

Som en pil op bakken!

Et lett trykk på gasspedalen og Fordvognen suser opover selv de bratteste bakker næsten som om det skulde være slette landeveien, og mykt og elegant stopper den når man med et ubetydelig trykk på bremspedalen setter de effektive 4-hjuls bremses i virksomhet. Og når De på hastighetsmåleren konstaterer at farten er øket med flere kilometre i selve bakken — til tross for at De hele tiden har kjørt på høieste gear — føler De Dem oplivet og vel til sinns, og når De kjører forbi andre biler, er De stolt over at Fordvognen er Deres eie.

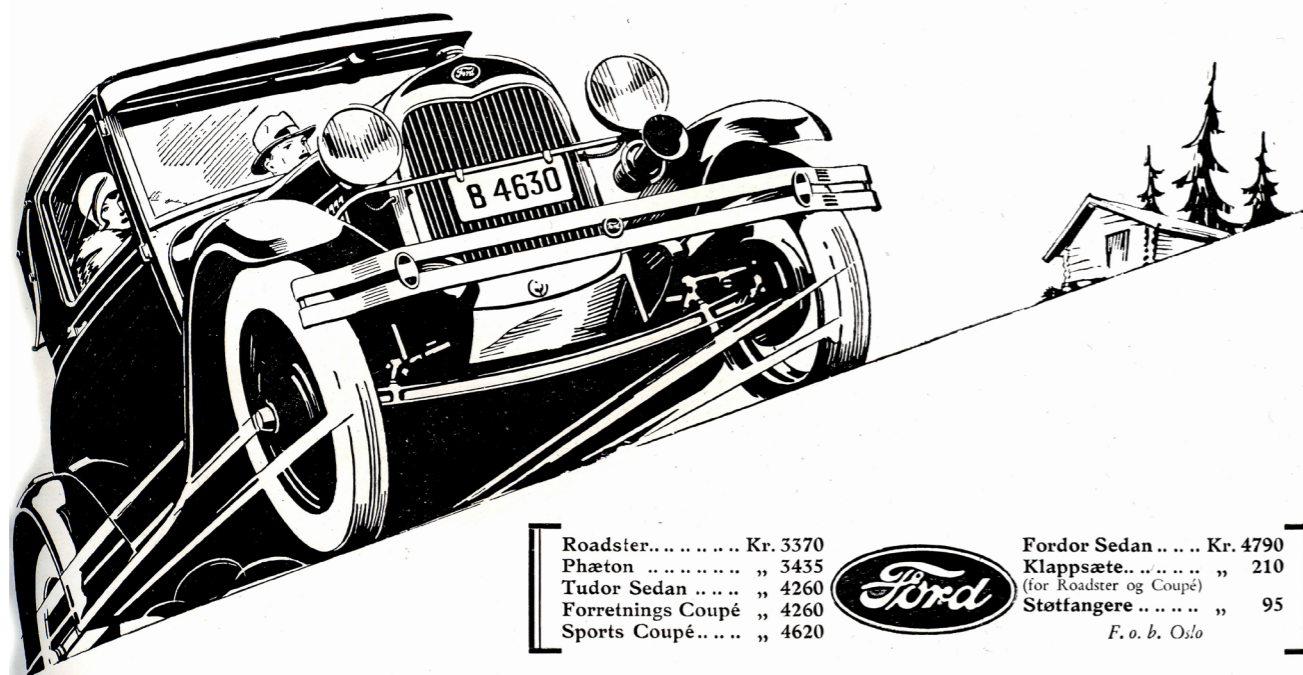
I Fordvognen sitter De godt og bekvemt, kan nå de forskjellige apparater på instrumentbrettet og benene hviler behagelig på pedalene. Alt er plasert og innrettet for å gjøre det så hyggelig og bekvemt som mulig både for fører og passasjerer — og materialet er det absolutt beste som skaffes kan.

Overalt — det være sig de bratteste op- eller nedoverbakker eller de elendigste veier — har De en glimrende kontroll over vognen. Derfor kan man kjøre en hel dag uten å bli trett — man føler sig altid oplagt til å kjøre en sådan vogn. Og når man tilslutt opdager at den 40 hestekrefter sterke motor bare har brukt ca. 10 liter bensin på 100 kilometre, vil De forbauses over at der virkelig i denne prisklasse finnes en vogn som så heldig forener de mindre vogners økonomi og de store vogners styrke. Men kjør selv den nye Fordvogn — det vil fortelle Dem mere enn en lang beskrivelse.

Den nye Fordvogn har allerede mange fine resultater å se tilbake på — f. eks. dens ypperlige prestasjoner på I.A.D.A.C.-ringen i Nürnberg og dens pene plasseringer ved K.N.A.s bakkeløp i "Korketrekkeren" den 30. september 1928.

FORD

FORD MOTOR COMPANY



Roadster.....	Kr. 3370
Phæton	„ 3435
Tudor Sedan	„ 4260
Forretnings Coupé	„ 4260
Sports Coupé.....	„ 4620



Fordor Sedan	Kr. 4790
Klappsæte.....	„ 210
(for Roadster og Coupé)	
Støttangere	„ 95

F. o. b. Oslo

AUTOMOBIL

Chaufføren

2018



ISSN 1892-1663



Årsskrift for

KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING FOR 2018

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

Web ansvarlig: Pål Kjeldsberg

Det har vært avholdt årsmøte, 7 ordinære medlemsmøter, sommeravslutning, julebord og 5 styremøter i tillegg til en utstrakt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene.

8. 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 svigermorsete. Årsmøtmodell 1938. Kjøpesum kr 950.

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

Så var den lagret i flere år for 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. Da 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 bremses.

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

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

Årsmøte 12. februar 2018

Årsmøtet i KAS for 2017 ble gjennomført 12. februar 2018. Formann Ronald ble valgt som ordstyrer, Pål Kjeldsberg som referent og Gunnar Tveten og Sæbjørn Nærø til å bevitne protokollen. Det var ingen innkomne forslag.

Medlemskontigenten blir uforandret på kr 250.

Bjørn Sand leste årsberetningen og

Jon Aase gikk gjennom regnskapet. Begge ble godkjent med akklamasjon.

Sekretær Bjørn Sand, styremedlem Sæbjørn Nærø og varamann Knut Sommerstad var på valg. De to sistnevnte hadde sagt seg villig til gjenvalg.

Bjørn Sand derimot måtte ta gjenvalg på tross av at han ønsket å gå ut av styret.

Etterfølger etter loddgeneral Erik Ørmen var heller ikke mulig å oppdrive, så har går Ronald og Jon inn. Erik ønsker også etterfølger til kioskdiriften på KongsbergKnekk. Ingen meldte sin interesse her heller.

Årsmøtet ble avsluttet med pizza, brus og loddsalg, da var alle interessert! Det var 32 medlemmer til stede.

12. Mars 2018

Mandagens møte var ett forsøk på kjøp, salg, byttested. Det var 33 medlemmer som møtte denne marskvelden og handelen gikk livlig for seg

Resten av kvelden gikk til hyggelig samvær, hvor praten gikk livlig.

Som vanlig var det kaffe og ferske rosinboller fra bakeren og så var det loddsalg med fine gevinster.

9. April 2018

Ronald åpnet møte med å referere fra LMK forsikringstrøbbel med Water Circel. Det ble presisert at for å få alle goder fra LMK må vi flytte forsikringen til If.

Vi hadde fått en forespørsel fra Eikertun Sykehjem om å være behjelpelig med å frakte beboere til Sundhaugen onsdag den 13. juni kl 1100. i veteranbiler.

Oppholdet på Sundhaugen forventes å bli ca 1,5 time og sjåførene får lunsj. Meld fra til Ronald på tlf 915 24 505 om du har anledning til å kjøre.

Tom S. Person sa seg villig til å overta loddsalget etter Erik Ørmen som ønsket avlastning.

Jon Aase meldte at det fortsatt er nesten 50 medlemmer som ikke har betalt medlemskontigenten for 2018!

Denne kvelden var det 45 medlemmer som gjorde innhogg i pizzabordet og praten gikk lystig.



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



Som flere av medlemmene etterhvert har hørt, har KAS støttet restaureringen av Freiabilen med et lite beløp, - ca kr. 10,- pr. medlem.

En av våre klubbmedlemmer har også laget en profilttegning av prosjektet slik den blir seende ut ferdig, men jeg er for beskjeden til å fortelle navnet.

Bjørn Sand

Kort historie om bilen

Det er en 1913 mod Renault BC. Dette er eneste eksemplaret som er igjen av BC chassiene ifølge Renault Frères Club og Renault sitt arkiv.

Chassiet ble kjøpt fra Renault i 1913 og karosseriet ble bygget i Oslo av firmaet AS AUTO. Freia brukte bilen til 1930. Først med registreringsnummer A 562. I 1927 er den registrert med A 562, mens den er registrert med A 12514 i 1929 og 1930. I 1931 ble bilen gitt i gave til Norsk Teknisk Museum. De hadde den til 2003 da Kraft food som eide Freia søkte om å få den ut og restaurere den til sitt industrimuseum. De ga etterhvert opp og ville returnere bilen til museet. De ville ikke ha den igjen. Trygve Krogsæter reddet da bilen fra å enten bli kastet eller solgt ut av landet.

Det er rene tilfeldigheter at denne eksisterer i dag.

I forbindelse med søknader til riksantikvaren og andre er det satt opp et budsjett på bilen ut fra de priser som forespurte firmaer har gitt på de enkelte ting som må lages og eller repareres. Dette prosjektet har et budsjett på rundt 1mill.

Selve restaureringen av chassiet etc er

som en vanlig restaurering. Men det som drar i vei på denne er de støpte messingstorkene samt de støpte messingbokstavene og Freialogoen på sidene. Dette er kostnadsberegnet til 340.000,- for modellering og støping og polering/fornikling. Radiatoren er også en stor kostbar jobb da den er skadet tidligere.

Riksantikvaren fant dette prosjektet så interessant og viktig for norsk industrihistorie, bilhistorie og firmapromotering/reklame at de godkjente den som et prosjekt de kunne støtte. Men desverre ble tildelingene fra regjeringen kuttet med 100 mill, så bare 38% av prosjekter de skulle støtte fikk midler. Dermed ble det ikke noe på Freiabilen.

Mondelez som er et fransk firma som nå eier Freia, ønsket lykke til med

prosjektet og det var alt de kunne bidra med.

Jeg har fått et positivt svar fra et legat som kan være med å støtte prosjektet hvis det vises god fremgang.

Jeg har til nå gjenanskapt frontruterammen og skaffet en del deler som manglet. Karosseriet er gjenoppbygget etter de bilder som eksisterer samt opplysninger i brev mellom AS AUTO og Freia Chokoladefabrik. Karosseriet bak frontruten manglet. Karosseriet ble antagelig solgt og brukt på en annen bil da den ble tatt ut av drift ved Freia. Bilen eies og restaureres av Kjell Ivar Haltvik.

Målet er å få den så lik den var da den var i bruk. Kjøretøymuseet var interessert i å stille den ut da jeg var i kontakt med dem.

Kjell Ivar Haltvik



Forsidebildet er sakset fra Laagendalspostens reportasje om avreisen fra Kirketorget under turen til Røros. Det viser Sigurd Gutteruds Nash 1939 i en nærstudie.

SMÅNYTT FRA EIKERBYGDENE

Gunnar Kristiansen holder fortsatt på med Duetten og prosjektet går sakte framover.

Som vi omtalte ifjor, Gunnar Kofstad som ble bitt av Amazon basillen har gått til anskaffelse av ei Herregårdsvogn og gjort en flott jobb. Bilen er registrert og kjørt noen turer, fremstår som ny. I tillegg har han restaurert en Tempo Corvett som han har solgt.

Stein Bjørgum har registrert 54 Buicken og kjørt noen småturer. Han driver fortsatt med utbedringer. Har fått montert ny frontfanger og krommet fangerhorna foran. Nytt teppe er montert og bilen har fått hvit lakk nedentil. Nå gjenstår litt krom på grillen og ny kalesje.

Geir Enersen har anskaffet en Duet som er klar fra lakkering. I tillegg har Healeyen fått ny lakk så nå er den perfekt.

Tor Anton hadde en test av Amazonen mot Magnar Rørens Golf GTI da vi var på høstur for noen år siden og ble frakjørt. Dette likte han dårlig, så nå har han bygd ny motor. Effekt ca 200 hk. Montering i bil gjenstår. Må vel ha ei sterkere gearkasse også.

Vidar Grønli er perfektjonist og hans 220 S er blitt "forholdsvis" strøken. Han har også restaurert en gammel snøscooter og har også puslet litt med Citroenen.

Erik Nordli har kjøpt igjen sin fars gamle T Ford 1922, men her er det masse jobb.

Når det gjelder meg går det sakte fremover med boble cabben. 220 S'n fra 64 har toppen til renovering og Plymouthen trenger også litt stell. Har blitt heftet litt i arbeidet med veteranbilene med litt rustsvesing på en MB CLK cab som min sønn har, men her er mye gjort nå. Som dere skjønner er vi ikke arbeidsledige her i Eikerbygdene.

Ronald Andreassen



Etter alle disse Volvobildene er det godt med A-Fordbilde. Det er Ronald med nyanskaffet A-Ford, en 31 Fordor, ca. 1970 - men ikke viste vi at Ronald hadde vært så lang! Bilen eksisterer fremdeles i Eikerbygdene og skal være under restaurering?



7. Mai 2018

Mandagens kjøremøte gikk til Norsk Samferdselshistorisk Senter på Hønefoss. Vi dro fra Langebro i strålende vårvær, etter hvert var det flere som hengte seg på oppover og vel framme på Hønefoss jernbanestasjon kunne vi telle 43 biler og noen mopeder. De fleste av bilene hadde med en passasjer eller to så da er det bare å gange for å få antall medlemmer med følge som stilte.

Vi tror det varmet ett formannshjerte at det var så mange som stilte! Styret besluttet at pølser, vafler, kaffe og brus var gratis for de tilreisende og spisevognen på stasjonen var godt besøkt.

Nasjonal Motordag 10. juni 2018

Sommeravslutning

Det ble en flott sommeravslutning på Sundhaugen. 84 medlemmer og medboere samlet seg ute i skønne omgivelser ved Fiskumvannet denne sommerkvelden.

TexBurger sponset oss med hamburgerbrød og tilbehør og lot oss få kjøpe burgere til innkjøpspris, så kvelden gikk i pluss i regnskapet.

Kjøkkengjengen sørget for at sultne medlemmer fikk mat under kyndig ledelse av sjefskokk Bjørgum!

Ronald dro som det hør og bør noen fine vitser og oppfordret medlemmene til å delta på beboerkjøring på onsdag den 13.

Vi skal kjøre både i Vestfossen og Kongsberg.

Ellers sto Tom Persson for utlodningen og i tillegg fikk vi besøk av brannvesenet som sjekket at vi var påpasselig med grillen. Ronald ønsket oss tilslutt god sommer og vel hjem!

6. August 2018

Lørdag 11. august skulle vi arrangere KongsbergKnekken for 18. gang. Kveldens møte på Kirketorget samlet 28 medlemmer som fikk orientering om kjørerute og poster.

Fredag skulle vi møte på Kirketorget kl 1800 for rigging og på lørdag var det frammøte kl 0800 for postmannskaper og andre funksjonærer. Vi har nå fått VIPPS: 140093

Labrotorsdag 9. august 2018

Fantastisk oppmøte på årets Labrotorsdag, vi telte minst 71 biler, tror det var noen flere som hadde parkert borte på vegvesenområdet.

Været var på vår side, mange hyggelige mennesker pratet med, i kafeen var det lapskaus, kaffe og vafler og i kiosken var det is og få kjøpt.

Borte i vegvesen avdelingen var det demo av steinknuseverk, veghøvler og på slutten av kvelden kom herrene Bollerud og Harangen tøffende med Fordson med vegskrape, flott innslag!

Kongsbergknekken 2018

KongsbergKnekken 2018 ble en suksess. Fint vær, flott løype, ryktene sier at det satt publikum rundt om i løypa med flagg og heiet på deltagerene, lite kø på postene, hyggelige og blide løpsdeltagere som roste turen opp i skyene og sist men ikke minst flott innsats av medlemmene i KAS. 164 kjøretøyer stilte til start. Vekta på oppgaven på skilleposten var 468g.

I år gikk turen fra Kirketorget ned Bussedalen, ut i Haspetjerdalen bort til Numedalsveien. Første post på «Vekta» ved Stengelsrud. Neste post var på «Den grønne flekken» sør for Svene. Så går turen på vestsida, over Torsjebrau, og til høyre inn på rv 40 ned til Lampeland Hotel for post nr 3. Videre ned til Svene, så til venstre mot Kongsberg og så til venstre igjen opp til Lurdalen for post nr 4. Så gikk ferden videre ned til jernbanestasjonen for 5. og siste post. Deretter gjennom byen tilbake til Kirketorget.

Førsteplassen gikk til Mona G. Lund. Hun kjørte en Mercedes 220 SEC 1964.

Vestfossendagene 1. september

Formann Ronald kunne gledelig konstantere at det kom 20 medlemmer kjørende inn på P-plassen på Grevlingstien. Etter en kort orientering om løypa, ble de av beborene som ønsket seg en tur, laster inn og kortersjen kjørte gjennom Vestfossen sentrum ett par ganger, før turen gikk over Røkkeberghøgda ned til Steinbergkrysset, videre til Langebru og tilbake til Vestfossen og Grevlingstien.

Det var mye folk ute i forbindelse med Vestfossmarken og de satte nok pris på alle de fine gamle bilene som gled opp og ned gatene.

Etter at passasjerene var satt av og fulgt inn, dro følget hjem til Wenche og Ronald i Steingata 3. Her hadde fruene dekket kafebordet og serverte gjærbakst og sjokoladecake til bilkara.

10. september 2018

Det ble en spektakulær tur opp på Vingen i Vikersundbakken mandag kveld. 60 medlemmer med medboere tok turen opp de bratte bakkene til toppen av Vikersundbakken. Vingen er ett praktbygg og det er en fantastisk utsikt fra toppen av bakken.

Vi ble servert kaffe og nystekte vafler, formann Ronald fortalte om framtidige møter og kvelden ble avsluttet med lotteri og en artig quiz som Kjell Thon sto for.

8. oktober 2018

Medlemsmøtet på Lågdalsmuseet samlet ca 50-55 medlemmer. Temaet for kvelden var på forhånd hemmelig og mange var nok nysjerrige. Sjøførlærer Arnfinn Loe fra Sand Kjøreskole i Hokksund tok for seg kjøring spesielt i rundkjøringer. Dette var meget nyttig og mange stilte spørsmål som ble besvart på en utfyllende måte med tegninger. Etter foredraget var det kaffe og rosinboller og sosialt samvær. Det var selvfølgelig utlodning som innbrakte et pent beløp.

12. oktober 2018

Ronald åpnet med info om Motorkonvoien som kommer til Kongsberg 6.juni. KAS har besluttet å sponse Friabilen som er under oppussing (den er omtalt i flere nummer av Norsk Motorveteran). Vi sponser med kr 10 pr medlem dvs ca. kr 2000. Kveldens tema var bremses på gamle biler. Gudmund Marstein og Knut Sommerstad snakket om ulykken på Rjukan i sommer og gikk igjennom temaet bremseveske, kokepunkt, bremseslanger og sist men ikke minst føreren som styrer bremsepedalen. Som vanlig ble møtet rundet av med kaffe, rosinboller og utlodning!

10. desember 2018

Denne kvelden var det julemøte. 94 festglade mennesker var samlet på Sundhaugen for å nyte en fantastisk julebuffe med påfølgende riskrem. Alt smakte fortreffelig. Tilslutt var det kaffe og Evas kranskekake. Formannen dro noen historier og stemningen var god. Selvfølgelig var det loddsalg som innbrakte en pen sum. Kveldens underholdning sørget fiolinist og tryllekunstner Knut Harald Sommerfeldt for. Han trollbandt publikum og aldri har det vel vært så stille blant gjestene. Han lærte oss et trylletriks så nå kan vi imponere på juleselskapet. Dette var et show som falt i smak hos alle.

14. januar 2019

Vi var 54 som møtte på årets første medlemsmøte for å høre Tore H. Wiik kåsere om gamle riksveier. Vi fikk en meget godt dokumentert presentasjon av en rekke veistubber som kan være en drøm å kjøre på for oss med gamle biler. Stoffet ble presentert på en god måte med stillbilder ispedd flere filmsnutter med lystig musikk. Han hadde med flere bøker om emnet som var å få kjøpt. Ellers fortalte Ronald om turen til SAS museet og Flysamlingen. Han nevnte også litt om Motorkonvoien som går av stabelen senere i 2019. Kvelden ble avsluttet på tradisjonelt vis med kaffe og rosinboller og vinlotteri.

19. januar 2019

Denne lørdagen var vi på busstur til Gardermoen. Frode Holm hadde tatt initiativ til en tur til SAS museet og Flysamlingen. Transporten foregikk med buss fra Langebru. Denne var innleid fra Lien, med Tor Anton Hassel som sjåfør. Jens Anton Berge hadde sørget for at Roar Glenne var omviser for oss på Flysamlingen. Turen ble avsluttet med middag på Mortens Kro på Gjelleråsen før hjemreisen.

Bjørn Sand
Sekreter

Under ser vi Vidar Grønli i sin Mercedes 220S på tur med beboere fra Grevlingstien.



I midten av November var Lisbeth og jeg på ferie i Malaga i syd Spania. Som seg hør og bør hadde jeg på forhånd og som vanlig Googlet vesentlige ord og begreper for området jeg skulle til og funnet: Automobile and Fashion Museum, eller som det heter på Spansk: Museo Automovilístico y de la Moda de Málaga. Dette museet så svært interessant ut på nett, så på dag 2 av vårt opphold vandret vi i vei mot adressen: Avda. Sor Teresa Prat, 15 29003 Málaga, Spain.

Dette er ca. 3 km syddover fra gamlebyen i Malaga, og er en ganske hyggelig tur dersom man følger strandpromenaden.

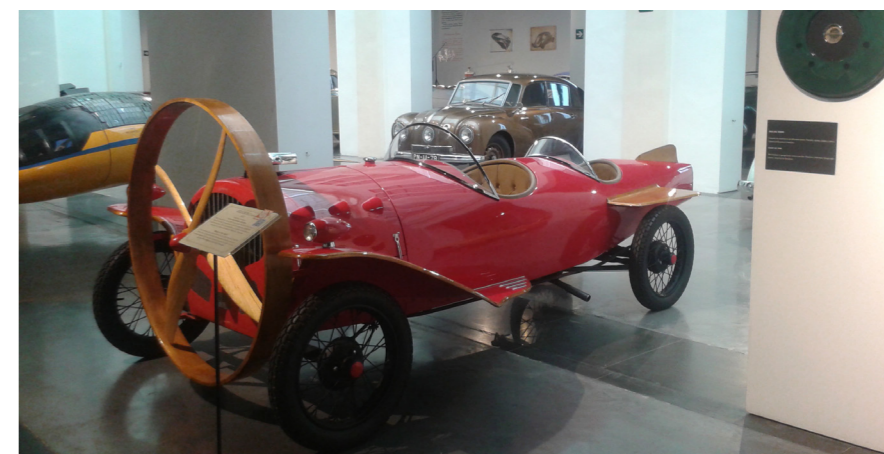
Vi har jo etterhvert sett noen gammel bil museer, men at dette var spesielt så vi snart. Det var jo også et fashion museum med mange figurer rundt om i lokalene med moteriktige klær i forhold til bilene. Kofferter, sko og blant annet ett helt rom med hatter var utstilt. Altså noe for enhver smak. Bilene var delt inn i grupper som i alle fall ikke jeg var vant til: Amerikanske Hot Rod, Engelsk luksus, små ukjente billigbiler, eksperiment / prototyp biler, diverse energi kilder og sikkert flere grupper jeg ikke husker. Mange for meg helt ukjente merker.

Vi kunne også beskue Elisabeth Taylors gamle «diamant» bekledd Rolls-Royce og en mer eller mindre rose malt bil av samme merke som hadde tilhørt Bob Dylan og visstnok en av gutta i The Beatles.

I tillegg til dette var det en hel del kunst i lokalene og utenfor som var laget av bildeler eller viste noe som hadde med bil eller mote verden å gjøre.

Dette er virkelig ett museum hvor noen og enhver vil finne noe av interesse. Benytt anledningen dersom dere er i området engang.

Klaus Nærø



FINFOLK PÅ BESØK



Vi har hus i Alta. Mens vi var på sommerturen til Røros meddelte Tor Anton og co at de skulle kjøre bobil gjennom Sverige og Finland til Kirkenes. Hjemturen skulle gå i Norge.

Da de kom til Alta ville de stikke innom for og hilse på oss. Hyggelig det, men p.g.a. at innkjørselen til oss ikke egner seg for kjøretøyer med langt overheng bak, anbefalte jeg Tor Anton til å sette bobilen utenfor porten. Dette ville jo ikke Tor Anton høre på og plutselig ser jeg fronten på en av Norges største bobiler i porten. Der sto han med fronten inne mellom portstolpene samtidig som bilen hang på hengerfestet på den gule stripa. Gjett om det ble kaos på E6, da jeg kom bort til porten sto Stein Bjørgum i kjent stil å dirigerte trafikken rundt "havaristen" mens Tor Anton forsøket å få løs bilen.

Etter litt rugging og banning fikk vi bilen på hjula igjen og fikk denne parkert for så å ha ett hyggelig besøk av langveisfarende KAS medlemmer.

Pål Kjeldsberg.

Bildet øverst viser den "fastlåste" bobilen i innkjørselen, deretter sporene i asfalten.

Nederst de langveisfarende vel plassert ved kaffebordet. Fra venstre Tor Anton Hassel, Eva Bjørgum, Grethe Hassel og Stein Bjørgum.



FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer.

Da er 2018 historie og vi kan se tilbake på mange gode minner med veterankjøretøyet.

Medlemsmøtene med forskjellige temaer har vært godt besøkt. Vi har vært på utflukter hvor vi blant annet har besøkt Transporthistorisk senter på Hønefoss og vi har besøkt Vingen i Vikersundbakken.

Sommerturen til Røros samlet over 50 biler og vi koste oss i fint vær det meste av turen. Litt kaldt og vått en dag på Røros, men det tok alle med godt humør. Bjørn Wennberg hadde på vanlig måte lagt alt til rette for oss.

Vi har kjørt tur med Eikertuns beboere til Sundhugen. Denne dagen fraktet vi 65 personer uten problemer. Stor takk til alle dere som gjorde dette mulig.

Beboere på Skinnaberga Bofellesskap fikk også en rundtur i Kongsberg.

Tradisjonen tro tok vi med beboere fra Grevlingstien Trygdepensjonat på tur under Vestfossenmarken.

Vi har hatt grilling på Sundhaugen hvor grillgjengen, Tor Anton, Stein og Børre serverte nydelige hamburgere med tilbehør fra TexBurger. TexBurger lar oss kjøpe hamburgere til engros pris og sponser brød og dressing. En stor takk til Iqbal som heller ikke sier nei til litt spons når vi spør.

Vi har deltatt på Krøderbanens arrangement og vi har stilt mannsterke på Labrotorsdag.

Juleavslutningen på Sundhaugen samlet 94 deltakere som koste seg med nydelig julemat og underholdning med Knut Harald Sommerfeldt som trollbandt oss med fiolinspill og trylling.

Med den flotte sommeren vi har hatt har alle sikkert vært på mange turer med veteranen sin.

Den andre lørdagen i august gikk Kongsbergknekkene av stabelen. Her begynner vi å bli drevne. Et prikkfritt arrangement med mange rosende ord fra deltakerne. Det har også dessverre skjedd triste saker i miljøet. På vei fra Gaustadblikk ned bakkene til Rjukan mistet en stor Cadillac bremsene med den følge at den traff fjellveggen i den siste hårnålsvingen før Rjukan. 5 glade mennesker mistet livet. Dette er en hendelse som har satt dype spor i miljøet.

Vi i KAS tok opp veteranbilens bremses på et møte og diskuterte hvordan slike ulykker kan unngås. Et møte jeg tror alle satte stor pris på.

I 2019 blir det ikke arrangert Norgesløp. I stedet har LMK i samarbeid med Amcar besluttet å arrangere en motorkonvoi som starter fra flere steder i landet. Den 6. juni kommer de som startet i Stavangerområdet til Kongsberg og vi har påtatt oss å legge til rette for lunsj i Sakkerhusene. Konvoien går videre til Hønefoss for overnatting. Dagen etter videre til Lillehammer hvor alle konvoiene møtes. De som har lyst kan bare slenge seg på.



Tilslutt vil jeg takke alle for et stort engasjement i året som har gått. Stell pent med kjøretøyet i vinter slik at vi kan nyte sommeren som kommer sammen

Godt Nytt År
Ronald Andreassen
Formann

SOMMERTUR TIL RØROS



Ved avreise fra Kirketorget møtte LP s fotograf opp og laget en flott presentasjon av KAS.

Første stopp var Hadeland Glassverk for is/kaffepause.

Neste stopp ble Lyngsæter. Her skilte «raserbilfolket» lag med oss veteranbilkjøpere. Racing langs svingete veier på Østre Toten mens vi andre kjørte opp til Gjøvik og over Mjøsbrua og ned til Løten.

Her møttes vi igjen for beskuelse av Løten Brænderi og Løten lysstøperi. Neste stopp, Scandic Elgstua Hotel. På vei mot Trysil havarete viftelageret på en nest elste bilen i følget, Nash 1939. Dette er som kjent ikke den mest vanelige bilen på veien, men Sigurd fikk tak i et medlem av merkeklubben og kunne forsyne seg av deler fra en motor som lå på en pall i en garage på Elverum.

Vi ankom Røros i flott driv og etablerte oss på Røros Hotell.

Torsdag fra kl 11 til 14 sto alle bilene på utstilling i Bergmannsgata.

Bra besøk i starten, men litt regnvær skremte tilskuerene unna.

På ettermidagen var vi på byvandring og omvisning i Røros Kirke.

Fredagen var ledig for besøk i Smeltehytta, Olavsgruva, bybesøk og gallerivandring.

Det var også flere som besøkte kirkegården ved Hitterdalkirke som ligger noen kilometer innenfor bykjærmen, da det viser seg at flere av medlemmene i KAS har aner fra Rørosområdet, dette gjelder også undretegnede.

Lørdag dro vi til Aukrustsenteret i Alvdal.

Deretter var vi innom Dombås for kaffe og is før vi kjørte om Sel, Vågåmo og over Valdresflye.

Denne dagen endte på Radison Blue Resort på Beistostøen

Søndag var det tid for hjemreise, så noen tok turen ned Begnadalen, andre over Golsfjellet til Hallingdal og over Haglebu og andre opp Rukkedalen til Numedal og Kongsberg.

Som seg hør og bør! Alle som var på biltur før i tida har kjøpt merke fra stedene vi besøkte.

Det ble 49 biler og 101 trivelige medlemmer med samboere på en fantastisk flott tur i midtre deler av Norge. Det ble et viftelager til som måtte byttes og en dynamo med utslitte børster som ble fikset. Ingen sak når det finnes

bileiere med rullende reservedelslager. Og formann Ronald hadde ett rikholdig reportoar med vitser på kanten.

Pål Kjeldsberg.



DRAMMEN TRAVBANE

I oktober ble det på nytt arrangert Motorsportens Dag på Drammen Travbane. Første gang det ble kjørt race på denne banen, var i 1957, da banen var ny. De siste årene er det hver høst blitt kjørt oppvisningsløp med både biler og motorsykler fra ulike tidsepoker, der det foreligger visse restriksjoner på hvor mye førerne får lov til å satse. Flere ganger er det blitt sagt at nå er det siste gangen, siden det er muligheter for at banen vil bli bebygd med boliger eller forretningsbygg, men det ble altså kjøring i 2018 også. Så får vi se hva som skjer etter hvert.

De som var på garasjebesøk hos Øivind Refsahl på Åmot, husker sikkert den hjemmebygde raceren som står på gården. Bilen ble bygget i 1962, men ble aldri kjørt i løp. Første gangen den skulle vært kjørt på travbanen, i 1963, ble den pålagt å gå gjennom en teknisk kontroll før den fikk stille opp. Da den var klar til neste løp, oppstod det tekniske problemer som medførte at det ikke ble kjøring. Morsomt er det i hvert fall at bilen fortsatt eksisterer og at den nå er blitt kjørt i oppvisningsløp, mer enn femti år senere.

Vi som kjenner Øivind, vet at han vanligvis er en rolig og sindig kar, en kar som ikke uten videre lar seg vippe av pinnen. Men, når han får på seg hjelmen, skjer det noen med ham. Han får et drag over panna som kan minne om en kjent sykkelreparatør i en like kjent bil og han er "ready for race". Den hjemmebygde Forden fungerte i hvert fall veldig bra denne dagen i det strålende høstværet, der den fikk strekke seg godt ut på langsiden. Øivind så i hvert fall ut til å kose seg der han satt. Det var kun to racere i denne aldersklassen, Øivinds hjemmebygde og Lars Gjølberg i sin "Maserarti" som ble bygget i 1953 og som faren, Edward Gjølberg, kjørte baneløp med i nærmere ti år. Den sistnevnte bilen er forresten utstyrt med en fire-sylindret Ford-motor fra rundt 1933, konvertert til toppventiler med italiensk "Record" topplokk. Ellers var det et stort spekter med kjøretøy på banen denne dagen, på både to og fire hjul. Det virket ikke som alle tok særlig hensyn til restriksjonene som var satt vedrørende satsing!

Kjell Thon



NAVLEBESKUELSE

Er det riktig at jeg lager årsskriftet? Jeg føler at jeg deltar svært lite i klubbens store aktiviteter på det sosiale plan, og har ikke vært med på turfronten på mange år. Dermed "ser" ikke jeg stoffet som er interessant for medlemmene, og

Med førkrigsbil trives jeg best blandt likesinnede når det skal kjøres lengre turer, følgelig blir det som regel utflukter sammen med noen andre A-Forder, gjerne Danmark, hvor en kan velge mindre trafikkerte veier.

Mye av fritiden tilbringes i garasjen, og arbeidet på Cabrioleten går stadig framover. Siste året har understellet blitt ferdig, og motoren har vært startet. Alle "blanke" deler er ferdige, og låser til dør og svigermorluke er matchet med tenningen slik at det bare er behov for en nøkkel. Dette var ikke helt enkelt, men har en tid så løser det meste seg. Klinka til svigermorluka er laget ved å kombinere en dørklynke til an firedørs bil og svigermorklinka fra en Roadster. Dørlåsen består av deler jeg har dreid i rustfritt, og låsesylinder fra en tenningslås. Nye nøkler er filt av originalemmner.

Deretter har det vært lakkering av bilen som har vært i fokus.

Det å finne noen som vil påta lakkjobben har ikke vært lett. De fleste vil helst bare ha forsikringsjobber, og rister på hodet når jeg viser hva jeg ønsker å få gjort.

Det har vært negativt hos alle på Kongsberg, og spede forsøk i Drammen har heller ikke lyktes. Dermed har jeg endt opp i Sandefjord, og skjermene er nå ferdig.

Resten av karosseriet står for tur, men det var denne vinteren da!

Bjørn Sand



Glade og forventningsfulle deltagere klare til start på Kirketorget.

Til høyre Jan Sandholts Chevrolet.

Nederst, noen av deltagerne vel fremme på Røros





OPEL KAPITÄN

Faren min kjøpte Opel "Kaptein" i 1960. Man kunne fra det året kjøpe ny bil uten kjøpetillatelse, og bruktbilmarkedet ble større og kanskje noe rimeligere. Plymouthen fra 1933 ble solgt til Horten.

Kapteinen var en 1952 modell som kjøpmann Munkhaugen i Mjøndalen hadde byttet inn hos Automobilkompaniet i Drammen.

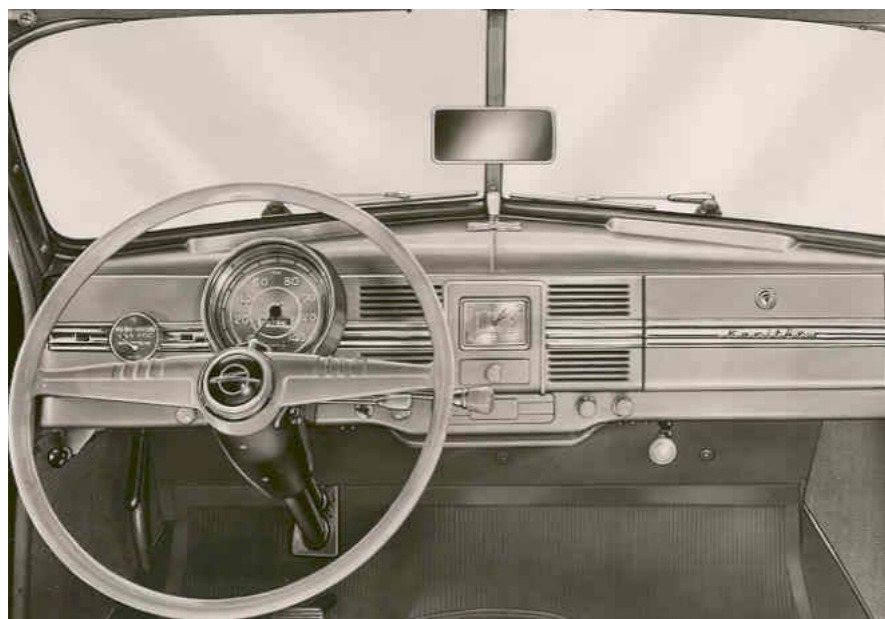
Reg. nummeret ble det samme F-2496, og følgelig var det mange som hilste når vi kjørte gjennom Mjøndalen. Det var denne bilen jeg lærte å kjøre fra 14-15 års alder, og var den første bilen jeg kjørte "aleine". Faktisk både med og uten sertifikat.

Da jeg hadde hatt sertifikat ett års tid, i 1966, fikk faren min kjøpt en nyere Kapitän som var tilsalgs der han arbeidet, - hos konfeksjonsfirmaet W.C. Møller i Drammen.

Denne bilen etter den avdøde Seniorsjefen og var registrert på "hans" nr.: F-9. Den ble i 1957 kjøpt inn som erstatning for en 1938 Lincoln Zephyr. Da faren min kjøpte bilen fulgte dette nummeret bilen.

Dette var en Deluxe, eller L som Opel kalte den.

Denne bilen kjørte jeg mye frem til jeg kjøpte egen bil i 1974. Den hadde i de første årene stått i varm garasje på "Borgen" i Drammen, og følgelig var det endel rust på den. Dette medførte



Slik så det ut det jeg måtte forholde meg til da jeg skulle lære å kjøre bil. Startpedal, choke og rattgir. Klokka måtte trekkes med sveiv i hanskerommet.

Under, F-9 da det var en Lincoln Zephyr 1938, sjåføren her var Olaf Sandengen.



WOLFSBURG OG PROTOTYPE MUSEET I HAMBURG

Veteran VW klubben arrangerte busstur til Wolfsburg på høsten i 2018. Det var 4 deltagere fra vår klubb med på turen, det var Sæbjørn Nærø, Svein Kallerud, Kjell Thon/m frue og meg. Turen gikk med buss til Göteborg, og ferge derfra til Kiel, så buss videre.

Vi var på fabrikkbesøk (VW fabrikken) og et stort senter som heter Autostadt. Der finnes det et bilmuseum og paviljonger for alle person/sportsbil bilmerker som eies av VW konsernet. Det er dessuten et kjempefint parkanlegg. (må oppleves) På museet er det ikke bare VW produkter.

Byen har også et eget VW museum hvor de fleste av VWs modeller er utstilt, også prototyper. Turen gikk også innom prototyp museet i Hamburg, hvor det i hovedsak er fokusert på Porsches historie. Nok en kjempetur med gode venner.

Knut Sommerstad



Over er Svein, Jan Erik Skau og Sæbjørn på Autostadt. Til venstre en stor VW prototype med seks sylindret Porsche motor. Den ble aldri produsert.

Under med klokka, Hansa, Tatra, Messerschmidt Rollerco-bine og Porsche 904





Det var en H6B 1919 modell, den første fransk utviklede Hispano. Den oppnådde øyeblikkelig og varig berømmelse slik at heretter ble Hispano-Suiza regnet som først og fremst et fransk merke, og produkter fra den spanske fabrikk (selv om de ble produsert i større antall) forble ubemerket. H6B var konstruert som det aller siste og beste i avansert transport for de mest velstående. Motoren var et resultat av firmaets erfaring fra flymotor produksjon under den første verdenskrig, et felt de allerede var berømte på. Motoren var 6 sylindret på 6,6 liter støpt i aluminium med innskruede stål foringer. En enkel overliggende kamaksel aktiverte to ventiler pr sylinder. Motoren gav 135 hk ved kun 2400 omdr/min. En trykksmurt 7-lagret veivaksel var dimensjonert i henhold til ytelsen. Det utmerkede forholdet mellom krefter og vekt, kombinert med glimrende holdbarhet som følge av erfaring fra en anerkjent flyproduksjon gav en umiddelbar suksess. Chassiset var lett men samtidig sterkt, med ekstremt effektive servo-assisterte firehjulsbremses til å matche en toppfart på 136km/time. Kanskje disse nyutviklede bremsene var Birkigt's største bidrag til bilens utvikling. Konkurrenter som Rolls-Royce, Bentley og de andre store merkene fulgte nøye med i det skjulte på hva Hispano-Suiza foretok seg. Rolls-Royce for eksempel benyttet seg av mange Hispano patenter, blant annet de servo-assisterte bremsene som de brukte i sine biler i mange år. Til tross for en høy totalgirring på 3,4 til 1, leverte motoren et så glimrende dreiemoment på lavt turtall at bilen var i stand til å akselerere fra 10 til 80 km/t i høygir på kun 21

sekunder. Den nye Hispano var ikke så stillegående som de konkurrentene som prioriterte lydløshet framfor mekanisk effektivitet, men dens kombinasjon av de mest tellende kvalitetene for et luksuskjøretøy; komfort, elastisitet, og en sportslig maskin, pluss førsteklasses holdbarhet, akselerasjon, bremses og kjøreegenskaper – var unik i 1919. Den elegante storken (er et symbol for den franske provinsen Alsace) som troner på toppen av radiatoren stammer fra et skvadronemblem de franske flygerne malte på sine todekkere med Hispano produsert motor som de brukte i første verdenskrig. Ikke overraskende at fabrikken holdt seg til en-modell politikken gjennom mange år. I 1924 presenterte Birkigt en ny imponerende modell, da kom H6C Sports eller Boulogne modellen som ble produsert parallelt med H6B. Boring og slag ble øket til 110 x 140 mm. som gav 8 liters volum, og dette gjorde at bilen fikk en toppfart på 176 km/t. Med disse bilene stod merket på sitt høyeste og kunne konkurrere med glans mot merker som Rolls-Royce, Bentley, Bugatti, Isotta Fraschini, ja endog Dusenbergh, Marmon og Packard. Europas beste karosseribyggere konstruerte deres mest luksuriøse karosserier til det meget velkjørende chassis. Utførelsen var så utsøkt at bilens utstråling resulterte i flere prisutdelinger på 1920-tallet. Begge modeller ble produsert frem til 1929, mens type 56 ble laget i Spania langt inn på 1930-tallet. Fra 1924 til 1927 ble begge modellene laget av Skoda i Tsjekkoslovakia under lisensavtale. Til tross for den kommende depre-

sjonsperiode presenterte Hispano sin største, mest avanserte og kostbare modell i 1931. Den hadde en V-12 motor som var en fullblods Birkigt konstruksjon med overliggende kamaksel og kvadratisk boring og slag på 100 x 100mm. på 9,5 l. som utviklet 220 hk. med et enda bedre dreiemoment ved lavt turtall enn den gamle H6B. De to sylinderblokkene var lekert emaljert i svart farge. Totalgirringen var nå på 2,75 til 1 hvilket gjorde at alle V-12 modellene kunne gjøre 160 km/t. og den hurtigste åpne modellen med kort chassis gikk over 184 km/t. Produksjon av V-12 modellen gikk helt til 1938. Bilproduksjon var i gang til 1939, men bilene med storken på radiatoren blir færre og færre ettersom årene går. I dag regner man med at det fremdeles eksisterer ca. 400 Hispano-Suiza igjen på kloden.

Birkigt hadde også arbeidet med annet enn biler, i 1938 flyttet han tilbake til Genève hvor han startet en fabrikk for verktøymaskiner og lette våpen, blant annet konstruksjon av en serie 20 mm. automatkanoner, først HS 9 etterfulgt av HS 404. HS 404 ble produsert i England under lisens og ble benyttet på så å si alle RAF jagerfly under den andre verdenskrig. En mindre kjent Hispano suksess er type HS 820, en videreutvikling av 20 mm. som også blir brukt i USA under betegnelsen M 139, blant annet i Lockheed P-38. Fabrikken fikk mange avleggere i andre land, også USA og Hispano-Suiza ble en storindustri. Den franske fabrikken konsentrerte seg om våpen, turbiner, flymotorer og andre flydeler. I 1970 ble våpendifisjon av Hispano-Suiza solgt til Oerlikon som også er et godt kjent navn i Kongsberg Gruppen innenfor Teknologiparken. Da Birkigt døde i 1953 forsvant det siste håp om en ny Hispano som kunne fortsette de stolte tradisjonene om en virkelig luksusbil. Disse biler var nemlig skapt av en mann. De var aldri bare "simpel" maskinvare! I 1968 ble den franske fabrikkdelen tatt over av flymotorfabrikken Snecma, som fra 2005 er en del av den franske Safran gruppen, disse navn er ikke ukjente for flymotorproduksjon på Kongsberg som har et utstrakt samarbeid med disse firma.

Arild Sten-Halvorsen



en større jobb tidlig på 70-tallet. Da faren min solgte bilen sent på 70-tallet ble den registrert på KE-skilte, men det ene F-9 skiltet henger på veggen i det lille museet Vegvesenet har på Labro. Etter at E134 ble lagt om, og vi kunne kjøre på nedsiden av tomta til det gamle bilhuggeriet til Arne Bråten, så jeg stadig profilen av et svart tak til en noe eldre bil som gjorde meg nysjerrig. Dette viste seg senere å ha vært denne 1957 modellen.

forsettelse neste side



Ronald Andreassen fortalte dette, og jeg snakket med Arne Bråten om bilen.
 Han kunne fortelle at den hadde vært registrert F-8, noe jeg måtte korrigere. Som bildet under viser var F-8 en Duett som var politibil i Drammen. Legg merke til at venstre forskjerm er mye høyere en den på motsatt side, hele fronten er vridd.
 Arne Bråten solgte Kapteinen til Holland.



I mine første år som hybelboer i byen var Kapteinen mye på Kongsberg.
 Bildene viser en episode på parkeringa på Tråkka den gang alle kjørte veteranbiler. Året er ca 1970, og klassekameratene fra venstre, Knut Larsson, Ivar Ove Gåthaug og Bjørn Wennberg bivåner at jeg feier snø av bilen.
 Bjørn W. trenger tydeligvis en omgang med kosten han også. Ivar fikk senere jobb på Hydro på Herøya og ble kraftig brannskadet under en brann der, - skadene var så omfattende at han døde etter få dager.
 Folkevogna som står ved siden av Opelen er bilen til Bjørn Wennberg.



Legg merke til at Jonas B Gundersen heter Ingeborg Lien, og selger ikke Pizza. Bygget som idag bl.a. inneholder Sport1 er ikke bygget enda, og på tomta bakenfor lå dengang bil-sakkyndige. Bilder fra Bjørn Wennberg.

Bjørn Sand



Etter å ha hatt artikler om sin Chrysler i årsskriftet i flere påfølgende år gikk Ole Christian Rensoug over på det nasjonale plan i fjor da bilen ble presentert i Norsk Motorveteran. Etter sigende var det etter tips fra Kjell Thon. Senere aktiviteter har frembrakt reisevesker for "fender skirts".
 Man stoler ikke helt på låsemekanismen i uforutsette dumper, og dermed blir platene lagret i veske inne i bilen på langturen.



for å arbeide med elektriske lokomotiver. I løpet av få år ble han mer interessert i forbrenningsmotorer og biler, derfor sluttet han i sin gode stilling og startet en bilfabrikk sammen med en gruppe spanske finans- og industri-folk, denne kombinasjonen av spansk kapital og sveitsisk teknikk ble uttrykt i firmanavnet.

Fabrikken ble etablert i 1904 og allerede i 1906 ble Hispano presentert på utstillingen i Paris med to firesylindrede modeller på 3,8 l. og 7,4 l. sideventilerte motorer.

Året etter lanserte Birkigt to nydelige sekssylindrede modeller som var meget godt gjennomført. Med disse fire typene var fabrikkens vel etablert i den europeiske bilindustri. Men den velsituerte kjøpekrets gikk etter en bils plasseringer i de populære billøpene. Derfor var det viktig med gode resultater i de store billøpene for å nå disse kjøperne. Også i Frankrike ble det kjørt mange billøp, i 1910 imponerte Hispano med å ta 1,2 og 6.plass med en firesylindret modell på 2,6 l. som utviklet 60 hk. Seieren i dette løpet førte umiddelbart til to resultater; en "sivil" sportsmodell ble satt i produksjon og en filial av fabrikkens ble anlagt i Paris i 1911. Sportsmodellen ble døpt Alfonso XIII etter den spanske kongen som selv brukte en slik bil, den ble produsert både i Barcelona og Paris. Motoren var en klassisk firesylindret sideventi-



lert på 3,6 l, som ytet 64 hk. ved 2300 omdr/min. Fram til krigen 1914-1918 produserte fabrikkens i Paris kun sportsmodellene, mens Barcelona tok fram adskillige modeller på 2,2 l. og 4,7 l. Ved krigsutbruddet var Birkigt opptatt med å utvikle den sideventilerte konstruksjonen ved å gå over til toppventiler og en overliggende kamaksel. Denne utforming førte direkte til det som ble en glimrende V-8 flymotor på 115 hk. som ble bygget i 50 000 eksemplarer til de alliertes flyvåpen av todekkere. Etter krigen var det godt timet da Hispano lanserte sin nye supermodell som var den mest moderne og avanserte design fra en fransk bedrift.

fortsettelse neste side





Årets Danmarkstur skulle gå til "øene" som danskene sier, da mener de Sjøland, Falster og Lolland. Vi, Wenche og jeg hadde vært der før et par ganger, blant annet da Aalholm Automobil Museum på Lolland eksisterte midt på 70-tallet. I nyere tid gikk museet konkurs, bilene ble solgt og spredt for alle vinder. Det var synd, jeg tror det var Danmarks første veteranbilmuseum med mange fine gamle biler som baron J. O. Raben-Levetzau hadde samlet fra alle verdens kanter på slottet sitt. Vi hadde lyst til å ta turen igjen for å få en avveksling fra Jylland som vi vanligvis drar til nesten hvert år. Det eneste ønsket fra min side angående ferien i år, var at vi skulle innom et bilmuseum som er i nærheten av København på et sted som heter Nærum. Sommer's Automobil Museum består av en samling veteranbiler som gradvis har vokst i løpet av 50 år. Samlingen består primært av Jaguar som Ole Sommer har samlet mens han var hovedforhandler for merket i perioden fra 1946 til 1972, pluss Volvo som han var lokal agent for fra 1957 til 2003. Museet ble omdannet til en stiftelse da Sommer fant ut at hans etterkommere ikke var noe

videre interessert i verken biler eller museum. Ole Sommer, som beklageligvis døde to uker før vi var der, ville sikre at museet skulle leve videre og hadde gjort en avtale med den lokale veteranbilforening. De var sikret møtelokaler i bygget mot at de driftet og guidet i museet. Det var ikke åpent mer enn et par ganger i uken så det var en vinn, vinn situasjon! Dette ble jeg fortalt av de tre karende som var tilstede. Samlingen består av sportslige biler fra den mest kreative perioden mellom de to verdenskriger pluss de 20 første år etter den andre. De fleste modeller av merket Jaguar er selvfølgelig representert sammen med Volvo. To av klenodiene i samlingen er originale (ikke replika kopier), Jaguar C-type, 1952 og Jaguar D-type, 1955. Den siste er en av de mest berømte Jaguar racerbilene med seiere i Le Mans i 1955, 1956 og 1957. I 1957 vant D-typen 1, 2, 3, 4 og 6 plassen, blant annet takket være de utviklede skivebremsene som ble lansert først av Jaguar. Disse to sport og racerbiler var ikke noen masseprodusert vare, av C-typen ble det laget 52 stk. og av D-typen 87 stk. 17 av disse var eiet av fabrikken og ble brukt

til å kjøre løp med, noe som viste seg på resultatlistene! Så til saken; på vår vandring i museet kommer vi til et bilmerke som en ikke treffer på gaten til stadighet verken nå eller i tidligere tider, jeg har kun støtt på en før, det var på Fredriksen auksjonen i Ebeltoft 26. september 2015. Merket som det kan være av interesse å dvele litt nærmere ved, er Hispano Suiza, en av de mange gamle fine biler som er forsvunnet fra bilhimelen. En bil som har satt spor etter seg i historien som en fantastisk luksus bil fra 1920 tallet, og som vi skal se senere, spor som i våre dager fører helt til Kongsberg. Her i museet står en Type 64 fra 1932 og i Ebeltoft var det en H6C Cabriolet de Ville fra 1930 som gikk under hammeren for 2,6 millioner danske kroner.

Marc Birkigt

Historien om Hispano-Suiza handler stort sett om en mann, Marc Birkigt (1878-1953) som skapte merket. Hispano-Suiza betyr egentlig Spania-Sveits, men ingen biler ble laget i Sveits. Tilvirkeren Birkigt syntes navnet klang så fint spesielt på spansk at han beholdt det! I 1899 kom den nyutdannete sveitsiske elektroingeniøren fra Genève til Barcelona



LIZZIE BESØKER GAMLE EIERE

I årsskriftet fra 2015 skrev jeg om Lizzie, T Forden fra 1922 som vi hentet i Leksand i Dalarna hvor den hadde stått på en låve i 85 år. Erik Nordli som er den nye eieren har fått den kjørbare og registrert og heldigvis har han beholdt den helt original. Bare nye dekk og ny kalesje. Motor og gearkasse har fått seg en overhaling og fungerer nå bra. Sist sommer bestemte Erik seg for å ta med familien til Sverige for å besøke de tidligere eierene. Etter å ha innlosjert seg på Leksand camping gikk turen til det koselige torpet hvor de tidligere eierene bor. Da han kom kjørerne inn på tunet med T-Forden sperret Gunnar Storekers opp øynene og ropte inn til kona: Vi har fått storfint besøk fra Norge. De var virkelig overrasket og gleden var stor. Tenk der kom T-Forden kjørerne slik den gjorde på 20-tallet. Erik tok med seg Gunnar, fru og sønnen deres på en kjøretur i bygda deres. En opplevelse som det ble satt stor pris på. Trivelig var det også å høre at han skulle hilse til Bim og meg. Dom tykte det var mycket trevliga karar. Godt å høre for to karer fra kulturhovedstaden.

Ronald Andreassen





Jeg deltar i challengeløp og representerer Kongsberg Automobilselskap.

Interessen for motorsport har alltid vært der. Startet med go-kart og i så litt rally med Volvo 242 GT senere med Volvo 142. Rally var nok ikke noe for meg, årsaken var grei, jeg kom sjelden til mål.

Noen venner av meg kjørte Challenge og de fikk overtalt meg til å kjøpe egnet bil for denne type sport. Jeg fikk tak i en Porsche 924 Carrera i Danmark. Ikke i top stand, men da det ikke er mange av denne typen å få kjøpt ble kjøpet fullført på kaia i Danmark. Bilen ble bygget opp med det utstyr som var nødvendig for å starte i løp. I "kontorstolen" ved min side fikk jeg med Steinar Jortun. En mann med flere norske mesterskap, og en jeg hadde delt rom med i Luftforsvaret for over 50 år siden. De første løpene ble ikke hva vi hadde tenkt oss, vi var begge rustne. Bilen var det ikke noe feil ved så jeg sendte den til et verksted utenfor Holmestrand. Eierne kjørte rally og jeg kjente ham derfra. Bilen ble stående litt i underkant av ett år, og da vi kom for å hente den ble vi møtt av et utbrent vrak. Bilen ble senere skrotet og verkstedet politianmeldt av statens vegvesen.

Selv satt jeg i avhør om saken hos politiet i Holmestrand. Eierne hadde ikke forsikring (hadde ikke betalt premien til selskapet over flere år). Dette betød ett betydelig tap for meg, men Jortun og jeg ble enig om å ikke gi oss. Ny bil av samme merke ble innkjøpt for ca. ett år siden. Dette var en Porsche 944 som var bygget om til banebil. Den hadde vært med i Porsche cup. Vi hadde med en bilsakkyndig da vi så på bilen, og han mente at vi kunne bygge den om til å kunne kjøre på vei. Bilen ble kjøpt og bygget om for Challenge.



Steinar Jortun t.v. og Jens Anton Berge klare for å kjøre, men klesdrakten gjør at vi tror de har tenkt å fly, - fly lavt, og da er det sikrest at det går fort nok også, ellers blir det farlig.

Vi startet vårt første løp i Vestfold med det resultat at pumpen for servo-styringen falt av og ødela tannstangen og servostyringen. Slikt utstyr er dyrt dersom man må kjøpe dette fra Porsche, men vi fikk tak i brukt utstyr og med god hjelp av en Porsche-mekaniker ble bilen bygget opp med "ny" tannstang.



Hvert år arrangeres det historisk racing på Gelleråsbanen i Karlskoga. I år reiste Svein Kallerud og jeg for å se på løpet. Vi kjørte Porschen til Svein. Lokale deltagere var brødrene Ingebretsen, begge kjørte Mini Cooper S. Svein Aanestad fra Sande i Vestfold var også klar for å kjøre, men motoren på Alfaen var ikke bra så det ble ingen kjøring på han.

Vi traff selvfølgelig Tom Person der, han er en av de som har vært med på dette i mange år, nå er han tilskuer, som oss. Det var moro og følge med på hvordan Miniene ble klargjort før løpene. Broren til Odd Andreas, Lars, slet med å få bilen til å gå som den skulle. Det ordnet seg til slutt ved å fjerne bensintrykkregulatoren. Da gikk bilen som den skulle og han stilte til start, og det så lovende ut, han passerte en etter en og nærmet seg teten. Det regnet kraftig og det var mye vann på banen. Dette resulterte i vannplaning for Lars sin del, med store skader på bilen. Det gikk bra med Lars. Etter denne hendelsen ble løpet stoppet pga. for mye vann på banen. Odd Andreas endte på 2. plass. Om kvelden i Karlskoga var det cruising i gatene, med mengder av biler, fin opplevelse selv om været var dårlig.

Knut Sommerstad



Øverst, to like Minier i teltet, over Svein, Tom, Odd Andreas og Lars i depoet. Til høyre, gromme dekk på Minien. Under, Sveins Porsche





Hvert år, i slutten av August arrangeres det et treff for Porscher 1974 modeller og eldre i Stavern. Overnatting på Hotel Wassiloff for mange av deltagerne, med festmiddag om kvelden. Her blir det flere og flere biler for hvert år, de fleste er 911, men vi ser også en del 912, 914 og 356. Det blir arrangert et billøp på lørdagen.

Knut Sommerstad

Øverst, fire 911 og en 912.
Over til høyre 356 Cab og 356 Speedster.
Over til venstre, 2 stk. 912
og nederst til høyre, 914/6 og 914/4



Vi byttet også radiator og monterte coilovers foran og bak. Så ble det start i høstens løp, med start fra Hokksund. Nå var det ikke fører eller kartleser som sviktet. Vi fikk utlevert gal kjøreordre og løpet var over for oss. Under slike løp er det kartleseren som er viktigste person i bilen. I dette løpet var det lagt inn 4 fartsetapper som er en konkurranse for førere. Denne gangen fikk vi vist hva bilen var god for. Her vant vi vår klasse og ble nummer to totalt. Nå ser vi bare framover mot første løp i 2019. 12. januar med start fra Hokksund. Håper at bilen holder denne gangen.

Jens Anton Berge



Førerplassen og "kontoret" til kartleseren er relativt velutstyrt.



TUR TIL GARDERMOEN



En stor modell av DC-6B hang i taket på SAS-museet



Roar Glenne forteller om "Start", Norges første fly



Et Kongsberg produkt hadde også fått plass i Flysamlingen. Flere nikket gjenkjennende til denne Penguin MK3 som kan skytes ut fra fly.

19. januar hadde automobilselskapet busstur til Gardermoen. Vi skulle se SAS-museet, og Forsvarets Flysamling. Transporten gikk med buss fra Langebru, Hokksund. Innleid buss fra Lien, men med sjåfør fra klubben: Tor Anton Hassel.

Vi tror at han likte å kjøre bussen i rundkjøringer, for flere ble kjørt mere enn en gang. Men vi kom greit fram til Gardermoen!

SAS-museet dekker hele den skandinaviske virksomheten, selv om det finnes noe samlet både i Sverige og Danmark også.

Her kunne vi se flymodeller og andre kuriositeter helt fra de tre skandinaviske selskapene ble slått sammen like etter krigen. I en "kabin" kunne man oppleve en flytur fra Flesland, Bergen til Gardermoen ved hjelp av skjermer monterte utenfor vinduene.

De som hadde lyst til å fly Boeing 737 kunne forsøke seg i simulator.

Flere gjorde mer eller mindre vellykkede forsøk på å lande igjen.

Vi fikk servert rekesmørbrød og kaffe før turen gikk videre til flysamlingen.

På flysamlingen var vi så heldig å få Roar Glenne til å vise oss rundt. Han er pensjonist, men var tidligere sjef for flymuseene, og er fremdeles glødende interessert i museenes ved og vel og har en enorm kunnskap om flyhistorien i forsvaret.

Det var Jens Anton Berge som satte oss i forbindelse med Glenne, - de var kullkamerater fra befalskolen på Kjevik. Han begynte med det aller eldste flyet, - "Start", og beveget seg fremover i historien opp til Hercules og F-5 som foreløpig er det nyeste som er utstilt.

Vi var også så heldig å få en rask titt inn i verkstedet hvor en JU88, - et tysk bombefly fra andre verdenskrig, er under oppbygging.

Etter besøket på Flysamlingen stoppet vi på Mortens Kro på Gjelleråsen for middag, før Tor Anton bragte oss trygt tilbake til Langebru.



Svingte du til venstre og nedover Storgata fikk du nok en Shellstasjon på venstre side, - her lå Storgatens Bensinstasjon. I tillegg til bensinsalg drev de også med fyringsolje. Bildet er tatt etter første halvdel av 60-åra. Volvo Amazon kom som todørs i 1962, Blitzen er fra etter 1965 og Bobla er ca. 1960.

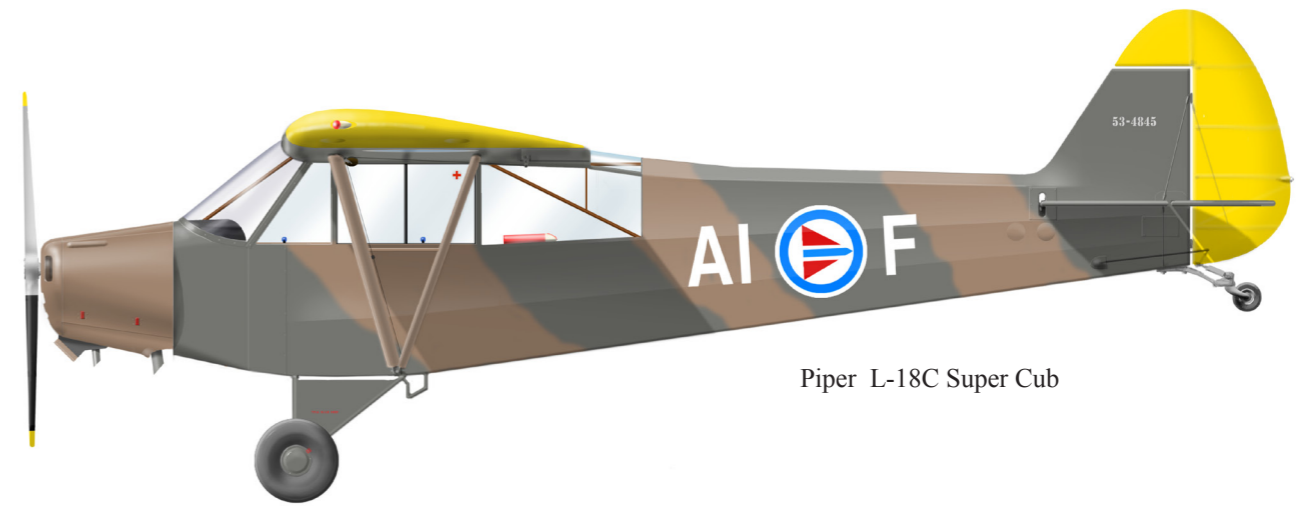
Når du kom i retning fra Hokksund/Drammen lå det en bensinstasjon for hver 100 meter. I tillegg var det bensinstasjon på Toppen!



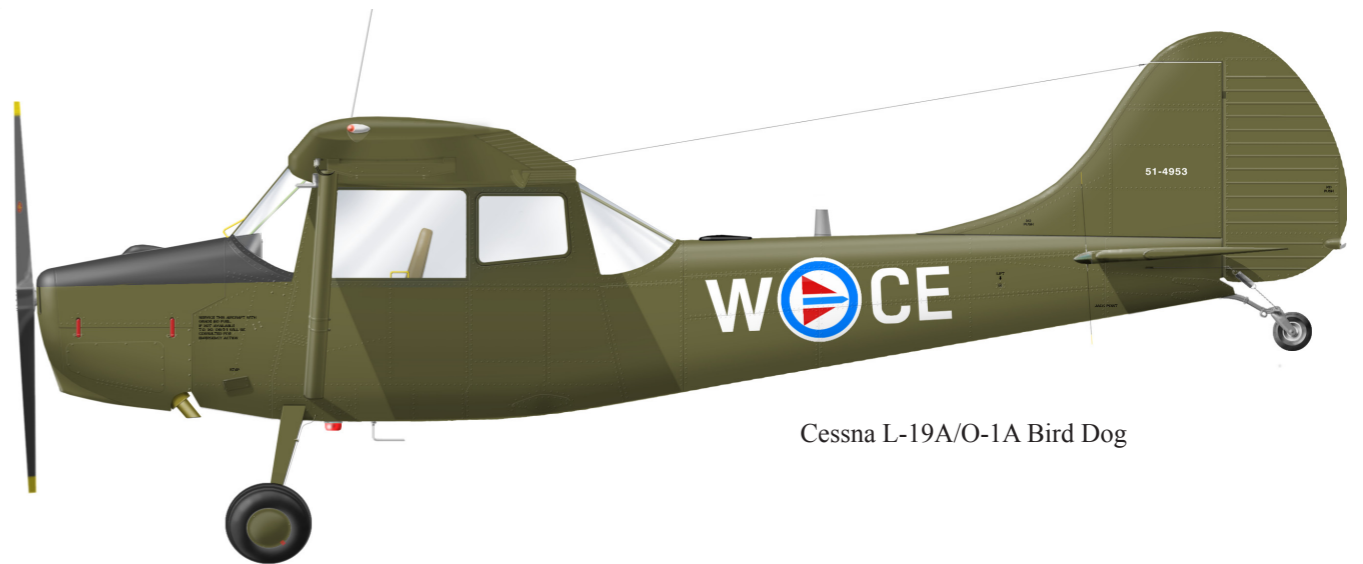
Skulle vi kåre klubbens fineste bil er dette redaksjonens førstevalg, - Arne Bråten med sin 1933 Buick Cabriolet. Som det heter i reklameverden: Kjent fra TV!



Etter å ha passert under jernbaneundergangen og kjørt forbi verkstedet og BP-stasjonen til Herbrand Sælebakke, kom man opp til Sinahjørnet. Riksveien fulgte herifra Storgata over brua. Bildet over er tatt etter 1954 siden det er en Opel Blitz av typen Bondeglis eller Blåmann der, selv om den mangler grill. Gamle Grand Hotell er ikke revet. Bildet under under er av noe nyere dato. Opel Rekord etter 1967 utenfor polet, og en 66 modell av samme merke utenfor blomsterbutikken. For ikke å stå i fotgjengerfeltet er den parkert på fortauet. Ellers ser vi Skoda Oktavia, Volkswagen Boble og Taunus 17M. Gatelystet er byttet til lysrør hengende midt i gata, men dama har fortsatt ikke lært å sykle!



Piper L-18C Super Cub



Cessna L-19A/O-1A Bird Dog

Selv følte jeg meg mest hjemme oppe på galleriet på Flysamlingen sammen med observasjonsflyene. Jeg begynte på Luftforsvarets Tekniske Befalskole på Kjevik året etter Berge og Glenne, i 1965, og etter endt utdanning som teknisk sersjant med flyskrog som spesialitet ble jeg beordret til Gardermoen. Etter noen dager i hangaren på flyteknisk fikk jeg beskjed om at jeg skulle jobbe med OP-fly, men at avdelingen ikke var opprettet enda. Dermed ble jeg sendt til Værnes, og var der et år inntil avdelingen på Gardermoen ble opprettet.

På Værnes jobbet jeg med Saab Safir, Piper Cub og Cessna Bird Dog. Her fikk jeg erfare at flyene etter å ha vært brukt og vedlikeholdt i noen år, ved 1000 timers flytid, nærmest ble restaurert og ble som nye igjen.

Cub'en på Flysamlingen er registrert FA-I, og krasjet på Kjevik før min tid. Den ble avskrevet, men satt istand til undervisningsformål.

Bird Dog'en som står der er nå registrert 4953, men var i min tid kjent



som CE-W. Den kom til Norge i 1968, men var ikke ny. Bygget i 1951 hadde den ca 3500 flytimer da den ble levert fra USA. Den ble overført fra Kjeller til min avdeling på Gardermoen 23. august 1968, og klarte seg uten større skader under tjenesten i Norge. Tjenesten som mekaniker på OP-fly var ganske variert, og det ble mange turer i baksetet på flyene. Under den korte perioden jeg var på Gardermoen før jeg ble sendt til

Værnes, var den Dakota'en som står på flysamlingen inne til storettersyn. Dermed er gulvet bak i halen tilpasset av meg. Gulvet på do!

Til påske i 1967 skulle jeg hjem fra Værnes, og var heldig å få fly med nettopp denne Dak'en, BW-L. Vi fløy fra Værnes og sørover, ikke over, men gjennom Rondane i strålende solskinn. En meget minnerik tur!

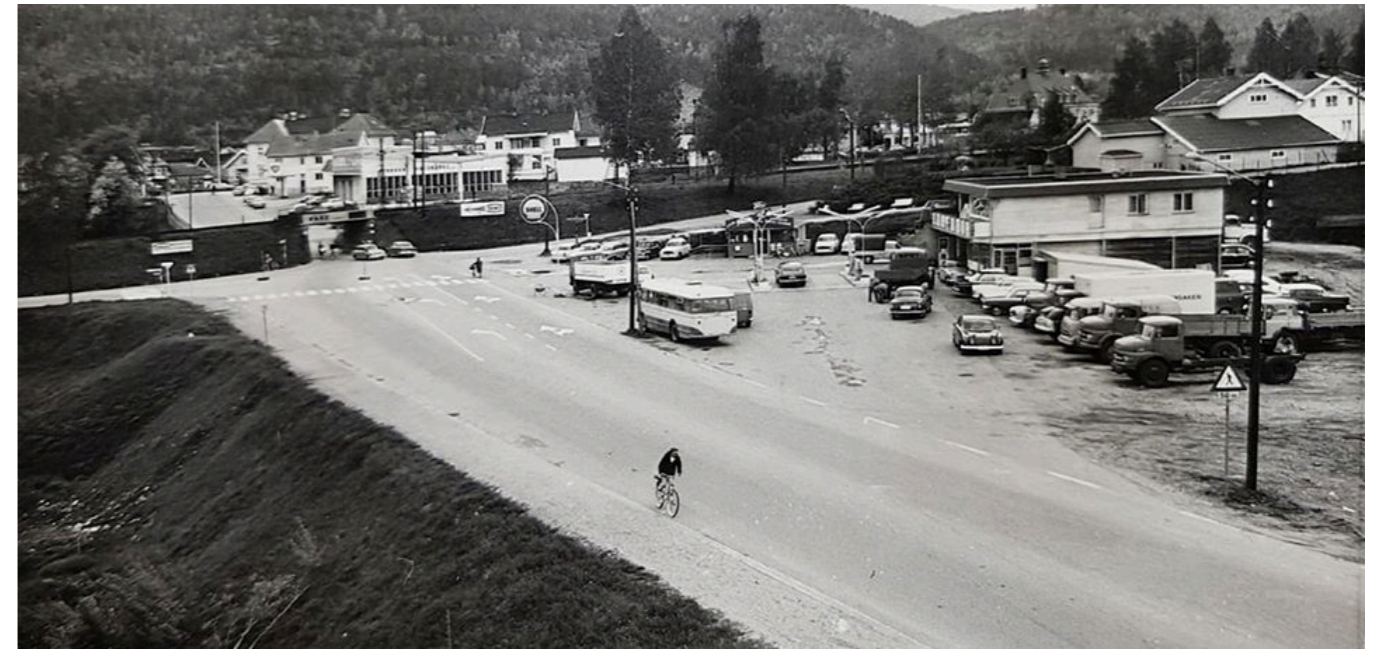
Bjørn Sand

BILDER



I en tidligere utgave skrev vi om Kongsberg Automobilselskaps forhold til merket La Buire, og skrev om skjebnen til en av bilene: Ulykken i Saggrenda hvor sjåføren Scott omkom. Over er et bildet av restene etter ulykken hvor bilen havnet nede i elveleiet og tok fyr. Bilen ble bygget opp igjen, og fikk etter sigende karosseri fra en Packard. Levninger av denne bilen finnes lagret i Teknisk Museums magasiner.

Skjebnen til de andre bilene vet vi ikke noe om, - men det gamle bildet under, fra Storgaten, viser en bil ombygget til lastebil, og jeg mener bestemt å kunne identifisere denne til en La Buire der den står parkert der Vinmonopolet var inntil ca. 1980, og vi satt igjen med bare ett pol i byen, på Vest siden.



Kom du ned Drammensveien i tidligere tider (bilde er fra 60-tallet) passerte du bensinstasjonen og Mercedes-butikken til Haukeli. Her solgte de Shell-produkter, men disse ble levert av Fro-Ga-Mo. Tett på jernbanen lå krysset hvor du kunne velge Gomsrudveien til venstre og Baneveien mot Bevergrenda til høyre. Skulle du videre måtte du under jernbanen i den smale undergangen.

Bildet under viser en påskelastet Volvo fra midten av femtitallet på vei til fjellet. Storebrand reklamen på undergangen ber deg om å "FARE varsomt", noe PV'n må ha gjort, for den har ikke vært ute i vanddammen.

Det er ikke en syklist som er på vei over gangbrua, for den eksisterte ikke da. Det er nok inspeksjon av jernbanesporet på dressin.

