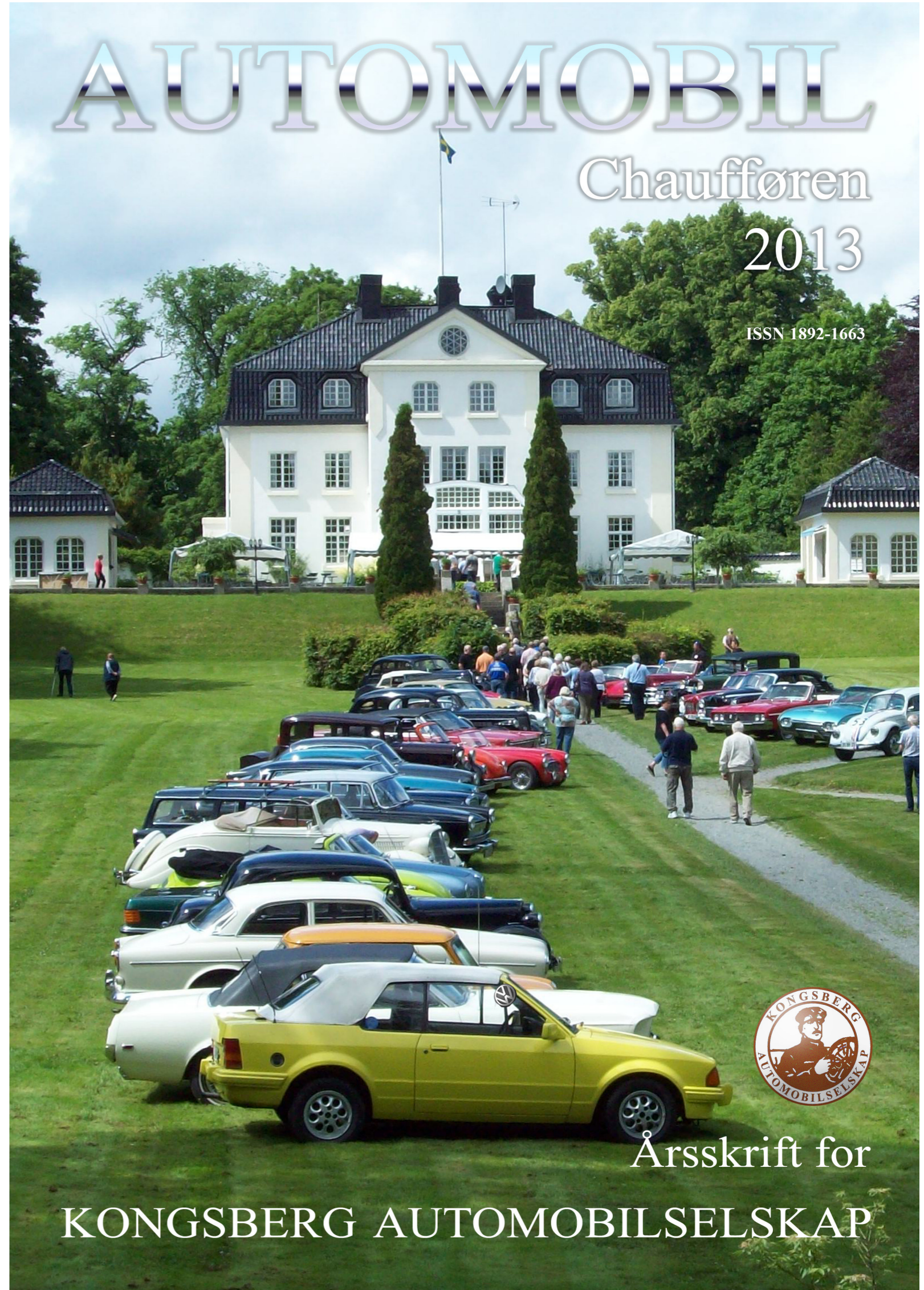


# AUTOMOBIL

Chaufføren

2013

ISSN 1892-1663



Årsskrift for

KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP



# ÅRSBERETNING

Kongsberg Automobilsekskap har lagt sitt 17. driftsår bak seg. Medlemsmassen har økt med 9 medlemmer. Vi var 204 medlemmer ved årsskiftet mot 195 samme tid i fjor.

Det har vært ett ordinært driftsår med styremøter, medlemsmøter, utflukter med beboere fra eldrehjem og flere turer til fjern og nær. Vi har også gjennomført Kongsberg knekken for 14. gang.

14. januar. Årets første møte var viet Racing. Ca 60 medlemmer hadde funnet veien til Laagdalsmuseet denne kalde januarkvelden der Jacob Matheson berettet om sine racing-biler. Først mye interessant om sine mange Ford'er, både litt historikk om biltypen og de tekniske finessene i Lotus-utgavene. Dernest om sine Escort'er, 3 i tallet var det visst. Også noen andre biltyper har han rattet, både VW, Volvo og NSU. Det ble også litt tid til oppklarende informasjon om olje, siden han har lang yrkeserfaring fra Castrol.

11. februar. Årsmøtet samlet 51 medlemmer. Bjørn Evensen ledet møtet for siste gang! Årsberetning og regnskap ble godkjent uten kommentarer. En liste med verdianslag på våre eiendeler ble etterlyst. Kontingenten blir hevet til 250 kr/år. Familiemedlem er uendret 100 kr/år.

Styret ble som følger:

Formann	Ronald Andreassen (ny)
Sekretær	Pål Kjeldsberg
Kasserer	Jon Aase (ny)
Styremedlem	Halvor Thorsdalen
Varamann	Tor Wangen (gjenvalg)
Web redaktør	Tore Hæve (ny)
Revisor	Roger Larsen (ny)

Plaketter ble tildelt Bjørn Evensen og Knut Gunnar Lie for lang innsats i styret, og til Sigurd Gutterud for velvillig busskjøring.

11.mars. Kveldens møte var bedriftsbesøk hos Kongsberg Esco AS. VD Bjarne Strand tok imot oss og holdt en interessant presentasjon av bedriftens historie og produkter for 27 KAS medlemmer. Deretter ble vi vist rundt i produksjonslokalene og fikk en fyldig orientering om Escos produkter. Esco ble startet i 1877 i Oslo, og flyttet til Kongsberg i 1964. I 2007 kjøpte 7 av de ansatte bedriften og har siden drevet den med meget gode resultater. Hovedproduktet er Sluseventiler i en rekke ulike størrelser og varianter. Disse produseres til lager og Esco har derfor korte leveringstider og holder en høy servicegrad

8. april. Møtet ble åpnet av nyvalgt formann Ronald Andreassen, som med myndig røst fortalte at han er den nye sjefen i foreningen! Deretter overtok Lars Petter Skau fra Transporthistorisk Forening. Han viste et enormt antall bilder av historiske lastebiler fra vårt langstrakte land. I tillegg viste han flere bilder fra bilkirkegårder i området Töcksfors - Ed. Noen av disse besøker vi på vår sommertur i juni. Det møtte 45 medlemmer, og disse ble oppvartet med ferske boller og kaffe. Bjørn Evensen informerte om kjøring av beboere ved byens pleiehjem og fikk fylt opp lista med velvillige sjåfører.

3.mai. Det møtte 23 biler som ble fordelt ut til byens eldrehjem. Omtrent 50 av beboerne fikk en rundtur på Gamlegrendsåsen og i byens sentrumsgater. Vi tok selvfølgelig også turen over det nye flerbrukskrysset. Været var skiftende, men de fleste satte pris på en luftetur i "gammelbil". Den planlagte grillingen på Hengsvann ble kansellert. Isteden dro vi til Labromuseet hvor vi kunne nyte varme pølser under tak i pøsegnet.

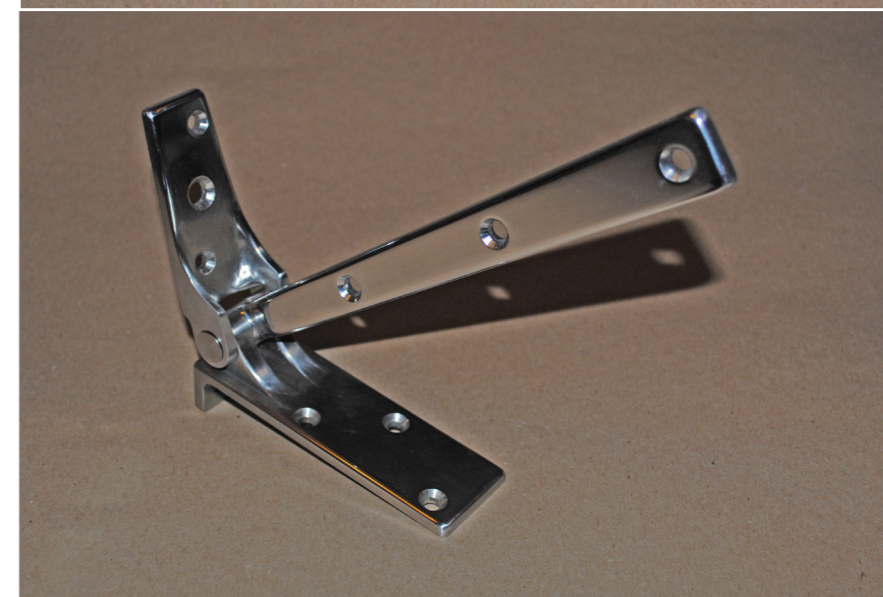
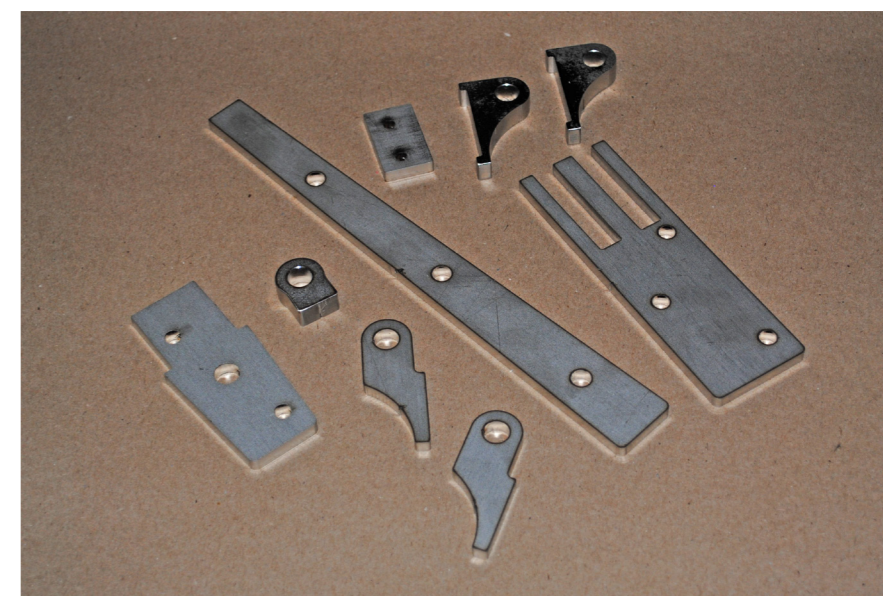
9. mai. 14 biler deltok på turen til Bendix i Lunner. Her er den gamle meieribygningen omgjort til utsalgssted for alle tenkelige og utenkelige duppeditter for bilfolk i alle kategorier, da kanskje vesentlig amerikansk. I tillegg var det Amcar treff med mye fint å se og høre. Vi dro så til Helmen gård hvor vi grillte og spiste lunsj. Gårdeieren serverte Cognac til alle som hadde anledning. Så fortsatte turen til Søsterkirkene for å beskue disse og deretter besøkte vi Hadeland Glassverk før vi dro hjemover. Været var lettskyet med gløtt av sol, litt regn da vi ankom Søsterkirkene, men opphold for resten. Alt i alt en meget vellykket tur.

Da er det bare opp til meg om jeg klarer å forvandle plan stålplate til noe som ligner på karosserideler som passer der de skal.

Når vi restaurerer en gammel bil er jo målet en ferdig bil med alle detaljer så nær det opprinnelige som mulig. Den dagen alt er ferdig er det stor stas, og kjøreturene er bare moro, - men så? Joda, bilen skal vaskes og poleres og holdes i strekk, men å gå og peile olje hver dag er ikke interessant, - vi må ha noe å bryne oss på. Det må være et prosjekt i garasjen, gjerne med utfordringer som krever at man lærer seg nye ting. Dette fører til nye betjentskaper, og nye sorger og gleder. Derfor blir det til at man legger inn den ene utfordringen etter den andre. Til en A-Ford Cabriolet er det mange spesielle deler som er unike for denne karosseritypen. Det var Briggs som laget disse karosseriene, og de laget også Firedørskarosseriene til Fordor og Town Sedan. Derfor er flere av delene til Cabrioleten identisk eller svart lik deler til firedørsbilene, og forskjellene var i mange tilfeller opprinnelig håndarbeide.

Hengslene til kalessjestativet er opprinnelig smidd i stål og forkrommet. Disse finnes å få kjøpt støpt i bronse og koster flere skjorter. Når du får dem hjem må de slipes, poleres og forkrommes. Flere kroner får ben å gå på. Tid derimot, koster ingenting på hobbyrommet. Derfor har jeg laget CAD-tegninger til enkeltdelene i hengslene, og fått disse laserskåret i rustfritt stål. Litt sveising og litt sliping i heimen, og hengslene ser til forveksling lik ut til de originale. Tilfredstilelsen når det ferdige produktet foreligger er om mulig på sitt aller høyeste.

Torpedoen til mitt prosjekt kommer fra en Fordor. På de lukkede bilene satt frontruteramma skrudd opp i en trebjelke over frontruta. På en Cabriolet derimot, er det ingen trebjelke. Derfor måtte hele dette arrangementet bygges om. Sist sommer ble det lagt inn ekstra forsterkning og anker Muttere til feste av ruteramma og speile. Deretter er det hele dekket med en plateprofil. Slik går dagene. Karosseriet blir stadig nærmere å være komplett.



Over ser vi trippelhengslene til kalessjestativet i deler, og ferdig montert. Da man gler bare et til andre siden.

Ford markedsførte Cabrioleten som en "damebil". Trolig var dette for å lokke til seg de som fremdeles hadde penger i de økonomiske krisetidene i begynnelsen av tredivetåra til å kjøpe bil til kona. Men, mandig nok for meg!



Bjørn Sand



## REDAKSJONELT

Så sitter man her igjen og skal prøve å koke sammen et årskrift for Automobilselskapet.

Vi har jo etter så mange år etablert endel rutiner som gjentar seg år etter år, så det har lett for å bli likt fra år til år.

Men, det kommer år for år nye folk i styret, og dermed kommer det også nye tanker inn i ledelsen av forening, - det er bra.

Jeg sier ikke at det som er gjort tidligere ikke er godt nok, - men forandring fryder.

Stoff til årsskriftet er etterhvert lettere å skaffe, og vi er nå godt skodd med dekning av Automobilselskapets "offisielle" gjøremål.

Det er imidlertid ønskelig med mere sladder fra klubbens medlemmer om hva som foregår i de enkelte garsjer. Her baserer vi oss på det medlemmene selv leverer, og driver ikke med hjemmebesøk. PC og digitalkamera er snart allemannseie, og klubbens og redaksjonens adresser er å finne på hjemmesiden

For eget vedkommende har vi fått brukt veteranbilene i varierende grad. Volvo Amazon -70 ble brukt hovedsakelig på KAS Sverigetur, men også litt i det daglige, bilen er kjørbar som en moderne bil, så der er det ikke noe problem.

Den lukkede -31A Forden var i bruk på ferieturen til Tyskland sammen med 3 andre vennepar i A Forder. Turen ble ikke avskrekkende lang når en ferger til Kiel, men vi kom så langt som til Lübeck en dag.

Senere på året ble samme bilen brukt til en tur til Røros.

Røros - Kongsberg på en dag, det er nok i en så gammel bil, for en så gammel kropp. Vel og merke skal det skytes inn at dette var en guttetur, og vi var to erfarne A-Ford sjåførere som byttet på å kjøre.

Turen Kongsberg - Røros ble triveligere. Den gikk over to dager med overnatting på Øyer

Den åpne -29 A Forden lever roligere dager, men har vært en tur i Stavern en helg, fått luftet seg med brudepar, og var i bruk under Kongsbergknekken. I garasjen arbeides det videre med neste A-Ford, - Cabrioleten.

I løpet av sommeren er det handlet inn et komplett chassis med papirer fra Valdres. Dermed er årsmodellen



bestemt. Dette ble en -30 modell, og med noen andre delekjøp er prosjektet nå på det nærmeste komplett. Karosseriet skrider sakte i retning av å bli ferdig

Dermed øker plassproblemet i heimen, - det er for trangt. For å bøte på dette har vi bestemt oss for å selge Amazonen. Volvoen er fin å bruke på langturer av den typen KAS arrangerer, men vi har kommet til det at det er mye mere trivelig å gjøre turene i en A-Ford.

Skal vi på tur blir det A-Ford, og er turene for krevende til det, da blir vi hjemme. Det er ikke ønskelig å være med å rettferdiggjøre at man må ha en nyere veteranbil for å være med i KAS. Vi må ha et miljø hvor det går an å delta med eldre biler også. Den dagen Cabrioletprosjektet står ferdig vil det være tre kjørbare A Forder i garasjen, så det ligger an til at en -29 Ford A Phaeton (4 dørers åpen)

*Jon Magnus Hjelle i Vestre Slidre solgte meg et A Ford chassis sist sommer. Kona hans var svært fornøyd med salget. Bildet viser ny eier klar til å trille ut en bratt bakke og inn på hengeren. OBS! Bremsene ble sjekket på forhånd. Atter en gang har jeg rotet meg bort i en høyerrattet bil, og nødvendig ombygging står for tur.*

må se seg om etter en ny eier også. Man kan kjøre bare en bil av gangen, og en lukket og en åpen veteranbil får holde. For tiden er det forberedelsen til å lage sidestykkene til karosseriet som foregår. Engelsk hjul er lånt av Torgeir Krogen, og krympe-/strekke maskin samt profilvalse er på plass.



11. juni. KAS arrangerte sommeravslutning på Sundhaugen og ca. 100 deltagere koste seg med grillmat i det fine været. Takk til kokkelaget!
- 24-28. juni. 48 ekvipasjer tok ferja Horten - Moss mandag morgen og kjørte videre via Momarken til det berømte bilskrotningsemuseet til Rune Ivansson. Deretter fortsatte vi til Hotell Dalsland i Ed, hvor vi bodde de fire neste dagene. Tirsdag besøkte vi først Ed's MC og motormuseum og deretter gikk turen til Dalspira Meieri, en flott tur med gamle biler i lang rekke på smale veier i et flott landskap. Lunchen ble inntatt på Kroppefjäll, ved Dals Rostock, i fine omgivelser. Kjøreturen gikk videre til Sunnanå Havn hvor vi stilte opp bilene sammen med Veteran Classic Dalsland. Onsdag var vi på dags tur på Dalsland Kanal fra Bengtsfors til Håverud, med en utmerket lunch ombord på båten. Regnet plasket ned, men stemningen var god. Returen fra Håverud gikk med veteran tog og vel tilbake på hotellet fikk mannfolka et meget interessant foredrag av Erik Berger, en legende innen motorsport og en utrolig morsom og sprek 87-åring. Torsdag kjørte vi på rundtur i østre del av Dalsland til Baldersnäs Herregård hvor vi spiste en nydelig lunch. På hjemveien besøkte vi Erik Berger, både i butikken hans og i garasjen hvor vi fikk se på bilen som han fortsatt konkurrerer med og en imponerende premiesamling. Som avslutning på denne dagen var de fleste av oss på allsang med Lasse Stefanz. En artig opplevelse på tross av noen regnbyger. Avslutningsmiddagen på hotellet var som alle de foregående dagene, utmerket. Fredag morgen var det oppbrudd fra Dalsland hotell i Ed hvorpå noen dro rett hjem mens andre valgte å forlenge turen
5. august. Møte på kirketorget for forberedelse til Kongsberg knekken.
10. august. KongsbergKnekken 2013
15. august. Labro torsdag (Har intet referat fra denne samlingen)
- 16.-18. august. Høsttur til Raggsteindalen (har ingen info om denne turen)
31. august. Lørdag 31. august ankom 22 blankpolerte gamle biler Grevlingstien Trygdepensjonat i Vestfossen for å ta med de gamle på tur. Regn på morgenen, men et stadig bedre vær gjorde at alle som hadde mulighet kunne kjøre med åpen bil. Forventningene blant beboerne var stor og en eldre herre hadde banna da han såg at det regna om morgenen. Men da de gamle bilene ankom var alt glemt. Etter hvert ble de eldre geleidet inn i bilene av hyggelige og hjelpsomme pleiere. Hege Kvitle organiserte det hele og vi kom avgårde til Fossesholm Herregård i rett tid
1. september. Ca 10 veteranbiler drar fra Fossesholm og henger seg på traktorgjengen til Skrothaugen Maskinlag med Mogulen i spissen. Mye folk i gata i dag også. Utstilling av veteranbiler i parken, hvor Skrothaugen har stand. Om ettermiddagen kjører vi en ny runde i gata med traktorer i teten og nå er det ennå mer folk ute. På kvelden får Skrothaugen Maskinlag prisen for beste Stand på Vestfossen Marken 2013. Godt gjort. Gunnar Tveten tar imot prisen på Kiwi-scenen og kvitterer med noen velvalgte ord. Hilsen en bråkjekk kar fra Vestfossen
9. september. Det første møtet høsten 2013 ble arrangert som en omvisning hos Knut Trollerud i Bevergrenda. Knut bygget sin egen traktor i 1948 med motor og girkasse fra en svær personbil som allerede da var ca 30 år gammel. Bakhjulene hadde sittet på en buss, mens ramma og mange andre deler måtte han lage selv. I tillegg til traktoren har Knut Trollerud en imponerende samling av mye rart, bl.a. nødagregat fra Rikshospitalet, et antall gamle biler, motorsager, stasjonær motorer etc., så det var artig å gå rundt å se på. Det er ingen tvil om at Knut Trollerud har hatt mange jern i ilden i sine mer enn 90 år.
14. oktober. Formann Andreassen åpnet møtet med en gjennomgang av aktiviteter så langt i år. Deretter ble to nye medlemmer, Kjell Øksne og Jan P. Wetterstad presentert. Bjørn Wennberg presenterte sommerturen 2014, som går til Vestlandet og bl.a. omfatter deltagelse i "Vossarudl'n". Deretter viste Bjørn Sand, som var kveldens kåsør, bilbilder fra sin barndom. Det var fascinerende at Bjørn kunne vise bilder tatt i dag av de samme bilene; en stod på en låve i Telemark, mens andre stod som vrak hos "høggeren". Til slutt var det kaffe og boller og etter utlodning lot 44 framfattede medlemmer praten gå.
11. november. Årets siste medlemsmøte ble avviklet med oppmøtere rekord. Denne kvelden kom det 54 medlemmer. For mannen åpnet møtet med referat fra siste styremøte, hvor det ble besluttet å "kjøpe" ny hjemmeside til foreningen. Aktivitetskalender for første halvår 2014 er spikret og lagt ut på Møteplan under Nyheter. 35 personer har meldt seg på til Julebord på Lampeland Hotell, men det er plass til flere..



Bjørn Wennberg informerte litt om sommerturen 2014 (som allerede er fulltegnet) og om planlegging av tur i juni 2015. Denne gangen går turen til Gotland og Bjørn er allerede igang med å sjekke overnatting, severdigheter og andre aktiviteter.

Hovedtemaet denne gangen stod imidlertid Bjørn Lund for. Han fortalte om restaureringen av sin Chevrolet Cabriolet 1934, som han startet på i 2008 og fullførte i 2012. Det var et imponerende stykke arbeid med mye sveising og produksjon av nye profiler og lister både i metall og tre. Resultatet ser dere på bildet til høyre, mens litt av prosessen fra start til ferdig restaurert bil kan beskues ved å "trykke" på bildet. Etter presentasjonen viste han en film fra henting av 4 Citroen Traction og en Austin Sprite fra en låve på Darbu. Artig innslag. Kvelden ble avsluttet med kaffe, boller og loddsalg

7. desember. Julebord på Lampeland hotel. Utsøkt mat og hyggelig betjening, men det ble ikke helt optimalt siden varmelegget ikke klarte å holde gjestene med behagelig temperatur. Foreningen stilte med gratis buss ført av Sigurd Gutterud.

*Pål Kjeldsberg sekretær.*

## NY HJEMMESIDE

KAS har fått ny hjemmeside. Denne skal erstatte vår gamle som har "gått ut på dato." Den nye sida er bygget opp på dagens teknologi og vi gi medlemmene ett bedre tilbud.

Sida administreres foreløpig av Tore Hæve som er redaktør, men kan siden åpnes for andre for innlegg av nyheter og annet som kan være av interesse.

Du finner hjemmesida på [kasveteran.no](http://kasveteran.no)

*Pål Kjeldsberg*



## TJOLÖHOLM CLASSIC MOTOR

Vi måtte ta en tur til Sverige i år også for å oppleve en av de store veterantreffene i Sverige. Vi, er mine to sønner Knut og Espen og meg selv.

Treffet var søndag 13. mai, og vi reiste bortover lørdagen med en liten omvei via Årjäng, da det der var grensetreff for Citroën 2CV og derivater. Siden Knut har 2CV og jeg Ami 6, var dette stedet for å få tak i litt deler. Veien videre gikk til Landvetter ved Göteborg hvor vi hadde bestilt overnatting for å slippe å reise så langt søndag morgen.

Treffet skulle begynne kl 10:00, så vi reiste fra hotellet i 9-tiden i et upåklaglig vårvær. Da vi kom ned til E6, var det ikke nødvendig med kart eller GPS, det var bare å følge strømmen av biler i alle aldre. Tjolöholm slott ligger ca. 6 mil syd for Göteborg og noen kilometer vest for E6.

Da vi begynte nærme oss slottet etter en snau time, var det tydelig at mange hadde stått opp tidlig, det var lang kø inn til området, men arrangørene hadde tydeligvis vært med på dette tidligere. Køen ble delt i to, slik at de som ikke kom i gammelbil (bl. a. oss) ble sluset inn på et eget område for å betale, og der var det mange som sto klare til å ta i mot betaling.

Parkeringsområdet var gigantisk, og det var god plass der da vi kom. Det første vi kom til, var salgskoder, men dette var for det meste ting som ikke var bilrelatert, med få unntak, så dette er ikke et treff for forsøke å finne deler.

Området var delt inn etter merkeklubber, og det var selvfølgelig mange Saaber og Volvoer. I motsetning til her hjemme, var det mange spektakulære ombygde biler å se, noen meget fantasifulle. Det var også motorsykler og traktorer der, samt en jetreven bil som var god for 700 km.

Oppstillingsplassen lå på et område nedenfor slottet, som var under restaurering. Vi fant ikke tid til å gå opp dit for å se, da det var så mange interessante biler å se på i stedet. Biler som man sjelden ser i Norge, kunne det være flere av her, og det er forholdsvis langt flere Amerikanere i Sverige enn her hjemme.

Etter å ha tilbaagt en del timer der, var tiden inne for å vende nesene hjemover, og da var det nok mer enn 1000 besøkende biler på parkeringsplassen, og det kom noen hele tiden fortsatt.

Dette var vel verdt et besøk.

PS. Har anskaffet en Citroën Ami 6 Berline til, EU-godkjent, men med behov for noe omsorg.

*Hans Glesne*





Også i 2013 var vi en tur i Lom for å kjøre det tradisjonsrike løpet, som også har vært besøkt av KAS.

Denne gangen var det ikke så mange klubbmedlemmer å se, men vi traff i hvert fall sekretær Pål med frue og Herregårdsvogn. Det stilte rundt 350 kjøretøy, og nok en gang var værgudene på arrangørens side. Med et så høyt deltagerantall skulle en tro at det ble kaos og venting på postene, men det er ikke tilfelle. Arrangørene har virkelig fått sving på dette løpet, som samler entusiaster fra øst og vest, samt mange fra Trøndelag. Postene er helt ordinære, men naturen i denne delen av landet skal det mye til å slå.

*Kjell Thon*



Hei alle sammen.

Når dette skrives har snøen kommet og alle har vel fått gammelbilen i hus. For noen er alt "dønn" i orden, mens andre må gjøre visse forbedringer i løpet av vinteren. En del er inne i større restaureringer og av disse dukker sikkert noen opp når sesongen starter.

Det har vært en sesong med masse aktivitet.

Frode Holm tok oss med til Göteborg i februar, hvor vi besøkte Volvo fabrikk.

Vi har hatt vårtur til Bendixtreffet på Lunner med grilling på Helmen Nedre ved Søsterkirkene.

Kjøring av gamle fra 3 av Kongsbergs eldre hjem.

14 biler fra KAS tok turen til Kristiansand og deltok i Norgesløpet, hvor Jan Sandholt og Ole Refsahl fikk hver sin andre plass i sine respektive klasser. Under Hokksund Dagene hadde vi med oss psykisk utviklingshemmede fra Myraveien, og vi var med å sang i Norges største mannskor.

Torsdag 6 juni på Nasjon Motordag stilte vi med mange biler på Kirke torget i Kongsberg, og etter en kjøretur i byen, avslutte vi på Ås kafeteria med kaffe og vafler.

På sommerturen til Dalsland var vi 48 biler. Vi bodde på Dalsland Hotell og hadde dagsutflukter derfra med selveste hotelldirektøren som guide.

En av dagene var vi på kanaltur på Dalsland Kanal i øsende regnvær men humøret var på topp for det. Kongsbergknekken ble arrangert med rekord deltagelse med 142 biler. Et knirkefritt arrangement med fornøyde deltagere.

Vi har hatt høsttur til Raggsteindalen fjellstue. Lørdagen i fint vær gikk noen tur i fjellet, noen fisket mens andre koste seg i hotellveggen. Sommeravslutning på Sundhaugen samlet over 100 sultne medlemmer, men dette var ikke noe problem for våre erfarne grillkokker.

Under Vestfossen Marken hadde vi med oss eldre fra Grevlingstien Trygdepensjonat i Vestfossen. Vi har gjort oss bemerket, særlig kjøringen av eldre og psykisk utviklingshemmede har gitt oss god omtale i media. Men det viktigste er at vi har gledet mange mennesker samtidig som vi har hatt det moro selv.

## FORMANNENS SPALTE

På Trygdepensjonatet i Vestfossen snakkes det enda om turen gjennom markedsgata. Oppe i dagligstua henger det mange flotte bilder fra turen, ja det er faktisk bilde av alle de eldre når de setter seg inn i bilene. De var så fornøyde med turen at her om dagen fikk jeg sammen med Hege Kvittle fra markedskomiteen et gavekort på ei Wales kringle fra Vilars i Vestfossen. Den vil bli fortært på et av onsdagsmøtene hos BIM på nyåret. Velkommen.

Vi har avholdt 9 medlemsmøter hvorav et var besøk hos Knut Trolerud i Bevergrenda. Knut er en allsidig herremann med mange gamle biler og traktorer og masse annet.

Vi har også hatt julebord på Lampeland Hotell.

Vi arbeider med ny hjemmeside, kasveteran.no, som vil være operativ rett over nyttår.

Turkomiteen arbeider godt med Bjørn Wennberg i spissen og 2014 turen er allerede fulltegnet med 51 biler.

Jeg er stolt over hva vi har fått til i løpet av sesongen. Det er aldri vanskelig å få dere til å stille opp til forskjellige arrangement. Veldig bra!

*Ronald Andreassen*





# EN VILLMANN OG EN HILLMAN

Mannen er en kjendis i KAS, nemlig han Bim alias Stein Bjørgum i Vestfossen.

Bilen også en kjendis blant kaffegjestene i garasjen hos samme mann. Absolutt ingen hyllevare denne tralla nei. Hilman Minx Cabriolet fra Rootes gruppen i England.

Bilen er straks klar etter restaureringen som faktisk har tatt meget kort tid. Bra jobba Bim. Det har vært en sann fryd å følge arbeidet trinn for trinn hver onsdag gjennom kaffesesongen. Jeg tør påstå at få om noen bil har fått mer "navlebeskuelse" enn denne.

Kaffegjestene har fulgt med hele "veien" og sågar vært med både på avduking etter lakking og testkjøring av nyoverhalt motor.

Resultatet er blitt meget bra og at dette blir en såkalt "head turner" er helt sikkert. De fleste av oss har aldri sett ei slik tralle "in live".

Dette blir en av perlene i KAS, garantert. Sjelden er den også, meget sjelden. Totalt 3 eksemplarer her til lands. Så, da så.

Når sant skal sies er den ikke spesielt ruvende stor, relativt beskjedent med glitter og krom, mangler ekte skinninnredning, ingen motorstørrelse å snakke om, ingen imponerende feit dekkdimensjon og intet navn som får fantasien til å løpe løpsk så som Mustang, Buick eller Cadillac.

Men den har sjarmerende få andre kan stille opp mot. Nusselig, jomfrulig og passe stor fremstår den nå akkurat like original som da den kom ut fra fabrikk i 1961.

Fargekombinasjonen karosseri, innredning og kalesje er rett og slett som en liten drøm.

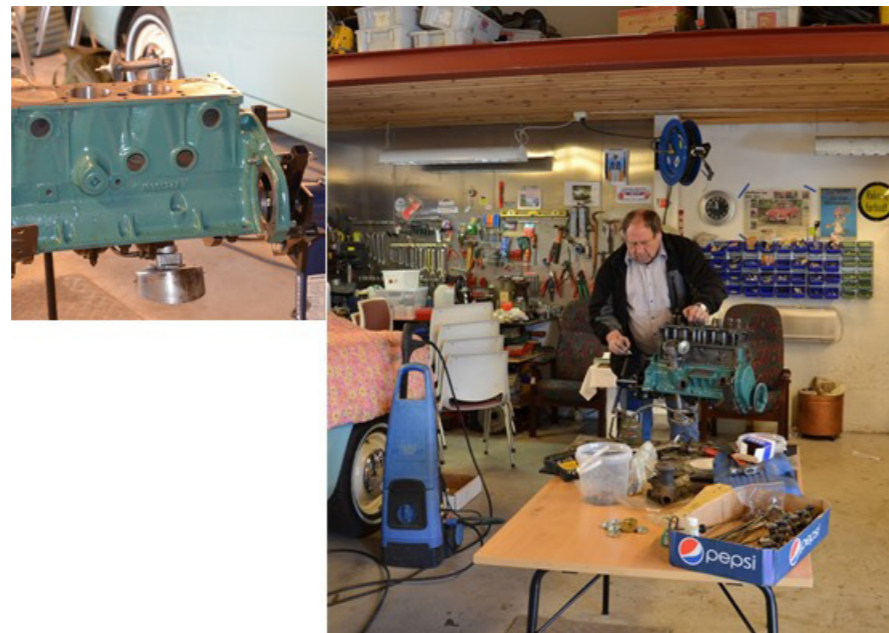
Så lekker kan en engelsk billigbil fremstå. Skryt, kan så være det. Du får bedømme selv til sommeren. Jeg har i alle fall fått øya opp for dette lille sjarmtrollet av en bil.

Det litt spesielle med bilen er kalesjen nemlig en Coupe de Ville kalesje. Det lyder eksklusivt og jaggu er det slik også. Kalesjen kan settes i halvstilling slik at kun de i baksetet får tak. Mye brukt på litt dyrere vogner som RR, Bentley, Daimler m fl.

De kunne da både designe og bygge biler før i tiden. Glem rust og frynsete kvalitet. Nå snakker vi om stil, designkunst og fargekombinasjoner som fullstendig er fraværende i dagens bilproduksjon.

I dag skal jo alt være grått, hvit eller svart utvendig. Ta en titt innvendig også. Alt er svart kun pynta med litt alufarga plast. Grøss og gru. Uansett gled deg til sommer, sol og utflukter kanskje sammen med en blågrønn Hilman Minx fra Vestfossen.

*Bjørn Evensen*



# SOMMERAVSLUTNING 2013

Mandag 10. juni var det sommeravslutning for KAS på Sundhaugen ved Fiskumvannet i et strålende sommervær. 100 deltakere var ny rekord og da blir det jo ekstra stas. "Grillgutta" gjorde en fremragende jobb, så alle spiste godt og koste seg i sola.

*Kari Thorsdalen & Torunn Hæve*



*Over, er det Erik Ørmen som ordner tibeåret, og under ser vi Tor Anton Hassel og Stein Bjørgum som passer grillingen. Ikke noe å si på antrekket, der er alt "dønn i orden"*







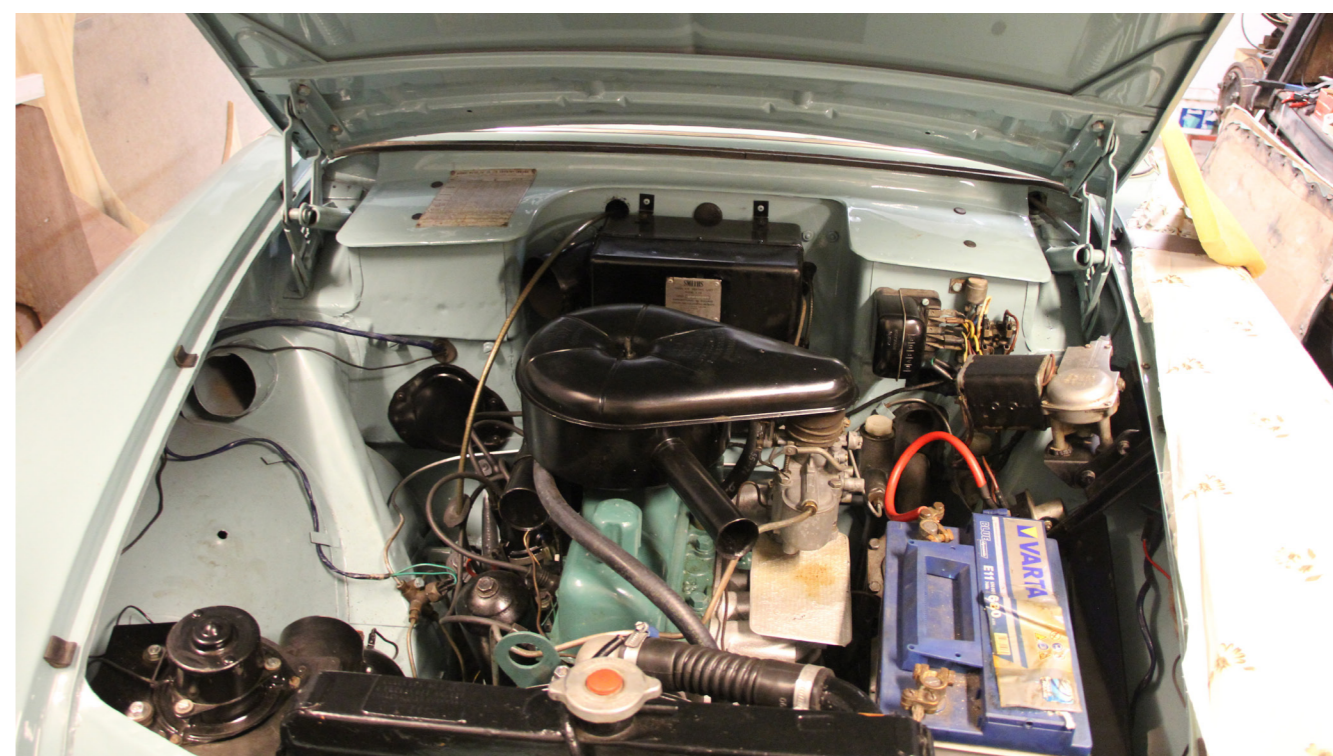
Som noen kanskje har hørt var jeg uheldig med Mustangen på turen hjem fra Raggsteindalen. Da vi stoppet for å spise på Haglebu, ble bilen rygget på av en nygift og opprørt dame i en firehjulstrekk. Venstre dør ble trykket inn: i utgangspunktet ingen stor krise, men bilen er lakkert med en spesiallakk som ble påført for tretti år siden. Derfor er det nødvendig å gi hele bilen et strøk. Det ville vært umulig å treffe fargen på bare døra. I skrivende stund står bilen hos en lokal lakkerer på Åmot.



Litt om raceren som jeg har i garasjen og som jeg har fått i gang i år: Det er en 38 mod. Ford V8 som ble bygget av en kamerat på Åmot, Gunnar Åsterud. Planen var opprinnelig å kjøre race på travbanene med bilen, men dette ble det aldri noe av. Det ble noe kjøring på isen men ble etter hvert parkert bak låven. Har fått skifta noe småtteri i år, motor, styresnekke, fjærer, nye aluminiumsplater osv. Har vært en tur på Burud og på Ford V8 treff og mange fikk seg en god latter.



Øivind Refsahl





## “JEG RULLER” TIL VOLVOFABRIKKEN



Volvo som betyr “Jeg ruller” ble en stor opplevelse for et gjeng på 44 glade gutter i relativt moden alder. Ja, det skjer stadig litt i KAS. Denne gangen fra litt uventet hold i det en meget kreativ herre fra Drammen Motorhistoriske Klubb, nemlig hr. Frode Holm som bød på en 2 dagers busstur til Volvo.

Og for en opplevelse det ble for hele guttegjengingen og det til en svært så billig penge. Kr 1275 for buss t/r Kongsberg, hotell med frokost og middag og tom 1 times togtur i Volvofabrikken med svensktalesende guide. Slå den a. Jo da, et medlemskap i KAS kan være lønnsomt det.

Som vanlig bak bussrattet stilte Sigurd Guterud. Sikkert og behagelig ble vi fraktet og guidet av ovennevnte tospann.

Det var en herlig blanding av bil - og motorinteresserte entusiaster som stilte opp og flere ville vært med, men dessverre tok toget på fabrikken kun 44 personer. Så da så. De som ikke reflekterte på tilbudet fra Frode har faktisk all grunn til anger og dyp fortvilelse. Turen ble en høydare.

Fredag morgen den 8. Mars presis kl 06:00 startet vi opp på Knutepunktet i Kongsberg. 8 gutter fra Kongsbergområdet og nesten hele Eiker avdelingen (øvre og nedre Eiker selvfølgelig).

Ja, disse herrerne der nede på flatlandet forneker seg ikke. I tillegg gutter fra Tempoklubben, Drammen Motorhistoriske, Horten Veteranbilklubb m. fl. Bedre kunne det ikke bli.

I strålende solskinn og bra varme i den gamle bussen ble mil etter mil tilba-

kelagt med humøret på topp. Symøtekakling har vi alltid ledd av. Men dette vi opplevde på bussen tar kaka. Disse glade og høytidsstemte gutter fant summetonen og vel så det.

Ingen trykket stemning her nei.

En times avbrekk med lunsj i Håby la ingen demper på humøret. Alle kjente alle temmelig fort. Rart dette med felles interesse.

Endelig framme ved Volvofabrikken på Torslanda utenfor Göteborg steg forventningene.

For et anlegg av tiltalende store bygninger i flere etasjer og for en resepsjon. Vel innendørs opplevde vi stor romslighet og lyse lokaler med utstilte biler.



Bare Volvo selvfølgelig. Brosjyrer, reklame og div. salgsgjenstander i bøtter og spann.

Det første vi la merke til var parkeringsplassene rundt om. Lett blanding av bilmerker var det i alle fall ikke. 99 % Volvo og 1 % andre merker.

Tøffetoget “Det blå toget” som det het, startet opp utendørs og straks var guiden på “lufta”. For en opplevelse på en topp moderne bilfabrikk, men også en av de minste i verden med serieproduksjon av personbiler.

Lite “siffror” från Torslandafabriken.

Yta: 358.281 kvadratmeter

Längd: 1320 m

Anställda: 3 300

Skift: 2-skift

Produktion: 51 biler ferdig hver timme.

Joda, her går det også undan forstås.

Ca halvparten var spesialbestilt Det som overrasket oss alle var at på samlebåndene var det en herlig blanding av forskjellige modeller med et virvar av innredninger og hele 22 karosserifarger, skinn og stoffinnredninger av ulike fasonger, ulike motorer diesel og bensin, et forvirrende utvalg av utstyrs pakker osv osv. Alt nøyaktig lagt til rette av datastyrt logistikk i verdensklasse.

En kan bli matt av mindre.

Tross alt dette var det svært lite med folk og dataoperatører og så lite støy



omtalte racer bilen. Planen er at bilen en dag skal fremstå i original farge. Teknisk vil bilen bli original, med unntak av bremsene som vil bli bygd om fra mekaniske til hydrauliske. Mer følger.....

Mere fra Modum og Øivind Refsahl på neste side



Ford begynte å bruke rustfritt stål i detaljer allerede i 1930. Som markedsføring ble det i 1931 produsert 2 Ford A Tudor med karosseri i rustfritt stål. Dette ble gjentatt i 1936, og en av disse ble nylig restaurert. Dette gir noen ekstra utfordringer. Kanskje ikke mye rust å finne, men ganske spesielt når bulker skal rettes. Her gis dette ikke mange muligheter til å redde seg med sparkel. Legg merke til at denne bilen har dekk ned hvit side både innvendig og utvendig slik det var da hvite sider ble innført.

Etter hva jeg vet ble det også produsert en eller to Thunderbirds i rustfritt stål

*Bjørn Sand*







**FORD V8 TUDOR 1936**



Dette er faktisk den første bilen jeg kjøpte, i 1966. Frem til dette tidspunkt eide jeg kun motorsykkel, bl.a MZ, Triumph, Jawa, BSA og CZ. Meningen var at Forden skulle bli en slags bruks- og hobbybil, og drømmen var en Coupe. Men det var sltså en Tudor jeg fikk tak i, en bil som jeg fant på Tyrstrand. Innkjøpsprisen var 500 kr, og bilen så egentlig ikke så verst ut. Den var tidligere reparert for rust, og omlakkert fra gråbeige til blå. Den var fullt kjørbar med mangellapp på noe teknisk. Planen var å restaurere den, men jobben kom aldri i gang. Først for 8-10 år siden begynte jeg å skru på den. Det har ingen hast med å få den ferdig, siden jeg har såpass mange andre biler å kjøre med. I årsskriftet for 2020 kommer sluttrapporten. Mye rust er blitt sveiset, og nå er karosseriet stort sett ferdig, i øyeblikket står karosseriet grunnet og klart for endelig grunnarbeid. Grillen var skadet, og er blitt reparert. Skjermene er også ferdig sveiset, men stigrinn må skaffes. De som satt der, kom fra de norske skoger. Motoren må overhales. Den har i en del år vært montert i den

da. Reine gravkammere. Her var det ingen som sto og pratet rundt forbi og ingen røyking verken inne eller ute. Kun litt støy i stålpresseavdelingen på 37.300 kvadratmeter med 200 ansatte. Største presse hadde et arbeidstrykk på 2300 tonn og det meste ble presset opptil 3 ganger i samme presseform. Jeg mener å huske at presseverktøyet ble oppbevart på lager i 13-15 år etter utgått modell. Litt trøst for Volvoiere med gamle modeller. I karossfabrikken på 94.000 kvadratmeter var det 399 personer. Gudene vet hvor de var, men derimot var det 570 roboter som gikk uten hvile eller røykepause. Laserstyrte tilpasninger med toleranse på kun 0,2 mm med mer er rimelig bra. Jo da, slik kunne jeg ramse opp en masse data, men jeg lar det være. Uansett besøket var meget interessant og lærerikt. En imponerende bilfabrikk som absolutt er verdt et besøk uansett om du er Volvoentusiast eller ikke. Hotellbesøket var også meget bra. God mat og godt drikke pluss festligheter så det holdt. Dagen etter var det en ny høydare med besøk på Volvomuseet. Maken til bilmuseum har jeg ikke sett. Å beskrive dette er vanskelig. Et ord kan kanskje være dekkende nemlig fantastisk. Det må bare oppleves. Ta deg god tid og ta mange bilder. Det blir et minne for livet, garantert.

*Bjørn Evensen*



En samling av noe uvanlige biler hjemme hos meg i Efteløt. To stykk VW 181 (the Thing kalles den i USA) Den militære utgaven eies av Stein Sandholt som er daglig leder hos Ljosland Bil. (1970) Den sivile eies av Jon Røhr fra Harald A. Møller. (1973) Den nyeste Ghiaen (1971) tilhører Håvard Skarseth fra Kongsberg. Den eldste Ghiaen (1958) til høyre er min.

*Knut Sommerstad*





# PROSJEKT OKRASA



Tidlig på 50 tallet begynte interessen for å få flere hester ut av 25 HK motoren til VW. Porsche brukte jo de samme motorene fra starten av, hvor de tok ut ca. 40 HK. Et kjent navn, også i dag, i forbindelse med effekt økning på VW motorer er Gerhard Oettinger. I 1951 startet han sitt firma Oettinger Kraftfahrtechnische Spezialanstalt, OKRASA. Blant mange varianter laget han et sett som skulle øke effekten på 30HK motoren fra 30 til 40HK. Det er jo en formidabel effektøkning i %. Dannenhauer & Stauss og Romesch brukte slike motorer i bilene sine. For å få til en så stor effektøkning måtte det drastiske tiltak til. De originale topplokkene med meget små innsugskanaler ble byttet ut med topplokk som hadde doble innsugskanaler. Kompressjonen på originale 30HK motorer var 6,6:1 denne økte til 7,5:1 med de nye toppene. Dette gjorde selvfølgelig mye på effekten.

For å få på de nye toppene må de to øvre topplokkboltene, på begge sider, byttes ut, med to som er vesentlig kortere. Settet består også av to lange manifolder beregnet på de nye topotede toppene. For å få plass til dette må dekslene over sylindrene og toppene bearbejdes så manifoldene får plass. I monteringsbeskrivelsen står det at motorer som har gått mer en 80.000km





## GENERASJONSSKIFTE?



Ja, kjære leser det er helt sant. Jan Sandholt er i ferd med å forlate 30 tallet til fordel for 50 tallet. Rett og slett et generasjonsskifte innen bilverden.

Ikke slik å forstå at den rålekre Terraplanen blir satt bort eller kommer på salg. Det blir nok ikke aktuelt. Så der røk den sjansen for å få kloa i en drøm av en bil.

Her er det snakk om en bil til, - gammelbil selvfølgelig, men noe mer moderne. Ja betydelig mer moderne slik jeg ser det.

En cruiser og en skikkelig milsluker. Men hvorfor har ikke denne herren tatt seg råd til en lukket bil med skikkelig tak. Lunt og tørt og adskillig mindre støy enn disse simple kalesjebilene eller cab'er som det så fint heter. Mye sikrere er det også ved en aldri så liten rundvelt. Å nei da, her skal være åpent med full gjennomtrekk og nordavind fra alle kanter. Takdrypp og nesedrypp får en også med på kjøpet.

Ja, slike vogner passer som hand i hanske for noe tilårskommende

bilentusiaster med stygge tendenser til gikt, stive skuldre og revmatiske plager både her og der.

Cab er cab, - å kjøre åpent er spesielt på mange måter det. Er det steikende sol blir det som regel for varmt og kalesjen må opp. Regner det, er det samme moroa igjen. Er det kjølig og grått kommer smertene der oppe i nakken og skuldrene og kanskje gikta våkner til live. Opp med kalesjen og tett igjen med sidevinduer hvis slike finnes.

Jo da, det er noe spesielt det å kjøre åpent, men kler du deg riktig med skinnjakker fora med en halv sauebukk, skinnhjelme og dertil passende hvit ullmakko kan livet være verdt å lev tross alt. Husk også et par pledd over lår, legger og edle deler. Gulvtrekk er farlig det. Blærekatar også. Ingen hyllest til de med åpen bil sier du? Og jo da. Det er nettopp det det er. Disse råskinna som farter rundt i en cab er både tøffe og uredde. Ære være dem, basta.

'Nybil' til Jan og Aud er nettopp en

slik cab. Rålekker og kostbar så glem det sludderet du nettopp leste. Dette er en Chevrolet Styleline Deluxe convertible 1951 modell. Lakkert i oridinalfargen Moonlight Cream.. Det lyder vakkert, ikke sant?

Jan har visstnok store planer med bilen. Det blir nok en større restaurering kanskje inkl. motoroverhaling. I følge Jan går ikke maskinen pent nok på tross av at den er overhaldet Her blir nok intet overlatt til tilfeldighetene og intet halvgjort arbeid blir aktuelt.

PS. Bilen er restaurert i USA, men det kan visst gjøres enda bedre sier Jan. Med på kjøpet fulgte en mengde nye deler Alt av krom er ny og det er noen kilo. Som pensjonert bilmekaniker kan han faget til fingerspissende. Bare vent et par tre år så har vi nok enda en perle i KAS. Det skal bli artig å høre summenlyden av rekkeseksen der den duver av gårde. En 'glidare' som svenskene sier.

Bjørn Evensen

bør rådelager skiftes, har motoren gått mer en 120.000 bør den gjennomgå en full overhaling, før settet monteres. Settet består også av 2 stk. Solex 32 PBIC forgassere, de samme som tidlige Porsche modeller brukte, med nødvendige overføringer og balanserør og filter. I tidligere tider fulgt det også med ett skilt som dette.

På Karman Ghia, Karman cab og Transporter er det ikke plass nok til luftfilterene, så der må det gjøre en forandring. Det fantes ett sett hvor veivakselen også ble skiftet, slik at slaglengden ble 69,5mm. Og volumet økte til 1295ccm. Det hadde betegnelsen TSV 1300/30. Det som var uten veivaksel het TS 1200. I1956 begynte Martin Herzog og importere OKRASA sett til USA, som ble solgt av EMPI.

Utgangspunktet for motoren jeg har bygget opp er en 1960 modell 30 HK.

Kan bare nevne at motoren har fått nye råde og bære lager, nye sylindre, nye

stempelringer. Jeg hadde en veldig bra kam og tilsvarende løftere, så den er av standard utførelse. Fire nye bolter ble montert i motorblokken og med en vennehøyde på 1,4mm ble de nye topene montert, kjøledekslene tilpasset topper og manifolder. Manifolder og kjøledeksler må monteres samtidig for å få festet manifoldene. Som tilleggsutstyr kunne det kjøpes et oljefilter sett maken til det som Porsche brukte på sine motorer. Dette vil øke oljemengden noe som er positivt. Jeg har ikke montert dette. Etter omfattende tester og prøvekjøring hevder leverandøren at oljetemperaturen holder seg normalt også i varme strøk. Jeg har derimot montere en oljetemp. måler, og følger med. Det har til nå ikke vært noe problem å holde oljetempen på et akseptabelt nivå.

Jeg har nå kjørt ca. 10000 km med motoren og er veldig fornøyd med den så langt.

Knut Sommerstad

**VOLKSWAGEN**  
HI-PERFORMANCE KIT — FOR ALL MODELS  
German Engineered By

OKRASA  
EST. 1972

**Cuts your zero to 60 time by 12 seconds**  
Power increased throughout the RPM range. No increase in fuel consumption. No sacrifice in engine durability. Compression ratio 7 1/2-to-1.

**The OKRASA KIT includes:**

- 2 hi-compression cylinder heads with big ports and big valves.
- 2 Solex 32PB1C carburetors
- 2 special intake manifolds, complete throttle linkage, gaskets.

Complete instructions for uncomplicated installation. **\$249.50**  
\$10.00 extra for Ohio coupes.

Dealer inquiries invited—  
or write direct to:

European Motor Products, Inc.  
Dept. H84, P.O. Box 648, Riverside, Calif.  
Warehouse address:  
1999 Roberto St., Riverside, California





# KONGSBERGKNEKKEN 2013



*Vi velger å "rappe" en tekst skrevet av Morten Høyseth. Denne er å finne på nettet, og vi håper på tilgivelse for at vi tar oss til rette.*

*Kongsberg Brann og Redning deltok som vanlig med Diamond 1935*

10. August var det igjen tid for veteranbilletten Kongsbergknekken; arrangert for 14.gang og vår andre gang. Været var perfekt kjørevær og det var en strålende ramme rundt det hele på Kirketorget. Nærmere 150 biler stilte til start – ny rekord – mot fjorårets 113, en imponerende tilvekst. Det var stor variasjon i bilene som stilte, alt fra biler som nettopp hadde blitt veteraner til noen som var rundt 100 år gamle. Noen biler var polert hinsides en legmanns evner, andre hadde minimalt med metall igjen. Løypa var ca 60 km og gikk i en runde

ned mot Efteløt og opp igjen. Jeg vil berømme arrangørene for opplegget ved start. Salg av pølser, vafler og drikke passer perfekt både for små og store, når man går og titter på biler. Hyggelige folk overalt. Kirketorget er også et flott sted å legge start og målgang. Speakeren er strålende; kunnskapsrik, forteller litt om bilene og samtidig får bilene avgårde innen rimelig tid.

Det jeg liker spesielt godt med Kongsbergknekken er tilretteleggingen med barn. Egne barneoppgaver og premier

til barna – dette er spesielt bra, ikke mange andre løp det er så hyggelig for barna. Løypa hadde 6 poster, oppgavene på postene var i stor grad teoretiske spørsmål, noen ferdighetsoppgaver. Oppgavene i seg selv var greie (dog vanskelige for oss). På et viktig punkt er det rom for forbedring; tid på postene. 2-3 av postene, spesielt post 2 og 6 var det en lang kø for å få svart på spørsmålene – vi sto minst 30 minutter i kø på hver av disse to postene, og det kan jeg love er en utfordring når man har tre barn med i bilen. Disse postene burde hatt færre spørsmål, kjappere avvikling og ikke minst flere spørsmålslister og personer på postene. Eventuelt kunne man hengt opp spørsmålene, så folk kunne gå bort å lese de selv. Det er lite gunstig å starte/stoppe, ev. gå på tomgang, bilene hele tiden i 30 minutter pluss. Ved post 6 gikk køen langt bortover riksveien, og hindret også normal trafikk. Mer plass på postene, og mer effektiv eksekvering neste år. Og vi kommer neste år også, for det er et strålende arrangement, som vi setter stor pris på. Løypa var like naturskjønn som i fjor. Det er kjempereklame for Kongsbergtraktene, der vi tøffer av sted i kupert landskap med gressgrønne heier og beitende ku og sau. Vakkert! Heder og ære til løypeplanleggerne!

*Morten Høyseth, Sandefjord*



*Torgeir Krogen hadde valgt å ta ut sin "racerbil", og på spørsmål fra Laagendalsposten om dette var en hobby kunne han bedyre at dette er en sykdom*



# BRANNBILTREFF I BERGEN



A-Fordkompis Erik Storm-Olsen er brannmann i Tønsberg, og der hadde de bestemt seg for å delta på brannbiltreff i Bergen sist sommer. For å komme seg til Bergen med den gamle International stige bilen fra 1936 hadde han funnet løsningen ved å ferge med Fjordline via Hirtshals. Hva gjør man så når fergen er innstilt når man skal tilbake? Man knapper jakka godt igjen og legger i vei over Hardangervidda. Farta opp Måbødalen rettferdigjorde ikke bruk av utrykningslys, men til Tønsberg kom de, - noen liter senere.

*Bjørn Sand*







*Traktoren er laget av  
Knut A. Frollevud, år 1949.  
Godkjent som traktor  
år 1950. Med hjorebok Nr 1.  
fra Statens Vegvesen.*

Bensintanken er en ti liter bensinkanne laget av blykk, og setet er et slåmaskinsete som Knut fikk fra en kassert hestslåmaskin på nabogården. Ryggstøtta blei tatt fra en kontorstol. Rattet har ukjent opphav. Traktoren var ferdig til bruk i juni 1949! Da manglet det bare bakskjermer, men disse blei laget og montert kort tid etter. Sommeren 1950 fikk traktoren offentlig godkjenning.

Hjulene har dimensjon 9.00 X 18 og de passet rett på Ford kardangen.

Ettersom disse hjulene hadde vanlig mønster for kjøring på vei, har traktoren alltid blitt kjørt med kjettinger. Forakselen kommer fra en lastebil av ukjent merke. På denne blei det kappet vekk et stykke midt på slik at traktoren skulle få lik bredde til felgsenterne foran og bak.

For å øke frihøyden blei den snudd opp ned, og den blei utstyrt med pendeloppeng.

Triangelstagene er hentet fra en ukjent Ford. Navene kommer fra Paige'n. Forhjulene er Røwde 5,50 X 16 landbrukshjul med støpte aluminiumfelger. Panseret er hjemmelaget og formet ved å ruller mellom tre tømmerstokker. Skjermene blei formet på samme måte. Ytterkantene er bøyd ned ved hjelp oppvarming og hamring. Skvettlappene derimot, de er originale fra Paige.

Verktøykassa er av egen produksjon. Radiatoren og frontlyktene stammer fra en Chevrolet lastebil. Det vites ikke hvilke biler baklampene stammer fra. Refleksene er hentet fra en Renault. Instrumenteringen består av oljetrykkmåler, vanntemperaturmåler og amperemeter.

Oljetrykkmåleren er hentet fra Paige'n, amperemeteret kommer fra Ford og vanntemperaturmåleren fra ????. Hornet blei plukket fra en Opel, mens lampen for arbeidslys bak på traktoren har ukjent opphav. Vippen er hentet fra en T-Ford.

Traktoren har 6 volt elektrisk anlegg. Traktoren har kun styrebremser. Venstre bakhjul bremses med pedal, mens det høyre bakhjulet bremses med håndbrekket.



## HJELPEMIDLER

Til boring av hull blei det i begynnelsen vesentlig benyttet borvinne, og senere hånddrill.

En tredreibenk som Knut hadde laget i skolealderen blei også benyttet til boring i mindre deler.

I prosessen fikk Knuts far tak i en gammel boremaskin fra Sølvverket, men på de store og tunge komponentene var det lettest å komme til med hånddrillen. Knut og faren smidde selv bor når de sto i beit. Til og med enkelte fastnøkler, pipenøkler og skrutrekkere blei laget på stedet.

*Gunnar Tveten*

## NORGESLØPET



14 KAS medlemmer reiste til Kristiansand for å delta i Norgesløpet 2013, som ble arrangert av Agder Motorhistoriske Klubb (AMK).

Turen sørover gikk i strålende vær på fredag. Lørdag formiddag 1. juni var det start for 220 biler fra Sørlandet Travbane, det var et flott sted for arrangementet.

Vi kjørte dels på sykkel- og gangvei med flott og vekslende natur rundt oss. Vi ble heiet fram av alt fra små barn til eldre hjemmet som sto oppstilt langs den 10 mil lange ruta. På kvelden arrangerte AMK løpsfest for deltagerne i VIP lokalene til travparken.

Jan Sandholt og Ole Refsahl med koner mottok 2. premie i sine respektive klasser.

På veien hjem søndag besøkte vi det flotte bilmuseet til Ugland i Grimstad. Der ble vi servert kaffe og bløtkake.

De fleste av bilene holdt følge nesten hele veien hjem. Vi hadde ei koselig helg.

*Kari Thorsdalen & Torunn Hæve*

*Øverst er det glade premievinnere: Ole og Oddrun Refsahl og til høyre Jan og Aud Sandholt.*

*Tore Hæve gransker data om en av Uglands biler.*

*Mat skal døm ha, både mennesker og biler.*

*Thorsdalen, Gutterud og Hæve spiser mens gutta med store amerikanere må bruke tida til å fylle tanken.*

*Tor Wangen, Tor Anton Hassel og Ronald Andreassen*





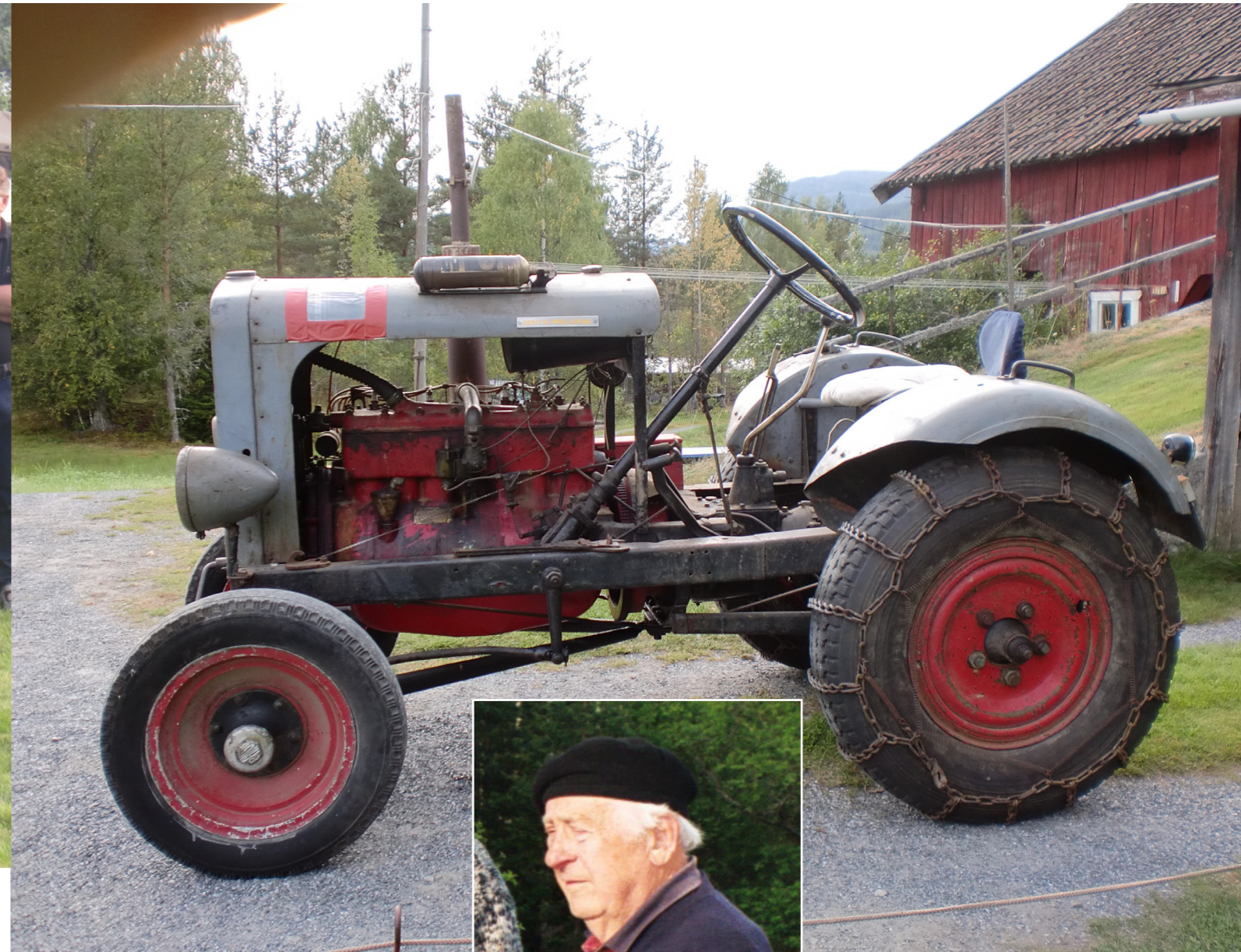
## LABRO-TORS DAG

Her er noen bilder fra den siste Labrotorsdagen i slutten av august, der det var en god del veterankjøretøy til stede. Det var mange klubbmedlemmer som hadde funnet veien til museet, og i tillegg observerte vi blant annet biler som er hjemmehørende i Vestfold. Vegmusèet hadde sørget for å starte opp diverse maskiner og utstyr, blant annet en flott Volvo lastebil fra tidlig femtital, og som er blitt restaurert av vegvesenansatte i Telemark.

Kjell Thon

*Reinert Skarsten debuterte i klubb-sammenheng med sin A Ford, - en høyre rattet Tudor 1930 han har holdt på med i mange år. Det er bare å bøye hodet og gratulere.*

*Under ser vi Studebakeren til Fridheim, alltid like velpleiet.*



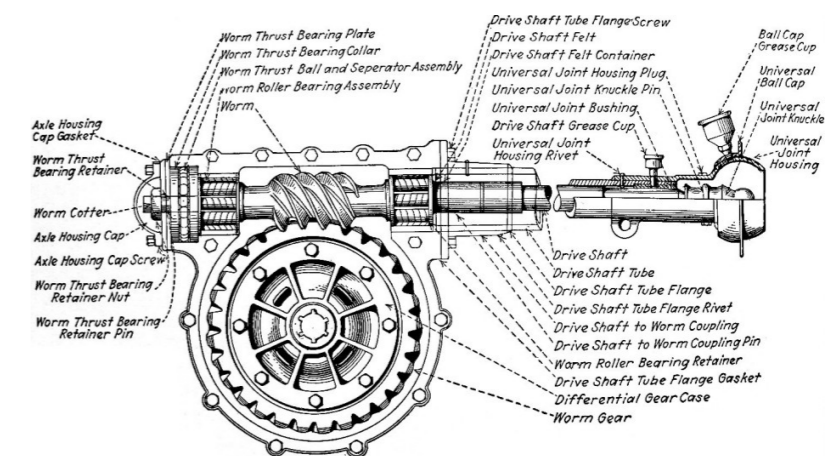
Knut H Trollerud

Motoren har fortsatt originale stempler og ventiler, men stemplene fikk nye ringer fra Plymouth. De nye ringene var litt for brede, og derfor blei det nødvendig å utvide sporene i stemplene. Alt var håndarbeid utført av Knut selv. Etter monteringen blei motoren snudd med bunnen opp og veivhuset fylt med olje. En elektrisk motor blei koblet på, og i løpet av noen dager var den overhalte motoren innkjørt.

Nå blei tverrramma foran tatt ut av Paige'n og montert inn i den nylagde ramma ved klinking. For å oppnå topp kvalitet på klinkingen fikk Knut ved hjelp av sin far lånt klinkekopp fra Sølvverket. Deretter blei den overhalte motoren sammen med tilhørende gearkasse og clutch lagt inn. Håndbrekk og bremsepedal kommer fra Paige, mens gasspedalen er hjemmelaget.

Kardangakselen er en snekkekartang fra en Ford lastebil som antas å være fra 1927. Denne blei også kjøpt på hoggeriet til Viken & Snarud. Akselen blei kappet ca. 20 cm i begge ender for å få til

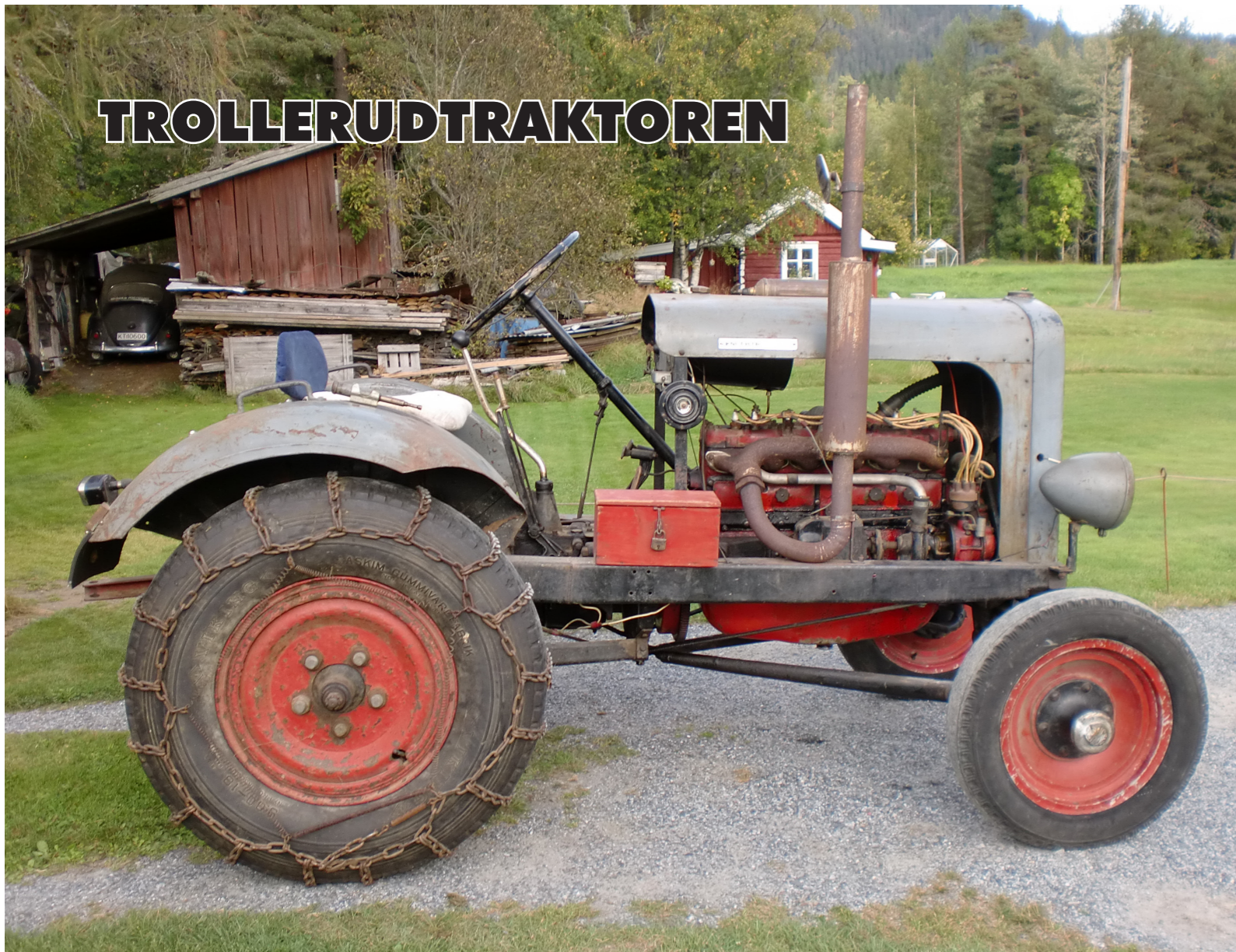
passelig bredde på traktoren. Dette var helt nødvendig for at traktoren skulle kunne kjøres på datidens smale kjerreveier. Noe tidligere hadde Knut sett seg ut drivhjul fra en utrangert Volvo buss hos Kongsberg Omnibuss Selskap. Etter en tids nervepirrende venting fikk han omsider tak i to hjul fra denne bussen.



Ford Bakakslingen med snekkedrift er sannsynligvis fra Ford A lastebil, en AA. A Forden ble introdusert i desember 1927



# TROLLERUDTRAKTOREN



Under en periode sommeren 1944 måtte Knut Trollerud holde seg i ro innendørs på grunn av skarlagensfeber. Han forteller at det var vondt å se på hvordan foreldre og søsken sleit med tungt arbeide under slåttonna. Derfor begynte funderingene over hvordan han kunne bidra til å lette arbeidet på gården. På dette tidspunktet hadde Knut aldri sett en traktor i virkeligheten, men han kjente til konseptet gjennom annonser i aviser og ukeblader som familien hadde fått tilsendt fra slektninger i USA. Dermed vokste det fram en idé om å bygge egen traktor. Over noe tid blei det jobbet fram forskjellige skisser, og i 1946 var den endelige tegningen ferdig. Det neste var å finne ut hvilke komponenter som skulle brukes for å sette sammen en komplett traktor. Knut kjente til Reo og Federal lastebiler, og han mente at disse vill være godt egnede donorer med tanke på deler til prosjektet. Mens Knut ventet på at de

riktige delene skulle dukke opp laget han ferdig hoveddramma til traktoren. Største delen av hoveddramma stammer fra en oppbrukt Oakland i nabolaget. I tillegg blei det tilpasset komponenter fra flere forskjellige rammer som blei hentet på hoggeriet til Viken & Snaprud oppe i Dyrmyrgata. Mange mindre deler blei laget av diverse skrapjern. Etter en tid dukket det opp tips om en gammel sekssylindret bil oppe på Numedalsveien. Eieren het Hamre, og bilen viste seg å være en Paige ni-seter cabriolet fra 1919. Denne bilen blei kjøpt inn i 1947. Knut plukket ut motoren, gearkassa, clutchen og rattstamma med styresnekke for bruk i traktoren. Bakparten og kardangen blei solgt til en kar som skulle lage tilhenger av den. Øvrige deler som det ikke var bruk for blei skrotet. Selv om ramma allerede var gjort klar, så kom den virkelige byggestarten i gang vinteren 1948.

Før Paige motoren kunne monteres måtte den overhales. Veivakselen blei slipt, og det blei støpt nye bærelagre, rådelagre og lager til «knokken». Til støpingen brukte Knut lagermetallet Babbit. Bærelagrene blei linjeboret ved hjelp av selvlaget verktøy.



# TTT

For andre året på rad ble Treff Til Tusen (TTT) arrangert i Øvre Eiker i august. Noen av bilene ankom Hokksund Camping fredag ettermiddag og overnattet i hytter eller telt. Lørdag ble bilene linet opp i parken på campingplassen før det ble kjørt en parade gjennom byen. Underveis besøkte de drøyt 50 bilene anlegget på Burud. Hit kom det også en del besøkende med småbiler, noe som medførte at det var rundt 65 biler med motor under 1 000 ccm til stede. Samtidig ble det arrangert nordisk Jawa-treff i Hokksund. Disse syklene kom også til Burud, og sørget for bidra til å innhulle stedet i et gråblått slør av oljerøyk. Det ble hyggelige utvekslinger og sosial omgang mellom eierne av de to- og firehjulte entusiastkjøretøyene. Småbilene avsluttet med en samling ved rådhuset i Hokksund. Blant de mer sjeldne bilene som var til stede, observerte vi en Velorex, en P 70 og en Mini fra 1959!

*Kjell Thon*

# SNEGLEFARTEN

NVK stod som arrangør for dette løpet som er et arrangement for de alle eldste kjøretøyene. Løpet går på rundgang mellom de skandinaviske landene. I år gikk turen på rolige veier på Romerike, og deltagerne besøkte blant annet Aurskog - Hølandsbanen på Sørumsand. Torgeir Krogen fra vår klubb var til stede med sin Renault Taxi, som var blant bilene som ruvet mest. Det var i hvert fall morsomt å se de aller eldste bilene i aksjon, og navnet på løpet sier en del om farten. En av funksjonærene fortalte at det til tider var lange køer bak deltagerne....

*Kjell Thon*

# 4. JULI

Denne datoen er amcarfolkets festdag her til lands. Et firesifret antall biler samt noen amerikanske mc-er fyller den store parkeringsplassen foran messehallen på Lillestrøm. Mange av bilene "cruiser" også i gatene på Lillestrøm, der den store pågangen av bilene medfører at trafikken tidvis går tregt. Alle slags amerikanske biler kan beskues, fra A-Forder til nye Tesla, og med innslag av både originale og uoriginale biler. Rodmiljøet har vokst betydelig de senere årene, og det er mye flott se blant det som er blitt skapt av kreative bilbyggere.

*Kjell Thon*





# SVERIGETUR 2013



## TIL DALSLAND 24.-28. JUNI

Vi startet tidlig morgen, ferjeturen over til Moss ga oss en anledning til å ta en kaffekopp før turen fortsatte til Momarken travbane hvor vi inntok en bedre lunch. Deretter kjørte vi på smale veier til en bilkirkegård rett over svenskegrensa.

Om ettermiddagen ankom vi Hotell Dalsland i Ed. Direktøren tok i mot oss med åpne armer og dirigerte oss inn på plenen foran hotellet, slik at alle i Ed kunne beundre alle de fine bilene våre. Etter frokost på tirsdag tok vi en liten spasertur til Ed's MC og motormuseum.

Tilbake i bilene gikk turen til Dalspira Meieri, hvor vi fikk smake på mye god ost.

Utrolig flott tur med alle de gamle bilene i lang rekke på små koselige veier.

Lunsjen ble inntatt på Kroppefjäll ved Dals Rostock i fine omgivelser. Kjøreturen gikk videre til Sunnanå havn hvor vi stilte opp bilene, sammen med den lokale veteranbilklubben. Mange flotte biler.

Onsdag var vi på dagstur på Dalslands kanal fra Bengtfors til Häverud, med god lunsj ombord i båten. Til tross for plaskregn hadde vi en flott tur. På togturen tilbake til Bengtfors var det nok en del som benyttet tiden til en liten høneblund.

Vel tilbake på hotellet fikk mannfolka høre på et interessant foredrag av Erik Berger, en legende innen motorsport og en utrolig morsom og sprek 87 åring. Damene fikk en friettermiddag med avslapping, noen tok seg et vinglass eller to.



Etter butikkrunnen kom selve rosinen i pølsen; Berger ville ta oss med til garasjen og vise fram de to lilla Escort'ene som han og sønnen bruker på racingbanene.

Fra parkeringsplassen løp han smidig som en katt ned til huset som han hadde bygget, hvor sønnen bodde nå. Vi klarte knapt å holde følge! Opp med garasjedøren og der sto herlighetene, opp med panser og vi kunne bare nyte synet av de slumrende hestekreftene.

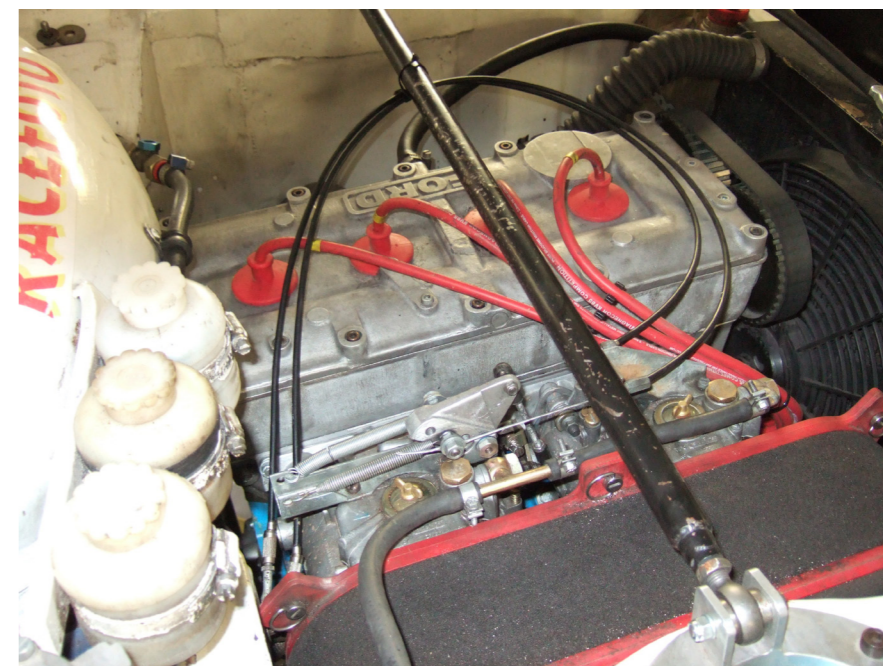
Erik orienterte: Begge bilene har DBA motorer på 2 liter med to overliggende kamaksler og to doble Weber forgasere, de yter vel 240 hk ved 9000 omd/min.

Sin vane tro måtte selvfølgelig Per Bakke dra opp en diskusjon om injeksjon kontra forgasere for maksimal ytelse av motoren. Konklusjonen fra Bergers side var at de ca. 7 hk han fikk ekstra ikke var verd prisen, han synes det er dyrt nok som det er å delta i løpene.

Ved siden av bilene var et ekstra rom som vi kan kalle "det aller helligste" der hele premiesamlingen var lagret. Det var et imponerende syn av pokaler og krystall i alle størrelser og varianter i hyller og skap over hele rommet. Igjen må jeg takke våre eminente turarrangører for at vi fikk oppleve Erik Berger som gav så mye av seg selv. Han er en virkelig inspirator og forbilde for oss som er 10-20 år yngre, holder man koken som han, - er det jo bare en fornøyelse å bli eldre!

PS: Jeg leste i bilmagasinet Classic motor for november 2013 en liten epistel om at Erik Berger gikk i mål på tredje plass i klassen for standardvognner mellom 1972-1981 i sin Ford Escort. Løpet gikk siste helgen i august på Kinnekulle Ring, hvor man etter noen års opphold hadde begynt med historisk racing igjen.

*Arild Sten-Halvorsen*







## ERIK BERGER

Denne klubben har to virkelig gode og dyktige "turoperatører". Det har vært sagt tidligere, men det skader ikke å nevne det igjen!

Blant de mange høydepunktene som Inger og Bjørn hadde reservert for oss på årets sommertur til Ed, var presentasjon av racerkjøreren, legenden Erik Berger, noe som i alle fall jeg husker best.

Til kåseriet på hotellet om kvelden onsdag 26. juni dukket det opp en "ung", spretten, vital og slank liten mann som i sitt 88. år gav oss en liten innføring i svensk racing- og rallyhistorie og hans plass i den.

Men før han gikk i dybden av bilracingen, innledet han med en liten orientering om sunt levevis med forklaring om hva som burde konsumeres, og hva som burde utelukkes hvis man ville ha håp om å leve en god stund. Han undersøkte ikke at han benyttet disse rådene selv!

Erik Berger ble født 18. juli 1925 i Bengtfors, og der bor han fremdeles. Av yrke er han forretningsmann og fortsatt aktiv racingsjåfør i godt "voksen" alder.

Etter livsstilpraten gikk Erik i gang med å ta oss raskt igjennom sin karriere i svensk bilsport:

Kjøringen startet for alvor i 1956 med en Fiat 1100. I 1958 skiftet han til Volvo PV for banekjøring mens han

fortsatte med Fiat i rally. Han vant sin klasse i det svenske Midnattssollrallyet 1960 med en Fiat 2100.

I 1961 ble han anbefalt av Carl-Magnus Skogh å kjøre Saab 96 i racing, og ble dermed halv-profesjonell kjører for det svenske merket. Han ble nummer to i klassen i Midnattssollrallyet i 1961 med 96'en, og i 1962 vant han sitt første svenske mesterskap på bane.

Fra og med 1963 gikk han over til å kjøre Ford, og har gjort det siden. Først med Cortina GT og videre fra 1964 med en Lotus Cortina.

I årene 1966-1967 kjørte han også Lotus Elan som har en racingutgave av Lotus Cortina motoren på 145 hk ved 6500 omd/min.

I 1968 kom Escort'en, og hans første konkurranse med den var Kanonloppet i Karlskrona samme året.

Etter at kløtsjen gikk på lørdagstreningen var han tvunget til å starte sist, men kjørte forbi alle konkurrentene for til slutt å gå i mål som vinner. Dette løpet regner Erik som en av sine aller største triumfer.

Etter sesongen 1972 sluttet Berger med racingen for noen år.

Under de aktive årene i 1959-1972 vant han 4 SM gull, 6 SM sølv og 5 SM bronse.

I tillegg kommer et antall medaljer i SM på isbane.

I årene 1973-74 prøvde Erik den nye sporten rallycross med en Volkswagen, men uten noe særlig suksess.

Fra han gjorde comeback i racingsporten i 1997 og til dags dato har han kjørt løp, fortsatt med Ford Escort. Nå er det den såkalte Racinghistoriske svenske Cupen som teller. Her konkurrerer han blant andre mot sin sønn Anders Berger, de har hver sin lilla Escort.

På hjemveien på torsdagen, etter å ha inntatt en bedre lunsj på Baldernäs Herregård, besøkte vi Dals Konfektyr AB som er Eriks godisfabrik med tilsvarende utsalg. Et etablissement som vel i stor grad finansierer racingengasjementet?

Her var det ikke bare damene som gikk amok i sjokolade- og seigmennhyllene. Mannfolka var ikke borte de heller (skal ikke nevne navn).

Deretter gikk turen til Bergers Lek & Bostening hvor sjefen selv tok seg av kundene. Jeg var ikke innoen der, men Wenche ville se på utvalget så hun får gi en orientering.

Dette viste seg å være en skikkelig "alt mulig butikk".

Her fikk en kjøpt glass, leker, spill, klær, sportsutstyr osv.

Selv kjøpte jeg en fin veske, - det var virkelig en drømmebutikk for handlelystne.



Over: Hotell Dalsland som var basen under oppholdet.

Under til venstre: Inntrykk fra bilskroten.

Under til høyre: En scene i underholdningsinnslaget siste kvelden.

Tekniske problemer er alltid populært, - særlig når det fins løsninger.



Torsdag kjørte vi på dagstur til Baldernäs Herregård hvor vi spiste en nydelig lunsj.

Et flott sted, både ute og inne. Strålende vær hadde vi også.

På hjemturen besøkte vi Erik Berger både i butikken og hjemme i garasjen. Han hadde utrolig mange pokaler og premier. ( se eget innslag )

Til slutt den dagen var de fleste på gammeldags allsang med Lasse Stefanz. Gøy til tross for regnvær igjen. Som alle de andre dagene fikk vi en fantastisk god middag.

Fredag morgen var det oppbrudd. Noen reiste hjem, noen tok en dag eller fler før hjemturen.

Som vanlig har vi hatt en flott tur med bare hyggelige medreisende, mye god mat og drikke og en godt opplagt tur.

Kari Thorsdalen & Torunn Hæve





# DALS LAND 2013

