

AUTOMOBIL

Chaufføren

2014

ISSN 1892-1663



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING 2014

Kongsberg Automobilselskap har lagt sitt 18. driftsår bak seg. Medlemsmassen er stabil. Vi var 203 medlemmer ved årsskiftet mot 204 samme tid i fjor.

Det har vært ett ordinært driftsår med styremøter, medlemsmøter, utflukter med beboere fra eldreheim og flere turer til fjern og nær. Vi har også gjennomført Kongsberg knekken for 15. gang.

13. januar.

Terje Koch tok oss med på en eventyrlig reise som markerte 100 års jubileet for Lincoln Highway, den første sammenhengende veien for biltrafikk fra øst til vest i USA. Han og Svein Rust fra Hokksund var med i et følge på 78 veteranbiler som ble skipet fra Norge, samt noen få andre land, til New York, hvorpå jubileet ble markert med en 4 ukers tur tvers over USA til San Francisco. Denne kvelden hadde 57 medlemmer tatt turen ut i vinterkulda for å høre Terje fortelle og vise film. Møtet ble avsluttet med kaffe, boller og utlodning.

10. februar.

Årsmøtet samlet 47 medlemmer. Formann Ronald Andreassen ble valgt til møteleder. Årsberetning og regnskap ble godkjent uten kommentarer. Liste over verdigjenstander tilhørende klubben ble også gjennomgått.

Medlemskontingenten beholdes på kr. 250,- pr. år. Under innkommende saker ble det fremlagt styrevedtak om at vi går inn for å gjennomføre Norgesløpet i 2017. Sæbjørn Nærø leder denne komiteen.

Valget ble som følger:

Sekretær: Pål Kjeldsberg, gjenvalgt for 2 år.

Styremedlem: Halvor Thorsdalen, gjenvalgt for 2 år.

Varamann: Sæbjørn Nærø, nyvalgt for 1 år.

Formann, Ronald Andreassen og kasserer Jon Aase var ikke på valg.

Plakett for lang innsats i Styret ble tildelt Knut Gunnar Lie.

(Denne skulle Knut Gunnar fått på årsmøtet i 2013, men p.g.a. benbrudd var han ikke til stede.

Derfor ble han hyllet i år.)

10.mars.

Dag Syvertsen fortalte fra bilmessen i Bremen.

Aprilmøtet gikk ut pga påska

11. mai.

Vårtur til Holmsbu med besøk på Tronstad gård.

12. mai.

Garagebesøk til Vikersund hos Kjell Thon.

5-10. juni.

Sommertur til Vestlandet.

14. juni.

Hokksunddagene

16. Juni.

Sommeravslutning

Ca 85 personer deltok på sommeravslutningen til KAS på Sundhaugen i et nydelig vær.

4.august.

Planleggingsmøte for KongsbergKnekkene.

9. august.

Kongsberg Knekkene ble i år arrangert lørdag 9. august med ny deltakerrekord. 157 kjøretøyer stilte til start på Kirketorget.

Ruta gikk ned Klokkarbakken, gjennom flerbrukskrysset ut Gomsrudveien til Labro, ned i Lysmyra, opp til Heistadmoen, Ljøterudveien, Sagvoldveien, Kløvstadhagen og til Berg skole. Deretter gikk turen til Skogskolen i Saggrenda videre langs Bergmannsveien til Funkelia og tilbake til Kirketorget for målgang.

Løpet ble gjennomført uten uhell eller andre problemer, været var også på vår side, tross dårlige meldinger tidligere i uka. Vinneren ble Per Olav Bergerud.

Senere ble bilen overtatt av Tor Nyhus på Nordkisa som satte igang restaurering.

Det var Jan Tolfsby reddet bilen fra å bli skrotet mens han jobbet som bilsakkyndig i Drammen. Den var da ombygget til lastebil, og hadde fått hard medfart.

Jeg har hatt kontakt med Nyhus i noen år, og vært og tittet på Lancian tidligere, men sist sommer var den på det nærmeste ferdig og da var det på tide med et nytt besøk.

Bilen var bruksbil da faren min hadde ferskt sertifikat og mine foreldre fremdeles bare var kjærestere, derfor var det naturlig å ta med mora mi som da nettopp hadde fylt 95 år på et besøk til Nordkisa.

I tillegg var min kusine med, siden hun også hadde vært med på turer i Lancian.

Selv har jeg ikke opplevd bilen fordi den ble solgt noen måneder før jeg ble født.

Tor Nyhus har restaurert bilen til en meget høy standard, og den er idag blitt en utpreget messingbil. Da bilen var ny like etter første verdenskrig var messing mangelvare og bilene som ble produsert på den tiden hadde ikke så mye messingdetaljer. Lakk og nikkell var fremtredende og bilene hadde ikke den gløden som var vanlig før krigen. Tor har rekonstruert bakparten av karosseriet og laget nye skjermer. Kallesjen er på plass og alle detaljer har fått en kjærlig behandlelig slik at bilen fremstår som et smykke. Prosessen har tatt over 30 år og det er nedlagt både mye tid og mange penger på å kunne få bilen i den stand den er i idag.

Nå kunne min mor igjen klyve opp i baksetet på Lancian nok engang nesten 70 år etter at hun satt der sist.



Lancia Kappa 1919 ferdig restaurert etter over 30 år som prosjekt. I baksetet tv. Unni Lysenstøen og til høyre Erna Sand

Under: Min far Hans Sand starter Lancian under en feritur. Min mor Erna Sand sitter midt i baksetet sammen med to svigerinner. Bildet er tatt i 1938 eller 39.



Bjørn Sand



REDAKSJONELT

Så er det tid for årsskrift, - utgivelsene blir tettere kan det føles som, - eller er det dette at årene går forterer etterhvert som man blir eldre.

I barndommen varte et år en halv evighet, nå rekker vi snart ikke å stille klokka til sommertid før den skal stilles tilbake igjen.

Ikke før har vi satt veteranbilen inn for vinteren skal den ut igjen, og alle oppgavene vi skulle gjort med bilen i løpet av vinteren de rakk vi ikke.

I egen garasje går det fremdeles sakte fremover med karosserbygging til den "nye" A-Forden.

Det er stadig utfordringer å takle, og gleden ved å mestre en ny oppgave er påtagelig.

I løpet av året har jeg klart å lage noen platedeler med engelsk hjul, noe som gir håp om at dette skal la seg gjennomføre tilslutt.

Nå må jeg få gjort ferdig dørene slik at disse står der de skal for tilpassing av den bakre delen av karosseriet.

Motoren er levert til overhaling, og det meste av nødvendige deler til å ferdigstille understellet er på plass.

Til høyre: Prøvemontering av egenprodusert sidestykke på Cabrioletprosjektet

Min bilinteresse og påfølgende veteranbilinteresse må tilskrives bl.a. at min far arbeidet som sjåfør da jeg var i guttedagene. Derfor var det alltid biler tilgjengelig til helgeturer også selv om vi til å begynne med ikke hadde egen bil. Min farfar var også sjåfør og kjøpte egen bil allerede i 1937, det året faren min tok sertifikat.

Denne var en 1919 Lancia Kappa, og denne bilen ble brukt på mange ferieturer både før og etter krigen. Albumbildene og historiene rundt denne Lancian trigget nok min veteranbilinteresse, og det var denne bilen jeg jaktet på i begynnelsen. Jeg klarte å spore opp bilen ved hjelp av bl.a. Per Bakke tidlig på syttitallet, men jeg klarte ikke å få tak i den.



14. august.

Denne torsdagskvelden stilte 43 medlemmer ut sine kjøretøyer på grasbakken utenfor kafebygget på Labromuseet. Været var litt utrygt, men vi var heldige og hadde en fin ettermiddag med mange interesserte publikummere. Det dukket opp flere medlemmer som ikke er aktive ellers, dette satte vi pris på, så oppfordringen er: Fortsett med det!

24. august.

En glad gjeng tok turen til Vikersund stasjon, i farten kunne vi telle 18 biler fra vår forening. Mororhistorisk klubb Drammen møtte med noe færre kjøretøyer, mens lokale aktører fra Vikersundområdet fylte opp resten av plassene ved stasjonen.

De som ville kunne ta toget opp til Krøderen, mens vi andre kjørte innom alle stasjonene og strekningen og vinket til toget.

På Krøderen stasjon ble vi tatt i mot av parkeringsvakter som sørget for at bilene ble behørig parkert.

Det ble etter hvert premieutdeling og første og annenplass gikk til KAS folket. Premien var enten en flott bilmodell eller en tur i baksetet på en rød amerikaner med V8 bulder.

Det kom ei skur i det øyeblikket vi parkerte, så dette la nok en liten demper på dagen, men til tross så var dagen fin både før og etter skura!

30. august.

I overskyet, men oppholdsvær, møtte 14 flotte veteranbiler fra KAS, med enda flottere sjåførere, opp på Grevlingstien Trygdepensjonat i Vestfossen. Forventningsfulle deltakere stod klare for «årets store» biltur.

Det handler om å lage liv i livet for deltagerne. Og med god hjelp fra Hege Kvitle som organiserte dette, samt gode pleiere, ble deltagerne hjulpet inn i de gamle doningene. Noen hadde klare meninger om hvilken bil de skulle kjøre i. Magnus ville kjøre Porsche i år som i fjor og det fikk han. Grete ville kjøre A-Ford. Hun kjente disse bilene og kunne fortelle Bjørn Sand hva de to fargene på bilen het. Eli ville kjøre med den kjekkeste karen og det fikk hun.

Hun satt på i en åpen Plymouth.

Turen gikk til Fossesholm, hvor vi forente oss med traktorene fra Skrothaugen Maskinlag. Presis klokken 1130 kjørte vi inn i markedsgata som var full av salgsboder og stands. Masse mennesker som vinket. Passasjerene koste seg og fikk hver sin rød rose fra Arbeiderpartiet.

Etterpå gikk turen opp til Røkeberg, ned til Horne, så en tur gjennom Hokksund sentrum før vi returnerte til Trygdepensjonatet. Deltakerne smilte fra øre til øre og tinget plass til neste års tur.

Etterpå serverte Wenche kaffe og kaker til alle sjåførene i The Old Mans Garage. Et meget vellykket arrangement.

5-7. september.

Høsttur til Ranten hotell i Rukkedalen

8. september.

Vi dro fra Hokksund i 12 gamle biler mot Hønefoss. En av klubbens fineste A-Forder fikk en punktering underveis og gjorde vendereis.

Vel framme på Norsk Samferdselshistorisk Senter ble vi møtt av Jan Østlund som holdt en orientering om stedet. Deretter fikk vi omvisning i utstillingshallen, fikk startet opp flere diesellokomotiver og sist men ikke minst fikk en tur på skinnegangen med inspeksjonsvogna. Siden var det klatring på lokene, store gutter fornekter seg ikke!

Gutta på NSB hadde kaffen klar, og vi hadde med ferske rosinboller fra Lampeland, så det ble riktig hyggelig inne i spisevogna, som var en gave fra NSB, før vi satte snuten hjemover. Totalt var vi 27 medlemmer som tok turen denne kvelden.

13. oktober.

Motorsportslegenden John Haugland kom på besøk og kåserte om sine første år innen bilsport. Vi fikk høre mange morsomme historier, og også hvordan han fikk kontakter på Skoda Fabrikken og ble fabrikkfører. John har en fantastisk hukommelse og snakket uavbrutt i en drøy time. Etter en lite pause med boller og kaffe så vi en innbord film fra en Tatra 1958 modell med stor luftavkølt V8 motor. Heftig lyd. Opptaket var fra Goodwood i England. Sommerturen 2015 til Gotland begynner å bli fulltegnet, men det er fortsatt noen ledige plasser. Ørmen sto som vanlig for utlodningen, og 52 fremmøtte sørget for et godt loddsalg.

10. november.

Formann Andreassen ønsket velkommen og oppfordret flere til å bli med på Sesongavslutning på Kolberg Gård. Deretter fikk Frode Holm ordet for å invitere til museumstur til Trollhättan og Tidaholm 13. til 14. februar 2015.

Så kom kveldens hovedtaler på senen. Stian Kjenne fra Relekta holdt en meget informativ orientering om Omega olje og oljeprodukter. Han ble avbrutt av Knut Trollerud gjentatte ganger hvorpå sistnevnte mente at de gamle oljer var best uansett. Kvelden ble avsluttet med kaffe, boller og vinlotteri. Det møtte 36 medlemmer.

5. desember.

Sesongavslutning på Kolberg Gård

Pål Kjeldsberg, sekre-

Hei kjære medlemmer!

En fantastisk veteranbilsommer er over. Det har vært en sesong med utrolig mange aktiviteter for oss i KAS. Vi startet med Vårturen som først gikk til Motorhistorisk Senter på Burud for så og fortsette til Trondstad på Hurum. Her ble vi møtt og ønsket velkommen av gårdeier Jens Petter Blichfeldt. Han fortalte om gårdens historie som skriver seg tilbake fra vikingetiden. Det regnet litt så vi fikk lov til å nyte vår medbrakte niste inne i konferanserommet. Tronstad Gård rommer en meget stor bygdesamling med masse historie. Gårdeieren guidet oss gjennom hele samlingen. Gården hadde noen gamle traktorer og en Mercedes 190 1964 modell. Denne ble brukt til kjøring av f.eks. brudepar og betalingen var rødvin som tilsvarte antall brukte liter bensin. Etter endt besøk tok en god del av oss turen ned til Holmsbu Bad hvor vi fikk servert en spennende lunsjtalerken. En flott søndag med mange blide deltagere i regnværet. Sommerturen gikk til Vestlandet. Vi var med i Vossarudl'n. Her gjorde KAS seg bemerket ved å være langt oppe på resultatlistene i de fleste klassene. Arne Windsand stilte med den eldste bilen(1910) som fullførte hele løpet. Han måtte skru litt underveis da han mistet en aksel opptil flere ganger, men i mål kom han.

Fra Voss var det valgfri rute til Hordatun Hotell i Røldal. Wenche og jeg valgte turen om Rosendal. Da vi kom på ferja fra Gjermundshamn til Årsnes fikk vi øye på en grønn A Ford. Det var Vidar og Ellen. Vi hadde noen fine timer på Baroniet med en meget dyktig guide, ei ung jente med utrolig gode kunnskaper. Turen var som vanlig tilrettelagt av Bjørn Wennberg m/hjelpere. Etter hjemkomsten fra Vestlandet gikk det slag i slag. Hokksund dagene med psykisk utviklingshemmede fra Myraveien som passasjerer og kaker og kaffe med ordfører Ann Sire Fjerdingstad i kantina i rådhuset. Meget positivt for klubben. Kiwanis stod for serveringen. Sommeravslutningen på Sundhaugen 16.juni samlet 90 personer som koste seg med god grillmat fra våre eminente kokker.

FORMANNENS SPALTE

Vi har arrangert Kongsbergknekk med rekorddeltagelse, et arrangement som av mange blir betegnet som årets høydepunkt når det gjelder løp. Mange gode tilbakemeldinger og en stor takk til Ørmen og damene i kiosken. Dette gir et godt overskudd i klubbkassa. Takk til alle medlemmer som gjør en innsats denne dagen. Under Vestfossen Marken hadde vi også i år med oss beboere fra Grevlingstien Trygdepensjonat. Vi kjørte gjennom markensgata som var full av mennesker og fortsatte turen med en liten rundtur i de vakre Eiker bygdene før vi avsluttet med kaffe og kaker i The Old Man Garage. Høstturen gikk i år til Ranten Fjellstue hvor vi koste oss med god mat og godt drikke. Noen testet danseskoene, men langt flere prøvde turstøvlene på lørdagen. Et par stykker prøvde fiskelykka hvorav den ene fikk en "flott" ørret. Vi har deltatt på Veteranbildag på Krøderbanen og på Labrotørsdag med mange biler.

Vi har vært på garasjebesøk hos Kjell Thon og vi har besøkt Norsk Samferdselsenter på Hønefoss. Medlemsmøtene har vært godt besøkte og vi har hatt mange gode kåsører. Det er investert i nytt høytaleranlegg som fungerer meget bra. Sesongavslutningen på Kolberg gård med god mat og flott underholdning avsluttet sesongen. Noen av oss har sikkert noen småjobber på bilen nå i vinter slik at vi er klare til ny dyst i 2015. Vel møtt.

Ronald Andreassen



En liten rast i Danmark.

Flere som kjørte gammel bil.

Fra en tidligere tur hvor vi traff Alette og Einar Lund.

Fra Dalen i Telemark.



EN TROFAST TURBIL I 17 ÅR



2014 var den 17. sommeren vi har VW bussen i drift, og nesten hvert år har vi hatt en liten ferietur med den. Bussen har i tillegg blitt lånt bort på 2 KAS turer. Den ene til Øland og den andre til England. Husker godt den første turen vi hadde, det var i 1998, vi dro til Motala i Sverige, den gang med 1200 ccm motor og 34 hk. Den motoren kjørte vi med i 4 år. Men etter det har vi kjørt med 1600ccm motor. De fleste turene har vært i Norge, på kryss og tvers i Sør Norge, men ikke lenger nord en Brønnøysund. Forøvrig har den mange turer til Sverige og Danmark. England, Tyskland og Finland har den også besøkt. Noen småting har det vært underveis, men ikke så alvorlig at vi ikke har kommet hjem på egen motor. Turen i år gikk til Tyskland, nærmere bestemt Kalifornien i Tyskland. Det er ikke langt fra Kiel. Båttur Oslo/Kiel var da første etappe. Vi hadde bestilt rom i 5 dager på et lite hotell helt ute ved Østersjøen. Fantastisk sted, og det samme var været. Der ble det lite bilkjøring, men desto mer bading og soling.

Hjem turen gikk opp gjennom Danmark, med diverse overnattinger, noen i bussen og noen på hotell. Så med ferje til Larvik og hjem. Bilen gikk uten problemer på nok en

tur. Noen bilder fra sommerens tur og noen fra tidligere turer.

Knut Sommerstad

Her overnattet vi i 5 døgn.



For bedre å kunne vedlikeholde og ta vare på bilene sine har Gunnar Kristiansen og Tor Anton Hassel vært på kurs hos Buick.

Der yter de service også til eiere av gamle Buicker, og de tok fram plansjer og annet undervisningsmaterrell fra lageret. Denne gangen 1937-modellene.

Det var imidlertid ingen ansatte som kunne noe om disse gamle bilene lenger slik at det bare var en instruktør som pekte på plansjene slik at deltagerne kunne lese sjøl.



GOODWOOD REVIVAL



Tenk veteranbiltreff. Tenk virkelig stort. Du synes kanskje du har tatt godt i, men gang det med ti. Jeg var så heldig å få bli med på Norsk Motorveterans lesertur til Goodwood Revival høsten 2014. Det er et eventement som går over tre dager. Vi tok morgenfly en fredag til Heathrow, i alt ca 50 stykker. Der sto bussen som skulle bringe oss til Goodwood, ca 1,5 timer sydover i England. Da vi hadde kjørt i ca. en time, sto det oppsatt skilt i rundkjøringene som viste vei., og vi ble stadig kjørt forbi av, eller kjørte forbi gamle biler, og etterhvert som vi nærmet oss området, ble trafikken stor, for så å ende opp i en saktiggående kø. Det første som møtte oss, var en stor campingplass, men kanskje ikke med samme utseende og innhold som campingplasser i Norge. Det var stor sett bare bobiler, og de var ikke av typen Hymers. Dette var biler av helt andre dimensjoner, noen med boggi, og noen som kunne utvides i bredden. Mange av de hadde tilhenger med plass til veteranbiler, og bilene som hadde vært

i tilhengerene, sto på gressplenene, og de fleste av de var av den typen man ikke ser på vetrantreff hjemme. Det var helt tydelig at det var mange som hadde lagt ned mye penger i hobbyen sin. Da vi hadde passert campingplassen, kom vil til parkeringsområdet for de som var tilskuere. Plenene i England er store, denne var delt inn i nummererte felt, slik at man skulle lett finne tilbake til hvor man hadde parkert bilen. Det var rekke på rekke med parkeringsplasser, og det gikk traktorer med store tilhenger som fraktet de som hadde behov for det, til og fra selve området. 4.500 veteranbiler og 150.000 besøkende på de tre dagene krevde omfattende parkeringsområder, og de aller fleste kom med egne biler. Vel ute av bussen, var det bare å begynne å gå mot selve området, men det var mange hindringer som gjorde at det tok tid å komme ned dit, for på parkeringsplassen (ikke den for veteranbiler), sto det biler parkert som vi stort sett bare har sett bilder av i blader.

Hva med et par MacLaren, dusinvis av nye Ferrarri, Maserati, Bentley, Aston Martin og Rolls Royce, man ble litt blasert av å gå der og se. Nyetoppmodeller av BMW, Audi og Mercedes var det også mye av, men de kan vi jo se en og annen av hjemme også. Veteranbiler var bare en liten del av det hele. Hele opplegget minnet om, og var ment som, 60-tallet. Det var rigget opp tivoli med karuseller og alt tilbehør, alt tydeligvis fra fordums tid. Det vi ikke hadde fått med oss, var at man gjerne kunne være kledd i 60-talls klær, noe veldig mange var. Det var utgitt en egen folder som vi først fikk da vi kom dit, som bl. a. het 'How to dress at the Goodwood'. Her var damene kledd slik de var den gang det fantes piker til, og mennene hadde typisk Engelsk knickers, kjeledresser med bilemblemmer på, battledresser eller gamle uniformer. Selv småtasser på 4-5 år var kledd opp. Området består av en racerbane på 3,2 km, hvor det frem til 1968 ble kjørt formel 1 løp. Her gikk det i bilrace hele dagen. Det var race for 'standard-

ikke det beste, tanken var såpass luftig at jeg mista slagghakka mi ned i tanken i forsøk på lappe den sammen. Men etter et utall timer med sveising og pussing ble resultatet til å leve med.



Når du driver med et slikt prosjekt blir det mye tid alene, så det å klare å holde motivasjonen oppe og prosjektet igang, kan være utfordrende nok. Jeg har absolutt ikke vært plaget med for mye besøk som kunne vært ønskelig. Men noen har kommet innom. Ronald kom innom en dag og tok meg et lynkurs i kunsten å krympe plate. Kurset var helt gratis og var for meg til stor hjelp. Riktignok hadde jeg prøvd meg på egenhand, men med blanda resultat. Ronald tok kullstiften på halvautomaaten (sveiseaperatet) og kjørte på med varme, deretter gikk han på med noen raske slag med hammeren og vips så

var plata på plass. Så dette var et nyttig besøk for meg for å få bilen klar for lakkering. Jeg hadde planer om å kjøre Flåkløya Grand Prix 2013, så jeg prøvde å få noen til å komme med tilbud på lakkering. Dessverre var det ikke stor respons lokalt. Det var kun en som svarte, og han skulle ha kr. 50 000,- dersom bilen var klar for å legge på slipegrunning, det var den ikke, og vedkommende sa vel at han ikke var interessert i jobben. Jeg fikk gjennom kjente adresse til et verksted i Stange ved Harasjön i Hedemark, som jeg kontakta. Jeg sendte bilder av prosjektet og han var villig til å ta jobben, og mente også at han skulle bli ferdig slik at jeg kunne kjøre Flåkløya med den. De som nå gjetter at det ikke gikk, har gjetta helt rett. Jobben vart litt mer omfattende enn han hadde regnet med, samtidig som hele området vart satt under vann under vårfloppen. Heldigvis ble ikke verkstedet berørt men området var helt sperra av floppen i flere dager. Men ut på høsten var jeg og henta bilen, tidsskjemaet sprakk men jeg er veldig fornøyd med resultatet. Det viste seg at de var virkelig gode håndverkere, både med karosseriarbeid og lakkering, flott jobb. Det som står igjen er å få riktig høyde på fremre og bakre karosseri, samt få

radiatoren riktig plassert. Deretter er det på få strekt på kalesjen og trekkene innvendig. Alt er ferdig sydd, men må strekkes på og festes. Her har jeg kontakt med en som er rasende god på tekniske dokumentasjon så jeg håper på en overkommelig avtale her. Når det kommer så langt som til avdukingen, så har jeg også vært i kontakt med et slikt sted som er profesjonelle på området, og har forsåvidt fått muntlig tilsagn om plass.

Gudmund Marstein

Det skal legges til at denne teksten ble skrevet til årskriftet for et år siden, men at undertegnede ikke turde ta det med siden det var A-Ford stoff, og at bilen har blitt ferdig og blitt brukt sist sommer, slik at flere har sett bilen i all dens glans.

Kalesjen ble montert på forsommeren i 2014, og Gudmund var på Grensetreff for A-Forder i Roskilde med bilen. Siden har bilen vært å se på diverse turer.

Til bildene under må det også sies at President Roosevelt hadde to A-Ford Cabriolets. Den første, en 1929 68A, ble kjørt til vrak av en han hadde ansatt. Deretter ble det en 1930 68B. Bildet er ikke ved det Hvite hus forøvrig men i Hyde Park i staten New York der han var guvernør og hunden heter Chief.

Før dette hadde han en 1928 A-Ford Roadster.

Senere hadde han en 1930 Pick-up. Dette er pensum for en A-Ford eier.

Bjørn Sand

Under ser dere bildet av meg med min 68-C, og Roosevelt med sin 68-B utenfor våre respektive hvite hus. Jeg til venstre.



NYHETER FRA DET HVITE HUS



Hvor ble det av den lille røde Forden? Dette fikk vi spørsmål om på turen til Dalsland i 2014, og det er jo absolutt på sin plass å komme med en etterlysning, når ting bare blir borte. Samtidig kan det bidra til å få prosjektet i gang igjen om det har "stivna". Men ting tar tid, og mange investeringer og oppgraderinger blir nødvendig underveis, og mye må læres av teknisk art men også administrative ferdigheter som for eksempel spedisjon. Stort sett har jeg kjøpt inn deler direkte fra USA, og det kan nok være lønnsomt når kvantumet blir av en "viss størrelse", for gratis er denne hobbyen ikke. Det er klart at etterhvert som prosjektet skrider fram, så melder behovene for utbedringer seg. Dette har jo gått over flere sesonger så behovet for isolert garasje meldte seg. Da var det å få inn isolasjon i vegger og tak, og gå til anskaffelse av gass varmeovn. I arbeidet med isoleringen fikk jeg engasjert min nabo som håndlanger. Han er KAS medlem og av den grunn godt kvalifisert for jobben. Om gara-

sjeanlegget ikke oppfyller alle kravene i arbeidsmiljøloven, så er det blitt slik at jeg kan jobbe der når det ikke er alt for kaldt. Når det er alt for kaldt, da har Laila og jeg valgt å gå i vinteropplag på Gran Canaria de siste årene, og der blir vi til lyset og temperaturen er mer humane. Henry Ford skrudde vel sammen en Ford på 19 timer, og det kom ut en ny Ford hvert 10. sekund på det heftigste. Det høres helt utrolig ut. Det måtte da bli noen uhyggelige mengder av disse bilene, så i mine lettere depressive øyeblikk har jeg følt glede over at jeg har bare en av dem. Men om det tar sin tid å få bilen på hjula igjen, så kan det komme av at jeg ikke jobber 8 timers dag, heller ikke 5 dagers uke, og som jeg var inne på ovenfor, blir det noe lenger ferie en det som er nedfelt i lovverket. Ja det kan vel betegnes som hobbybasert sesongarbeid. Da jeg satte i gang med restaureringa så regna jeg med at det kunne ta 4 – 5 år, så vi får se!
I Automobil Chaufføren for 2009

etterlyste jeg en bensintank. Problemet mitt var at tanken som satt i bilen, hadde ovalt speedometer, men på 1931 modeller skulle speedometeret være rundt. Dette skjønner jo de fleste var uholdbart, men jeg måtte bytte tank for å få rundt speedometer. Dessuten så viste det gamle speedometeret miles. Dette var jeg ikke klar over før jeg fikk klage på for høy hastighet på en av turene våre. Det blir jo også en forbedring at man slipper å sitte med kompliserte matteoppgaver for å finne ut hastigheten i kilometer per time. Når en kjører A Ford, har man nok å gjøre bare med selve kjøringa. Men jeg fikk tak i en tank langt oppi Østerdalen. Den hadde stått uten lokk, lakken var borte så en kan trykt si at tanken var anløpt. Det var utallige årsavlinger med løv og rask, men dette var blitt til fin kompost så det var bare å helle det rett i blomsterbedet. Det er noe som heter at; jo galere utgangspunktet er, dess originalere blir resultatet. Så jeg satte i gang med rehabiliteringen. Utgangspunktet var

biler', som Austin'er, Ford Anglia, Borgward, Volga, Jaguer etc., og her var det ikke frøkenkjøring. Ut over det, var det sportsvogner av type Ford GT40 og desslike, samt alle andre tenkelige klasser, og alt gammelt, jeg forstår ikke hvordan de hadde hjerte til å kjøre slik med disse bilene. Jackie Stewart kjørte en æresrunde og høstet stor applaus.

19:30 bragte bussen oss til hotellet som lå i Brighton, 1,5 times kjøring fra Goodwood. Dagen etter, lørdag, ble vi hentet på hotellet kl 8:00 for å vende tilbake til Goodwood. Det var tydeligvis den store dagen, for da var det stor kø inn til området, men fra bussen var det fin utsikt, slik at vi kunne se på bilene som passerte, og det var vel verdt køsittingen. Nye og gamle biler i en sann forening. Da var campingplassen så godt som fylt opp, og besøks-parkering begynte å bli fylt opp, med stor falkevandring fra bilene og ned til området. Problemer med bena kunne noen og enhver få, for skulle man få med seg mest mulig, var det bare og gå. Tilsammen på de tre dagene var jeg på bena i 15-16 timer, men det var godt med muligheter for å sette seg ned og nyte en øl eller matbit. P.g.a. at vi var så heldige med været, var det bare og sette seg ned på gresset hvis man trengte en hvil.

Når man trodde at man hadde sett alt, var det ennå mye igjen. Det var fri tilgang til depotet, og der var det hetisk med de siste forberedelser, eller reparasjon av ting som måtte ha gått i stykker. Det var helt 60-tall over det hele. Fine bilfraktere som ble benyttet til frakt av racerbilene, var de samme som ble benyttet for 50 år siden. Det var også parkering for veteranfly. Restaureringsindustrien er stor i England, og det var mange stands hvor de viste frem det de kunne. Mye var restaurert til en stand som langt overgikk det bilene var i når de forlot fabrikkene som nye. I et lokale var det utstilt et 30-talls restaurerte biler i 'mint condition', dette var biler i høyere prisklasse. F. eks. En rallyrigget Lancia Stratos til £150.000, de fleste her lå i denne prisklassen og noen £100.000 over det også, Ferrari, Rolls Royce, Bentley, Aston Martin etc., men det var også en Fiat 850 TC Abart til skarve £25.000. Slikt må bare oppleves, jeg kan tenke meg det var som å gå i en bilforretning på 60-tallet i England. På uteområdet var også



I prisvinneren fra Pebble Beach, en Rolls Royce coupe fra 30-tallet, til de grader restaurert, motoren sto og gikk, med panseret åpent, og du måtte nesten legge øret inntil motoren for å høre at det var litt susing i maskineriet. Da lørdagen var over og vi ventet på å gå ombord i bussen, kom det to Lancaster 4-motors bombe-fly over området, i under 100-meters høyde i et øredøvende bråk, fulgt av tre spitfire. Dette skal være de eneste gjenværende av disse bombe-flyene i verden. Britene feirer sine krigsveteraner ved at de hadde en stor parade med kjøretøy fra krigens dager på søndag. Et 20-talls jeper med en krigshelt i hver, alle godt over 80 år var med, samt en oppvisning med alle slags militære kjøretøyer

som gjorde en runde rundt banen, i noe mer moderat tempo. Jeg brukte mye av tiden til å gå rundt på parkeringsplassen for å se på og fotografere veteranbilene, det ble tilsammen i overkant av 1000 bilder, og noen små videonutter. Godt å ha for å kunne se på når man ikke lenger er i stand til å være med på slikt. Veteranbilene var i en klasse for seg, det var for det meste engelske biler og en del italienske, men en og annen fra andre land også. Biler som man kan ha sett bilde av i i veteranblader, og kanskje sett på ordentlig, var det mange av av samme slag, f. eks. Bentley sportsbiler fra 20-tallet, noen digre dråg. Jeg telte et titalls Bugattier av ymse typer, tre Mercedes gullwing, den gamle typen,



FØRERKORT

Bildet er et illustrasjonsfoto, og er sannsynligvis ikke riktig person eller kjøretøy.



Jeg skal ikke gå så langt tilbake, men til den gang det ikke var kl 1 og kl 2. Nå var det slik at skulle man ta førerkort i Gudbrandsdalen, måtte en til Lillehammer. 17,5 mil måtte vi kjøre for å gå opp til førerprøven. Men vi måtte dit for å kjøpe sprit også, så ofte ble det slik at vi slo to fluer i en smekk. Pelle Eggen hadde meldt seg opp til førerprøve på Lillehammer. Han besto teoriprøva med glans, så biltilsynet lurte på om han skulle leie bil av dem. "Nei, e ha mæ me bil sjøl e", sa Pelle som sant var. Men da de kom ut sto det en trailer utenfor med firehjula henger og fullt lass! Ja, da må vi hekte av hengeren sier bilsakkyndig. Nei e skal til Oslo etterpå e, så den må nok være med den, sa Pelle. Og slik ble det. Men er en kreativ og har litt ressurser kunne det ordes på andre måter.

med medisin for dyr). Og med i pakka var det en overnatting på Fossheim hotell med halvpensjon. Det var det som skulle til, bilsakkyndig kommer oppover til Lom på helgebese, og førerprøva skulle avlegges i Lom sentrum. Kjøreturen med bilsakkyndig starta med noe vingling, det var kanskje noe nerver inne i bilde, men da de skulle over Prestbrua i sentrum, kom han borti rekkverket. Bilsakkyndig likte seg nok ikke noe særlig, for han følte vel at dette ikke var uten risiko. Etterhvert gikk det litt bedre, men til slutt skulle ryggeferdighetene testes. Dette hadde den unge dyrlegen ikke

fått trent på, men var beordra til å rygge inn skoleporten på Loar skole. Dette gikk over all forventning, men stoppa litt for sent, og rygga over sykkelkelen til læreren. (Sykkelen kom som et tillegg på utgiftene Godal allerede hadde). Det får være nok, sa biltilsynet, og tok fram et flunkende nytt førerkort og signerte, men sukka og rista på hodet; -Du får nok tidsnok kjøre mye bil, gutten min. Dette vart en absolutt sannhet. Han ble dyrlege i Lom og sleit ut en folkevogn 3. hvert år, og har forlenget gått av med pensjon.

Gudmund Marstein

Distriktsveterinæren i Lom og Skjåk kom fra Stavanger, en godslig og populær kar. Men jobben han hadde utvikla seg formidabelt, særlig etter at dyrlegene overtok jobben som oxen hadde før. Han hadde absolutt ikke noen normalarbeidstid; lange dager og lite ferie, så han hadde desperat behov for noen fridager på hytta på sørlandet. Nå hadde det seg slik at en fra bygda som Godal kjente, var på det nærmeste ferdig dyrlege, og var hjemme i Lom, men hadde ikke førerkort. Godal visste rå, han tok kontakt med bilsakkyndig på Lillehammer og frista med en flaske 96% dyrlegesprit, (merka



og en mengde biler jeg knapt hadde hørt om. På søndag kom det en gråhåret dame på godt 70 år kjørende i en åpen toseters Bugatti, som hun parkerte med den største selvfølgelighet sammen med de andre bilene, det var ikke noe å lage noe vesen av. Det var egen parkering for Jaguar, sikkert 100 E-type, samt det meste av det som hadde kommet ut fra Jaguar-fabrikken opp igjennom årene. Gamle varebiler, restaurert og urestaurert med firma-logo, busser i alle varianter. Man følte seg tilbake til Aidsfield, med live musikk fra 60-tallet med anledning til en dans for de som ønsket det. Dette var tre begivenhetsrike dager, som det absoutt var verd å få med seg, enten med på lesertur, eller på egenhånd. Gode sko og ben er anbefalelsesverdige. Hvis noen er interessert, brenner jeg gjerne en DVD med bildene.

Hans Glesne

7. Camaro og Mustang har alltid konkurrert om oppmerksomhet. Det kan gå hardt for seg enkelte ganger; her har en Camaro fortært en Mustang til frokost... og kvitter seg med avfallet.

8. Etter en del venting kom juryen fram til at Isotta'en og Cunningham'en fikk likt med poeng og vant skjønnhetskonkurransen begge to. Juryformannen sa i forbindelse med utdeling av pokalene, at for prisen på en Cunningham kunne man kjøpe tre Cadillac'er i 1953. Forholdet er kanskje det samme i dag?

9. Til slutt; ALT er stort i Texas.

Arild Sten-Halvorsen



Det hadde lenge vært en drøm å besøke dette stedet. Le Conservatoire Citroën har det som skal være verdens største samling av Citroën'er, da fortrinnsvis den noe eldre delen av de. Jeg hadde forstått det slik at det skulle være vanskelig å få tilgang til det, men jeg sende en mail dit tidlig i vår for å sjekke muligheten.

Museet er ikke åpent som andre museer, man må ha en avtale og være en del av en gruppe. Dette viste seg å ikke vær noe problem, etter litt frem og tilbake for å finne en dato som passet for min sønn Knut og meg selv, fikk vi beskjed om at vi kunne komme nedover i slutten av november, hvor de hadde en liten engelsktalende gruppe som vi kunne få være sammen med. Vi tok fly nedover til Paris dagen før, Citroën's anlegg ligger ikke så langt fra Charles deGaulle flyplassen, og vi hadde fått anbefalt et hotell av damen vi hadde kontakt med, som lå i gangavstand fra museet. Etter en liten rekognosering kvelden før, visste vi hvor vi skulle dagen etterpå. Det stod parkert en mengde blodferske Citroën'er på området, men det er ingen produksjon der lenger. De er i gang med å rive fabrikkbygg og legge ut tomtene for salg, så hva det blir av museet etter hvert, er det ikke godt å si noe om. Den store dagen opprant, og vi ankom i god tid, og fikk god tid til å se oss litt rund, og kjøpe litt småteri 'venterommet' før omvisningen. Da gruppen vi skulle være sammen med ankom, viste det seg at den besto av nordmenn.. Omsider var øyeblikket der, og døren til

hallen ble åpnet og lyset slått på. Øyeblikket var nesten hellig, og man fikk litt følelsen av å gå inn i et gravkammer, alt var helt stille, bare en mengde biler, ca. 400, den eldste fra 1919 og de nyeste var opp til 2000-modeller. En krok var innredet med paneler på veggene og André Citroën's skrivebord, tatt fra hans kontor. På rekke og rad sto bilene, de fleset oppusset og godt tatt vare på, og noen var i en slik forfatning som de var funnet i. Det mest spektakulære var noen prototyper av 2CV som ble funnet på en låve for en del år tilbake, disse skulle egentlig vært destruert, men var av en eller annen grunn blit stående til de ble gjenfunnet. Det var ikke gjort noe forsøk på å restaurere de, de var i den skikk de ble funnet i. Ut over dette var det ordinære biler

som har vært i produksjon slik vi kjenner de, og en god del prototyper, noen mer fantastiske enn andre, det har ikke vært noe å si på fantasien der. At Citroën hadde laget traktorer, lastebiler og busser var jeg klar over, men at de så vidt hadde forsøkt seg på helikopterbygging var nytt for meg. Det sto også utstilt en samlig med rallyriggede biler av flere årsmodeller, samt en av bilene Loeb hadde benyttet. Citroën har også deltatt i en del ørkenrallyer, og biler fra dette var også her. Det sto Xantia bak på noen av de, men det var nok bare 'merkelappen' som var fra Xantia. Når man kom på nært hold av de, viste det seg at de var enormt store. Her var også beltedrevne biler som var benyttet på steder med liten fremkommelighet.





Bilene sto meget tett plassert, men det hendte fra tid til annen de lånte ut biler, og da måtte de flytte på en hel masse biler for å få ut den de skulle ha med seg. Det er synd at de ikke har gjort det hele mer tilgjengelig som et vanlig museum med åpen tilgang, hvorfor de har valgt å gjøre det slik, vet jeg ikke. Da besøket på to timer var over, bar det i taxi ut til flyplassen som lå 40 euro unna. Drosjesjåføren lurte nok på om vi ikke muligens kunne ha en diagnose, som hadde kommet helt fra Norge 'bare' for å besøke dette, men ha lot det være uuttalt. Har man Citroën-tendenser, er stedet absolutt anbefalelsesverdig.

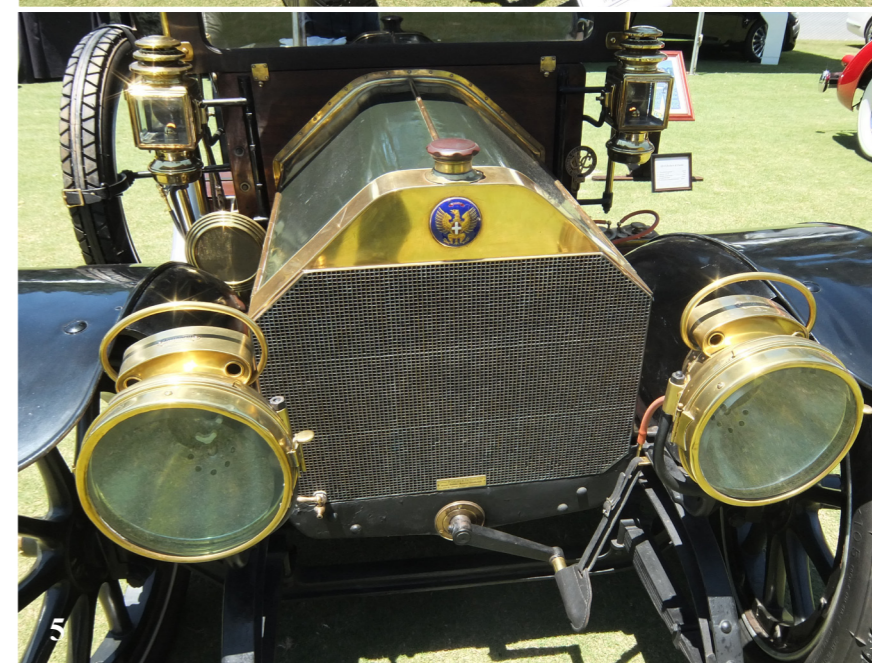
Hans Glesne



4. En 1927 Isotta Fraschini Tipo 8A Roadster ser man ikke hver dag. Motorrommet er heller ikke å forakte.



5. Snadder for Krogen, en Bianchi fra Italia. Ikke uvanlig på denne tiden startet også Edoardo Bianchi opp med å produsere sykler og senere motorsykler før han i 1898 lagde sin første bil i en liten bedrift i Milano. I 1939 stoppet bilproduksjonen, men under krigen var fabrikken hovedleverandør av motorsykler til den italienske hær.



6. Allard 1952 A 171 Roadster er en sjelden fugl, en engelsk sportsvogn med amerikansk V8 motor.



"BIL"DEBREV FRA TEXAS

Når Bjørn kommer med sin årlige trussel om kun Ford-stoff i årsskriftet, må noen og hver ta hintet og yte sitt bidrag. I tidsrommet 24. april til 8. mai var jeg på en alenetur til sønnen vår Vidar i Houston, før han og familien kom hjem igjen til gamlelandet i slutten av juni 2014.

Oppholdet skulle stort sett være fokusert på bil, og det var utrlig hva vi fikk med oss av evenementer i løpet av to helger: Lørdag 26. april var det Drag Racing (for første gang for meg), så på fredag 2. mai var vi på bilauksjon, og på en ny auksjon lørdagen etter - og til slutt en Concours d'Elegance of Texas på søndag. Da var en godt fornøyd med bil på en stund. Concour'en foregikk i et stort velstriglet parkanlegg i tilknytning til en imponerende golfbane ved en idyllisk innsjø. Det var strålende vær med 30-35 grader i skyggen. Vi var der hele dagen for det var mye lekkert å se på. Her er et lite bilde-galleri av det jeg likte best:

1. En vakker åpen Cord type 812 1937 som er strøken både utvendig og innvendig. Cord var den første amerikanske serieproduserte bil med forhjulsdrift. De forniklede eksosrørene ut fra motorkassen tyder på at denne har kompressor.

2. En annen spesiell bil er denne Cunningham Convertible fra 1953. En velstående amerikansk sportsmann drømte om å produsere en sportsbil som kunne utfordre de europeiske på deres hjemmebane – Le Mans, og klarte det nesten en gang. Bilen er en C3, den eneste virkelige gatebilen som ble laget (i kun 18 eksemplarer i perioden 1953-1955), den var tegnet av Giovanni Michelotti og kostet \$ 10 000.

3. Denne Chevrolet'en 1955 modell kan man vel kalle overrestaurert, men lekker er den. Modellen på luftfilteret roterte sakte rundt.





MARITIM A-FORD



En av de beryktede A-Fordhistoriene

Ved å gå igjennom mine bilder har jeg funnet ut at min -31 Tudor er mer en middels skipsinteressert. Opp igjennom årene jeg har brukt den bilen har vi hatt nærkontakt med Christian Radich på Tollbodkaia i Drammen, hurtigruteskipet Midnatsol på kaia i Ålesund, og Skibladner på brygga Gjøvik. Forden har forøvrig vært ombord på Peter Wessel, Superspeed 2, Color Magic, Color Viking, Bohus, Crown of Scandinavia, Pearl of Scandinavia, div Bastøferger og ferger på Vestlandet, - til og med Svelvikferga, men det er en annen historie.

Bjørn Sand



"NYTT" PROSJEKT

Nytt år og nye muligheter, - og nye prosjekter. For snart 20 år siden var yngste sønn, Svein Martin ferdig med studiene i England. Vi dro over for å hente poden hjem og også denne gangen fikk vi en overraskelse. Gutten tok oss med på en liten rundtur i Yorkshire. Vi tok en stopp i en liten by: Scarborough. Men vi stoppet ikke ved et spisested eller noen severdigheter. Vi kjørte rett inn i et område med verksteder ol. Og der rett foran oss stod det en slags bil. Blå, med et enormt panser, ei lita vorte med to små dører, rattet var på venstre side og bakdøra ei lita luke. Jaguar E-type 1966. Der og da forstod vi hvorfor den eneste bilen gutten ville ha som 17 åring var Ford Capri. Svein Martin strålte som ei sol, at det var vel anvendte penger for en student var det ikke tvil om. Lagring til nyttår 1996 var ordnet, men det endte med at vi fikk bilen med hjem den sommeren. Vel hjemme ble bilen kledd av, deler tatt ut og restaureringa startet. Men så ble det jobb, hus, familie og alt det som kreves av en ung voksen. Stadig tilbake til Bilen (merk stor B), men det ble ikke mye tid. Og så fant Einar ut at som pensjonist har han litt tid til overs. Nå skjer det noe med Bilen igjen. (Den ideelle familie bilen - -). Gutta (Einar, Karl-Ivar og Svein Martin) har laget et stativ til både bil og panser. Nå står den i god høyde og blir svingt rundt for pussing, sveising, sparkeling og grunning. Bilen er ferdig til lakkering. Bakakslingen står for tur. Forstilling og motor skal også ha sitt. Einar koser seg med sitt nye prosjekt og alle ser vi fram til enda en veteran i familien.

Alette og Einar Lund





Knut Sommerstad og Einar Lund bakte tradisjonen tro krommede kaker til jul i 2014 også. Det er kanskje så teknisk dette å lage disse kakene at det er mannfolkarbeid? Men det er helt klart at de herrerne blir forgylt når de kommer tilbake til sine koner med hver sin ladning kaker til jul.

SPESIELT MED VETERANBILEIERE

Vi bestemte oss plutselig en fredag Wenche og jeg. En liten ferietur? Etter noen timers kjøring og en hyggelig tur kom vi til Lysebotn på kvelden. Fikk ordna overnatting og bestilt billett på ferja ut fjorden lørdag formiddag. Volvoen stod parkert rett utenfor og alt var bare fryd og gammen. Wenche ville gå en tur etter middagen, jeg hadde mest lyst til å slappe av.

Men ok, hadde observert en gammel bil i en garasje da vi kom så vi kunne jo legge turen forbi der. Joda, garasjedøra stod åpen og jeg registrerte at det var en svart Ford Zodiac 1964 mod tror jeg. Vi gikk bare rett forbi. Morgenen etter bar jeg sakene våre ut i Volvoen, men da jeg skulle låse opp skjedde ingen verdens ting. Alt var dødt, totalt tom for strøm. Fikk låst opp med

nødnøkkelen. Kjøleboksen hadde stått på og tappet batteriet fullstendig. Hadde selvfølgelig parkert med fronten inn mot en plen og ikke fikk jeg rørt gearvelgeren uten strøm. Nå var gode råd dyre. Ikke allverdens servicetilbud på bilfronten i Lysebotn en lørdag morgen. Startkabler? Ville noen med nyere bil hjelpe. Overhode ikke. Hva med Zodiacen? Tok bena fatt og traff eieren utenfor garasjen. Forklarte problemet for ham. Ikke noe problem var svaret, starter opp Forden og kjører over plenen svarte han. Han fant startkabler og snart malte Zodiacen som en katt. Koplet til kablene og litt rus på Forden og så var det gjort, Volvoen startet. Det var bare ei varselampe som lyste. Airbag krever service nå stod det. Dette ordnet seg etter hvert med litt strøm på batteriet. Hva skulle vi gjort uten veteranbilen til Per Terje Olsen fra Stavanger med sommerhus i Lysebotn? Tusen takk Per Terje!

Wenche og Ronald



Tre av KAS medlemmer var med på VW klubbens høsttur til Dömle herregård i Sverige. Sæbjørn og Hilde Nærø, Geir og Heidi Olsen og Unn Iren og Knut Sommerstad dro tidlig til Horte for å ta fergen over til Moss for så å møte de andre i Ørje. Etter div stopp og handling kom vi frem til Dömle herregård i nærheten av tettstedet Deje. Fin tur, men mye kjøring for kun en natt.

Knut Sommerstad



VESTLANDSTUR 2014



43 biler startet turen til vestlandet. 5 Juni rullet de fleste bilene avsted. Men noen tjuvstartet dagen før, så vi kom litt spredd til Quality Hotel i Sogndal på torsdag, som var den dagen på turen vi hadde litt regn.

Fredag kjørte vi forskjellige ruter. 17 biler hadde en flott tur over Vikafjellet med en kaffistopp i Vik. Resten av bilene tok ferja fra Kaupanger over Sognefjorden, Aurlandsfjorden og Nærøyfjorden til Gudvangen. De hadde en fantastisk tur i strålende vær.

Vi ble godt mottatt på Oppheim Hotell, med deilig middag.

Lørdag startet 27 biler fra KAS i Vossarudl'n .

Resten av folket var enten en tur til Voss eller rundt i løypa for å se alle de flotte bilene.

Løypa var morsom med flott natur. Vi hadde noen timer stopp i skiferbruddet på Hedleberget på Kyte. Der de fleste var med på ei morsom rebusløype med flott utsikt. Til lunsj spiste vi supanesoppa, som er en gammel matrett fra Voss.

På kvelden var det premieutdeling på Stalheim Hotell. Mange av KAS - medlemmene kom høyt opp på resultatlista.

Søndag morgen startet vi turen til Røldal med forskjellige veivalg. Målet var Hordatun Hotell i Røldal hvor vi også sov i to netter. Andre pinsedag valgte noen å ta rundturen Sand, Sauda og tilbake over fjellet, der det var mye snø og en vakker natur. Mens andre fikk omvisning i Røldal, med bl.a. Røldal kirke.

Tirsdag var det hjemreise som for de

fleste gikk over Haukelifjell, hvor det igjen var en fantastisk tur over fjellet i strålende sol. Nok en gang har vi hatt en vellykket tur sammen med hyggelige turvenner.

Kari Thorsdalen og Torunn Hæve



DIAGNOSE

Plutselig en dag sist sommer fikk jeg en underlig tanke i hodet. Skulle jeg selge noen av mine prosjekter? Har jeg for mange?

Wenche sier jeg må bli minst 200 år skal jeg få alle ferdig kjørbare.

Begynte litt forsiktig. Duetten og en gammel Amazon ble satt inn på Finn. Begge forsvant fort. Nå hadde jeg vært flink, fikk skryt hjemme. Men så kom kjøpelysten snikende igjen. Hva med Mercedesen, den 220 S'n på Flisa? En rask telefon, og så var det gjort. Jeg var Mercedes eier. Unnskyldningen var at denne kunne jeg bruke slik den var. Jeg må jo si at det var moro med salg også. Kontaktet en med samme sykdom som meg, men mye yngre .

Vi ble raskt enige og 8 stk bobler pluss en 65 mod VW varebil T2 ble solgt. Varebilen hadde jeg hatt i 13 år, stått ute hele tiden så det var ikke fritt for at det var betydelige rustangrep. Hadde du stått tett inntil og det hadde vært helt stille kunne du nok høre at den rustet. Nesten som en engelsk bil som BIM sier. Vekta på bilen var betydelig redusert, forstillingsdeler var donert til en engelskmann på ferie i Norge med problemer. Motoren var tatt ut for den var god. Til tross for dette; på disse 13 åra var prisen ti-doblet. Utrolig men sant. Bilen er nå under restaurering og vil bli påkostet astronomiske summer. Nok om det.

Beholdningen er fortsatt stor. To stk. MB 220 S 1957, en åpen 29 Nash 5-seter reg. for 7, en 68 Amazon samt 4 bobler fra 54 til 68 . Uff nå glemte jeg et par stykker. 1928 A Ford innkjøpt i 1968. Denne skal jeg restaurere når jeg blir pensjonist har jeg bestandig sagt. Så har jeg VW boble 1303 LS Cab, lakkert i 2004 men det gjenstår fortsatt litt montering (Wenche har nok rett når det gjelder hvor gammel jeg må bli) Det bobler ikke akkurat over lenger som Bjørn Sand skrev i et Årsskrift for noen år siden .

Ja, ja sånn er det . Er forresten i gang med litt arbeid på Plymouthen. Nye bremses og styresnekke står på programmet pluss litt annet småteri.

Mercedesen, den som jeg kunne bruke slik den var, skal få ny motor.

Natt til fredag 9. januar fikk jeg et nytt anfall. Sto opp om natta og kl 0200 kjørte jeg hjemmefra. Skulle bare en liten tur til Stavanger for å hente en MB 220 S 64 mod. Måtte ha en delebil. Hadde fått låne Wenches Volvo og Birgers tilhenger som sto klart til avreise. Stormen Nina raste og det fikk jeg merke med regn, sludd, vind og kraftig snøvær . Tross dette gikk turen bra og kl 20.30 fredag kveld rygget jeg inn i gården hjemme 18,5 timer og 1080 km. Det er nok en sykdom, antakelig uhelbredelig.

Ronald





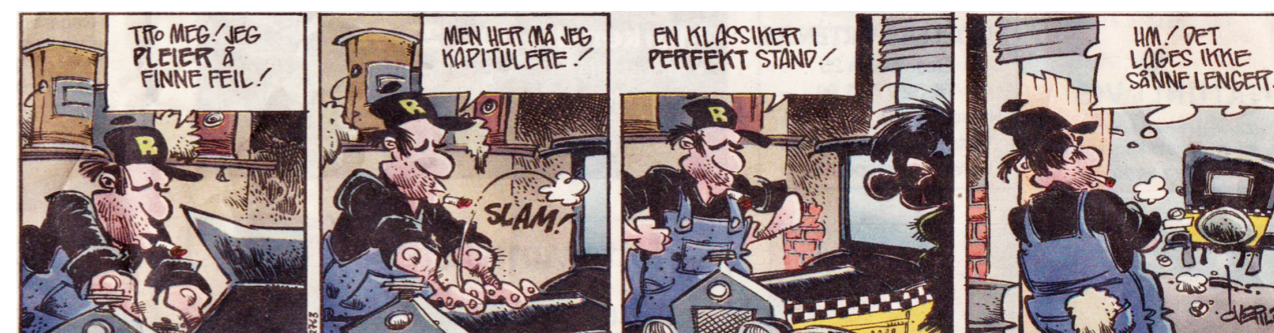
I begynnelsen av september dro en del av medlemmene til Hønefoss. Vi hadde fint vær og mange kjørte åpent nesten til Hønefoss, men da kom det en kraftig skur og taket måtte på. Det er utrolig mye arbeid som er lagt ned på senteret. Ett hyggelig klubbmøte i Hønefoss ble avsluttet med kaffe og boller i en kafe innredet togvogn. Turen hjem var regnfull og mørk.



Før Vestlandsturen i 2014 foreslo Per Bakke at vi skulle lage en kjeramikk-platte som kunne overrekkes vertskapet på Voss. Per hadde kontakt med kjeramiker Hanne Englund, og han bekostet også produksjonen av platten. Den har med seg typiske Kongsberg elementer og bærer selskapets navn. På bildet over er det turgeneral Bjørn Wennberg og formann Ronald Andreassen som overrekker platten til en representant for arrangøren på Voss.



Denne gangen måtte vi ha en tegneserie i bladet også, det gikk ikke an motstå denne her. Frode Øverli må ha oss unnskyldt. Vi får heller be om tilgivelse enn tillatelse.



DUGNADSARBEIDE



Det var hektisk aktivitet i lokalene til Buskerud Industrivulk på Hokksund lørdag 24. februar. Totalt var det 15 mekanikere som jobbet med å ta ut motoren på Mercedesen til Evensen. De fleste hadde kledd seg i arbeidstøy og ble svarte på fingrene, men det var også noen som kom i finstasen; de var kan hende «verksmestere»? Det var hyggelig stemning og de som skrudde fikk mange gode råd fra entusiastiske tilskuere. Bjørgumen hadde tatt med seg vaffeljernet og han stekte vaffler til den store gullmedalje, gode var de også!

Pål Kjeldsberg Sekretær



1965 VW 1200

Var å hentet denne 65 modellen på en låve i Våle i Vestfold, hadde stått der i 20 år. Bilen er bra for rust, og interiøret er fint, så det blir vel bare en lett oppussing, ikke full restaurering.

Knut Sommerstad

Vi leser at det i Møller-gruppen ikke er lov å si Folkevogn lenger, det har blitt nesten like farlig som å si neger. Det er rart at gamle innarbeidede uttrykk som gjorde at vi forstod hva folk sa, må lukes ut av språket!



GARASJEBESØK



På et av fjorårets møter tok vi en tur til garasjen til Kjell Thon ved Vikersundbakken, og i tillegg til å få et innblikk i hans rikholdige garasje fikk vi en innføring i Vikersundbakkens historie.

KLART FOR NY SESONG PÅ BURUD

I midten av januar skjedde det noe gledelig som vi vil ha stor glede av i mange år fremover i forbindelse med senteret på Burud. En stor del av skogen som omkranset senteret er blitt hugget. Dette vil sannsynligvis bety at utesesongen blir en god del forlenget gjennom at vårsola nå får bedre tak til å få vinterens siste kalde grep til å slippe. I tillegg vil mer kveldssol bety at mange vil holde ut lengre om kveldene før kveldssola går ned over Holtefjell. Mange KAS-ere frekventerer området jevnlig i sommersesongen, og vi får krysse fingrene for at vi får en like flott sesong i 2015 der vi kan dyrke veterankjøretøyhobbyen på samme måte som i den utrolige sesongen vi hadde i fjor.

Kjell Thon

HØSTTUR TIL RANTEN



Inspirert av fjorårets vellykkede fjelltur til Raggsteindalen, inviterte formann Ronald til en ny høsttur.

Helgen 5. til 7. september gikk turen til Ranten Hotell i Hallingdal. Ranten ligger vakkert til på Myking, 1000 meter over havet, med panoramaoversikt mot sør og vest med Myking-sjøen i forgrunnen.

De 25 deltagerne hadde en flott helg med, ikke minst, god mat og godt drikke, krydret med tildels grove vitser fra formannen. Selv om sola var mest fraværende, var været såpass at vi kunne ta oss en fjelltur på lørdag. Noen gikk i terrenget, men de fleste ruslet på veiene i området. Ranten er et populært hytteområde og vi observerte flere nye prosjekter med tildels store hytter.

Noen av oss hadde lyst til å prøve fiskelykken, og ved hjelp av gode råd fra Geir Enersen, som var lokalkjent, fant vi fram til et elveos som skulle være bra. Ronald hadde forbredt seg godt og hadde med seg feit og fin meit hjemmefra, mens undertegnede prøvde flue og dupp. Etter å ha plundret litt med å tre på meiten fikk Ronald napp, og opp kom en ørret. Ikke av de største i klassen, men stor nok til at hunden på Ranten fikk seg et lite fiskemåltid. Moro var det i hvert fall, det er ikke alltid størrelsen som teller, like mye opplevelsen.

På ettermiddagen benyttet noen seg av Rantens SPA avdeling, badstu og svømmebasseng. Andre nøyde seg med å fukte strupen. Om kvelden inntok vi et herlig måltid og etterpå var det åpen

bar til ut i de små timer. Hjemturen søndag gikk via Rødberg og Numedal. Håper på en høsttur i 2015 også. Veldig koselig.

Bjørn Wennberg

Bildet over viser de deltagende kjøretøy vel fremme ved hotellet, hyggelig med godt fram møte av A-Forder. Mat og drikke er det alltid tid for, selv om fiskelykken kanskje ikke var av den helt store.

Det bør legges til som unnskyldning til fisken størrelse at Ronald har kraftige hender.



KONGSBERGKNEKKEN 2014



Rekordmange biler deltok i årets Kongsbergknekken, den femtende i rekken – ca 160 flotte veteranbiler sto klare for den flotte turen rundt Kongsberg denne lørdagen.

Været var meldt overskyet og muligheter for regn. Det holdt seg tørt og fint, og egentlig var det helt perfekt kjørevær. Den 46 km lange løypa hadde fem poster underveis, og startet kl. 11:00 på Kirketorget. Med så mange biler som skal presenteres og kjøre av sted, kunne dette lett blitt langtekkelig i startområdet. Det ble det ikke, takket være effektiv utkjøring og god speaker så var det bare god stemming selv med tre barn i bilen. Løypekartet var strålende; tydelig, lettlest og forståelig – virkelig bra!

Vi skjønnte tidlig at det ikke kom til å stå om pallplass, vi bomma både hist og her og mistet lodd over en lav sko. Det var helt rettferdig – oppgavene på postene var gode de. Mange kjøreferdighetsoppgaver, og litt spørsmål om ting og tang. Nytt av året (så vidt jeg vet) var det at man skulle følge med på små hvite skilt langs veien, og notere bokstav eller tall for senere bruk. Innovativ oppgave, og følge med skal man jo underveis. Vi så ikke så mange i starten, og måtte gi fra oss halve loddheftet i straff for det. Skiltene var tidvis ikke så lette å se, og vi diskuterte litt om dette var en oppgave hvor trafikksikkerheten var prioritert. På alle postene ble vi møtt av hyggelig mannskap og alle postene var

godt bemannet. Det var i mindre grad kør på postene i år, så det var bra. Allikevel, ved Heistadmoen (post 2) så ble det en lang kø ute på veien, som medførte en del forbikjøringer av det interessante slaget. Dette ble muligens skapt av litt bilproblemer/koking; vanskelig å unngå slike situasjoner. Kø ble det også i år på post 4 ved sølvgruvene. Oppgaven var fin nok der, og det var god bemanning – man skulle gjette lengden på diverse gjenstander i forhold til hverandre. Kanskje køen kunne vært begrenset med en tidsbegrensning pr. bil? Allikevel, et fint sted å stoppe og strekke på bena.

Siste post ved skisenteret i Funkelia ble favoritten, og det ble umiddelbart bestemt at vi skulle besøke skianlegget på vinterstid også (som Sandefjordinger har vi aldri vært der). Her var det oppgaver for store og små – kaste ball i bøtter var sær populært. Det å gjette på antall dopapir-tørk i en pose var en kliss umulig oppgave, men allikevel ganske artig.

Etter målgang gikk ting ryddig og relativt kjapt for seg – det var presentasjon av de 10 beste førerne. Deretter høydepunktet for oss med barn; pokalutdeling for barna. Det var flere barn med enn man hadde premier til i starten, så det ble litt forsinkelser for å ordne dette. Alle fikk premie, og du kan tro det er stort å få pokal. Suverent! Flott at det også er en salgsbod på plassen, hvor man får kjøpt litt mat og drikke. For oss besøkende så fremstår Kongs-



bergknekken som en strålende arrangement, og en av høydepunktene i veteranbiltur-året. Uten å blande meg mer inn i det, så virker det rart at ikke næringslivet er mer tilstede rundt/i arrangementet – det burde være en god arena for mange å reklamere litt; det er en stor folkemengde rundt kirketorget denne dagen. I en del andre løp vi deltar på er næringslivet i større grad støttende og deltagende. Takk for et knakende godt arrangement!

Morten Høyseth, Sandefjord





VESTLANDSTUREN 2014

