

AUTOMOBIL

Chaufføren

2022

ISSN 1892-1663



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING FOR 2022



Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 26. driftsår.
Styret har bestått av:

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

Årsskrift: Bjørn Sand
Web ansvarlig: Pål Kjeldsberg

Kongsberg Automobilselskap
Postboks 147
3603 Kongsberg

VIPPS: 140093
konto: 2250 67 56980
www.kasveteran.no
kasveteran@gmail.com

Årsberetning 2022

2022 startet som det sluttet i 2021 med fortsatt Corona, smitten var tilstede og myndighetene anbefalte fortsatt restriksjoner. Men etter hvert løsnet det og livet begynte som smått å komme tilbake til normalen igjen og det gjorde også aktivitetene i KAS. Det har vært avholdt 2 kjøremøter og 1 tur vedr Hokksundagen. 2 beboer kjøring, 1 tur til Oslo, årsmøte, sommeravslutning, sommertur, Kongsbergknekken, Labrotorsdag, 4 ordinært medlemsmøter og 2 julebord. I tillegg har styret hatt 2 styremøter samt en del telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene.

10. januar 2022

Denne mandagen måtte dessverre avlyses grunnet fortsatt smitte og innstramminger fra myndighetene.

14. februar 2022 Årsmøte 2021

Endelig fikk KAS avholdt sitt årsmøte til rett tid og helt uten restriksjoner, for dette hadde nå myndighetene fjernet. Som tradisjonen tro ble Årsmøtet for 2021 avholdt på Lågendalsmuseet mandag 14. februar kl 19.00. Ronald åpnet årsmøtet med å ønske alle velkommen.

Det hadde møtt opp 34 medlemmer som var veldig bra denne kvelden. Værgudene hadde sørget for at det lavet ned med våt snø og dårlig fremkommelighet.

Årsmøtet har sin faste agenda som skal kjøres igjennom.

Kontingenten ble igjen uforandret på kr. 250,-. Det var ingen saker som var kommet inn til årsmøtet.

Hele styret er denne gangen på valg. Alle tok gjenvalg.

Styrets sammensetning ble:

Formann Ronald Andreassen, valgt for 1 år

Sekretær Geir Olsen, valgt for 2 år

Kasserer Jon Aase, valgt for 1 år

Styremedlem Sæbjørn Nærø, valgt for 2 år

Varamann Knut Sommerstad, valgt for 1 år

Revisor Roger Larsen

Valgkomite Pål Kjeldsberg og Bjørn Sand,

Årsprotokollen er bevitnet av Vidar Grønli og Arild Sten-Halvorsen.

Det hele ble avrundet som vanlig med Pizza og brus.

24. februar 2022 KAS forsinkete julebord 2021

Dessverre måtte julebordet i desember 2021 avlyses grunnet Corona.

Men jula varer helt til påske heter det.

Så denne torsdagen kl. 19.00 ble det endelig julebord på Sundhaugen.

Det ble servert julemiddag med riskrem til dessert samt kaffe og kaker.

Geir Madsen, Vestfossens store trubadur underholdt og loddsalg ble det også.

Alle smittevern regler ble ivarettatt.

Forsidebildet viser Øivind Refsahl med sin Ford Comet foran slottet etter arrangementet i slottsgarasjen.

14. mars 2022 Medlemsmøte

Medlemsmøtet denne kveld ble ledet av sekretær Geir Olsen siden formann Ronald var Corona syk.

Vidar Steen Halvorsen holdt ett meget interessant foredrag om bruk av hydrogen som drivstoff. De valgte å drifte gravemaskiner med nevnte media. Hydrogengass er tenkt utvunnet av overskudvann fra kraftverk her i Buskerud og de tenkte også på leveranse av gass ut til bruker. Les mere på www.appliedhydrogen.no

Ellers kunne Bjørn Wennberg meddele at sommerturen går som planlagt og det er påmeldt 50 biler.

Kvelden ble avsluttet med rosinboller, kaffe og lotteri.

Det var 46 fram møtte.

7. april 2022 Kongens Biler, Oslo

Siden medlemsmøtet 11. april utgikk grunnet påske, ble det Os lotur.

Onsdag 7. april var vi ca. 30 stk til sammen fra KAS og MHKD på besøk i Oslo for å se Kongens Biler.

Denne turen ble fort fulltegnet siden det var en samkjøring mellom klubben i Drammen og Kongsberg, maks antall 30 stk.

Ronald hadde prøvd å få til to grupper men det gikk ikke.

Museet har åpent fra kl. 11-17 slik at dette var en lukket omvisning for oss.

Tom Nordlie som er den som har mest kjennskap til kongehuset sin bilpark sørget for en innholdsrik omvisning og presentasjon av de forskjellige bilene.

Takk til Tom Nordlie.

9. mai 2022 Kjøremøte til Holmestrand

Så var det duket for kjøremøte i KAS

Turen gikk til Holmestrand for å avlegge Jan Erik Skau et besøk hjemme.

En god del av KAS medlemmer samlet seg på Sundhaugen for så å kjøre videre ned til Jan Erik. Det var også noen som hadde kjørt direkte ned. Vel fremme hos Jan Erik ble det rimelig fullt av gamle biler på gårdsplassen, men det ble plass til alle på den store plassen. Jan Erik hadde en samling med mopeder noen folkevogn og salg av batterier. Over garasje/verksted hadde han innredet rom som fylte mange Folkevogn artikler av stort og smått (kostestue for oss VW interesserte). Hovedpersonen selv med litt assistanse fra Knut Sommerstad demonstrerte en gammel sykkel med motor. Litt plunder med start men omsider ble det låt i den.

Så hadde vi vårt gode bevertnings team, nemlig Tor Anton og Stein Erik som dro i gang en usedvanlig stor pølsekjøle. Flere kilo pølser ble satt til livs av sultne KAS medlemmer, køen var lang.

Totalt var det godt og vel 30 veteranbiler, en motorsykkel og noen vanlige biler som samlet seg på gårdsplassen. Med en ca. oppstilling på personer var det over 50 stk som hadde tatt veien, og det får en si er veldig bra. Takk til Jan Erik Skau som tok i mot oss.

8. juni 2022 Kjøretur med beboere på Eikertun

En stor takk til alle sjåførere fra KAS som stilte opp og tok med beboere til Sundhaugen

Jenny Jensen underholdt og stemningen var god, en stor glede i hverdagen for beboerne og alle fra KAS koste seg også.

Ved hjelp av den gamle Volvo bussen til MHKD med Tor Anton som sjåfør samt alle veteranbilene fraktet vi 40 personer fram og tilbake. Litt utfordring å få noen inn i bilene, men med god hjelp fra de frivillige hjelperne gikk det bra.

11. juni 2022 Hokksunddagen

Ronald oppfordret KAS medlemmer som hadde lyst til å ta turen til Hokksund i forbindelse med Hokksund dagen. Her skulle det kjøres en runde fra Sorenskrivergården ned Storgata og tilbake igjen.

13. juni 2022 Sommeravslutning

Sommeravslutning på Sundhaugen. Været var ganske bra, bortsett fra litt drag i luften. Det var mange som hadde møtt opp til årets sommeravslutning på vollen bak kafeen. Kokke lauget steget hamburgere og logistikken med serveringen stod til en innertier. Det hele ble avrundet med loddsalg.

15. – 20. juni 2022 Sommertur

Årets sommertur gikk til Stavanger og Flor & Fjære. Det var 77 stk som satte kursen syd over. 1. dag gikk fra Kongsberg til Vrådal med overnatting på Straand Hotell. Her skulle vi ha hatt tur med veteranbåten men det ble det ikke. Grunnen var at det har vært så lav vannstand at båten ikke har blitt klargjort, den skulle gå første tur dagen etter. Dag 2 gikk fra Vrådal til Sola utenfor Stavanger, her skulle vi bo på Sola Strand Hotell noen dager. På veien var det innlagt lunch på Sinnes Fjellstue. Dag 3 var det avsatt formiddagen på egen hånd, været hadde slått om og det blåste litt og etterhvert ble det regn. På kvelden reiste vi ut til Flor & Fjære. Vi ble hentet med buss og fraktet inn til Stavanger hvor vi skulle ta båt ut til øya. Vel framme på Flor & Fjære ble vi ønsket velkommen og omviserne stod klare etter at vi var delt inn i grupper. Selv om været ikke var helt med oss ble det en fantastisk opplevelse og se hva de hadde fått til. Turen ble avsluttet med middag etc. Før båten tok oss tilbake til fastlandet.

Dag 4 var til egen disposisjon. Dag 5 startet vi på hjemreisen. Turen gikk fra Sola til Fevik hvor overnattingen var på Strand Hotell Fevik. Dag 6 fra Fevik til Kongsberg.

Alle koste seg, og turkomiteen som vanlig med Bjørn Wennberg i spissen hadde igjen levert et godt turopplegg. All takk til dem.

4. august 2022 Labrotorsdag

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

8. august 2022

Det ble medlemsmøte på Kirketorget i forbindelse med Kongsbergknekken lørdag 13. august.

23 medlemmer fikk orientering om veivalg av løypa og fordeling av mannskaper til postene.

Nytt av året var at Magne Bævre overtar som løpsgeneral etter Knut Sommerstad som etter mange år med ledelse av løpet ønsket å fratrukke seg vervet. I de senere årene har Knut hatt med seg Sæbjørn Nærø som sin assistent.

13. august 2022 Kongsbergknekken

Den 21. august gikk av stabelen denne lørdagen. Løypa denne gangen var som følgende:

Løpet starter fra Kirketorget i Kongsberg og gikk så videre ned Klokkerbakken ut over Gomsrudveien til Skrubbemoen for første post. Så gikk ferden videre utover Sandsværbygdene via Hvamsida til Efteløt bru. Post 2 var ved Efteløt skole. Derfra gikk turen til Vollen og så tok til venstre inn på Vollenveien til post 3 på Heistadmoen. Videre ned gjennom Lysmyra og til Labro for post 4. Derfra via Bergmannsveien til Steglet og så veien opp til Kongsberg Skisenter for post 5. Så var det ned til Bergmannsveien og inn til målgang på Kirketorget.

Det var Knut Magne Øverland som vant årets Kongsbergknekk. Det var 121 påmeldte.

27. august 2022 Kjøretur med beboere

Lørdag 27. august var det igjen marken og matfestival i «Kulturhovedtaden» Vestfossen.

KAS medlemmene ble oppfordret til å møte opp og kjøre med beboere på Grevlingstien og Villa Skaar. Etter kjøringen ble belønning kaffe og vafler i Steingata 3 hos Wenche og Ronald Andreassen.

12. september 2022 Kjøremøte til Modum

Denne mandagen ble det samling på Langebru Gjestegård. Medlemsmøtet var lagt opp med en tur til Modum for å besøke Terje Finnerud. Terje har en flott garasje med mye interessant for oss. Naboen hadde en stor samling med gamle motorsager som også kunne beskes. Det ble servert boller, mineralvann og kaffe.

10. oktober 2022 Medlemsmøte

Formann Ronald ønsket oss velkommen på høstens første innsemøte.

Han meddelte at det blir møte i november her på Lågdalsmuseet og julebord i desember, mest sannsynlig på Sundhaugen.

Styret er ute etter nytt startsted for KongsbergKnekken siden Kirketorget har blitt for lite. Gode forslag for start/ mål området mottas herved.

I februar er det årsmøte. Da er formann og kasserer på valg. Valgkomiteen ønsker kandidater til begge verv.

Ivar Engerud var kveldens kåsør og ga oss en fyldig omtale av normannen Vilhem Koren som var designer for Bentley i flere år. Han ble også tilbudt sjefsdesigner jobb på RR, men takket nei. Fin historie med mange fine bilbilder. Kaffe og boller ble servert.

14. november 2022 Medlemsmøte

Geir Olsen ønsket velkommen til dagens medlemsmøte siden formann Ronald måtte melde forfall grunnet sykdom.

Julebordet var fullbooket, Bjørn Sand ønsket mere stoff til Årsskriftet og Bjørn Wennberg var i farta med sommertur 2023.

Kveldens kåsør, Eric Brown fortalte og demonstrerte vedlikehold av skinnseter samt hadde en del produkter for salg. Eric er sikkert veldig flink, men "dialekten" hans var litt vanskelig å forstå. Kvelden ble avsluttet med rosinboller, kaffe og loddsalg.

Det møtte 44 medlemmer

12. desember KAS julebord 2022

Det var litt over 100 stk som hadde funnet veien i kulda til årets julebord for KAS på Sundhaugen. Ronald ønsket alle hjertelig velkommen, Bjørn Wenberg orienterte litt om neste års tur. Samtidig benyttet vår kjære formann anledningen til å takke for seg av helsemessige årsaker. Undertegnede sekretær overrakte en flaske vin og takket på vegne av styret og alle KAS medlemmer med følge for den solide og gode innsatsen Ronald har gjort for KAS. Ikke minst alle historiene som han ikke får lov til å fortelle av Wenche men som kommer uansett, og det ble historier også denne gangen. Ronald mottok stående applaus fra alle sammen. Så igjen en stor takk til Ronald for alle årene han nå har styrt skuta og all god bedring videre ønskes fra oss alle i KAS.

Så var det kveldens høyde punkt som ble introdusert av Ronald, nemlig Jenny Jensen. Hun underholdt i 1 1/2 time med historier, sang og allsang, og julestemning ble det. I løpet av showet kapret hun Stein Bjørgum til å synge duett med henne i sangen Rosa på ball, og her ble en ny karriere startet for Stein.

Han fikk utdelt teksten og i starten var han meget konsentrert, men så løsnet det og Stein dro til, det var gutten sin. Jenny ble så imponert at hun mente at han måtte jo ha et artist navn og hun døpte han om til Stein Fritjof. Jenny avrundet showet med allsang av noen kjente julesanger og alle stemte med.

Så kom julematen på bordet og det ble lange køer men det gikk fort. Maten smakte aldeles nydelig og all honnør til Sundhaugen og dens besetning. Ribbe (sprøstekt svor), medister, julepølse, rødkål, surkål, poteter osv osv, her kunne ikke jeg se at det var manko på noe. Hele måltidet ble avrundet med riskrem og kaffe til dessert.

Loddsalg ble det også og denne gangen ble det solgt lodder for to-sifra tusen kroners beløp. Jeg tror Ronald og hans hjelpere har støvsuget området for premier, for det var veldig mange flotte premier. Flere frukt kurver, vin, div utstyr etc. etc.

Kvelden ble avrundet rundt 23.30 med mange fornøyde KAS folk.

Geir Olsen, Sekretær

FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer.

Etter pandemien har det meste blitt normalt igjen. Vi startet året med å gjennomføre julemøtet for 2021. God oppslutning, men underholdningen var heller dårlig, Tor Anton reddet kvelden med munter sang. Vi har hatt et par fine garasjebesøk, vi har grillert på Sundhaugen, og mange av oss var på sommertur til Stavanger hvor vi besøkte Flor og Fjære. Noen har også vært på høsttur til Oset. Alt lagt vel til rette for oss av Bjørn Wennberg.

Labrotorsdag var vi med på med godt oppmøte. Vi har også gjennomført KongsbergKnekken med stil.

I dag skriver vi 18. desember og jeg sitter på Ullevål og skriver. Jeg skal opereres i morgen tidlig og blir vel her til over nyttår. Fikk med meg julebordet på Sundhaugen med god mat som vanlig og fantastisk underholdning av Jenny Jensen.

God hjelp fikk hun jo av Stein "Fritjof Andersson" da de framførte Rosa på Ball.

Bra gjort Stein, ikke mange som hadde gjort det samme som deg!

Jeg benyttet anledningen til å takke for meg som formann i KAS.

Det har for meg vært mange fine år, men nå har jeg annet å tenke på.

Klubben fylte 25 år i 2022 og vi håper på 25 flotte år til.

Ønsker dere alle et godt nytt veteranbilår.

Vi krysser fingrene og så sees vi i 2023.



*Godt Nytt År
Ronald Andreassen
Formann*



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

kasveteran@gmail.com

STAVANGERTUREN 2022



Endelig kunne vi reise på sommertur med gammalbilene våre igjen. Planlegginga av sommerturen ble gjort i 2019, og turen skulle vært gjennomført i 2020, men på grunn av den f..... pandemien så ble turen utsatt i to år. Takket være velvillighet fra hotellene, fikk vi beholde prisene fra 2020.

Tilbakemeldingene fra turdeltagerne var gode, men det var dessverre noen problemer med hotelloppholdet i Stavanger. Problemene var at mange fikk dårlige rom, og middagen den første kvelden var under forventning, eller «langt under norm» som det ble sagt om rekruttene i Kompani Lauritsen.

Det ordnet seg både med rom og middager etter hvert, og resten av oppholdet var «på norm».

Turen gikk fra 15. – 20. juni. Første etappe var langs E134 til Vrådal hvor vi overnattet på det historiske hotellet Straand Hotell. Et flott hotell som hadde fine omgivelser, bra rom og god mat. På grunn av lav vannstand i Treungen, måtte dessverre rundturen med veteranbåten Fram avlyses.

Neste dag gikk turen via Setersdal, over Suleskar og til Sola i Rogaland. Flotte veier som passer for gamle biler.

God lunsj på Sinnes Fjellstue. Greit opphold i 3 dager på Sola Strand Hotell, til tross for problemene med romfordeling og middag i telt første dagen.

Høydepunktet for turen var besøket på Flor & Fjære.

En fantastisk vakker blomsterøy, og et imponerende sted som var verdt besøket. God mat ble servert i den flotte nye bygningen, som var restaurant kombinert med gartneri.

Været var ikke det beste, så det var bruk for paraplyer innimellom.

Ellers var det mange som benyttet fridagen til å besøke attraksjonene i Stavanger og omegn.

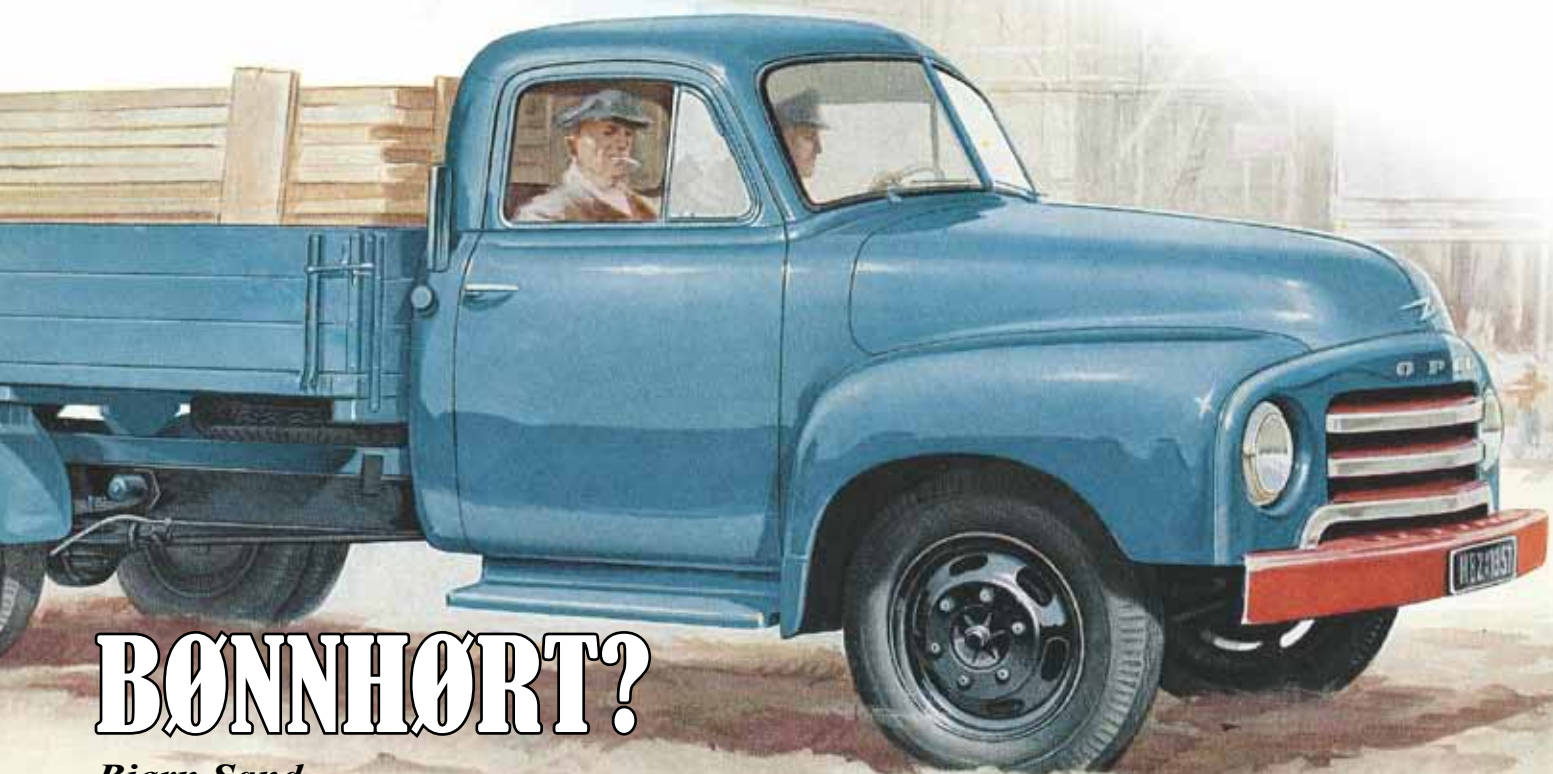
De fleste tok veien hjemover langs E39/

E18. Noen tok noen avstikkere underveis på mer svingete og spektakulære veier, men alle kom fram i tide for middagen på det historiske hotellet Strand Hotell Fevik. Igjen et heldig valg av hotell. Flotte omgivelser, nyoppussede rom og kjempegod mat.

Vi kunne puste lettet ut, - etter tre års planlegging var endelig Stavangerturen gjennomført.

Bjørn Wennberg





BØNNHØRT?

Bjørn Sand

Det året jeg begynte på skolen, i 1954, kjørte faren min fremdeles Chevrolet lastebil fra 1939 hos W.C. Møller i Drammen.

En dag han kom hjem fra jobben kunne han fortelle at de skulle få ny lastebil i firmaet. Jeg fikk en brosjyre hvor jeg stavet meg fram til navnet Opel Blitz. Senere på høsten var jeg med til billakkerer Svang, og fikk se den nye Opelen før den ble lakkert grønn og påført reklame og firmanavn.

Nye biler var ikke daglig kost på femtitallet, og denne var liksom bilen til faren min.

Mitt høyeste ønske var å få en lekebil maken til den han kjørte, - jeg tror jeg gikk så langt at jeg forsøkte meg med aftenbønn hvor et slikt ønske ble framført.

Lekebiler med realistisk forbilde fantes nesten ikke den gang.

Noen år senere, i 1959, ble det kjøpt en Opel Blitz til, denne gangen en med lang ramme, og planet ble bygget så langt, og med så høyt kapell det var mulig uten at bilen ble for stor for garasjen.

Interessant å være med å kjøre var det også. Den eldste hadde usynkronisert girkasse og blinklysbryter på høyre side på rattstammen. Den nyeste hadde synkronisering, og bryteren var nå på venstre side.

Under kjøring ble det praktisert en slags helgardering.



Den eldste var den raskeste, og jeg har vært med og sett speedometeret passere makstallet som var 100 km/t og nærmet seg merket for tom tank.

Blitzen fra 1959 ble den første bilen jeg kjørte selv, som 15-åring. Etter å ha levert søppel på "dynga" på Muusøya i Drammen fikk jeg lov å kjøre opp til porten.

Fra da av ble det mere øvelseskjøring. Mest med vår Opel Kapitän, men også med andre biler, bl.a. Blitz.

En episode med Blitzen er spesiell.

Jeg var i Luftforsvaret og var stasjonert på Værnes i 1967. Jeg hadde blitt med i et lokalt musikkorps, og vi hadde konsert utenfor Vår Frues kirke i Trondheim.

Midt under konserten kom Blitzen fra 59 kjørende forbi. Fars Blitz! Jeg fikk ikke fram en tone. Det var helt uventet! Til daglig var den sjelden lenger enn til Oslo.

Dette var etter at faren min hadde blitt lagersjef, og en ny sjåfør kjørte. Etterhvert ble det innskrenkninger i firmaet og sjåføren sluttet, dermed måtte faren min begynne å kjøre igjen ved siden av lagersjefjobben. Dermed visste jeg at det var hektisk på fredagene, og møtte opp etter skolen for å kjøre varer med Blitzen.

Da Blitzen ble solgt til Flekkefjord tidlig i 1973, var det jeg som fikk jobben å kjøre den dit i vinterferien. Nå er det 50 år siden!

Bønnen om en bilmodell var det verre med. Det blir som med dama som bad til høyere makter om å vinne i lotto, hun ble til slutt tipset om å levere inn en kupong. Egeninnsats måtte til!



Jeg har fulgt med på hva som kan skaffes av modellbiler, og på våren i 2022 kom det en modell av Opel Blitz i skala 1:24. Selvfølgelig ble det kjøpt en slik, og den var blå, slik de fleste var, - en "Blåmann". Denne skulle bli "min" Blitz! ▶



Modellen strippet for lasteplan. Nedenfor den forlengede versjonen, nå også med reservehjul.

Modellen er ikke helt korrekt. Fra fabrikken hadde Blitzen sorte felger og blå stigrinn.

Nederst begynner lasteplanet å ta form.



Ikke lenge etter at pakka hadde ankommet heimen var lasteplanet tatt av, for det var jo feil. Men modellen hadde også kort ramme slik de fleste var utstyrt, - min Blitz skulle ha lang ramme. Dermed ble ramma kappet på to steder og biter ble satt inn for å forlenge den.

Dekkene på modellen var for store og hadde for grovt mønster etter min smak. En som har vanskelig for å kaste ting hadde selvfølgelig et sett dekk som passet bedre i skrotkassa. Også nok til et reservehjul.

Så var det lasteplanet. Det skulle selvfølgelig også være lengre, ha høye lemmer og ha kapell. Diverse plastplater ble kjøpt inn sammen med passende lim.

Det var bare å begynne å måle seg fram fra et gammelt fotografi. Total-lengden kunne jeg finne på vegvesenets nettsider. Sakte men sikkert ble det til et nogenlunde riktig plan med alle låser og beslag.

Fargen måtte også forandres, og modellen ble lakkert i to grønnfarger, og planet ble grått innvendig.

Kapellet, eller presenningen som det het før, litt ubestemmelig olivengrønt.

Med riktige farger på Opelen kom den siste store utfordringen, - påmalt logo, firmanavn og produktreklamer.

Dette var for smått til å håndmales, derfor ble andre hjelpemidler tatt i bruk. Alle motiver ble tegnet i riktig størrelse i et dataverktøy, og den ferdige fila sendt til England for å trykkes slik at merkene kunne overføres på modellen ved hjelp av vann.

På samme arket ble det tatt med merking til ytterligere to modeller av biler fra W.C. Møller, så får tiden vise når de blir en realitet!

Chevroleten og Bedforden er under arbeid, men det blir en annen historie! Men ble jeg egentlig bønnhørt, nesten 70 år etter?

Lekebil er det i hvertfall ikke, - gutter på min alder leker med større og dyrere biler!

Den havner nok i hylla for modeller av biler jeg har et forhold til.

Bjørn Sand



Man var ikke forutseende nok, så fotografier av Møller-Blitzen er det dårlig med.

Et bilde fra en tyttebærtur til Sigdal tidlig i 60-åra har jeg klart å ta, men dette er det eneste hvor bilen er opprinnelig og komplett.

Det ble tatt et bilde på turen til Flekkefjord til ny eier, men da er de høye lemmene fjernet, og bilen er omregistrert, - til gjengjeld er det i farger. Bildet er tatt i Brevik.

Nedenfor den ferdige modellen med riktige reklamer for skjorter og kapper





Visste du at du kunne kjøpe bil på Inter-sport på Kongsberg?

Sportsbutikken het tidligere O. Sunsehaugen, og solgte faktisk biler, til og med Ford.

Fotografiet fra Storgata er tatt av Henriksen og Steen en vinter med rikelig med snø.

Forretningen ble startet i 1911 og var bil-, radio- og sportsforretning.

Dataplatten på bildet er fra en T-Ford solgt på Kongsberg.

Utdraget fra en brosjyre for 1929 A-Ford påstemplet O. Sunsehaugen, Automobilforretning, Kongsberg, sees under.



KJØRETUR I MAI



Turen gikk til Holmestrand for å avlegge Jan Erik Skau et besøk hjemme.

En god del av KAS-medlemmene samlet seg på Sundhaugen for så å kjøre videre ned til Jan Erik. Det var også noen som hadde kjørt direkte.

Vel fremme hos Jan Erik ble det rimelig fullt av gamle biler på gårdsplassen, men det ble plass til alle.

Jan Erik hadde en samling med mopeder noen folkevogner og driver salg av batterier. Over garasjen/verkstedet hadde han innredet rom som hadde mange Folkevognartikler av stort og smått (kosetue for VW interesserte). Hovedpersonen selv med litt assistanse fra Knut Sommerstad demonstrerte en gammel sykkel med motor. Litt plunder med start men omsider ble det låt i den.

Så hadde vi vårt gode bevertningsteam, nemlig Tor Anton Hassel og Stein Erik Bjørgum, som dro i gang en usedvanlig stor pølsekjele. For å få den riktige smaken på pølsevannet ble kjelen plassert på en liten Toro pick-up. Flere kilo pølser ble satt til livs av sultne KAS-medlemmer, og køen var lang.

Totalt var det godt og vel 30 veteranbiler, en motorsykkel og noen nyere biler som samlet seg på gårdsplassen. Med en ca. opptelling på personer var det over 50 stk som hadde tatt veien, og det får en si er veldig bra.

Stor takk til Jan Erik Skau som tok i mot oss!



GAMLE VETERANER

Siden Kongsberg Automobilselskap kunne feire 25-år i 2022 kan det passe å se litt tilbake på tiden før klubben ble stiftet.

De mest kjente i miljøet lokalt var Herbrand Sælebakke (Fordforhandleren) og Per Bakke som drev Esso-stasjonen i Hermann Foss gate.

På nettsidene til Motohistorisk Klubb, Drammen finnes disse bildene, sannsynligvis knipset av Øyvind Langeland tidlig på 70-tallet.

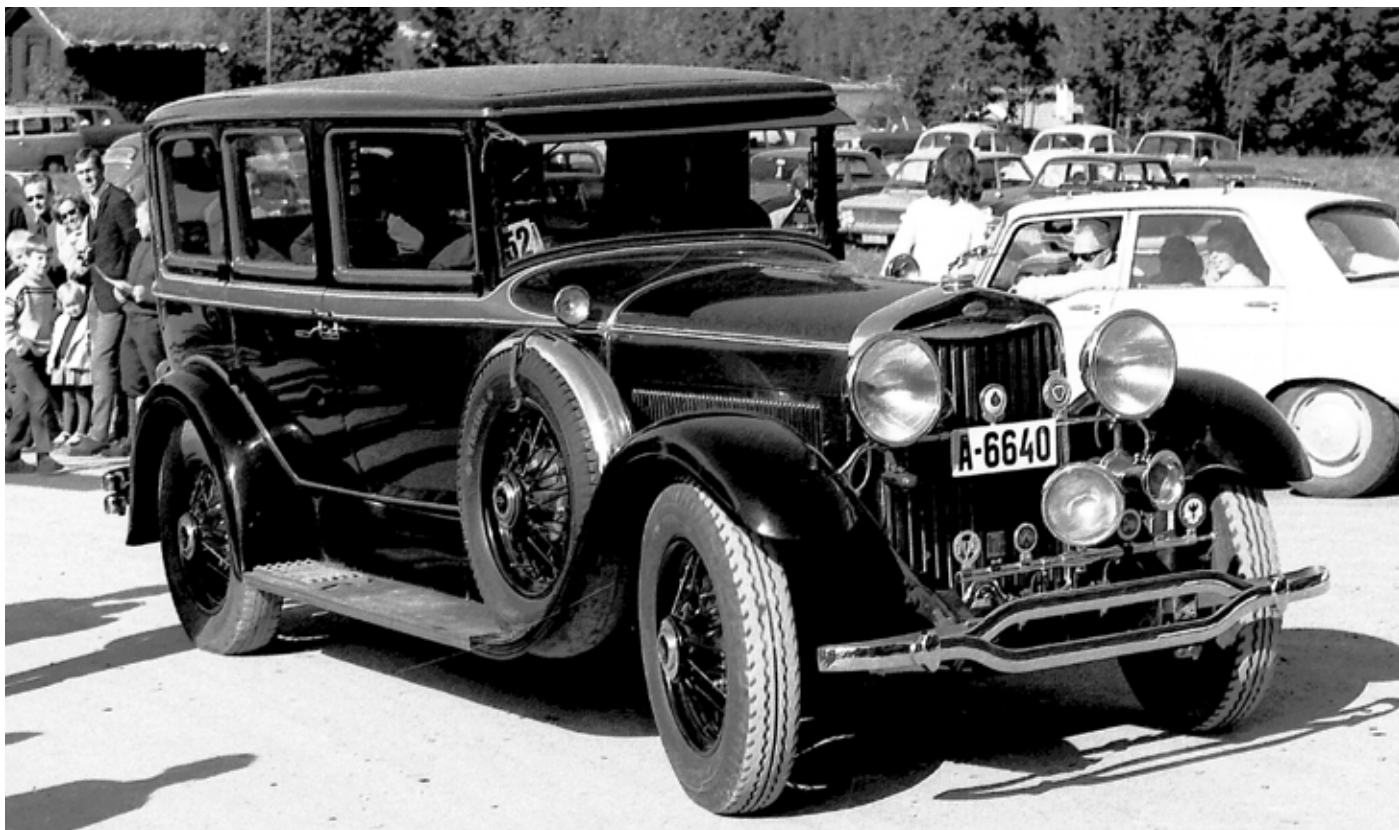
Det første bildet viser Sælebakke i sin 1912 Wandrer Puppchen, en liten toseter hvor man satt etter-hverandre, en tandem.

Bildet under viser Sælebakkes 1917 T-Ford, for anledningen kjørt av en av våre stiftere, en konsentrert Åsmund Lislien, med Svein Ånnestad som kartleser. Her gjelder det å ikke trå feil!

Årsmodellen er antagelser på bakgrunn av reg. nummeret.

Bilsamlingen til Sælebakke ble solgt etter hans død, og bilene har ikke vært å se stort etterpå.





Fotografiet øverst på denne siden er også fra løpet Sandvigen - Sundvolden som de to foregående.

Det er Per Bakke med sin enorme Lincoln 1930.

Undertegnede hadde æren av å bli kjørt i denne en av gangene han giftet seg. Ryktene sier at det arbeides med denne bilen nå hos en ny eier. Kanskje vi får se den på veien igjen?

Nedenfor Per Bakke i Kongsbergs gamle brannbil, Diamond T 1935, under Drammensløpet midt på 70-tallet.

Bildet er tatt i brubakken på Strømsø på bybrua som nå er revet.

Skiltene på bilen dengang var falske, malt på huntonittplate.

Per kjørte med prøveskilt liggende inne i bilen.

Brua holdt ikke så lenge som brannbilen, men den var et år nyere! Innviet i 1936.

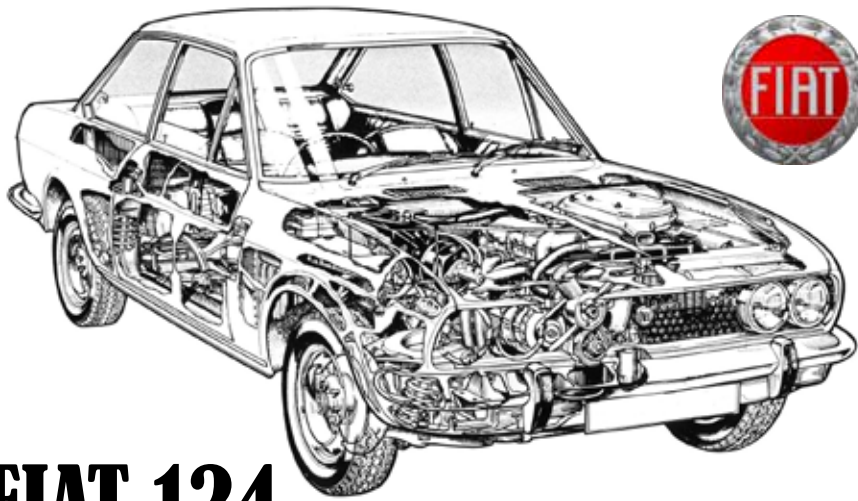
Som de fleste vet jobbet KAS med bilen og fikk den godkjent og registrert, da med skilt i støpt aluminium.

Siste bildet viser Sverre Sørum i sin 1919 Cunningham. Han var ikke fra Kongsberg, men bilen, som tidligere var direktørbil på Vestfos Cellulose, er idag i KAS-medlem Ove Loens eie. Også fra løpet Sandvigen - Sundvolden.

Se artikkel om Cunningham'en på side 20.

Bjørn Sand





FIAT 124 Sport Coupé

Redaktøren av vårt eminente årsskrift ber om bidrag til bladet, så jeg antar at en liten epistel om Fiatens videre restaurering kan være på sin plass.

For å ta opp tråden fra forrige rapport kan meddeles at motor med girkasse

og øvrige hjelpe-ægregater i motorrommet nå er på plass der de egentlig skal være, og det meste fungerer tilfredsstillende. Etter en del tilpassning av chokens strømpe og ståltråd sviver og går motoren merkverdig bra. Når det gjelder bremsene ble alt av deler fornyet så nær som hovedpumpen som vi anså å være i brukbar stand, men den gang ei! Bilen er utstyrt med tokrets anlegg og etter flere runder med lufting

og pumping med bremsepedalen var resultatet at forhjulene bremset ok, men det var ingen virkning bak. Konklusjon var at pumpen kun aktiverte den ene kretsen men ikke den andre, så vi må anskaffe en ny. Vidar bestiller på nettet men det blir litt ventetid, dessvære, nå som ting begynner å bli ferdig!

For å prøve å få lakkeringsprosessen utført til en akseptabel pris ville Vidar forsøke å få til en avtale om såkalt "oversprøyting" hos en lakkerer og utføre grunnarbeidet selv.

En beslutning som restaurerings-sjefen nok angret på mange ganger, men han gikk i gang med sparkel og slipepapir. Etter flere måneder med pussing og støvhoste mente han at nok var nok, bilen ble levert til lakking.

Ut fra forutsetningene med såpass mye amatørarbeid syntes vi at både lakking og pris ble meget bra.

Nå stod interiøret for tur. Først isolering med spesielle gummimatter (sølvpapir på ene siden) videre med den originale heldekkende formstøpte svarte filtmaten,



som viste seg å kunne brukes igjen. Det innkjøpte, originale, ferdig sydde stoff/skinntrekket fra Italia ble sendt til et møbelverksted i Mjøndalen sammen med det som var igjen av stolene. Verkstedet reparerte skumgummien i setene og monterte trekket på stoler og interiør. Resultatet var glimrende, men det kostet flekk, alt i alt den mest kostbare delen av hele prosjektet.

Som det fremgår av bildene er Wenche også ganske fornøyd, spesielt med at rattet her sitter på "rett" side, noe som tilsier at hun også vil bruke bilen!

Å få instrumenter og lys til å virke etter hensikten er også en utfordring. I øyeblikket virker noen av "klokkene" men ikke alt. Av lys er det i orden bak, foran har vi lys bare på hovedlyktene på en side.

Av blanke lister er noe på plass, men en god del gjenstår. Eksosanlegget har også avslørt en lekkasje som må sveises. I det hele dukker det opp ting som må fikses, når et kjøretøy kommer i bevegelse. Så vi er nok ikke ferdige på en stund ennå.



Den videre framdrift går ut på at når Fiaten er kjørbær vil den overvintre i min garasje på Gamlegrendåsen, så får sertifisering og registrering med dens eventuelle problemer utstå til våren. Jeg håper å få bruke mitt gamle skilt-nummer F-26188 fra min første bil, en

Fiat 1100 1962 modell som ble ervervet i 1963. For å være tilpasset bilen må skiltet bak være tilnærmet kvadratisk og skiltet foran være smalt og avlangt på "italiensk" maner, hvis det kan godtas fra myndighetenes side.

Arild Sten-Halvorsen



KONGSBERGKNEKKEN 2022



Kongsbergknekken ble arrangert lørdag 13. august på ganske tradisjonell vis. Strålende vær, og god deltagelse. Ikke helt det samme antallet som før coronan, men godt over hundre deltagere er bra. Løpsgeneralen Magne Bævre var fersk i 2022, men klarte seg fint. Vi så "gamlekara" i buskene, så han ble nok holdt litt under oppsikt. Speakeren var også ny for oss, Stein Christian Husby. Han er dog ikke ny i miljøet som generalsekretær i LMK, vår paraplyorganisasjon.

Følgende "kom på pallen":

Nr. 1 Knut Magne Øverland, Jeep 1942

Nr. 2 Andreas Carlstedt, Audi 80L, 1975

Nr. 3 Håkon Løver VW Type3, 1983





NYTTÅR I BERLIN

Vi feiret nyttår i Berlin i år. På sightseeing-tur rundt i byen stoppet vi bl.a. ved Checkpoint Charlie.

Vel så interessant for en med gammelbil-interesse var at i gatekrysset bortenfor passerte bussen vår «Trabiworld». Her kan man leie en original «Trabbi» med eller uten sjåfør for 40/80 Euro/t – de hadde et 60-talls biler stående, også noen ombygd til limousiner!

Jeg sakser fra Wikipedia;

Navnet Trabant, som betyr «drabant» eller «satellitt» på tysk, ble valgt i en intern konkurranse i 1957, samme år som satellitten Sputnik 1 ble skutt opp.

Det var to hovedvarianter av Trabant. Den eldre varianten er Trabant 500 (også kjent som Trabant P 50), produsert fra 1957 til 1963. Mest kjent er Trabant 601, som er en del av Trabant P 60-serien og ble produsert i perioden 1963–1991. Felles for begge modellene er den tosylindrede totaktsmotoren og karosseriet laget av «duroplast», et plastprodukt forsterket med bomull resirkulert fra sovjetisk industri. En bensinmåler fantes ikke, man måtte åpne panseret og dyppe en målepinn ned i bensintanken.

Mens den første Trabanten (P 50) hadde en motor på 500cc og 18 hestekrefter og toppfart 90 km/t, hadde Trabant 601 en motor på 23 hestekrefter. I 1969 ble effekten økt til 26 hestekrefter, med en toppfart på 112 km/t. Denne motoren ble

brukt i Trabant fram til 1990. Motoren var regnet for å være umoderne allerede da den kom. Totaktsmotoren var i tillegg svært forurensende, noe som blant annet førte til at bilen ble forbudt solgt i Vest-Tyskland i 1980-årene. I 1989 kom det i stand en handelsavtale mellom DDR og Vest-Tyskland, slik at en 4-sylindret lisensiert Volkswagen Polo-motor erstattet totaktsmotoren.

I 1990 kom en ny modell, Trabant 1.1, utstyrt med en firesylindret firetaktsmotor fra Volkswagen Polo.

Siden andre biler ble tilgjengelige i Øst-Tyskland etter Berlinmurens fall, var modellen ingen salgssuksess, og Trabbi-produksjonen ble nedlagt i 1991, hvoretter samlebandene i Zwickau ble solgt til Volkswagen.

Totalt ble det laget 3 096 099 Trabant-biler. Gjennomsnittlig leveringstid var mellom tolv og 15 år. Det var derfor ikke uvanlig at DDR-borgere bestilte en Trabbi på attenårsdagen, så de kunne få bilen levert mens de ennå var tidlig i 30-årene.

En brukt Trabant gikk for mer enn dobbelt pris av en ny. Trabant ble forøvrig importert til Norge fra 1959 til 1967.

Ole Christian Renskoug



Klubbhistorie klippet fra et tidligere årsskrift og lett oppdatert.

Det hadde vært planer om foreningsvirksomhet i veteranbilsammenheng på Kongsberg, og Fordforhandler Herbrand Sælebakke, kjeramikeren Rolf Hansen og tannlege Rognerud er nevnt i Laagdalsposten i den sammenhengen.

Per Bakke var også aktiv i miljøet på Kongsberg på 60 - 70 tallet

Syforening

Jeg var blitt kjent med flere med samme sykdommen her på Kongsberg og det hendte vi snakket frampå om å danne en "syforening" hvor vi kunne komme sammen og prate om felles utfordringer. Dette endte med at jeg forfattet et skriv for å lodde stemningen for en klubb på Kongsberg, dette ble underskrevet av noen av de jeg hadde kontakt med. Interessen var såpass stor at vi sendte ut et nytt skriv hvor vi innkalte til et møte på Aas-Kafeteria 9. desember 1996.



Kongsberg Automobilselskap

Resultatet ble stiftelsen av Kongsberg Automobilselskap 13. januar 1997.

Navnet ble adoptert fra et selskap som drev rutekjøring med bil i områdene rundt byen tidlig i forrige århundre.

Og nå har det altså gått 25 år og vi er over 200 medlemmer.

Det første valgte styret hadde Bjørn Evensen som formann, Halvor Syversen som sekretær, Torgeir Krogen som styremedlem, og undertegnede ble kasserer. Etter noen møter på Aas-Kafeteria flyttet vi møtene til det gamle KIF-huset i idrettsparken. Da dette etter en stund ble for lite gjorde vi en avtale med HMK på Moane. Vi gjorde ferdig innredningen av den nybygde andre etasjen over verkstedlokalene, og fikk disponere dette som møtelokale.

Dette ble også fort i minste laget, og vi så oss nødt til å finne noe større.

Dermed endte vi opp på Lågdalsmuseet hvor vi holder til idag.

Den første tiden var det skravle møter, men etterhvert ble det medlemmer som fortalte om sine prosjekter og om andre ting de hadde satt seg inn i.

Det var flere av medlemmene som var igang med restaureringer, og hjelp fra klubbkompiser var alltid hyggelig.

Den gamle brannbilen kom også fram i lyset, og vi startet en dugnad for å få denne på veien igjen. Dette fikk fart da vi flyttet den til garasjen til Bjørn Åge Mælum. Ved hjelp av midler og deler fra sponsorer klarte vi å få bilen registrert og få den på veien på det opprinnelige registreringsnummeret.

Den første tiden ble bilen også brukt av våre klubbmedlemmer i forskjellige arrangement. Den gang måtte sjåfører sertifiseres av klubben for å få lov til å kjøre bilen, og vi avholdt kurs i dobbelt-clutching for både medlemmer av KAS og ansatte i Brannvesenet.

Etter at den nye brannstasjonen ble innviet har Diamond fått en bedre tilværelse, og Brannvesenet vedlikeholder bilen selv.

De første årene hadde vi bilutstilling på kvarten under Sølvdagene, og vi hadde noen forsiktige forsøk på løp for KAS-medlemmer.

Kongsbergknekken

Det var først når Frank Saasen dro igang Kongsbergknekken at det ble fart i sakene.

Løpet startet litt forsiktig, men iherdig markedsføring førte til at deltagelsen ble god allerede første året.

Vi satset på løp uten forhåndspåmelding, og godt vær på løpsdagen gjennom flere år har vært et varemerke. Da ser vi at folk kommer!

God gjennomføring og mange premier har ført til at løpet de siste årene har trukket over 200 deltagere.

Årsskriftet

Andre driftsåret fikk jeg ideen å lage en avis ved årets slutt. Dette var ikke noe styrevedtak som lå bak, det var helt frivillig. Egentlig var det en summering av egne opplevelser i løpet av 1998. Dette året hadde jeg også blitt valgt til redaktør i Norsk A Modell Klubb, og måtte lære meg dataprogram som egnet seg til bladutgivelse. At firmaet jeg jobbet i samtidig fikk ny fargeprinter var også med på å få fart i sakene.

Etterhvert som årene gikk ble det stadig nye nummer av årsskriftet, og med medlemstallet vokste også opplaget slik at vi måtte begynne å trykke bladet hos profesjonelle krefter.

Redaktørjobben i KAS er fremdeles frivillig, og jeg kan slutte når jeg vil, eller når jeg blir bedt om å gjøre det.

KAS er på jakt etter journalister og

fotografer, og dette er godt betalte jobber. Lønna er det dobbelte av hva redaktøren tjener.

Jeg tenkte jeg skulle slutte etter ti utgivelser, men da jeg fortalte det til styret fikk jeg beskjed om at det var for seint, - jeg hadde allerede laget 12 nummer. Dette du holder i nå er nr. 25 etter hva jeg kan telle.

Verv

I løpet av de 25 årene som har passert har flere bekledd formannsvervet.

Etter at Bjørn Evensen hadde hatt vervet i noen år tok Aage Torske over.

Deretter hadde jeg vervet i to år før Knut Sommerstad tok jobben.

I 2007 var det på nytt Bjørn Evensen tilbake på topp. Han så på seg selv ikke bare som formann, han var President.

Så i 2013 ble Ronald Andreassen valgt. Trist er det imidlertid å vite at av disse formennene har både Bjørn Evensen og Aage Torske gått bort.

Håkon Skrede som var vår andre sekretær, og mangeårig web-ansvarlig, har også gått bort.

Turer

Tidlig begynte KAS å foreta lengre turer. Det startet med en testtur i pinsen 2005 til Eidfjord i Hardanger. Turen bortover gikk over Haukeli i flott vær, og mens vi bodde i Eidfjord kjørte vi opp tunellen til Kjeåsen.

Hjemturen ble spennende, vi kjørte over Hardangervidda i lett snøvær. Selv kjørte vi -29 modell med kallesje og sidegardiner, så det snødde heldigvis litt mindre inne i bilen enn ute.

Senere har de årlige turene stadig blitt lenger. Sverige, Danmark og England er besøkt. I Norge har vi vært så langt som til Ålesund og Stavanger.

Disse turene blir lagt opp av Bjørn Wennberg. Han og Inger legger ned et stort arbeid i forberedelsene vært år. De kjører gjerne opp ruta og sjekker alle hotellene på forhånd.

Jeg vet ikke om de sjekker alle sengene, men det kan ikke være langt unna!

Det kan se ut som bilparken til medlemmene tilpasser seg disse turene, og mange skaffer seg nyere veteraner som egner seg bedre til langkjøring.

Det er et håp at det blir igjen såpass mange av de eldste kjøretøyene i klubben at vi kan presentere hele aldersspekteret!

Bjørn Sand, medlemsnummer 1

Kongsberg 25.8. 1996

ER DU INTERESSERT I GAMLE BILER?

Når en møter noen med samme interessen som deg selv, kommer alltid spørsmålet: **Trenger vi noen form for organisert samarbeid blandt oss som driver med gamle motorkjøretøy i Kongsberg distriktet?**

Dette er en måte å finne ut av dette, - det vil forhåpentligvis gi oss svar på om nettopp du er en av dem som kan tenke seg å være med på regelmessige møter blandt likesinnede på et egnet sted i Kongsberg. Det vil også gi oss en pekepinn på hvor mange vi er, og om det i det hele tatt er grunnlag for å gå videre med denne tanken.

Denne undersøkelsen blir bare fordelt via "jungelpost", så er det venner og kjente som er bitt av samme basillen må du være med som postmann og bringe dette videre slik at vi kan få en god oversikt over miljøet i distriktet.

Fyll ut slippen nedenfor, og send den til den oppgitte adressen så vil vi, om interessen er stor nok, komme tilbake med tid og sted for det første møtet. Deretter kan vi i fellesskap finne en stil på hvordan dette eventuelt kan drives.

Åsmund Lislien
Torgeir Krogen
Bjørn Sand
Marcel Vanberg
Bjørn Evensen
Aage Torske
Ole Refsahl

Ring eller fyll ut, og send til: Bjørn Sand, Sandsværveien 206, 3600 Kongsberg
Tlf. Priv. 32 72 02 18 Arb. 32 77 03 33

Slik så de første skrivene som ble sendt ut for 26 år siden, og har du fremdeles bruksbilen fra dengang kan du snart stille opp med den i klubbens arrangementer.

Kongsberg 25.11. 1996



Organisert samarbeid for oss som driver med gamle motorkjøretøy i Kongsberg distriktet?

Du har sikkert lurt på om det kommer til å bli noe av dette. Vi har fått inn ca. 30 svar, og vi vet om enda noen som ikke har svart, slik at det kan være potensiale til et antall på rundt 50 når vi kommer igang.

Om vi kommer igang det vil vi ha deg med på å bestemme, for du er herved invitert til det første møtet. Det avholdes på Aas Kafeteria, mandag 9. desember fra kl. 18.00

Er vi klar til å starte en formell klubb, med styre og komiteer, eller ønsker vi et uformelt møte en gang imellom og ferdig med det?

Møt opp, og ta med deg likesinnede som ikke har fått denne invitasjonen. Det blir ikke akkurat noe julebord, men vi har lovt at vi skal kjøpe kaffe og noe å bite i slik at Aas Kafeteria skal ha litt igjen for å stille lokale til rådighet for oss.

Åsmund Lislien
Torgeir Krogen
Bjørn Sand
Marcel Vanberg
Bjørn Evensen
Aage Torske
Ole Refsahl

MILEPEL



Milepel gradert i kilometer

Vi har sett dette bildet på Facebook. Hilde og Sæbjørn Nærø passerer 90.000 km kjørelengde på bobla under en av turene i sommer.

Men så ser vi at bilen holder en fart på 75 km/t når dette blir avfotografert, og vi ser speilbilde av Sæbjørn, hånden og telefonen og tenker at dette er ulovlig.

Nei, - det er sikkert ikke for fort, for vi regner med at dette er i en 80-sone. Men håndholdt mobiltelefon mens man kjører det er ikke bra!

Første tanken er at vi får la være å ta dette med i årsskriftet for ikke å kompromitere Sæbjørn, men så sniker det seg inn en mistanke om at det må være en kvinnehånd som styrer telefonen! Da får vi godta dette, i håp om at hun ikke forstyrrer vognføreren.

Eller kanskje:

"Forfører vognstyreren".





Sverre Sørum med familie i Cunningham 1919 under Park Rally i Sandefjord tidlig i 70-åra. Om vi ikke tar feil er føreren iført det kledelige hodeplagget "hvitt herrelommetørkle med knute i hvert hjørne". Det kan imidlertid også være en hvit stoffhjelm med oppslåtte øreklaffer!



Ove Loen bor på Lierskogen, og har puslet med veteranbiler i mange år. Han har i de siste årene holdt på med restaurering av den tidligere direktørbilen på Vestfos Cellulosefabrikk, en Cunningham V-3 1919 med V-8 motor på 7,25 liter. Bilen er unik både i norsk og internasjonal sammenheng da det var en dyr bil, og det er produsert få av merket og følgelig enda færre bevart. For de som besøkte 2022 utgaven av Oslo Motorshow kunne den ferdige restaurerte bilen beskes der.



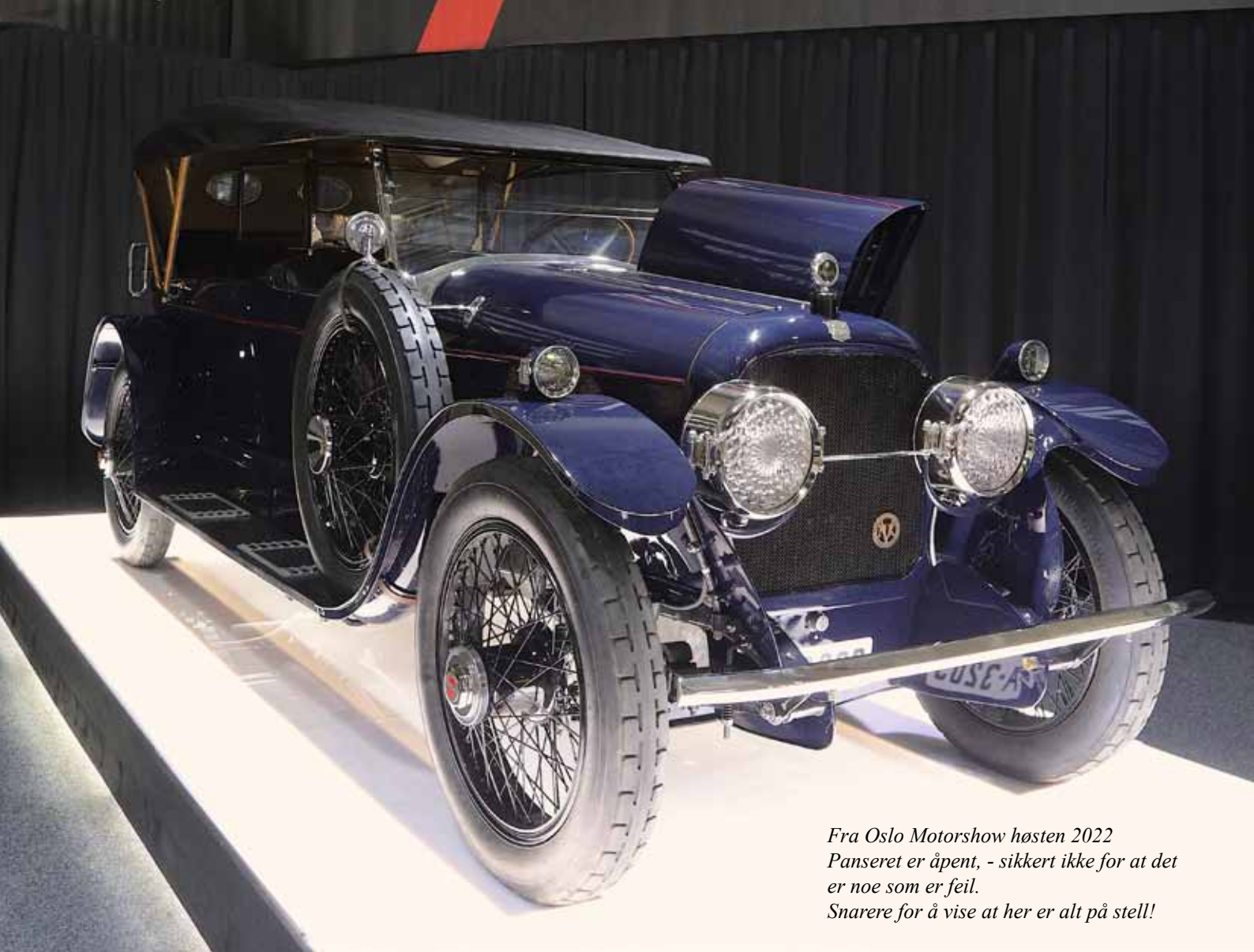
Alle fargebilder er tatt av Ivar Engerud, sv/hv bildet trolig Øyvind Langeland.



Originale hovedlykter ble funnet i Norge hos en som hadde tatt dem med fra Hershey-markedet, og erstatter nå Cadillac lampene som satt på bilen.

Motorrommet med en svær V-8 var ikke daglig kost i 1919.

Restaureringsteamet på jobb i garasjen, nåværende direktør Ove Loen til venstre sammen med medhjelperen Morten Nordheim Geertz



*Fra Oslo Motorshow høsten 2022
Panseret er åpent, - sikkert ikke for at det
er noe som er feil.
Snarere for å vise at her er alt på stell!*



*Her er det tatt hensyn til de minste små detaljer, - det er et imponerende arbeid
som er nedlagt*





Foto: Ivar Engerud ©



ET UVANLIG BILTREFF



Øivinds Ford Comet på Slottet, i bakgrunn Kong Haralds første bil, en Peugeot 203 1955, som var en gave fra KNA da han fylte 18 år.



Kong Olavs Cadillac Fleetwood 75 Limousine fra 1951. Etter å ha blitt gitt til et museum i USA, kjøpt hjem til Norge og restaurert av American Car Club of Norway.



I vår fikk jeg en telefon som var litt uventet. Det var fra Slottet! Der skulle det være bilutstilling og de lurte på om jeg ville komme inn med bilen min. Det er jo ikke så ofte man får sånne tilbud!

Lørdag 14. mai kom med fint vær, og da vi kom til Slottet ble vi tatt imot av hyggelige folk og anvist plass. Det kom over 20 biler, både gamle og nye som hadde tilhørt kongehuset på en eller annen måte.

Vi som hadde med biler fikk både servering og en gavepose. Etterpå slapp publikum inn og det kom masse folk. Det var en fin dag, men Harald og Sonja dukket ikke opp.

Min bil er en Ford Comet, 1961 Første eier kong Harald, den gang Kronprins. Sekssylindret rekke, orginalt 170 cui. 101 hk. 3 gir manuelt rattgir. Jeg kjøpte den på Ekebergmarkedet i 2002.

Øivind Refsahl



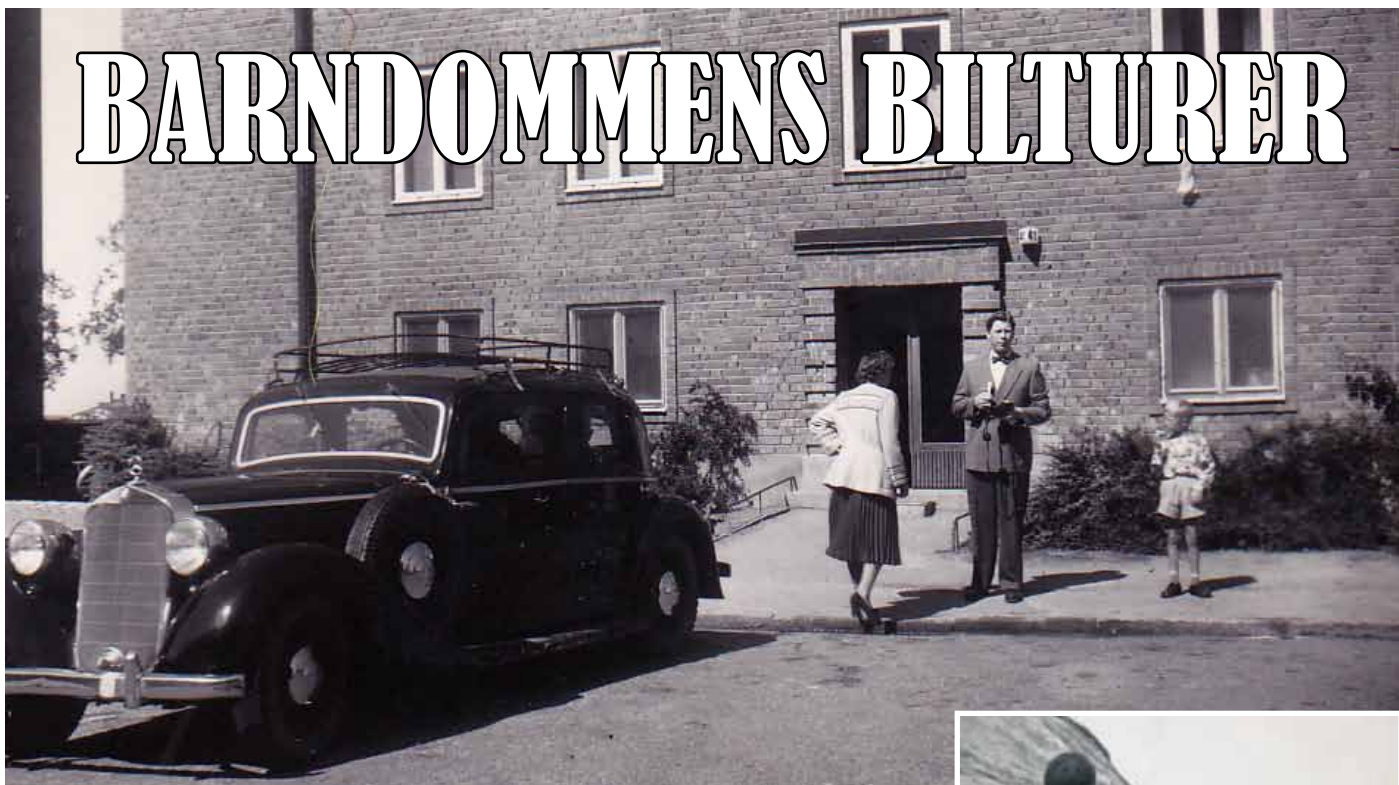
Kronprinsesse Märthas Volvo 652 1930. En gave fra en krets damer i Göteborg



Kong Haakons Lincoln 1931, også kalt flukt bilen etter å ha blitt brukt under kongens ferd nordover i april 1940 for å unslippe tyske soldater. Bilen er idag i privat eie i samlingen til Borge i Bergen. Til daglig registrert A-124



BARNDOMMENS BILTURER



Bjørn Wennbergs turer gjennom 73 år.....

I årsskriftet for 2021, leste jeg Bjørn Sands beskrivelse om en klassisk ferietur fra 1958. Jeg blei inspirert til å skrive litt om meg selv og mine minner fra ferieturer i barndommen.

Det blir korte glimt fra en familie som alltid har vært glad i å kjøre på tur. Faren min, som var halvt svensk, var over gjennomsnittlig glad i å reise på ferieturer med bil.

Det ble sommertur hver eneste sommer, fra jeg blei født i 1949 og til jeg selv tok førerkort og fikk egen bil i 1967.

Den første bilen jeg kan huske var en Mercedes-Benz Typ 230 W143.

Denne bilen var produsert i 1938 og var en stor familiebil med en 6 sylindret motor på 2,22 liter. Listepriisen ny var 9.700 kr.

Fattern kjøpte bilen i september 1954 av doktor Ritland i Hokksund.

Da var jeg 5 år gammel.

Det har blitt meg fortalt at før far kjøpte Mercedesen, så reiste vi på tur sammen med et vennepar.

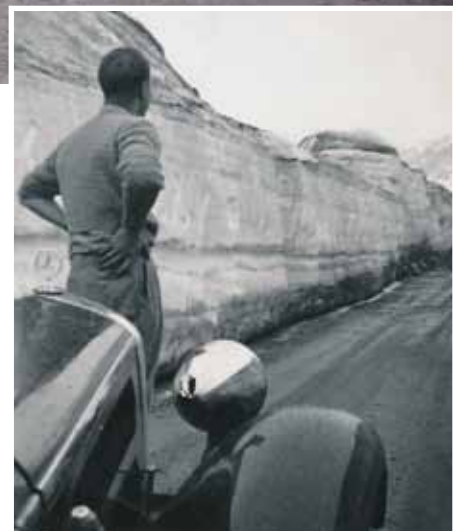
De hadde en VW-boble, og vi barna satt/lå i rommet bak baksetet. Det husker jeg ingen ting av.

Mercedesen var en staselig bil og far angret nok i ettertid på at han solgte bilen.

Jeg husker godt interiøret med tredekaljer og myke store seter. Bilens neste eier kolliderte med bilen og den blei da kondemnert.

Jeg husker også vagt en ferietur over Filefjell midt på 1950-tallet, hvor vi besøkte bjørnene Pekka og Lisa.

Den siste ferieturen vi hadde med Mercedesen var i 1958. Da var vi i Stockholm på besøk hos fars bror Ragnar som jobbet i Vattenfall, tilsvarende norske Statkraft.



Over Filefjell med Mercedes og mye snø

Bilen var fylt opp med seks personer, det var mor, far, min yngre bror Stein, farfar og farmor, så det blei mange koffertar på taket.

Etter at far solgte Mercedesen, kjøpte han bare nye biler, det blei alltid en Ford. Den første Forden var 1958 modell Ford Taunus 17M P2 Deluxe. Denne bilen fikk blant folk tilnavnet «det flygende teppet» og var en bil litt preget av den amerikanske bilindustrien på den tiden, hvor Ford Fairline, Cadillac og Chevrolet hadde begynt å få antydning til halefinner.

Med denne bilen var familien på utallige sommerturer. Sjøsandens Camping ved Mandal hadde vi

barna som favorittsted. Vi var over hele sørlige Norge på kryss og tvers, men aldri så langt nord som Trondheim.

Vi overnattet alltid i telt. Vi var også i Sverige og Danmark. I Danmark lå vi på Løkken nordvest på Jylland.





På telttur med Taunus, Stein står i teltåpningen og speider etter noen å spille fotball med. Under Taunus 17M 1965 med V4-motor

Jeg husker også en campingplass ved København, Gladsaxe Camping i 1963, hvor vi måtte ligge i bilen på grunn av kraftig vind.

58-modellen ble byttet ut med en 1965 Ford Taunus 17M P5 (produsert 1964-67). Denne bilen hadde en 4-sylindret V-motor. Det var en fabrikkfeil på motoren, og jeg husker vi fikk ny blokk, som vi selv byttet i garasjen hjemme. Ford erfarte faktisk en del problemer med denne motoren, og dette var siste modellen som hadde Taunus i navnet. Det var denne bilen jeg lærte å kjøre med.

På en kjøretime med mor kjørte jeg i snøkanten på vei til hytta i Veggli og fikk ødelagt grillen. Denne var av tynn aluminium, og tålte ikke mye. Heldigvis var det enkelt å bytte den, så jeg fikk ikke så mye kjeft.

Min første bil måtte jo bli en Ford. Preget av fars valg av bilmerke, blei den første bilen en 1963 Ford Anglia. Den ble kjøpt i 1967 på Ford i Kongsberg av selger Homlien. Siden blei det mange Ford'er for meg også, fra Escort, til Granada og Scorpio.

At jeg blei flaska opp med bilturer, har nok vært med på at jeg synes det er artig og givende å arrangere turer for KAS.

Vi får se hvor lenge jeg holder på, men så lenge helsa er god nok og interessen til stede blant medlemmene, blir det nok flere turer de neste årene.

Bjørn Wennberg



LABROTORS DAG



Bildet over viser Johan O Janshaugs 12M.

På bildet til venstre er det Ronald Andreassen som tar en titt på Amazonen til Svein Ånnestad, og bildet under viser Ronalds Mercedes Benz 220

Denne skribenten hadde engang en Amazon, men etter å ha vært på et Amazontreff og så alle som stod med panseret oppe, skjønte jeg at det måtte være mye feil med dem!



Hvert år i august blir KAS invitert til å stille ut medlemmenes kjøretøy på Labromuseet. De gjør doninigen presentabel og stiller opp i hopetall.

I 2022 så vi formannen for første gang stille med sin Mercedes Benz 220, og de som ikke hadde fått sett Janshaugs 12M fikk sett den også.

Praten gikk livlig, - men det kan ikke være alt som blir sagt som er helt sant!



Siden medlemsmøtet 11. april utgikk grunnet påske, ble det Oslotur isteden. Onsdag 7. april var vi ca. 30 stk til sammen, fra KAS og MHKD på besøk i Oslo for å se Kongens Biler i Dronning Sonjas Kunsthall.

Denne turen ble fort fulltegnet siden det var en samkjøring mellom klubbene i Drammen og Kongsberg.

Museet har egentlig åpent fra kl. 11-17, slik at dette var en lukket omvisning for oss.

Som den miljøbevisste bilklubben vi er tok vi toget til Oslo

Tom Nordlie som er en av de som har mest kjennskap til kongehusets bilpark sørget for en innholdsrik omvisning og presentasjon av de utstilte bilene.

Tom har selv vært eier av Dronning Mauds Humber, og som Buick entusiast vært involvert i vedlikeholdet av A-1. Nordlie sees på bildet i midten i lys jakke.

Ikke alle rakk det første toget tilbake til Kongsberg og havnet på pub etterpå!

Alle klarte imidlertid å komme seg hjem i løpet av kvelden.

Mere stoff om slottets biler på side 24



SØRLANDSTUREN 2022



PORSCHE

Vi reiste fra Flykaféen på Jarslsberg Flyplass torsdag 26.mai og ankom Kragerø Sportell & Camp. Apartments ut på dagen, og hadde en nydelig middag i Kragerø sentrum.

Fredag reiste vi videre til Grimstad og besøkte Johan Benander Uglands bilsamling og sjekket inn på Grimstad Scandic Hotel.

Var deretter en tur på Nøgne Ø bryggeri.

Lørdag avreise til Lillesand hvor vi besøkte Widmer Motor. Ett imponerende motorverksted.

Så videre til Porsche Center Sør i Sørlandsparken.

Så tilbake til Thon Hotel Arendal. I Arendal tok vi rutebåt til Merdø og spiste middag på Merdø Kro.

Søndag hjemreise med lunsj på Kikuthytta/Solvika.

En kjempehyggelig tur, hvor vi som har Porsche eldre en 1974, (pre 74) også blir invitert.

Knut Sommerstad



8. juni 2022 var det kjøretur med beboere på Eikertun. Ved hjelp av den gamle Volvo bussen til MHKD med Tor Anton Hassel som sjåfør, samt veteranbiler, fraktet vi 40 personer fram og tilbake til Sundhaugen. Litt utfordring å få noen inn i bilene, men med god hjelp fra de frivillige hjelperne gikk det bra.

Jenny Jensen underholdt og stemningen var god, en stor glede i hverdagen for beboerne og alle fra KAS koste seg også.



27. august var det igjen merken og matfestival i «Kulturhovedtaden» Vestfossen.

KAS medlemmene ble oppfordret til å møte opp og kjøre med beboere på Grevlingstien og Villa Skaar.

Etter kjøringen ble belønningen kaffe og vafler i Steingata 3 hos Wenche og Ronald Andreassen.

VETERAN VW

Hver 4. mandag i måneden har VVW klubben klubbmøte i Efteløt. I sommerhalvåret samles det da ganske mange eldre VW produkter på tunet.

Klubben er åpen for både vann- og luftkjølte biler.

Man behøver ikke kjøre VW for å komme på besøk, så av og til dukker det opp andre merker også.

Det er alltid en kaffeskvett å få der, uansett.

Knut Sommerstad



ALKOHOLENS FORBANNELSE

Norsk A Modell Klubbs arrangement HøstFord var som vanlig lagt til samme helgen som Ekebergmarkedet. Sikkert greit å slå dette sammen, da "ødelegger" man bare en helg! Selv valgte vi å droppe Ekeberg denne gangen, og å møte Kari og Bjørn fra Stavem i Sandefjord for så å ferge til Strømstad på lørdagen. Det må innrømmes at vi var innom polet i Strømstad, og to trelitere med vin i ymse farger ble lagt bak i Cabrioleten. God plass der når setet er tatt ut!

Etter en tur nordover i fint vær, stort sett utenom hovedvei, kom vi fram til

hotellet på Mastemyr hvor vi skulle overnatte. Da vi skulle åpne luka for å få ut bagasjen hadde vindunkene sklidd bakover, og luka kunne bare åpnes noen få centimeter.

Etter noen fortvilede forsøk på åpning måtte verktøyet til Bjørn Olsen frem. Mitt lå jo i bagasjen som ikke kunne åpnes. Forsetet ble skrudd løs og løftet fram, og en akrobat tok seg bak til vindunkene, - dermed kom luka opp.

Vinen var god den, men vi rakk såhvidt å smake på den før det var på tide å tenke på neste dag.

Hjemturen etter arrangementet på søndag gikk sørover igjen og over fjorden fra Moss til Horten! Ikke mye alkohol å få med seg der! Dermed har Cabrioleten fått fire båtturer i år, for den fikk også en Danmarkstur i juni!

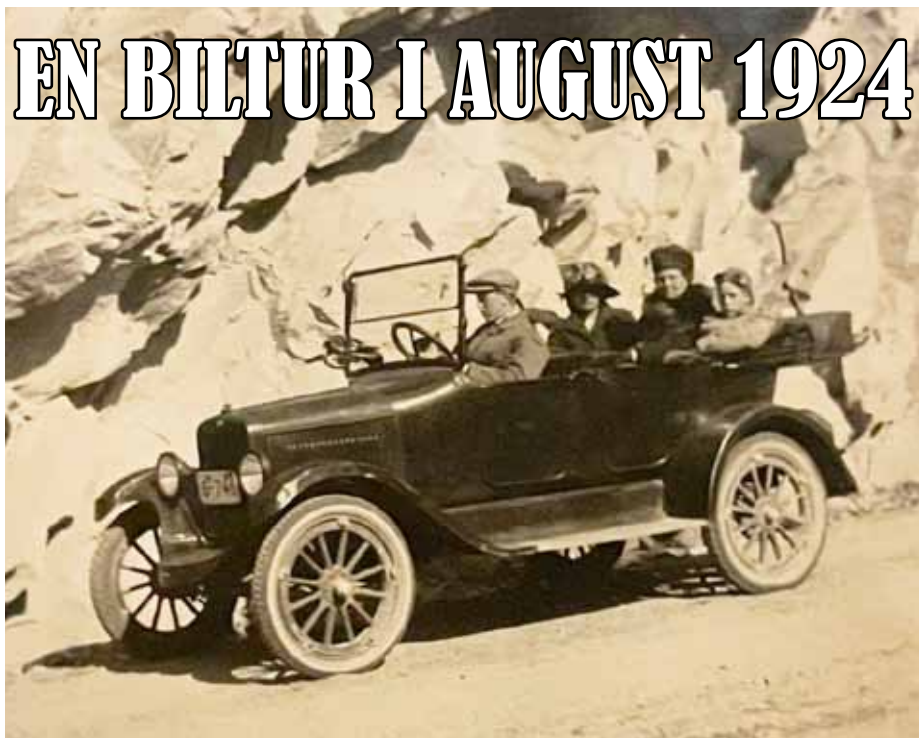
Tidligere hadde den bare en tur med Svelvikferga.

Bjørn Sand

Vi fortalte i fjorårets nummer om motorhavarier til Gudmund Marstein. Han gikk på med krum nakke og har fått fiksa en "ny" motor i A-Forden.

Dermed kunne han stille blid og fornøyd som deltager i Kongsbergknekk.

EN BILTUR I AUGUST 1924



Vi må takke Pål Kjeldsberg som har snappet dette opp på Facebook og sørget for at vi kan benytte det i vårt årsskrift

Imponerende at dette er skrevet av en 12-åring.

Legg merke til at navnet Uvdal for hundre år siden ble kalt Opdal



Farfaren min, Odd Gallis, var født i 1912. Han vokste opp med faren som var herredskasserer i Andebu og morfaren som var lensmann i Andebu, derfor hadde de økonomi til å kjøpe bil tidlig.

I 1920 kjøpte de en ny Overland 4 fra firmaet Aurora i Oslo. I august 1924 kjørte de på langtur med bilen, og farfaren min som da var tolv år loggførte bilturen.

Beskrivelsen har vi enda, sammen med noen bilder. den gjengis her (med den dansk-norske rettskrivninga uendra).

Kristian André Gallis

Kapitel 1

Ved ½12 tiden torsdag den 7. august glir en Overland 4 avsted og reiser sin vei. En enslig kraake utstøter nogen hæse skrik og seiler innover skogviddene. Nogen skjærer skratter borte i lien, og - ja været og alt sammen var saa bra at vi var fornøide og glade. Jeg behøver naturligvis ikke fortelle hvem vi var.

Vi skulde paa biltur, og først var vi nedom Sandefjord for aa reparere lyset paa bilen.

Dette drog ut, og kl. blev over tre før vi kom avgaarde.

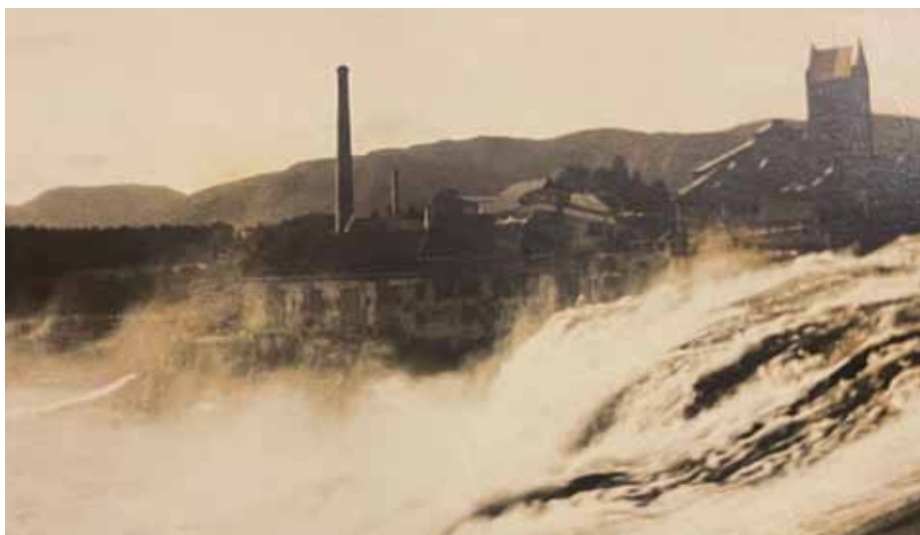
Vi skulde ogsaa bortom Skjelbred for aa hente en dame som vi hadde invitert med paa turen. Turen fortsetter nu over til Aasrumvannet. Her kom vi igjennom en tunnel i fjellet paa 18 m. Efter aa ha kjørt langs Laagen til Bomstad bro, tok vi nordover og satte kursen paa Vittingfoss. Vi kom gjennom Kvelde, Styrvold og Svarstad.

Ved Vittingfoss var vi av og betraktet fossen.

Med dødsforakt styrtet vannmassene sig utover saa skumsprøiten stod høit tilværs. Nogen stakkars tømmerstokker som kom flytende, blev uten naade eller skaansel hvirvlet høit tilværs for atter aa falle ned og bli hvirvlet bort av strømmen.

Saa satte vi oss atter op, startet og kom gjennom bygdene Tuft, Komnes og Sansvær. Vi kom til Kongsberg kl. 9 om aftenen og svinget inn paa "Grand" hotell hvor vi overnattet.

Vittingfossen "styrter sig med dødsforakt utover"





Grand Hotell, Kongsberg – gårdsinteriør.

Fot. Normann.

Kapitel 2

Den næste dag oprandt i solskinn. Det har jo meget og si, og vi var derfor meget glade. Maalet den dagen var aa naa Gjeilo.

Vi startet ved 9-½10 tiden og kom gjennom bygdene Flesberg og Rollag i herlige omgivelser.

Et sted i Rollag reiste vi nedover en lang bakke og elven som laa



litt borte, saa ut til aa gaa opover. Da vi kom ned og fikk se elven paa en annen kant, virket den dog naturlig. - Saa kom vi til bygden Veggli hvor vi kjørte langs Ytre Noreffjord, som var meget langt og smalt. Paa den andre siden laa fjellet Eidsfjell 1330 m.o.h. Ytre Noreffjord gikk nesten i forbinnelse med Øvre Noreffjord, som var enda lenger.

Saa kom vi til Skjønne kirke, hvor vi tok av til venstre. Vi forlot nu "vaar gode venn" Laagen for en stund for aa følge Opdalselven et stykke. Litt op for Skjønne kirke var det veldige Noreanlegg hvor det var minert ut et stort stykke i fjellet hvor vann fra Tunhovdfjord skulde føres over fjellet i store rør. Snart kom vi til Opdal gamle stavkirke. Den laa litt fra veien, og vi gikk op for aa bese den. Vi kikket inn i et av vinduene og saa at taket, benkene og alt sammen var rose malt. Vi reiste nu videre, og snart fikk vi Synshøvd 1437 m.o.h. i syne. Det var svært høit, med sne paa toppen.

Saa skulde vi over en fjellovergang til Dagalien.

Veien gikk i slyng helt til tops. Ut-sikten bak oss utover mot dalen er ikke til aa beskrive, næsten. Dypt, dypt nede laa dalen og paa sidene



Til venstre: Bakgården på Grand Hotell, Kongsberg, på tredvetallet. A-Forden til høyre tilhører Fotograf Normann. En 1930 Town Sedan.

Over, har følget kommet til Opdal gamle stavkirke. den vi idag kjenner som Uvdal Stavkirke

stod fjellene, skogklædte nedentil, men nogen topper rakk helt op i den evige sne. Da vi kom op, kom en kold nordenvind rett mot oss saa det kjentes ut som om den gikk "tvers igjennem oss" enda vi var godt klædte.

Da vi var kommet over "vidden" begynte vi paa nedstigningen. Det gikk fort, og snart var vi i Dagalien. Vi kom saa over en mindre fjellovergang til Skurdalen. Den tredje og siste over til Gjeilo var litt større. Da vi kom op, fikk vi se det veldige Hallingskarv i ensom majestet kneise der hvor solen holdt paa aa gaa ned. Oh! hvilket syn! Fjellet er 1930 m. og en uhyre mengde sne paa. Ved siden av langt borte saa vi Hardangerjøkelen som det ogsaa var meget sne paa. Den er 1992 m. høi. Det var noksaa sent da vi kom til Gjeilo hvor vi overnattet paa "Breidablikk" hotell.

Kapitel 3

Den følgende dag oprant til alt hell i solskinn. Her paa Gjeilo var det jernbanestasjon, og vi fulgte saa Bergensbanen gjennom bygdene Hol, Aal og Gol. Mellem veien og jernbanelinjen fløt Hallingdalselven. Den gaar igjennem Strandeffjord, et langt og grunt vann som vi kom forbi.

I Hol bygde de en ny vakker stavkirke, som nu er innviet. Da vi kom til Gol, kjørte vi ned til en landhandel der for aa fylle bensin. Det viste sig da at den kranen hvormed man kan stoppe bensintilførselen med paa en merkelig maate var falt ut og en mengde bensin var spilt bort. Planen for turen var at vi her skulde tatt til høire nedgjennem Hallingdal.

Dette blev nu ombestemt, og vi tok til venstre opgjennem Hemsedal. Veien her gikk i en lang stigning opover. Den gikk høit oppe i fjellet over elven Hemsil. Saa man derned, saa man et veldig svelg hvor elven skummende fløt avsted. Saa gikk turen videre opgjennem Mørkedalen. Her var vi av og sa paa Rjukande foss som laa litt fra veien. Det var en veldig foss og den gjorde slik larm at det var umulig aa snakke til hinanden uten aa rope alt hvad vi orket.

Lenger oppe var det en liten bekk som rant litt ved siden av fossen som dannet en liten foss. Derfra gikk det en renne, og ved dens ende var det anbragt et vannhjul som igjen stod i forbindelse med en slipestein. Vi tok bort stengslet for vannhjulet, satte fossen paa og slipesteinen gikk saa det durte! Genialt paafunnet, ikke sant?

Saa kom vi opgjennem en trang og vill dal. Her oppe paa høidepunktet ved Eldrevann stod skillet mellem Buskerud fylke og Sogn og Fjordane fylke. Det var kastet op en veldig haug, og oppe paa

den stod det en stor støtte. Fjellene her var svære, og mange saa ut som om de ikke var langt fra veien, men saa man langs med bakken bort mot fjellene, var det uhyre langt dit. Setrer som laa bortunder fjellet blev bitte smaa og skogen saa ut som gress.

Akkurat der som vi bilte var der ingen skog, med undtagelse av dvergbjerk, vi var da vel ikke for ingenting over 1000 m.o.h. Nedgjennem her var det svært villt. Paa venstre side hadde vi fjellet Bringe, 1647 m. Ja, det var i det hele tatt så mektig og villt at

jeg maa overlate til fantasien aa beskrive det.

Vi kom nu ned til Lærdal, som er den trangeste og villeste dal jeg ennu har sett. Vi tok nu her til høire opover Filefjell og kom nu snart til "Maristuen" hotell, som laa svært vakkert.

Her var fjellet Suletind, 1772 m.o.h. Her overnattet vi. Merkelig nok var det ikke elektr. lys her, skjønt det var fosser nok i elven nedenunder.

Det hadde vært litt taaket, men vi haapet at det vilde være pent vær den næste dag.



er resultatet av 10 aars eksperimenter og 2 aars indgaaende prøver ved Overlandfabrikerne.

Den eneste lette vogn
med de nye vanadiumstaal cantileverfjærer.



Let - Sterk - Elegant - Lydløs

Vogn kan leveres fra lager i august.

Forlang katalog.

Automobil Compagniet ^{A/S}

DISPONENT ARTHUR KALLEVIG

Munkedamsveien 3 b og 5 b — Kristiania.

Kapitel 4

Den neste dag oprant i taaket vær. Vi gjorde oss da ferdig til aa starte om morgenen, men fikk da høre at man bare maatte bare kjøre efter rutebilene, og disse gikk ikke før kl. 12. Dette heftet oss jo, men mens vi ventet, gikk vi op paa en høide der. Oppe paa toppen var det en seter, hvorfra vi hadde en bra utsikt over Maristuen og dalen under oss. En stund efter saa vi det kom biler fra den motsatte retning som vi skulde kjøre, og svinget inn til hotellet, for straks aa reise igjen. Vi gikk nu nedover igjen.

Nede ved hotellet i en have der var det noen gutter som hadde stelt til en bil. Panseret paa motoren var til aa ta av, og derned stappet de ganske enkelt en malende katte og la panseret igjen! Saa satte de sig ved rattet og kjørte (i fantasien).

Saa reiste vi da ved ½12 tiden. Vi kom forbi flere vann oppe paa vidden her, og snart kom vi til "Nystuen" hotell ved Utrovann. Litt lenger borte tok vi til venstre opover til Tyin. Det steg hele tiden, saa vi maatte kjøre paa 2. gear omtrent 2-3 km. Ved Tyin saa vi Jotunheimen ved den annen ende av vannet hvis topper hist og her raget op over taake- og skymassene.

Her var vi inne paa hotell "Tyin", opkalt efter vannet som ligger like under, og spiste middag. Vi fikk 5-6-7 retter, (nei) jeg husker ikke riktig hvormange det var, men vij spiste oss gode og mette. Vi var ogsaa borte i sneen, som laa like ved vannet der, og fotograferte oss.

Her var ogsaa kommet mange biler, som Buick, Nash, Westcott, Minerva, Durant, eller -noget for enhvers smak. Saa skulde vi da reise nedover igjen. Og det var

akkurat som paa kinematograf! Som et belte rullet bilene nedover! Vi tok til venstre nedgjennem Valdres, og kom forbi noen svære jettegryter i elvekanten der. Vi kom nu til gaarden Skogstad hvor alle bilene holdt litt. Saa kom vi langsmed Vangsmjøsen, et langt og stort vann. Her manglet ikke paa høie fjell, for paa høire stod fjellet Grindene 1605 m.o.h.

Snart kom vi ogsaa til Slidrevann, et smalt, men forferdelig langt vann. Nede ved enden av vannet ligger Fagernes. Vi tenkte paa aa overnatte her, men vi opgav det, for da blev det for meget den siste dagen. Vi kom nu videre langs med Begna gjennem bygdene N. Aurdal og S. Aurdal i vakre omgivelser.

Det begynte nu aa mørkne, saa vi matte kjøre, med lyset paa. Kl. ½11 stanste vi ved "Sørum" hotell. Det hadde vært pent vær nu resten av dagen, for, saa merkelig det enn kan lyde, i Sogn og Fjordane fylke hadde det vart daarlig vær.

Kapitel 5

Den næste dag oprant i solskinn. Vi startet ved 10 tiden og kom langs Sperillen. Det er svært langt, og laa der saa vakkert i morgensolen. Vi kom gjennem bygden Aadalen og videre langs Begna til Hønefoss. Her fikk vi se den berømte Hønefossen. Vi var av og spiste litt her, og fikk oss en god kopp te.

Saa reiste vi videre, men vi kjørte galt, og maatte reise tilbake igjen. Vi kom forbi Norderhov kirke, hvor vi saa støtten over Anna Kolbjørnsdatter. Her var vi ogsaa av og hilste paa noen kjente. Vi kom saa over Steinfjorden. Det var vakre omgivelser, men svært daarlig vei.

Veien gikk nu langsmed Holsfjorden og videre til Drammen. Her

kjørte vi da over Drammensbroen. Her i Drammen kjøpte vi dagens aviser, satte oss makelig tilrette og leste. Efter aa ha hvilt litt, reiste vi videre gjennem Skoger, Sande, over Hanekleven, gjennem Hillstad, Fon, Høijord, og, ja, hvor kom vi egentlig hen da? Antagelig hjem.

Overland 4 hadde vært flink, intet kluss eller punktering. Saa gled den inn i garasjen, og fikk sig en velfortjent hvil. Det gjorde vi ogsaa. Dagen efter fikk vi se at det venstre forhjuls dekk var gaat litt av. Antagelig hadde vi kjørt litt gvast i en sving. Heldigvis hadde det ikke tatt skade.

Spedometeret viste 820 km. d.v.s.: dersom man trakk en rett linje fra Lindesnes til 50 km. nord for Namsos vilde man finne lengden. Overland 4 utførte altsaa en storbedrift, som alltid vil minnes i dens historie.

Turen var full av opplevelser, vanskelige situasjoner, veldige, bunnløse avgrunder. Turen gjorde et dypt inntrykk pas mig, paa de andre ogsaa, tenker jeg. Slike turer er svært morsomme, spennende og interessante, og jeg haaper, dersom vi til næste aar faar en lignende tur, at jeg ogsaa maa fortelle litt om den.



HØSTTUR



Det pleier å være mange påmeldte på våre høstturer, men denne gangen var det relativt få som ville være med, noe som bekymret turkomiteen såpass mye at Bjørn Wennberg ville avlyse turen, men heldigvis ble han påvirket til ikke å gjøre det. Dermed ble det tur til Oset Hotell på Golsfjellet.

Vi fikk en kjempefin tur, selv om vi ikke var "flere" en 26 personer og 12 biler. Maten var meget bra og været var ganske bra, selv om vi måtte skrape is av bilrutene på søndags morgen. De fleste gikk en tur i området og observerte hvor lite vann det var i Tisleifjorden.

Noen av oss fikk også være med på en guidet tur inn i den private minikirken som eierne av hotellet hadde fått bygget. Etter kirkebesøket ble det også en tur i gildehallen.

Var det forresten noen som så den gamle Austin A40 pickup'en som sto bak hotellet? (ombygget varebil fra tidlig 50-tall)

Vi var 4 biler fra Sandsvær som dro i følge mot Oset (en var fra Holmestrand).

Vi kjørte over skauen fra Lampeland og til Soneren hvor vi inntok medbrakt mat. Der ble det også en justering av hovedbremsepumpen på en Volvo PV hvor bremsetrykket bygget seg opp så bremsene hang kraftig på. Resten av turen gikk uten problemer.

Volvo PV, hvem eier den? Jo, det er Alette og Einar Lund som har kjøpt PV. Citroenen var syk og måtte stå igjen hjemme.

Hjemturen gikk fra Nesbyen og over til Rødberg, med et par stopp. En ved demningen ved Tunhovd og en i Veggli. Takk for en hyggelig tur med hyggelige medturister.

Knut Sommerstad



Det var litt over 100 stk som hadde funnet veien i kulda til årets julebord for KAS på Sundhaugen. Ronald ønsket alle hjertelig velkommen, Bjørn Wenberg orienterte litt om neste års tur. Samtidig benyttet vår kjære formann anledningen til å takke for seg av helsemessige årsaker. Sekretæren overrakte en flaske vin og takket på vegne av styret og alle KAS medlemmer med følge for den solide og gode innsatsen Ronald har gjort for KAS. Ikke minst alle historiene som han ikke får lov til å fortelle av Wenche men som kommer uansett, og det ble historier også denne gangen. Ronald mottok stående applaus fra alle sammen.

Så igjen en stor takk til Ronald for alle årene han nå har styrt skuta og all god bedring videre ønskes fra oss alle i KAS. Så var det kveldens høydepunkt som ble introdusert av Ronald, nemlig Jenny Jensen. Hun underholdt i 1 1/2 time med historier, sang og allsang, og julestemning ble det.

I løpet av showet kapret hun Stein Bjørgum til å synge duett med henne i sangen Rosa på ball, og her ble en ny karriere startet for Stein.

Han fikk utdelt teksten og i starten var han meget konsentrert, men så løsnet det og Stein dro til, det var gutten sin. Jenny ble så imponert at hun mente at han måtte jo ha et artist navn og hun døpte han om til Stein Fritjof. Jenny avrundet showet med allsang av noen kjente julesanger og alle stemte med.

Så kom julematen på bordet og det ble lange køer men det gikk fort. Maten smakte aldeles nydelig og all honnør til Sundhaugen og dens besetning. Ribbe (sprøstekt svor), medister, julepølse, rødkål, surkål, poteter osv osv, her kunne ikke jeg se at det var manko på noe. Hele måltidet ble avrundet med riskrem og kaffe til dessert.

Loddsalg ble det også og denne gangen ble det solgt lodder for to-sifra tusen kroners beløp. Jeg tror Ronald og hans hjelpere har støvsuget området for premier, for det var veldig mange flotte premier. Flere fruktkurver, vin, div utstyr etc. etc.

Kvelden ble avrundet rundt 23.30 med mange fornøyde KAS folk.

JULEBORDET



TIL MODUM

12. september ble det samling på Langebru Gjestegård. Medlemsmøtet var lagt opp som en tur til Modum for å besøke Terje Finnerud.

Terje har en flott garasje med mye interessant for oss. Naboen hadde en stor samling med gamle motorsager som også kunne beskues. Det ble servert boller, mineralvann og kaffe.

Hjemturen var ikke så trivelig, det var regnvær og stupmørkt.

Det å kjøre A-Ford da var ingen god plan. Man ser alt for dårlig. Hverken lys eller viduspuser er etter dagens standard, og vertikale vinduer gjør at lys reflekteres i alle retninger.

Det er rullgardin i bakruta, det hjelper noe.

Alle kom hjem uten uhell tross alt!



TRIUMPH TR4 WORKS

Her kommer en liten oppdatering fra Triumph-garasjen.

I løpet av det siste året har jeg tatt en grundig gjennomgang av mitt Triumph TR4-prosjekt. Fremdriften har kanskje ikke vært all verden, men så har jeg heller ikke noe hastverk.

Bilen er nå nærmest helt demontert. I den prosessen har jeg oppdaget et par interessante detaljer.

Interiøret er tatt ut og lagt vekk, så får vi se hvor mye av det som kan brukes om igjen. Mest sannsynlig ikke så mye mer enn dashboard og instrumenter.

Karosseriet er løftet over på en midlertidig treramme. Det er tilfredsstillende å se at det er lite rust. Noe justering og retting må til, men vesentlig mindre enn jeg forventa. Det som kanskje er mest overraskende er at karosseriet er nyere enn bilen. Det er en merkelig blanding av TR4 og TR5, eller TR250. Dette har ingen stor praktisk betydning da ikke noe av det blir synlig, men understreker at det er gjort større endringer på bilen tidligere.

Motor og girkasse er løftet ut og er enn så lenge ikke rørt. Motoren henger i motorbukken og jeg har kontroll på at den går rundt. Motornummeret er sjekket, og stemmer ikke med rammenummeret. Den er også flere år nyere enn bilen og kommer mest sannsynlig fra en Triumph TR4a.



Ramma er strippet for alle løse deler og har vært til sandblåsing sammen med bakakselen.

Heller ikke der er det særlig rust.

Det ser også ut til at den er relativt rett.

Noe som selvsagt må verifiseres før jeg går videre. Alt av hjuloppheng er jeg i gang med rengjøring og sandblåsing av. Endelig har jeg kommet til et punkt hvor det er mulig å tenke fremover og se på hvordan alle detaljer egentlig kan løses.

Første pakke med deler kom fra RevingtonTR i romjula. Den inneholdt forsterkninger som skal sveises til ramma for å gjøre den lik de som ble brukt av Triumph på TR4 Works rallybilene i 1962. Disse er gjenkjapt av Neil Revington, innehaver av RevingtonTR, og kan kjøpes som et ferdig sett klart for å sveises på. Dette kommer til å gjøre ramma mer robust og mest sannsynlig en god del stivere.

Etter at ramma er klar blir det fokus på hjuloppheng før karosseriet kan løftes på plass og tilpasses.

I mellomtiden pågår skattejakten etter alt av smådetaljer som skiller en Triumph TR4 Works fra en standard Triumph TR4.

Noe kan kjøpes nytt, noe brukt og noe må lages. Her snakker vi om større og mindre detaljer på eksteriør, interiør, litt under panseret og noen oppgraderinger her og der.

Det blir veldig spennende når alt til slutt kan monteres.

Så får vi se hva det kommende året bringer. Et rullende chassis bør i hvert fall være innenfor rekkevidde i 2023.

To be continued.....

Runar Sand



Over de sandblåste delene, ramme og bakaksel. Ramma er klar til finjustering og innsveising av forsterkninger.

Under til venstre vises en interessant løsning benyttet når et rør er for kort: Man bygger et tog av rørboblinger! Helt klart gjenstand for forbedring.

Under til høyre vises nye deler som skal sveises inn på ramma som forsterkninger.





SOMMERAVSLUTNING



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.



13. juni var det sommeravslutning på Sundhaugen. Dette er ikke for å markere at sommeren er over, men snarere en markering av at første halvdel av året er unnagjort. Været var ganske bra, bortsett fra et lite drag i luften. Det var mange som hadde møtt opp på vollen bak kafeen. Kokkelaugstekte Texburgere og logistikken med serveringen fungerte meget bra. Til og med kokkene fikk mat, - velfortjent!

Det stod en artikkel om en 1919 Lancia Kappa i Lågendalsposten og Drammens Tidende i januar 2023. Overskriften var:

“Lå over 20 år på bunnen av Drammensfjorden”

Jeg kan legge til følgende korrigerings:

Den ble registrert på første eier, Christian Bergsland i Vestre Aker, i 1923, på C-989.

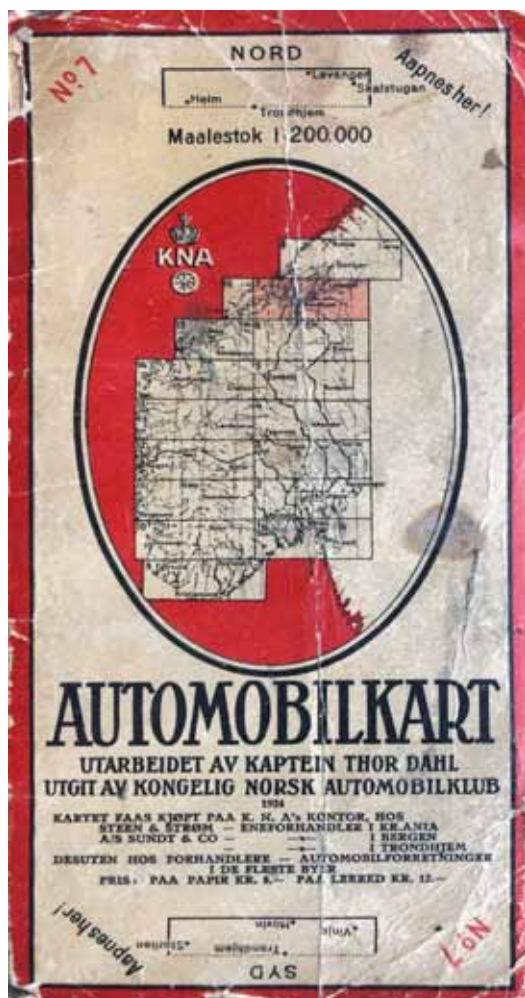
Min bestefar, Alfred Sand, hadde Lancia'n fra 1937. Alfred arbeidet som sjåfør på A/S Den Norske Papifilfabrik i Drammen. Bilen var da registrert F-4997.

Han solgte den i 1947, og etterhvert bygget Reidar Olsen den om til lastebil, da registrert F-5078.

Den ble etter noen år tatt ut av bruk, og har sannsynligvis tilslutt blitt brukt til “morokjøring” på isen på Lierstranda.

I 1957 reddet Jan Toflsby bilen, som da stod på grundt vann, og sikret den for fremtiden. Den var ikke *under* vann, og ikke i over 20 år!

Bjørn Sand



Vårt medlem, Vebjørn Ruud, har et kart faren, skilegenden Birger Ruud, brukte på sine reiser i Norge med bil. Det spørs om ikke forsikrings-reklamen på kartet hadde lokket



Birger til å kjøpe det! Sjåføren redder seg, når ulykken er ute, ved å henge seg i et skilt påført navnet **Al-riisiko** forsikring. En akrobatisk manøver i Birger Ruuds ånd, men en ganske dramatisk måte å illustrere risikoen ved å kjøre bil. Det minner oss om at forsikringen er god å ha når slikt inntreffer! Kartet er utgitt av KNA i 1928.

Legg merke til at det er forklart hvordan du åpner for å finne nord eller syd delen av kartet!

På reiser nedover kontinentet har jeg etter hvert stadig oftere valgt en «østlig rute» gjennom Tyskland for å unngå trafikkproblemer og veiarbeid. Veiene er veldig bra, hotellene rimelige og det er veldig mye fin natur og trivelige småbyer.

Ola Sæter



MUSEUMSBESØK

På en av turene hadde kona og jeg ekstra god tid, og fant ut at vi skulle ta med et museumsbesøk. Som tidligere MZ-pilot i 16-17 årsalderen fant jeg ut at et MC-museum like ved MZ-fabrikken i Zschopau, like øst for Chemnitz kunne være interessant.

Dette ligger i Sachsen, et steinkast fra grensen til Tsjekkia, og veien dit går enten via Berlin og Dresden på A15 eller via Magdeburg og Leipzig via A14 og A72. En og annen Trabant dukker opp på småveiene, men ikke så ofte på motorveiene. Museet ligger på Schloss Augustusburg, som ligger på en høyde med utsikt i alle retninger.

Museet tar for seg mye av MC-historien fra forrige århundreskifte og fartsrekorder, men hovedvekten er lagt på DKW og MZ.

Rekordsyklene spenner fra 50cc NSU fra 1954 med kompressormatet motor fra Quickly (kjent moped for mange?) på 3.4 Hk som klarte 127 km/t, Kreidler 50cc med kompressor fra 1965 med toppfart 211 km/t.

Til en 1951 Vincent Black Lightning med kompressormatet V2 på 119 Hk, toppfart 270 km/t.

Da vi kom inn i MZ-avdelingen ble det et kjært gjensyn med den Blå/Hvite med lykt som pekte rett fram. Jeg hadde i sin tid en 1970-modell med helkåpe, og broren min hadde en 1969-modell.



Racingavdelingen inneholdt høydepunkter fra DKW/IFA/MZ. Etter 2. verdenskrig ble DKW-fabrikken nasjonalisert. Auto Union flyttet bilproduksjonen sin over til Ingolstadt i Vest-Tyskland i 1949. DKW fortsatte sin racing-aktivitet i 50-årene, men hovedsakelig bak jernteppet. En av de mer interessante modellene var DKW RD 350 fra 1956 (Den synkende saken) som hadde en 3-sylindret V-totaktmotor med 45 hk, men de hadde også 125 og 250cc-modeller.



Som man vil se var finish på syklene fra 50-tallet ikke helt på høyden. De håndbankede aluminiumstankene var relativt grovtilpasset og bremses og hjul virket også relativt simple.



I 1956 ble navnet på DKW MC-fabrikken endret til Motorradwerk Zschopau, og motorsyklene endret navn til MZ. Samme år ble Walter Kaaden ansatt som utviklingssjef, og Ernst Degner ble ansatt som designer og fabrikkfører. Det ble besluttet å konkurrere internasjonalt i FIM Grand Prix for MC. Kaaden hadde tidligere jobbet i Peenemünde med et flyprosjekt, og var ekspert på resonansbølger. Han ble tatt til fange og sendt til USA etter krigen. På 50-tallet reiste han tilbake til DDR for å bidra med gjenoppbygging som ekspert på fagverkskonstruksjoner i tre! Etter hvert kom han inn i MZ som ekspert på resonansbølger, og videreutviklet teknologien for ekspansjonskammer til totaktsmotorer. Dette fungerte nesten som en kompressor-effekt ved at brennstoffblandingen ble reflektert og sendt tilbake til sylindere fra eksosanlegget og dermed økte fyllingsgraden vesentlig. Motorene

hadde allerede dreiventil på innsuget. Sammen med Degner videreutviklet han totaktsmotorer til å konkurrere med firetaktsmotorer som konkurrentene brukte.

På denne tiden var italienske firetaktsmotorer dominerende i Grand Prix-klassene 125cc til 500cc, mens MZ fortsatte utvikling av totaktsmotorer, og ble helt dominerende på dette området på slutten av 50-tallet og begynnelsen av 60-årene. Ytelsesmessig var de helt i toppen, men slet med chassis og materialkvalitet. Utover på 50-tallet ble det noen seire i enkeltløp fra 1959, og i 1961 klarte Ernst Degner å ta 2. plass i VM i 125-lassen. 1961-modellen MZ RE125 hadde en motorytelse på 24hk, og MZ var de første til å passere en litereffekt på 200hk.



Yamaha og Suzuki hadde så smått begynt å konkurrere med 2-taktere i de mindre klassene, men lå langt etter MZ når det gjaldt motorutvikling. Etter hvert begynte en del mystiske japanske direktører å besøke hotellene der MZ-teamet holdt til. Høsten 1961 klarte Suzuki å overtale Ernst Degner til å hoppe av fra DDR og ta med seg den viktigste teknologien i form av konstruksjonstegninger og komponenter. Degner ledet 125cc-klassen sammenlagt på dette tidspunktet. Han fikk ikke fullført de to siste løpene i 61-sesongen, men ble allikevel nr 2. i sammendraget.

Familien ble smuglet ut under en falsk bunn i bagasjerommet på en stor amerikansk bil som tilhørte en bekjent. Degner jobbet sammen med Suzuki-teamet vinteren 61/62, og til sesongen 62 hadde Suzuki utviklet nye modeller for 50 og 125cc-klassene. Degner vant VM i 50cc-klassen for Suzuki det første året. Livet og karrieren til Degner ble etter hvert ganske turbulent med crash og skader, pillemisbruk etc.

Hele denne historien kan man lese i den spennende boka «Stealing Speed» av Mat Oxley.

MZ fikk en skikkelig smell av denne saken, og mistet mye av den finansielle støtten fra staten, men fortsatte å videreutvikle sine motorer. Mike Hailwood tok 11. plass i 250-lassen for MZ i 1962.

MZ RD 350 med 3-sylindret vannkjølt motor ble utviklet i 1967, men fikk aldri delta i løp på grunn av nye regler fra FIM.

Motorutvikling for MC Grand Prix tok helt av på 60-tallet. Noen husker kanskje 3-sylindret 2T(akt) Suzuki 50 som snurret 20.000 rpm, hadde et brukbart turtall-



register på 500 rpm og 14 gir. Honda hadde 5-sylindret 4T 125cc og 6-sylindret 4T 250cc og italienske MV Agusta hadde 6-sylindret 4T 350cc. Moto Guzzi hadde en 4T V8 500cc i 1955.

Denne galskapen ble stoppet av FIM i 67/68 da de innførte strenge begrensninger på antall sylindere og gir i alle klassene fra 50-500cc

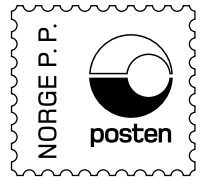
De siste GP-modellene til MZ var RZ 125 i 1970 med 34 hk og RZ250 med 58 hk i 1971, som tok GP-seieren i Salzburg og SPA.



I tillegg til de nevnte syklene var det også et stort utvalg Enduro og Terrenngsykler, samt en del av de nyere syklene med ensylindret 4T motor fra Rotax og Yamaha.

MZ ble privatisert i 1990 og har hatt flere forskjellige eiere. Syklene het i en periode MuZ, men skiftet etter hvert tilbake til MZ. De utviklet en egen 1000cc Paralleltwin, men hadde en del økonomiske vanskeligheter, og måtte etter hvert avvike. Produksjonen ble stoppet i 2008. Alt i alt var det et artig museumsbesøk, og litt utenom det vanlige. Veldig interessant å få et innblikk i en relativt ukjent del av racinghistorien.

Ola Sæter



Returadresse:
Kongsberg Automobilselskap
Postboks 147
3603 Kongsberg



Comet

the better compact car

THE ONLY COMPACT CAR
WITH FINE-CAR STYLING ...
PRICED WITH OR BELOW
THE OTHER COMPACTS

COMET IS REALLY VALUE-PACKED

THE ONLY COMPACT WITH FINE-CAR STYLING

A spirited sense of proportion gives Comet the most successful styling in its field. Smart new rust-proof aluminum grille, exquisite interiors, fine-car appointments everywhere.

THE FIRST FAMILY-SIZE COMPACT

Comet's 114" wheelbase... longer than any other compact's... provides spacious comfort that other compacts sacrifice. There's trunk space for a load of luggage besides: over 28 cubic feet!

BIG-CAR RIDE... SMALL-CAR HANDLING

Refined suspension (plus the 114" wheelbase) makes Comet's ride smoother than many standard cars! And Comet parks, turns and handles almost as easily as a baby carriage.

PRICED WITH OR BELOW THE OTHER COMPACTS

For all its fine-car flair, family-size comfort, big-car ride and extra-value features, Comet's price is surprisingly low.

NEW THRIFT POWER 170 ENGINE FOR '61

Comet now offers two economy engines... The Thrift Power Six plus the new optional Thrift Power 170 for 11% faster passing, for 22% better acceleration on hills.

CHOOSE FROM TWO- AND FOUR-DOOR WAGONS, TOO

With over 75 cubic feet of cargo space and retractable rear window for easier loading, a Comet wagon is one of the most efficient on the road.

ONE YEAR OR 12,000 MILE WARRANTY

Your Comet dealer is extending his warranty on 1961 Comets to 12,000 miles or one full year, whichever comes first. See him to obtain full information. He'll gladly show you a copy of his new warranty.



SEE COMET AT YOUR
MERCURY-COMET DEALER