

# AUTOMOBIL

Chaufføren

2016



ISSN 1892-1663



Årsskrift for

KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

# ÅRSBERETNING FOR 2016

Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 20. driftsår. Styret har bestått av:

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

Det har vært avholdt 8 ordinære medlemsmøter og 2 styremøter i tillegg til en utstrakt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene. Hele styret er også engasjert i Norgesløpet 2017 hvor det har vært hyppige møter gjennom hele driftsåret noe som også har opprettholdt den daglige driften av selskapet.

## Årsmøte, 8. februar

55 medlemmer deltok på årsmøtet den 8. februar. Formannen åpnet møtet med å presentere 3 nye medlemmer. Innkalling og dagsorden ble godkjent, Formann Ronald ble valgt til møte-leder og avtroppende sekretær Pål Kjeldsberg til referent. Katrine Leirimo Heiberg og Bjørn Wennberg ble valgt til å bevitne protokollen. Medlemskontingenten forblir uforandret på kr. 250,-. Årsberetningen ble lest opp av sekretæren, uten kommentarer fra salen. Regnskapet, som viste et pent overskudd ble gjennomgått av kasserer Jon Aase og godkjent uten kommentarer. Sekretær og styremedlem hadde frasagt seg gjenvalg og disse ble erstattet som følger:

Sekretær: Bjørn Sand  
Styremedlem: Sæbjørn Nærø (tidligere varamedlem)  
Varamedlem: Knut Sommerstad  
Ny valgkomite: Halvor Thorsdalen og Pål Kjeldsberg  
Ellers ble det ingen ytterligere endringer i rekkene.

Det hadde kommet inn forslag fra Frode Holm om å opprette æresmedlemskap. Dette ble vedtatt med 39 stemmer. Styret foreslo at følgende skal gjelde: Æresmedlemmet betaler ikke kontingent, men må betale for seg og ledsager ved alle klubbens arrangementer. Dette ble vedtatt med 33 stemmer.

Etter årsmøtet informerte Bjørn Wennberg om sommerturen til Danmark. Kvelden ble avsluttet med Pizza og utlodning

## Medlemsmøte 14. mars

Etter litt logistikktrøbbel fikk vi i gang kaffekoking, og etter hvert fikk vi også etablert kommunikasjon mellom PC og prosjektor slik at Vidar Grønli kunne slippe til for å fortelle om restaureringen av sin A-Ford. Han fortalte om alle små og store problemer han måtte finne løsning på i den gjennomgripende prosessen for å få bilen i en slik stand han ønsket, alt illustrert med mye over 100 bilder. Resultatet var en av Norges finest restaurerte Ford A Tudor. Pågangsmot, fingerferdighet og en enorm tålmodighet er gjennomgangstemaet. Etter at den ble ferdig har Vidar klart å holde den like fin på tross av at han ikke har vært redd for å bruke den flittig. Synd for det lokale miljøet at bilen nå er solgt og har gjort vestlending av seg. Vidar er i full gang med å gjøre klar "ny" bil, slik at han er klar for sommerens utflukter. Møtet ble avsluttet med skoleboller og utlodning.

## Medlemsmøte 11. april

Dette var vårsesongens siste medlemsmøte avholdt på Lågdalsmuseet, og som vanlig var det godt fram møte. Noen få av medlemmene hadde dristet seg til å ta ut grombilen, men de var ikke akkurat i flertall. Ronald Andreassen hadde invitert Steinar Ludvigsen til å komme og fortelle om QMI-produkter, og han snakket engasjert om produktenes mange fortrinn.

## HVEM SKAL FÅ MIN GAMLE TEMPO....

### Tanker rundt en gammel sang ved Frode Holm

Mine samlinger startet i 1968. Gjennom tiden har det bare ballet på seg. Det har dratt på seg med både 4-hjulinger, 3-hjulinger og 2-hjulinger, samt masse, masse annet av historisk samleverdi.

Gulvene er fulle, veggene er fulle, hyllene er fulle, taket er fullt og det er fullt i alle bakker, skuffer osv og selv fjernlageret er fullt.

Jeg vet det er noen, ja ganske mange, som har det akkurat som meg, men ingen som vil eller kan overta.

Gjennom alle år har jeg pløyd stort sett alle markeder i Norge, Sverige, Danmark samt England på jakt etter gromsaker.

Jeg har bestandig vært litt sånn altende. Oppi alt dette: Hvorfor begynner man å samle på Tempo?

Jeg pleier å si: En mann med respekt for seg selv kjører Tempo. Ellers er Tempo det mest jordnære som finnes innen Norsk motorhistorie. Det som reddet Norge etter fjordingen, er Tempoen og gråtassen.

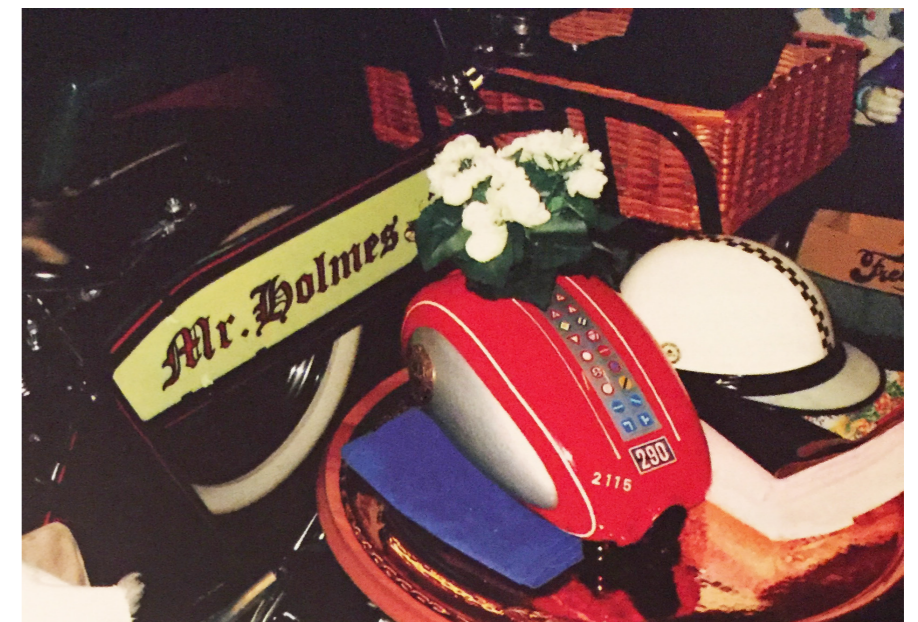
En grom sak å ta vare på for en sær norbagger.

Men hva med den dagen du ikke har bruk for alt dette mer?

Min fru har i alle år hatt et uttrykk hver gang jeg har vært på et marked: Du må huske på hvem som skal rydde opp etter deg!

Et kjapt svar: Er du sikker på jeg reiser før deg? Ja det er hun aldeles sikker på. Veldig mange har det som meg!

Med årene går også tankene, hva med alt sammen den dagen man reiser? Kommer det noen store containere ute i gården, eller sniker det seg inn noen frekke oppkjøpere som lurar kona med å rydde opp for noen tusenlapper? Jeg er ikke ukjent for at tanken har streifet meg. Hva med å selge unna mens du fremdeles er oppegående? Man slutter eller selger bare en hobby man har engasjert seg i mesteparten av livet! Det er jo en gang slik at vi ønsker å legge overskuddet i garasjen med godsaker en kan glede seg med hele livet, mens andre ønsker å legge igjen overskuddet på puben, uten å ha noe igjen for det.



Jeg kan i allefall kjøre meg en tur. Klappe, pusse og kjæle på de ting jeg har samlet og restaurert. Spørsmålet dukker stadig frem. Hva med alt dette den dagen jeg reiser???? Tanken forteller at man kan testamenter det bort. Til hvem da???? Jeg kunne muligens tenke meg at det var et museum man kunne donere dette til og vite at alt ville bli tatt godt vare på, men de har jo allerede nok og greier ikke å ta vare på det de har engang. Nei, frustrasjonen er stor.... Oppe i alle disse tankene prøver jeg å

glede meg over tingene så lenge jeg kan. En tanke har streifet meg, og jeg har kjøpt en notisbok. Meningen med den er at jeg skal notere ned alle kjøretøy, deler, gjenstander osv. med realistiske priser, samt kontaktpersoner som kan hjelpe min kone når jeg reiser.

I skrivende stund ligger fortsatt notisboken urørt. Det handler liksom ikke om nå. Men siden. Tiden har ikke kommet enda, - jeg skal ikke reise nå!

Frode Holm





Bildene viser Bjørgums Buick, Duetten til Gunnar, kongekrabbefangst, bilene ved russergrensen på Storskog

## SMÅNYTT FRA EIKERBYGDENE

Stein Bjørgum har anskaffet en Buick til, nemlig en 1954 Super Convertible, en skikkelig full size amerikaner. Automatkassa er tatt ut og levert til overhaling. Nye bremses og hjul er på plass og ny kalesje skal monteres før sommerens turer.

Hos Gunnar Kristiansen får en 1965 mod Volvo Duett en skikkelig ansiktsløfting. Han skulle bare fikse litt, men Gunnar liker å ha det i orden så det ene dro det andre med seg og resultatet blir helt sikkert bra.

I Krokstadelva går Gunnar Kofstad og drømmer om en Volvo Amazon Herregårdsvogn så hvis noen veit om en så kontakt Gunnar.

Erik Nordli som kjøpte T Forden vi omtalte i forrige nummer har hatt mange småturer med den og vi får sikkert se den i Norgesløpet. Erik har forresten anskaffet en T Ford til, nemlig hans fars 1922 mod som han fant igjen hos en kar på Jevnaker. Her er det mye jobb så blir nok ikke klar på ei stund.

Vidar Grønli og Ellen, Wenche og undertegnede var på en fantastisk veteranbiltur i fjor sommer. Kjørte til Trondheim, ombord i Hurtigruta og i land i Kirkenes. Noen utflukter herfra til Grense Jacobselv og Passvikkedalen samt kongekrabbefiske og koking av krabbe i Borisgleb som ligger 10 meter fra russergrensen. En fantastisk opplevelse. Deretter satte vi kursen sørover. 425 mil ble tilbakelagt uten

store problemer. Plymouthen måtte en liten tur på løftebukk i Andenes, men dette var ikke noe problem da vi traff en saueklipper fra Skottland, nemlig Rory Mc D som arbeidet på raketbasen og kjørte MGB. Han loste oss gjennom sikkerhetsportene og inn på bukk hvor alt vi trang var tilgjengelig. Etter halvannen time med mekking på kickdownbryteren var bilen frisk igjen og turen fortsatte sørover. En fantastisk tur med mange opplevelser du ikke får i en ny bil. Kan absolutt anbefales.

Ronald Andreassen



### Medlemsmøte 9. mai

Vi møttes på Langebro Gjestegård kl 18:00 så vi kunne kjøre samlet derfra til Øyvind Refsahl. I stedet for bakverk ble det servert Wienerpølser.

Øyvind hadde litt av hvert å vise oss så her var det spennende. Mange medlemmer stilte med gammelbil denne fine vårkvel-den. Han startet blandt annet opp en banebil, bygd på et gammelt Ford V8 understell.

### Vårtur til Vemork 22. mai

Avreise fra Kirketorget kl 0900, første stopp fergeleiet på Mæl. Der var det guidet omvisning på fergen Storegut.

Deretter gikk turen opp til Vemork, hvor bilene en og en kjørte over broa og opp til museet. Der var det filmfremvisning og guidet omvisning. Deretter tok man fatt på hjemturen.

### Nasjonal Motordag, mandag 6. juni

Godt oppmøte på Kirketorget. Man klarte å telle til 35 kjøretøyer. Etterpå dro vi en runde i byen for så å kjøre ned til Sundhaugen restaurant for kaffe og is.

### Hokksunddagene lørdag 11. juni

Hokksunddagene gikk av stabelen lørdag 11. juni. KAS stilte med gamle biler og tok med brukere og beboere fra Eiker Aktivitetssenter på en liten kjøretur. Vi møttes på Sorenskrivergården kl 1300.

### Sommeravslutting på Sundhaugen, mandag 13. juni

I en aldeles strålende sommerkveld møttes 115 medlemmer m/følge og til gode hamburgere med tilbehør fra Tex Burger. Flere hadde også tatt oppfordringen med å ta med kaker, så det ble en fortreffelig kveld for oss kakemomser.

Formann Ronald nevnte engelsk dag og marked på Burud 18. og 19. juni. Etter en heftig loddtrekning med både vin og andre klubbefekter overekte han blomster til Stein og Eva for gjestfriheten i garagen i vinterhalvåret. Kokkelaget sto på, og Tor Anton var rimelig svett da det hele var over!

### Sommerturen 17. – 21. Juni

Turen gikk til Låsby i Danmark hvor deltagerne bodde på Låsby Kro i 4 netter.

### Medlemsmøte mandag 8. august

Et møte på Kirketorget i sin helhet rettet mot planleggingen av Kongsbergknekken.

### Labrotorsdag 11. august

Mange møtte opp med grombilen på Labro denne torsdagskvelden. Været gjorde sitt aller beste for å få det til å bli en trivelig kveld.

### Kongsbergknekken lørdag 13. august

Kongsbergknekken ble arrangert i kjent stil med bra frammøte. Totalt 166 startende. Denne gangen ble det gjort endel grep for å teste ut måter å gjennomføre løpet på med tanke på Norgesløpet 2017.

### Høsttur 09. – 11. september

Turen gikk til Golsfjellet Fjellstue. Vertskapet tok i mot oss og serverte kjempemat til alle måltider. Innehaveren av Fjellstua er en bilentusiast og har mange fine biler som vi fikk besku. Fjellstua er godt kjent i bilmiljøer rundt om i Norge.

### Medlemsmøte mandag 12. September

Kjøremøte til Sysle Mølle hvor vi besøkte Steinar Skretteberg.

Steinar har en mange, både Tempo og Vespa utstilt i mølla.

Etter at vi hadde vært på Sysle Mølle kjørte vi til Nedmarken Truckstop på Geithus. Her fikk vi servert vaffel og kaffe/brus.

### Medlemsmøte mandag 10. oktober

Møtet samlet ca 40 medlemmer.

Knut Sommerstad kåserte om vekselstrømsdynamo. Vi fikk innblikk i virkemåte, feilsøking og hvordan bygge om fra likestrøm til vekselstrømsdynamo i gammelbil.

Etter foredraget var det kaffe og boller, samt utlodning av vin og klubbeffekter.

Dersom du har forslag til kåsør eller aktivitet på møtene er vi takknemlig for forslag.

### Tur til Årnes

Fredag 21. oktober kunne man være med på tur til Årnes.

Der skulle Torbjørn Nilsen besøkes som har en stor samling av mange gamle ting.

Biler, motorsykler, traktorer og redskaper av mange slag.

Alt er utstilt i en stor hall.

Hvor mange som dro vites ikke.

### Medlemsmøte mandag 14. november

På årets siste medlemsmøte kåserte Rolf Larsen om tiden før bilkjøp ble friggitt i Norge. Han er forfatter av boka «I Grenseland» som ble lagt ut for salg.

Norgesløpet 2017 er i farta og Invitasjon og påmelding blir lagt ut denne uke.

Sommerturen 2017 går denne gangen til Bornholm. Utfylling info kommer.

Ronald foreslår busstur til «skrotkalle» utpå vårparten, Sigurd bringer oss til Kongsvinger trakten for besøk hos skrotkalle før han avviker butikken og tomten blir ryddet.

Det var 50 medlemmer som møtte denne gangen, loddsalget gikk strykende og kaffe og boller gikk ned på høykant.

### Julemøtet 12. desember 2016

Julemøte var lagt til Sundhaugen. Buss fra Kongsberg som kjørte om Hokksund. Nydelig julemat og flott underholdning.

Det var mandel i risgrøten med tilhørende premie og utlodning. 85 tilstedeværende så ut til å ha en trivelig kveld.

### Medlemsmøte mandag 9. januar

Ronald åpnet møtet med å ønske Godt Nytt år til de rundt 50 som møtte denne mandagskvelden.

Først ble det vist en film fra KAMBO fabrikk før Knut Sommerstad kom med en oppkvikkende filmsnutt fra noe heftigkjøring 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 speedway banen.

Som vanlig ble det servert kaffe og ferske rosinboller og det var loddsalg.

Bjørn Sand  
Sekretær

## KLUBBEFFEKTER

Siden ikke så mange hører om dette på møtene, skal vi passe på å minne om det her i bladet:

Ved henvendelse til styret kan man få kjøpt, klubbmerker (pins og vognmerker), Luer (Caps)

og kopper med klubbens logo.

Klær med logo finnes også i varierende grad.



### Turer

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

Hjemturen ble spennende, vi kjørte over Hardangervidda i lett snøvær. Selv kjørte vi -29 modell med kallesje og sidegardiner, så det snødde heldigvis litt mindre inne i bilen enn ute. Senere har de årlige turene stadig blitt lenger. Sverige, Danmark og England er besøkt. I Norge har vi vært så langt som i Ålesund.

Disse turene blir lagt opp av Bjørn Wennberg. Han og Inger legger ned et stort arbeid i forberedelsene vært år.

De kjører gjerne opp ruta og sjekker alle hotellene på forhånd. Jeg vet ikke om de sjekker alle sengene, men det kan ikke være langt unna!

Kommende sommer kjører KAS medlemmene til Bornholm via København. Det kan se ut som bilparken til medlemmene tilpasser seg disse turene, og mange skaffer seg nyere veteraner som egner seg bedre til langkjøring. Det er et håp at det blir igjen såpass mange av de eldste kjøretøyene i klubben at vi kan presentere hele aldersspekteret!



Bildene over er fra en tur til Lom og Flaklypa-løpet i 2008. Hjemturen gikk over Sognefjellet.

### Norgesløpet

I disse dager (januar 2017) kan vi se tilbake på 20 års klubbdrift. For å markere jubileet valgte vi å søke om å få arrangere Norgesløpet i 2017, et arrangement som veksler mellom de forskjellige medlemsklubbene i LMK.

Klubbene står kanskje ikke i kø for å få arrangere dette løpet, men KAS ble vist tilliten, og arrangerer løpet i juni.

Styret håper og ønsker at medlemmene bretter opp ermene og støtter opp med bistand under arrangementet. Sett av helgen 16.-18. juni, og vær klar til å svare ja når du blir spurt om din hjelp!

Bjørn Sand



Et bilde av undertegnede for 20 år siden illustrerer tydelig at det er noen år siden KAS ble stiftet!

Etter å ha kjøpt en A-Ford av Leif Rust i 1971, jobbet litt med den noen år, og faktisk fått den kjørbare, så ble det stopp.

Bilen skulle lakeres og trekkes innvendig, - kostbare saker.

Jeg bodde på Kongsberg og bilen sto hos mine foreldre i Drammen.

Dette endte med salg, og gammelbilhobbyen ble lagt vekk "for godt". 20 år gikk, og livet var blitt annerledes.

Ungene var voksne og økonomien bedre. Gammelbilbasillen satt fremdeles i kroppen, og det endte med kjøp av et nytt A-Ford prosjekt i 1994.

### Syforening

Jeg var blitt kjent med flere med samme sykdommen her på Kongsberg og det hendte vi snakket frampå om å danne en "syforening" hvor vi kunne komme sammen og prate om felles utfordringer.

Dette endte med at jeg forfattet et skriv for å lodde stemningen for en klubb på Kongsberg, dette ble underskrevet av noen av de jeg kjente.

Interessen var såpass stor at vi sendte ut et nytt skriv hvor vi innkalte til et møte på Aas-Kafeteria 9. desember 1996.

### Kongsberg Automobilselskap

Resultatet ble stiftelsen av Kongsberg Automobilselskap 13. januar 1997.

Navnet ble adoptert fra en selskap som drev rutekjøring med bil i områdene rundt byen tidlig i forrige århundre. Og nå har det altså gått 20 år og vi er over 200 medlemmer.

# 20 ÅR KAS' HISTORIE

Det første valgte styret hadde Bjørn Evensen som formann, Halvor Syversen som sekretær, Torgeir Krogen som styremedlem, og undertegnede ble kasserer.

Etter noen møter på Aas-Kafeteria flyttet vi møtene til det gamle KIF-huset i idrettsparken. Da dette etter en stund ble for lite gjorde vi en avtale med HMK på Moane. Vi gjorde ferdig innredningen av den nybygde andre etasjen over butikklokalene, og fikk disponere dette som møtelokale.

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

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

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

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

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

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

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

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

### Kongsbergknekken

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

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

Vi satset på løp uten forhåndspåmelding, og godt vær på løpsdagen gjen-

nom flere år har vært et varemerke.

Da ser vi folk kommer!

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

### Årsskriftet

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

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

Redaktørjobben i KAS er fremdeles frivillig, og jeg kan slutte når jeg vil, eller når jeg blir bedt om å gjøre det. KAS er på jakt etter journalister og fotografer, og dette er godt betalte jobber. Lønna er det dobbelte av hva redaktøren tjener.

Jeg tenkte jeg skulle slutte etter ti utgivelser, men da jeg fortalte det til styret fikk jeg beskjed om at det var for seint, - jeg hadde allerede laget 12 nummer. Dette du holder i nå er nr. 19 etter hva jeg kan telle.

### Verv

I løpet av de 20 årene som har passert har flere bekledd formannsvervet.

Etter at Bjørn Evensen hadde hatt vervet i noen år tok Aage Torske over. Deretter hedde jeg vervet i to år før Knut Sommerstad tok jobben.

I 2007 var det på nytt Bjørn Evensen tilbake på topp. Han så på seg selv ikke bare som formann, han var President. Så i 2013 ble Ronald Andreassen valgt. Trist er det imidlertid å vite at av disse formennene har både Bjørn Evensen og Aage Torske gått bort.

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

*forsettelse neste side*

## FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer

Et lite tilbakeblikk på året som har gått. Automobilselskapet har avholdt 7 medlemsmøter på Lågdalsmuseet og vi har vært på besøk hos Øyvind Refsahl samt besøkt Syste Gamle Mølle hvor Steinar Skretteberg viste oss en imponerende samling gamle motorsykler og mopedder samt masse annet gammelt. På Sundhaugen har vi vært på grilling og vi har hatt julemøte med god mat og underholdning. Alle møtene har hatt god oppslutning med over 100 på grilling og 85 på julemøtet.

I tillegg til dette har vi kjørt psykisk utviklingshemmede under Hokksund Dagene, og vi har hatt med oss beboere fra Grevlingstien Trygdepensjonat på tur under Vestfossenmarken.

Vi har deltatt på Labrotorsdag og vi har markert Nasjonal Motordag.

Sommerturen gikk i år til Danmark med god deltakelse. På Høstturen var vi på Golsfjellet Fjellstue hvor Knut Arne Svang med stab stelte godt med oss både når det gjaldt mat og underholdning.

Han viste oss også sin flotte samling av veteranbiler.

Vi har deltatt på så mye at jeg nesten glemmer vårturen til Mæl og Rjukan. Her hadde vi først omvisning ombord i Storegut og vi hadde omvisning inne på Vemork. Litt dårlig vær, men den harde kjerne lot seg ikke skremme av dette.

Også i 2016 arrangerte vi Kongsberg Knekk på en utmerket måte og med stor deltakelse.

En del av oss deltok i Norgesløpet i Grimstad. Vi måtte teste dette arrangementet, for 16.-18. juni 2017 er det vi som står som arrangør.

Automobilselskapet feirer 20 årsjubileum i 2017 og den største utfordringen klubben har hatt blir vel dette arrangementet.

Norgesløpkomiteen arbeider godt og vi har hatt jevnlig møter og det meste begynner å falle på plass.

Påmeldingssjemaet ble lagt ut i slutten av november og til nyttår passerte vi 100 påmeldte.

Vi har et tak på 200 deltakere og påmeldingsfristen er 1. april. Knut Sommerstad har ei liste med ca 50 hjelpere, men vi trenger nok 20 til så ikke nøl, meld deres interesse til Knut. Det er snakk om noen timer en dag.

Temaet for Norgesløpet er skisport og sølv, så at Daniel Andre Tande vant Nyttårshopprennet kunne jo ikke vært bedre. Dette viser jo at skisporten fortsatt lever på Kongsberg.

Styret har et stort ønske om at dere medlemmer kommer med innspill til temaer og foredragsholdere på møtene og til andre aktiviteter.

Tilslutt vil jeg takke alle for god oppslutning i året som har gått og ønske alle et flott år i 2017 med våre gamle kjøretøy.

*Ronald Andreassen  
Formann*



# USA-TUR



Chicagos strandlinje

Midt i september reise Liv og jeg sammen med et vennepar til USA. Vi fløy via Stockholm til Chicago. Her var vi turister noen dager, og fikk sett endel av byen. Deretter hentet vi leiebilen vi hadde bestilt. Vi hadde oppgitt Ford Edge som ønske men fikk en Hyundai Santa Fe, og den var grei nok den.

Vi hadde med oss norsktalende GPS med oppdatert USA-kart, det er en god hjelp, og vi klarte etterhvert å finne veien ut av Chicago og satte kursen østover.

Første mål var Gilmore Car Museum i Hickory Corners.

Museet ligger ute på landbygda, og det kan se ut som det i utgangspunktet har vært en farm.

Hovedgrunnen til at vi ville hit er et ganske nytt A-Ford museum, men flere

bilmerker har museum på området. Her finner du egne bygninger for Lincoln, Cadillac, Franklin og Pierce Arrow. I tillegg har Classic Car Club of America sitt eget museum.

Hovedmuseet er imidlertid The Donald Gilmore Collection, samlingen til mannen som etablerte museet.

Fra Hickory Corners kjørte vi videre østover retning Detroit.

I Detroit var vi selvfølgelig på Henry Ford museet, eller "The Henry Ford" som det heter nå. Dette er like mye et generelt teknisk museum som et museum for Ford's produkter. Etter dette "parkerte" vi damene og satte kursen for "The Piquette Factory".

Dette er fabrikken hvor Henry Ford startet produksjonen av T-modellen.

Denne bygningen ble snart for liten, og

fabrikken ble flyttet til Highland Park. Bygningen har senere blitt benyttet blandt annet av Studebaker.

En interessegruppe har nå kjøpt bygningen og vil gradvis restaurere og tilbakeføre den til tilnærmet den stand den hadde da Ford bygde den.

Bygningen har idag en utstilling viet T-Forden og andre biler fra den tids-epoken. Områdene rundt dette museet er der bilproduksjonen foregikk, og der er det nå mye slum nå, store bygninger står til nedfalls.

Fra Detroit bar det videre østover og opp til Niagara Falls. Dette er en severdighet vi bare måtte ha med oss.

Vi parkerte bilen på den Amerikanske siden, og spaserte over broa og inn i Canada og videre opp til selve fossefallet. Et imponerende skue.

Fra Niagara kjørte vi sørover mot



Vår bil i over to uker, - Hyundai Santa Fe



A-Ford Museets bygning på Gilmore Car Museum. T-Fordene brukes til kjøreskole for vordene T-Ford sjåfører.



## LABROTORS DAG

Labrotorsdagen i 2016 hadde godt vær og godt fram møte både av gamle biler og skuelystne. Grassletta ved museet lager en fin ramme om arrangementet, og KAS kunne presentere bredden i bilparken





## KJENDIS

I forbindelse med en reklamefilm Bilspiten skulle lage var det behov for noen eldre utgaver av Volvo, og medlemmer i KAS stilte villig opp. En av hovedrollene ble gitt til Bjørn Åge Mælum som deltok med sin PV.



*Buick 37 Sykebil fotografert på Kirketorget. I 1947 var denne registrert på Kongsberg Krets av Norges Røde Kors*



Hershey. Markedet der var plottet inn i planene tidlig, og hotellrom var bestilt. Vi ankom dagen før markedet og rakk også å besøke bilmuseet til ACCA som ligger få kilometer fra Hershey. The Chocolate World rakk vi også å besøke. Så var det bare å finne fram gode sko og pusse brillene. Vi karene skulle gå på markedet i tre dager for å vurdere gammelt skrot. Neida, - det er ikke bare gammelt skrot. Her kan du finne det meste til amerikanske biler. Selv fant jeg en fin søkelykt til A-Ford straks jeg kom inn på markedet. Jeg syntes 300 dollar var mye for lampa og lot den ligge. Jeg hadde lyst til å finne prisnivået først. Jeg besinnet meg og gikk tilbake og bød 250 dollar, og lampa var min. Etter å ha gått der i tre dager hadde jeg sett en eneste som var helt lik hos en Stutz-forhandler. Pris: 1500 dollar, og den i hadde i tillegg en liten bulk. Vi kjøpte noen deler som vi leverte til et forkromningsfirma, og i disse dager venter vi på at delene skal komme nyforkrommet til Norge. Meget spennende! Fra Hershey kjørte vi til New York hvor vi tilbrakte de siste tre dagene.

Trafikkbildet i New York er totalt forandret siden jeg var der sist for 6 år siden. De gule drosjene er ikke lenger store amerikanere, nå er det små Toyotaer. I det hele tatt trafikkbildet i USA ser mere ut som ellers i verden nå, de store flaka er borte. Det er bare lastebilene som ser annerledes ut nå. Der er det snutebiler som gjelder. Etter nesten tre uker i USA var det godt å komme hjem til kjølig regnvær i Norge. Her var ikke hagene fulle av agitasjon for hvilken president som skulle velges.

*Siden både turkamerat Bjørn Olsen og jeg begge restaurerer Ford A Cabriolet var denne bilen svært interessant. Her studerte vi detaljene nøye!*

I de områdene vi kjørte der borte så vi mest: *Trump for President - Clinton for prison!* Den ene delen av ønsket ble oppfylt, - så får vi se hvordan det går!

*Bjørn Sand*

*Flere bilder neste side*





*Fra Franklin museet. Bare store luftavkjølte vogner*



*Fra Lincoln museet*



*Her en Hudson , men svært lik en Terraplan vi kjenner*

Her er to bilder fra Blestua tidlig i sekstiåra.

Det øverste bildet fra en dag med lite trafikk.

Bilen nærmest er mine foreldres Opel Kapitän 1952. Denne bilen hadde jeg mest øvelseskjøring med allerede fra fjortenårsalderen.

Bilen parkert foran Blestua er vanskelig å identifisere, men det kan være en Renault Dauphine.

Bildet under er fra en dag med mere trafikk, sannsynligvis i påsken.

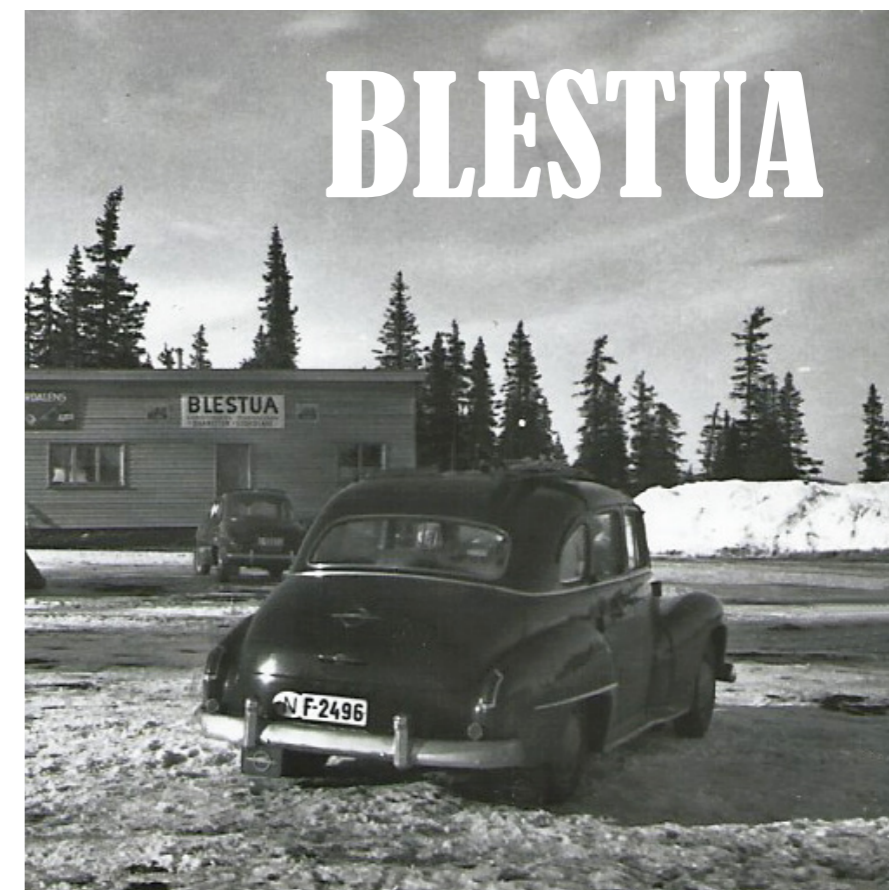
Parkeringen ved Blestua var den gang for liten til å håndtere den store tilstrømningen av skiturister på en godværsdag. Derfor måtte en være tidlig ute for å komme inn på plassen. Alternativet ble å stå nede i veien.

Av registreringsskiltene på bilene ser man at det mye Drammensbiler.

I forgrunnen ser vi en Opel Rekord 58-60, til høyre for den Standard Vanguard. Delvis skjult bak den kan det være en amerikaner, en 50-51 Ford.

I raden foran disse er det først to stk. Pobeda, en Volvo PV, en Skoda Oktavia og ei Folkevogn. Vi hadde ikke lært å si Volkswagen på den tida, og Folkevogn var ensbetydende med Boble.

Bak Pobeda'ene står en Ford Anglia og noe som ligner på en Hillman Minx. Lenger bort ser vi fronten på en eldre Hillman.



Veiene oppover Numedal var fæle i vårløsningen på den tiden, spesielt vestsideveien som måtte brukes for å komme til Blestua.

Bussene i bakgrunn er av ymse slag,

og fra mange forskjellige karosseribyggere. Snutebussene ser ut til å måtte stille bakerst.

*Bjørn Sand*





Lykkelig var jeg når det var trafikk foran oss i samme retning, da kom vi helskinnet ned denne gangen også. Etter hvert ble det utviklet utallige muligheter for trimming av Minier. Noe Per også ville benytte seg av. Under sitt studieopphold i Scotland ble det montert et Taurus trimsett bestående av større motorblokk (998 cm<sup>3</sup>), ny girkasse og større SU forgasser. Men dette var ikke nok, i et forsøk på å tyne enda noen hestekrefter ut av motoren hadde Per fått tak i en såkalt sportsspole som skulle gjøre underverket. Coilen ble montert og alt var klart for prøvekjøring. Motoren var ikke helt samarbeidsvillig og vegret seg for å starte. Etter hvert måtte jeg gå bak og prøve å skyve/løpe f-skaptet i gang. Det må ha samlet seg en god del bensin i eksospotta, for til slutt tente motoren og bensinen. Bilen fór av gårde som en rakett med en ildflamme fresende 3-4 meter ut av eksosrøret bak bilen! Jeg lo så jeg gråt, og Per måtte også trekke på smilebåndet!

Arild Sten-Halvorsen



Nok et gammelt Kongsbergbilde. Denne gangen fra Sandsværveien og den gang GM-forhandleren Halvor Sælebakke. Bilen på bildet ser ut til å være en Vauxhall Velox fra 1952-54, og den ser jo ganske ny ut, så bildet kan være fra midten av 50-tallet.

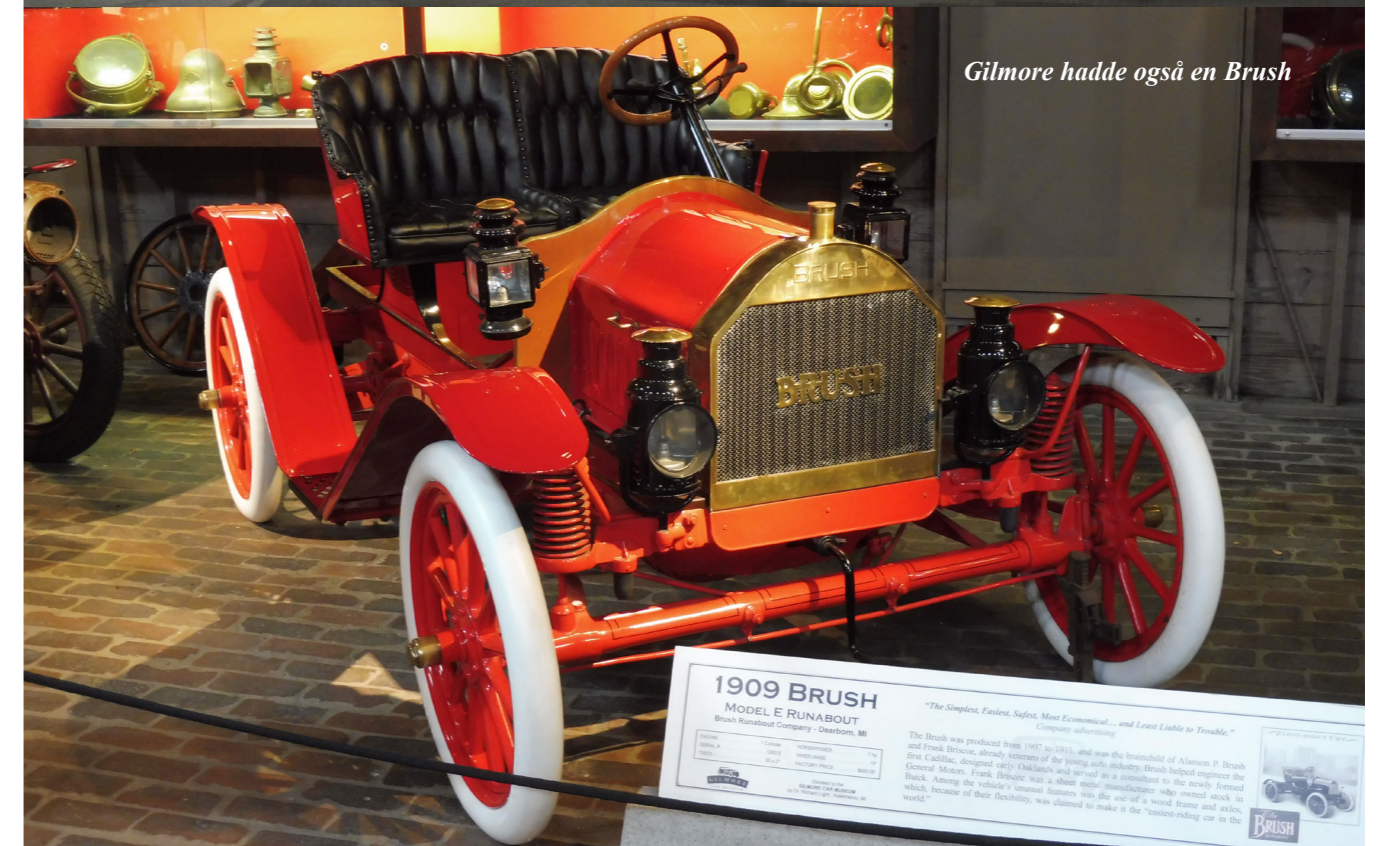
Bensinstasjonen ser jo ganske lik ut idag, etter at Bjørn Thomas Høen har satt den istand. Huset i bakgrunn er bygget om og modernisert i senere år, med inngangsparti på hjørnet mot oss. Uthuset i bakgården er vekk.



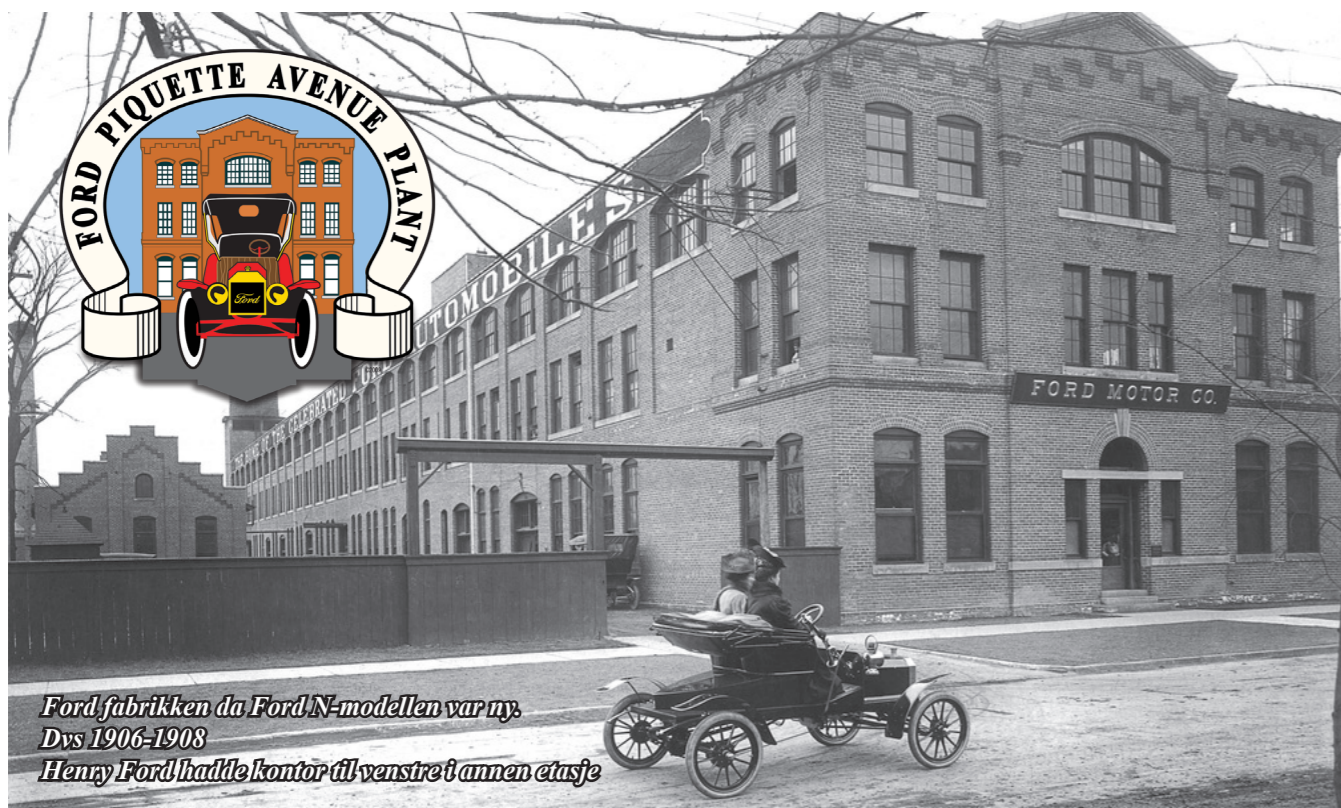
Gilmore hadde en avdeling med bare sportsvogner



I inngangspartiet sto denne Packarden og snurret



Gilmore hadde også en Brush



*Ford fabriken da Ford N-modellen var ny.  
Dvs 1906-1908  
Henry Ford hadde kontor til venstre i annen etasje*



*The Piquette Plant idag*



*En tidlig T-Ford. Utformingen på logoen på radiatoren tilsier produsert på Piquette Plant*

*Dette museet hadde også en Brush*

bakhjulene, her benyttes også gummi-fjærer.  
Alt i alt kan en si at konstruksjonen er en målbevisst jakt på minimale ytre mål, lav egenvekt og lav uavfjæret vekt, hvilket en kan si Alec lyktes godt med. Bilen har en hjulavstand på 2,03 m. og en total lengde på 3,05 m. og veier 585 kilo.

I oktober 1957 kun 8 måneder etter første blyantstrek var de 2 første prototypene på veien, og 26. august 1959 ble Minien offisielt tilbudt i alle land hvor British Motor Corporation's produkter ble solgt.

Det viste seg snart at den lille bilen var adskillig mer enn en vanlig billig husholdningsvogn. Kjøreegenskapene var sportslige langt over det en kunne forvente med presis styring og kontant fast fjæring. Minien kunne konkurrere både i rally og på bane med gode plasseringer på resultatlistene.

En god venn av Issigonis var racing og sportsbilkonstruktør John Cooper (hans biler vant Formel 1 i 1959 og 1960) og han begynte å jobbe med Minien. Resultatet ble Mini Cooper med økt motorvolum på 998 cm<sup>3</sup>, og 2 SU forgasser som resulterte i 56 hk. Pat Moss, søster til Stirling Moss vant mange rally i vognen og Paddy Hopkirk vant Monte Carlo rally i en Cooper S med større motor. En ny modell av Mini kom i 1965 hvor den største forandringen var at gummi-fjæringen var byttet ut med Hydrolastic fjæring, for øvrig var bilen den samme. Forandringen medførte kun at den var mer sivilisert med en mykere fjæring og ikke oppførte seg fullt så kontant i alle bevegelser, kort sagt en mer behagelig bil. Salget av Mini tok helt av og bilen ble den eneste britiske bil som stod først på listen over historisk størst salg med en totalproduksjon på 5,3 millioner fram til år 2000.

I 1961 ble Alec Issigonis forfremmet til direktør i Austin Motor Company og 2 år senere kom han med i ledelsen i BMC som direktør. Som en heder for genial ingeniørkunst ved utviklingen av Mini ble han slått til ridder av Dronning Elisabeth som Sir Alec Issigonis i 1969. Som pensjonist fortsatte han som rådgiver i firmaet til 1987. Han døde den 2. oktober 1988.



### Mini i klubbssammenheng

Det er vel ikke noen stor hemmelighet i KAS at Per Hroar Olsen har hatt et par Minier i sitt eie. I perioden 1963 til 1969 hadde han en 62-modell Austin Seven 850, og fra 1969 til 1970 en Austin Mini med den større motor på 998 cm<sup>3</sup>. Spesielt med den første knytter det seg en del episoder og anekdoter til som kanskje kan ha interesse for noen. Når det dukker opp en ny bil skal den jo prøvekjøres, så min kone Wenche ville prøve en tur. Hun hadde et ærende hos en venninne på den andre siden av byen og dro av gårde. Ikke lenge etterpå var hun tilbake men ble sittende i bilen. Etter hvert skjønnte vi at hun prøvde å signalere at hun ikke kom ut. En bil med skyvevinduer og en snortvers over døren til å dra i for å komme ut, hadde hun ikke vært borti før!

Billøp var vi interessert i, spesielt i Sverige. En gang skulle vi til Karlskrona med koner i hver vår bil. På svenskesiden lå vi i godt driv i ca. 80 km/t, vi i vår Fiat 1100 og Per og Gunn i sin Mini. Plutselig åker Minien forbi som et oljet lyn og forsvinner bortover veien. Vi lurte på hva som hadde fart i dem som plutselig fikk slik hastverk. Forklaringen fikk vi da vi kom fram til campingplassen. En oppfliset gassvire hadde hengt seg opp på full gass. Som det fremgår av det som er nevnt ovenfor er jo den lille bilen i besittelse av spesielle kjøreegenskaper, med et hjul i hvert hjørne, stiv avfjæring og direkte styring omtrent som et sykkelstyre kunne det kjøres fort, spesielt på svingete veier. Problemet var at dette skulle bevises hver gang det var passasjerer i vognen. For mitt vedkommende ofte når vi var på vei nedover de gamle Liebakkene.



# MANNEN BAK MINIEN



Alexander Arnold Constantine Issigonis, best kjent som Alec Issigonis er sannsynligvis det største navn innenfor vår tids automobilteknikk. Han skapte BMC's Austin Seven/Morris Mini Minor 850. Det er ingen annen konstruktør i dag som har kommet med så banebrytende nye ideer med en konstruksjon som gir en så rasjonell og riktig automobilteknikk uten å tenke på, eller rette seg etter publikums smak. Issigonis skapte en mesterlig bil til hverdagsbilisten ut fra nåtidens trafikalske krav.

Issigonis var født i den greske landsbyen Smyrna, nå Tyrkia, den 18. november 1906. I Smyrna så han en bil for første gang i en alder av 12 år. Både bestefaren og faren var ingeniører og familien bodde i Smyrna til 1922, da de etter 6 måneders opphold på Malta dro videre til England. Faren døde på Malta, så Alec og moren måtte fortsette reisen alene.

I London studerte han ved Battersea Engineering og i 1934 begynte han å arbeide hos Humber Ltd. i Coventry med utviklingen av en uavhengig forhjulsfjæring. Bare 2 år etter, i 1936 ble han ansatt hos Morris Motors i Cowley på grunn av spesielle evner og kunnskaper om utvikling av bilchassis. Under krigen arbeidet han med

utvikling av lette militære kjøretøy for Morris og annet militært utstyr.

I 1952 flyttet han til Alvis Cars hvor han utviklet en avansert luksusbil som var merket verdig men ikke svarte til Issigonis filosofi, en prototype som aldri ble produsert fordi kostnadene var langt over Alvis's resurser. Samme år gikk Morris Motor sammen med Austin Motor Company og dannet British Motor Corporation (BMC).

Fra 1955 arbeidet Issigoni som teknisk direktør i en Austin fabrikk i Longbridge med oppgave å designe 3 nye modeller, en liten bybil, en familiebil av mellomstørrelse og en stor prestisjebil.

Den gode Alec var kjent som en hyggelig og en smule selvironisk kar som ikke var spesielt glad i matematikk, han har etterlatt seg en del utsagn som:

*\* Matematikk er fienden for ethvert virkelig kreativt menneske.  
En kamel er en hest designet av en komité.  
En ekspert er noen som forteller deg hvorfor du ikke kan gjøre noe.  
Publikum vet ikke hva de ønsker, det er min jobb å fortelle dem det.*

## Utviklingen

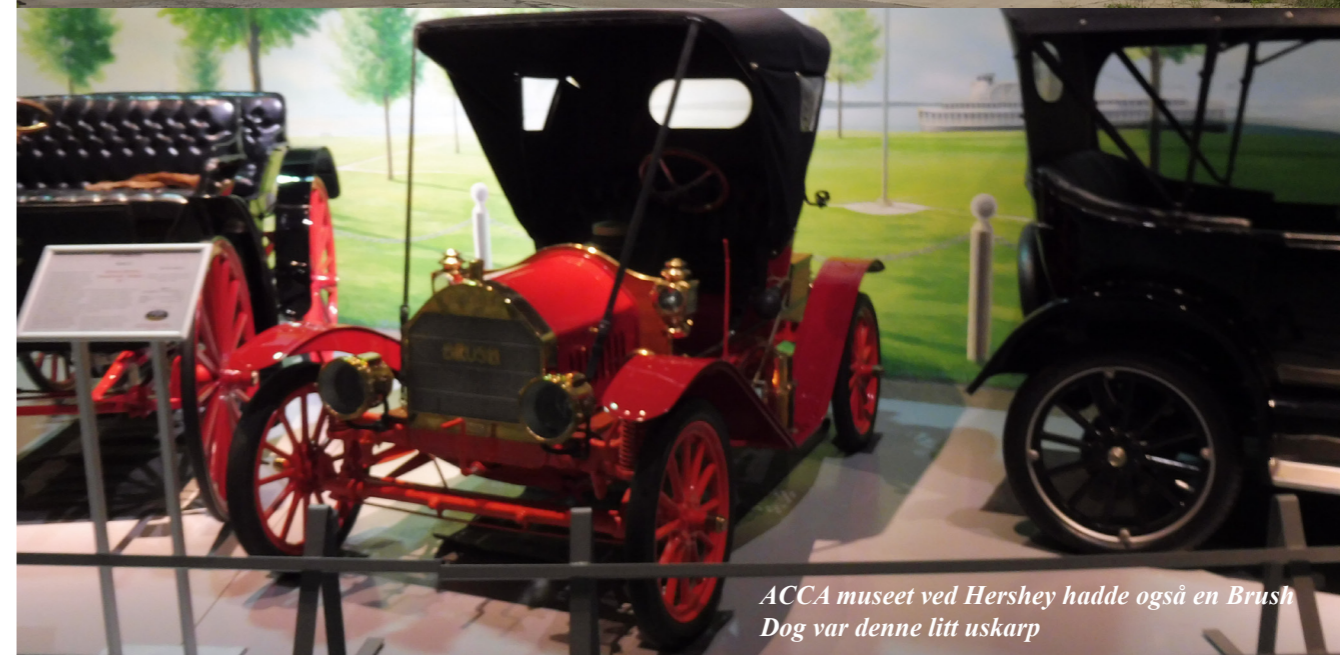
Grunnlaget for den lille praktiske bybilen var gitt med kravet om minimal total lengde. Deretter tok Alec for seg vognens indre mål ved å beregne hvor mye plass som trengtes for at 4 voksne mennesker skulle sitte behagelig. Dermed var de ytre mål nærmest gitt. Andre krav var at 80 prosent av bilens volum skulle nyttes til passasjerer og bagasje, og den skulle ha små hjul i hvert hjørne.

For ytterligere å spare plass ble girkasen lagt i motorens bunnpanne sammen med differensialen, deretter ble hele enheten lagt på tvers i bilen. De små hjulene (10") gir nok litt mer arbeid for hjulopphengning, fjæring og demping, men dette er Issigonis spesialområde, så det er vel derfor det er gjort noe ekstra ut av disse elementene. I forhjulsopphengningen benyttes store gummiklosser som fjæringselement, noe som gir progressiv fjæring med stor egendempning samt liten uavfjæret vekt.

Styringen er ved hjelp av tannstang og den er ganske direkte med 2 1/3 rattomdreining fra stopp til stopp. Bakhjulsopphengningen har langsgående svingarmer som er rettet bakover og er ikke forbundet med hverandre. Noe som gir en uavhengig fjæring av



*Skrått over gaten for den gamle Ford fabrikken lå the Fisher Body Plant 21, et tydelig eksempel på situasjonen i Detroit. Her produserte Fisher karosserier for GM, og dette var en av verdens trevleste industristrøk*



*ACCA museet ved Hershey hadde også en Brush Dog var denne litt uskarp*



*Så var det Hersheymarkedet*



Det gjelder å fange interesserte kjøpere



Packarder til salgs på markedet



Lampa som ble med hjem



Mulighetenes marked



**Tur til Øy fjell**  
En 64 modell MG B og en 58 Ghia har mange mil sammen, dette bildet er fra en fjelltur sommeren 2016 nær Møsvann.

**Danmark 2017**  
Sommerturen til KAS gikk i år til Laasby i Danmark. Det var mange biler som møtte opp på kaia i Larvik. Fra Hitshals ble det kjørt mange mil før vi var fremme i Laasby Vi kjørte i små grupper og vi stoppet på forskjellige steder for å spise under veis. En del stoppet på Caffè Bondestuen. Alle kom vel fram til Laasby Kro.  
Dagene gikk med til forskjellige gjøremål. I det vesle tettstedet vi bodde var det ikke så mye å foreta seg bortsett fra et marked hvor de solgte mye saker å ting. Noen var på Jysk Automobilmuseum.  
Men den fineste utflykten var buss og båttur til Himmelbjerget ca. 147 meter over havet.  
En del av reisefølge tok også lokalbussen inn til Århus og tilbrakte en dag der. Turkomiteen hadde som vanlig gjort en flott jobb med og legge ting til rette for oss.  
Takk for en fin tur.



**Høsttur**  
En gruppe fra Sandsvær/Kongsberg reiste opp til Lampe-land og over til Sandsbråtan i Eggedal for å ta en matbit ved Soneren i strålende vær. Så kjørte vi til Bromma hvor vi møtte en del andre som hadde kjørt en annen rute. Turen gikk så videre for så å ende på Golsfjellet Fjellstue. Vertskapet tok i mot oss og serverte kjempemat til alle måltider. Innehaveren av Fjellstua er en bilentusiast og har mange fine biler som vi fikk besku.  
Fjellstua er vel godt kjent i bilmiljøer rundt om i Norge. Petter Solberg giftet seg her har et eget rom her. Lørdagen gikk mange en lang tur på fjellet i kraftig vind. Mange dro på en flyplass i nærheten hvor det var Chevrolet Corvette treff. En benyttet også anledningen til å teste flykunnskapene sine. Hjemturen for endel av oss ble kjørt fra Nesbyen og over til Rødberg og ned Numedal. Nok en vellykket høsttur men gode venner.

Knut Sommerstad



#### Sommeravslutning på Sundhaugen

2016 ble intet unntak når det gjelder sommeravslutningen til KAS. Kjempestor deltagelse, og som vanlig stiller Hokksund gjengen med "kokker" og matutdelere. Værgudene var også i kjempeslag den kvelden.

#### Mølla i Syste

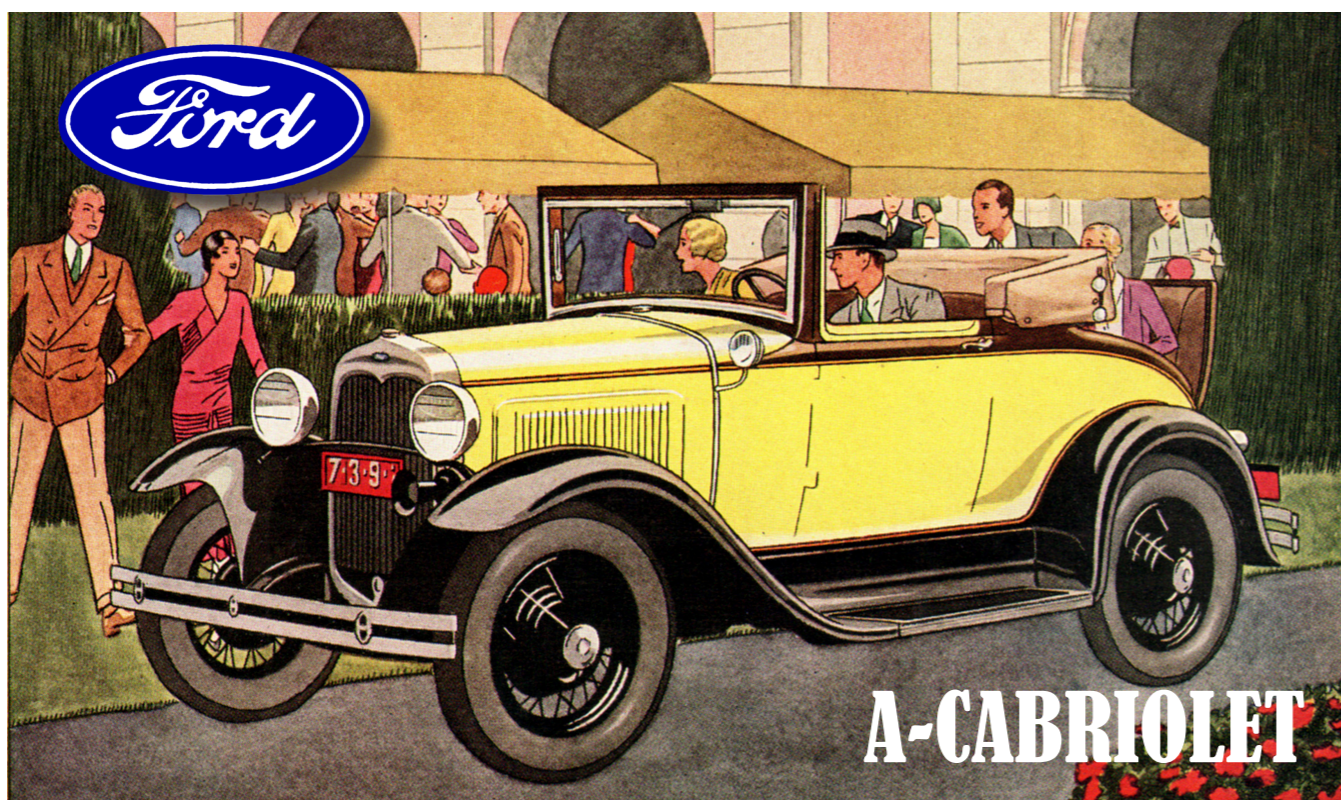
Klubbmøte den mandagen skulle vi på kjøretur å besøke hr, Skretteberg, mannen med maaaaange to hjulinger og noen biler. Det var en lang rekke med klassiske biler som dro fra Hokksund den kvelden og det ble en fin tur opp til Syste Mølle. Det er utrolig hva den mannen har samlet. Mopeder og MC'er i flere etasjer, og biler i kjelleren. Selv om vi har besøkt stedet tidligere er det like imponerende hver gang. Hjemturen gikk via Nedmarken Truck stop hvor vi ble servert mat og drikke. Da vi dro derfra var mørket kommet, men jeg tror alle kom vell hjem, også de med Lucas el. system.



*Første startende er Knut Arne Windsand med sin Brush. Han ønsker å starte tidlig, for det er dårlig lys på bilen. Han vil gjerne være tilbake før det blir mørkt.*

Kongsbergknekkken ble arrangert i kjent stil 13. august 2016 med bra fram møte. Totalt 166 startende. Knut Sommerstad og hans medsamsvorne har fått godt tak på arrangementet. Denne gangen ble det gjort endel grep for å teste ut måter å gjennomføre løpet på med tanke på Norgesløpet 2017. I fjorårets utgave var det spesielt mange Triumph TR6 med siden dette var opptakten til et arrangement de hadde selv og som strakk seg over hele helga. Vinner ble Endre Vårviøken fra Undrumsdal med en Mercedes 300.

I 2017 arrangeres det ikke Kongsbergknekkken siden vi i juni skal arrangere Norgesløpet.



Første prøvesammenstilling med det "siste" egenproduserte sidestykke



Garasjeprosjektet skulle jo gå som en røyk etter at jeg ble pensjonist - trodde jeg. Jeg har etterhvert laget mange sidestykker til bakparten av karosseriet. Utfordringene er mange: De skal passe både over og under, og foran og bak likeså skal vulsten passe både midt på døra og under døra. Dette har jeg etter mitt skjønn nå kontroll på. Men så er det denne skjermbuen da, den skal ha nøyaktig riktig radius for å klemme mot bakskjermen. De siste vi laget ser foreløpig bra ut, så det er håp om at dette kapitelet kan avsluttes. Nå er dette så store biter at vi må være to som ruller i det engelske hjulet, og dermed prøver vi ikke dette hver dag. I mellomtiden har torpedoen blitt lappet sammen og en forskjerm har fått brønn og er tilpasset. De grønne hjulene gir en pekepinn om fargevalg. En som kjenner A-Fordene veit at det da er tre valg. Jeg kan velge helsort, to grønnfarger og sorte skjerner (som Forden Grønli hadde), eller mørk grønn og sort på karosseriet og sorte skjerner. Stripa blir apple green som hjulene. Det blir nok det siste alternativet, - Brewster Green. Men masse annet småtteri er unnagjort, og nye utfordringer dukker opp etterhvert.



Etter å ha kjørt i byens nærhet går løypa mot Øvre Eiker med post og lunch på Sundhaugen som ligger på landtunga mellom Eikern og Fiskumvannet.

Etter lunch kjører deltagerne til Norsk Motorhistorisk Senter på Burud, et stykke nord for Hokksund, på Drammenselvas vestsida. Der er den siste posten, og deltagerne får tid til å se seg om. Pass tiden selv! De aller eldste klassene vil etter ønske få kjøre en enklere løype.



Tilbaketuren går via Gamle Kongsbergvei som er Norges første riksvei. Anlagt av Christian IV for å bringe sølv fra Kongsberg videre til København. Underveis kjører man over Smedbrua, fra 1767, og som fremdeles er i bruk.



Under nedkjøring til Kongsberg passerer man den gamle Bomstua hvor det ble innkassert bompenger fra de som brukte veien i tidligere tider. Tilbake i byen er det innkomst, parkering og premieutdeling.



Lørdag kveld er det festmiddag i Magazinet som ligger rett over gaten for Quality Hotel Grand. Kongsberg Automobilselskap ønsker å se deg på Kongsberg i Norgesløpet 2017. Dersom pågangen er stor vil vi måtte begrense antall påmeldte i enkelte klasser, da med fortrinn for medlemmer i LMK-tilsluttede klubber.

Dette løpet setter større krav til oss som arrangør, og styret og løpskomiteen setter sin lit til at medlemmene stiller opp og gjør en innsats i denne helgen. Mere informasjon vil bli gitt etterhvert.

Under et bilde av Kongsberg sentrum sett fra nord. Grand Hotell markert til venstre og Smeltehytta til høyre



## Norgesløpet 2017

Kongsberg Automobilselskap kan ønske velkommen til Norgesløpet på Kongsberg 16. - 18. juni 2017. Automobilselskapet feirer 20 års jubileum i 2017, og LMK har tildelt oss Norgesløpet slik at vi kan invitere hele veterankjøretøy-Norge til byen. Norgesløpet er et nasjonalt hovedløp for kjøretøy 30 år eller eldre, åpent for internasjonal deltagelse. Løpet vil ha klasseinndeling som et FIVA B-løp, men med egen klasse for nyttekjøretøy og egen klasse for motorsykel/moped. Tema for arrangementet er sølv og skisport, med bakgrunn i Kongsbergs sølvgruver og skimiljø gjennom mange år.

Hovedarrangementet er lagt til Quality Hotel Grand midt i sentrum. Registrering og overnatting er her, og starten for løpet og festmiddagen er i hotellets umiddelbare nærhet.

Vi formidler overnatting på Quality Hotel Grand, men Kongsberg har flere mulighet for de som ønsker å ordne noe selv.



Fredag kveld kl. 19:00 vil deltagerne få mulighet til å møtes i den gamle smeltehytta til Kongsberg Sølvverk. Denne ligger i gangavstand fra hotellet, og der vil det bli gitt mulighet for gratis omvisning i Bergverksmuseet, Skimuseet og Bedriftsmuseet til Kongsberg Våpenfabrikk. Enkel mat og drikke selges.

Deltagere som overnatter tilbys plass parkeringshus i hotellets umiddelbare nærhet. Oppstilling før start er på anviste plasser.

Løpet lørdag starter med en runde i Kongsbergs omegn, og er innom flere av byens severdigheter.

Første stopp er en fotopost på Bjørn Thomas Høens restaurerte Esso-stasjon med opprinnelse fra bilens barndom.

Deretter bærer det opp i Funkelia, byens skisenter, for første post.



Mens flere av medlemmene i KAS var på vei til Danmark dro jeg på A-Ford tur til Sverige, - Grensetreff i Båstad. Etter Grensetreffet dro vi tre Forder i følge over til Danmark og kjørte sydover fra København og ned på Lolland hvor vi overnattet i Fuglesangparken. I strålende vær spiste vi frokost ute morgenen etter, og bilene ble pakket for turen videre over på Fyn. Min Tudor var imidlertid ikke helt villig denne morgenen, gikk dårlig på tomgang og hadde lite trekkraft. En test ved å kortslutte plugger ga konklusjon om utett toppakning mellom sylindere tre og fire. Dette er et sted som ikke fører til vannlekasje, og det ble besluttet å forsøke seg videre. Vi kom oss til Odense og videre til Viborg før vi kunne ferge fra Hirtshals. På denne måten kom vi forbi Silkeborg en dag etter at KAS hadde dratt hjem. Vel hjemme ble det demontering av toppløkk og ny toppakning. Dermed er Forden like sprek som før.

*Bjørn Sand*



Fordforhandleren på Kongsberg, Brødrene Sælebakke fotografert i ca. 1970. Dette er Sina-hjørnet eller nå bedre kjent som Bekkedokk. Dateringen er basert på den nye bilen i utstillingsvinduet, en Ford Capri Mk 1, produsert fra 1969 til 1973. Bruktbiler: Ford Taunus 12M, Ford Cortina og VW 1200. Lenger ned Ford Taunus 17m, Ford Anglia og flere Cortinaer. Mannen med feiekosten er ikke Asmund Lislien



# HER BLI' DET BIL - RAI, RAI!

*Som i fjorårets årsskrift låner jeg igjen DDE's sangtittel, om enn lett omskrevet. Her kommer på oppfordring en liten oppdatering, men med store visuelle fremskritt!*

Etter at all sveising var fullført skulle bilen flyttes til andre verksteder. Jeg valgte derfor å fullføre restaureringen av forstilling, bakaksel og skjermstøtter her hjemme, og sendte dette over sammen med nye dekk, styring og bremsedeler, samt detaljerte instruksjoner for montering på den ferdige ramma. Utover våren ble alle karosserideler lakkert separat inn- og utvendig. Med noen mindre deleproblemer – som ble fikset lokalt (de er flinke til slikt!) – begynte virkelig bilen å ta form igjen! Så kunne det omfattende interiørarbeidet begynne. Her ble original-interiøret reproduisert med stoff og vinyl jeg skaffet fra USA, mens nye sideplater, tepper og kantbånd ble laget lokalt. Videre bygget de nytt svigermorsete samt kombinert baksete og hattehylle etter mine tegninger, og laget «windlace» til skjermene og frontlyktene

i matchende vinyl. Jeg er særdeles fornøyd med totalresultatet! Parallellt med dette pågikk kromming og polering av metalldelene samt oppussing av instrumenter, brytere og smådeler som ikke ble skiftet ut – igjen med stor kreativitet. Utover sensommeren ble også det sprukne rattet støpt nytt (her et muligheter for flere!), samt Bjørn Sands eminente «woodgrain»ede



vindusrammer og dashbord montert. Den nye kabelmatta ble lagt opp - men blir koblet opp her hjemme - likeledes ble nye bensin- og bremsesør lagt, og dør- og vindusmekanismer, styring, pedaler samt alle glassruter kom på plass. Da var det snart slutt på den tillatte 2-årsperioden for midlertidig import til Latvia, og den 5.oktober ankom



endelig bilen på tilhenger – til Red Racing Motorverksted på Sysle utenfor Vikersund! Motoren ble opprinnelig demontert som undervisningstema på bilmekanikerlinja i Drammen, men ble i høst sendt til Sysle for planing og boring. Nytt sett slidedeler og pakninger ble anskaffet, veiva skrudd sammen og balansert, «blyfri» ventilseter installert og ytre deler sendt til kromatering. Så og bare de nye ventilene nå kommer, så skal motoren installeres sammen med den overhalte drivlinja. Det blir en spennede tid de neste ukene! Siden jeg ikke lenger har en egnet garasje plass, vil den resterende sluttmonteringen av kabelmatte, støtfangere, pyntelister og øvrige løse deler bli gjort i Hvitvingfoss. Og så regner jeg nå med at bilen kommer på veien til våren!



Ole Christian Renskoug

