

# AUTOMOBIL

ISSN 1892-1663

Chaufføren  
2011



Årsskrift for

KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

# ÅRSBERETNING

Kongsberg Automobilselskap har lagt sitt 15. driftsår bak seg. Medlemsmassen har økt med 17 medlemmer. Vi var 185 ved årskiftet mot 168 samme tid i fjor.

Det har vært ett ordinært driftsår med medlemsmøter, flere turer til fjern og nær og vi har gjennomført Kongsberg Knekken for 12. gang. Formann Evensen måtte overlate formannsvervet til Geir Olsen i en periode p.g.a. sykdom.

Styret har bestått av:

Formann:	Bjørn Evensen
Sekretær:	Pål Kjeldsberg
Kasserer:	Knut Gunnar Lie
Styremedlem:	Geir Olsen
Varamann:	Tor Wangen

Klubben kan kontaktes på vår postadresse: postboks 147, 3603 Kongsberg, eller via internett: kas.lmk.no.

Det er også mulig å kontakte styremedlemmene privat. Styret har avholdt 4 styremøter i løpet av året.

Av viktige saker kan nevnes: moteopplegg, utflukter, planlegging av julebord og moteplan for 2012.

Medlemsmøtene avholdes i storsalen på Lågdalsmuseet andre mandag i måneden, untatt i juni, juli og desember.

10. januar.

Gunnar Høgenhaug hadde dessverre meldt avbud p.g.a. sykdom, men Knut Sommerstad steppet inn på kort varsel, med et interessant og informativt foredrag om tenning og problematikken rundt dette.

44 medlemmer fikk nyttig informasjon. Presidenten informerte om de siste planene for 2011, og Bjørn Wennberg orienterte om turplanene. Ellers var det kaffe med boller og vinlotteri. Formann Evensen fortalte om sin sykdom.

14. februar.

Årsmøtet avholdt med 46 medlemmer til stede. Årsberetningen v/Pål Kjeldsberg ble godkjent uten kommentarer, likeså årsregnskapet ved Knut Gunnar Lie. Kontingenten ble vedtatt uendret for 2011. Som revisor er foreslått Mette Hammren i stedet for Erik Ørmen. Bjørn Wennberg, Bjørn Sand og Knut Sommerstad fikk plaketter for sin innsats for klubben på ulike områder. Det ble foreslått tur til Hadeland Glassverk en helg i mai, og til Skinnarbu 3-4/9. Klubben vil også tilby tur for institusjoner i byen. Møtet avsluttet med Pizza og vinlotteri.

14. mars.

44 medlemmer ankom for å høre Gunnar Høgenhaug kåsere om alle sine interessante restaureringsobjekter, og litt om forgasere. Kombinasjonen profesjonell økonom og hobbymekaniker på veteranbiler lot seg godt kombinere. Det ble også orientert om årets turer og Nasjonal Motordag i Drammen 12/6 der KAS er invitert.

11. april.

Medlemmer, noen med følge, totalt 46 møtte opp og fikk se film fra Öland-turen, filmet og redigert av Sæbjørn Nærø. Bilde-show ved Pål Kjeldsberg fra samme tur. Dessuten en film fra Nostalgia-festivalen som Bjørn Evensen hadde skaffet tilveie. Turgeneralene Bjørn Wennberg, Ronald Andreassen og Bjørn Evnesen ble hedret med innrammede bilder fra turene.

8. mai.

Gammelbiltur til Hadeland glassverk. 23 biler dro i følge på rolige veier mot Jevnaker kl 0900 på søndag morgen. Noen flere kom inn i rekkene oppover mot Jevnaker. Vel fremme ble bilene satt på utstilling mens vi inntok kaffe og kanelurr, fikk handlet i butikkene på området og sist men ikke minst overvar vi glassblåsere i ypperste klasse! Etter en velsmakende lunsj fikk vi en lokal gammelbilsjåfør til å lede oss på fine veier rundt Steinsfjorden og via Bonsnes kirke hvor Olav den hellige vokste opp til kafferast på Helgelandsmoen. Totalt var vi 26 biler med rundt 60 personer på tur i finværet.

9.mai.

Møte på Eiker Mototrshop.35 medlemmer i 27 veteraner deltok. Halvard Rust tok imot oss med kaffe, brus og boller. Vi fikk se et imponerende lager med dekk og felger. Men det var også noen godbiter av gamle biler på lageret, flere Ford og Packard, samt nye A-Ford karosserier. Interessant besøk, en stor takk til Eiker Motorshop!

6. juni.

Sommeravslutningen ble besluttet flyttet fra Sundhaugen til Spæren gård hvor Grethe og Tor Anton stilte storstabburet til medlemmens disposisjon. Erik, Tor Anton og sjefskokk Bjørgum hadde grillen klar når gjestene ankom og etterhvert ble det et meget lystig lag i 2. etage på stabburet. Tross at det regnet i bøtter og spann møtte det opp 65 personer som koste seg med grillmat med tilbehør. Etter loddsalget rettet formann Evensen en stor takk til vertskapet.

30 juni til 3. juli.

Sommerturen til Tanumstrand startet i os-pøs regnvær fra Hokksund. Vi kjørte fine gammelbilveier ned til Horten hvor vi på tross av omstendighetene med trafikkaos, kjørte rett ombord. På Mossesiden ble vi møtt av sol og fint vær som vedevarte til vi hadde inntatt en bedre lunsj på Fredriksten festning i Halden. Så fortsatte turen på fine og spennende veier over grensen med ankomst Grebbstad i god tid for en bedre middag med påfølgende sammenkomst.

# FORMANNENS SPALTE

Enda et år er gått og jeg går inn i mitt absolutt siste år som formann. Nok er nok.

Kjøreplanen for 2012 er på det nærmeste klar og vi har mye å glede oss til. Året som har gått har vært et godt år. Vi har tross finanskrisen klart oss bra med et aldri så lite overskudd og lyktes med det aller meste. Turene har vært en ren nytelse i følge tilbakemeldingene. Kongsbergknekken ble atter en innertier og møtene har vært godt besøkt. Kanskje ikke alle foredragsholdere har holdt mål. Slik er det og sånn vil det bli. Det er umulig enkelte ganger å vite hva en får opp på scenen. Vi forsøker uansett å gjøre det beste ut av det. Vi har ikke endret oss særlig og ser heller ingen grunn til det så langt. Det året som kommer blir i så måte i henhold til det tradisjonelle. Kanskje nye "kostur" kan og vil feie på en helt annen måte. Det er helt opp til dere som medlemmer når det velges nye styrerepresentanter.

Vi er en klubb litt utenom det vanlige vil jeg påstå. Møtene er godt besøkt og miljøet er helt topp. I forhold til mange andre veteran klubber klarer vi å holde oppe interessen for Kongsbergknekken. Det er kjempebra mye takket være dere.

Det som virkelig skaper miljø er turene våre. Jeg kjenner ingen annen klubb som kan tilby noe i nærheten av dette. Håper det vil vare noen år til. Hva med deg som medlem? Vi får få tilbakemeldinger vedr. forslag eller ønsker.

Skal vi bli bedre må vi få din hjelp og støtte. Vi i styret kan ikke trylle. Det er en utfordring å få på plass foredragsholdere. Er det noe du brenner for så kom med det.

Det er gledelig å registrere at nye medlemmer kommer. Noen forlater oss og slik er det bare. Nyinnkjøpte vogner dukker stadig opp også nyrestaurerte i egen regi. Kjempebra.

Allerede i host fikk vi signaler negative sådanne vedr. bruk av Magasinparken. Den skal utbygges med diverse kunst og plassen blir vesentlig begrenset, dessverre. Vi er i dialog med kommunen og alternative løsninger diskuteres. En snarlig avklaring vil foreligge heldigvis. Hokksund Turkontor går bra i flg Wennberg og vil fortsette.

Vil du at Selskapet skal fortsette i

samme stil så still opp på møter og delta på turene.

Kom med forslag og gjerne kritikk. Da kan vi bli litt bedre nettopp for deg. Som du sikkert har registrert har vi ikke fokusert på hva som skjer hva gjelder bruk av gammelbil her til lands eller i utlandet. Jeg tenker da særlig på LMK og andre organer ute i den store verden. Riktignok har vi hatt LMK på besøk og det får være nok. Restriksjoner på bruken av gammelbilen, forurensning fra gamle motorer osv, osv kan få betydning også for oss. Akk ja, inntil videre lar vi den ballen ligge.

Trenden hos oss KAS er i alle fall at turene blir forholdsvis lange og bilene nyere.

For å bøte litt på dette blir det nå 3 turvalg årlig slik vi praktiserte det i 2011. Da er det opp til en hver å melde seg på enten du har en 30-taller eller en 60-taller.

Det går faktisk an å kjøre en gammel bil fra 30 tallet også, både til Ålesund eller Øland

Slitsomt, kan hende det, men sabla morsomt. God tur uansett.

*Bjørn Evensen*

# REDAKSJONELT

Ja, hva skal man si i år da? Det ble blad av det denne gangen også, men det kommer ikke av seg selv. Bare Hans Glesne var ute i god tid. Han var så smart at han skrev om sin utflykt til Frankrike rett etter han kom hjem, mens minnene var ferske. Andre bidrag kom først inn etter at jeg begynte å mase, - men denne gangen kom det mye brukbart etter det. Så kan man spørre seg: Hva er det styret og klubben selv ønsker at skal være med i bladet? Er man fornøyd "bare det er noe", eller skal man sørge for å få med seg det som er viktig for Kongsberg Automobilselskap? Selv sitter jeg midt i smørøyet og har all makt til å skalte og valte, - hvem kommer på forsiden i år? Joda, - jeg er der sjøl, - i år igjen! Noen fordeler skal man jo ha!



dro jeg hjem og søkte videre.

I Hässleholm i Sydsverige stod det en nedplukket Rallye 2.0 E 1979 modell hos K.M Svensson Motorsport and Classic cars. Han sendte meg masse bilder. Bilen var solgt ny i Hässleholm og hadde hatt kun 2 eiere og det viktigst, aldri løpskjørt. Jeg kunne nesten ikke vente med å reise ned for å beskuke bilen og etter et kommunestyremøte kjørte jeg ned på natta. Bilen var bra og det lille som var gjort av rust sveising var greit gjort. Original interiøret var og helt og fint. Bilen var solgt fra forhandler med originale / Irmscher skjermutbyggere, noe som passet meg bra. Den var lakkert helt hvit, støtfangere og alt, men det spilte ikke noen rolle da den allikevel skulle lakkeres, og da selvfølgelig tilbake til original fargene gul og hvit. Jeg kjøpte bilen og gjorde samtidig avtale om lakkering utenpå og innvendig inklusive monterering. I avtalen inngikk og demontering av dører og vinduer før lakkering. På [www.kmsvensson.com](http://www.kmsvensson.com) og videre på classic cars på menyen ligger det bilder av bilen fra oppussingen.

Det gikk noen måneder før den var klar for levering men sommeren 2008 ble den med til Norge på henger. Det var fortsatt et år til den var veteran og i mellomtida blei det full overhaling av bakstilling. Fjærskålene måtte skiftes og alle delene ble lakkert. Monterte og polyuretan foringer, justerbare SPAX støtdempere, nye fjærer og nye bremsler foran og bak.

To dager før Kongsberg knekken 2009 registrerte jeg den på Notodden uten anmerkning.



Hadde og satt på nye ATS classic 8 toms felger og bilen er godkjent med de og 235/50 – 13 dekk. Sist vinter demonterte jeg forstillinga og fikk alt sandblåst og lakkert. Oppgraderte den og til såkalt «serie 1000» forstilling med påsveising av forsterkninger på travers og bærebuer. Monterte også her polyuretan foringer, nye bærekuler og endeledd og selv om den var godkjent med det som satt der fra før har den blitt enda mer tett og kontant på styringa. Jeg har ingen spesielle planer med bilen nå selv om tanken har vært der på en lett tuning av motor og kanskje en differensialbrens, vi får se etterhvert. Det er ikke så mange igjen av disse bilene som ikke er brukt opp i rallyskogen og det er moro å ha den siste årsmodellen av gul og hvit Rallye 2.0 E med bakhjulstrekk og kjøre en tur når det passer.

*Vidar Lande*



Fredag og lørdag ble benyttet til å besøke glade sommerbyer samt at damene fikk handlet i butikker. Tur til Saabmuseet i Trollhättan ble det også tid til. Lørdag ettermiddag var det båttur i Bohuslåns skjærgård i et strålende vær. Hjemturen valgte mange å ta ferga fra Stromstad til Sandefjord, mens andre kjørte flotte gammelbilveier i indre Østfold. Fin tur med hyggelige turvenner.

8.august.

Forste møtet etter sommeren ble avholdt ute i det fri, utenfor Glitre Kafé på Lågdalsmuseet. 35 medlemmer ankom. Planer for Kongsbergknekken ble gjennomgått, og turen til Skinnarbu 3-4.sept. ble behandlet. Deretter gikk turen til Reidar Moen's samlinger på Gamleveien. Her var det mye gammelt, særlig Chevrolet-deler av "alle" årganger og tilstander.

11. august.

Labro-torsdag Etter en velykket mønstning i 2010 ble vi innvitert til å stille ut kjøretøyene våre i år også. I en nydelig sensommerkveld kom 31 biler, 2 motorsykler og trehjulingen til mr.Taylor-Wilde. Gutta på vegmuseet startet opp steinknuseren og ellers var dørene til museet åpne for oss og publikum for øvrig. Til tider var det veldig mange besøkene denne fine kvelden.

14. august.

Den 12. KONGSBERGKNEKKEN ble arrangert lørdag 13.august. Etter en variabel sommer med like variable værmeldinger opprant lørdagen med sol, om enn litt kaldt. 100 ekvipasjer ankom start og fullførte. Blant deltakerne var Kongsberg Brannvesen med 2 biler, den gamle DiamondT fra 1935 og en Mercedes fra 1976 som er i operativ bruk. Dessuten stilte byens ordfører, Vidar Lande i sin Opel Rallye Kadett fra 1979. Løpet gikk i år opp Numedal på Rv40 til Lampeland. Deretter ned Bevergrenda og ut til Labro. Retur via Steglet til Magasinparken. Til sammen 61,7 km med 5 poster. Oppgavene var både praktiske prøver og bildeidentifikasjoner.

3-4 septemer.

Turen gikk fra Kongsberg lørdag morgen, været var ikke det beste, men humøret var på topp som alltid. Ca 25 biler var med i følget. Første stopp var ved en gammel steinbru på vegen mot Tin Austbygd. Så dro vi videre til Mæl, hvor vi spiste lunch. Der fikk vi også en fin omvisning på Ammonia, en jernbaneføge som i sin tid gikk på Tinnsoen mellom Tinnoset og Mæl. Rjukan var neste stopp, der var det div. arrangementer. Blant annet "KjærringSveiven" Kvelden kom og vi fikk servert masse god mat og drikke på Hotellet. Mange benyttet også kvelden til å få seg en svingom til levende musikk. På søndag var det regn og mange reiste rett hjem. Andre kjørte om Rauland- Nutheim og var innom et spinneri, "Telespinn" het det. Noe jentene satte pris på. Takk til Tor Wangen for det arbeidet han har gjort for å få til en fin tur.

12. september.

Denne kvelden kom det 31 medlemmer som fikk høre om Veteran camping. Ingunn Wie Marthinsen og sønnen Erik viste en haug med bilder fra veterancampurer med tidsriktig bekleddning og gammelt campingtilbehør som fluktstoler, campingmøbler, gamle gassovner og Kurer og Radionette radioer og sist men ikke minst campingvogner og telt i alle mulige fasonger, samt kjøretøyer tilhørende tidsepoken.

Knut Sommerstad oppsummerte Kongsbergknekken.

Bjørn Wennberg har prøvereist alternative turer for 2012. Flertallet gikk for slottsferie i Danmark

Bjørn Evensen tok tilslutt ordet og kunne med medmelde at det var meget gode prognoser og han følte seg veldig frisk.

10. oktober.

41 medlemmer fikk høre en engasjert Vidar Steen Halvorsen fortelle om FMC fra den spede starten i Kongsberg Våpenfabrikk's Oljedivisjon med "Juletrær" som produkt til dagens ledende posisjon innen verdannsteknologi. Den amerikanske eiren Food Machinery Corp (FMC) har gått over fra fruktsaftpresser til verdensomspennende oljeteknologi. En interessant suksesshistorie, med gode fremtidsutsikter.

Etter kaffepausen var det høstsalg på klubbensere og tilslutt kjørte v i en filmsnutt fra Sæbjørns ferietur på Cuba.

14. november.

Kveldens kåsør; Tom Nordlie,viste bilder og hadde en fantastisk kunnskap om kveldens tema for 44 tilhørere. Tom vet tydeligvis det meste som er å vite om Buick, og personene bak bilene. Meget interessant og imponerende.

Etter pausen ble Danmarksturen annonsert av Geir Olsen.

2. desember.

Gjestene ble ønsket velkommen til Kongsberg Automobile Geseschaft sammenkomst av en utsending fra Christian 4. hoff med kanalsalutt. Etter at vi hadde satt oss til bords fikk vi en fyldig innføring i hvordan drikke øl og akevitt på Bergstaden. Det var kjøkenet på Quality Grand hotell som sto for maten, og denne var helt fortreffelig og sammen med godt drikke hygget 41 medlemmer med følge seg ut i de lystige timer.

*Pål Kjeldsberg, sekretær*

## CITROMOBILE 2011

Citromobile er en årlig happening som foregår i Nederland første helg i mai. Dette er et stort delemarked for alle typer Citroën'er og har inntil i fjor blitt holdt i Utrecht, men ble i år flyttet til Haarlemmermeer et par mil syd for Amsterdam, hvor det er en meget stor utstillingshall, med ditto parkeringsmuligheter.

Vi valgt å kjøre med bil (ikke vår Ami 6), da håpet var å finne noen deler som var verdt å ta med. Med ferge til Kiel torsdag, gikk ferden videre til Nederland på Autobahn. Det er fine veier med delvis fri fart, men det var en del veiarbeid som senket gjennomsnittshastigheten betraktelig, samtidig som vi kom sammen med helgefutukten fredag ettermiddag.

Vi hadde bestilt hotell som lå ca. 10 min. med bil unna utstillingsområdet, og for ikke å trette ut mitt reisefølge reiste jeg bort dit alene på lørdag formiddag. Det var 'stort', (det er muligens denne følelsen muslimer kan få når de besøker Mekka). Utbudet av brukte og nye deler var enormt, og til mange av Citroën's modeller foregår det mye ny-produksjon av deler, spesielt til 2CV, men også til noen av de andre modellene. Det var både proffer og ' amatører ' som bød ut sine varer. Sommeren var kommet denne dagen, og det var 30 grader i skyggen.

Selv var jeg på utkikk etter hovedlykter, og var så heldig å få tak i nye til €80 pr. stk. De som sitter i Ami'en er helt greie, da det er lysbildet som teller i følge han som tar EU-kontroll på bilen, men etter hvert kan man jo røke ut for noen som ikke deler det synet, og så tar det seg jo penere ut uten brune flekker.

Ut over deler, har de forskjellige Citroën-klubbene sine stand, og for Citroën er det en klubb for hver type, og jeg er selv medlem i den Nederlandske Ami-klubben, så det var hyggelig å treffe noe fra den. I tillegg var det et stort utbud av t-skjorter med trykk relatert til de forskjellige Citroën-modellene, og med et barnebam på 2 år som ser ut til å bli en ordentlig Ami-fan måtte det anskaffes t-skjorter i varierende størrelse slik at han har å vokse i.

I tillegg til delemarkedet, er den en stor fornøyelse å gå på parkeringsplassen og se på hvilken fantasi som er lagt ned mhp. modifiseringer av det som i utgangspunktet var standardmodeller (se bilder). Parkeringsplassen er delt i to, slik at de som kommer i Citroën'er kan parkere på den ene halvdel og resten på den andre halvdel. På den første var de langt flest biler.

Søndag var vi innom blomsterparken Keukenhof, her var det mange mål med tulipaner og annet i full blomst. Mandag tok vi toget inn til Amsterdam og handlet litt, det var regn og derfor egnet for slike sysler. Tirsdag reiste vi hjemover samme vei, men tok ferden til Göteborg i stedet, og kjørte derifra. Dette var en stor opplevelse, og kan absolutt anbefales andre Citrofile.

Hans Glesne



Foto: Ståle Weseth

Jeg sporet opp Kadetten hans i Hokksund. Ganske forfallen, men med Matter veltebur og kort styring fikk jeg den for 4000 kr. Bilen hadde vært løpsbil siden den var ny så det måtte en god del sveise og forsterknings jobb til. Steinar Mikkelsen (faren til WRC fører Andreas) importerte bilen inn til Norge og seinere ble den kjørt av Walther Jensen som ble Norgesmester med den, og som nevnt Roar Vannebo. Oppbyggingen startet på lavbudsjett, men nye stoler og sæler, Quaife drevsats i gear kassa, Bilstein understell, 4.75 utveksling og ZF sperre kom på plass. Motoren ble hjemmetrimma med mye modifiserte standarddeler. Weber forgassere og ENEM kam. Men den bremsset allikevel 153 HK etter justering på rullende landevei hos Alf Eng i Trøgstad, og gikk som ei klokke i mange løp. Det første endte forresten i en fjellvegg i Moss..... Mange lokale sponsorer støtta meg og uten det hadde det ikke vært mulig å drifte teamet. Heller ikke uten god hjelp av kompisser både til skruing og service på løp. Etterhvert ble lysten stor etter mer krefter i motoren. Kjøpte en motor i Sverige som selvfølgelig ikke var så bra som selgeren fortalte. Vi brukte bare toppen og bygde opp en grom bunn med smidde Mahle stempler og

smidde råder, avbalansert etter alle kunstens regler. Dessverre var det for liten klaring mellom stempel og ventiler og på ei lang rettstrekke på Elverum med høyt turtall totalraste motoren. Toppen var helt ødelagt og jeg fikk bygget en ny hos Kenneths Motor i Motala. Det blei en ordentlig grom motor som bremsset 195 HK hos Eng, og dro på et stort turtallsregister. Det blei imidlertid for mye for den synkroniserte Quaife kassa og vi måtte sette inn en rettskjært Quaife dog shift kasse. Fra 1987 – 1994 ble det rundt 50 rally løp i Norge og Sverige. Aldri øverst på pallen, men utrolig mye moro. Numedalsrally og Finnskogrally var nok

mine favoritt løp.

### «Ny» drømmebil fra Sverige

Etter det har jeg hatt to Rallye Kadetter, B modell som nå er solgt, tida strakk ikke til. Men i 2007 begynte jeg å se meg om etter en Kadett Rallye eller GT/E, C modell 1974 – 1979. Søkte opp en Rallye 2.0 E på nettet som ifølge eieren skulle være en av Sveriges fineste Kadetter, og den så grei ut på bilder, utvendig. Men det blei skikkelig bomtur til Stockholm med bil og henger. Bilen skulle bare ha vært brukt til bil orientering, men den var fullstendig ødelagt under, ville vært en stor jobb å restaurere den. Skuffa



## HEKTA PÅ RALLY KADETT



I 2007 kjøpte jeg min nåværende Opel Kadett Rallye 2.0 E 1979 modell. Den forrige gule og hvite Kadetten jeg hadde, kjøpte jeg for 30 år siden, hjemme på perm fra førstegangstjeneste på Kystvakt i Barentshavet.

Men interessen for Kadett Coupe'er startet tidligere. Da jeg var 16 år jobbet min onkel hos Halvor Sælebakke og jeg kjøpte med spons hjemmefra, som kompensasjon for ikke å kjøpe moped, en pent brukt rød Kadett B Olympia 1200, 1969 modell med vinyl-tak. Den blei pusset og stelt og øvelses kjørt med fram til 18 års dagen. Dessverre gikk det bare 3 uker med ferskt førerkort før det bar av veien. Etter oppretting bytta jeg den bort i en velbrukt Kadett B Rallye 1900, 1969 modell. Bilen trengte en skikkelig oppussing, men gnisten blei tent av to doble Dellorto 45 mm forgassere, Dr. Schrick kam og portet topplokk. Karosseriet blei strekt opp og lakkert svart og sølv, svært populært på den tida. Bilen gikk bra og med Scheel stoler fra Ba-De-Rek, GT ratt og Rial felger ble det mang en nattlig «luftetur» sommer som vinter uten å gå nærmere inn på det :-)

Som nevnt, hjemme på perm sommeren 1981 stod drømmebilen til salgs

hos Löver Auto. En gul og hvit Opel Kadett C Rallye 2.0 E, 1978 modell. Det var ytterst få av disse bilene som ble imponert til Norge, - hadde sikkert noe med prisen å gjøre. Kostet vel oppunder hundre tusen kroner, like mye som en Opel Commodore på den tida. Bilen var jo bare tre år gammel og i god stand, utstyrt med 5 trinns ZF S5-18/3 gearkasse, differensialbrems og Recaro interior. Det kribla og jeg fikk nesten ikke sove om natta, og etter en tur i Sandsværbanken ble det med innbytte av den gamle Rallye Kadetten.

Bilen var utrolig lettkjørt og hadde vesentlig bedre kjøreegenskaper enn B Kadetten. Litt uvant i starten med første gear ned til venstre, men det gikk seg fort til. Rakk 30 mil før jeg måtte nordover igjen, KV Nornen skulle på tokt til Svalbard.... Seinere ble bilen utstyrt med rally understell, veltebur, Lexmaul skjermbrembyggere, ATS 7 toms felger og motoren

fikk ENEM kam tilpasset den originale Bosch L-jetronic innsprøytingen. Bilen ble bare brukt til gatebruk, men «lufteturene» fortsatte og jeg hadde utrolig mye moro med den.

Etter noen herlige år med drømmebilen meldte behovet seg for familiebil og Rallyen ble solgt for å finansiere en Peugeot 505 TI. Absolutt en god bil, men liksom ikke helt det samme som å kjøre Rallye Kadett. Min interesse for Rallysporten har alltid vært stor og vi var mye rundt og kikka på løp i Norge, Sverige og Finland. Var og med å kjørte service på noen løp og det gikk jo som det måtte gå, det begynte å krible i gassbeinet igjen.

### Rallytiden

Jeg hadde vært med og kjørt en del service for Roar Vannebo som en periode kjørte en svært potent Kadett GT/E. Vannebo bygde etterhvert opp en Ascona B og det meste av grom delene blei flyttet over på den.

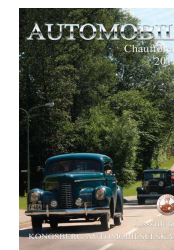


Forsiden denne gangen er fra fjorårets Sverigetur. Sigurd Gutterud glir frem i sin store Nash Lafayette 1939. Størrelsen er ingen problem for en som er bussjåfør til daglig. "Don't stick your elbow out to far, it can go home in another car"

Bak Sigurd kommer Johan Jahnshaug i sin Ford B Fordor 1932. Ford B ble produsert parallelt med Ford V8 fordi Ford hadde litt produksjonsproblemer med V8 motoren. B-Forden har en oppgradert A Fordmotor.

Etter å ha studert bildet nærmere ser jeg at bakerst kommer jammnen undertegnede i sin Volvo Amazon 121 1969. Helt tilfeldig kom jeg på forsiden gitt.

Bjørn Sand



## GÅRDSBILEN PÅ SØNDRE ÅS

**Svigerfar, Petter Bøe's gårdsbil på Søndre Ås, Ytre Sandsvær.**

Våren 1940 ble noe utenom det vanlige, da svigerfar kom kjørende inn på gårdsplassen med en ny bil.

Kontrakt ble skrevet den 11.01.1940, og kjøpesummen var kr. 5400,-, sikkert mye penger den gangen. Bilen var en Chevrolet 1939 modell, med en seks sylindret motor på 78 hk. Kjøretøyet fikk kjennemerket F-15168, med klinka tall og bokstav, og som det står i papirene, plombert den 15.01.1940. Plomberingen kan betraktes som en siste kontroll av kjøretøyet før det ble sendt ut på veien. I tillegg til kjennemerket fikk bilen typebetegnelsen L som sto for lastebil, mens det i vognkortet sto åpen varebil med nyttelest på 800 kg. Noe av forklaringen på dette kan være at bilen er bygd opp på samme ramme som Chevrolet personbil av samme årsmodell. Hytta ble bygd på Kambo utenfor Moss, muligens også selve lasteplanet. ----- Etter hvert fikk Kambo tilnavnet «Little Detroit» da flere bilmerker og modeller ble ferdig montert her.

Like etter krigsutbruddet i 1940 ble motoren tatt ut av bilen for å forhindre at tyskerne beslagla kjøretøyet. «Resten» av bilen ble satt bort i en garasje ved Ulleberg Bilverksted, seinere Sending Auto, og ble ikke tatt i bruk igjen før 07.09.1945, fem måneder etter at krigen var slutt. Forsøket med å forhindre at kjøretøyet ble beslaglagt lyktes bare delvis, da den demonterte motoren havna i Larvik. Der ble den satt inn i en buss og forble der i de neste fem årene. ----- Tro det eller ei, motoren ble returnert til sin opprinnelige eier i Ytre Sandsvær!

Fra slutten av trettiåra dreiv svigerfar med hesteoppdrett i tillegg til vanlig gårdsdrift. Bilen ble hovedsakelig brukt til varetransport på gården, men også som dyretransport og familiebil. Hvert år var det å transportere to hester til Dovre på «hesteslepp». Først å kjøre hestene opp tidlig på sommeren, for dretter å hente de igjen utpå høsten. Hver tur på nærmere 75 mil på dårlige grusveier, men i 1960 ble hesteoppdrettet avvikla. ----- Skal tro dette var slitsomme turer for Chevy'n! På denne tiden var det ikke mange bilene i Ytre Sandsvær, så det var å benytte de få som var. Når sommeren

kom, hadde han lasteplanet fullt av unger som skulle på søndagsskole-turer, speiderturer eller bærturer selv om det da bare var lave sidelemmer og ute noen form for sikring. Var det en vanlig søndagstur med familien, var det plass til alle seks i førerhuset. ----- Antall sitteplasser inklusiv fører: 3, ifølge dokumentet «Melding til registrering av motorvogn. Bilen var registrert på samme eier, min svigerfar Petter Bøe, fra 11.01.1940 og fram til 15.07.1963 da skiltene ble levert Biltilsynet på Kongsberg etter tjuete års trofast tjeneste. De neste elve årene fram til 1974 sto bilen lagret i den samme garasjen, ved Ulleberg Bilverksted, som de fem årene under

krigen. Garasjetomta skulle nå benyttes til boligformål og planen var å grave ned bilen på vår eiendom Søndre Hortvedt i forbindelse med bakkeplanering. Dette var en ganske vanlig måte å kvitte seg med «skrot» på denne tida. Mange «klenodier» har fått sin gravplass på denne måten i Sandsvær. Imidlertid syntes jeg dette var vel drastisk av flere grunner, så isteden plasserte jeg bilen inne på låven vår på gården Søndre Hortvedt. Gården er i dag overdratt til vår datter Berit Bø Marstein og Morten Marstein, men bilen befinner seg fortsatt på låven den dag i dag, urestaurert!

*Knut Gunnar Lie*



Øverst: På veg til 17 mai feiring på Hostvedt Skole. Fire søstre Bøe, Bestemor, Tante og Pappa. Bilde 2: På langtur med «Chevy'n» til Nittedal. Under til høyre: Reiseklar. Handletur til Kongsberg. Til venstre: Dyretransport. Petter og Dagros på vei til Balder.



glassverk, Tanum Strand og Skinnarbu. Var også på Norgesløpet i Lom.

Noe småplunder ble det til Hadeland, det skyltes en løs ledning i fordeleren, men ellers har det gått bra.

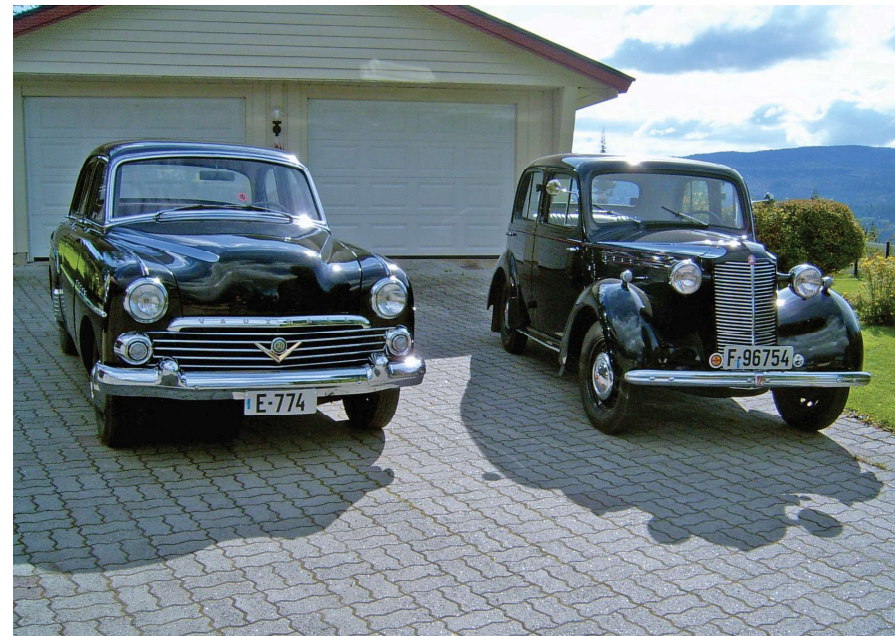
På Norgesløpet traff jeg to karer, far og sønn. De hadde eid bilen i ca 20 år før han jeg kjøpte den av. De kjente historien helt fra den var ny, og sa at km-standen stemte og visste alt som var gjort tidligere. Han jeg kjøpte bilen av hadde hatt den i 10 år og kjørt ca 200 mil.

Bilen var kjøpt ny på Gjøvik og hadde gått i distriktet der hele tiden. Skilt nr. er det samme som den hadde ny. Jeg har fått opplyst at denne modellen ble produsert i ca 8 mnd, og det skal vist være bare 2 stk i Norge og noen få i Danmark, i hele Skandinavia. Denne E modellen ble produsert fra 1952 til 1957. Den er mye lik Chevrolet fra 1949, men noe mindre karosseri. 57 modellen ble det gjort en del forandringer og seint samme år kom en helt ny modell, PA.

Det er jo stadig noe å gjøre med en gammel bil, men det er jo sjarmen når man har valgt denne hobbyen.

Vi gleder oss til sommeren og slottsturen til Danmark.

*Gunnar Kofstad*



Litt sjekking på nettet viser at noen av disse bilene har "kråke" på panseret. Er dette en annen modell, eller ble bilene til Norge levert uten disse? Det ble jo forbud mot slike, men jeg trodde ikke det forbudet kom for ut på sekstitallet. Engelske biler ser ut til å ha panserfigur, men bilde av en annen tilsvarende norsk bil viser en bil uten denne.

*BjørnSand*



## NY VAUXHALL VELOX TIL KROKSTADELVA

Som lykkelig eier av en Vauxhall 12 fra 1946 med 35 hk motor ( ½ motor) kneledd og torsjonsfjoring, ønsker man seg gjerne noe større. Kikket stadig på FINN om det kunne være noe inntresant. Så kom det en MB 220S i Sandefjord. Ringte til selgeren og den skulle være bra. Stein ( Buick eier fra Vestfossen) ble med og vi dro nedover. Etter 2 minutters titt ble vi enige om at dette var dårlige greier og prisen alt for høy. Tenkte etterpå att bilen var jo også produsert i feil land. I Norsk motorveteran for august 2010 sto det annonsert en 1957 mod. Vauxhall Velox. Bilen så fin ut på bilde og en Vauxhall fra eller til spiller jo ingen rolle. Buick eier Gunnar fra Mjøndalen (nesten alle har jo Buick) ble med denne gang. Turen gikk til Gran på Hadeland. Var spent på ossen tilstand denne var i, for Vauxhall har jo vært kjent for mye rust. Eieren av denne sa jo også att bilen var bra på telefon.

Gubben var selvfølgelig lykkelig for att det kom noen som ville se på bilen, så den sto klar bare til å kjøres ut av garasjen. Da dørene ble åpnet og all den blanke krommen blinket mot meg ble det kjærlighet ved første blick. Bilen startet på første slag og det var jo heller ikke noe minus. Doningen ble nøye saumfart og prøvekjørt. Alt var ikke helt perfekt her heller. Dørene var noe slarkete i hengslene, overføringer til clutch slitt og dekkene slitt og sprekkene. Bilen hadde vert rustsveiset for ca 20 år siden , så det var ok, men lakeringen etterpå var dårlig utført. Telleren sto på 73000 km og det var jo ikke så ille for en med sekser motor. ( ¼ motor her ) Etter mye prat og noe pruting slo jeg til. Selgeren var lykkelig og samme var jeg.

Det er jo to dager i en bileiers liv som er bra. Den dagen man selger og den dagen man kjøper.

Turen gikk til bake til Krokstadelva uten noe plunder. Dagene som kom var det å saumfart doningen, madammen lurte på om denne bilen var bedre en den vi hadde og da var jo svaret SELFØLGELIG.

Det første som måtte gjøres var nytt eksos anlegg, fikse dørene og montere nye dekker. Jeg hadde meldt meg på Beaulietur med Martin Fælla, og den gikk om 14 dager, stort marked i England, det er jo Mekka for oss med engelsk bil. Kjøpte nye dekker med hvite sider og andre slitedeler jeg fant.

Det ble en del skruing ut over høsten og vinteren. Måtte skifte clutch og fikse en del slitte overføringer. Det ble pussing og sparkling, og ut på vinteren fikk den ny lakk. Nå var doningen ganske presentabel.

Når våren og sommeren kom har det jo blitt en del turer med KAS. Hadeland



Inspirert av artikkelen til Knut Gunnar Lie må jeg skrive litt om 1939 Chevrolet jeg også.

Jeg har skrevet om det før. Faren min kjørte en slik lastebil til den høsten jeg begynte på skolen, dermed kan jeg påstå at jeg har vokst opp i en slik bil, og jeg var med da bilen ble byttet inn hos Drammens Auto i Konnerudgaten i Drammen høsten 1954.

På Burudmarkedet ifjor ble jeg kontaktet av en som ikke er medlem i KAS, men som helt tilfeldig hadde lest min artikkel om barndommens biler. Han kunne fortelle at han var eier av nettopp den Chevroleten min far kjørte hos W.C. Møller i Drammen, og at bilen eksisterte i relativt komplett stand.

Senere fikk jeg tilsendt bilder av bilen, og den ser omtrent slik ut som jeg kan huske den fra den ble byttet inn. Så til sommeren skal jeg besøke Per Harald Ajer der bilen står lagret for en "håndspåleggelse".

På bildet fra tidlig i femtiåra ser vi at Chevroleten er utrustet for vinteren, og kraftig storfanger med fester for brøytepløg er påmontert. Grillen er delvis tildekket for å forsøke å holde temperaturen oppe på motoren slik at varmeapparatet skulle bli så effektivt det lot seg gjøre.

Bedforden i bakgrunnen var noe varmere på vinteren, men det ble et stort framskritt da det kom en ny Opel Blitz i 1954.

Bjørn Sand

*På det øverste bildet som er tatt tidlig i femtiåra står faren min Hans Sand ved Chevroleten, mens Olaf Sandengen står ved Bedforden.*

*I midten Chevroleten slik den ser ut idag, og nederst: Her er røttene til min bilinteresse, - her stod jeg og fulgte med og lærte meg hvordan de forskjellige bilmerkene så ut.*





### Starten

Etter å ha tilbrakt en hyggelig ettermiddag i selskap med de tidligere årgangene av Årskriften, kan konstanteres at adskillige bilmerker er behandlet relativt inngående av et knippe spesielt interesserte skribenter. Men jeg kan ikke se at noen hittil har tatt for seg Alfa Romeo. Disse hissigste røde kjøretøy med små blodtrimmede motorer med to overliggende kamakslar, høy ytelse, fantastiske kjøreegenskaper og vakre karosserier.

Vi kjenner logoen med et rødt kors på hvit bunn i venstre side (sagnet forteller at dette kjennemerket først ble båret av korsfarerne når de i 1086 dro fra Milano til Palestina), og på høyre side sluker en slange en liten mannsfigur. Slangen var Lombardernes lykkedyr og kroppen er visstnok en saracener – et muhamedansk folk som korsfarerne sloss mot i hellig vrede eller ren erobringslyst.

Merket har en omfattende racinghistorie bak seg med deltakelse og seiere på de fleste Grand Prix baner i Europa og det samme med utallige landeveisløp, noe som igjen involverte mange av den tids mest berømte og legendariske G.P. førere.

Ofta fikk biltyper navn etter baner eller berømte løp hvor merket hadde innkassert store bragder.

I det følgende er det ikke meningen å ta for seg alle modeller og typer som er produsert, men å nevne noen av høydepunktene i løp og spesielle tekniske løsninger.

I 1906 åpnet en fransk bilprodusent Alexandre Darracq en filial i Italia hvor han ønsket å produsere sine biler på lisens. Det endte opp i en stor flopp og i 1909 måtte Darracq selge fabrikken til en gruppe italienske forretningsmenn.

Det nye selskapet fikk navnet A.L.F.A. (Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili).

Alfa var allerede i 1910 i gang med å tilvirke sin egen bil, den fikk betegnelsen Type 24HP, og var designet av Giuseppe Merosi, som kom fra Fiats racingavdeling. Bilene ble levert fra fabrikken i distriktet Milanese i Portello som sedan- og sportsmodeller. Den firesylindrede, sideventilerte motoren var på 4,2 liter og gav mellom 42 og 45 hk. Med en vekt på 870-1000 kg var ikke topphastigheten på 110 km/t noe spesielt, men i 1914 ble den første Grand Prix modellen introdusert. Den hadde en 4,5 liter firesylindret motor med to overliggende kamakslar og fire – ja FIRE ventiler pr. sylinder, dobbel tenning med to pluggar pr. sylinder og tørrsumpsmøring. Spesifikasjoner som man finner igjen på senere modeller helt fram til dagens typer. Ytelsen var 88 hk og ved test løp i Brescia oppnådde den 148 km/t. Løpet skulle kjøres i begynnelsen av august men ble aldri kjørt, - tyskere invaderte Frankrike og Belgia og all motorsport i Europa fikk en plutselig og total stans så lenge krigen varte.

I desember 1915 fikk A.L.F.A. økonomiske problemer og firmaet ble reddet av jernbancingeniøren og industrimannen Nicole Romeo, som kom med ny kapital og en hel del nye ideer, og i 1920 ble firmanavnet naturlig nok endret til Alfa Romeo. Modellen Torpedo 20-30 HP var den første med det nye navnet. Merosi designet også modellene 40-60 HP og RL Targa Florio. En nokså ukjent Enzo Ferrari tok en annen plass i Targa Florio med en modifisert 40-60 i 1920. Firmaet bygget ikke kun sedan- sports- og rallymodeller, det var virkelige Grand Prix biler som var viktigst for å bli kjent og dermed øke salget. Kjøperer som Enzo Ferrari, Alberto Ascari, Giuseppe Campari og Tazio Nuvolari var alle meget delaktige i merkets berømmelse.

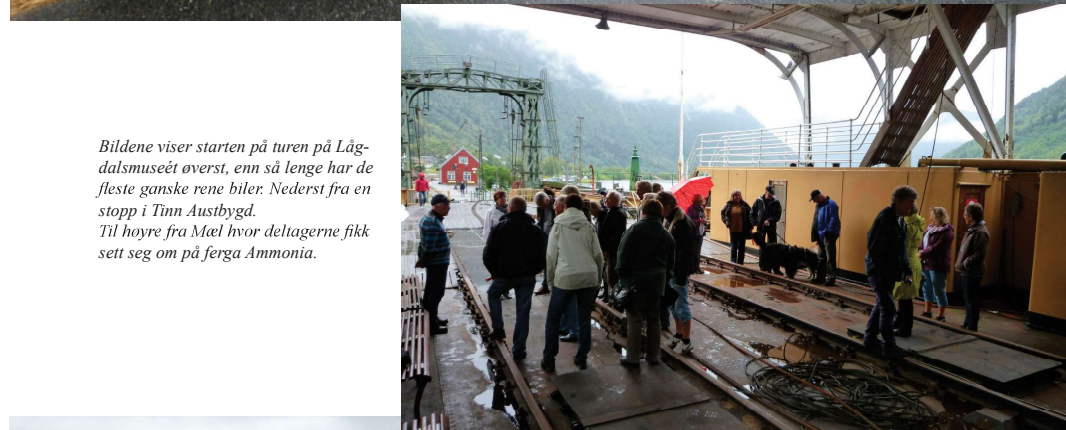
Modellen Tipo RL kom med en 6 sylindret 3 liters motor og kunne brukes som en vanlig sedan og som racerbil. At bilene var raske og driftsikre beviste de ved å ta 1. og 2. plassen i landeveisløpet Targa Florio i 1923.

I 1924 ble en annen berømt konstruktør ansatt, han het Vittorio Jano, han kom også fra Fiats racingavdeling og var ansvarlig for blant andre P2 Grand Prix, en bil med 8 sylindret

kompresormotor på 2 liter, 140-175 hk ved 5500 o/min og topphastighet 225 km/t. I Grand Prix løpet i Monza i 1924 besatte P2 de 4 første plassene med Ascari som vinner. I 1925 vant P2 modellen det første verdensmesterskapet for Alfa Romeo og laurbærkrans ble føyet til logoen og har siden blitt der. Et annet symbol dukket også opp på denne tiden; det trekantede merket med firkløveret, fortsatt finnes merket på fabrikkens racermodeller.

Jano designet også typen 6C 1500 sedan og sportsmodeller. Dette var forløperen til 6C 1750 som antakelig er den mest berømte Alfa fra før den andre verdenskrig. Den vant Mille Miglia tre år etter hverandre i 1928-29-30, og det belgiske 24-timersløp på Spa banen de samme tre årene. Den hadde en 6 sylindret rekkemotor på 1,7 liter, 2 overliggende kammer, kompressor og ytet 85 hk ved 4500 o/min og topphastighet 145 km/t. Bilen hadde noen særegenheter som bør nevnes; på fronten var montert tre store lyskastere dekket med røde pleksiglass, disse tre "øyene" skulle skremme vettet av konkurrentene når bilen kom farende gjennom svarte natten på de svingete og smale landeveiene. En annen ting var at gasspedalen var montert i midten mellom kløtsj og brems, noe som krevde konsentrerte førere. (Akkurat denne pedallayouten kjenner jeg litt til fra militære. I Vatneleiren ved Sandnes fikk vi som var plukket ut til sjåfører opplæring i terrengkjøring på noen rare beist av noen trekkvogner som skulle slepe kanon og romme kanonmannskapet. Vognene hadde firehjultrekk, usynkronisert girkasse, var høyrestyrt og hadde gasspedalen i midten. Vi satt over høyre forhjul og skulle trene i sanddynene ute ved kysten. Ikke noe problem sa instruktøren; velg riktig gir, gi full gass, husk tommelfingrene på utsiden av rattkransen og hold siget i vognen til du er igjennom løypa). 1750-modellen var tilgjengelig med mange forskjellige karosserier, men den som virkelig ble beundret, var en nydelig toseter med Zagato karosseri.

I 1931 ble de 6 sylindrede sportsmodellene supplert med den 8 sylindrede 8C 2300. En meget spesiell sportsmodell var type 8C 2900, med 8 sylindere, rekkemotor og med 2 kompressorer var dette fullblods GP biler med sportsvognkarosseri fra Zagato og Touring.



*Bildene viser starten på turen på Lågdalsmuseet øverst, enn så lenge har de fleste ganske rene biler. Nederst fra en stopp i Tinn Austbygd. Til høyre fra Mæl hvor deltagerne fikk sett seg om på ferga Ammonia.*







## EN VÅT SKINNARBU-TUR

Turen gikk fra Kongsberg lørdag morgen 3. september, været var ikke det beste – regnfullt og grått – men humøret var på topp som alltid. Ca. 25 biler var med i følget. Veien gikk først oppover Jondalen, der vår kjære sekretær Pål Kjeldsberg hadde tatt oppstilling ved innkjøringa til gårdsveien sin i sin Volvo Herregårdsvogn. Så vi en tåre i øyekroken forårsaket av at han – av for oss uforståelige grunner – måtte prioritere vekk høstturen vår?

Første stopp var ved Sandvann Camping i Hovin på veien mot Hovinheia og Tinn Austbygd. Her så vi den vakre, fredede Mæle bru – en steinhvelvbru bygget i 1896. Etter en kjapp stopp i «Austbygde» (shopping-mulighetene måtte sjekkes) dro vi videre til Mæl, hvor vi spiste en utmerket lunch på Tinnsjø Kro.

Deretter fikk vi også en fin omvisning på Ammonia, en jernbaneferge som i sin tid gikk på Tinnsjøen mellom Tinnoset og Mæl. Her ble fraktet både kunstgjødsel fra Norsk Hydro på Rjukan og passasjerer (opp til 250 personer). Vår guide het Erling Zapffe – en meget kunnskapsrik og engasjert mann. Han har i en årrekke vært med i arbeidet med vedlikehold og restaurering av Ammonia, som ble sjosatt 18. juni 1929. Fartøyet ble vernet av Riksantikvaren i 1998.

Neste stopp: Rjukan. I forbindelse med turmarsjen «Kjerringsveiven»

som alltid går 1. lørdag i september, var Rjukan sentrum full av salgsboder med lokale produkter .... mat, tekstiler, ting-og-tang og musikk. Byen var dessuten sterkt preget av våte, sølete kjerringer i hopetall – det fortelles om hele 2030 deltakere! ([www.kjerringsveiven.no](http://www.kjerringsveiven.no)).

Vi «klatret» så opp Maristigen fra Rjukan (pr. bil, gudskjelov.....). Det var mye trafikk av turbusser p g a transporten av «Kjerringene».... tenker de gledet seg til å komme ned til byen og en dusj og varmt rom etter en lang marsj i regn og skodde. Vi, de privilegerte veteranbil-kjørerne, ankom Møsvann og Skinnarbu Høyfjellshotell på ettermiddagen. Helt greie rom, trivelig atmosfære og kjempegod middag – et helt utmerket hotell til slike turer. Det eneste som manglet var utsikten over Møsvann og fjella rundt, men det må værgudene ta ansvar for. ([www.skinnarbu.no](http://www.skinnarbu.no))

Mange benyttet kvelden til å få seg en svingom til levende musikk, vi husker tydelig at også vi hadde en – sikkert imponerende – runde på parketten. Søndagen opprart – nok en gang – med regn, og mange av oss reiste rett hjem. Andre kjørte om Rauland - Nuthheim i åpen cab, er tøffe må vite, selv om vi nærmer oss støvets år. Det var der – omtrent ved Øyffjell – at vi bokstavelig talt møtte veggen. Veggen var kølsvarte regnskyer som sto rett opp-og-ned og truet med å fylle Bobla

til randen. Aldri har vel en kalesje vært dratt opp SÅ faderlig fort. Noen av fruene hadde «tilfeldigvis» tatt vare på en brosjyre fra «Telespinn» i en salgsbod på Rjukan, og herrene var raus nok til å ta en stopp der. Dette er et bedrift beliggende på gården Midt-Svartdal i Seljord. Her produseres garn fra mohair-geita – kortreist ull, miljøvennlige produksjonsprosesser og – ikke minst – mohair-geitas vedlikehold av kulturlandskapet er tillagt stor vekt hos Telespinn. Tiltross for at det var søndag ettermiddag, ble vi tatt vel imot og vist rundt. Først i spinneriet der ulla ble bearbeidet frem til ferdig garn, og så opp i 2. etasje i låven hvor vi fikk se et nydelig utvalg av garn i alle kvaliteter og fargenyanser, i tillegg til ferdig strikkede plagg. Jeg tipper at det ligger noen deilige gambunter rundt om klare til bruk, hvis de ikke allerede er blitt prosessert. Jentene syntes dette var et aldeles utmerket lyspunkt i regnet. ([www.telespinn.no](http://www.telespinn.no)) Tilslutt en bitteliten stopp på Nordbo Pensjonat og Kafé i Hjørdal drevet av det nederlandske paret Patrick og Marieke Clijsters. Veldig trivelig og vakkert oppusset sted med god mat. Utrolig til innsatsvilje og kreativitet hos disse nederlenderne!..... ([www.nordbopensjonat.com](http://www.nordbopensjonat.com)).

Takk til Tor W. for det arbeidet han gjorde for å få til en fin tur.

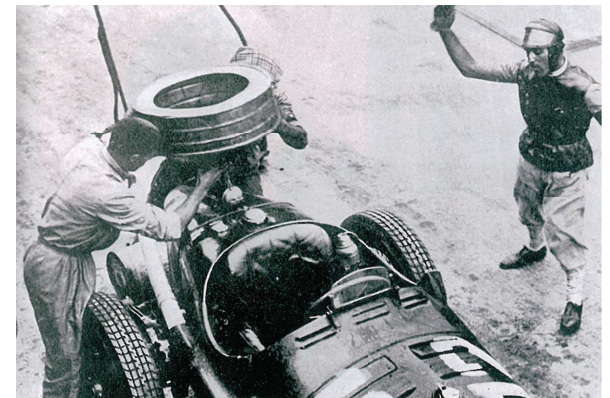
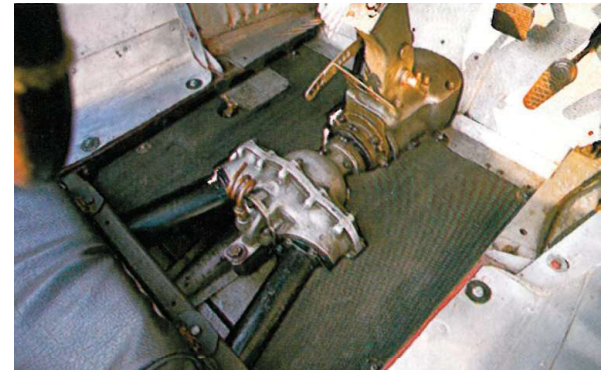
*Hilde & Sæbjørn Næro  
Foto: Tor Wangen*

### Tipo B eller P3

I perioden 1932-33 ble det produsert 6 stk Tipo B eller mer kjent som P3 Gran Premio. I GP reglementet var det nå sløyfet at bilene skulle ha to seter, så dette var den første Alfa GP bil med kun ett sete. Med 8 sylindere og 2,7 liter var ytelsen i starten 180 hk med to Rootskompressorer.

Det mest utradisjonelle her var kraftoverføringen til bakakselen. Differensialen var montert fast i chassiset bak girkassen, så gikk det to skråmonterte mellomaksler til den stive bakakselen, hvor hjulene ble drevet via hvert sitt vinkel gir. P3 sørget for en utrolig finale for denne modellen; i perioden 1932-35 vant bilen over 40 seiere i kontinentale løp, ikke så få med fabrikkens toppkjører Tazio Nuvolari ved rattet. Hans mest spektakulære løp, var hans fantastiske prestasjon i det tyske Grand Prix på Nürburgring i 1935. Han kjørte en kraftig modifisert P3 med en motor boret opp til 3,8 liter på 265 hk.

Allerede fra start var det forventet av de 300 000 patriotiske hjemmepublikummet (og et krav fra Hitler som hadde sponset de tyske fabrikker med nærmest ubegrensede økonomiske midler) at enten Mercedes Benz eller Auto Union skulle vinne med sine moderne stromlinjede og mye kraftigere biler. (Mercedes hadde over 100 hk mer). Utfallet syntes klart, men allikevel lå Nuvolari etter 7 omganger foran alle de germanske racermaskiner. Tilskuerne trodde ikke sine egne øyne! Dessverre ble han satt tilbake til femteplass etter en troublete bensinfylling, han gav seg ikke og tok igjen den ene etter den andre og kunne fullføre de siste 7 kilometerne mot mål i ensom majestet. For det tyske naziapparatet føltes seieren til en antikvert motorsvak ikke tysk bil, - ført av en liten, halvgammel italiener like nedverdiggende som å bli spyttet i ansiktet. I 1937 flyttet Jano til Lancia og ble etterfulgt av Gioaccino Colombo. Colombo designet racerbiler og motorer som vant mange GP løp også etter krigen. Det var ikke bare på GP banene Alfa vant heder og ære (og penger), de gjorde det også virkelig bra i diverse landeveisløp som for eksempel Mille Miglia, et 1600 km landeveisløp tvers over Italia. Med unntagelse av lopene i 1931 og 1940 som ble vunnet av henholdsvis Mercedes og BMW, ble samtlige løp vunnet av Alfa til og med 1947.



I perioden fra 1929 til 1937 ble Alfa's løpsavdeling (Scuderia Ferrari) ledet av tidligere racerfører Enzo Ferrari, lenge før han overhodet hadde drømt om å starte sitt eget merke. Han tok fram flere spesielle biler, bla. a. en GP bil med 3 liters V16 motor.

#### **Bimotore**

I 1935 prøvet Alfa seg med typen Bimotore, en voldsom bil med en motor foran og en bak føreren. Dette som et desperat forsøk på å hamle opp med den tyske overmakten. Begge motorene trakk på bakhjulene via samme arrangement med doble mellomaksler som med P3. Her var nok krefter og fart henholdsvis 500 hk og 320 km/t, men kjøretøyet hadde så voldsom appetitt på dekk, at det ikke kunne oppveies av fordelene med de økte fartsressursene.

I 1939 bygde Alfa Romeo den første 6C 2500 som fortsatte i produksjon som sedan fram til 1952, en meget dyr og vakker bil som kun ble kjøpt av entusiaster.

#### **Etter den andre verdenskrig**

Alfa Romeo klarte fra starten av å overleve i mange år ved å produsere og selge sports- og racerbiler. Ledelsen prøvde å fortsette i samme spor etter den andre verdenskrig, men fant fort ut at de måtte produsere biler for et større publikum for å eksistere. Firmaet skiftet styre i 1949 og kom under lederskap av Orazio Satta, han besluttet å produsere en liten bil med selvbærende karosseri som var både lettere og billigere enn forgjengerne. Motoren var 4 sylindret i stedet for 6, hadde topplokk av aluminium med 2 overliggende kamaksler. En slik kombinasjon ble ikke tilbudt av konkurrentene på 50-tallet. Bilen ble kjent som "1900" på grunn av motorens volum, og ble presentert på Paris motor show høsten 1949. Denne bilen markerte en ny era for Alfa Romeo. Utover 60- og 70 tallet fortsatte fabrikken å delta i GP løp og høstet mange seiere, men det blir for vidløftig å gå inn på alle. Den ekstraordinære 2600 serien ble introdusert tidlig på 60-tallet Dette var en nydelige men kostbar firedørs sedan som også inkluderte en 2+2 kupe og en kabriolet. Carrozzeria Zagato laget også en kupe med tanke på motorsport. Alfasud

Den første Alfasud ble lansert i 1971 på Torino motor show og var

den første Alfa med forhjulsdriфт. Bilen var konstruert av Rudolf Hruskadie som var født i Wien og ble berømt i Italia. Karosseriet var formgitt av Giogetto Giugiaro, ikke det mest vellykkede etter min mening. Alfa Romeo som nå var et statelig foretagende bygde en helt ny fabrikk for denne bilen syd i Italia hvor arbeidsledigheten var høyest. På tross av de gode intensjoner med Pomigliano d'Areo fabrikken nær Napoli, ble industrieventyret en fiasko. De 15 000 ansatte var veldig fornøyde med å få betalt, men langt mindre forberedt på å

arbeide. Produksjonen ble regelmessig sabotert, og bilene som ble bygget det første året gjorde mye skade på Alfars renommé. Problemene ble etter hvert løst og kvaliteten ble bedre. Fra 1973 er Alfa Romeo blitt en del av FIAT imperiet, og selv om de ansatte i fabrikken ved Arese nær Milano ikke bryr seg om å være inkludert i FIAT-konsernet, er de meget stolte av å arbeide for Alfa Romeo.

*Arild Sten-Halvorsen*









## TRIUMPH TR6 - FRA BRUK TIL RESTAURERING DEL V



Nok et år har gått. Noe som gir oss et nytt år å se tilbake på. Og jeg gjør det med glede. Endelig kan jeg si at restaureringen av TR6'n er ferdig. Nå ja, hundre prosent ferdig blir den vel aldri, men nå føler jeg tida er inne for begynne å kalle det vedlikehold og utbedringer. Derfor blir dette siste kapittel i denne føljetongen. (Tror jeg.....)

### Vibrasjoner

En av de siste tingene jeg skrev om i fjorårets utgave av dette magasinet var vibrasjoner. Jeg hadde i 2010 mye vibrasjoner i bilen selv etter at jeg hadde satt på nye dekk. Derfor startet jeg en prosess våren 2011 med å avbalansere og rette de mest kritiske roterende delene på bilen, felgene og mellomakslingen. Nå viste det seg imidlertid at dette ikke var økonomisk lønnsomt å gjøre. Siden det er god tilgang på deler til Triumph TR6, og prisen ikke er avskrekkende, vurderte jeg meg frem til at det var best å kjøpe nye deler fra England. Jeg valgte felger som var identiske med de som står på bilen originalt. Alt var på plass til årets første tur, noe som ble en meget hyggelig opplevelse. Noe vibrasjon vil det vel alltid være i en gammel bil, men de små endringene jeg gjorde ga utrolig gode resultater.

### Det kosmetiske

Det største målet i 2011 var å få på plass nytt interiør. Jeg var så gira på å få bilen på veien i 2010 at jeg utsatte dette til seinere. Og da kom en sein og varm påske akkurat som bestilt. Så påsken 2011 ble min første garasje-påske. Tror det blir en stund til neste gang..... ☺  
Nye dørtrekk monterte jeg i 2010, så neste punkt på planen ble setene. Som bildene viser ble disse ribbet ned til metallet. Noe som var på høy tid da det var en del overflaterust. Etter noen runder med rustbehandling og maling monterte jeg nye membraner og «strikker» i ryggen, før jeg gjorde klar ny stopping, eller skumgummi som jeg gjerne kaller det. Så langt gikk alt som en vind, men nå var det klart for setetrekk. Noe som for en ufaglært ble en krevende oppgave. Tror vel egentlig det bare var flaks at jeg ikke reiv de i filler under monteringa som tok en del tid. Men de kom på plass til slutt, og jeg er fornøyd med resultatet.  
Resten av interiøret gikk stort sett greit. Men jeg lærte fort at det er greit å ha en plan så alt kommer på plass i riktig rekkefølge og at prøvemontering er viktig.  
Siste punktet på det kosmetiske ble monteringen av pyntelister på kanalene. Lista markerer en overgang og det skal være lakkert matt svart nedenfor. Dette, sammen med det nye interiøret, ble prikken over i'en.

### Vannlekkasje

Under monteringen av nye dørtrekk ble det ikke lagt inn plastikk i dørene. Jeg klarte ikke helt å se hvorfor jeg skulle trenge det, spesielt da det ikke var noe der fra før. En helgetur til Stavern med regn fra åpen himmel under hjemturen fikk meg på andre tanker. For å si det sånn, det ble vått i bilen. Veldig vått. Det tok litt tid før jeg skjønnte hvordan vannet kom inn, men det ble etter hvert klart at det rant inn i døra langs vinduet, dryppet derfra ned på dørtrekket før det piplet ut inne i bilen. Man lærer noe nytt stadig vekk.

### Tenning og forgassere

I 2010 sleit jeg med en følelse av at bilen ikke gikk fullt så bra som den burde. Noe av grunnen var at den oppførte seg veldig merkelig når jeg skulle opp lange bakker, som f.eks. Drammensveien ut av Kongsberg. Skulle jeg få bilen til å gå ordentlig var jeg nødt til å bruke full choke. Dette i tillegg til at jeg folte at den ikke akselererte som den skulle. Etter mye googling og studering av diverse instruksjonshåndbøker fant jeg løsningen på begge problemene. At jeg måtte bruke full choke i lange bakker viste seg å være et forgasserproblem. Jeg har satt på relativt store R&N luftfilter på mine SU forgassere. Det gjorde at det i enkelte tilfeller ble for lite motstand på luftstrømmen gjennom forgasseren

og stampelet ble sugd opp for tidlig. Et par med stivere fjærer løste problemet. For de som kjenner SU begynte jeg med fjærer merket med blå farge og endte opp med et par merket med gult. De var vesentlig stivere enn utgangspunktet.

Utfordringen med akselerasjon var relatert til tenningsjustering. I de bøkene jeg har som beskriver hvordan dette skal gjøres på Triumph TR6 er det beskrevet to måter: Enten statisk ved hjelp av prøvelampe mellom batteri og fordeler eller mens motoren går ved hjelp av stroboskoplampe. Siden jeg hadde stroboskoplampe var det måten jeg benyttet til å begynne med. Enkelt og greit tenkte jeg. Men etter å ha lest en del om dette og sett hva andre har skrevet om tenningsjustering av TR6 på nettet begynte jeg å ane at noe var feil med min metode. Derfor var det bare å gå i gang å prøve den andre metoden. Utgangspunktet for justering med stroboskoplampe var 4 grader ettertenning (som jeg nå synes høres litt rart ut) og med prøvelampe 12 grader fortenning. Jeg fulgte oppskriften punkt for punkt, egentlig ganske enkelt, og jeg skal si det ble forskjell!! Jeg merka det allerede da jeg rygga bilen ut av garasjen. I ettertid har jeg faktisk justert den ytterligere opp. I fjor høst fant jeg en beskrivelse av hvordan man kan justere tenning og bensinblanding ved hjelp av et vakuummeter. Det skulle fungere bra da eldre motorer kan være slitt, at nullpunktet på tenninga ikke nødvendigvis er akkurat der det skulle vært og at vi kanskje kjører med annet oktantal enn det motoren er laget for. Jeg har funnet et slikt meter hos Biltema og det skal testes til våren.

#### Hva nå?

Nå håper jeg at det skal bli mange koseturer fremover i sol og fint vær. Kona synes også bilen har blitt bra og blir gjerne med. Kabalen ligger i å få til turer i en toseter for en familie på fire. Men jeg håper det løser seg like godt fremover som det har gjort til nå. De tre andre får bytte på. ☺

Jeg ser at det kommer et kalesjebytte i fremtiden, men det ligger under vedlikehold.

God tur i 2012.

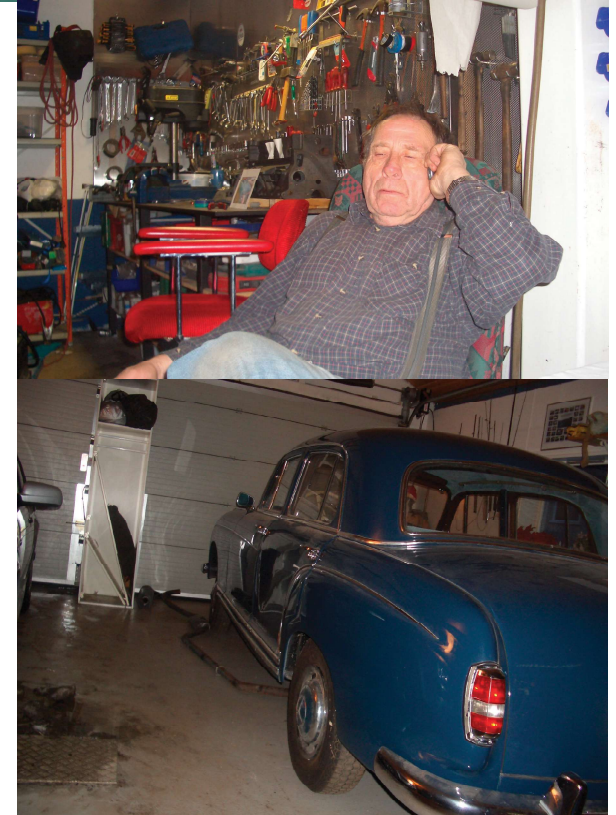
*Runar Sand*



# KONGSBERGKNEKKEN 2011



fortid som Taxioperatør oppgis ikke navn eller øvrig persondata. Personvernet må overholdes.  
Hva annet er å bemerke da? Jo vi må ikke glemme hr. Andreassen (han med den Plymouth caben fra tidlig femti-tall). Joda, der handles det livelig som vanlig og vognparken antas nå å være ganske så omfattende. Visstnok skal en Amazon være solgt til Kongsberg-distriktet og den røde kabben er i følge ryktene under overhalling (girboks m.m.) Hva han kommer med til sommeren er spennende vil jeg tro. Fra Nedre Eiker er det lite nytt å berette. Hr Sandholts Terraplane får imidlertid ny motor. For øvrig går alt sin vante gang der nede i den trange dalen.







## SMÅNYTT FRA TATERLANDSBYEN OG EIKER

Hva har skjedd siden sist i denne nå så berømte landsby som snart skal bli reineste Hollywood eller retttere sagt en kopi av Himmelblå. Følg med på TV framover så skal du få et aldri så lite kultursjokk.

Vi på Kongsberg tapte kampen om denne TV innspillingen, heldigvis. Hva annet har skjedd i denne lille avkrok der Fiskumvannet slutter og går over i mektige fossestryk i retning Hokksund by? Joda, det skjer litt av hvert der nede.

Husker du skriveriet om Vestfossen Varetaxi og mannen bak det dristige foretak. Det hele endte i dundrende konkurs og den knøttlille gamle engelske varebil ble solgt.

Nå har den samme aktive og fremtidsretta herren satset stort innen bruktbil. Med stjerne i blikket og sans for både XO og relativt høy sigarføring er enda en dunkel blau Mercedes Benz fra slutten av femtitallet på plass i garasjen. Dette er en fin årgang gammelbil og med merket 220 S oser det femtitalts luksus lang vei. Vogna er importert fra Kongsberg og derfor fritatt både toll og annet grums.

Masse ny fornikling og edeltre innvendig fremhever både vognas status

og herrens personlighet. Et godt grep i elfenbenrattet skulle borge for sikker kjøring på whiteside radial. En nyoverhalt sekser antas å bringe den nostalgiske ekvipasjen opp i både lovlige og ulovlige hastigheter. God tur. Vi gleder oss til sommeren.

Som ikke dette er nok har vognparken også blitt utvidet med en sjeldenhet som absolutt ikke er hyllevarer her til lands. Hillman 1961 kabriolet. Den også importert fra Kongsberg. En hyggelig framtoning med masse gjennom-

trekk, men med få hester. Motoren skal overhales (gjøres nå). Ny lakk og ny kalesje vil gjøre susen. Vi har tro også på dette prosjekt da mannen strutter av energi og pågangsmot.

PS: Han har allerede gått til innkjøp av Sixpense i kledelig engelsk mønster. Så her skjer det saker og ting. Kanskje den røde Buicken kommer på salg. Vær rask på labben i tilfelle. Dette er også en grei og hendig turbil i cab. utførelse. Av hensyn til herrens noe turbulente







# SVERIGETUREN 2011



Bjørn Wennberg og Inger hadde etter en gang laget en flott tur for oss reiselystne i Kongsberg Automobilselskap. Turen gikk til Horten og ferge til Moss, videre til Askim, Mysen, Rakkestad gjennom Halden til Fredriksten Festning i oppholdsvær.

Her spiste vi en nydelig lunsj og reiste videre mot Tanumshede i regnvær, derfra videre til Tanumstrand Hotell ved Grebbestad for 3 overnattinger. Programmet var stort sett fritt men

felles var middag hver dag og en båttur.

Alternative turer avtalte tilfeldige grupperinger seg i mellom. Selv havnet vi i Smøgen den ene dagen som var en veldig trivelig liten kystpærle. Fjellbacka var en enda finere sted fikk jeg inntrykk av etter å ha hørt på de som hadde vært der. Grebbestad ble tatt til fots langs stier ved sjøen. Der ble vi mannfolka sittende på pub det meste av dagen og

damene i butikker veit du – slik det må være.

En delegasjon dro til Trollhättan som var en tur lagt opp av Bjørn W. Og alle var enige i at de hadde en fin dag i Trollhättan – for Saab døde hen. Vi takker etter en gang Bjørn Wennberg og Inger for et flott opplegg. Han er rå på dette med tur.

*Bjørn Åge Mælum*

