har toppen blitt demontert på grunn av stor lekkasje i ventilene, Jan Sandholt har topp og ventiler for full sjekk, så vi håper bilen blir i bra strekk til sommersesongen 2010.

Buicken's eiere fra den var ny: Kjøpt ny av professor Torstein Dale, Geitmyrsveien Oslo. 15.05.1935 reg nr A-436. Ifølge registreringspapirene kostet

denne kr 14000.- ved første gangs registrering. Torstein Dale var professor ved rikshospitalet og hadde på grunn av sin stilling kjøretillatelse under hele krigen, derfor ble ikke bilen tatt av tyskerne. Det tyskerne ikke visste, var at Dale var med i motstandsbevegelsen og at bilen ble sporadisk brukt til å kjøre flyktninger til svenskegrensen i nattens mulm og mørke. Dette er opplysninger som jeg har fått av hans sønn Knut Dale, skal forøvrig besøke han til sommeren med Buicken. Knut Dale solgte Buicken til Reidar Kristiansen og hans svoger Karl Erik Rognerud, Asker, 22.03.71, da fikk bilen uheldigvis nytt reg nr C-1935. Kristiansen og Rognerud solgte Buicken til Arne Chr Karlsen, Sylling

i 1972 som har hatt den til jeg kjøpte den 09.03.2008. (Han hadde den i 36 år) Siste tilskudd i bilparken er en 1937 Buick Spezial series 40, dette er en bil som de fleste i Kongsbergklubben kjenner til. Bilen ble kjøpt ny av Kongsberg Våpenfabrikk 02.04.1937 og solgte den til Hans Ulleberg, Skollenborg 25.06.1946. I gamle notater Ulleberg har skrevet ned hadde bilen en km stand 29.08.1957 på 43167, så han kan ikke ha kjørt mye med den, dagens km stand er 52050. Bilen ble overtatt av Kristian Halvorsen, Skollenborg 03.03.1995 etter 49 år i Ulleberg's eie.

Jeg kjøpte bilen 23.06.2009 av Kristian Halvorsen's arvinger. Dette er en nydelig bil å kjøre, og i meget god orginalstand. Til slutt må jeg få takke for god motagelse i et koselig miljø som nytt medlem i KAS.

*Gunnar Kristiansen*

Dersom Bjørn Evensen mener å kunne kalle seg president, må vel Gunnar kunne kalle seg general. General Motors. Her er det GM produkter som står i høysetet. Min "største" opplevelse med Gunnar Kristiansen er under en utflukt med MHK i Drammen tidlig på 70-tallet. Vi kjørte nedover fra gruveanleggene til Blaafarveverket. Gunnar kjørte først i sin nyrestaurerte 1927 T-Ford, og jeg i bilen til faren min en Opel Kapitän 1957, - en bruksbil den gangen. Da var det han som kjørte Ford og jeg kjørte GM.

I en sving møtte vi en Volvo PV med en ung mann bak rattet, og han trodde han hadde veien for seg selv. Her gikk det bredt, ikke mye plass til Forden. Gunnar tro på en eller annen pedal. Samma det på en pedalford. Enten bremses du, eller så trår du inn revers eller så trår du inn et lavere gir. Det er bare å trå til. Bremses på forhjula kom ikke før på A-Forden året etter. I alle fall kom rompa på Forden ut til venstre og Forden for ut av veien. Jeg så noen småbusker la seg overende, og Volvon passerte. Øyeblikket etter hadde jeg nok med å møte Volvo'n, men i det fjerne skimtet jeg T-Forden som spratt opp på veien igjen i fin form, han stoppet ikke engang. Gunnar bare fortsatte som ingenting hadde skjedd. Forden hadde ikke en skramme viste det seg da vi senere stoppet.

Vi regner med at når du har gått fra Oldsmobile til Buick er det Cadillac som er neste i samlingen?

Så et tips! Dersom du ikke liker reg nr. på Buicken som er C-1935 på -35 modell, har du sikkert mulighet til å få byttet. Dette er et typisk tilfelle av arten.

*Bjørn Sand*



skal være grå, med en luke bak slik at sjåføren kan kommunisere med svigermor i baksetet. Landauerjernene som fulgte med bilen er av en 1930 modell (jernet som strekkes ut når kalesjen slås opp), disse er ikke å få tak i, så de må jeg lage selv. De er allerede støpt i messing, så det er "bare" bearbeidinga og formiklinga som står igjen. Per dags dato her jeg et stort problem, og det er bensintanken. Den som fulgte med bilen er av en eldre modell, så jeg er på leiting etter en bensintank til en 1930-31 modell. (Mottar gjerne tips om det finnes). Så er det fargevalg. Som kjent kunne man få Ford i aller farger bare du valgte svart i følge Henry him self. Når det gjelder 68-C skjedde det en endring. Dette var under depresjonen og det var problematisk å bli kvitt bilene, samtidig hadde det blitt konkurranse på markedet. Så i juni 1931 gikk Ford ut med tilbud om at 68-C kunne bestilles i alle fargekombinasjoner innen Ford sine farger, felgene ble allerede lakkert i samme farge som stripene. I tillegg kunne bilen bestilles med sikkerhetsglass, alt dette med ett lite tillegg i



prisen. Så dermed blir min bil rød. Bildene under viser framdrifta av prosjektet, ikke så oppløftende kanskje, men en ser i vertfall at det er i gang.

*Gudmund Marstein*

*Vi kryssert tommlene for at Gudmund får karosseriet sammen igjen og får det tilbake på bilen før det går alt for lang tid.*

## TRIUMPH TR6 - FRA BRUK TIL RESTAURERING DEL II



*Karosseriet på egne hjul igjen for transport til lakkering. Høyre dør krevde en større oppretingsjobb, der var det mye plast Som det framgår av bildet over var den originale grunnningen i innerskjermen helt inntakt. Under er det like før doningen blir grønn, og spenningen stiger.*



I Automobil Chaufføren 2008 skrev jeg litt om hva jeg hadde holdt på med i garasjen det siste året. Og avsluttet med, fortsettelse følger.....  
Her er en liten rapport fra 2009.

### Endelig lakkering

Planen for 2009 var at deler av bilen skulle være lakkert i løpet av første halvår. Det gikk nesten helt etter planen. De første månedene av året gikk med til sveising og tilpassing. Dører, panser og koffertlokk var ganske bra, men skjermene var litt rustne i overgangen til kanalen på begge sider. Utbedringer var i høyeste grad påkrevd og platedeler måtte fabrikeres og byttes.

I slutten av mai var karosseriarbeidet ferdig og bilen kunne flyttes til garasjen til fatter for lakkering.

Der ble det noen intensive uker med sliping, sliping og atter sliping for lakkeringen kunne starte. Vi delte det litt opp for å få til en praktisk gjennomføring på relativt liten plass. Selve karosseriet ble lakkert før ferien, og alle de løse delene, skjerm dører osv., etter. Det var som en drøm som gikk i oppfyllelse når alt kunne trilles tilbake i garasjen hjemme, blankt og fint i begynnelsen av september.

Det tok tid og var slitsomt, men jeg synes det var verdt innsatsen.



museum, denne ble kjøpt og brukt en tid.  
Restobjektet ble solgt til Gunnolf Larsen i Mjøndalen og ble registrert på F-100, senere solgt til Bergen.  
Året 1984 ble Oldsmobile six 1938 m kjøpt fra Bærum, restaureringen kom ikke i gang før 85-86. Begynte på verkstedet til Nedre Eiker kommune i 1986, her var det et fint veteranbilmiljø da alle 3 som var ansatt her drev med veteranbiler. (Jan Sandholt, Tore Bjerke og meg selv) Motoren til Oldsmobile ble overhaldet her med meget god hjelp fra gutta. Bilen ble ferdig 87-88 og registrert på F-405, et nummer jeg hadde hatt på en tidligere bruksbil.

På 90 tallet dalte aktiviteten noe, men var sporadisk med, for interessen lå der hele tiden. I 2003 begynte det og bli litt mer fart i sakene igjen. Det ble det kjøpt en Chevrolet lastebil 1946 med delebil sammen med min sønn, disse bilene sto på en gård i Sigdal som svigerdatter og sønn har kjøpt. Bilen er registrert, men ute av drift på grunn av motorfeil. Tiden for pensjonisttilvæ-



relsen nærmet seg nå raskt, så planlegging av nytt garasjebygg med verksted som måtte stå klart til 2007 ble startet. Dette gikk greit.

Så over til utgangspunktet, Buick -35. Hadde en tid vært ute etter en åpen Buick fra 1947-50 da jeg ved en tilfeldighet fikk rede på at Arne Chr Karlsen, tidligere klubbkamerat i MHK overveide og selge sin 1935 Buick på grunn av mangel på tid og mange andre prosjekter. Dette var en bil som jeg kjente godt til, 30 år tilbake i tid. Husker godt at Karlsen kjøpte denne i 1972 i meget god stand med bare 70000 km på telleren, dette var en bil

som mange av oss den gangen kunne likt og få kjøpt. Bilen ble delvis restaurert de påfølgende år med ny lakk og kalesje.

Etter at jeg fikk rede på at denne bilen muligens var til salgs var jeg rask med og ringe til Karlsen selv om jeg i utgangspunktet hadde tenkt meg en litt nyere bil.

Karlsen var meget positiv da jeg tok kontakt og syntes det hadde vært fint om bilen ble værende i distriktet hvis jeg var interessert.

Reiste ut til Sylling med spenning, var ikke i tvil da jeg fikk se den etter mange år, og vi ble fort enige om prisen. Bilen ble hentet hjem til Mjøndalen etter pinse 2008.

Vel hjemme i garasjen var tiden inne for full sjekk, den hadde tross alt ikke vært startet på ca 10 år så dette var spennende. Etter en del forsøk fikk vi start på den og det høstes i første omgang ut til å være ok. For og få den kjørbare måtte bremsene ha full overhaling, sjekk og bytte av oljer, pluggstifter osv.

Sommeren 2008 ble bilen brukt til

# GENERAL MOTORS



Etter oppfordring fra formannen om å skrive litt om min 1935 Buick 68c skal jeg prøve og få ned noe på papiret, men må starte litt med begynnelsen. Interessen for bil har en vel hatt helt fra ungdommen av, men interessen for veteranbiler kom tidlig på 70 tallet. Var med på starten av MHK i Drammen, satt i det første styret 1973-74 sammen med en ung Bjørn Sand. Min første veteran var en Ford T 1927 m som ble kjøpt i Oslo 1971. Denne ble tatt hjem til Mjøndalen og restaurering ble påbegynt. Motoren ble kjørt til Otto Karud i Oslo for boring og nye stempler, øvrige deler som manglet ble tatt inn fra USA, ssammen med Leif Rust. Bilen ble ferdig 1974 og brukt i en del løp og samlinger, noe som Bjørn Sand sikkert husker.

Jeg husker jeg brukte T-Forden en gang jeg besøkte Per Bakke i garasjen hans på Kongsberg. Etter en tid syntes vi at dette ikke var så mye og kjøre med, det var vanskelig og følge trafikken, så den ble solgt til Ål i Hallingdal. Før salget av Forden hadde jeg kjøpt en 1933 Studebaker



Rockne i meget god stand, denne kjørte vi med i flere år før den ble solgt til Voss i 1979. Bilen er oppkalt etter Knute Rockne som opprinnelig kom fra Voss, han var en meget populær fotballspiller i Amerika så Studebaker konsernet ansatte han som salgssjef for og få litt fart i salget, men dessverre omkom han i en flyulykke i 1933. Dermed var det slutten for dette merket. (1931-1933). Bilen går i dag hos slektninger av Knute Rockne på Voss. Hadde også i denne tiden en 1935 Chevrolet original varebil som ble brukt en del. Våren 1976 ble det kjøpt en 1947

Buick 4 dørs sedan av Christian Falck Pedersen i Drammen. Bilen hadde gått som direktørvogn i Kodak Norge, kun 75000 km, denne ble solgt til Stavanger i 1978. Dette var jo ikke akkurat veteranbil på denne tiden, men en nydelig bil og legge ut på tur med, - den ble brukt en del til hytteturer til Veggli fjell. I 1981 byttet jeg til meg en 1928 m åpen Buick hos Einar Fjærvoll på Nesøya, i bytte fikk han en 1939 m Adler Trumpf junior cab, og en 1938 m Mercedes Benz cab som jeg hadde stående. Buicken var et bra restaureringsobjekt som ble demontert og begynt på, men under restaureringen dukket det en maken ferdig restaurert bil hos Kåre Kjeldsberg, Horten

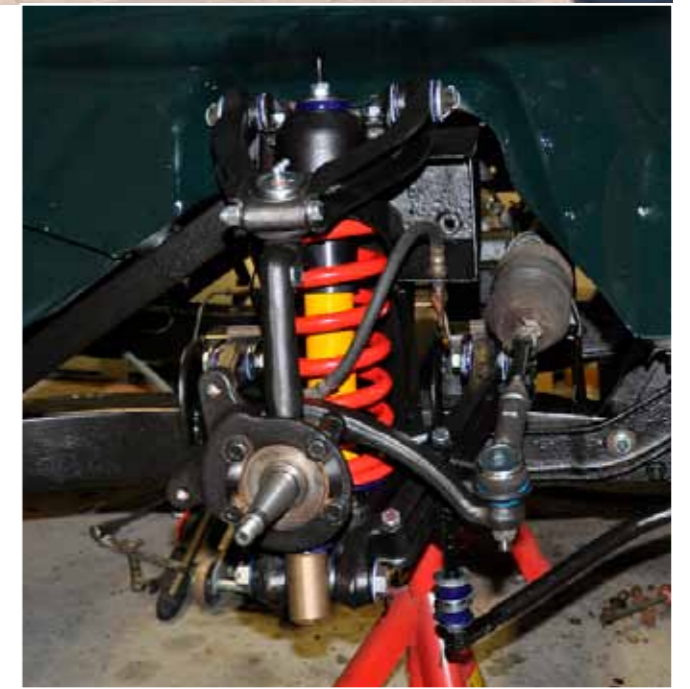


Lakken jeg valgte ble Jaguar Racing Green som jeg fikk tak i som akryllakk hos Haraldsen Farvehandel AS i Drammen. Der fikk jeg også tak i alt det andre vi trang for å gjennomføre lakkeringen.

## Overhaling av motor m.m.

I tillegg til platearbeid og lakkering har det gått med mye tid til å finne ut hvordan jeg skulle overhale motoren og skaffe deler til resten av bilen. Heldigvis kom det en ny katalog fra Moss Europe i mars, og da begynte en hyggelig prosess. Jeg tok kontakt og ble etter hvert satt i over til Jeff Marks (for de som leser en av Moss katalogene er det han som står bak "Jeff's tips"). Han har en TR5 selv og visste hva det dreide seg om og hvordan dette kunne løses. Det viste seg at hvis man handler for over £900,- er man kvalifisert til å være med i Moss Gold Rebuild Program, som gir deg 10% ekstra rabatt på gjeldende utsalgspris på alle varer i ett år. Jeg ramset opp for Jeff hva jeg var på jakt etter og han fortalte hvordan Moss kunne hjelpe. Det skal sies at jeg har vært i kontakt med flere forskjellige motorfirmaer i Norge uten at de kunne gi meg noe prisanslag på hva det ville koste å overhale min motor. Det nærmeste jeg fikk var kr. 30 – 60.000,-. Fra Moss fikk jeg fast pris £1.760,- eks. mva. og frakt. Noe som skulle tilsi noe i nærheten av kr. 25.000,- inkl. toll, avgift og frakt. Jeg slo til. For det viste seg at prisen inneholdt oppgradering til stage II, ombygging av toppen for blyfri bensin, ny kam, balansering av råder, veivaksel, svinghjul og kløtsj, ny kløtsj m.m. Stage II betyr en lett oppgradering som gjør at motoren med riktige forgasere, eksosanlegg og fordeler kan yte ca. 150 hk i stedet for 104 som er originalt. Eller omtrent det samme som den engelske utgaven av bilen fra samme årstall gjør. I midten av mai hadde jeg pakket motor og to girkasser klart i tre kasser. Jeg sendte over to girkasser også for å få flyttet over og overhalt overdriven som stod på den ene til den som hører hjemme i TR6'en. Den stod på en TR3B kasse jeg hadde fått av fader'n. Den jobben fikk jeg for øvrig også fastpris på hos Moss.

Men så var det å få sendt alt til England. Var først i kontakt med TNT direkte da jeg hadde fått et tips at det var et bra sted å begynne. Jeg prøvde å finne ut hva det ville koste å sende ca. 200 kg. til England – jeg trodde i hvert fall at det var ca. 200 kg. Etter litt frem og tilbake kom det frem at det





Som vist på foregående side: Forstillingen begynner å bli trygg og god. Over ser vi at motor og gearkasse er på plass. Så er det Lucas Evangelium, ledningsopp-  
legget skal på plass og det skal bli lys. Man får håpe at det ikke blir blinklys i alle lampene!



kunne jeg som privatperson ikke gjøre, maks 35 kg via posten, men med de riktige avtalene ville det koste ca. kr. 21.000,-. Er'e mulig.....?!??  
Heldigvis hadde jeg et lyst øyeblikk rett etterpå og kom på ATS Cargo i Kongsberg. De slo av ca. 90% på prisen jeg hadde fått fra TNT, og da var vi i gang. Kassene ble henta hjemme i garasjen med varebil, enkelt og greit - av TNT..... Helt klart viktig med de riktige avtalene.  
Jeg nevnte ca. 200 kg. Kassene ble veid på grensa til 351 kg. Ikke så lett å veie på øyemål.  
Alt ble levert tilbake til meg i de samme kassene i midten av august sammen med resten av delene jeg bestilte. Det ble en del, og garasjen er fortsatt halvfull av nye deler som venter på å finne sin plass. Hele prosessen gikk utrolig smertefritt. Mye takket være veldig god service både hos Moss og ATS Cargo.

#### Byggesett i skala 1:1

I september startet det møysommelige arbeidet med å bygge bilen opp igjen. Ganske rart å skulle sette ting pent sammen igjen med nye skruer etter noen år med riving og rustfjerning. En spesiell følelse å holde på i garasjen i flere timer uten å bli nevneverdig møkkete på henda.

Jeg starta med dører og bakskjermer og fortsatte med forskjermene. Deretter hadde jeg tenkt å løfte inn motoren, men bestemte meg for å overhale forstillinga først. Hadde tenkt kun å bytte foringene, men da jeg måtte demontere den med vinkelsliper skjønte jeg at jeg måtte gå litt grundigere til verks. Alle kuler og ledd ble byttet og alt fikk et nytt strøk med maling.

Fjorårets siste aktivitet var å løfte motoren inn i bilen. Endelig tilbake på plass. Den har tross alt kun vært ute av bilen i 2 ½ år. Innen den blir starta første gang har det nok gått ca. 3 ½ år siden den var i gang sist. Tida flyr.....

#### Veien videre

For 2010 har jeg faktisk satt meg et mål. Jeg håper å kunne stille med egen bil på Sportsvognklubbens vårmønstring i begynnelsen av mai. Det er en del timer jobb igjen, men det meste som trengs for å få bilen på veien er i hus, så vi får se. Antallet rustne deler har krympa til noen få. Nå håper jeg bare på en mild ettervinter. Fortsettelse følger.....

Runar Sand



## DE DION BOUTON 1906

Torgeir Krogen fortalte for et år siden om sin eldste De Dion Bouton, og vi så bilde av et baksete som var under produksjon.  
Nå var det ikke bare baksetet som skulle ha litt pleie og omsorg. Og siden Torgeir egentlig bygger om huset ble endel gjøremål utsatt til siste stund.

Uka før han skulle reise til Bornholm for å delta i Styrkeprøven var bilen ennå ikke startet.  
Pytt, pytt, bilen skulle transporteres på henger så det fikser man underveis om det kniper.  
Det ble deltagelse og bilen fullførte for egen maskin.

Nytt baksete, nye skjermer, ny kalesje og tilbake i den originale grønnfargen. Man rekker mye på en uke og litt!

Bjørn Sand





# DAGSTUR TIL BLÅFARVEVERKET OG KOBOLTGRUVENE

Alle skal til Blåfargeverket i løpet av sommeren, så også KAS. En overkommelig dagstur på svært rolige bygdeveier. Som sagt så gjort. En søndag tidlig på høstparten dro en gjeng av oss i vei uten forhåndspåmelding og som vanlig med oppmøte i Hokksund. Slike enkle arrangementer eller skal vi kalle "på sparket" tur er noe vi bør gjennomføre hvert år. Opplegget denne gangen ble støtta av Kjell Thon på Vikersund som har visse forbindelser på Blåfargeverket. Han ordnet det slik at vi fikk tillatelse til å kjøre helt opp til selve gruvene. Kjempefint gjort Kjell, og takk for det.

I strålende vær kjørte vi over Skodsmoen til Skotselva og mot Åmot. Før Åmot tok vi av på en herlig bygdevei som passet perfekt for gammelbilkjøring. Passe smal og passe svingete. Vær oppmerksom på at i denne delen av fylket finnes et utall av bygdeveier som innbyr til avslappet gammelbilkjøring. Skaff deg et detaljert kart og du kan planlegge en dagstur som gir deg fine kjøreopplevelser.

Første stoppested var selve Blåfargeverket. Her ble lunsjen inntatt ute i det fri. Et kjempefint sted og mye å titte på. Er du interessert i lokalhistorie avlegg et besøk og planlegg litt i forkant. Husk at det finnes en del gamle bygninger også på andre siden av veien også. Du må da gå eller kjøre til dammen og den gamle butikken på øvre del av verket.

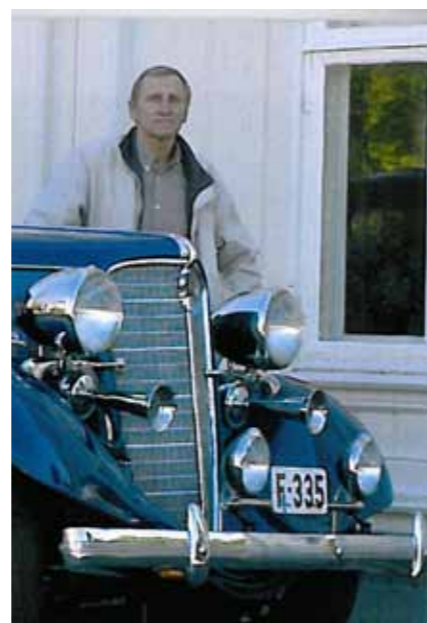
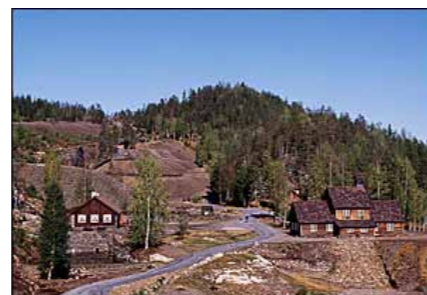
Vi var ikke alene denne dagen på Blåfargeverket da et mindre antall biler som deltok i veteranbilløpet til NVK, Sandviken- Sundvollen parkerte ved siden av oss. Hyggelig å treffe gamle kjente. Vi avtalte felles kjøring opp til selve gruvene og det ble en svært broket kolonne av veteranbiler. Det var spesielt morsomt å kjøre sammen med virkelige herskapelige vogner fra 20 og 30 tallet pluss noen kjappe tilårskomne racere av typen Bugatti og Jaguar.

Parkeringsplassen ved gruvene ble et interessant skue både av modeller og karosserifarger. Slikt vekker oppsikt uansett publikum og vi fikk også rikelig tid til å ta de enkelte klenodier nærmere i øyesyn. Det finnes mye fint

som er tatt vare på og som heldigvis blir brukt. For å få til et sosialt lag la vi beslag på både langbord og plass for medtatt utstyr og hadde det svært så hyggelig der oppe. Gruvne med tilhørende bygninger er etter min oppfatning vel så interessant som selve verket der det er anlagt på det som korrekt heter Gruvåsen. Utsikten er kjempefin og her kan du rusle faktisk hele dagen dersom interessen er stor nok. Selvfølgelig måtte det komme en aldri så liten regnskur ut på ettermiddagen, men det var ikke nok til at en ble våt en gang, så da så. Hjemturen ble opptil hver enkelt og "nye" bygdeveier ble kjørt. Slike turer er enkle å gjennomføre og krever minimalt med forarbeid. Vi var alle enig i at til sommeren setter vi opp forslag til flere slik utflukter så får den som ønsker stille opp og kaste glans over arrangementet. En dagstur blir så mye hyggeligere når vi er sammen og det skaper mer sosialt samhold. Det er så enkelt så enkelt. Stiller du skal vi komme med forslag.

*Bjørn Evensen*

*Eller som det kunne stått:  
Kom med forslag, så stiller vi opp!  
Bildene til denne artikkelen er rein fyllekælk, det kom ingen bilder fra innsenderen!  
Red.*



## KONGSBERGKNEKKEN 2009

Den 10. KONGSBERGKNEKKEN ble arrangert lørdag 15. august. For andre gang var værgudene ikke på vår side, likevel kom det 85 deltakere. Det startet med grått oppholdsvær, et par ekvipasjer startet med kalesjen nede. Etter hvert styrtet regnet ned og kalesjebilene kom i mål med taket på plass.

2 motorsykler fra Dovreskogen deltok også i det ufysiselige været og kom i mål med respektable resultater. Inge Halvorsen med BSA 600cc 1937 og Henrik Halvorsen med NSU 250cc 1954.

Start og innkomst var som før lagt til Magasinparken ved Nybrufossen, i sentrum av byen. Løypa gikk til Høen's veteranbilgarasje på Sansværveien, videre til Labromuseet, over til Berg skole, ned til Volden bru og til Eftelødt skole. Hvams-sida tilbake til krematorier i Gomsrud, videre over Myntbrua forbi Gamlekroa og nybrua til Magasinparken. Til sammen ca 5 mil.

I løpet var det innlagt 5 poster med spørsmål og ferdigheter innen ulike områder. For de minste var det også laget oppgaver.

*Håkon Skrede*



*Over: Vinnerbilen i fjorårets utgave av Kongsbergknekken, en -36 Chevrolet Pick-up med norskbygget karosseri, "barn fresh" som man sier over there. Vinnerne Solve Kristoffer og Thor Eiler Wang valgte poleringsutstyr fra premiebordet. Man vil tro at de karene har "vokst opp" i A-Forden som kjører bak.*

*Den gamle Kongsbergambulansen var på plass i år igjen. Man har sett annonse for salg av denne bilen, - burde den kommet tilbake til Kongsberg?*



# ÅLESUNDTUR OG NORGESLØP



*Bjørn Wennberg sikrer at utsikten skal være best mulig for de store naturopplevelsene*

Vestlandet var målet til KAS i 2009 og for en tur det ble. Normalt skal ikke det gå an å treffe innertier så til de grader, men slik er det nesten alltid når vi legger i vei på våre turer. Flaks, ja vel, men sannheten er heller at vår herre ser ned på oss automobilister i nåde og med stor beundring selv om bilparken er relativt ny. Flere av oss deltakere er i alle fall sånn passe tilårskomne. Så da så. Målet for turen var Ålesund by med deltakelse i Norgesløpet for spesielt interesserte og ble slett ingen nedtur hva angår inntrykk og opplevelser. De sto i kø hele veien og da spesielt der vestpå. Selvfølgelig var været som alltid på vår side og bidro sterkt til å gjøre alt så meget bedre. Det var varmt å kjøre åpen bil og antakelig enda varmere å kjøre lukket. Med en makstemp på hele 35 grader i Geiranger skal vi ikke akkurat klage. 30 varme på toppen av Trollstigen er heller ikke å forakte.

Nok om heite temperaturer. Kort og godt var det knallvært fra morgen til kvelds hver eneste dag. Ikke en enslig regndråpe en gang. Men da dette var over kom jaggu uværet. Du husker vel juli 2009. Det hele startet i Hokksund som vanlig. Noen få dro på onsdag og resten på torsdag. Onsdagsgjengen var deltakere i alt vesentlig ferdig med den verste puberteten sånn i alderen 60 pluss /minus og med biler sånn 75 pluss /minus. Vi syntes det var greit å dele den lange etappen opp til Bjorli i to. 40 mil på en dag med motorstøy, vindsus og vedvarende slåsskamp med norske asfaltveier er i meste laget. Derfor ble Bjørns Kro og Motell i Lillehammer mer passende på en onsdag ettermiddag. To Forder, en MG, en Nash og en Chevrolet alle fra 30 tallet kom vel fram. Problemet begynte egentlig før starten på Lerberg. B-Fornden til Janshaug

ville ikke på tur og sa stopp ved Haug kirke. Faktisk rakk denne herren å få Fornden på en henger før telefonene glødet og som øverste myndighet i KAS fikk jeg både overtalt og fortalt at slikt blir ikke godtatt uten videre. Redningen ble Eikeravdelingen nok en gang. Eiker Motorshop var også sterkt medvirkende tross at sjappa var stengt for dagen. Verksted og garasje hos Hassel ble neste stopp og det i beste middagstid. Gutta rykket ut på under fem minutter og beordret Janshaug til avvente begivenhetenes gang. Attpå til ble det servering på tunet på Søre Spæren. Snakk om service. Fornden kom på veien den. Er det noen sak? Samhold, gjestfrihet og hjelpsomhet. Helt korrekt. Dette er klubbmiljø i særklasse!!!!!!!!!!!!!! Ut på kvelden kom både Janshaug, dama og Fornden i mål. Dette ble feiret med snaps på rommet. En bedre middag hadde vi for lengst spist på en

## EN "NÆR DØDEN" OPPLEVELSE



Vi hadde hatt noen fine dager på vår rundtur med KAS på Vestlandet i juni 2009. Denne dagen kom vi fra Ålesund og fulgte samme rute som Norgesløpet. Bobla gikk som ei klokke, og fjellovergangen mellom Eidsdal og Geiranger var fantastisk og uforglemmelig. På vei ned Ørnevegen til Geiranger ville vi stoppe for å ta noen bilder før vi kom helt ned. Vi fant ei passende lita «lomme» ved veien med et sauegjerde som eneste stengsel ut mot stupet ned i fjorden. Mens vi sto der kom broren min Klaus og kona Lisbeth og parkerte bak oss. Bilder ble tatt, og vi var klare til å kjøre videre da vi hørte skrik og rop oppe i veien bak oss. Jeg snudde meg og så oppover, og fikk se en Nash cab fra 1929(?) komme nedover, med bilføreren i fullt firsprang.. ved siden av bilen! I passasjeret kunne jeg se at det satt en dame, men altså – ingen sjåfør! Den digre bilen hadde retning

mot oss, men av en eller annen grunn sneiet den først inn i betongkanten før den på ny tok retning mot oss. Jeg SKREK til mine reisefeller «Kom dere vekk»!!! Broren min, som allerede satt i bilen sammen med kona, tynte klampen i bånd og forsvant nedover veien som ei kule. Hilde, kona mi, kom seg ut av Bobla, men hadde ikke helt fått med seg hva som var i ferd med å skje..... Da, endelig og heldigvis, fikk damen i Nashen dratt i brekket og den store bilen stoppet, rett bak oss. Sjåføren, en godt voksen og røslig kar, kom seg inn i bilen sin og jeg fikk sagt noe slikt som at «dette gikk jo bra, tross alt», før han fór videre nedover veien – helt uinteressert i å føre noen samtale. Hadde ikke fruen i Nashen klart å stanse bilen, ville både deres bil og bobla vår – forsvunnet ut for stupet – Gud vet med hvor mange forulykkede. Vi fant ut da vi kom på camping-plassen i Geiranger hvem denne mannen i Nashen var, men nok om det.....

*Dette bildet ble tatt ca. 1 min. før Nashen kom førerløs nedover Ørnevegen!*



Jeg har tenkt en del på dette i ettertid, har også vurdert om jeg skulle ta kontakt med Nash-eieren, men det har ikke blitt noe av. Det kunne fort blitt gjort stort innhogg i Nærø-familien der over Geirangerfjorden, men «skjæbnen» var med oss og det gikk bra!

*Sebjørn Nærø*



deler byen i to. En helt grei justering av sinnsstemningen før middagen på hotellet. Under middagen fikk Eikeravdelingen en velfortjent påskjønnelse av Janshaug. Vinflasker og takksigelser kom fram påløpende bånd. Den som gir, han får heter det. Kvelden for øvrig ble for flere både fuktig og uforglemmelig. Særlig på en av suitene på hotellet der Eikeravdelingen selvfølgelig holdt til. På startstreken mårran etter var imidlertid de samme herrer noe mer reduserte der de satt og ønsket deltakerne fra KAS god tur ut i løypa. Norgesløpet trakk mye fint, men toppen var nok hotellbilene fra 30 tallet. Gedigne 7 setere i topp restaurert stand med herlig V8 lyd. Løpet ble en stor opplevelse og mange påsto at dette måtte være verdens vakreste veteranbilløp. Maken har vel få opplevd. Du kan lese mye om dette i diverse veteranbilblader pluss mye på "nettet". Siste etappe over fjellet og ned til Geiranger er vel noe av det vakreste en kan oppleve bak rattet. Du tror det ikke før du ser det og får en i tillegg 35 varme, sol fra skyfri himmel og en speilblank Geirangerfjord er livet verdt å leve. Det var bare å glede seg til samling og fellesgrilling. Det var leid hytter til alle, men på tre forskjellige plasser. Sånn blir det bare når så mange skal ha hytter på samme tid. Vestlandets største indrefilet ble lagt på grillen og den minnet mest om en gyteferdig lofottorsk. Selvfølgelig innkjøpt i Ålesund av gutta fra Vestfossen.

Så var det full rulle igjen dagen derpå og 2 alternative ruter til Kaupanger. Vel 20 mils kjøring. Enten opp stigningene opp til Djupvasshytta og langs gamle Strynefjellsveien til Videseter og

videre eller ut Geirangerfjorden med ferje og så videre. Vi valgte den tøffe ruta atter en gang dvs opp stigningen til Djupdalshytta ved Dalsnibba. Nå funka MG'n perfekt, heldigvis. Det var bratt, forferdelig bratt og langt. På fjellet var det selvfølgelig gamle Strynefjellsveien og Videseter som ble høydaren. Er du på disse kanter en gang må du bare ta deg tid til denne ruta. Det er som et eventyr. Det å beskrive resten av turen til Kaupanger kan trekke i langdrag. Kort fortalt en eventyrlig kjøretur der du ikke kommer i manko på fotomotiver. Har du tatt 100 bilder må du antakelig ta 100 til. Framme i Sogndal så vi straks slutten på dagens etappe og noe få kilometer til stoppet vi motorene på Norlandia Vesterland Resort. Et digert hyttekompleks der all fikk plass og parkering ved hver hytte. Felles grillkveld der alt var tilrettelagt fra betjeningen som også serverte. Stakkars kokker. De fikk mer enn "maten" og ble passe stressa. Det ble rett og slett for mye for dem. Det gikk bra til slutt det også, og alle fikk både mat og øl. For øvrig ble kvel-

den rolig. Folket begynte vel å merke "hardkjøret" både på dagtid og ikke minst på kveldstid. Mandag 29. juni og vi har kommet til den siste dagen og tid for hjemreisen. En tøffe etappe dette også og hele dagen vil gå med. Mange, mange seige mil skulle tilbakelegges. Turen gikk via Lærdalsøyri, Borlaug og Hemsedal ned til Gol der de fleste inntok lunsj. Denne ruten er vel godt kjent for de fleste og behøver ingen beskrivelse. Det var i alle fall svært varmt og en stopp i skyggen i Noresund måtte til. Utrolig varmt selv i åpen bil. Snipp snapp snute så var det hele ute og over. En stor takk til alle som deltok og gjorde dette til en fantastisk tur. Kanskje den fineste så langt. Det får du selv avgjøre. Ingen større uhell og ingen skader. Det er liksom prikken over I'en det at alle gjennomfører på så fin måte. En spesiell **STOR TAKK** til Inger og Bjørn Wennberg som faktisk kjørte opp ruta på forhånd.

*Bjørn Evensen*



veikro anbefalt av hr Gutterud. Torsdag formiddag var det lunsj på Lysaker Gjestegård på Norsk Vegmuseum. Her var det topp service og det var mulighet for å sitte både ute og inne i den gamle gjestegården. Dette stedet er absolutt verdt et besøk, og det er et meget interessant museum. Den tiden vi hadde til rådighet gikk så altfor fort dessverre og neste etappe gikk langs E6 gjennom Gudbrandsdalen. Egentlig ei grei transportetappe, men veldig, veldig laaaaang uten de store naturopplevelsene. Det er noen mil opp til Dombås og veien er ganske sporete. Torget på Dombås var et naturlig stoppested for en strekk og påfyll av forfriskninger.

Siste etappe denne dagen var over fjellet til Bjorli og Bjorliheimen Hotell med planlagt ankomst ved fem-tiden. Dette rakk de fleste uten uhell av noe slag. Kjøreturen dit opp ble faktisk en fin opplevelse. Litt mer natur og litt mindre trafikk. Hotellet var svært trivelig og med romslige parkeringsforhold. Det ble som vanlig inntatt "forfriskninger" både før og etter kveldens matservering. Noen var imidlertid ganske kjørt etter den lange kjøreturen, og en strekk smakte nok godt.

Maten var som forventet god og servicen var meget bra. Joda, et bra sted å søke ly for natta og et "romslig" personale som tross sin hellige tro og overbevisning tillot både øl og dram. Hr. Wennberg var alt sikret noen stjerner i margin for godt opplegg og mer skulle det bli, mye mer. En spesiell honnør må gis til Liv og Gunnar Kristiansen fra Mjøndalen som gjorde et meget tappert forsøk på turen med sin gedigne Buick Cabriolet fra 1935. De måtte gi tapt på Eina rett før Gjøvik, men hjemme i garasjen sto en Oldsmobile fra 1938 og bare ventet på å komme på veien. Den fikk ønsket oppfylt og seint på kvelden dukket den opp på parkeringsplassen på Bjorli. Dette er vel god sportsånd, eller hva? Spenstig gjort da det ble mange mil den dagen. Buick'en ble nemlig kjørt hjem for egen maskin for så å bli byttet ut med Olds'en.

Fredag morgen var det mye opplagt "ungdom" på parkeringsplassen ivrige etter å ta tak i rattet igjen. Nå ble det mye, svært hyggelig kjøring og naturopplevelser i fleng. Behaglig cruising i vakre Romsdalen med irrgroenne ller, snødekte fjelltopper og fossende elvestryk er bare herlig. En stopp ved



Trollveggen for fotografering og forfriskninger er bare et "must". Du milde Moses for en natur og mer natur skulle beskes rett rundt "hjørnet". For oss ble Trollstigen valgt på godt og vondt, får vi si sånn, i etterkant. Vi hadde valget mellom denne spektakulære ruten eller den mer moderate ruten langs kysten dvs i retning mot Åndalsnes og så langs Innfjorden. Opp mot Trollstigen gikk alt bra. Dette går som hakka møkk tenkte jeg, men akk så feil en kan ta. Veien steig og steig og det samme gjorde motortemperaturen. Rett før toppen var det full stopp. Nå kokte både bensin og vann. Nedkjøling og vann gjorde underverk og om litt var vi på toppen. Det var få trøstens ord å få av velkomstkomiteen på toppen av Trollstigen. Kun en smørblid såkalt spritselger dukket opp og

tilbød ei kanne som behørig ble plassert på radiatoren. Vi trodde dette var en barmhjertig samaritan, men det var et ond satan. Vi overtok kanna som dessverre viste seg å inneholde vann. Snakk om lureri. Spritselgeren skal visstnok være fra Vestfossen og medlem i KAS. Den videre ferden ble også en opplevelse. Herlige veier for gamle biler, trivelige ferjeturer og et eventyrlig landskap. Hovedveien de siste milene inn til Ålesund ble imidlertid en rein transportetappe i ettermiddagsrush. Ikke spesielt morsomt, men vi fant da hotellet og fikk som lovet plass i parkeringshuset rett ved. Puuuuh, endelig var vi framme. Rett ut på byen for de fleste og skummende øl på en trivelig uterestaurant nede ved kanalen som

