

AUTOMOBIL

Chaufføren

2021



ISSN 1892-1663

FS 22072



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING FOR 2021



Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 25. driftsår.
Styret har bestått av:

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

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

Web ansvarlig: Pål Kjeldsberg

2021 hadde vi alle håpet på skulle bli et år som gikk mot et så kaldt normal år, men slik ble det dessverre ikke. Januar startet verre enn 2020 med avlyste medlemsmøter osv. osv. Vaksinasjon i Norge kom i gang og alle håpet på at nå skulle allting bli så bra, men den gang ei. Det kom nye mutasjoner av viruset. Dette gjorde selvsagt et stort utslag på vår klubb og våre aktiviteter for året, kort fortalt skjedde dette:

Det har vært avholdt 4 kjøremøter og 1 natt tur. 1 høst tur, Kongsbergknekken, Labrotorsdag, forsinket årsmøte, 1 ordinært medlemsmøte. Grunnet pandemien har 4 ordinære medlemsmøter blitt avlyst, julebordet utsatt. I tillegg har styret hatt 3 digitale styremøter samt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene.

11. januar 2021

Denne mandagen måtte dessverre avlyses grunnet smitteoppgang og innstramninger fra myndighetene.

8. februar 2021 Årsmøte

Dette måtte også utsettes fordi pandemi og smitte herjet. Vi sendte ut via mail til alle medlemmene Årsberetningen for 2020. Litt senere sendte vi også ut regnskapet for 2020. Fortalte at kontingenten ble uforandret og at de som stod på valg tok gjenvalg, dvs. Ronald, Jon og Knut tok gjenvalg for 1 år. Ba samtidig om at de av medlemmene som hadde kommentar på dette ga beskjed til styret, ingen kommentarer ble mottatt.

Styrets sammensetning for 2021:

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

Øvrige verv står på vår hjemmeside.

8. mars 2021

Dette måtte også avlyses fordi pandemi og smitte herjet.

12. april 2021

Dette måtte også avlyses fordi pandemi og smitte herjet.

10. mai 2021

Dette måtte også avlyses fordi pandemi og smitte herjet.

17. mai 2021

Amcar Kongsberg arrangerte 17. mai-kortesje for veterankjøretøy. Vi oppfordret medlemmer til å henge seg på her.

14. juni 2021 Kjøretur til Hakavik

Ingen sommeravslutning på Sundhaugen dette året men som plaster på såret ble det kjøretur til Hakavik kraftstasjon.

Endelig kunne vi finne på noe ute og Ronald grep sjansen og fikk i stand en tur slik at vi kunne få kommet ned til bygningen men ikke inn.

Det ble fullt på p-plassen ved Fiskum kirke, noe over femti biler hadde møtt frem.

Turen ut til Hakavik gikk i strålende solskinn og dette satte en stemning på turen selv om blomstringen var over.

Arne Grimnes, den siste manuelle operatøren på kraftverket, ga oss en fin orientering om stedet.

Så kjørte vi til Sundhaugen for vaffer og is. Tror vaffelpressa gikk varm på kjøkkenet, men alle fikk.

Forsidebildet viser Sæbjørn og Hilde Nærø under Spiralløpet i Drammen i 2021

26. juni 2021 Natt-tur

Vi møttes ca. 25 veteranbiler på Motorhistorisk Senter på Burud kl 23.00 for natt tur.

På de små gleders vei gikk turen opp Bingen , over Letmolia , forbi Vatnås Kirke , Kolserud og videre til Krøderen.

Noen så elg , andre krøtter og noen så sauer. Vi møtte en mann som lufta hunden sin i sommernatten og han lurte nok når det kom en kolonne veteranbiler på skogsbilveier midt i natten.

Snart var det tid for stopp for å nyte nattmat. Nå var det blitt skikkelig mørkt her inne i svarte skogen.

Om ikke alle så knott er jeg sikker på at alle kjente den. Her var det 1000 vis av dem.

”Du skal ikke sova bort sumarnatta, ho er for ljøs til” det skrev Aslaug Låstad Lygre i et av sine dikt. Her innpå skauen var det bæk mørkt og litt kaos med manøvrering og rygging, men alle kom videre.

Alt i alt en stemningsfull tur litt utenom det vanlige.

10. juli 2021 Tur til Z Museum i Treungen

Det var 7 biler som reiste fra Kirketorget og 3 biler fra Hvitvingfoss med kursen for Z museum i Treungen.

En av bilene fikk punktering i tunnelen før Seljord, her var gode råd dyre siden reservehjul ikke var med.

Nytt dekk ble funnet i skraphaugen hos en Nissan forhandler, og hell i uhellet var det jammen en ansatt på verkstedet som var der og fikset sin egen bil og hjalp velvillig til med omlegging på felg. Vel fremme på Z museum var det mye å se og ikke nok med det, men det ble tur innom Sputnik også. Her var selveste Sputnik selv (Knut) ivrig med å fortelle om sin karriere. Bl.a. med salget av 2,5 millioner Sputnikktruser, hvem i KAS har fått tak på en slik en?! Fø etappen hjemover ble det middag i Drangedal, ute, i nydelig kveldsol. Fantastisk tur for de fremmøtte.

5. august 2020 Labrotorsdag

I tradisjonens ånd ble det et godt oppmøte med veteranbiler på Labro.

Det møtte rundt 60 kjøretøyer og en god del nysgjerrige Kongsbergensere. Fint vær ble det også.

14. august 2021 Kongsbergknekk

Den 20. Kongsbergknekk gikk av stabelen. Løypa denne gangen var som følgende:

Løpet startet fra Kirketorget i Kongsberg som tidligere. Løypa gikk over Nybrua, ned stasjonsbakken så gamle E134 mot Drammen. Dermed Gamleveien mot Darbu. Første post på Gamleveien. Neste post ved Darbu/Fiskum kirke. Post 3 var ved Hengsrud Smie på veg ned mot Vestfossen. Så gjennom Vestfossen og mot Sundhaugen. Dermed ble det Åssideveien mot Teigen. 4. post var ved Råen. Videre til Labro Museet, post 5, og deretter til Kirketorget. Det var 5 poster på turen. Ved Hengsrud Smie i Vestfossen fikk de yngste t.o.m. 12 år prøve seg. Løypa i år var på ca. 50 km.

Det var Anders Olav Bakke som vant årets Kongsbergknekk. På andreplass var det Ola Løvås og tredjeplass Stein Holthe. Det var 141 påmeldte men 4 av de påmeldt måtte bryte løpet.

Grunnet smittevernet ble alle oppfordret til å holde avstand. Vi valgte også å droppe kiosk salget.

Knut Sommerstad sender en takk til alle som bidro, funksjonærer, postmannskaper og deltakere.

2-5. september 2021 Høsttur til Lillehammer

Atter en gang hadde vår turgeneral Bjørn Wennberg kastet seg rundt og fått i stand høsttur til Lillehammer siden det ble utsettelse igjen på sommerturen til Stavanger.

52 biler med totalt 99 presjoner skulle sette kursen til Scandic Lillehammer Turisthotell

Denne gangen var det ikke felles avgang slik at alle startet der det måtte passe seg, men det ble grupper her og der. Fristen var å komme frem i god tid til middag på hotellet kl. 19.30, og det var det ikke noe problem.

Vel fremme i solen var det mange som trakk ut på terrassen for en forfriskning.

Fredag var det oppmøte utenfor inngangen til Maihaugen. Her var det bestilt besøk på Maihaugen og Norges Olympiske museum.

Lørdag var det ikke noe fast opplegg men her kunne de som ønsket det besøke Norsk Kjøretøyhistoriske Museum, Norsk Vegmuseum, Lilleputthammer familiepark, Hunderfossen Eventyrpark, OL-bakkene eller rett og slett rusle i byens gater.

Hotellet serverte gode middager og veldig mange serverte også gode historier, vitser og noen taler. Det var en meget god stemning blant turfolket alle dagene.

Søndagen var det duket for å sette kursen hjemover igjen etter et fantastisk opphold. En bil kranglet men det har vi snakket nok om.

13. september 2021 Forsinket årsmøte

Endelig var det mulighet for å kunne gjennomføre årsmøtet som ble utsatt fra februar.

Det var møtt opp 37 medlemmer. Ronald ønsket samtlige velkommen. Innkallingen ble godkjent. Ronald ble valgt som ordstyrer og Geir som referent. Til å bevitne protokollen ble Vidar Grønli og Arild Sten-Halvorsen utpekt. Alle dokumenter ble jo sendt ut i februar og de ble derfor ikke lest opp på nytt, Årsberetning og regnskap 2020 ble godkjent.

Det var kommet inn et forslag til årsmøtet. Forslaget var å støtte sykehusklovnene med kr. 50 000. Dette ble enstemmig godkjent.

Nytt styre ble som sagt sendt ut til medlemmer i februar og består av Ronald, Jon, Geir, Sæbjørn og Knut.

Valgkomite Pål Kjelsberg og Bjørn Sand. Revisor Roger Larsen.

Etter 16 år med ansvaret for gjennomføring av Kongsbergknekk ønsket Knut Sommerstad og Sæbjørn Nærø avløsning. Magne Bævre ble spurt om å overta noe han svarte ja på etter litt betenkning. Han ønsker selvsagt å få med flere. Knut og Sæbjørn setter i sammen en liten dreiebok om hva som må gjøres når, slik at det er lettere for etterkommere å huske alt. Knut og Sæbjørn blir også med som støttekontakter til neste års Kongsbergknekk. Vi takker Knut og Sæbjørn for et fantastisk arbeid de har nedlagt i disse 16 årene og ønsker Magne lykke til videre. Kjenner vi medlemmene rett stiller de alltid mannsterke opp på Kongsbergknekk og dagen før for å bidra med dugnadshjelp.

Årsmøtet ble avsluttet som tradisjonen tilsier med pizza, levert fra Peppes Pizza, og mineralvann.

2. oktober 2021 Kjøretur til Øygardsgrend

Lørdag 2. oktober dro en del av medlemmene fra Kirketorget kl 8.00. Det ble 8-10 biler. Litt opp i Numedal kom sola og det kunne nytes nydelige høstfarger.

Vel framme ble det inntatt en god frokost.

Ronald hadde funnet fram noe skrot og lagde salgsutstilling. Tydeligvis varer det ikke var den minste interesse for. Solgte ikke en drit. I smultringbua derimot var det lang kø hele dagen.

Honning, røkt røye og husflid var nok tingen. Et trivelig marked ble det likevel, og en fin tur.

11. oktober Medlemsmøte, foredrag om Vintersport på Kongsberg

Da var det duket for medlemsmøte i KAS. Denne kvelden skulle vies til Skihistorien i Kongsberg.

Som seg hør og bør åpnet formannen Ronald med å ønske alle velkommen til møtet, men han ble kuppet av Runar Sand som hadde deltatt på LMK sitt årsmøte på vegne av KAS.

Med seg på senen hadde han en plakett, det viste seg at Runar ble kaldt opp på årsmøtet i LMK for å motta denne på vegne av KAS. Det var en gratulasjon fra LMK til KAS med sitt 25 års virke til motorhistoriens fremme, kjempe moro.

Ikke nok med det, Bjørn Sand kom også på scenen. Han hadde jo lovet premie for konkurransen som stod i Automobil Chaufføren 2020. Bjørn utnevnte Knut Sommerstad som vinner og overrakte han premien. Ikke rart siden han var det eneste som svarte, og hadde rett svar. Knut ville overlevere denne til han som konkurransen gjaldt, Øyvind Refsahl.

Men endelig kunne Ronald slippe til hovedpersonen Magne Bråthen som skulle fortelle om Kongsberg Skihistorie.

Magne ledet oss inn i en skihistorie fra før krigen og etter krigen. Med Ruud gutta etc. etc., han trollbandt salen i en time med mye interessant skihistorie fra Kongsberg.

Jeg er helt sikker på at Magne kunne har brukt resten av kvelden på fortellingen men det for bli til en anledning senere. KAS takker Magne for en opplevelsrik time med foredrag og bildevisning.

Kvelden ble avrundet med kaffe, boller og loddtrekning.

Det var godt fremmøte denne kvelden, 43 stk hadde funnet veien hit for å høre på Kongsberg skihistoriens.

8. november 2021 Medlemsmøte hos Lasse Steeg Andersen

Medlemsmøtet denne kvelden ble lagt til Holmestrand hvor vi besøkte Lasse Steeg Andersen, en utvandret Kongsberg gutt.

Ca 25 medlemmer møtte denne kvelden og Lasse viste oss rundt og fortalte historien til bilene han hadde. En imponerende samling.

En stor Packard 1930 modell var den han hovedsakelig jobbet på nå. En gedigen sak som begynte å bli ferdig.

Bim og Tor Anton serverte wienerpølser med tilbehør. Skikkelig pølsevann med god smak gjorde at pølsene smakte ekstra godt.

80 pølser ble fortært og ingen ble jentepølser! Tempen i pølsevannet ble jevnlig kontrollert og alt smakte fortreffelig.

Lasse har en utrolig arbeidskapasitet og det er utrolig hva han får til. Skal han få alt ferdig må han allikevel bli 150 - 200 år tror vi. En stor takk til Lasse for en trivelig kveld.

13. desember KAS julebord

Dette var kvelden KAS medlemmer skulle samles på Sundhaugen for et bedre julemåltid, underholdning og avslutte året 2021. I tillegg skulle vi ha gleden av å overrekke Sykehusklovnene gavesjekken på kr. 50 000,- som ble vedtatt på årsmøtet.

Slik ble det dessverre ikke denne gangen heller. På ny satte pandemien med ny mutasjon Omikron en stopper for dette. Da ble det slik som i 2020, vi hadde håpet å kunne flytte det til januar 2022 men i skrivende stund henger dette i en tynn tråd.

Sykehusklovnene på Drammen sykehus ble orientert om dette, noe de på en måte var klar over siden sykehuset også ble stengt for dem. Vi har overført penger og tar en tur ned til dem på en mandag som passer når det åpnes opp igjen. Imidlertid sendte Sykehusklovnene en takke video som vi har lagt ut på våre hjemmeside. Det var et koselig innslag.

*Geir Olsen
Sekretær*

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

kasveteran@gmail.com

FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer.

Da har vi lagt enda et år bak oss, et år vi hadde håpet skulle bli så mye bedre enn 2020. Vi tok feil. Den ene pandemien fulgte den andre.

Sommerturen ble igjen utsatt, men vi kom oss en tur til Lillehammer med besøk på Maihaugen, Norsk Kjøretøy Historisk Museum og flere andre steder etter eget ønske.

For egen del pusler jeg litt i garasjen, men blir stort sett er bare pusling. Arbeidet går tregt. Er nok de i klubben som har større arbeidslyst enn meg. Se egen omtale av Cunninghamen til Ove Loen.

Vi har besøkt Lasse Steeg Andersen hvor ca 25 medlemmer ble servert wienerpølser med lompe og drikke.

Vi kan slå fast at også Lasse har god driv i sine restaureringer.

Noen dagsturer har vi hatt, blant annet til Z Museum.

På hjemturen besøkte vi Sputnik. En trivelig kar som viste oss rundt og fortalte sin historie. Han sa han hadde solgt flere Sputniktruser enn plater, og noen benyttet anledningen til handel.

Hakavik Kraftstasjon ble besøkt med etterfølgende kaffe, vaffel og is på Sundhaugen.

Håper vi kan få gjennomført flere aktiviteter i 2022 da klubben fyller 25 år.

Dette må vi jo markere på en god måte.

Jeg ønsker alle et godt nytt år og håper vi møtes til mange fine aktiviteter i 2022.

*Godt Nytt År
Ronald Andreassen
Formann*



DEN GLADE REISEKLUBBEN



Kongsberg Automobilselskap må være en av de klubbene i Norge som er mest glade å reise på tur.

Det hele startet i 2005, da formann Ronald foreslo at vi skulle reise på blomstringstur til Hardanger med gammalbiler. Mange var skeptiske til ideen, og trodde det ville bli med maksimalt 7-8 biler på turen. Men så viste det seg at det var stor interesse, og vi blei 28 biler. Nøkkelen til suksessen var nok at damene var med.

Vi bodde i enkle kår, campinghytter med ulik kvalitet, men turen ga mersmak, og året etter planla Martin Fella og Bjørn Wennberg tur til York i England. Det var Martin som var inspirasjonskilden. Han hadde erfaring med å arrangere årlige turer med buss til et marked i England

og var kjent med forholdene. Martin tok med Bjørn Evensen og Bjørn Wennberg på en prøve-tur, og da var planleggingen i gang.

Utrolig nok ble det hele 36 biler som tok ferja fra Kristiansand til Newcastle i 2006. Det ble en minnerik og spennende tur. Ikke minst da vi besøkte Aidensfield og garasjen til Bernhard Scripps. Vi ble også vitne til innspilling av en av episodene «Med hjerte på rette staden».

Siden har det blitt årlige turer både til Danmark, Sverige og Norge. På høstturen til Lillehammer i år, mimret vi litt om de mange flotte opplevelsen vi har hatt sammen med våre respektive. Det har vært problemer med bilene av og til, men de har alltid blitt løst. Ikke minst på grunn av dyktige reparatører blant del-

tagerne, og noen ganger en god porsjon med flaks.

Standarden på overnattingen har blitt betraktelig bedre med åra, fra enkle campinghytter på Vestlandet til slott i Danmark i 2012.

Stemningen for nye turer ble loddet på Lillehammer i år, og alle ville at vi skulle fortsette med å reise på tur. Da får bare Turkomiteen brette opp ermene og fortsette med å planlegge nye turer. Flere ønsket å dra på slottstur til Danmark igjen, og turkomiteen har startet sonderingene for en tur i 2023.

Bjørn Wennberg



HØSTTUR

KAS sin siste fellestur for 2021 ble annonsert med tur til et høstmarked i Øygardsgrend lørdag 2. oktober. Det var ikke det store frammetet, men 4 gamle biler og to av nyere dato stilte på Kirke-torget.

Underveis fikk vi med to til i Jondals-veiskillet, og to fant vegen selv, så vi ble totalt 8 gamlebiler og noen nyere som stilte på markedet denne dagen.

Det var annonsert frokost der oppe, så de fleste av oss valgte det til en billig penge før bodene ble besøkt.

Det var ikke så stort marked, men en del boder med honning, fisk og handarbeid var på plass.

Det var lite bilrelaterte boder, men vår leder Ronald hadde tatt med et lass med ulike artikler for salg.

Det gikk ikke så bra, så når dagen var omme hadde han ikke så han fikk dekket frokosten engang. NB! Den kostet 100,- kr.

Hjemturen gikk i spredt formasjon, og for de som ikke har råd til tak på bilen, ble det en flott tur da solen skinte og temperaturen var helt OK.

En liten tur innom Lampeland var det også mange som tok, da de også hadde markensdag den dagen.

Nå har vel de fleste stelt og satt bort sine klenodier i påvente av en ny vår?

Sæbjørn Nærø



Felger og honning var en fin kombina-sjon

Her kunne du få kjøpt røkt røye og tyt-tebær

Vår formann ser ikke helt fornøyd ut, da salget ikke gikk så bra.





EN KLASSISK FERJETUR



I de senere årene har det blitt mange turer til Hardanger, kjøreturer til alle årstider og værforhold. Vanligvis med bruksbil, men på sommertid har det blitt gammelbilturer med A-Ford også.

Grunnen er at kona har sin sønn med familie boende i Lofthus.

Når man kjører slik spinner tankene om barndommens ferieturer på de samme veiene. Den klassiske ferieturen var ofte Haukelifjell til Hardanger og Hardangervidda tilbake, eller motsatt, det var åpent bare på sommeren.

Var man heldig ble veien åpnet slik at en kunne få med seg fruktblomstringen i mai.

Turen over Haukelifjell i 1958 var tredjedgangen for meg som snart var elleve år. Jeg hadde vært over både i en 1930 A-Ford og med en 1946 Fargo lastebil.

I 1956 kjøpte mine foreldre egen bil for første gang, en 1933 Plymouth, - F-449. Den hadde som ny vært registrert F-97. Jeg var med å hentet bilen som ble solgt av en som arbeidet i bilbransjen i Drammen, det skulle være trygt.

Bunken med sedler som utgjorde fire tusen kroner gjorde sånt inntrykk at faren min fikk hundre kroner jeg hadde spart, da vi kom hjem.

I følge faren min var bilen nyborra og

brakte ikke mere olje enn det du tørka av peilepinnen hver gang du sjekka olje. "Oljebremser", var et annet argument. "Snøbbersane" var imidlertid ikke bra, og måtte byttes. Nå måtte det bli "flaskesnøbbersær"

Vinteren 56-57 ble bilen gått gjennom, og ble hel-lakkert. Støtfangere ble forkrommet osv.

Plymouth'en var klar til 17. mai i 1957. Bilen var ikke helt original. Det var dreid nye ringer til felgene slik at den hadde hjulkapsler fra en Borgward 1500. Lyktene var byttet til noen som kom fra en Citroen B11, frontruteramma var erstattet med rute montert i gummilist, duktaket var erstattet med stålplate osv.

Alt typiske modifikasjoner for å forlenge livet til bilen

Den sommeren ble min søster født, så dermed ble det ingen skikkelig ferietur.

I 1958 skulle det imidlertid skje.

Baksetet ble tatt ut, og det ble laget et provisorisk sete for en person. Der skulle liksom jeg sitte!

Det ble laget matkasse, og oppå den skulle vognbagen til søstern stå.

Det store bildet over: Feriebilde fra Dyreskar i 1958.

Under: Fra Solhaug Turisttytte i Austmannali i 1950, smågutt klar for turen over Haukeli.



Første dagen kjørte vi fra Drammen og fulgte det som senere skulle bli E134. Det ble en avstikker nedom Dalen. Etter nedkjøringen til Dalen satt jeg alltid foran. Bilen hadde en tendens til å hoppe ut av annet gir i nedoverbakker, og jeg ble satt til å holde bilen i gir. Denne dagen kom vi nesten til Grunge-dal, nærmere bestemt Grungebru. Her var det noen som leide ut et rom i annen etasje, så her overnattet vi. Kveldsmåltidet mitt ble sju brødskiver med karamellprim.



Jeg fornemmer fremdeles smaken hver gang vi passerer!
Dagen etter bar det videre mot fjellet. En av høydepunktene var jo å komme til fjells å se snø. Det var ingen tunneller dengang, og i Dyreskar ble det klassiske feriebildet tatt.

Etter å kjørt over Haukelifjell, passert Røldal og kommet over til Seljestad skulle det være middag. Det vi hadde tilbakelagt til da den dagen tilsvarer en times kjøring på dagens veier. Ut med vognbagen og opp med matkassa. Primusen ble fyrte opp og bord og stoler kom på plass. Reiseradion måtte også fram, selvfølgelig en Kurør. Det var full pakke, - skrelling og koking av poteter og gulrøtter, og steiking av koteletter. Det var sikkert dessert også. Etterpå var det varming av vann til oppvask. Faren min måtte attpåtil sove middag! Turen gikk etterhvert videre ned forbi Låtefoss.



På Fyksesund bro på vei hjem fra Bergen, på vei mot Haukelifjell i 1952



Middagsplassen i Seljestad. Været var strålende sol og vindstille. Den stolte bileieren begynner i sønnens øyne å dra litt på åra, han har akkurat fylt 39 år. Idag går E134 rett over dette fine stedet, bekken er flytta, og det er ikke mulig å stoppe. En finner ikke slike rasteplasser lenger!



Der måtte det selvfølgelig stoppes, og et nytt "feriebilde" ble festet til filmrullen.



Akkurat som på bildet fra Dyreskar, jeg står rett og pent ved Låtefoss også!

Deretter gjennom Odda og utover langs Sørfjorden til Lofthus, hvor vi fikk leie et rom i annen etasje i et bitte lite hus. Det ble aldri bestilt noe, det var bare å se etter skilt med "Rom tilleie".



Tredje dagen kom vi ikke særlig langt, - nå var det mye å se på. Bl.a Vøringfossen.

Overnattingen ble på Garden, like ovenfor fossen.

Fjerde dagen på tur var ikke faren min veldig blid! Plymouth'en fuska og trakk dårlig!

Vi hadde lange seige bakker foran oss innover mot Hardangervidda.

Sprekk i fordelerlokket mente faren min, og han hadde rett.

Som yrkessjåfør hadde han lært litt om hva som foregikk under panseret på en bil.

En sjekk inne i lokket avdekket en sotstripe som strømmen kunne følge. Skraping med lommekniv hjalp litt, - en stund, så var de like gæli.



Tidlig på året er det mye snø i Dyreskar. Dette bildet er på samme sted som Plymouth'en ble avbildet.



Plymouth 1933, oversiktlig og greit, ikke mye krimskrams!



Et stykke oppe i stigningen møtte vi veipatruljen fra NAF, og den ble stoppet. NAF kjørte Willys Jeep kan jeg huske. Han hadde selvfølgelig ikke fordelerlokk til -33 Plymouth og foreslo å fortsette å skrape og kjøre videre til Geilo. Så ble gjort, og på Geilo ble det nytt fordelerlokk. Etter noe leiting ble det overnatting et stykke nedenfor Geilo.



Siste dagen kjørte vi hjem igjen til Drammen, og alle syntes det hadde vært en fin tur!

Da bilsalget ble frigitt i 1960 ble Plymouth'en bytta i en Opel Kapitän, bagasjerom var blitt viktig nå! Plymouth'en havna i Horten og ble Z-bil!

Bjørn Sand

TOFTE - MER ENN ET VETERANBILTREFF



For å få noen flere mil på gammelbilen tok vi turen til Veteranbildagen i Tofte 4. september. En gruppe lokale ildsjeler dro i gang dette arrangementet med 40 biler i 2005 – i år ble det talt opp over 300!

Etter halvannen times tur på til dels gamle trakter ut Drammensfjorden og over Hurumlandet ble vi dirigert opp og rundt bebyggelsen, før vi kom inn i en kjempekø fra Oslosiden og etter hvert ble anvist en plass helt bakerst i hovedgata. Etter hvert ble også området ved småbåthavna fylt opp av mer og mindre skinnende doninger. Det var et yrende folkeliv i det hovedsakelig fine været, og mye gromt å se på!

Se f.eks. <https://www.youtube.com/watch?v=OnAGH58UIBI> og <https://www.youtube.com/watch?v=vFWyW0Z4bZI>

Men dette var ikke bare et vanlig gammelbiltreff!

Ved 14-tiden ble sentrums-arrangementet avsluttet med bilkortesje ut til det gamle verftsområdet på Vollen – i dag Sagene Båthavn. Her ble i 1916-17 polarskipet «Maud» bygget av båtbygger Christian Jensen for Roald Amundsen til hans andre ekspedisjon til Arktis og Norvestpassasjen 1918-20.

Det er mye å slå opp om «Roald Amundsen» og «Maud» på nettet. Båten endte som vrak på en strandkant i Cambridge Bay på sydsiden av Victoria



Vinnerbilen i 2021

Island nord i Canada, og sank der i 1930. I 1990 kjøpte Asker kommune restene av båten fra HBC for én dollar. Det ble anslått at det ville koste 230 millioner kroner å sette vraket i stand og få det transportert til Norge! Tandberg Eiendom AS overtok vraket i 2011, og vil i sammenheng med planlagt boligutbygging på båthavna etablere et Maud-museum her. Gjennom prosjektet «Maud Returns Home» ble vraket etter 85 år hevet i 2016, og i l.a. to år slept via Grønland – Vardø – Bergen og til Vollen, hvor det ankom 18. august 2018.

Gjennom stor lokal dugnad ligger nå både det som er igjen av Maud samt et restaurert fly av den typen Amundsen brukte, til almen beskuelse. Ut over å få med seg denne fantastiske historien, ble det i båthavna servert burgere og drikke til alle treff-deltagerne samt Beatles-musikk fra liveband. Vi takker for et flott arrangement - det er bare å være tidlig ute neste år!

Ole Christian Renskoug



FJELL, FJORD, FORD OG FLAKS



Siden jeg har gammelbiler fra før krigen liker jeg best å kjøre turer sammen med noen med tilsvarende kjøretøy.

Dagsetappene blir kortere, det blir mindre stress, og utfordringene blir de samme underveis. Kjekt med relativt like biler også når vi pakker reservedeler. Dessuten har vi glede av å legge opp turene selv.

I 2021 kunne det ikke bli noen Danmarkstur, så Liv og jeg planla en A-Ford tur i Norge sammen et vennepar.

Nå skulle den nyrestaurerte Cabrioleten få prøve seg.

Kari og Bjørn Olsen kjørte fra Stavern og overnattet slik vi startet fra Kongsberg på morgenen.

De skulle egentlig kjørt med sin -28 Phaeton, en åpen bil, men den hadde slått seg vrang i siste øyeblikk.

Derfor kom de med sin -29 Tudor.

Turen gikk først til Hadeland Glassverk, deretter opp langs Randsfjorden til Dokka, og nå hadde det begynt å regne. Derifra over til Lillehammer for overnatting.

På denne måten unngikk vi strekningen Gjøvik, Lillehammer hvor det er tett trafikk og midtdeler.

Morgenen etter kjørte vi til Kjøretøyhistorisk Museum.

Etter en rundtur på det flotte museet dro vi videre oppover Gudbrandsdalen hvor vi hele tiden forsøkte å holde oss vekk fra E6.

Tudoren til Kari og Bjørn ble etterhvert som vi kjørte oppover vanskelig å få til å gå på tomgang, så da vi ankom kveldens mål i Garmo ble det mekking.

Ganske forsmedelig at denne Tudoren ikke ville gå på tomgang. Under et Grensetreff for A-Forder for noen år siden satte denne bilen rekord under tomgangsprøven, - 196 omdr pr. minutt, ingen har klart bedre!

Nå var det imidlertid 0 omdr.

Heldigvis begynte sola nå å titte fram.

Vi trodde tomgangskretsen i forgasseren

var tett, men den var åpen og fin. Det viste seg derimot at en messingplugg i forgasseren hadde ramla ut, og slapp inn falsk luft.

En annen forgasser ble fisket fram under baksetet, og med denne montert gikk bilen som den skulle igjen.

Neste dag kjørte vi til Lom og videre oppover mot Sognefjellet, været ble bare bedre og bedre.

Vi fikk en strålende tur over fjellet, og etter en lunch i solveggen på Turtagrø ble kallesjen slått ned på Cabrioleten.



I Hafslo fant vi hotellet vi hadde bestilt, og med en god natts søvn kunne vi fortsette til Sogndal.

Etter en times shopping i Sogndal ble kursen satt mot ferga over fjorden.

Vi hadde ikke kjørt mer enn ca. en kilometer da Cabrioleten døde, rett før en uoversiktlig sving, i motbakke!

En kjapp titt under panseret fotalte om en større radiatorlekkasje og vått tennings-system. **Uflaks!**

Før vi rakk å tenke oss om sto det en bergingsbil foran oss, og han ropte at han dro meg oppå, for her var det livsfarlig å stå, noe han hadde helt rett i!

Jeg takket ja, og bad han kjøre oss til bensinstasjonen i Kaupanger. **Flaks!**

Da han slapp oss av spurte jeg hva dette kostet, og svaret var: *Gratis!*



Jeg tror imidlertid han hadde fått med seg både øl og Jäger før han kom seg videre.

Etter å ha forsøkt diverse lurium fra bensinstasjonen uten hell, fikk vi tak i noe to-komponent masse fra Toyotaverkstedet over veien. Dette ble knadd sammen og lagt utenpå sprekken i radiatoren, og etter nødvendig herding var det jammen potte tett.

Det var med bange anelser jeg kjørte inn i tunnelen ned mot fergeleiet på Mannheller, men vi kom oss greit igjennom og videre fram til overnattingen i Hallingdal. Nødreparasjonen holdt faktisk helt hjem.

Vel hjemme ble det en tur til Kai Mørkved. Han forlangte uttak av radiator, så da var det bare å dra hjem og begynne å skru!

Radiatoren som var kjøpt ny direkte fra en av de mest anerkjente produsentene i USA var rett og slett slurvete sammenmontert.

Kai fikset radiatoren, og bilen var tilbake på veien etter få dager.

Bjørn i Stavern har fiksa forgasseren på Tudoren, og feilen på Phaeton viste seg å være en ødelagt rotor etter kollisjon med kontaktene i fordelerlokket.

Moralen er at man ikke skal stole på nye deler heller!

Feilene dukker opp først når ting blir brukt.

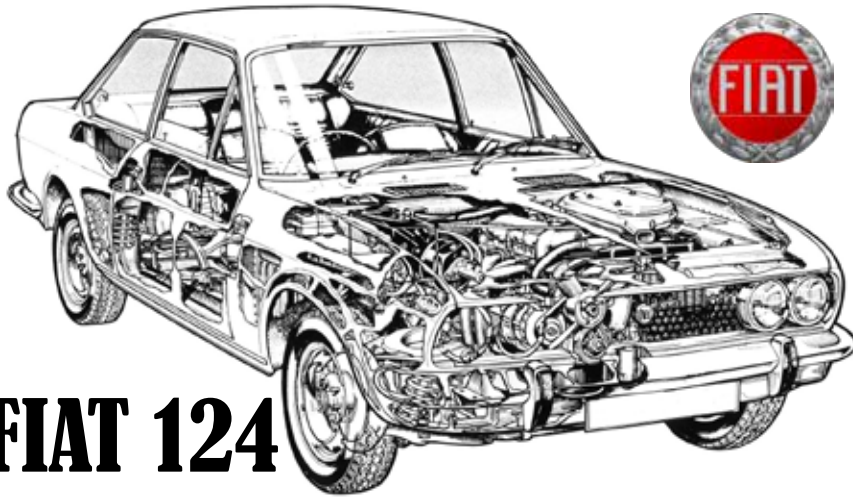
Derfor, - bruk bilen, luk bort feil, - da blir den til å stole på!

Bjørn Sand



Sprekken i loddinga under øvre vannstuss var ikke lett å se, men kjølevæska fant den og grisa ned tenningsystemet.





FIAT 124 Sport Coupé

Redaktøren av herværende årlige skrift som oppsummerer klubbens aktiviteter i det forgangene år, har ymtet om at det kunne være på tide med en liten statusrapport om den pågående Fiat-restaurering.

Etter at sveisingen var utført på innvendig gulv og på begge sider utvendig av kanalene under dørene, anså vi det meste av sveisingen som ferdig. Bortsett fra noen deler som var så opprustet at de måtte lages på nytt, for eksempel batterikassen og nytt fjærfeste på den ene siden, samt et stolfeste måtte repareres. Etter såpass mye sveising følger omfattende sliping og smergling av sveisesømmer og lignende.

Deretter ble motoren med girkassen på, lirket ut av motorrommet med assistanse av garasjenaboen Åsmund Lislien. Med avmontert girkasse ble motoren spent opp i svingbart stativ, og så kunne demonteringen begynne. Bunnpanne og topplokk ble fjernet, deretter ble det en utfordring å få de bevegelige delene til å bli bevegelige, - de satt bom fast! Etter tips fra Bjørn Sand prøvde vi med en blanding av dieselolje og automatgrolje, en halvdel av hver. Etter noen dagers oppbløtning pluss rå kraft kunne vi få løs stempler, råder og øvrige deler. Stemplene var også en tålmodighetsprøve fordi ringene var kokset helt fast.

Etter rengjøring ble konklusjonen at råder, stempler og veivakselen så brukbare ut, men lagerskåler måtte byttes på veiv og råder, samt nye stempelfjærer måtte på plass, ventiler slipes, og sylindrerne honnes. Det meste av deler kan kjøpes på nettet, men det kan ta litt tid. For eksempel fikk vi feil rådelagerskåler, venting på nye var en prøvelse. ”Det hører med når man restaurerer gammelt skrot” sier Åsmund, han har holdt på med dette i årevis og kan gamet.

Med delene på plass, og ventilene slipt, ble motoren skrudd sammen med nye pakninger, de to kamakslene kom på plass og ny registerreim montert etter forskriftene, så ikke ventiler og stempler kolliderer! Etter hvert ble motor med påskrudd girkasse med ny clutch kran-glet på plass i motorrommet. Videre ble det montert nye bremseskiver og calippere, samt bremseslanger. Vidar har også gått over understellet, fjernet gammel rustbeskyttelse og rust og lagt på ny beskyttelse, nytt styrestag kom også på plass. Weber forgasseren ble overhaldt med nye deler og pakninger, barnebarnet William rensket og prøvde selvstarter og dynamo som virket etter behandlingen, han tok seg også av bagasjerommet. Av eksosdeler er den første delen etter manifolden fornyet og montert, kjøpt fra nettet. Så må vi montere forgasser og de øvrige delene på motoren, få radiatoren på plass o.s.v, og forhåpentligvis få motoren til å svive og gå igjen! Så gjenstår lakkering og montering av all kosmetikk (blanke deler), å få instrumentene til å virke, samt trekke stoler og inntrior med nytt ferdig sydd stofftrekk fra Italia.

Vi blir nok ikke akkurat ferdig i morgen!

Arild Sten-Halvorsen



DIREKTØRBILEN



Cunningham
CAR COMPANY

I forrige nummer av årsskriftet skrev jeg litt om direktørbilen til Vestfos Cellulosefabrik, og nå et år etter kommer en liten oppdatering.

Ove Loen på Lierskogen er eieren og han gikk igang med en total restaurering av Cunningham'en fra 1919.

Et år har gått, og det er litt av et arbeid som har blitt lagt ned på vogna. Når jeg ringer Ove og spør hvordan det går svarer han at han er på jobb. Etter et besøk er det helt tydelig at han jobber. Bilen er ferdig lakkert og montert.

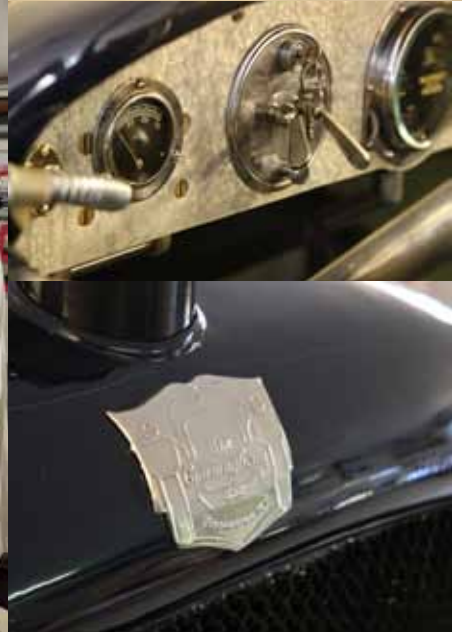
6 hjul er rettet, lakkert og har fått nye tidsriktige dekk. Forstillig har vært ifra hverandre og alle lager er byttet.

Motoren på 7,5 liter har vært demontert, gått over og er innmontert i bilen igjen. Setene har sitt originale trekk som har vært tatt av, smurt inn et antall ganger med fett, rifter er reparert og sparklet. Alt er montert igjen og ser virkelig bra ut. Alle instrumenter er restaurert og ser ut som nye.

Vestfossen Vannpolering fikk jobben med å vannpolere frontruteramme, noen motordeler, kjølevifte på størrelse med en stor båtpropell, mange smådelar, samt felgene med felgringer. Det sist som ble blåst var frontlyktene, men disse var i svært dårlig forfatning så her var det ikke håp.

Det viser seg at lyktene ikke er originale men stammer fra en Cadillac.





Rune Askim, et kjent navn i veteranmiljøet, hadde vært på marked i USA for flere år siden hvor han hadde kjøpt to lykter. Det viser seg at det er lykter til Cunningham. Ove har overtatt lyktene og disse er nå ferdig krommet hos Centrum Fornikling i Oslo, og er nå på plass på bilen.

Det som står igjen nå er ny kalsjeduk. Den er ankommet, så nå blir det salmarkerarbeid på Ove. Differensialen skal ut og gåes over, og bensintanken skal også monteres.

Vannpumpa var dårlig og ny er printet i 3D, for å sjekke passform. Denne var perfekt, så dermed blir et aluminiumsemne levert til maskinering.

Et imponerende arbeid er nedlagt og bilen blir et smykke. Det er bare å bøye seg i hatten, som det heter nå.

Ivar Engerud har fotografert og bildene taler for seg .

Jeg skrev i fjor at om noen år får vi høre lyden av V-åtteren på 7,5 liter og 95 hk, men tror helt sikkert at bilen er på veien til våren. For en jobb Ove!

Ronald Andreassen

Som Ronald skriver er bildene fotografert av Ivar Engerud med unntak av det gamle bilde fra storhetstiden i Vestfossen, som er lånt av Bjørn Arnhaug, og det siste bildet med lyktene på er tatt av Ronald.





TO-FOT-SYKE

*220Sb Dette ble en nydelig bil tofarget med soltak osv.
Foto: Ivar Engerud*

Et alvorlig virus som få av oss har kontroll på

Relativt mange av oss er rammet av en sykdom som kommer fra båtmiljøet, nemlig den velkjente to-fot syken. Båtfolket har i mange år forsøkt å helbrede dette uten å lykkes, og vi veteranbileiere vil vel ikke helt innrømme sykdommen, så da blir det vel heller ingen bedring i våre rekker. Ingen vil utvikle noen vaksine mot dette, så dette må vi nok bare leve med.

Jeg må innrømme at syken har først og fremst rammet meg med min interesse for Mercedes-Benz.

Det hele startet på tidlig 80 tallet hvor jeg kjøper min første MB. En 1965 200D som hadde tjenestegjort som taxi i Larvik fra 1965 til 1981. Bilen var sliten etter å ha gått over en million kilometer. Den fikk tilnavnet James Bond-bilen fordi jeg røykla gata fullstendig hver gang jeg ga gass. Den ble solgt etter et par år, men jeg savnet alltid kjørekomforten, plassen og den fantastiske kvaliteten.

Så da vi fikk barn ble det igjen innkjøpt en Heckflosse som skulle tjene som bruksbil. En hel og grei 1963 modell 190c. Jeg var ferdig med Diesel da disse rakler forferdelig og går dårlig. Denne

hadde vi mens barna var små og når bilen ble 30 år så tenkte jeg at den burde pensjoneres og bli veteranbil. Derfor ble en 1973 modell 230 innkjøpt til bruksbil og 190 fikk bli pensjonist i en alder av snaue 30 år.

I denne perioden var vi med på noen Stjerneløp med Mercedes-Benz klubben. Med to-fot viruset i kroppen førte dette til at jeg på høsten 1993 kjøpte en 64 modell 220Sb. En hyggelig bil med norsk historie, flott interiør og soltak. To-fot viruset slo inn tungt med treverk på daschbord og rundt vinduer i stedet for bakelitt som det var på 190. Videre var det lenger front, flottere frontlykter og 6 sylindret motor. Dette toppet med mere chrom, skivebremses, soltak, original selvsøkende Becker radio tok viruset godt tak. Joda 220 ble innkjøpt og 190 fikk en ny eier. Dette var bilen jeg skulle beholde evig....

Så i 1994 starter jeg renoveringen. Disse modellene er kjent for rust og min var ikke noe unntak. Men i løpet av et par år er karosseriet ferdig og det står nylakkert i min garasje klar for fortsettelsen. Det skal ta mange år før det blir noen fortsettelse. Med små barn, hus som skal renoveres, eget firma så går det mange år før det blir noe tid til 220Sb.

Men i 2009 plukker jeg den frem igjen

og konstaterer lakkpest over hele bilen så her trengtes det hjelp. Bilen blir sendt til Polen og kommer tilbake 90% ferdig i 2012. Jeg slutfører prosjektet selv og bilen kommer på veien igjen for første gang 18 år. Bilen er da i perfekt stand, og første ferietur går gjennom Tyskland og videre rundt i Østerrike. I årene som kommer blir den mye brukt på tur og treff.

Min gode venn Ivar Engerud hadde i en periode signalisert at han ville lage en artikkel om 220en og den kom på trykk i Motormagasinet til Finansavisen i juni 2017. Artikkelen kan dere lese i boka, Bilen i Norge 125, år sammen med en rekke andre artikler (Denne boken anbefales på sterkeste)

Etter 4 år med Heckflosse 220Sb begynner viruset igjen å gjøre seg gjeldende. Da jeg var på mine første MB treff på begynnelsen av 90 tallet fikk jeg se 300 Adenauer for første gang. Dette var 50 tallets pampebiler.

300 kom på markedet i 1951 og skulle gjenreise Mercedes-Benz som en produsent av luksusbiler. Konstruksjonen var helt ny og hadde nyutviklet motor med overliggende kamaksel, uavhengig fjæring, nivåregulering på bakaksel og et design som er helt nydelig.

Bilen er 5 meter lang og var vel en av de aller største Europeiske personbiler på 50 tallet. Her er det ikke spart på noe. Bilene var håndlaget, og hver bil tok i overkant av 2000 arbeidstimer å produsere. Bilen var tiltenkt de aller rikeste og statsoverhoder. For å sammenligne med dagens Mercedes-Benz så var dette hakket over en S klasse som den gangen var en 220. Bilene ble produsert fra 1951 til 1962 hvor den blir overtatt av Mercedes-Benz 600.

Hver gang jeg var på et MB treff måtte jeg titte ekstra på de Adenauere som var med. På 90 tallet var disse langt utenfor min økonomiske rekkevidde så jeg fikk kose meg med 190 og senere 220Sb.

Men da vi kommer til 2016 så begynner viruset å våkne, og lysten på en 300 kommer for alvor. Jeg kommer over en bil som trenger en del jobb med som er overkommelig. Så i august 2016 er jeg eier av en 300 Adenauer.

Høsten og vinteren går med til å gjøre denne bilen i skikkelig stand. Det var mye rust i kjøleanlegget så det var mye her som måtte skiftes. Videre ble interiøret totalrenovert. Min lokale møbeltapetserer John Gabrielsen tar seg av setene mens min datter Marte lager nye dørtrekk. På motoren var det en del utfordringer med forgassere, fordeler og vippearmer. Det var også en del elektrisk som var i dårlig stand så alle kabler i motorrommet blir skiftet ut. Men alt dette ble renovert i løpet av vinteren og bilen var klar for sin første langtur i mai 2017 til Vestlandet via Flåklypaløpet i Lom og så hjem.

Dette er en bil akkurat slik jeg drømmer om, den er komfortabel, den oser av luksus og kvalitet, og er veldig kjørbar. Du holder lett følge med trafikken og den oppleves som stødig i svinger, og trekker godt i alle motbakker. En merker selvfølgelig at det er en gammel bil som mangler servobremser og servostyring, så den er ikke den mest foretrukne i trange parkeringshus. Men på landeveien så glemmer du dette.

Etter påtrykk fra min kone blir 220Sb lagt ut for salg. Vi synes den er for lik å kjøre på landeveien som 300, så derfor innser jeg at 300 blir den foretrukne turbilen, og at det er bedre at 220 havner hos noen som vil bruke den. Jeg legger bilen på Finn.no Etter en uke er bilen solgt usett og blir hentet av en heldig kjøper en måned senere. Han fortalte da han hentet den at han hadde kontaktet flere i MB miljøet og fått beskjed om at dette var en meget bra bil, så han visste hva han gjorde.

Selvfølgelig var det vemodig å selge en bil jeg hadde eid så lenge og brukt så mye tid på, men tross alt hadde 300 Adenauer vært min drøm siden 90-tallet, så jeg var meget fornøyd, og følte meg trygg på at noen nye virusanfall neppe ville melde seg.

Innimellom så følger jeg litt med på Mobile.de med hva som finnes til salgs i Tyskland.

En septembermorgen i 2017 oppdager jeg en 300 Adenauer kabriolet med Norske flagg er til salgs i Tyskland. Jeg forhører meg litt i en liten lukket MB Facebookgruppe jeg er med i om noen kjenner til denne bilen, og i løpet av formiddagen får jeg flere svar om at bilen er kjent i Norge, men har vært lite brukt de siste årene.

Jeg ante ikke da at det hadde gått en 300-kabriolet i Norge siden slutten av 80 tallet. Et medlem til av gruppa blir også ivrig og sier at dersom ikke jeg kjøper den så reiser han og henter den. Dette er selvfølgelig en kostbar bil, men nå har



300 Adenauer på tur ned fra Stegasteinen ved Aurland.



Marte lagde nydelige dørtrekk i ullstoff og skai til 300.

Nytrukket interiør, her kan man trives på tur.





firmaet mitt gått bra i flere år så jeg har økonomi til å kjøpe den hvis jeg vil. To-fot syken herjer igjen med et nytt anfall og jeg tenker at hvis jeg ikke kjøper denne så kommer jeg til å angre resten av livet. Dette var jo Norges eneste Adenauer-kabriolet, så skal du ha noe tilsvarende så må det betales moms. Og denne gangen skulle det vise seg at viruset herjet skikkelig.....

Bilen hadde havnet i Tyskland fordi siste eier i Norge ikke hadde noen interesse av å legge den ut for salg her, da han regnet med at det bare ville komme en haug med nisser som skulle prute på prisen. Dermed gikk den rett ut av landet til en tysk oppkjøper. Dette bør være en liten pekefinger til oss nordmenn som ikke alltid skjønner internasjonale priser på sjeldne veteranbiler.

Jeg bestemmer meg for å reise å se på den og tar flyet til Köln/Bonn flyplass som for kuriositetens del heter Flughafen Konrad Adenauer. Jeg besiktiger bilen og finner at ryktene om den har vært lite i bruk de siste årene stemmer.

300 Kabriolet på vestlandstur, her med Hardangerbrua i bakgrunnen.

*300 kabriolet på vei hjem fra Burud
sist sommer.*

Foto: Ivar Engerud



Jeg gjør en deal med selger at hvis jeg kjøper den så skal frakt til Kiel være inkludert. Jeg undersøker med biltilsynet og tollvesenet om hvordan denne bilen skal importeres, og jeg ender opp med å reise en tur til tidligere eier i Norge, fikk en signatur på en salgsmelding som fører til at jeg står på kaia i Kiel med batteridrift og skrur Norske skilter på bilen, og kjører på grønt gjennom toll. Bilen kom hjem til min garasje i begynnelsen av oktober og da er det bare å begynne med alle stå seg i hjel skadene. Alle kjøleslanger måtte byttes disse var sprø som kjeks. Alt av bremseslanger ble lagt opp nytt. Det ville si nye sylindere slanger og rør. Alle elektriske kabler i motorrom + en rekke andre detaljer for å få bilen driftssikker. På motoren ble forgassere og bensinpumpe overhølet, den fikk 123 elektronisk fordeler og et par runder med QMI motor rens. Jobben denne gangen går lettere, jeg merker at jeg har mer erfaring med Adenauer og bruker ikke så mye tid på å finne ut av ting. Allerede i april året etter er den klar, og blir utstilt i Vikingskipet på Hamar. I mai samme år legger vi tradisjonen turen til Lom og Flåkløypeløpet, og i juni er vi med KAS til Røros. Alle milene denne sommeren går uten problemer og stort sett med taket nede. Bilen brukes

mye hver sommer og ruller alt fra 2-400 mil på en sesong. Ofte på tur, enten den er kort eller lang.

Så på sommeren i 2018 selger jeg den lukkede Adenaueren. Jeg sjekker Finn.no og der ligger det en til salgs fra før som jeg visste hadde ligget ute en stund. Jeg studerer annonsen og finner at denne bilen egentlig er i veldig lik stand som min, men annonsen er ødelagt av elendige bilder. Jeg bestemmer meg for å vente på fotovær, og en kveld et par uker senere får jeg tatt en serie med flotte bilder av den. Jeg lager annonse på Finn og legger meg i pris marginalt under den andre som er til salgs. Etter en uke ringer telefonen, og nok engang selger jeg en bil usett, og den forsvinner til Bodø en uke senere.

Så nå håper jeg at med Adenauer Kabriolet at jeg er blitt immun mot viruset hva Mercedes-Benz angår. Jeg har også hatt det samme viruset med VW men det får vi ta en annen gang.

Min kone er bekymret for viruset som herjer, men som kone burde hun være fornøyd med at viruset for min del bare gjelder biler og ikke koner.

Vidar Ingebretsen

Siden Vidar Ingebretsen ikke jakter på to fot større kone, er det vel ikke nødvendig med en slik?

Redaktøren





EN MØRK OPPLEVELSE

I sommer var det mye fint Cab vær, så vi spurte Inger Åse og Einar Btåthen om de ville være med en tur til Geilo, og overnatte på Dr. Holms et par dager.

Det ville de og vi dro oppover. Om kvelden etter at vi var kommet opp bestemte vi oss for å ta en tur til Flåm.

Så dagen etter dro vi over fjellet til Aurland. Mellom Hol og Flåm er det 14 tunneller, i nesten alle var det mørkt, veldig mørkt, lyset virket ikke, eller kanskje skulle det ikke være lys i dem?

Bek mørkt var det, og jeg kjørte Ghia med 6V anlegg, ikke verdens beste lys.



Jeg så veldig lite, så jeg måtte spørre Einar om han kunne kjøre først, slik at jeg kunne se baklysa hans. Han hadde tross alt 12V og H4 lykter.

Det viste seg senere at en av pærene var blitt helt sort innvendig, noe som gjorde at jeg hadde et meget svakt lys på den ene siden. (Begge pærene virket) Vi kom oss igjennom 28 tunneller tur retur, men det var en litt ubehagelig opplevelse. Veldig hyggelig med slike på sparket turer forresten.

Knut Sommerstad



BESØK I HOLMESTRAND



Medlemsmøtet i november ble lagt til Holmestrand hvor vi besøkte Lasse Steeg Andersen, en utvandret Kongsberg-gutt. Ca 25 medlemmer møtte denne kvelden og Lasse viste oss rundt og fortalte historien til bilene han hadde. En imponerende samling.

En stor Packard 1930 modell var den han hovedsakelig jobbet på nå. En gedigen sak som begynte å bli ferdig.

Bim og Tor Anton serverte wienerpølser med tilbehør. Skikkelig pølsevann med god smak gjorde at pølsene smakte ekstra godt. 80 pølser ble fortært og ingen ble jentepølser ! Tempen i pølsevannet ble jevnlig kontrollert og alt smakte fortreffelig.

Lasse har en utrolig arbeidskapasitet og det er utrolig hva han får til. Skal han få alt ferdig må han allikevel bli 150 - 200 år, tror vi. En stor takk til Lasse for en trivelig kveld.

Ronald Andreassen

Den lyse blå Buicken og Bentley'en i bakgrunnen er biler Lasse arbeidet med da vi besøkte han i 2017. Nå var de ferdige, og mye av tiden gikk nå med til arbeid på Packarden nederst



LABROTORS DAG



I tradisjonens ånd ble 5. august godt oppmøte med veteranbiler på Labromuseet. De hadde invitert KAS til å stille ut sine biler denne kvelden. Mange av medlemmene synes dette er et greit arrangement å møte opp på, og kjøretøy vi ser lite til ellers

dukker opp når været blir så bra som denne kvelden. Det møtte rundt 60 kjøretøyer og en god del nysgjerrige Kongsbergensere benyttet sjansen til mimre litt blandtde blanke doningene.



30ÅRS-REGELEN

Alle i vårt miljø kjenner 30-års regelen. Det er da man kan kalle bilen en veteran.

På engelsk er en veteran en bil fra før 1918, men det er en annen historie

Enkelte i klubben trekker dette med tredve år litt lenger. B-Forden til Johan Otto Janshaug passerer nå 30 år for tredje gang, og dermed mente han det var på tide med en nyere Ford for avlaste den gamle.

En rød Ford nummer to ble innkjøpt, denne har ikke passert 30 år mer enn en gang foreløpig og er fra 1966, en Taunus 12M.

Nå slipper Johan Otto å kjøre med bønn gass hele tiden når han er på tur med klubben. Topp hastigheten på 12M'en er i følge vegvesenet 130 km/t, det bør holde på våre utflukter.

Jeg husker godt min første tur i en tilsvarende bil. Året var 1963 og jeg gikk i tredjeklasse på realskolen i Drammen. Klassen hadde vært på teatertur til Oslo. Vi kom da med toget til byen etter at bussene hadde sluttet å gå. Jeg skulle gå hjem sammen med to jenter i klassen som skulle samme vei. Disse to klarte å ordne skyss med to unge karer i nettopp en rød 12M. Bilen hadde prøveskilt, hadde ikke hjulkapsler og var belagt med fett. En helt ny bil de hadde hentet i Oslo for en forhandler. Hvor de skulle har jeg ikke peiling på. Merkelig nok ble jeg kjørt hjem først, selv om jeg hadde lengst vei!



Bjørn Sand

Etter at B-Forden har vært en trofast sliter på alle KAS sine langturer, bortsett fra turen til Lillehammer sist sommer, var det på tide med en avløsning.

Valget falt på en 1966 12M (Ford selvfølgelig) som hadde kjørt kun 42000 km, en urørt original bil. Den var da registrert på KU-skilt. Dette tok Tore Sunmann (12 M entusiast) tak i. Han gikk inn i arkivet til Biltilsynet og fant da ut at en tilsvarende bil var registrert på Kongsberg i 1966. Dette skiltnummeret var F-97485, og var ledig. Dermed fikk bilen tidsriktig skilt.

Johan O. Janshaug



Mini'en jeg har rapportert om de siste årene ble godkjent og tatt i bruk sist sommer.

EU-kontrollen ga beskjed om slakk i opphengskuler. Disse ble byttet, og vekstedet sa jeg bare kunne komme innom for etterkontroll.

Siden det var forsikring og skilter på bilen og det er 200m til verksted tok jeg sjansen og kjørte dit uten prøveskilt selv om den formelle godkjenningen ikke var på plass.

Da verkstedet hadde godkjent reparasjonen og jeg hadde betalt, ville jeg kjøre hjem igjen. Da var jeg sperret inne av en politibil, og jeg hadde bange anelser!

Etter å ha sett litt nærmere etter så jeg at de satt og spiste, så jeg gikk meg en liten runde.

Da jeg kom tilbake hadde de reist, og jeg kjørte Mini'en hjem igjen glad og fornøyd.

Etter dette ble det vognkort og lovlig kjøring, før den ble fraktet til sin rettmessige eier i Hardanger.

Andre prioriteringer gjorde at bilen nå er solgt.

Bjørn Sand



BSA C10 & C11

C10 1945 og C11 1947, begge 250ccm³

For over 50 år siden begynte jeg å samle deler til disse syklene - de første delene stod på en gård i Fåberg ved Lillehammer, og min svoger hjalp meg å få tak dem - kanskje var jeg 16år?

Alle deler til begge syklene ble sandblåst grunnet og alt til C10 ble lakkert ferdig - dette er kanskje 35 år siden.

Så satte jeg denne C10 sykkel opp på et bord i kjelleren på Gamlegrendåsen - og siden har jeg ikke hatt motivasjon til å gjøre noe som helst med prosjektet.

Min samboer Inger flytta inn i 1994 og hun husker at sykkel stod på dette bordet da.

Det lå jo deler over alt - så dette må få en ende tenkte jeg en dag i høst - det er høst og viktig å gi slipp.

Bilder ble tatt av alt og lagt på Finn.no. Flere ringte umiddelbart - gi bud, sa jeg til dem. En ringte og sa han tok alt for 15.000,- Så pruta jeg litt med han - 12.500,- er OK sa jeg. I mitt hode tenkte jeg mellom 5 -10.000. Det var jo selvfølgelig alt for lavt.

Det jeg ikke visste var at nå kom motivasjonen til å skru syklene sammen. I løpet av 14 dager kom den ene ut av kjelleren, og da kom mere motivasjon. C10 ble tilsynelatende ferdig - det elektriske ikke på stell, ikke olje på oljetank og manglet slanger for tilførsel av olje. Bremses bare bak. C11 kom litt kortere. En kan kalle det en prøve-montering for å få oversikt hva som hører sammen.

Det kom en Moldenser og hentet begge - satte dem etter hverandre på en lukket henger - og der endte denne saga for min del. Håper syklene kommer på veien en dag slik at jeg får høre den flotte lyden fra en BSA C10(sideventiler) fra 1945 eller BSA C11(toppventiler) fra 1947

Hvordan få motivasjon til å skru sammen et prosjekt du har liggende? Dette er den ene metoden. Det finnes helt sikkert mange andre bedre og smartere metoder!

Bjørn Åge Mælum



FOLKELIG ARBEID



Den grå bobla kjøpte jeg og kona sommeren 2021. Det var gjort veldig dårlig grunnarbeid da den ble lakkert blå på 80-tallet. Så den ble slipt ned og lakkert grå rett før vinteren, det er kun midlertidig i påvente av full restaurering etterhvert. Da skal den skrues helt fra hverandre, få sveiset nye kanaler og diverse. Forøvrig fikk vi ordnet originale skiltnummer. Den var NV registrert med de nye skiltene. Syntes ikke det passet på veteranbiler.

Folkevognbussen kjøpte jeg i 2009 Da var det nesten bare matjord igjen av den. Har sveiset ca 2400 timer og en kompis har brukt ca 400 timer med å hjelpe meg å lage deler og gi psykisk støtte. Fikk skilter på den i 2016.

Da godkjent med luftfjæring, (eneste i norge?) 68 bakstilling, 67 mod forstilling og skivebremser foran. Våren 2021 har den vært med i innspilling av en NetFlix film som heter Blasted. Den skal visstnok komme ut i løpet av 2022. Jeg ble også kontaktet av Oslo Motorshow. De ønsket å ha bilen min på en stand der.

Sammen med kona og en kompis arrangerer jeg ett lukket folkevogntreff hjemme på gården hver sommer. Vi har valgt å ikke ha det offentlig fordi vi har begrenset med plass. Vi har diverse konkurranser med mange hjemmelagde premier, og kjører cruising gjennom byen.

Mange folk stopper opp og tar bilder når det plutselig dukker opp mange biler på rad og rekke.

Torgeir Aaker



DRØMMEPROSJEKTET



At det skulle gå så raskt å få tak i et nytt prosjekt var kanskje ikke en del av planen, men det gjelder å passe på når muligheten byr seg.

I lengre tid har jeg fundert på om det er på tide med et nytt garasjeprosjekt. Etter en del vurdering frem og tilbake kom jeg frem til at en Triumph TR4 kunne være spennende.

Det er en TR, jeg liker utseendet, deiletilgangen er god og mye er likt TR6 som jeg kjenner fra før. Samtidig som det er en god del som er helt annerledes.

Jeg startet med å forhøre meg i TR miljøet om noen visste om en bil som var til salgs. Dessverre var det ingen for øyeblikket. Jeg tror fortsatt det er mulig å finne en bil, gjemt og glemt i en garasje, som kunne trenge litt stell av en ivrig sjel, men det får bli en annen gang.

Heldigvis finnes det flere muligheter. Jeg fikk etter hvert tips om en bil annonsert i Sverige. Bildene i annonsen var ikke så informative, men jeg tok kontakt med eieren og fikk oversendt

en god del flere. De viste at bilen så ut til å være hel og komplett. Noe som ble såpass interessant at jeg ga han et bud. Etter et par runder, siden det var en svenske som også var interessert, trakk jeg til slutt det lengste strået. Litt skummelt skal innrømmes å kjøpe en bil mer eller mindre usett, men bilen stod i Umeå, dit er det langt å reise bare for å kikke. Men jeg tok sjansen med bakgrunn i bildene og et par lengre samtaler med selgeren.

Et par uker seinere var det klart for road trip. Jeg leide bilhenger og fikk med meg et par gode medhjelpere. Det er greit å ha med seg noen som både kan hjelpe til å kjøre, bære og ikke minst tenke. For det ble en lang tur gjennom de svenske skoger. Til sammen er det ca. 200 mil fra Kongsberg til Umeå og tilbake. Og for å si den sånn, der er det ikke mye å se langs veien. Turen gikk veldig bra. Vi kom oss vel frem og tilbake. Selv på tollkontoret gikk alt som smurt. Men ved første besøk hos biltilsynet skjønte jeg at jeg ikke hadde fått med meg alle papirene. Til dere som planlegger å importere bil fra Sverige, pass på å få med *BEGGE* delene av vognkortet. Både den gule, og den blå. Jeg fikk ikke med den siste, noe jeg fortsatt venter på å få ettersendt. Det er ingen krise ennå, men nødvendig før bilen skal registreres.

Bilen er nå plassert hjemme i garasjen og venter på å få litt mer plass rundt seg. Garasjen er stor nok, men det er fortsatt en del rydding som må gjøres før det blir rom for å skru. Det ble faktisk behov for en ny bod. At det skulle gå så raskt å få tak i en bil var litt overraskende, men det gjelder å passe på når muligheten byr seg.

Hittil har det derfor ikke blitt tid til å studere og jobbe på bilen. Det eneste jeg har fått gjort så langt er å bestille et sertifikat fra British Motor Industry Heritage Trust for å få bekreftet hva jeg har kjøpt.

Det viser seg at bilen er produsert 5. juli 1962 og ble sendt til Motorfirma Uno Ranch AB i Göteborg 25. juli 1962.





*Slik er bilen planlagt å bli en dag
Reg.-nummeret er ikke i orden, men
er et ledig nummer manipulert inn
på bildet*

Da var den signalrød, hadde rattet på høyre side og ble levert med svart hard top. Noe som er i relativt stor kontrast til hvordan bilen ser ut i dag. Den ble registrert i Sverige første gang i mars 1963.

Jeg ble av selger gjort klar over at bilen er restaurert en gang på 90-tallet. Men hadde ikke tenkt over at det var venstrekjøring i Sverige frem til 1967. Ved nærmere inspeksjon er det tydelige spor etter både rød farge og at rattet er flyttet til den andre siden.

De som er opptatt av detaljer vil legge merke til at en tidligere eier har satt på flere deler fra TR4a. Bl.a. grill, kalesje, panser og motor. Kanskje også andre ting som vil komme frem under prosessen. For meg spiller dette mindre rolle. Den kommer uansett til å få en full overhaling, helt ned til den minste skrue. Om det tar ett år, eller ti, spiller ingen rolle. Det viktigste er å ha et prosjekt, og målet ser dere øverst på siden. Den skal til slutt bli en kopi av de originale TR4 Works bilene Triumph brukte i rally fra 1962 til 1963. Så jakten på de riktige delene er allerede i gang.

To be continued.....

Runar Sand





PORSCHE

Etter 5 år med Porsche 944 i Challenge cup, begynte interessen og felle. Men så dumper det ned i min postkasse en invitasjon til Porsche festival på Rudskogen. Dette er en avslutning på race året 2021 med løp og bespisning i regi av Porsche Club Norge, og var en invitasjon til Porsche førere som hadde kjørt løp ”for” Porsche Club Norge. Jeg kjørte ned til Rudskogen og finner ingen parkeringsplass. Men en mann kommer mot meg og jeg spør han hvor det er mulig å parkere. Han svarer at han er svensk, og ikke er sikker på det, men peker mot et sted han tror det er mulig. Det er noe kjent ved denne mannen, og det skal senere vise seg at det er Ingmar Stenmark, og han kjører Porsche 911.

Han kommer bort til meg senere på dagen og spør om jeg fikk parkert, og hva jeg gjør her og hvor jeg kommer fra. Da jeg svarer fra Kongsberg, lyser han opp og sier at det er der Donald Duck mesterskapet var. Han hadde aldri deltatt der selv, og spør mer om bakken. Jeg spør om det ikke er dyrt å kjøre 911 i løp, og han svarer at alt er betalt av Porsche, så det går greit, og at dette er hans andre løp.

Mens vi står der og snakker kommer lysten til å prøve banekjøring, og vips er vi over på et nytt kapittel med Porsche 944.

Hvem har ikke hatt lyst til å prøve noe slikt: De røde lampene er tent og plutselig tennes de grønne. Gassen sparkes inn, motoren brøler og vi er i gang. G-kreftene kjennes i første sving, her blir man fort påminnet om at litt trening hadde vært lurt. Nå blir spørsmålet fort om jeg tørr?

En Porsche 944, mod 1984. Løpsbil.

Bilen ser bra ut og det blir fortalt at bilen er godkjent for bruk i Porsche Cup. Jeg er dum nok til å godta dette uten å skjekke bilen mer.

Drømmen blir til virkelighet.

En dag ringer en venn av meg og sier det står en Porsche 944 cup bil i Oslo for salg. Den er importert fra Sverige, og er klar for løp. Interessant, og jeg kjører inn til Oslo for å se bilen. Jeg har med meg Tom Persson som har erfaring fra slike løpsbiler. Resultatet er at jeg fort blir eier av en Porsche 944 banebil. Bilen kjøres hjem på egne hjul. Tom har kjørt bak meg til Darbu og kan melde at det elektriske anlegget ikke virket. Her kan det bli mye arbeid for å få dette til å virke. Ved gjennomgang av bilen, finner jeg at bilen har feil fjærer (Coilover), ikke lov å bruke på denne type bil i Porsche Cup. Stolene er gått ut på dato,

likeledes selene. Det er hull i gulvet under setene pga. for dårlig innfesting, over år. Mange instrumenter virker ikke. Jeg føler meg lurt!

Nå er gode råd dyre. Jeg har store begrensinger i restaurering av gamle biler, så humøret er ikke på topp. Det bedrer seg litt når selger går med på noe reduksjon i pris, men det er fortsatt langt igjen. Sakte men sikkert blir gulv sveiset, nye stolfeiter fikset, ny stol med godkjente seler montert og bytte av instrumenter. Nye fjærbein blir innkjøpt. Etter en lien brann i motorrommet grunnet feil levert rele fra Biltema og at jeg ikke kontrollerte releet før jeg monterte det. Står i dag bilen klar for testkjøring så snart snøen går på Våler banen.

Hva har jeg lært av denne restaureringen? Jo, at med min bakgrunn er det nesten umulig uten god hjelp av venner. Jeg skylder Tom en stor takk for alle timene han har brukt på meg og på bilen, med trøst, gode råd og utlån av verktøy og deler. Jeg har også blitt litt klokere på at restaurering av gamle biler ikke er noe for meg. Så dette var trolig siste gangen.





Nå drømmer jeg bare om å ikle meg fartsdress, hjelm, halskrage, spenne meg fast i bilens "øreappstol". Vente på det grønne lyset og så klampen i "bånn", kjenne på G-kreftene å leve livet. Om jeg tørr! Det går rykter om høy fart på slike baner.

Kanskje møter jeg Aksel Lund Svindal på neste Porschetreff?

Jens Anton Berge

Bilens data:

Porsche 944, 1983

Importert fra Sverige som løpsbil.

163 hk,

vekt på 1030 kg, eks. fører

Avtagbart glassfiberpanser med fire hurtiglåser.

Avtagbart ratt. Helbur i stål.

25 mm spacere bak.

Dekk: 205/50 R 15 Toyo86W

Proxes R888 GG





PRODUKTIVE KARER



I sommer var Einar Bråten og undertegnede på besøk hos to produktive karer på Modum. Begge er Ford entusiaster, noe bilsamlingen deres bærer preg av. Øyvind Refsahl tok imot oss og vi fikk en omvisning i hans låve/uthus og garasjer. Det var ikke småtteri som finnes der. Både Øyvind og Helge, Øyvinds bror, har samlet biler og deler til Europeisk og USA Ford i stort mon. Da vi kom jobbet Øyvind på en 64 Ford Fairlane Sport Coupe, grunning av dører var arbeidsoppgaven da. Dette blir en flott bil. Først ble vi introdusert for Øyvinds nye oppføring, en garasje med plass til bruksbilene pluss mye annet. Der hadde

han samlet alle 2 hjulingene sine, ja for han har en del av dem også. Både MC og mopeder hadde han flere av. Der sto også fruens bil (ikke Ford) og en Comet og en Mercury som var bruksbiler. Så var vi oppe i en annen garasje/uthus hvor det sto to biler, en førkrigs Ford V8, som vi kjenner fra flere turer. Der sto også en 50 talls Ford tilhørende hans bror Helge. Begge i mint condition. I den neste garasjen vi besøkte sto det en Mustang og en Galaxy, begge kjent fra KAS turer de har vært med på. Det var mer å se på sier Øyvind, men nå får vi ta en kaffepause. Som sagt så gjort, det smakte godt med kaker og kaffe.





Etter kaffepausen gikk vi opp til Helge og så på hans fantastiske hjemmebygge. Det er helt utrolig hvor flott denne bilen er, alle de små detaljer som er helt perfekte. Han har jo også en Ford Thunderbird som vi tittet på.

Etter besøket hos Helge ble det en tur på stabburet og på låven. Der sto det flere biler, og det var deler over alt. Noen biler var påbegynt og andre sto på vent. Øyvinds hjemgjorte «reserbil» sto også der. Han var jo med å kjørte på Drammen Travbane med den.

Etter mange timer med hyggelig prat og et interessant skue måtte vi forlate skattekammeret.

Takk til Øyvind og Helge for at vi fikk komme og se på alt de hadde!

Knut Sommerstad



KONGSBERGKNEKKEN 2021



Den 20. Kongsbergknekken gikk av stabelen 14. august. Løypa denne gangen var som følgende:

Start fra Kirketorget som tidligere. Så over Nybrua, ned Stasjonsbakken, så opp Drammensveien. Derneft Gamleveien mot Darbu. Første post på Gamleveien. Neste post ved Fiskum kirke. Post 3 var ved Hengsrud Smie på veg ned mot Vestfossen. Så gjennom Vestfossen og mot Sundhaugen.

Deretter ble det Åssideveien mot Teigen. 4. post var ved Råen. Videre til Labromuseet og post 5, mål på Kirketorget. Ved Hengsrud Smie i Vestfossen fikk de yngste t.o.m. 12 år prøve seg. Løypa i år var på ca. 50 km.

Det var Anders Olav Bakke som vant årets løp. På andreplass var det Ola Løvås og tredjeplass Stein Holthe. Det var 141 startende men 4 av de påmeldt måtte bryte løpet.

Vi ser at valget av bil ikke er avgjørende for plassering i løpet. Det holder ikke å ha blank bil, rask bil eller lav bil, vinneren kjørte Scania 140.

Grunnet smittevernet ble alle oppfordret til å holde avstand. Vi valgte derfor også å droppe kiosk salget.

Knut Sommerstad sender en takk til alle som bidro, funksjonærer, postmannskap og deltakere.



1

KONGSBERGKNEKKEN 2021



*Kjekt å ha kort vei til Kirketorget!
Arne Tonby rakk det i 2021 også, - start
nr. 1*

*Nr 1 på resultatlista derimot ble bilen
under, kjørt av Anders Olav Bakke*





Lørdag 5. mai ble det en kjøretur med Porsche venner. Vi startet fra Sundvollen og kjørte til Hadeland Glassverk, så videre opp østsiden av Randsfjorden. Var innom mange steder på veien. Blant annet søsterkirkene på Gran. Kjørte så opp til Fluberg bru og tok vestsiden ned igjen. Ett stykke før Jevnaker ble det en lang stopp hos noen venner som var på samme turen. De kjørte forøvrig en Porsche 356.

Nedenfor noen bilder fra Porsche Pre-74 treff i Stavern sist sommer.

Knut Sommerstad



PORSCHE





A-Forden stifter av KAS og tidligere formann Aage Torske restaurerte var nettopp tilsalgs på Finn.no.

Familien Fjerdingstad som kjøpte den etter at Aage gikk bort, solgte den til en av stifterne i Norsk A Modell Klubb.

Han solgte den videre for ca. et år siden, og nå var den tilsalgs igjen.

Denne gangen havnet den ved Stavanger-kanten.



Vi pleier ikke å sette inn nakenbilder i årsskriftet, men gjør unntak!

Magnar Røren har kjørt Porsche noen år, men har nå bestemt seg for å gjøre en grundig jobb på bilen. Den har da blitt demontert ned til minste skrue, og karosseriet har blitt "duppa" for å fjerne all lakk. Det ryktes at den ikke blir rød igjen når det kommer på ny lakk.



Gudmund Marstein var uheldig på ettersommeren. Etter nettopp å ha kommet ut av Strømsås tunnelen i godt driv, ble det en "liten" ulyd i motoren. Han stoppet derfor ved første anledning. Han så først det hadde gått hull på radiatoren, men årsaken var at råde nr.4 hadde knekt og gjort diverse modifikasjoner på motorblokka. Nå kunne han peile olja med knyttneven!

En annen motorblokk uten hull og med hele råder er under arbeid for å bli klar til kjøresesongen.



Ivar Engerud har gitt ut en bok på hele 424 sider om «Bilen i Norge 125 år» Engerud presenterer på mesterlig vis en hyllest og takk til alle de herlige menneskene som har tatt og tar vare på disse bitene av norsk bilhistorie. Enten de har overtatt en perfekt originalbil som er bevart for ettertiden, eller de har bygd opp en bil fra restene av en (eller ofte flere) bil(er) gjennom hundrevis eller tusenvis av timer.

Vi finner flere biler kjent fra vårt eget miljø i boka.

Boken kan bestilles hos:
iengerud@online.no og koster 500 kr.





ARNE BRÅTEN

Arne Bråten, mangeårig medlem i KAS, sovnet inn onsdag 12. januar. Arne hadde en stor omtanke for alle. Utallige er timene han har lagt ned på Eikertun for å tilrettelegge og gjøre det trivelig på uteområdene der.

For meg var Arne helt spesiell. Min første jobb fikk jeg hos han på bilhuggeriet bare 14 år gammel. Jeg var da eneste ansatte. Når Arne dro til Oslo for å handle biler ble jeg satt til ulike demonteringer. Læringskurven var bratt og etterhvert fikk jeg god kjennskap til de forskjellige deler og bilmodeller .

Jeg gikk på skolen og økonomien var dårlig, men jeg fikk kjøpe en fin Mercedes 180 1954 mod. Kunne betale når jeg hadde råd. Nå ble det ikke bare denne, men en rekke Opel'er som ble fiksa og solgt. Kunne betale etter salg. I 1971 fikk jeg kjøpe en Mercedes 200 D, reg første gang i 68. Betingelsene var de samme: Betale når jeg fikk råd. Dette var jo en drøm. En flott isblå Mercedes. Med timelønn på 5 kroner til å begynne med måtte jeg jobbe 12 timers dag + 6 timer på lørdag. Da ble det 330,- utbetalt i uka. Med frikort.

Kjørte jo diesel som kosta 38 øre literen og 10 øre km i avgift, men dette lærte jeg jo å ordne.

Har opp gjennom alle år hatt god kontakt med Arne og familien som har opplevd mange tunge stunder med tap av sine kjære så altfor tidlig.

Vi i KAS hadde en markering hjemme hos han på 90 års dagen, noe han satte stor pris på.

For bare to måneder siden var han med KAS til Holmesstrand, og dette ble vår siste tur sammen. Han ble enig med Lasse Andersen om at han skulle se over en såkalt dameclutch som tilhørte 33 Buicken slik at han kunne ta seg en tur til våren. En slik clutch er en liten pedal i gulvet som tråes inn, da går clutch pedalen inn og når du gir gass går den sakte ut. Da slipper du å trå på en tung pedal.

På hjemturen fortalte han at han ville gå igang å pusse opp en gammel Magirus lastebil, så planene var der helt til det siste.

Vi lyser fred over Arnes minne. Savner samtale med deg. Hvil i fred min gode kamerat.

Ronald Andreassen

BESØK I PASSEBEKK



Svein Kallerud er først og fremst en bilmann/problemløser. Han hadde tatt andreåret på bilmek i Lunde i Telemark, og var klar for å starte reisen som problemløser.

Han begynte hos Opel, Sælebakke i 1973 og starta i 1983 på Skogskolen i Sag-grenda som mekaniker/vaktmester hvor han var frem til pensjon i 2019.

Wenche er utdanna hjelpepleier og har gjennom livet hatt sitt virke på Kongsberg Sykehus.

Fra nyttår 2022 tok yngste datter, Heidi, over gården. Gamlefolket har bygd seg nytt hus og verksted/garasje nærmere hovedveien i Passebekk – der det tidligere var et stort hus med fire leiligheter. Dette har blitt et trivelig sted etter masse kroner og egeninnsats.

Et dilemma for Svein har vært å få med seg mest mulig av gammelbilparken, inkludert deler og ting. Noe har han måttet gi slipp på.

En Opel Kaptein 1958 har vært i Svein's eie siden 2000. Dette er en jubileumsmodell, da GM var 50år – km-stand var da 27.500 km. Motoren er en rekkesekser, 2,5 L med 96HK. Km i dag er 52.000. Svein fikk kjøpt denne bilen av Tormod Sælebakke. I 1978 gjorde han en jobb på bremsene på denne bilen og da starta drømmen om en dag å eie en sådan bil.

Svein skifta bakre eksos-potte for 21 år siden. Denne ble i høst bytta ut med et nytt rusfritt anlegg fra Tyskland. Vinterdekk og kjettinger har han fra bilen var ny. Litt harde i gummien kanskje.



Garasjen har 2 rom i første-etasje. Kald del med plass til 2-4 biler og noe annet. Så er det verkstedet, se bildet, med god takhøyde for å kunne løfte bilene i løftebukken.

2dre etasje har en trappegang med museum – ikke stort, men mye artig der. Så er det "bua" på ca 40m² for sosiale sammenkomster og dypere prat fra Reodor Felgens vidunderlige rike. Svein er først og fremst svært glad og takknemlig for at han lever, etter en del hjerteproblemer. Og at han kan holde på med gammelbil-hobbyen sammen med likesinnede.

Svein har hjulpet svært mange gjennom årene. Jeg ringte han i høst for å spørre han om kulelager-kuler på 8 mm diam. Han svingte seg rundt og delte et kulelager, tok ut kulene, og leverte dem på døra mi i Kongsberg.

Jeg husker en episode i Danmark – en -65 Mercedes hadde fått havari på roto- ren i fordeleren. Svein fant en bensin-

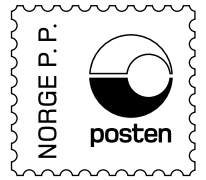


stasjon som hadde delene på lager og kjørte de nødvendige milene for å få tak i delene for å få denne bilen i gang igjen. Det finnes mange sånne glade historier.

Da gjenstår det å takke Svein og Wenche for at vi får dele denne historien.

Melvin Smerkers

alias Bjørn Åge Mælum



Returadresse:
Kongsberg Automobilselskap
Postboks 147
3603 Kongsberg

"We're driving our Second Plymouth

*— because the First one
performed so Well!"*



Mr. E. B. Blake, of Rumson, N. J., learned about Plymouth by driving one!