



## The New Ford Convertible Cabriolet

PROUDLY you will drive the new Ford Cabriolet because of its distinctive grace of line and alert, capable performance. It has the further advantage of being a most practical car. « « « «

On clear, brisk days, the blue sky overhead, you can enjoy the airy freedom of a roadster. When dark clouds come, it takes but a few moments to raise the top and command the snug comfort of a coupe. It is thus a splendid car for all the year, for every changing mood of mind or weather. « «

Ease of control, comfort, the safety of fully enclosed four-wheel brakes and a Triplex shatter-proof glass windshield, reliability, economy and long life are among the other outstanding features of the new Ford Convertible Cabriolet. « « « « « « « «

June 1930 Good Housekeeping



# AUTOMOBIL

Chaufføren  
2020

ISSN 1892-1663



Årsskrift for  
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

# ÅRSBERETNING FOR 2020



Kongsberg Automobilselskap  
Postboks 147  
3603 Kongsberg  
VIPPS: 140093  
konto: 2250 67 56980  
www.kasveteran.no  
kasveteran@gmail.com

Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 22. driftsår.  
Styret har bestått av:

Formann: Ronald Andreassen  
Kasserer: Jon Aase  
Sekretær: Geir Olsen  
Styremedlem: Sæbjørn Nærø  
Varamedlem: Knut Sommerstad

Web ansvarlig: Pål Kjeldsberg

2020 er det året som kommer til å gå inn i historiebøkene som annerledes året. Hvem skulle tro at når vi gikk inn i 2020 så skulle hele verden bli rammet av en pandemi, nemlig Covid-19, alt ble plutselig satt på vent etter mars måned. Dette gjorde selvsagt et stort utslag på vår klubb og våre aktiviteter for året, kort fortalt skjedde dette:

Det har vært avholdt årsmøte, 3 ordinære medlemsmøter, 4 kjøremøter, 1 høst tur og 1 styremøte i tillegg til en utstrakt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene.

## 13. januar 2020

Denne januar mandagen hadde ca. 50 av våre medlemmer funnet veien til Laagendalsmuseet. Presis kl. 19:00 kunne formannen presentere Per Olav Rolund som sammen med en turkamerat skulle presentere inntrykk fra Goodwood Festival of Speed i England. Dessverre ble det ingen optimal løsning når det gjaldt oppkopling av datautstyr, slik at presentasjonen ble noe amputert. Etter noe kommunikasjon med folk fra museet fant man en løsning slik at det kunne vises noen filmer fra arrangementet også. Ellers var det kaffe, rosinboller og utlodning i kjent stil.

## Årsmøte 10. februar 2020

Formann Ronald åpnet årsmøtet med å ønske velkommen, deretter fulgte vi sakslista med Ronald som ordstyrer, Pål Kjeldsberg som referent og til å bevitne protokollen: Gunnar Tveten og Knut Gunnar Lie. Siden sekretæren var fraværende leste Knut Sommerstad årsberetningen. Knut bemerket at denne var noe mangelfull. Kasserer Jon Aase leste årsregnskapet. Dette ble godkjent etter noen kommentarer som var litt uklare. Medlemskontingenten blir uendret. Kr 250. Det var ett innkomment forslag og å tilbakeføre kr 35508 til turkomiteen. Dette ble godkjent. På valg dette året var sekretær, styremedlem og varamann. Bjørn Sand fratrer og inn som ny sekretær kommer Geir Olsen. Sæbjørn Nærø fortsetter som styremedlem og Knut Sommerstad tar ett år til som vara. Valgkomite: Pål Kjeldsberg og Bjørn Sand. Etter årsmøtet var det utdeling av Årsskrift og en film fra Sæbjørns tur til Cuba mens vi spiste pizza fra Peppes. Det var 35 medlemmer som møtte i dag og vi åt opp 15 pizzaer!

## 9. mars 2020

Temaet denne gangen var Fra skilt-platens historie. Som hør og bør åpnet vår formann møte med å minne samtlige på om hva som skulle skje fremover av aktiviteter. Han informerte om at det også ble lagt ut litt KAS effekter på senen hvor på medlemmer kunne sette seg på liste og bestille gensere, t-skjorter etc. Så var det hovedtemaet Fra skilt-platens historie. Dette foredraget holdt Ole Bjarne Mosland. For øvrig samme person som besøkte oss for en tid tilbake og snakket om den tragiske ulykken på vei ned fra Gaustatoppen til Rjukan. Ole Bjarne tok oss fra den spede begynnelse når bilen kom på veien og opp til i dag. vedrørende kjennetegn (skilt-plate) både på bil, motorsykkel etc. Det var mange utforminger på skiltene og mange krav ble laget og endret etter som tiden gikk. Vi fikk også se de såkalte fy skiltene som ikke hadde noe sammenheng med noe, uten kreative påfunn. Man skulle jo ikke tro at det fantes så mye stoff om skilter til biler, men joda det kunne Ole Bjarne alt om. Etter hvert dukket det opp en del spørsmål fra salen og det ble en god dialog mellom sal og foredragsholder. Det hele ble avrundet med kaffe, boller og loddsalg. Denne gangen var premiene byttet ut fra vinflasker til mere nyttige ting for oss bilgale medlemmer. 37 medlemmer møtte opp.

Forsidebildet viser Bjørn Sands 1930 Ford A Cabriolet, fotografert på Laagdalsmuseet etter at den ble godkjent og registrert i juli 2020

å trå ekstra hardt på clutchen. Bakkestart var imidlertid enklere, bilen hadde "hill holder" og ble stående til du kom igang. Ikke dårlig i en fortaltaler. Den jeg kjørte var en to-dørs utgave med "glassveranda", slik som på bildet sett bakfra.

Lastebilen som er delvis skjult bak Zodiacen er en Borgward, mens "bobla" som står på høyre side ikke er en Volkswagen, men det kan tyde på at det er Steyr sannsynligvis fra like før krigen.

Videre nedover blir det verre å identifisere bilene.

Vi ser en Folkevogn og en Mercedes lastebil, og det er også en tidlig tredvetaller på vei nedover.

Det kan være Olav Fiskum med sin -31 A Ford Tudor F-16271. Fiskum med Forden var et vanlig syn på byen fram til tidlig på sytti-tallet. Gjerne med en sekk kraftfor på bagsjebrettet. Bildet som vises her er en dårlig skanning fra et dias tatt i 17. mai gata en vinterdag tidlig på 70-tallet. Forden hadde uoriginale 16-toms platefelger og Bosch-innsatser i hovedlyktene, - ellers var den ganske urørt. Vinterutrustning var kjetting på bakhjula og striesekk hengende fra lykte-staget for å holde motoren noe varmere.

Mannen som står på hjørnet til venstre har hatt og tidstypisk skinnveske med to spenner, mens mannen på høyre side har sixpence, nikkere og ryggsekk.

Titter vi nederst i gata mot Nybrua ser vi at gamle Grand Hotell ikk er revet enda. Det ble revet rundt 1962.



Bjørn Sand



# STORGATA PÅ KONGSBERG



Denne gangen er det igjen et bilde fra Storgata og Sina-hjørnet, engang i begynnelsen av 60-åra, da var dette ankomsten til Kongsberg fra Hokksund/Drammen.

Man kom opp bakken fra jernbanelinjen til dette krysset, og du hadde Ford-forretningen til Herbrand Sælebakke på høyre side. Antagelig er det sjefen sjøl, med tvers-oversløyfe, på vei inn i butikken.

Bilen utenfor er en -58 - 59 modell Ford Zodiac MKII, toppmodellen fra engelsk Ford. Den delte basiskarosseri med den firesylindrede Consul og seks-sylindrede Zephyr.



Bruktbilen bak hjørnet er en nøtt, men det kan være en Consul Mk 1 som kom i 1950.

På vei nedover gata en ca. -47 Studebaker Champion.

Det får meg til å minnes en fredag i 1966 jeg skulle hjem på permisjon fra befalskolen på Kjevik, og skulle sitte på med nettopp en slik.

Da eieren dukka opp hadde han klart å brette armen i gymmen i siste timen, men ville selvfølgelig hjem. Dermed fikk jeg nøklene og skulle kjøre. Det var ikke lett å finne ut av hvordan den skulle startes. Det foregikk nemlig ved

## 20. april 2020

Møtet hos Lasse Steeg Andersen i Holmestrand måtte avlyses grunnet pandemi-situasjonen vi er i.

## 22. april 2020

Turen til Holmsbu var det bare formannen som møtte, men ca. 15 biler kjørte fra Lierkroa. Steinar Ludvigsen som er medlem i både KAS og MHKD arrangerte turen. En flott tur.

## 2. mai 2020

Biltreffet på Straand hotell er avlyst, grunnet pandemi.

## 11. mai 2020

Kjøremøte til Hakavik kraftstasjon med omvisning er avlyst grunnet pågående pandemi.

## 13. mai 2020

Feiret vi vårt medlem Arne Bråten 90 år med overraskelse.

Det ble behørig markert med en helt overraskende bilkortesje på rundt 50 veteranbiler og mellom 70 og 80 personer som stilte opp for å hedre jubilaranten. Det er langt fra alle 90-åringene som kan se tilbake på et så begivenhetsrikt liv. Men mye har handlet om motor og biler i tillegg til mange år med frivillig innsats. En innsats han har fått kongens fortjenstmedalje for nylig og senest i februar «måtte» han på Slottet for å takke for utmerkelsen.

Men i dag var det alle hans venner og kjente i veteranmiljøet som ville hedre Arne Bråten. Ronald Andreassen hadde tatt initiativet til bilkortesjen der rundt 50 biler med til sammen 70-80 personer var med. De stilte opp på tunet i Semsveien med gaver og trekkspill til stor glede for Arne og kona Torbjørg. Han synes det hele var fantastisk og over all forventning. Arne Bråten ble overrasket over alle veteranbilene som kom.

## 8. juni 2020

Det ble ingen sommeravslutning på Sundhaugen i år slik tradisjonen har vært hvert år grunnet pandemien, men istedenfor ble det en fin kjøretur.

Det møtte ett par og femti biler på Kirketorget. Etter hvert la vi ut på tur over Nybrua og opp Bevergrenda, Svene og så til Lampeland Hotell for ny samling. Her var kafeen åpen og etter hvert dukket det opp rundt 15 biler fra Drammensklubben. Så gikk turen videre til Lyngdal og over Greneskogen til Vatnås kirke for ny stopp. Flere var oppe og så på kirken mens andre pratet bil. Så gikk turen vider til Åmot. Hokksund og hjemover. Fin kveld med godt oppmøte.

## 17. - 21. juni 2020 Sommertur til Stavanger

KAS årlige sommertur, denne gangen til Stavanger under tittelen «De Historiske Hotell med omvisning bl.a. på Flor & Fjære måtte vi også avlyse. Men vår eminente turkomite fikk ordnet det slik at turen ble utsatt til 2021 i påvente av at pandemien skulle komme under kontroll.

## 6. august 2020 Labrotorsdag

Denne ble avlyst..

## 8. august 2020 Kongsbergknekken

Dessverre måtte vi på grunn av pandemien og oppfordringen fra FHI gå til det skritt å avlyse Kongsbergknekken for første gang siden den startet opp. Men vi satser på å kunne gjennomføre den i august 2021.

## 13. august 2020

Kveldstur til Samferdselshistorisk senter Hønefoss. LMK arrangerer sammen med Amcar en landsomfattende turne. De skulle komme til Samferdselshistorisk senter på Hønefoss. Men denne turen ble også avlyst.

## 4-6. september 2020

Høsttur til Bjarne Lerums Bilmuseum, Sogndal/Kaupanger.

Ca. 50 biler la i vei i nydelig høstvær. Vi passerte også en laserkontroll i 50 sonen og dessverre ble en av deltagerne kvitt noen penger og fikk et par prikker. Ingen sure miner av den grunn. Været holdt seg bra helt til vi kom i land ved Manheller, bare noen kilometer igjen før vi sjekket inn på Quality Hotell Sogndal. Her var alt lagt til rette for et Corona fritt opphold og vi forbrukte store mengder sprit. Lørdag var vi på besøk på Bjarne Lerums Bilmuseum. Vi var delt inn i seks grupper og hver gruppe fikk meget god orientering om hver enkelt bil av 2 av Lerums døtre. Dette gjorde besøket til en stor opplevelse. Middagene begge kveldene smakte fortreffelig, frokosten var også meget bra så ingen sultet. For de som ikke var med på museet spanderte turkomiteen en bong i baren slik at de kunne kose seg der.

Hjemreisen startet søndag morgen hvor hver og en bestemte reise ruten hjemover, mange slo seg sammen.

Vi var enige om at vi hadde hatt en fantastisk tur.

På vegne av oss alle som deltok vil vi få takke Bjørn Wennberg for et flott opplegg og alt arbeid han hadde lagt ned for at vi skulle ha det så bra som mulig!

#### 14. september 2020

Var det oppmøte på Langebru Gjestegård for en liten kjøretur, avreise kl. 17.00. Det ser ut til at medlemmene var sultne på biltur. Vi ble etter hvert 40 gamle biler gjennom Drammen, ut Svelvikveien og til høyre i Kobbervikdalen til Dalen Kiosk. Her ble køen lang, men alle fikk kjøpt pølse i bløyta og cola på 0,33 glassflaske. Så kjørte vi gamle Sørlandske til Sande, opp Hanekleivene og så østsida av Bergsvannet til Eidsfoss for is stopp. Her avsluttet vi fellesturen og folket reiste etter hvert hjemover. Fin tur i en fantastisk fin sensommerkveld.

#### 26. september 2020 Kjell Thons minneløp

Det ble arrangert Kjell Thons minneløp i samarbeid med Kongsberg Automobilselskap og American Car Drivers Club of Modum. Det startet fra Burud klokka 12.00. Turen gikk innom den restaurerte BP-stasjonen på Sysle-torget og Kjells garasje ved Vikersund-bakken før det avsluttet på Skiflygingskroa i Vikersund-bakken. Vi oppfordret medlemmene til å stille opp her.

#### 12. oktober 2020

Som vanlig ønsket Ronald oss velkommen og bidro med litt praktisk info før kveldens kåsør Bjørn Sand overtok. Temaet for kvelden var Gjenoppbygging av en Ford A 1930 Convertible Cabriolet. Historien startet med at Bjørn kjøpte sin første Ford A i 1971, den ble aldri restaurert helt ferdig, og solgt i 1977. Så en annen Ford A fra 1931 i 1994, som ble restaurert ferdig i 1999. Da Bjørn rundet sine 50 år ble det en åpen Ford A som han kjøpte i gave til seg selv, den ble ferdig i 2003, - og ble senere solgt. Så ble det en Ford A 1930 Convertible Cabriolet restaurerings prosjekt. Og ut fra bildene og fortellingen fra Bjørn ble det et skikkelig prosjekt, dvs. alt måtte gjenskapes på nytt. Og som ordtaket sier: Rett mann på rett plass. Her ble bit for bit av karosseriet gjenskapt osv. osv. Det var et veldig godt foredrag med bilder og fortelling fra Bjørn. Hele prosjektet tok Bjørn 11 år å bli ferdig med, men for en bil det ble. Her kan alle bli en smule misunnelig. Etter dette ble det kaffe og denne gangen muffins samt loddsalg. Det møtte opp 30 medlemmer til denne kvelden.

#### 9. november 2020

Igjen hadde pandemien og smitten blusset opp, anbefalingene fra FHI var klare og medlemsmøtet måtte dessverre avlyses.

#### Desember 2020 julebord på Sundhaugen

Dette ble også dessverre avlyst grunnet pandemien.

*Geir Olsen  
Sekretær*



Så en bønn fra sekretæren: Dersom du flytter/endrer adresse, skaffer deg mail/endrer mailadresse, ikke mottar noe fra KAS, meld fra til KAS på:

*[kasveteran@gmail.com](mailto:kasveteran@gmail.com)*

Riktig adresser gir bedre info fra klubben!



på folkemunne. Vestfos kjøpte Lunde i 1940 av Soelbergs dødsbo. Reidar Schulerud ble den nye disponenten og flyttet inn på Lunde. Han var disponert og senere direktør ved Vestfos til han gikk av med pensjon i 1962. Det var altså først når Schulerud ble direktør at bilen ble direktørvogn. Før det var den altså disponertvogn. Bilen ble kjørt av Arne Olsen som også var mekaniker på fabrikken. I 1946 overtok Arne Olsen bilen og brukte den fram til 56-57. (F-16344) Bilen ble så solgt til Sverre Sørum på Nordstrand. (A-3203) Sørum brukte den i ca 25 år på forskjellige veteranbilarrangement, men den har deretter stått stille siden 80-tallet.



*På bildet over ser vi Sverre Sørum med familie klargjøre bilen til et veteranbil-løp. Foto: Jan Tølfesby*

*Til høyre: I boken **Berømte Biler** (Scheel), som kom i 1963, og hadde tegninger av Verner Hancke, var nettopp denne bilen tegnet.*



Nå er det Ove Loen på Lierskogen som har overtatt bilen. Ove er medlem i KAS og har tidligere jobbet i Brann og Redning på både Fornebu og Gardermoen. Han har mange tunge restaureringer bak seg. Bilen er nå i Oves garasje for en grundig gjennomgang, og om noen år kan vi nok se og høre den gedigne V8'eren på 7,5 liter i bevegelse igjen. Dette er den eneste Cunningham som ble solgt i Norge og det finnes ikke flere i Europa. De som finnes er i de fineste samlinger i USA så som Collier

Collection, Netercutt Collection og hos Jay Leno, blant annet. Totalt er det ca 30 kjente Cunningham i verden. Produksjonen gikk fra 1908 til 1931. Bildene er tatt hos Ove på Lierskogen nå i vinter.

*Ronald Andreassen*



# DIREKTØRBILEN



Vestfos Cellulosefabrik ble startet i 1886, og var den første i Drammens-distriktet som produserte Cellulose. I 1911-12 ble det også bygd en papirfabrikk og denne brukte ca 80 prosent av celluloseproduksjonen. Resten ble sendt ut til Europa via Vestfossen Stasjon. Det var et sidespor inn til fabrikkområdet og mange husker nok sporet som kryssa veien like ved bruenden. Fabrikken hadde eget lokomotiv kalt Trikken eller Maskin. Denne er kommet tilbake til Vestfossen og kan beskues på fabrikkområdet. I papirfabrikken ble det produsert finpapir og en ny maskin fremstilte "tissuepapir", et løvtynt silkepapir som ble en god butikk for fabrikken. Maskinen ble kalt "Gullhøna".

I sortersalen arbeidet det hovedsakelig kvinner. Vrakpapir fikk de ta med seg hjem og det sies at når damene fiffa seg opp til helga var dette myke silkepapiret godt egnet til å putte i bh'en for å gjøre seg litt mer attraktiv.

I 1920 var det ca 350 ansatte på fabrikken og i 1970 når eventyret var over mistet alle ansatte sin jobb, ca 250 arbeidere.

I 1920 gikk fabrikken til innkjøp av en bil til ledelsen. Ikke en hvilken som helst bil, men en åpen 1919 mod Cunningham modell V 3 7- seter. (F-334) Sverre Soelberg ble ansatt som disponent i 1914. Så bilen var altså en disponentbil. Han kjøpte Lunde høsten 1915 og gården ble kalt "Disponent-Lunde"



Noen av de siste røykskyene ligger over Vestfos Cellulose før nedstengningen i 1970. Lokaltoget passerer rett nedenfor läven til Tor Anton Hassel. Under ser vi Arne Olsens sønn under en familieutfukt med bilen i 50-åra.



## FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer.

Året 2020 har vært et forunderlig år. Coronapandemien har i aller høyeste grad satt begrensninger på vår aktivitet og sosiale omgang. Vi fikk avholdt et par møter på våren og et på høsten.

Sommerturen ble som alt annet avlyst, men vi klarte å gjennomføre en høsttur til Sogndal. Her besøkte vi Bjarne Lerums Bilsamling med god guiding av to av hans døtre.

Været var ikke det beste, men Ellen og Vidar Grønli, Wenche og jeg bestemte oss likevel til å ta turen over Aurlandsfjellet. På toppen var det snøfller i lufta og litt hvitt på veikanten. Nedkjøringa til Aurland er bratt og svingete, men med en fantastisk utsikt over fjorden og bygda. En lang hjemtur, men en fantastisk opplevelse.

Arne Bråten fyllte 90 år i mai og dette markerte vi med 50 gamle biler som stilte hos ham, og vi sang bursdagssangen til akkompement av to eldre trekkspillere.

En overraskelse som det ble satt stor pris på. Vi hadde også en tur til Lampeland og videre over Vatnås.

Dalen Kiosk ble besøkt og her kunne vi nyte pølse og bløyta med glasscola til. Begge turene hadde god deltakelse så det var tydelig at mange hadde lyst til å luften veteranbilen.

Nå i denne tiden er det jo mulighet for å se over veterankjøretøyet slik at det er klart for nye utflukter i 2021.

Håper dere alle har kommet greit gjennom pandemien. Nå har vi jo fått vaksinen som vi håper tar knekken på faenskapen.

Jeg takker for året som er gått og ønsker dere alle et godt nytt år !

Godt Nytt År  
Ronald Andreassen  
Formann





Kong Harald har en veteranbil som har vært i "familien" siden den var ny. Vi kan vel si pent brukt og relativt godt vedlikeholdt. Det er en Buick Roadmaster Model 81-C 1939. Bilen var en gave fra GM til hans foreldre, daværende kronprins Olav og kronprinsesse Märtha under deres besøk i USA i 1939. Den har ikke vært mye brukt de senere årene, men 17. mai i 2020 var Kongen ute og ble kjørt i den i Oslo. Klart Kongen må få lov å luften gam-

melbilen på grunnlovsdagen han som oss andre. Mon tro om han er medlem av Buick-klubben, og har LMK-forsikring? Sjekket bremses og byttet bremsesveske har han sikkert også gjort, før sesongen! Bildene, sett forfra, viser at det ikke har skjedd store forandringer på de 75 årene som har gått siden frigjøringen. Tåkelyktene er flyttet litt utover, og skiltet A-1 er et annet, sikkert på grunn av at Kong Olav også hadde

bilen registrert på C-1, og også andre C-nummer i perioden som kronprins på Skaugum. Bilen kom til Norge før krigen, og ble kjørt til Vrådal i april 1940 og gjemt på en låve slik at tyskerne ikke fikk tak i den. Legg merke til hvordan bilens proposjoner er fortegnet på brosjyre-illustrasjonen øverst. Buicken er gjort lengre og lavere ved å gjøre frontruta mindre.

*Bjørn Sand*



VW 1303S Big  
Knut Sommerstad



Jaguar E Type  
i garasjen hos Lund

# NYHETER FRA SANDSVÆR

Ikke veldig mange nye kjente prosjekter fra Sandsvør i år, men Per Gunnes har gjort klar en Volvo PV for sin bror Johan. Per kommer nok til å bruke den en del, selv om han har sin egen Amazon. Han har også en Scania 80 fra 69. Begge Volvoene er fra 59.



Jeg har gjort ferdig en VW 1303S Big og en Vespa 50 scooter.

Jaguaren i garasjen til Einar Lund går det fremover med, og blir muligens klar til sommeren 2021. Tiden vil vise!

*Knut Sommerstad*



*Dashbordet på en tilsvarende Buick*

# BUICK 1939 PÅ KONGSBERG



Per Bakke hadde en Buick -39, en sånn som den avbildet over, engang tidlig i syttiåra.

Den stod utenfor bensinstasjonen hans i Hermann Foss gate engang jeg var innom. Jeg ble oppfordret til å ta en prøvetur, noe jeg selvfølgelig gjerne ville.

Det viste seg at han ville ha en tegning av Buicken, og det fikk han. Kanskje grunnen til prøveturen jeg fikk?

I samme tidsrommet hadde han også en Buick Cabriolet med Flekkefjord-skilte stående.

Her avbildet sammen med hans Armstrong Siddley.



Bjørn Sand



## DALEN KIOSK



14. september hadde KAS kjøremøte. Vi møtte hverandre på Langebru og kjørte samlet til Dalen kiosk i Drammen hvor man kunne nyte kioskens spesialiteter. Herfra gikk turen gamle "Sørlandske" til Sande, videre over Hanekleiva til Eidsfos, og hjem.

Bjørn Sand



Vi bringer her et knippe bilder funnet på nettet, mye fra Laagendalsposten, som viser utviklingen i bilparken ved Kongsberg Sykehus og Røde Kors Hjelpekorps.

Da vi var barn het det Sykebil, - de ble brukt til å frakte sengeliggende fra et sykehus til et annet sykehus, eller fra hjemsted til sykehus.

Fordi telefon som oftest ikke var lett tilgjengelig var den raskeste måten å få skadede etter en ulykke til sykehus, å benytte det som var tilgjengelig der og da!

Etterhvert ble bilene bedre utstyrt, det ble flere av dem, og det var alltid noen til å bemanne dem på vakt. I tillegg har "alle" telefon tilgjengelig og vi har fått nødnummer som de fleste husker, det øker også pågangen.

De som rykker ut med sykebilene, som



nå heter ambulanse, har utdanninge i å ta seg av syke og skadde.

Kommunikasjonen mellom sykehus og ambulanse har også blitt utviklet slik at den nå opererer som sykehusets forlengede arm.

Fargen på bilene kunne i starten være litt forskjellig, for de ble lyse grå, deretter kremgule. Senere ble det standard

med røde og hvite før de idag er skarpt gule med grønne detaljer.

Det startet med fast rødt utrykningslys, dette ble etterhvert blinkende rødt, for og ende opp med blått slik vi er vant til å se det idag.

Bilene har gått fra å være bygget av lokale leverandører, til leveranser fra spesialfirmaer.





# FRA SYKEBIL TIL AMBULANSE



I 2013 var det en av medlemmene som skrev om sitt gammelbilprosjekt i års-skriftet. Han hadde det ikke travelt, men lovte å komme tilbake med sluttrapporten i 2020. Rapporten har ikke blitt levert redaksjonen, og spørsmålet til leserne er:

*Hvem av medlemmene var dette?*

Svar kan leveres KAS, og vinneren av loddtrekningen blandt de med riktig svar får vedstående modell som premie. Premien kan forslagsvis gis videre som trøst til han som ikke ble ferdig i 2020, da den vil være av en viss interesse!

[kasveteran@gmail.com](mailto:kasveteran@gmail.com)



# KONKURRANSE

## 911 - 912

De som er interessert vil legge merke til en T-Ford med G-nummer på museet til Lerum: G-911. ( se side 10 )  
 Det er kanskje noen Porsche-eiere som gjerne skulle hatt det nummeret?  
 De med ekstra god hukommelse vil huske at Knut Sommerstad hadde sin Porsche 912 registrert på G-912 den første tiden han hadde den.  
 Det er egentlig ulovlig om man følger vegvesenets regler til punkt og prikke. G ble erstattet av Z i 1929, og følgelig bør det ikke finnes på biler etter 1929. Veteranbiler skal registreres etter de reglene som gjalt ved inngangen til det året bilen var ny og ble førstegangsregistrert. Her er vegvesenet slepphendt. Knut søkte og fikk omregistrert sin 912 på nummer 10-49-25 som engang satt på en Porsche 912 i samme farge.



# MED KAS TIL SOGNDAL



bra, men det kom noe regn mens vi var i Sogndal. En rusletur i byen og litt mat ble det før kvelden kom. Hotellet hadde prøvd å følge alle retningslinjer angående korona, men det ble nok noe trangt i matsalen, men det var ingen smitte tilfeller mens vi var der. Dagen etter var lagt opp med besøk på Lerums bilmuseum. I 1952 fikk A/S Lerum Saftfabrikk sin første bil, en Ford V8, og dette var starten på Bjarne Lerums bilinteresse, og helt fram til sin død i 2010 samlet han og restaurerte biler, men det var Mercedes som lå hans hjerte nærmest. På museet ville de ikke ta imot flere en 20 stykker i puljer, så vi fikk forskjellige klokkeslett hvor vi skulle møte opp. Der ble vi tatt imot av en hyggelig dame, som jeg mener å huske var datter av Bjarne Lerum, hun ga oss en grundig innføring i farens bilinteresser og museets innhold.



Etter en relativt stille sommer på bilfronten var det et lyspunkt da vi så at turkomiteen hadde klart å stable en høsttur på bena. Turen skulle gå til Sogndalsfjøra i Sogn, der skulle vi overnatte på Quality Hotel Sogndal. Hovedattraksjonen for turen var å besøke Birger Lerums Bilmuseum i Kaupanger. Det var ca. 50 biler som hadde meldt seg på til turen. De fleste reiste på fredag, og da hadde de noe over 30 mil å kjøre på den dagen, en del dro også på torsdag, og tok en ekstra overnatting på turen. Mange fra Sandsvær/Kongsberg hadde bestilt overnatting på Gol fra torsdag til fredag. Vi var 3 par som hadde bestilt overnatting på Hesla Gård, noe som var en hyggelig opplevelse med topp service. De øvrige overnattet på Solstad hotell i sentrum av Gol. Fredag dro vi så over Hemsedalsfjellet mot Lærdal og videre til Sogndalsfjøra hvor vi var blant de første som ankom hotellet. Været på turen var ganske



Arne har flere gårder, på den første vi kom til var låven smekk full av gamle VW-produkter. Det var mange splitt-busser, ovaler og splitter. Arne må nok bli steingammel om han skal få ferdig alle disse. Låven inneholdt også masse deler. Så dro vi til hovedgården, som forøvrig datter og svigersønn hadde overtatt driften av, der hadde han et flott verksted, der sto 49 modellen som var under oppbygging, likeså en 53 modell som han har kommet godt i gang med. Så ble det rømmegrøt og spekemat, før vi dro for å se på alle tingene Ole Birger Gjevre hadde samlet. Han hadde masse forskjellige ting og vise oss, en allsidig herre, vel kjent i veteranbilmiljøet. Hans kone Gerd hadde stelt i stand kaffe og masse god-saker, så det ble litt føde der også. Svein og Kristian ble med på stølen til Bjørn og ble over til søndag, mens jeg nøt turen hjem i Porschen, - en herlig bil.

*Knut Sommerstad*



Mini'n som jeg skrev om forrige året venter fremdeles på litt jobb. En av utfordringene var at vi ikke fikk den i tredje og fjerde gir. Vi kunne kjøre den i første og andre og i revers men å få den i de høyeste girene var ikke mulig. Diverse justeringer og reparasjoner i giroverføring hjalp ikke. Så kom rådet fra en som hadde skrudd litt på biler før. Vi skulle tappe av olja, som på mini'n er felles for motor og gir, og fylle på en blanding av olje for automatkasse og diesel. Denne blandinga stod og godgjorde seg i gearkassa, og gearstanga ble beveget hver dag, - nokså hardhendt. Etter 10 dager smatt den i både tredje og fjerde gir! Nå er det riktig olje på og giringa går som smurt!

*Bjørn Sand*



**MINI**

# GUTTETUR

**...eller: Til seters for å gjøre seg fet!**

En kjenning ringer meg og lurer på om jeg vil være med på en tur til Valdres, med overnatting på stølen til Arne Røllång, og omvisning i hans skatte-kammer dagen etter. Det hørtes jo både hyggelig og spennende ut, så det sa jeg ja til.

Valgets kvaler, - skulle jeg kjøre Ghia, buss, 1303 eller Porsche, ja for jeg måtte jo kjøre «gammelbil»!

Valget falt på Porsche, den hadde jo nesten ikke blitt brukt i sommer, så den trang en langtur. Avtalen var at jeg skulle møte Kristian Øyom og Svein på Hallingby litt nord for Hønefoss. Vi skulle møtes på Buskerud Bilskade AS. Ikke vanskelig å finne frem dit, rett ved E16 sto det VW bobler linet opp langs husveggen, mange var til salgs. Kristian og Svein, som kom fra Hønefoss, kom rett etter meg, de kjørte sammen i Kristians flotte pick-up boble.

Kristian har jo drevet eget oppretterverksted, og det preger gjennomføringen av pick-up bobla, meget profitt gjennomført. Vi fikk en lite omvisning på Buskerud Bilskade, mye prosjekter på gang der. Svein hadde jobbet der som lakkerer. Turen videre opp til Arne, som bor litt nord for Fagernes, gikk i strålende vær, med en liten stopp på Valdresporten. Vi skulle være hos Arne ved 15 tiden, men vi lå foran skjema så det ble en stopp i Fagernes også. Da vi var vel fremme hos Arne dukket Bjørn også opp, og vi var klare for turen opp på fjellet hvor stølen til Arne lå.



Arne kjørte sin 64 modell boble. Det var bratt og ganske langt, da vi var omtrent halvveis ville ikke bobla til Arne mer, etter mye feilsøking viste det seg at fordeleren hadde glidd litt opp og hoppet ut av sporet i fordeler drevet. Da det kom på plass gikk turen greit inn til stølen. Bjørn og Arne hadde kjøpt inn grillmat og noe og leske seg på, været var strålende, så vi ble sittende ute til over kl. 11 i 900 meters høyde, uten mygg og knott. En fantastisk kveld. Frokost ute kl 8.00 dagen etter. Så gikk turen ned fra fjellet, for å se på det Arne hadde samlet opp gjennom tidene, og det er ikke småtter.



Mange fine biler på museet og egen avdeling for MB. De hadde forøvrig planer om å flytte museet til større lokaler med bedre klima, for det var nok litt rått der de var, det kunne man se på enkelte av objektene.

Søndag var det dags for hjemreise, noen dro rett hjem, andre tok en ekstra overnatting på hjemturen også. Familien Gunnes i Amazon og vi i Porsche reiste via Voss, over Hardangerbrua og videre til Geilo hvor vi overnattet på Dr Holms.

De fleste kom hjem uten alt for store vansker. Vet at en fylte diesel på sin bensinbil, og fikk en del problemer av den grunn, men han kom hjem med bilen. En annen fikk problemer med clutchen og måtte kjøre hjem uten å få løst ut clutchen, han kom også hjem. Takk til turkomiteen for en fin tur.

*Knut Sommerstad*





Jeg har en fortid i HMK (Historiske Militære Kjøretøyers Forening, eller «de andre» som tidligere President Bjørn Evensen yndet å kalle klubben den gang vi hadde møtene våre på HMK Dep Moane.) I perioden 1971 til 77 bodde vi litt lengre nede i dalen og like borti skogen sto Bedforden. Dette var en Bedford MW 15 cwt. Denne kom med engelskmennene i mai 1945 og da disse dro hjemover ble etterlatte kjøretøyer innlemmet i det norske forsvar. I 1981, etter fullført husbygging, ble Bedforden hentet hjem og restaurering startet. Begynte med en haug med skrot, fikk tak i ett par donorbiler slik at reservedelstilgangen var tilstede og i 1992 var bilen på veien. Denne ble utlånt til jubileum på Gardermoen ifb 50 års markeringen for freden i 1995 og ellers flittig benyttet under andre markeringer og utstillinger på Huseby og Heistadmoen.



## BYTTEHANDL



Da Forsvarsmuseet kom med tilbud om bytte av kjøretøy ble det avtalt at jeg skulle levere bilen på Forsvarsmuseets lager på Trandum og få en Volvo felt Ambulans i bytte, denne sto på AKON på Kongsgårdmoen og måtte hentes der. Fredag før pinse i 2001 møttes vi inne på arsenalet og jeg overtok en Volvo felt ambulans 1968 modell gått 17600 km fra ny. Kjøreboka fulgte med så jeg har hele historikken på bilen. Den var stasjonert på Altagård og derfor ikke saltkjørt og dermed helt rustfri. Denne er en 4x4, har glassfiber topp, og passer mye bedre for meg som har utallige kilometer med skogsbil/traktor veier her oppe i Jondalens dype skoger. I dag har Volvoen gått 23000 km og benyttes jevnlig til turer til fjells og under elgjakta.

*Pål Kjeldsberg*

*26. september i 2019 tok Kjell Thon fra Vikersund sitt eget liv. For han ble frykten for livet større enn frykten for døden.*

Vi fikk 35 år gode år sammen. Kjell var så lett å bo sammen med. Han var aldri i dårlig humør, han var snill og han hadde så mange interesser og lidenskaper som han elsket og dyrket. Vi hadde et harmonisk samliv, der vi delte felles interesser og ga hverandre rom til å dyrke våre egne, sier Kirsti Nøklegård og viser oss rundt i garasjen til Kjell.

Det er som å vandre rundt i et motorhistorisk museum. Blankpolerte veteranbiler, mopeder og motorsykler – alt omkranset av et bildeler – sirlig katalogisert i esker. Vegger og tak er overøst med gamle skilt og annet nips. Tett i tett henger det små minner om Kjells genuine interesser. Ble 62 år: Kjell Thon fra Vikersund gikk i løpet av få måneder fra å være en livsglad mann med mange interesser til å bli dypt deprimert. Kjell Thon hadde mange lidenskaper i livet. Han elsket gamle biler, mopeder og motorsykler. Han var en lidenskapelig samler av smått og stort. Han var som et leksikon å regne når det gjaldt musikk og kunne svare på alle gåtene i det populære programmet Popquis på NRK. Det var et fast innslag på lørdagene, minnes Kirsti.

*Knut Bråthen (Bygdeposten)*

13. mai 2020 feiret vi vårt medlem Arne Bråten 90 år med overraskelse. Det ble behørig markert med en bilkortese på rundt 50 veteranbiler og mellom 70 og 80 personer som stilte opp for å hedre jublanten. Denne dagen var det alle hans venner og kjente i veteranmiljøet som ville hedre Arne Bråten. Ronald Andreassen hadde tatt initiativet til bilkortesen der rundt 50 biler med til sammen 70-80 personer var med. De stilte opp på tunet i Semsveien til stor glede for Arne og kona Torbjørg. Arne Bråten ble overrasket over alle veteranbilene. Men det var like før han begynte å selge deler av dem der de stod.



*Kirsti Nøklegård tenner et lys ved siden av bildet av sin kjære Kjell i garasjen som minner mest om et motorhistorisk museum.*



*Kjell Thons minneløp ble arrangert 26. september 2020 av Motorhistorisk Klubb, Drammen i samarbeid med Kongsberg Automobilselskap og American Car Drivers Club of Modum. Vi var innom den gamle bensinstasjonen på Sysle.*





"for å ruste" i fred og ro helt fram til 11.10.2012 da Trond Christian Sundby fra Nøtterøy forbarmet seg over den og importerte den til Norge. Den 29.05.2016 ble bilen solgt videre Svein Solheim, Ålesund som hadde den til 05.06.2020 da jeg kjøpte den. Bilen er ikke registret i Norge men alle avgifter er betalt. Tidligere eiere har heller ikke foretatt seg noe med rustskadene, kanskje de syntes oppgaven ikke fristet!

Restaureringen foregår i en garasjebygning der Åsmund Lislien holder til sammen med Vidar og tre andre kompiser, de leier en garasje hver. Etter hvert som kjøretøyet blir stripet for inventar; seter og gulvmatter viser det seg at mye av gulvet er rustet bort, spesielt på høyre side. Vidar har ønsket å lære seg Migsveising, så her får han alle muligheter! Vi investerer i nytt moderne sveiuststyr og så er sønnen i gang. Heldigvis fikk vi kjøpt ferdig bukket utvendige kanaler under dørene. Vi kjøpte tre, for å bruke den tredje under forskjermene. I starten brukte vi noen "bøylor" som vi kjøpte av Torgeir Krogen.

Hjulakslene på den ene siden blir boltet til utstyret og bilen tippet i 45 grader slik at det er lettere å komme til dørterskel og underside. Det hele virker litt brutalt så senere brukte vi løftebukken etter at den var på plass. Det meste av sveisingen er nå unnagjort, neste operasjon er å ta ut motor og girkasse, så skal karosseriet til lakkering. Så er det meningen at alt skal monteres og bilen bli registrert på mitt gamle Fiat-nr: F-26188, så sant den godkjennes! Det blir spennende tider fremover og nok å henge fingrene i.

Arild Sten-Halvorsen



### Idet Medlemsinfo går i trykken, ringer Major Prøsch og kommer med et glimrende tilbud fra Forsvarsmuseet til våre medlemmer:

«Jeg har for mange biler og for lite penger til å sette dem i stand. Dersom noen av medlemmene i HMK kunne tenke seg å bytte inn sin ferdigrestaurerte bil til oss, kan de gjerne få to, tre andre biler fra vårt rikholdige lager på Trandum.»

#### Hva slags biler er du ute etter?

«Vi har bra med Willys, men mangler både Dodge, GMC, Kanadisk og mye annet. Det viktigste for oss er at de er skikkelig oppusset, ikke bare «overmalt» - det holder ikke.»

#### En som vil bytte inn sin Dodge, må han nødvendigvis ta to Dodger i bytte?

«Nei, vi har mye rart på Trandum, alt fra nesten ubrukte Volvo-felt, til klenodier du bare kan drømme om.»

#### Et skikkelig kremertilbud altså?

«Ja, når man ikke får midler til oppussing må vi tenke annerledes. Det viktigste for oss er å kunne vise frem ferdigrestaurerte kjøretøyer. Det å sitte med to - tre av hver type kjøretøy, uoppusset, blir det ikke noe museum ut av.»

#### Hva skal så medlemmer som er interessert i en handel gjøre?

«Ta noen bilder av kjøretøyet, lag en liten beskrivelse og nevnt hva du kan tanke deg i bytte eller om det er åpent for tilbud. Jeg tar kontakt og diskuterer saken direkte.»

#### Og hvor skal det så sendes?

«Forsvarsmuseet  
Oslo mil/Akershus  
0015 Oslo  
attn. Maj. Bernt Prøsch»

Over: Tilbudet som gikk ut til medlemmene i HMK om mulig bytte av kjøretøy med Forsvarsmuseet.

Under: Avtalen Pål Kjeldsberg gjorde med Forsvarsmuseet om bytte av Bedford mot Volvo Felt.

### Avtale om bytte av gjenstander

Forsvarsmuseet (FMU) har i dag inngått avtale med:

Pål Kjeldsberg, Jondalen 3614 Kongsberg

Navn, adresse

Om bytte av følgende gjenstander/gjenntelser:

#### Forsvarsmuseet mottar:

1 stk Bedford 4x2 3/4tonn(15CWT) MW

#### Forsvarsmuseet gir som bytte:

1 stk Volvo jeep ambulanse med regnr 64223

Avtalepartene garanterer for at nevnte gjenstander er frie for heftelser. Ved bytte av registreringspliktige skytevåpen skal politiets ervervstillatelse legges ved. Avtalen gjelder fra den dato den er underskrevet. Eksemplar nr 1 bes returnert i underskrevet stand.

For forsvarsmuseet Oslo den

*Roar Gløkke*  
Roar Gløkke  
Oberstleiythant  
Fungerende sjef materiellavdelingen

Jondalen den 29.6.01

Pål Kjeldsberg

*P. Kjeldsberg*



Kongsberg Automobilselskap A/S drev rutebiltrafikk mellom Kongsberg og Notodden. Selskapets første bil var en 40 hk Horch, kjøpt brukt av Wilh. Hennie. Det var denne bilen som havnet i Elgsjø i 1913.

Bilruta mellom Kongsberg og Notodden var nettopp åpnet for 1913-sesongen. Vinterstid ble det ikke kjørt bil på den tiden. Fra oktober, eller når snøen la seg, ble bilene tatt ut av tjeneste og sjåførene skiftet jobb til reparatører. Etter en lang sesong måtte bilene ettersees og repareres, slik at de var klare til ny dyst rundt 1. mai året etter.

Kongsbergbil nr. 1, eller Horchen, var på vei fra Notodden den 8. mai 1913 med tre passasjerer ombord: ingeniør Hansen fra Glommens mek. verksted med frue og forretningsfører Ruud, Kongsberg Automobilselskap A/S. Sjåfør var en nyansatt, «flink og paalitelig Chauffør fra Kristiania, Andersen».

«Idet Bilen hadde passert Broen ved Elgsjø og var kommet ned paa Sletveien med sagte Fart, faldt en løsnet Mutter ut av Styret, som derved nægtet Kommando.»

Sjåføren fikk nesten stoppen bilen før den skled ut på kanten av veien. Elgsjø var stor og rakk helt opp til veien, så veikanten var så bløt at den ikke klarte vekten av bilen. Den ga etter og bilen gled sidelengs ut i innsjøen, gjorde kollbøtte og landet på hjulene.

Sjåføren og ingeniør Hansen kom seg ut før bilen gikk til vanns, mens Fru Hansen og forretningsfører Ruud fikk seg en dukkert i det kalde vannet.

Sjåføren, herr Hansen og noen tømmerfløtere hjalp de gjennomvåte passasjerene opp av vannet og inn i ei tømmerhytte «hvor Varme og Sol snart fik tørket Klærne». Ingen kom til skade ved uhellet, så ingeniør Hansen med frue kunne fortsette reisen. De kom tidsnok til Kongsberg så de rakk sekstogtøget til Oslo.

Mutteren som hadde løsnet og kilen ble funnet i veien på det stedet rattet hadde slutte å fungere. Splinten ble imidlertid ikke funnet, «hvilket gir Grund til at tro at Chaufførerne muligens har forsømt at sette den fast i Styrestaget under Bilens Gjennemsyn i vinter». Dagen etter uhellet ble det meldt at bilen sto på to meters dyp og at den ble dratt nærmere land ved hjelp av taljer. Planen var så å heise den på land på ettermiddagen.



Det gikk nær ei uke før neste trekk i redningsaksjonen fant sted, og 14. mai kunne en lese i Lp at bilen var berget etter fire timers intens arbeidsinnsats. Det viste seg at bilen hadde kommet fra uhellet uten annen skade enn at frontruten var knust.

«Efter at Maskinen var tørret og ny Benzin paafylt blev Bilen ved halvseks Tiden Pinseaften kjørt til Byen som enhver anden Bil.»

Vidar Skaar Borgersen

*Tre av bilene til Kongsberg Automobilselskap A/S pent parkert. Bilen til høyre har reg.-nummer F-301. Dette er altså bilen som var utsatt for et uhell ved Elgsjø i 1913.*



Tidlig (kl.03 00) lørdags morgen 6. juni dro vi; Vidar hans sønn William og jeg med bilhenger og Range Rover til Ålesund. Turen gikk over Hønefoss, Jevnaker, Gjøvik, Dombås i greit tempo. Vi traff selgeren som avtalt kl. 12 00, så på bilen og fikk den på hengeren. Utvendig så den brukbar ut med unntak av kanalene under dørene som hadde store rusthull, men innvendig var den ikke vakker med store hull i setetrekk osv. Dette var ikke noen stor overraskelse for oss, for vi hadde fått maillet en del foto som viste skavankene.

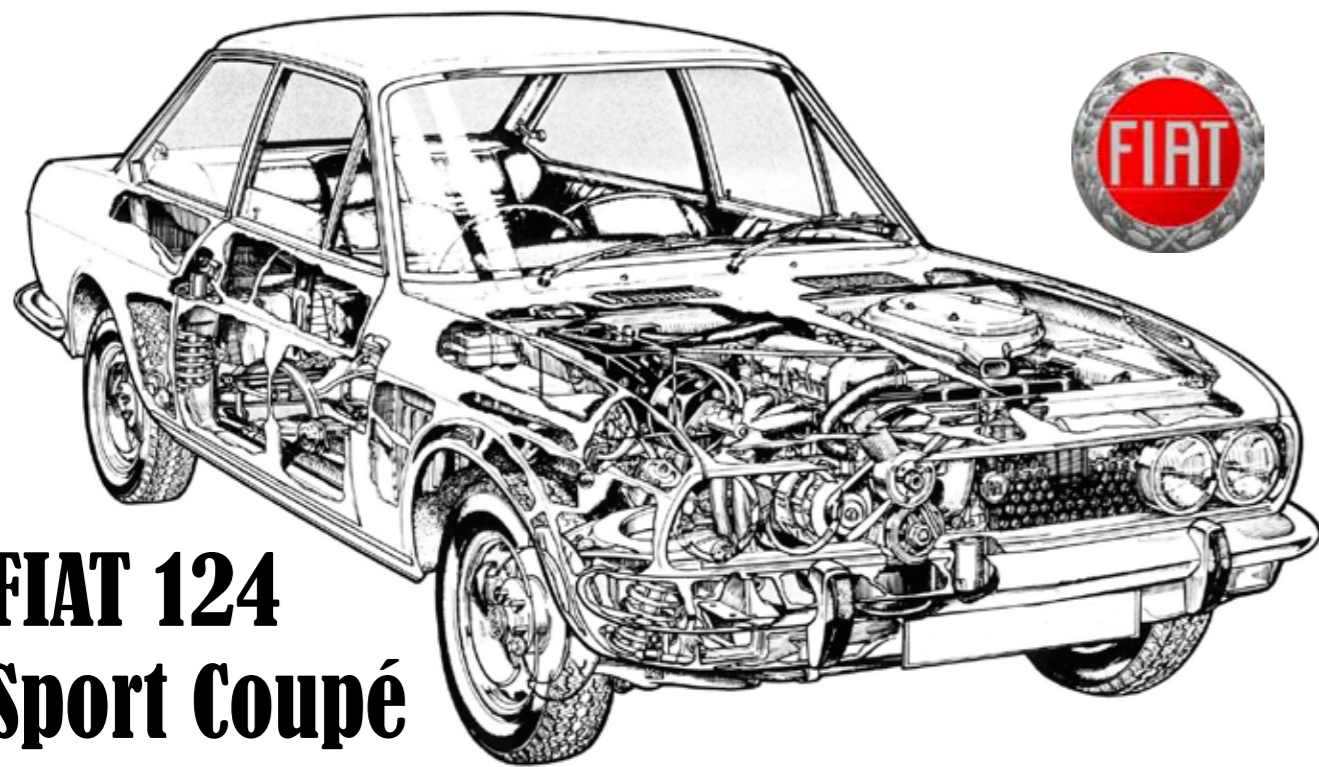
Etter et par timer var vi klar for å dra hjem igjen, selgeren slo av kr. 4 000 på prisen fordi vi hentet bilen selv, så vi fikk jo litt igjen for turen! Etter totalt å ha brukt 20 timer tur-retur Ålesund var vi hjemme igjen. Nå med et prosjekt som vi ikke helt aner omfanget av, jeg sier hele tiden vi, men det er Vidar som står for det praktiske.

En nærmere gjennomgang av dokumentasjonen som fulgte med viser at bilen stammer fra Berlin, registrert på de Wijs 01.05.1970. Etter en del års bruk med ca. 150 000 km på telleren, har den blitt lagret på et fuktig sted

*Bilden viser henting av Fiaten. Helt til høyre Vidar Sten-Halvorsen som står for arbeidet på bilen. På neste side demontering og rustsveising.*



# FIAT 124 Sport Coupé



Min Fiat-historie er kort fortalt. Den består av følgende Fiat'er; min første bil er en 1100 1962 modell kjøpt i 1963.

Senere en rustskadet 1500 som jeg måtte skifte både innerskjermer og forskjermer på.

Til slutt en Lada 1500 som var et hastekjøp da vi skulle begynne å bygge i 1978. 1500'en begynte å skranke både i girkasse og motor og jeg måtte ha et kjøretøy mens vi bygget.

Lada er etter min mening en underkjent bil som er både solid, driftsikker og billig. Den er det desidert billigste kjøretøy jeg har eiet; - kjøpte den for kr. 20 000 og solgte den etter tre år for kr. 15 000. I tillegg kommer en 128 modell som min mor eide.

Interessen for bil har jeg alltid hatt, men fasinasjon for Fiat kan tilskrives en dansk redaktør i et beskjedent månedstidsskrift; Skandinavisk MOTOR Journal – Herr Mogens H. Damkier. Han tok seg av alle prøvekjørsene i bladet og kunne knapt skjule sin begeistring for Fiat. Selv eide han Fiat 1100 fra 1953 (den første modellen), fortsatte med ny 1100 av 1957 årgang og fortsatte senere med en 1500 modell, som alle ble omtalt i artikler om tenning, ventiljustering og rustbeskyttelse bl.a. Selv var jeg ivrig kjøper av bladet i perioden 1953 til 1973 (har alle nr. ennå) og lærte mye av det som ble formidlet om bilteknikk.

Etter salget av Daimler'en har ønsket

om en ny liten og enkel veteran dukket opp, og jeg har ofte vært på nettet for å sjekke om det er noe av interesse. Et par 1100 modeller av samme årgang som min har dukket opp, en 128 modell og noen Lada'er. Sønnen vår Vidar hadde lagt merke til dette, og 5. april i år kom han med et lovende objekt han hadde funnet på facebook-siden til Norske Veteranbiler.

Det var en Fiat 124 Sport Coupé BC 1970 modell med 1600 cm<sup>3</sup> motor på 110 hk utstyrt med to overliggende kamakslere drevet av tannrem fra veivakslen. Motoren var ikke prøvet

rotet eller startet fortalte eieren fordi tannremmen var skiftet av en "amator", derfor kunne han ikke garantere at kammene var timet riktig slik at ventilene ikke slo i stemplene! Det blir spennende når vi åpner motoren. Bilen befant seg i Ålesund og eier var medlem av Storfjordens Automobil Klubb ved navn Svein Solheim. Vi, det vil si Vidar og Svein ble enig om pris og levering. Eierne skulle til Oslo og hente en veteranbil han hadde kjøpt så han kunne ta med Fiat'en til Kongsberg. Svein ble syk og Oslo-turen ble annullert, slik at vi måtte dra til Ålesund og hente den selv.



# MODEL A CABRIOLET



Jeg har hatt A-Ford på veien siden 1999, og har gjennomført den 22. sesongen med min -31 Tudor i 2020. Denne sommeren kom den en tur til Bergen.

Etter at den kom på veien ble drømmen om en åpen A-Ford realisert, ved at en -29 Phaeton også har kommet til og blitt restaurert, - den ble ferdig i 2003.

Etter noen sidesprang med Triumph TR6 og Volvo Amazon begynte trangten etter et nytt prosjekt å melde seg, og når man trives i A-Ford miljøet er valget selvfølgelig. Det måtte bli en A-Ford igjen.

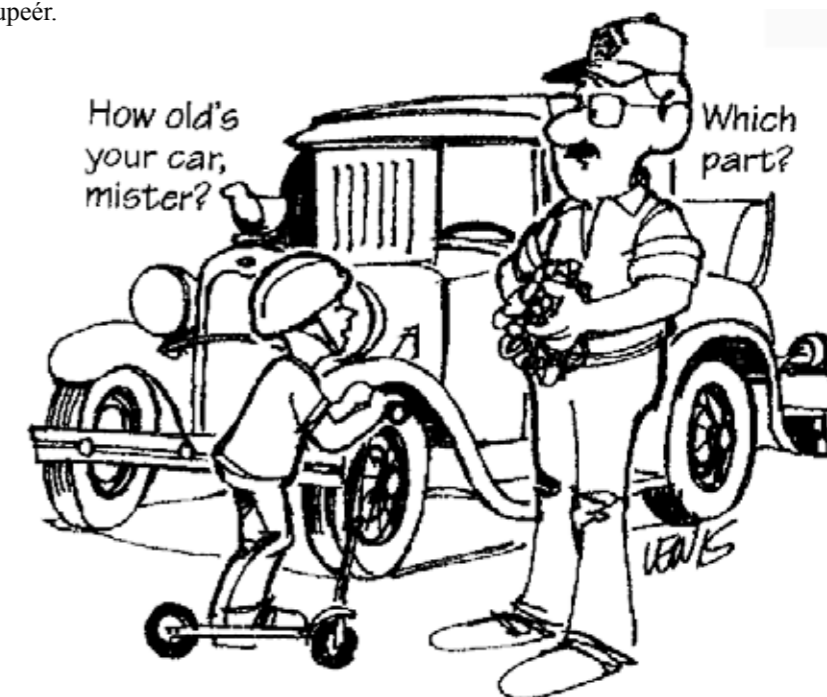
Vi kjører som regel turer utenlands med Forden hvert år sammen med gode venner.

Sverige, Danmark og Tyskland har vært besøkt. Selv om det kunne være fristende å bruke Phaeton, er det lett å ty til en Tudor. Den kan lukkes og låses, og det er enklere på alle måter når man parkerer.

Man ser på hvordan det arter seg med andre karosserityper også, og da har Cabrioleten utmerket seg. Der har man en åpen bil som kan lukkes og låses, og har i tillegg låsbart bagasjerom om

svigermorsetet tas ut. Cabrioletene har selvfølgelig blitt rensket ut tidlig i jakten på objekter, og ikke var det mange av dem heller selv om tettheten av Cabrioletter er større, relativt sett, i Skandinavia enn i USA. Der borte er det flere Roadstere og Coupe'er.

Når så turkompis Bjørn Olsen i Stavem går hen å kjøper Cabrioletprosjektet til Leif Rust begynte jeg å se muligheten. Leifs Cabriolet så jeg første gangen i 1971 da jeg kjøpte en Ford A -31 Fordor av han. Da var han i gang med restaureringen av Cabrioleten, og





*Bjørn Olsen bistår med nødvendig hjelp ved rulling av sideplater. Delene er så store at man ikke klarer det alene, spesielt i den tidlige fasen før plata blir "stiv".*

*Etter rulling og bearbeiding skal de forskjellige delene sveises sammen, - først nesting på bilen, og så helsveising med delen demontert.*

*På bildet nederst det ferdige resultatet.*

dørs-karosserier for Ford, det samme gjorde Murray. Briggs bygget også Cabrioletene, og baserte disse karosseriene på firedørs-bilene.

Dørene ble presset i det samme verktøyet som Fordor og Town Sedan.

(Town Sedan er deluxe utgaven av firedørs karosseriene)

Senere har jeg fått kjøpt noen «sjeldene» deler av Leif Rust som hører hjemme i kalesjestativet. Alle delene var kanskje ikke restaurerbare, men er uvurderlige å ha som utgangspunkt for å produsere nye selv.

Sommeren 2013 fikk jeg kjøpt et ganske komplett chassis med papirer, importert fra Sverige, til en Cabriolet. Dermed var det klart at min Cabriolet måtte bli en 1930 modell. Dette var engelskbygget og var selvfølgelig med høyerratt. Jeg hadde imidlertid de fleste delene til å konvertere til vensterratt.

Torpedoen fra firedørskarosseriet ble modifisert slik at toppen ser ut slik det skal gjøre på en Cabriolet. Dørene er modifisert og passer nå på enhver Cabriolet. Sidestykkene bak dørene kan ikke kjøpes, så de måtte lages. Det involverte engelsk hjul, profilvalse og krympe/strekke apparat. Ble det feil de første gangene fantes det mere plate å få kjøpt, heldigvis. Skal jeg regne timebetalt blir disse svært dyre.

Det har blitt kopiert mange deler fra prosjektet til Bjørn. Kalesjestativet har et trippelhengsel på hver side.

Disse skal være forkrommet, noe som skaper problemer. Det er vanskelig å få dem pene uten å slippe vekk for mye materiale, og da passer de ikke sammen lengre. Resultatet er at jeg har tegnet delene i et CAD-program og fått enkelt delene laserskåret i rustfritt stål. Dette sveises sammen og poleres for å bli fullt brukbare deler.

Slik blir det laget nye deler en for en. Hengsler, beslag og sidevinduer, ja til og med girstang, håndbrekkarm og armer for tenning og håndgass er laget nye i rustfritt stål.



han viste meg den nylakkerte ramme hengende oppunder taket i garasjen. Det ble andre prosjekter på Leif, og Cabrioleten ble ikke fullført. Jeg fullførte heller aldri min Fordor, - den ble solgt i 1977 og jeg var ute av miljøet fram til 1994. Når Cabrioleten så havner hos Bjørn i Stavern hadde jeg gode muligheter

til å skaffe informasjon, og jeg kunne begynne å samle deler. Jeg nevnte planene mine for Leif Rust, og resultatet ble at jeg fikk overta to B-stolper, og dermed var jeg i gang. Planen var å bygge karosseriet fra rester fra et Briggs firedørs-karosseri. Torpedo og dører ble også skaffet til veie. Karosserifabrikken Briggs laget fire-

# DODGE ANNONSE

Knut Sommerstad har funnet denne Dodge annonsen fra AS Auto i Kristiania. Interessant nok finner han at en av de refererte salgene har gått til Hvitvingfoss, nemlig *Bakermester M. Sjuve, Vittingfoss*.

Firmamerket til AS Auto er utgangspunktet for KAS-logoen. Grunnen er at AS Auto solgte LaBuire-biler til Kongsberg Automobilselskap og at sjåførene derav hadde dette merket på uniformene iflg. historien.

Det vites ikke noen mere om Dodgen i Hvitvingfoss i KAS' redaksjon, men vi finner en annen Dodge på lista vi kan dvele litt ved.

Det er solgt en Dodge til Drammen, til Brusgaard, Kiøsterud & Co, og det er høyst sannsynlig den vi finner igjen i min farfar Alfred Sands fotoalbum. Se bilder.

En tilsvarende Dodge finnes hos en av klubbmedlemmene. Det er Frode Holms 1916 modell.

Den har han kjøpt av Bjørg Evensen i Drammen. Hun fikk den som restaureringsobjekt i julegave i 1958 av sin, dengang kjæreste, Ingar Evensen siden hun var så interessert i gamle biler.

De restaurerte den sammen, og brukte den i mange år.

*Bjørn Sand*



*Over Alfred Sand, som sjåfør i Dodge. Legg merke til kofferten på stigbrettet og hvordan den er festet. Under studeres kartet for hjemturen. Det ser ut som det er langt hjem, - bilde kan være ved Tisleifjorden på Golsfjellet.*



**DODGE**  
**Let, sterk, driftssikker, økonomisk.**  
30-35 H.P. Elektrisk belysning. Spedometer. Enemålskassen. Avtøynere følger.

Vi har i løpet av de sidste 10 maaneder solgt 77 automobiler av dette merke til følgende:

Dr. Wm. Hartog, Himeles.	Jørgen Bulland, Åsnesli.	J. H. Aasenbreen, Fredrikstad.
Silvester I. S. Berg, Kristiania.	Richard Julius Olsen, Møhlen.	Brudefor P. Hvitvingfoss, Hvitvingfoss.
Joh. Schen, Høns.	Anders V. Sævielsen, Askim.	Grosvener E. Kjørtveit, Kristiania.
One Johnson, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener G. Grevst, Høns.
Fabrikant Robert David, Lyngby.	Ingemar Vagn Skjold, Kristiania.	Skjolder Einar Skjold, Høns.
Carl-Hendrik J. Thomsen, Skoveng.	Grosvener Carl Skjold, Kristiania.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Asbjørn Skjold, Kristiania.	Hans Olsen, Lyngby.	Thorsvolden Paul, Fredrikstad.
Grosvener Dens, Lyngby.	Olav Skjold, Høns.	Grosvener Arne E. Christensen, Høns.
Halsvoldskolen Wm. Aasen, Eidsvoll.	Olav Skjold, Høns.	Grosvener Erling Skjold, Høns.
Grosvener Hans Skjold, Kristiania.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Einar Skjold, Høns.
Konrad Fred. Flåm, Eidsvoll.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
Grosvener C. Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Grosvener Carl Skjold, Kristiania.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
Grosvener C. O. Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Grosvener Mads W. Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
Grosvener Vagn Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Eugen Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
Grosvener R. A. Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Grosvener Ole Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
August Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Ragnar B. Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
S. Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Bakermester H. Sjuve, Vittingfoss.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.
Fabrikant Ole Skjold, Høns.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Skjolder Harald Skjold, Høns.
Dr. Reger Asperheim, Aasen i Ahusen.	Ingemar V. Skjold, Høns.	Grosvener N. S. Skjold, Høns.

„DODGE“ anbefaler sig selv!  
idet vi til ovennævnte 77 „DODGE“-eiere ikke har uldevert en eneste reservedel.

**Aktieselskabet AUTO Kristiania.**  
TELEFONER: 19031, 19021, 14851, 19022

Lindemansgt. 1-9.



*Over og til høyre: Bjørg Evensen med sin Dodge. Under: Dodgen i Frode Holms eie.*







Etter noe prøving og feiling mestret man prosessen såpass bra at to sidestykker til karosseriet ble brukbare og det hele kunne monteres ferdig. Den resterende jobben med retting og sveising av skjermer, sparkling og sliping er kjent stoff for de fleste. I løpet av 2019 ble bilen lakkert i Brewster Green og sort med Apple Green striping. Vinteren 2019/2020 gikk med til montering og trekking og på forsommeren ble de første turene med prøveskilt gjennomført. Jeg fikk etter hvert, tross Coronan, time hos biltilsynet på Notodden og skiltes på bilen. Deretter måtte jeg en tur til Drammen for å vise den til min mor. Etter disse turene begynte problemene, - den ble vanskelig å starte, gikk dårlig og stoppet stadig. En feil ble lokalisert, og var en løs ledning på popoutbryteren (tenningsbryter). Dette løste ikke alle problemene og feilsøkingen fortsatte. I frustrasjon prøvde jeg og justere tenningen på nytt. Da jeg skulle sveive motoren fram til tenningspunktet stod fordelerakslingen stille!! Det viste seg at akselen fra drevet på kamakselen og opp til fordeleren ikke var i skikkelig inngrep og hadde begynt å glippe oftere og oftere. Heldigvis hadde jeg en ny som passet bedre, så nå går det greit. Etter dette har det blitt flere turer og Forden har nå passert 100 mil på telleren.

Sånn blir det vel når en bygger en bil basert på deler fra sikkert 25 forskjellige Forder, funnet i Norge, Sverige, Danmark, England, USA og New Zealand. Kjente og ukjente i A-Ford miljøet har fått saumfart kjellere og loft. Hva gjør man så når Cabrioleten er ferdig, - jeg kunne ikke ha tre A-Forder i garasjen? Selv om TR6 og Amazon var borte, ble det et plassproblem. Som det blir sagt: Man kan kjøre bare en bil om gangen, og da er det nesten innlysende, - 29 Phaeton ble også solgt. Litt vemodig var det jo, for det var blitt

en grei bil som var korrekt restaurert. Men når det kommer noen og vil tilby den et bedre hjem er det kanskje ikke så dumt. Til nå har jeg restaurert A-Forder fra -29, -30 og -31, men det ble jo produsert mange av dem i 1928 også!!! Vel, - Cabrioleten tok 11 år, og jeg har nok ikke blitt noe raskere med årene, så da sier det seg selv. En får kose seg med bruk og vedlikehold på de to bilene man har noen år.

*Bjørn Sand*

*Flere bilder på de neste sidene:*

