

Norgesløpet 2017 – Kongsberg Automobilselskap – retter en stor takk for all støtte fra våre sponsorer!



AUTOMOBIL

Chaufføren

2017



ISSN 1892-1663



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING FOR 2017

Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 21. driftsår.
Styret har bestått av:

Formann: Ronald Andreassen
Kasserer: Jon Aase
Sekretær: Bjørn Sand
Styremedlem: Sæbjørn Nærø
Varamedlem: Knut Sommerstad



Kongsberg Automobilselskap
Postboks 147
3603 Kongsberg

www.kasveteran.no
kasveteran@gmail.com

Det har vært avholdt 8 ordinære medlemsmøter og 5 styremøter i tillegg til en utstrakt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene. Hele styret har også vært engasjert i Norgesløpet 2017 hvor det har vært hyppige møter gjennom første halvåret noe som også har opprettholdt den daglige driften av selskapet.

9. Januar 2017

Det var fortsatt noen ledige plasser på sommerturen til Bornholm. Til da var det 122 påmeldte til Norgesløpet 2017. Først ble det vist en film fra KAMBO fabrikken før Knut Sommerstad kom med en oppkvikkende filmsnutt fra noe heftig kjøring med Audi Quattro. Vi fikk også innblikk i løpskjøring på is og grusbane fra billøpets barndom. Sist men ikke minst fikk vi se Basse Hveem i aksjon på speedwaybanen. Som vanlig ble det servert kaffe og ferske rosinboller og det var loddsalg. Alle som var på valg på årsmøtet hadde sagt seg villig til gjenvalg, så Ronald melder at det er helt ufarlig å komme på årsmøtet den 13. februar.

Årsmøte 13. februar 2017

Ronald ønsket velkommen og ble utnevnt til leder for møtet. Pål Kjeldsberg ble referent og Svein Kallerud og Gunnar Tveten til å bevitne protokollen.

Medlemskontingenten forble uendret. Det var ingen innkommende forslag.

Kasserer Jon Aase gikk gjennom regnskapet og Knut Sommerstad leste årsberetningen.

Begge ble godkjent med akklamasjon.

Formann, kasserer og varamann var på valg, men siden alle tre var villig til å ta en ny periode ble det ingen forandring i styret.

Geir Olsen fortalte litt om hva hovedkomiteen i Norgesløpet 2017 driver med og oppfordret til at flere melder seg til å være med å gjennomføre løpet. Bjørn Wennberg kunne fortelle at det var påmeldt 34 biler til sommerturen til Bornholm.

Mens vi ventet på pizzaen var det loddsalg og utdeling av årsskriftet. Kvelden ble avsluttet med pizza og mineralvann.

54 medlemmer tilstede.

13. Mars 2017

Terje Syvertsen viste bilder og fortalte om en rotur han gjennomførte i 2014.

Terje, i Tempo miljøet kjent under navnet 7'er, og er formann i Drammen Tempoklubb.

18.mai 2014 kl 12.00 startet han på en rotur fra Dampskipsbrygga i Svelvik. Målet var Vemundvik, en tur på 960 nautiske mil dersom han rodde korteste strekning. Vemundvik ligger i Nord Trøndelag og er en del av Namsos kommune.

Båten var en 16 fot robåt hvor han hadde bygd om årene slik at han så i den retningen han rodde.

I april var det ikke møte grunnet påske.

8. Mai 2017

Maimøtet i Kongsberg Automobilselskap var en utflukt for å besøke Lasse Andersen i hans verksted. Avreise var planlagt fra både Kirketorget på Kongsberg og Fossesholm i Vestfossen. Langs kjørerutene hang det seg på flere, og atter noen fant fram på egenhånd. Etter hvert ble det et tredvetalls biler og 55 personer samlet. Gjengen fra Eiker hadde med seg propandrevet pøsekoker, og de dro i gang forberedelsene umiddelbart. Først tilsmaking av pøsevann, deretter varming av pølser. Servering ble foretatt under streng bevoktning slik at ingen skulle snike til seg en pølse for mye.

Lasse har et velutstyrt verksted, og plassen er godt utnyttet. Han er på "jobb" hver dag, og har flere prosjekter under arbeid. Vi lot oss imponere!

Nasjonalt Motordag 6. juni

16 doninger møtte på Kirketorget. Etter en halvtimes dekksparking og etterfylling av olje på Brush'en til Windsand tok vi en runde i sentrumsgatene og fortsatte opp Bevergrenda til Lampeland Hotel for soft-is og kaffe og bilprat. Etterhvert kom folket fra Drammensklubben med 10 biler. Været var vekslende inntil vi tok fatt på hjemveien, da kom regnet!



Bildet over, den ferdige mopeden som det står all ære av. Under et bilde som inspirasjon til Amazonprosjektet, - det er satt av plass i neste års årsskrift allerede til omtale av det prosjektet!



MOPED



Sist høst traff jeg en gammel lekekamerat fra Kekling. Han fortalte meg at han hadde en gammel Tempo moped stående i låven som ikke hadde vært i bruk siden 1970. Dette var en moped som han hadde brukt i sin ungdom. Etter nærmere studering viste det seg å være en Tempo Corvette 1960 mod. 240. Ikke Volvo, men Tempo.

Motoren var plukket i stykker og mange deler var borte. Sidedekslar til motoren var borte og det samme var kjedekassa. Midtstøtta var også vekk. Den var en del rusten og forniklinga var stygg. Dette var altså ett prosjekt for vinterarbeide tenkte jeg. Han skulle ha 1000 kroner så jeg slo til. Papirene var i orden og salgsmelding ble skrevet.

Han kjørte den hjem til meg i Krokstadelva og klenodiet ble tatt i nærmere øyesyn av husfruen.

”Å, hva skal du med dette?” var spørsmålet. Jeg må jo ha litt å gjøre utover vinteren, sa jeg.

Dette var like før Ekebergmarkedet, så jeg måtte jo se over hva jeg trengte av deler.

Begynte og demontere noe for å få oversikt. Etterhvert ble det mange ting. Ny motor måtte jeg ha, for det var bare filler det som var der. Eksosanlegg, styre, lykt, kjedekasse, baklykt, ja det ble ganske mye.

Motor fikk jeg tak i fra en Tempokar fra Jevnaker. Brukt, overhelt med utporten garanti. Den gikk forresten ganske bra.

Fikk tak i noen deler på Ekeberg, men det var ikke nok.

Det var også ett marked i Falun, Sverige i høst.

Jeg kunne tenke meg å reise dit, så Frode Holm og Odd Grøv syntes det var en god ide, så vi reiste dit.

Bestilte hotell for 2 netter. Været var bra og vi dro på fredag morgen.

Det var ett fint marked, kan anbefales, særlig om man har Volvo eller Saab. Fant noen deler der også.

Ramma var malt i forskjellige farver så jeg skulle ha sandblåst den.

Kom til å tenke på att gutta i Gressgangen hadde ett kar med noe sinna stoff, så jeg ringte til Ronald.

Joda, det hadde han tatt med hjem og satt bak garasjen. Fikk lov til å legge ramma i den, og etter ca 2 uker var den rein som gull.

Da var det bare å finne hvilken farge jeg skulle velge, og det ble hvit og rød.

Det var en gammel original Tempofarge som jeg likte godt.

Ramma ble lakka og nå begynte jo det som var moro, og sette sammen alt jeg hadde fått tak i.

Jeg ble litt ivrig og fikk stadig høre att skulle ikke dette være vinterarbeide.

Vinteren kom vist tidlig i år, sa jeg.

Mopeden ble ferdig lenge før vinteren og da er det jo bare å se seg om etter noe annet som en kan skru på.

Jeg har lenge hatt en drøm om å få tak i en Volvo Amazon herregårdsvogn, hadde en gang en sånn bil og den likte jeg godt.

Ronald tipsa meg like før jul att det sto en på nettet. Jeg ringte til han som hadde den. Det var på Notodden. Junior og jeg satte oss i bilen og dro dit. Det ble handel så nå er vinteren reddet.

Gunnar Kofstad



Sommeravslutning

Stor aktivitet i kokkelaget, gode burgere fra Tex Burger, transportert fra Skøyen til Sundhaugen på veteranlastebil av ett amerikansk merke. Trekkspillmusikk fremført av Frode Holm, noen saftige vitser fra formann Ronald og besøk av Iqbal og Kari, som er sponsor under Norgesløpet og leverandør av burgerene vi satte til livs denne ettermiddagen. Ronald overrakte en Birger Ruud statuett som takk for velvilligheten til Iqbal og Kari. Det var i overkant av 100 personer på Sundhaugen. Været var strålende til helt på slutten, da kom det noen dråper slik at cabfolket måtte opp med taket!

Norgesløpet 2017

Fint arrangement på Bergverkmuseet og Smeltehytta fredag kveld. Lørdag ett prikkfritt gammelbilløp i strålende solskinn. Fin jazzmusikk med Vebjørn Ruud og co før preieutdelingen. Så gikk festmiddagen av stabelen med taler, utdeling av hederspremie til yngste kvinnelige deltager og premie til vinneren av Norgesløpet 2017.

Kongsbergkneken 2017

Det ble besluttet på medlemsmøte i januar at vi p.g.a. gjennomføring av Norgesløpet 2017 ikke arrangerer KongsbergKneken 2017.

Labrotorsdag

Labromuseene inviterer Kongsberg Automobilselskap til veteranbilutstilling på Labro torsdag 10. august. Dette er en tradisjon vi har hatt gleden av å være tilstede på i en årrekke. Mange fine biler og mange hyggelige tillskuere.

Sommertoget 16. August

Etter en kort stopp på Kongsberg kom Sommertoget til Vestfossen kl 13.00

Vi møtte kl 12.00 på Fossesholm og kjørte samlet til stasjonen.

Dette arrangementet erstattet medlemsmøtet 14. August.

For de som ønsket var det pizza på Sundhaugen etterpå.

Vestfossendagene 2.september

Denne lørdagen var det tid for kjøretur gjennom Markedsgata med beboere fra Grevlingstien Trygdepensjonat.

Vi kjørte gjennom gata sammen med traktorene fra Skrothaugen Maskinlag samt en liten runde i bygda før vi slapp passasjerene av til middag.

Etterpå var alle velkomne til kaffe og kaker i Old Mans Garage i Steingata 3.

Høsttur 8. - 10. september

Turen gikk også i år til Golsfjellet Fjellstue hvor Knut Arne Svang med medhjelpere tok imot oss.

9. Oktober 2017

På høstens første innemøte møtte 43 medlemmer til filmaften med filmer fra Norgesløpet 2017.

Møtet ble åpnet av Ronald som kunne medmelde at Per Bakke gikk bort 2. oktober. Vi reiste oss og hedret Per med ett minutt stillhet.

Så startet vi filmen som vi fikk laget i.f.m. Norgesløpet 2017. Dette ble langtekkelig og ikke seervennlig, så vi avbrøt denne og satte på en film laget av en av løpsdeltakerene.

Denne var frisk og fin og viste turen fra sørlandet, innom Sputnik i Drangedal, Kongsberg i sin fineste prakt og hele løpet i korte sekvenser, meget bra filmet og redigert!

Erik Ørmen ønsker å overlate loddgeneralvervet til andre, så om noen føler seg kallet, ta kontakt med Ronald.

Neste års sommertur går til bergstaden Røros 26.juni til 1. juli. Første dag går til Elverum, så opp til Trysil, langs Femunden opp til Røros. Her blir vi ett par dager og blir da guidet i kirken, gruvene og byvandring i bergstaden forøvrig.

Vi stiller også ut bilene til glede for de ”infødte”.

Hjemturen går oppover Folldal til Hjerkin, over Dovrefjell og Valdresflya til Beitstølen hvor vi tar siste overnatting før vi reiser hjem.

10. November 2017

Kongsberg Automobilselskaps 20 års jubileumsfest ble gjennomført med 20 i stil!

Akkurat passe høytidelig og saftig krydret med groviser fra formann Ronald var helt i KAS ånd.

Ronald ønsket velkommen og ga oss ett resyme over de 20 årene klubben har eksistert. Bjørn Sand ble utnevnt til æresmedlem for sin innsats i klubben og Jorunn og Johan Otto Janshaug ble hedret for å ha kjørt den elste veteranbilen på alle utflukter som vi har hatt gjennom årene.

Geir Olsen mimret om gjennomføringen av Norgesløpet 2017 og takket alle for innsatsen.

Vi fikk servert deilig julemiddag og riskrem til dessert og senere utpå kvelden var det kaffe og marsipankake samt Evas kransekake.

Nils Kristian Gurrik sto for musikkunderholdning og loddgeneral Erik Ørmen sørget for at alle gutta fikk blå, og damene rosa lodd utdelt som en gave. Antall preimer var også overveldene. Det var folksomt denne kvelden på Sundhaugen med 120 personer tilbords! Medlemsmøtet påfølgende mandag utgikk.

11. Desember 2017

Dette var det siste medlemsmøte i 2017. Denne kvelden var i sin helhet viet orientering om LMK veteranforsikring, men først ble Bjørn Sand hedret som ærmedlem i KAS og fikk en «Birger Ruud»-statuett som symbol på dette. 47 medlemmer fikk en god og utfyllende informasjon om alle endringer av Stein Christian Husby, generalsekretær i LMK. Nå er det If som overtar ansvaret for forsikring på våre kjøretøy. Nytt er at det har blitt mye enklere å tegne forsikring på kjøretøy som har en verdi på 300 000 kroner eller lavere. Hjemtransport av havarerte kjøretøy, både lette og nå tunge biler blir fraktet hjem uten ekstra kostnader.

For mere info gå inn på if.no/LMK .

Ronald oppfordret de som har planer om å kjøre Norgesløpet 2018 til å være rask med å melde seg på da det begynner å bli fullt på påmeldingen.

Ellers var det god påmelding til neste års sommertur, men det er fortsatt mulighet til å bli med.

I pausen ble det servert rosinboller fra Langebru Skysstasjon og i lotteriet var det Vidar Grønli som stakk av med to vinflasker. Han påsto at det var første gang han vant da loddet hans ble trukket ut og jammen fikk han gevinst nummer to også, heldiggrisen!

Kvelden ble avsluttet med at formann Ronald ønsket god jul til alle medlemmer med familie.

14. Januar 2018

Denne kvelden fikk Ole Chr. Renskoug til rådighet. Vi fikk hele bilens historie i tekst og bilder. Bilen er en Chrysler Royal C-18 coupe med svingermorsete. Årsmødel 1938. Kjøpesum kr 950.

Bilen kjøpte Ole Chr. i 1966 og den ble først brukt som russebil, senere bruksbil til opp i 70 årene.

Så var den lagret i flere år før restaurering startet, først i Svartåsveien, så i Passebekk, tilbake i Svartåsveien og så til Riga. Her sto den i to år for full sjekk. Ole Chr. var over totalt 18 turer for oppfølging. Turene gikk med Ryanair fra Rygge. Billigste tur kom på kr 85!

Så kom bilen tilbake til Norge. Nå var det klart for motorinnsetting som ble utført på Sysle og siden ble det Hvitvingfoss som siste skanse for kabling og ompuss på jobben med bremseser.

Nå i høst ble bilen vist hos Biltilsynet og er nå på de originale skilter fra første gangs registrering.

Vi glede oss til å se bilen når våren kommer!

Kvelden ble avsluttet med rosinboller og loddsalg. 43 medlemmer møtte fram.

Bjørn Sand
Sekretær



I startområdet, og rundt i løypa profilerte vi våre sponsorer så godt vi kunne. Antallet sponsorer var med på å sørge for at arrangementet gikk i pluss. Under fra området utenfor sekretariatet hvor vårt medlem, Vebjørn Ruud med venner, underholdt før premieutdelingen med svingende jazzmusikk som ga en flott innledning til kvelden festmiddag.





Kveldsarrangementet på fredag og lørdag, noe som var nytt i forhold til Kongsbergknekkens forløp smertefritt. Alt i alt er de fleste tilbakemeldingene positive, selv om det var noen som ville ha refundert hotelloppholdet siden brann-alarmen gikk i løpet av natten. "Neste gang" vil vi spørre i påmeldingen om det er ønske om vekking dersom hotellet brenner! At været var på vår side, og at vi kunne vise Kongsberg og Øvre Eiker fra sin beste side, gjorde at vi kunne klappe oss selv på skuldra og være fornøyd.



Fra starten ved Magazinet gikk løypa over Nybrua og gjennom Bussedalen opp på Sandsværveien og til Esso-stasjonen til Bjørn Thomas Høen for en fotografering. Ikke alle klarte å finne fotoposten, men kjørte direkte til Funkelia og post 1. Følgelig heller ingen diplom med bilde.

FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer

Vi har atter lagt et år bak oss, og for et år det har vært for oss i Kongsberg Automobilselskap! Vi har feiret våre første 20 år og 2017 ble kanskje det beste i KAS historie.

Vi har hatt et år med mange aktiviteter. I tillegg til medlemsmøtene har vi vært på garasjebesøk, stilt opp på diverse arrangementer og vi har hatt med de eldre fra Grevlingstien Trygdepensjonat på tur gjennom markedsgata i Vestfossen.

Dette gir oss noen utfordringer når det gjelder å få de eldre inn i bilene, men med gode hjelpere i klubben går dette bra. Etter turen var vi samlet til kaffe og kaker i Steingata noe jeg tror alle satte stor pris på.

Vi har ikke minst arrangert Norgesløp, ikke et hvilket som helst Norgesløp, men tidenes beste og det takket være NL komiteen og dere medlemmer.

Selvfølgelig fikk vi god hjelp fra værgudene, men det pleier vi jo å få når det skjer noe i KAS.

Tross mye å gjøre med forberedelser til NL tok vi oss tid til å dra på sommertur til Bornholm. Turen dit var en opplevelse og fint avbrudd i den travle tida vi var inne i. En stor takk til Bjørn Wennberg som legger ned mye arbeid i forbindelse med våre turer slik at vi kan gå til dekket bord hele tida og nyte hvert sekund av turen.

Vil bare nevne at sommerturen 2018 går til Røros. Turkomiteen har vært på prøvekjøring og ved inngangen til året var allerede 58 biler påmeldt.

Helt enestående.

Noen driver vel å pusler litt med kjøretøyet på denne tida for å holde det i orden og kanskje forbedre litt.

Jeg har mye jeg skulle gjort, men når en blir pensjonist får en nesten ikke tida til å strekke til. Jeg som trodde jeg skulle få så god tid skjønner nå ikke at jeg hadde tid til å jobbe tidligere.

Nå går vi inn i 2018 og ser fram til alle gleder veteranbilen og miljøet rundt den vil bringe og alle de trivelige menneskene vi vil treffe. Vi bli nesten som en stor familie.

Jeg takker for det gamle året og ønsker dere alle et riktig Godt Nytt År

Ronald Andreassen
Formann





De forskjellige husholdningsbilene vi kjører rundt med til daglig er egentlige "ferskvarer" som før eller senere går ut på dato! Det kommer stadig nye modeller som skal være så mye bedre enn de forrige. Spesielt gjaldt dette amerikanske biler som helt fra før krigen til langt inn på femtitallet ble produsert med tilnærmet samme chassiset. Det bestod av to langsgående vanger som var sveiset sammen med en x-formet forbindelse. Foran hadde den en uavhengig fjæring med to spiralfjærer, bak var det stiv bakaksel opphengt i langsgående bladfjærer. "Nye" modeller ble skapt ved å endre grill og bakpart hvert år. Noe lignende skjer nå med de elektriske bilene som kommer med forbedringer nesten flere ganger i året. Nyhetene er gjerne lengre kjørelengde og større kapasitet på batteriet. Jeg kan ikke helt se for meg disse "moderne" kjøretøyene som de kommende veteranbiler. Samtalene bilveteranene imellom må vel da dreie seg om: Hvor mange kilometer går din over 5 mil? Hvor lang tid tar det å lade batteriene? Det ligger vel et sted mellom 12 og 24 timer etter hver tur! Hvor mange batteripakker har du skiftet de første 30 årene? Deilig er det da å tenke på at det i tidens løp er enkelte bilprodusenter som har skapt modeller som var langt forut for sin tid, og som ble produsert sammenhengende i bortimot 30 år.

Citroën var en av disse bilfabrikkantene som har frembrakt tre nærmest

tidløse biler. To av dem som følge av teknisk nyskaping og fremtidsrettet design, og en som følge av at den var så stygg og praktisk at folk elsket den og kjøpte bilen i bøtter og spann. Jeg tenker på Normale 11, ID/DS 19 og 2 CV. Bestefaren til grunnleggeren av Citroën var født Roelof Limoenman og var fra Nederland. Han forandret navnet fra "sitron mann" på nederlandsk til Citroën, som betyr sitron på fransk. Da hans sønn Levis Bernard Citroën etablerte seg i Paris som diamanthandler føyet han til tødlene for å sikre seg en fransk uttale av navnet. Levis hadde fem barn, den andre med navnet André Gustav ble født 5. februar 1878 i Paris. Han studerte teknologi og ble ferdig utdannet i 1900. Familiens diamanthandel var meget lønnsom, og sønnen som hadde andre interesser etablerte en fabrikk for produksjon av tannhjul. Dette var spesielle tannhjul med vinkelskårne tenner (fiskeben), som ble benyttet i tungindustrien. Ideen stammet fra et patent som André kjøpte for en billig penge av en polsk onkel. Fordelen med denne typen tannhjul er at sidekreftene blir balansert mot hverandre, og at to tenner er i inngrep samtidig, noe som gir mindre støy. Ulempen er at slike tannhjul medfører en dyrere produksjon. To av disse skrå "tennene" finner man igjen i logoen til Citroën, og de er en del av grillen på alle modeller av merket! Under et besøk hos Ford i USA ble André Gustav introdusert for masseproduksjonens mysterier, et konsept



han innførte i Europa. Under første verdenskrig signerte han en kontrakt med den franske stat om produksjon av 50 000 granater pr dag. Til dette formål ble det bygget en ny fabrikk Quai de Javel. Her startet han med bilproduksjon i 1919 etter at krigen var slutt. Salget av bilene gikk utmerket og i 1921 var det bygget mer enn 10 000 stk. I 1924 var Citroën den første fabrikk som produserte karosserier helt i stål, og i 1929 lå fabrikkens årsproduksjon på 100 000 biler. Så bedriften gikk meget bra, og André ble etter hvert meget rik. Så rik faktisk at selv om han var meget gavmild og samtidig spilte bort penger, fikk det liten innvirkning på formuen.



Mange lurte sikkert på hva styret tenkte på da det foreslo å arrangere Norgesløpet i 2017. Vi hadde imidlertid opparbeidet oss mye erfaring med Kongsberknikken gjennom flere år, og vi følte oss ganske trygge på at vi skulle klare å ro dette i land. Hyppige møter, myndig ledet av Geir Olsen gjorde at arrangementskomiteen kom seg helskinnet gjennom planleggingen. Utførlige referater fra Hilde Nærø hjalp oss å huske hva vi hadde planlagt, og dermed sikret oss at vi kom videre i prosessen fra møte til møte. Økonomien ble trygget ved at det ble skaffet ganske mange sponsorer. Her er det Ronald Andreassen som har mye av æren med sin kontaktflate i nærmiljøet. Det løpsmessige var det Knut Sommerstad som tok seg av. Godt hjulpet av Sæbjørn Nærø satte han sammen mannskap til å betjene alle postene, og laget et løpsopplegg som lot seg gjennomføre knirkefritt. Utover våren 2017 strømmet påmeldingene inn og ble fulltegnet og vel så det. Vi ser i ettertid at vi burde vært flinkere til å gi tilbakemeldinger til de som meldte seg på. Ikke alle følte seg like godt tatt vare på i så måte.

Kongsbergs ordfører Kari Anne Sand fikk i oppdrag å sende avgårde den første startende ekipasjen. Hun likte oppgaven så godt at hun like gjerne fortsatte, og klarte å sende avgårde ca. 40 startende før parkeringstiden på egen bil utløp. Først da kunne Jon Aase overta og fullføre jobben han var satt til!



NAVLEBESKUELSE

Dette er årsskrift nummer tjue fra min hånd.

Når jeg ser tilbake på det første nummeret er det tydelig at det har vært en viss utvikling.

Ikke bare har ”veteranbilene” rundt oss blitt tjue år yngre, - vi som holder på med dette har blitt tjue år eldre også. Noen av oss er fremdeles så håpløse at vi holder på med kjøretøy fra før krigen. Og da menes 2. verdenskrig. Ja, ja, - et fåtall, svært få, holder fremdeles på med kjøretøy fra før første verdenskrig. De må jo snart forstå at de ikke kan gå i butikken etter deler til de bilene.

Da det første årsskriftet ble laget tok vi bilder med kamera med negativ film i. Denne ble fremkallt og kopiert, for deretter å scanne bildene vi skulle bruke i bladet.

Bladet ble printet på en første generasjons laserprinter og brettet og stiftet for hånd.

Grunnen til at det ble startet med årsskrift var egentlig at det var blitt så enkelt å gjøre dette med datidens nye verktøy. Man hadde jo bakgrunn med skolegang hvor vi brukte penn og blekkhus.

Nå utveksler vi bilder tatt med I-phone, teksten sendes på nettet og bladene trykkes digitalt. Flere klubber har allerede sluttet å trykke blader, - alt legges ut på nettet. *Vil vi i KAS det?*

Som pensjonist er det ikke lenger så enkelt å følge med på utviklingen når det gjelder dataprogram til denne bruken, så det er vel på tide at noen med litt ferskere kunnskaper enn meg i KAS overtar utgivelsen, det vil ikke skade med en annen innfallsvinkel heller.

Da vi startet med årsskriftet for 20 år siden holdt jeg på med en A-Ford 1931. Det gjør jeg forsåvidt nå også, der er det ikke store forskjellen, men denne er fra 1930.

I mellomtiden har det vært en A-Ford til, fra 1929, en Triumph TR-6 1972 og en Volvo Amazon 1969 innom i garasjen, men disse har blitt avhendet. Den jeg holdt på med for 20 år siden har jeg enda, og den vil sansynligvis i 2019 få konkurranse av den 1930 modellen jeg holder på med nå. Karosseriet er nå så godt som ferdig, og lakkeringen nærmer seg.



Understellet er også svært nær ferdigstilling, så når det lakkerte karosseriet kommer på plass på ramma går det fort mot en ferdig bil.

Nå er det sånn at dette er for å ha noe å henge finga i, og hva skal man ta seg til når bilen blir ferdig?

Neida, det haster egentlig ikke!

En bør vel innse at det ikke er tiden for å begynne på noe nytt prosjekt, men det har vel blitt så lurvete i garasjen at det kan være nødvendig med en liten oppshining der når tiden kommer.

Den -31 modellen jeg har på veien, har siden 1999 snart gått 40.000 km, så en skal ikke se bort ifra at det kommer noen småjobber på den. Sist sommer fikk den nye fjærer foran og bak, så det har begynt.

Bjørn Sand

For noen år siden etterlyste jeg sidepaneler (quarter panels) til A Ford Cabriolet. Siden de er så godt som umulig å oppdrive, selv i USA, ble det til spede forsøk med produksjon i egen garasje. Nå er de ferdige til begge sider, og det gir en viss tilfredsstillelse å ha laget dem selv. Det skal innrømmes at pga platens størrelse har det vært nødvendig med holde-hjelp i enkelte momenter. En liten opptelling viser at de består av minst 15 sammensveisede deler.

Bildet under viser enden på ståldekslet under den fremre bjelken i kalesjestativet. Selv om dette er en A-Ford finnes ikke denne delen å få kjøpt ny, og heller ikke rustsveisedeler er på markedet. Dermed blir det å gå igang å eksperimentere. Etter å ha laget litt skrot noen ganger, kommer man som regel fram til noe som kan brukes.



Vårt medlem Vebjørn Ruud foran med sin Traction Avant, bak en meget tidlig modell. Bildet er fra et treff i Stavern

Normale 11

Lykken snudde imidlertid da fabrikken i 1934 startet utviklingen av den nye modellen Normale 11, et prosjekt som fikk navnet Traction Avant. Det var et meget ambisiøst og nyskapende bilprosjekt som omfattet selvbærende karosseri, forhjulsdriфт, uavhengig fjæring med torsjonsfjærer på alle fire hjul, hydrauliske bremses og en automatisk girkasse. Automaten viste seg å være ubrukkelig, i siste øyeblikk ble en vanlig manuell kasse montert i bilen. I tillegg var stigbrettet forsvunnet, så en gikk ikke opp i bilen men satte seg ned i den, det var nesten for mye revolusjonerende nytt på en gang!

Den nye Citroën ble ganske fort en suksess på grunn av sine meget gode kjøreegenskaper, komfort, retningsstabilitet og plassforhold. Men baksiden av medaljen var at den ambisiøse målsetningen førte til store utviklingskost-

nader. Faktisk så alvorlige at fabrikken gikk konkurs i desember 1934. Imidlertid grep dekkprodusenten Michelin inn og overtok gjelden på 150 millioner franc slik at prosjektet heldigvis ble gjennomført.

Dessverre opplevde aldri André Gustav å se sin vellykkede nye bil bli en av de mest berømte modeller i sin tidsalder. Så populær var bilen at den ble produsert helt til 1957! Citroën døde 5. juli 1935 som en fattig mann forlatt av alle sine ”venner”. Ikke så lenge før hadde han invitert 6 500 gjester til åpningen av sin nye fabrikk hvor han skulle bygge den nye superbilen.

Den første modellen etter andre verdenskrig ble produsert i juni 1945. Den var for det meste laget av deler som hadde overlevd krigen. Modellene fra etter krigen skilte seg fra de tidligere ved at de hadde spalter ”gjel-

ler” på siden av motorkassa istedenfor lemmer til å vippe opp. Det ble tilbudt tre motoralternativ: To med en 1,9 l firesylindret motor på 56 hk ved 3 600 omdr/min. og en seks sylindret på 2,9 l med overliggende kam som gav 77 hk ved 3 800 omdr/min. I likhet med førkrigsmodellene ble de etter krigen kontinuerlig forbedret, og i 1952 fikk karosseriet en oppgradering med et større bagasjelokk som fordoblet bagasjekapasiteten. Citroën introduserte en ny forbedring i april 1954 ved at deres hydropneumatiske fjæring og demping ble montert på den seks sylindret modellen. De siste 3079 enhetene ble utstyrt med det nye avanserte utstyret for testing for den kommende sensasjonelle DS som etterfulgte Traction Avant generasjonen, etter at det siste eksemplaret rullet ut av Quai de Javel fabrikken.

Totalt ble det produsert 759 111 biler.

2 CV

En ganske underlig, fremmedartet prototype av en bil ble først sett i Citroëns fabrikk i Paris i 1938. Det var den kommende berømte (eller det motsatte) Deux Chevaux, eller 2 CV, et kjøretøy med 4 dører, og god plass til 4 voksne personer med deres bagasje. Den primitive bilen var utstyrt med en luftavkjølet tosylindret boksermotor på 375 cm³ som dro på forhjulene. Det var ikke sløset med utstyret; en frontlykt på venstre side måtte være nok, men fjæringen var fantastisk. Krigen og andre årsaker forsinket presentasjonen av bilen i 10 år inntil oktober 1948 hvor den ble vist på motorshowet





i Paris. Bilen var egentlig skapt for å være et praktisk og billig framkomstmiddel for den franske bonden og skulle kunne ta seg fram overalt på vei og jorder. Og den innfridde 100 prosent!

Selv om bilen var stygg som juling ble den en enorm suksess, folk måtte vente i 2 år for å få kjøpt et eksemplar. Den hadde den samme motoren fra prototypen som gav 9 hk ved 3500 omdr/min, men det var nok av franskmenn som var fornøyd med en toppfart på 65 km/ time! I 1952 klarte fabrikkene å produsere nok biler til at noen kunne eksporteres. Den ble først levert til Holland og der ble den raskt døpt "Den stygge andungen". Volumet på motoren ble gradvis øket: i 1954 til 421 cm3 som gav 12.5 hk og i 1961 klarte Citroëns ingeniører å presse 14 hk fra det samme volumet. Speedometeret var uhensiktsmessig plassert i venstre hjørne av frontruten fordi kablet også skulle drive vinduspuserne! I 1962 ble dette rettet og vinduspuserne fikk elektrisk motor, men vel så viktig var de at bilen for første gang ble montert med bensinmåler. Før det måtte sjåføren peile tanken med en målepinne.

En spesielt uvanlig modell var 2 CV Sahara som hadde 2 motorer. En motor

drev forhjulene, den andre motoren hjulene bak. Føreren kunne velge om han ville kjøre med en eller to motorer. 2 CV'en hadde sin 20. fødselsdag i 1968 og i løpet av den tiden var det solgt over 2.5 millioner. Samme året skjedde en ny forbedring med økning av motorvolumet til 425 cm3 som gav 16,4 hk og en toppfart på omkring 100 km/time. De største endringene kom i 1970 med tilbud om to modeller: 2 CV

4 med 431 cm3 motor og 2 CV 6 med 597 cm3 som gav 28 hk og en fart på hele 110 km/time.

I 1990 ble det besluttet at 2 CV'en måtte dø. Det var ikke mulig å imøtekomme de forskjellige lands krav til utslipp og sikkerhet, i tillegg var bilen for bråkete. Den siste 2 CV rullet ut av fabrikkene i Malgualde i Portugal i juli 1990, det var da totalt produsert 3 868 631 stk.



HOLMESTRAND

8. Mai i 2017 dro vi på tur for å besøke Lasse Andersen i hans verksted i Holmestrand. Lasse er opprinnelig Kongsberg-gutt, men har for flere år siden flyttet nærmere kysten. Avreise var planlagt fra både Kirke-torget på Kongsberg og Fossesholm i Vestfossen. Langs kjørerutene hang det seg på flere, og atter noen fant fram på egenhånd. Etter hvert ble det et tredvetalls biler og 55 personer samlet. Gjengen fra Eiker hadde med seg propandrevet pøsekoker, og de dro i gang forberedelsene umiddelbart. Først tilsmaking av pølsevann, deretter varming av pølser. Servering ble foretatt under streng bevokning slik at ingen skulle snike til seg en pølse for mye. Lasse har et velutstyrt verksted, og plassen er godt utnyttet. Han er på "jobb" hver dag, og har flere prosjekter under arbeid. Vi lot oss imponere! Artig var det også å se igjen min første A-Ford, en bil Lasse kjøpte av meg i 1976, nesten ferdig restaurert, trodde jeg.

Bjørn Sand





Vi har tidligere skrevet om Kongsbergs første brannbil, en FWD (Four Wheel Drive). Her er den avbildet sammen med mannskap og annet utstyr foran kirken. Som mange vil vite havnet denne i Lågen under en utrykning til Stengelsrud i forbindelse med en brann i en trafo. E-verksjefen ville også til brannstedet og tok drosje. Han forlangte at drosja skulle kjøre forbi brannbilen, og drosjebilen pressa dermed brannbilen av veien under denne manøveren. Hvordan det gikk med brannfolka på bilen vites ikke.



BRANNBILER

Kongsberg er idag utstyrt med langt mer avansert utstyr enn på bildet over. En drosje vil nok ha problemer med å presse en av disse av veien. Dessuten ville E-verksjefen bli sittende å vente på drosja så lenge at brannbilene ville vært framme forlengst. Skal man først gjøre noe i Lågen finns det idag båt til sånne oppdrag. Det er også morsomt for oss i Kongsberg Automobilselskap å se at brannbil nr. 2 i Kongsberg, Diamond T 1935 fortsatt er på brannstasjonen og blir tatt vare på og blir brukt ved spesielle anledninger.

DS/ID

Da den nye DS ble presentert lignet den ikke på sin forgjenger eller noen annen kjent bil, bortsett fra at den selvfølgelig hadde forhjulstrekk. Rattet hadde kun en eike som var en forlengelse av rattstammen (for at man ikke skulle bli spiddet av rattstammen ved en eventuell kollisjon), og bremspedalen lignet en trådsnelle som en kun skulle berøre med foten så sugde bremsene seg på. Citroën hadde høstet gode erfaringer med sin hydropneumatiske fjæring på de siste Normale modellene, slik at den ble benyttet i den nye modellen. DS 19 ble lansert på Paris motorshow i oktober 1955, og var en verdig etterfølger etter Traction Avant serien, den ble fort stjernen på utstillingen. Bilen var minst likeså revolusjonerende og avansert som forgjengeren fra 1934 hadde vært. Under panseret var ikke bare en motor, men en komplett hydraulisk installasjon. Denne regulerte ikke bare fjæringen, men også servostyring og brems samt en automatisk girkasse. Totalt gav dette kjøretøyet en utrolig fjæringskomfort og kjøreegenskaper, samtidig som karosseriet hele tiden lå vannrett over kjørebanelen uavhengig av belastningen på forsetet eller baksetet. Det

blir hevdet at under utviklingen av fjæring og hjuloppheng, førte det til et samarbeid mellom Citroën og Michelin om et egnet dekk, som resulterte i tilblivelsen av radialdekket. Girkassen var en vanlig manuell firetrinns girkasse, men clutchpedalen manglet og hele giringen ble styrt med girspaken. Man slapp gassen og satte spaken i det gir man ville bruke og automatikken sørget for inn- og utkobling av clutchen. Etter hvert som årene gikk og bilen ble mer sivilisert, bla. a. med ID modellen som kom høsten 1965 og som var en enklere og billigere versjon av DS'en, dukket det opp en vanlig clutch og pedal, og servostyringen var borte. Fra den gamle Normale 11 tok man motoren som ble tunet opp til større effekt ved hjelp av halvkuleformede forbrenningskammer med skråstilte ganske store ventiler. Motoren ligger bak forakselen og så nærme kupeen at for å få skiftet den bakerste tennpluggen må en gummipropp fjernes på en travers for å komme til! Den firesylindrede motoren hadde et volum på 1,9 l og gav 62 hk, som vanlig ble motorvolumet øket gjennom årene. DS 21 hadde en motor på 2,2 l og 109 hk, DS 23's motor var på 2,4 l og ytet

141 hk med en toppfart på 190 km/t. Forhjulene ble som første standardbil utstyrt med skivebrems, som ble montert inne ved differensialen for bl.a. å redusere uavfjæret vekt, bak beholdt man trommelbremsene. Karosseriet bestod av en plattformbunn sveiset sammen av kraftige kassevanger og traverser, en kraftig skillevegg var montert foran og to fremadrettede bjelker for montering av motor, forhjul o.s.v. utgjorde resten av konstruksjonen. Bunnan var derfor helt selvberende og en stod relativt fritt med å dimensjonere det øvrige karosseriet, som hadde tynne vindussprosser og et spinkelt gitter hvor et glassfiberarmert plastikk tak var montert. Skjermene var demonterbare, kun festet med en enkelt bolt og kunne derfor lett fjernes ved større motoretersyn. Dørene hadde ikke vindusrammer, noe som gav glimrende utsyn, men kanskje dette ikke var den mest solide konstruksjon om bilen skulle tippe rundt og lande på taket? Modellen var i produksjon til 1974 og fram til da var det produsert over 1,5 millioner biler.

Arild Sten-Halvorsen



Stor aktivitet i kokkelaget, gode burgere fra TexBurger, transportert fra Skøyen til Sundhaugen på veteranlastebil av ett amerikansk merke. Trekkspillmusikk fremført av Frode Holm, noen saftige vitser fra formann Ronald og besøk av Iqbal og Kari, som er sponsor under Norgesløpet og leverandør av burgerene vi satte til livs denne ettermiddagen. Ronald overrakte en Birger Ruud statuett som takk for velvilligheten til Iqbal og Kari. Det var i overkant av 100 personer på Sundhaugen.



RIGA MOTORMUSEUM

EN KAVALKADE OVER KLASSISKE OG UVANLIGE KJØRETØY

Enten du er i Riga på dagstur, eller for et lengre besøk, må du besøke Rigas Motormuseum, et must for alle sanne bilfantaster. Museet befinner seg 8 km fra gamlebyen og kan nåes med enten buss eller taxi. Museet viser en kavalkade over både vest- og østeuropeiske klassiske og uvanlige kjøretøyer fra 1800-tallet, lokalt produserte kjøretøyer fra mellomkrigstiden, fra den særegne sovjet-epoken og helt fram til i dag.

Pampebilene fra Kreml-samlingen tar en hel langside i det romslige museet, og først ut er et par Packard 8- sylindrede limousiner – som var Josef Stalins favoritt - frem til han beordret egen Sovjetisk produksjon av statsbiler.

Rekken avsluttes av et vrak, men ikke et hvilket som helst vrak: En 1966 Rolls Royce Silver Shadow med en voksdukke av Leonid Bresjnev bak rattet. Bresjnev var en jålebukk, og hadde et 20-talls luksusbiler i sitt eie, de fleste vestlige biler. Rollsen krasjet han i Moskva i 1980, etter alle solemerker med betydelig over 0,5 i promille.

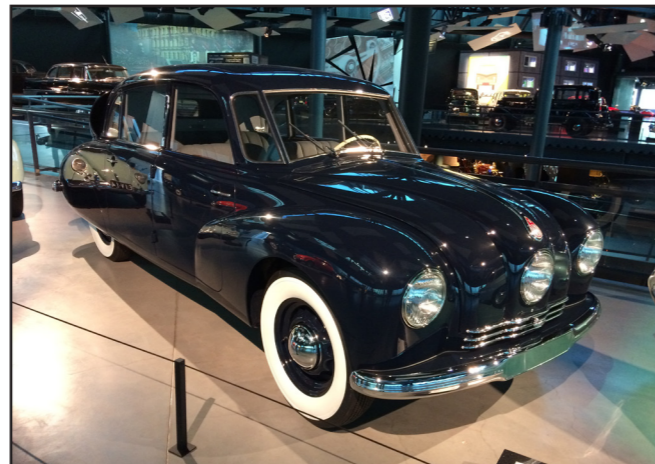
For de som ikke er så opptatt av store tunge biler fra Sovjet, var det nok av Europeiske og Amerikanske biler som hadde fått godt stell. Jeg fant sågar også en VW boble, men den var med tak.

Etter noen timer på museet, kan gamlebyen i Riga så abolutt også anbefales, og spesielt Aussie Pub der en kan slukke tørsten med en øl fra en ombygd flott VW-buss!

Sæbjørn Nærø

Øverst til høyre, en av de store Packardene, under den en tjekkisk Tatra med luftavkjølt motor bak og halefinne, deretter Leonid Bresjnevs Rolls Royce vrak.

Nederst en Volkswagen som ikke ser ut som den er luftavkjølt, - her er det ikke vannavkjøling heller, men det finnes et godt utvalg av sterkere væsker å kjøle seg på!



På sin ferd gjennom landet kom også Sommertoget til Kongsberg. Her ble det imidlertid bare en kort stopp, før ferden gikk vider til Vestfossen hvor programmet ble sendt fra om kvelden. Det ble besluttet at Kongsberg Automobilselskap skulle møte med noen biler på Fossesholm, og kjøre derfra til Vestfossen stasjon. Noen valgte imidlertid også å forsøke å følge toget på veien fra Kongsberg til Vestfossen. Bildene viser Ronald Andreassen med flaggdamer på veien langs sporet. Disse bildene er sakset fra TV-programmet og er ganske uskarpe siden han kjører i "helikopterfart". På Vestfossen stasjon ble det laget et innslag med Arne Bråten og hans 1933 Buick Cabriolet. Hyggelig at en bilprofil som han kom fram i lyset. I tillegg har han en flott bil, og er medlem hos oss.

En drøm gikk i oppfyllelse

Selv om det ikke ble vist på TV, fikk to av våre Vestfossen-profiler: Ronald Andreassen og Stein Bjørgum, møte sitt kroppsbygger-forbilde: Fantorangen. Dermed var dagen reddet for disse herrene også!





TUR TIL BORNHOLM

Med Kongsberg Automobilselskap til Bornholm. Uka før vi dro til Volkswagen treff i Tyskland var vi på tur med KAS til Bornholm. For å slippe og kjøre tvers over Sverige tok vi ferje fra Oslo til København. Fra København kjørte vi til Ystad i Sverige. Derfra gikk fergen over til Rønne, "hovedstaden" på Bornholm som er en del av Danmark. Det var 35 biler som var med på denne turen, noe som er vanlig for turene KAS arrangerer. Vi er som regel

mellom 35 og 45 biler. Begrensningen ligger ofte på hotell kapasiteten. I Rønne booket vi inn på hotellet etter en fin tur fra København. En av dagene ble vi kjørt rundt på øya med buss, det var en veldig fin tur. Den mest interessante dagen var vel da vi med egne biler ble geleidet rundt på øya av den lokale veteranbilkklubben. De viste oss mange interessante steder både for damene og herrene. Vi var bla. innom Bornholm Automobil Museum, og vi var også innom en gård

hvor innehaveren var norsk og som hadde opparbeidet et flott hage anlegg. Det var et utsalg av div. hage «pynt» der, og damene handlet. Turen ble avsluttet med en samling av våre og lokale biler. Der ble vi også servert lunsj. Vi hadde også tid til egen disp. Hjemturen gikk samme veien for de fleste, men noen reiste gjennom Sverige. Takk til turkomiteen for nok en flott tur.

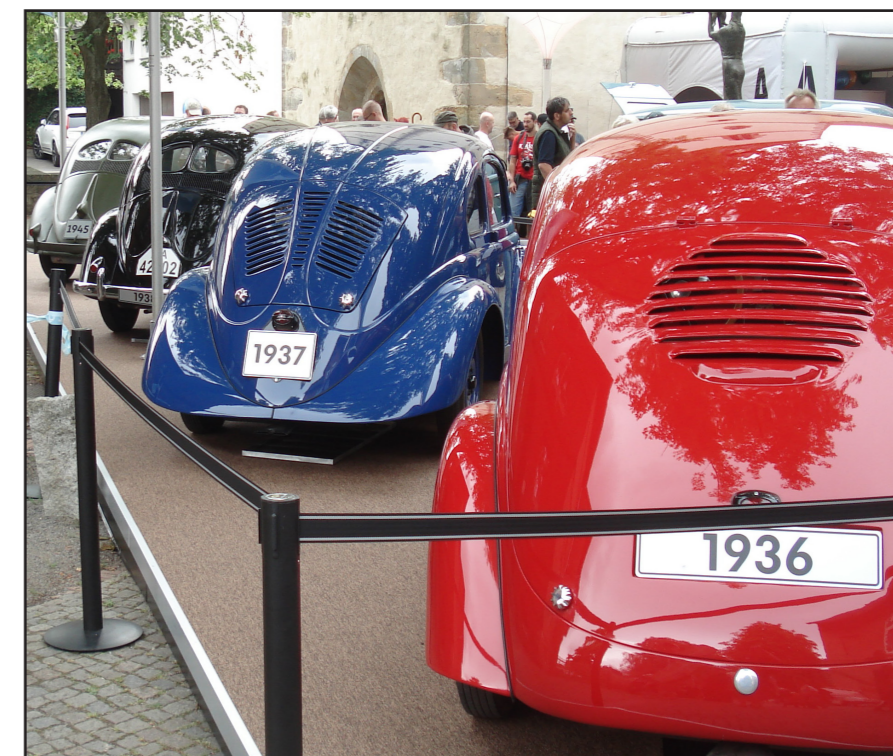
Knut Sommerstad



først og sjekket inn på Hotellet. Jentene ble igjen i Hamlen og vi gutta dro til Hessisch Oldendorf for innsjekk, og det var jo en opplevelse som alltid når man kommer dit, enormt med folk og biler.

I Hamlen fikk vi parkere trygt og godt i en parkeringskjeller, noe som føltas betryggende. Hamlen var en flott by, kanskje mest kjent for «Rottefangeren fra Hamlen», noe byen benytter seg av kommersielt og turistmessig. Lørdag gikk jo med til å kose seg i Hessisch Oldendorf og samling i Stadt Halle på kvelden, som for øvrig ble en liten nedtur denne gang, mest pga. logistikken for å få mat, men også pga. personer som ikke kunne holde kjeft da det foregikk noe på scenen. Søndag var det dags for hjemreise. Turen til Norddorf hvor vi hadde bestilt hotell gikk på motorvei, det er ikke alltid så raskt i Tyskland, vi ble stående i kø i over en time pga. vegarbeid. Hele turen gikk uten at noen behøvde og bruke noe form for verktøy, så det er ikke driftsmessig farlig å dra på langtur med gamle folkevogner. Det er 3,5 år til neste gang, og det blir vel en tur da også.

Knut Sommerstad





VW TREFF I TYSKLAND

Hvert fjerde år arrangeres det et internasjonalt VW treff i Byen Hessisch Oldendorf i Tyskland. Dette er et treff for gamle Folkevogner. Hele byen blir stengt for all annen trafikk den helgen. En kommer ikke inn med bobler nyere

enn 1957, øvrige VW modeller opp til 1967. Det er samlet rundt 1000 biler inne i byen. Vi kom fra Bornholm og dro nesten rett videre til Tyskland. Vi skulle til Hessisch Oldendorf via Wolfsburg.

Reisefølget besto av 9 biler som skulle kjøre ifølge. Det var 2 ovaler, 2 T1 busser, 2 low light Ghia cabber, 2 splitter og en 50 tals type 1 cab. Vi skulle alle ta fergen Oslo – Hirtshals. Det skal også nevnes at det var mange flere nordmenn der en dette reisefølge. Onsdag morgen ankom vi Tyskland klare for å kjøre til Wolfsburg hvor vi hadde bestilt hotell. Vi delte oss i to grupper av trafikkmessige hensyn. Etter spisepauser ankom vi alle hotell Alter Hof ut på ettermiddagen. Hotellet lå rett ved Wolfsburg Slott. Morgenen etter gikk vi til byen, Vi hadde bestilt omvisning på fabrikken, så gutta gikk dit og vi ble kjørt rundt i fabrikken med guide. Damene dro på shopping. Senere på dagen møttes vi alle på Auto Stadt. Det besøket ble dessverre delvis ødelagt av et forferdelig uvær. Når man har vært i Auto Stadt før er det vel for det meste museumsbygget som er forskjellig fra gang til gang. VW museet i Dieselstrasse er kanskje mer interessant, men der var vi ikke denne gang. Hovedmålet for turen var jo Hessisch Oldendorf så på fredags morgen var vi klare for siste etappe. Vi hadde bestilt hotell til oss alle i Hamlen, så vi dro dit



Over sitter samlet de mest hageinteresserte karene i dyp beundring over hvor flott anlegget var. Svein Kallerud hadde ikke tid til å se på fotografen engang!

På bildet under ser vi tydelig utviklingen i klubben. Det er stadig færre som har råd til tak på bilen sin!





SEILAS MED MF STOREGUT PÅ TINNSJØEN

Det er mange drømmer som skal oppfylles. En av dem var seilas med MF Storegut på Tinnsjøen.

Billetter ble bestilt og oppmøte på Rjukan jernbanestasjon i god tid før avgang. Vi fikk med oss oppstart av Henschelen som skulle dra toget ned til Mæl, skifting av to vogner og billett med stempel.

Så dro vi nedover Vestfjorddalen, under Saaheim kraftstasjon og til første stasjon etter Rjukan som er Ingolf-land. Her kom det på ei "kokke fra før i tiden", hun hadde vært på jobb på Vemork og nå ville ho ut i verden, det samme skjedde på neste stasjon, Miland, her kom det på en kar og disse to holdt på med skuespill om livet på Rjukan i rallartiden der.

Vel fremme på Mæl gikk vi om bord i MF Storegut. Vi har jo vært om bord der tidligere da vi var på tur til Vemork, men denne gangen var det fyr på alle maskiner, 3 av dem og god fart gled vi nedover Tinnsjøen mot Tinno-set.



VESTFOSSEN

Denne lørdagen var det tid for kjøretur gjennom markenssgata i Vestfossen med beboere fra Grevlingstien Trygdepensjonat.

Vi kjørte sammen med flere lokale gammelbiler og traktorer fra Skrothaugen Maskinlag, gjennom Vestfossen deretter en liten runde i bygda før vi slapp passasjerene av til middag. Etterpå var alle sjåfører velkomne til kaffe og kaker i "Old Mans Garage". Dvs hjemme hos formann Ronald Andreassen.



Øverst er det Vidar Grønli som kommer glidende.

For A-Ford interesserte var det morsomt at Forden på bildet over var å se igjen.

Jan Tore Woldstad i Hokksund restaurerte den på 70-tallet, og den var da den første helrestaurerte A-Forden i landet. Den skilte seg ut blandt de kostemalte Fordene med sprøytemalt karosseri i originalfarge og nytt settrekk i plysj.

Svein Rust har overtatt bilen og fått den på veien igjen.

Til høyre har forventningsfulle sjåfører benket seg ved bordene.





TIDLIG UTE

Jeg har bestandig innbilt meg at de som får starte først i store billøp har bekjente som fixer tidlig startnummer. Overaskelsen var stor da Kjell Thon sendte en sms med: ”Det ser ut til at jeg her fått dobbelt så høyt startnummer som deg!”

Kjell har derved hatt startnummeret 2 både i 2016 og 2017 og må derfor kunne kalles en evig toer.

Påmelding til Flåklypa Grand Prix åpner på slaget 00.00 1. nyttårsdag og da er det om å gjøre å sitte ved PC'en edru istedenfor å drive med rakettoppskyting og skåling, det er det alle andre som må ta seg av.

Leste nylig at en uttalte at nå venter vi bare på åpning av påmelding, før ventet vi på raketten

I år drøyde noen minutter med på melding i år slik at Kjell kan få mulighet til å kjøre ut først i år.

Ulempen med tidlig start er at man går glipp av utsnakkingen til speakeren og den fantastiske flotte folkemengden som er samlet på Nordal campig hvor starten går kl 10:00, siste lørdag i mai. I 2017 var det 26. gangen løpet ble arrangert og det var 444 påmeldte.

Fra Kongsberg Automobilselskap var det Kjell Thon m/frue, Gudmund Marstein m/frue, datter og barnebarn Felix, Reidar Hagen m/frue og undertegnede med frue. Med andre ord Kongsberg var godt representert.

Lørdag kveld er det Flåklypagudstjeneste i Lom stavkirke. Her er det tidligere Vålerengaprest Gelius som foretter.

I midtgangen satt staute karer fra Lom og Sjøk spelmannslag og fikk opp stemningen med lystige toner og i preken ble både Solan og Ludvik tatt med!

Utenfor samme hotell som vi bor på i Lom er det tre Mercedesiere fra Vestlandet som også kommer igjen år etter år.

Bilene er av eldre årgang, fin og blank i lakken, men se på asfalten under bilene, store oljedammer.

Jeg har merket meg den høye sigarføringen eierene har og tenker mitt når jeg går forbi oljesølet.

Pål Kjeldsberg, start nr 1



Underveis var det mye interessant historikk om Tinnsjøfergene, tunktvannsbortarsjen på Vemork og senkingen av DF Hydro i 1944.

Utenfor Busnesgrend, der ferga ligger, ble det markert med ett støt i skipsfløyta. På Tinnoset var det en times liggetid. Her er slippen som alle fergene er bygget på, og i år var det den delen av slippen som ligger under vann heist opp for vedlikhold og sandblåsing.

Norges største mobilkran, den løfter 500 tonn, sto ved fergeleiet. Det kom 13 semi-trailere med utstyr til kрана! I følge Svenn Løndal som bor like ved.

Hjemturen gikk samme veien og ble avslutten med en flott togstur med diesel i front. Skikkelig opplevelse for store gutter som liker alt som ruller og durer!

Jeg var i juleselskap med Sigmund Groven, munnsplilleren, han kunne fortelle at nå var det muligheter for at Tinnosbanen også ble levende igjen og da kan det kan hende bli noe utav drømmen til industrimuseene på Rjukan om rundreise: Kanalbåt fra Skien til Dalen, veteranbuss til Vemork, Rjukanbanen til Mæl, MF Storegut over Tinnsjøen til Tinnoset, så Tinnodbanen til Notodden, og videre med Brattsbergbanen til Skien.

Det blir litt av en tur! Jeg er klar.

Pål Kjeldsberg



for å følge opp overskriften i tidligere års artikler basert på DDE titler:

ROMPA MI

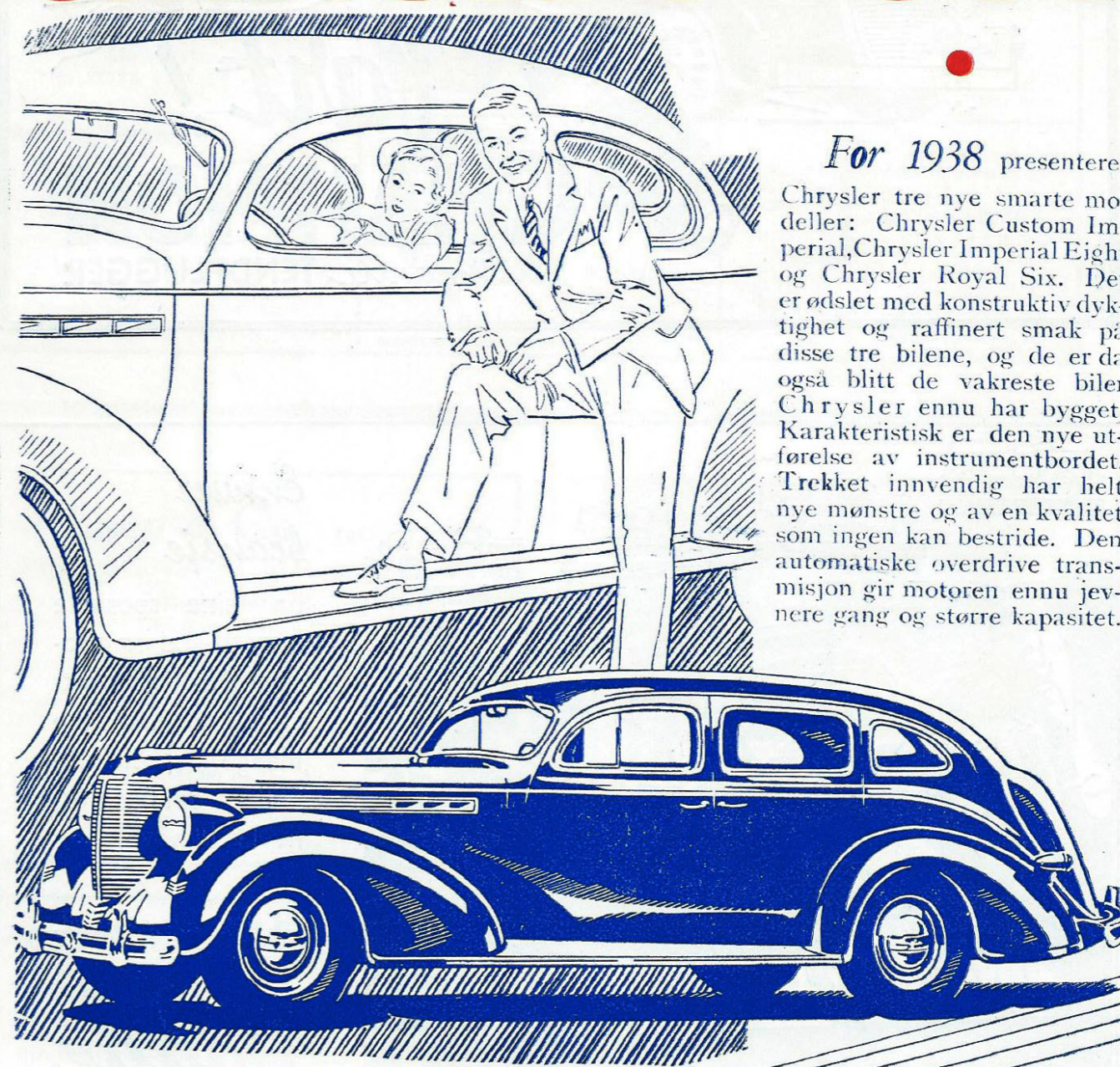


Nr. 6 1938

MARS

SERIENR. 475

CHRYSLER 1938



For 1938 presenterer Chrysler tre nye smarte modeller: Chrysler Custom Imperial, Chrysler Imperial Eight og Chrysler Royal Six. Det er ødslet med konstruktiv dyktighet og raffinert smak på disse tre bilene, og de er da også blitt de vakreste biler Chrysler ennå har bygget. Karakteristisk er den nye utførelse av instrumentbordet. Trekket innvendig har helt nye mønstre og av en kvalitet som ingen kan bestride. Den automatiske overdrive transmisjon gir motoren ennå jevnere gang og større kapasitet.

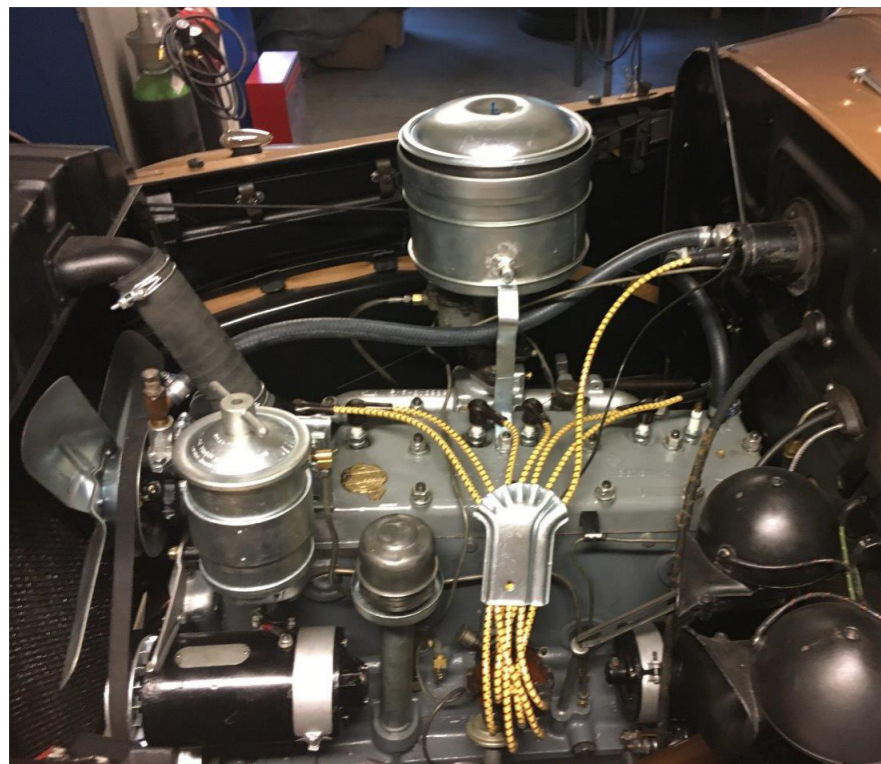
Forlang katalog. - Avtal demonstrasjon hos nærmeste aut. forhandler.

AUTORISERTE FORHANDLERE OVER HELE NORGE

Komplett lager av reservedeler.

DEN NORSKE AUTOMOBILFABRIKK

R. HESSELBERG-MEYER A/S - MOSS



Det ble en stor merkedag da jeg den 21. juli kunne vri om tenningsnøkkelen og starte motoren. Vi hadde heldigvis trillet bilen ut foran garasjen, for med mye olje og monteringsfett i hele motoren røykla vi nok boligfeltet en kort stund! Så bar det inn i garasjen igjen for mer finjustering av forgasser og tenning, og den 24. august – fire dager før timen hos Biltilsynet i Drammen - ble det en ny merkedag da jeg med leide prøveskilter kunne ta den første prøveturen, som gikk opp til Hval, og over Lågen og tilbake til Hvitvingfoss – med Jan Terje i følgebil!

Turen gikk uten problemer, og bilen oppførte seg nydelig på nye sine «Cooker Classic» radialdekk. For å unngå overraskelser tok jeg bilen på henger til Biltilsynet, og fikk hyggelig mottakelse av en kontrollør som hadde full forståelse for at bremsene var noe svake, men jevne – og ellers ønsket meg «Lykke til!» Etter å ha ordnet papirmølla kunne jeg så sette på det originale nummerskiltet fra 1938, som Biltilsynet etter mye leting i gamle arkiver på Hønefoss hadde bekreftet, og jeg allerede hadde fått laget. Jeg fikk kjørt ca. 250 km før jeg i slutten av november igjen tok bilen til Sysle – denne gang for å finjustere motoren og installere en sjelden Edmunds 2-forgasser innsugsmanifold som jeg fant på eBay. Med nye forgassere og luftfiltre blir det ikke flere hester, men han jeg kjøpte den av fortalte meg at han i løpet av sine 35 år i manifold-bransjen kun hadde kommet over 5 av disse. Så - dette ble innvielsesgaven til meg selv, og vi holder på å koble opp dette i disse dager.

I løpet av vinteren skal jeg montere to gamle tåkelykter som jeg holder på med, samt sette inn en DAB-radio i et originalt tomt radiokabinett jeg nylig kom over – og så er vi klare for cruising til sommeren!

Ole Christian Renskoug



GJENFØDT ETTER 79 ÅR

I forrige KAS årsskrift avsluttet jeg med et håp om at Chyrsleren skulle på veien våren 2017.

Vel, det skulle bli begynnelsen av august før jeg endelig kunne bestille time hos Biltilsynet i Drammen - med tre ukers ventetid!

Men for å ta det i kronologisk rekkefølge fra der jeg slapp:

Da ventilsettet endelig ankom var eksosventilene feil, og måtte re-bestilles. I mellomtiden skulle vi «bare» sjekke bremsesystemet, og fant raskt ut at gutta i Riga hadde både brukt feil kobberør og fylt på feil bremsevæske – så alle gummipakningene hadde gått i oppløsning! Heldigvis hadde jeg to komplette pakningssett i reserve, men det gikk på en del timer med rengjøring av sylindrene og omlegging og oppkobling av rørene.

Monteringen av motorblokka gikk ellers greit – komplett pakningssett hadde ligget og ventet i flere år, og nye topplokksbolter samt clutchplate fikk jeg tak i hos Militærgutta på Moane (motoren er tilnærmet lik den på Kvartingen). Og med kromaterte utvendige komponenter montert var det en stor dag da motor og girkasse ble løftet forsiktig inn på nye motorfester! Etter montering av overhelt radiator og fremre del av karosseriet ble vi i februar 2017 enige om å avslutte på Sysle.

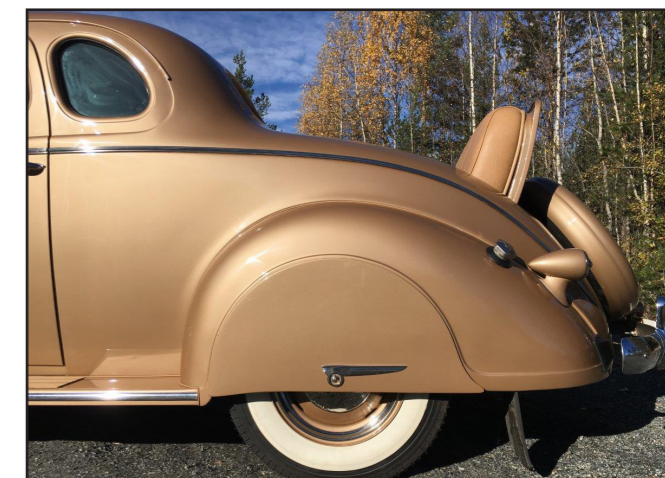
Jeg hadde noen måneder tidligere forsøkt å finne noen som kunne fullføre sluttmonteringen, og kontaktet bl.a. en del små bilverksteder mellom Drammen og Notodden - uten å få noen napp. Heldigvis endte jeg til slutt opp i Hvitvingfoss, hvor jeg etter tips kom i kontakt med Jan Terje Eide. Med hans store interesse for gammelbil og

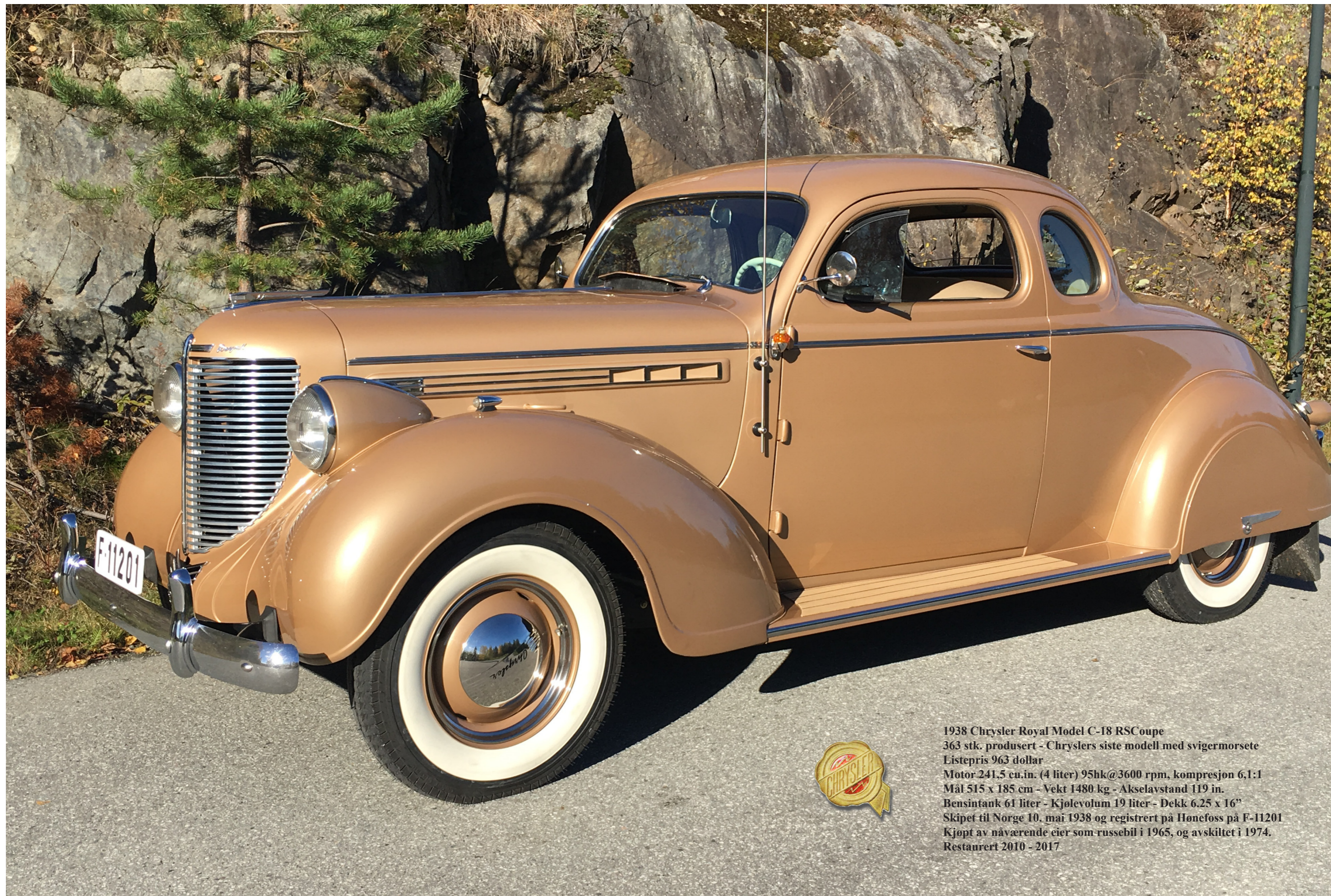


en stor og flott garasje fikk jeg leid plass hos ham og fikk også mye og god hjelp. Utover våren ble det mange turer hit, for montering av støtfangere, eksosanlegg, varmeapparat, rør og slanger samt oppkobling av komplett ny el-matte, dashboard, lykter og instrumenter, og til slutt vinduspusser, krom og støtfangere. Etter verifisering av alle bolter, lufting og justering av bremsesystemet og diverse justeringer og tester, fikk 26 smørenipler og hjullagrene en omgang fett, og motor, girkasse, snekke og bakaksel sine respektive oljer.



Alle spor etter russetiden er fjernet, i alle fall på bilen. Nedenfor en sammenligning av før og etter. Resultatet er ingenting å skamme seg over!





1938 Chrysler Royal Model C-18 RSCoupe
363 stk. produsert - Chryslers siste modell med svigermorsete
Listepris 963 dollar
Motor 241,5 cu.in. (4 liter) 95hk@3600 rpm, kompresjon 6,1:1
Mål 515 x 185 cm - Vekt 1480 kg - Akselavstand 119 in.
Bensintank 61 liter - Kjølevolum 19 liter - Dekk 6.25 x 16"
Skjøpet til Norge 10. mai 1938 og registrert på Hønefoss på F-11201
Kjøpt av nåværende eier som russebil i 1965, og avskiltet i 1974.
Restaurert 2010 - 2017