

AUTOMOBIL

Chaufføren

2012

ISSN 1892-1663



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING

Kongsberg Automobilselskap har lagt sitt 16. driftsår bak seg. Medlemsmassen har økt med 17 medlemmer. Vi var 195 medlemmer ved årskiftet mot 185 samme tid i fjor. Tre av våre medlemmer har gått bort i.l.a. av året. Det har vært et ordinært driftsår med medlemmoter, flere turer til fjern og nær og vi har gjennomført KongsbergKnekken for 13. gang. Denne ble flyttet til Kirketorget siden Magasinparken er gjort uegnet for vårt formål.

Styret har bestått av:

Formann:	Bjørn Evensen
Sekretær:	Pål Kjeldsberg
Kasserer:	Knut Gunnar Lie
Styremedlem:	Halvor Thorsdalen
Varamann:	Tor Wangen

9.januar

Dagens møte var lagt til Kongsberg Teknologipark, Arsenalet, KDA på Kongårdsmoen. 44 medlemmer ble mottatt av Bjørn Boye Hansen og Tor Sigurd Breivik. Vi fikk en innføring med omvisning i den nye flotte verkstedhaller og orientering om produktene. 35000 m2 avsatt til produksjon av deler til fly, våpensystemer og offshore i kompositt, titan, og syrefast. En imponerende fabrikk som er blant de mest avanserte produksjonsbygg i Europa. Kompositt utgjør 2/3 av arealbruken.

13.februar

Årsmøtet samlet 50 medlemmer. Møtet ble ledet av Bjørn Evensen og referent var Pål Kjeldsberg. Årets hederspris gikk i år til webmaster Håkon Skrede. Kontigenten ble uforandret, årsberetning og regnskap godkjent, klubbens eiendeler skal tas med i neste års regnskap. Valget ble: Sekretær Pål Kjeldsberg fortsetter i 2 år, styremedlem Geir Olsen går ut og erstattes av Halvor Thorsdalen. Vara Thor Wangen fortsetter 1 år til. Deretter var det sosialt med pizza og lotteri.

12.mars

38 medlemmer møtte og fikk høre Knut Trollerud fortelle om bosetting og bruk i Bevergrenda. Deretter gikk han over til sine innovative løsninger. Først var det en selvbygget traktor, som ble offisielt godkjent av myndighetene. Traktoren med motor fra 1911 fungerer fortsatt. Han fortalte også om andre innovasjoner og gullmedalje fra oppfinnerkongress i Wien.

16.april

Formann Evensen er nå friskmeldt! Skal feire med XO! Det ble orientert om julebord og at forestående Danmarkstur er i rute. Bjørn Wennberg har en ide om en tur til Dalsland 2013, en kombinasjon av slusetur, veteranog og sosialt samvær i historiske omgivelser. Dette ble godt motatt blant de framøtte som forøvrig var 48 medlemmer. Kjell Thon hadde scannet inn 100 gamle postkort fra Norge, her fikk vi et fyldig og meget interessant utsnitt av bilpark, gater, veier og fergeleier fra 20 til 60 tallet.

14.mai

Møte i "garasjen" til Høen, 49 medlemmer fant veien og fikk se en utrolig samling av alt mulig, med unntak av stavkirker. 70-80 biler med ca 25 registrerte tilhører samlingen. Dessuten flipperspill, kjøleskap, filmmaskinen fra Kongsberg kino osv osv. Odd Ingar Fridheim viste oss lakkbehandling av gammelbil. Bruk ikke rubbing unntatt på celluloselakk. Vask, sliping og polering er det som skal til for å gi billakken optisk egenskap.

19.mai

25 biler var med på tur til vrangfoss skuser. Været var på vår side, kanskje ikke sommervær men opphold og litt sol. Vi rakk akkurat frem til at vi fikk se M/S Viktoria bli sluset opp. Det var også en gjeng mopeder fra Brummundal som med en herlig hedemarksdialekt kommenterte både våre biler og sluseanlegget som er meget imponerende. Så var det grilling og lunsj i det fri før vi startet på hjemveien.

11.juni

Ettermiddagen opprant med fint sommervær, kokkene fyrte opp grillen og ved 1830 tiden var det 80 glade KAS medlemmer med familie som inntok et herlig måltid i landlige omgivelser ved Fiskumvannet. Det var også skoleklasser på tur i området, så bilene ble behørlig beskuet. Utpå kvelden, da loddsalget var godt i gang kom det ei skur, så loddtrekkingen ble en våt opplevelse. Formann Evensen takket for god oppslutning på moter og sammenkomster så langt og ønsket de framøtte god sommer. Turen til Danmark gikk av stabelen 26.juni til 1. juli. Her hadde turgeneral Bjørn Wennberg som alltid forberedt parkering, lunsjsteder og overnatting på gamle erverdige slott slik at deltagerene ble godt tatt vare på under hele turen.

Ja, kjære medlem så er vi ved veis ende så langt. Jeg har sittet på overtid som formann og vel så det. For 2 år siden gikk jeg over i pensjonistenes rekke og nå pensjonerer jeg meg i KAS også. Hvorfor det da? Jo, kun for å få nytt blod inn i ledelsen, nye impulser og kanskje andre måter å se an saker og ting på. Etter svært mange år i "førersetet" er det helt riktig med et regimeskifte.

Jeg har min måte og min stil å være på og andre har sin måte å opptre på. Endringer kan være både sunt og nødvendig og velkomne i KAS. Uansett hva du måtte mene vil jeg påstå at vi har lykket med det meste så langt. Noen er sikkert ikke enig, men flertallet synes å trives i KAS. Det viser oppslutningen på møtene og ikke minst deltakelsen på turene. Det å gjøre alle til lags er umulig og har heller ikke vært min målsetning.

Min grunntanke og "kjæpphest" har vært at alle skal stilles likt uansett om du har gammelbil eller ikke. Hva du eventuelt kjører har heller ingen betydning. Om du er aktiv eller ikke er heller ikke avgjørende. Er du medlem så er det medlem på samme nivå som alle oss andre. I KAS skal og må alle stilles likt.

Såkalte "klikker" der enkelte grupper rotter seg sammen er ukultur og ødeleggende for en klubb eller forening uansett. Mange andre klubber og foreninger satser stort med egne garasjeplasser, verkstedplass, klubbhus osv. osv. Det medfører mye dugnad og store omkostninger. KAS har valgt en annen vei der dette er lite attraktivt og dugnad er nærmest et fyord.

Av bitter erfaring vet jeg at dugnad er lite populært. Flertallet synes å dele min oppfatning og synes å være tilfreds med det.

Vi har heller satset på fellesskap og sosial samvær uten store forpliktelser. Medlemsmøtene er godt besøkt og er et bra verktøy i så måte. Møtene har alltid et faglig innhold i tillegg til det sosiale. Det å ha et temainnslag er viktig og gir møtet mening. Greit at vi kan sleive og prate og ha det koselig, men bare dette alene tror jeg ikke noe på. Derfor har jeg og styret jobbet mye med aktuelle tema og lista pr. dags dato er lang. Hele 15 forslag ligger på bordet til det "nye" styret.

En annen og svært viktig aktivitet er kjøreturene. Her stiller vi i særklasse



med eget turistkontor. Opplegg, planlegging og gjennomføring er helt topp og noe svært få andre klubber og foreninger kan klare. Attpåtil er kontor etablert på Eiker og ikke på Kongsberg. Vi her på "berja" hadde neppe fått det til. Kvaliteten vises gjennom antall deltakere. 2013 slår alle rekorder med 45 påmeldte vogner.

Flere turtillbud blir det også. Mange flere både vår, sommer og høst. Det oser av kvalitet hva angår løp også. Kongsbergknekken er blitt et symbol på aktiv motorkultur. Vi har klart å holde på et høyt antall deltagende vogner. Ca 100 i snitt hvert år. Magasinparken er historie, men Kirketorget er slett ingen dårlig plass det heller. Så sant kommunen gir sin velsignelse blir dette stedet framover håper jeg. Vi har kjørt mange løp gjennom årene, men svært få kan skilte med så bra opplegg som oss.

Hvor hen er det skiltet med toalett på start/målområdet? Hvem kan stille med mobil kjøkken der det selges både polser og vaffer? Jeg bare spør. Men kjære leser hva hadde KAS vært uten Eikeravdelingen? Herfra stiller både mann og "mus". Disse humorspredere og hurragutter viser KAS på sitt beste, sånn sosialt. Disse fargeklattene der ned på flatbygda bidrar med humor og humor i botter og spann. Det er ubevist dugnad på høyt nivå. Når året går mot slutten trår Hr Sand til igjen med Årskriftet. Også en dugnadsinnsats i topp klasse i tillegg til det han gjør i fbm Knekken sammen med Hr. Sommerstad.

Vi klarer å arrangere Kongsbergknekken uten problemer. Vi arrangerer turer, lange og korte, vi arrangerer julebord og jammen klarer vi å få i trykken et Årskrift også.

Jo da, det svinger i KAS på alle måter og det året rundt.

Det har vært en stor glede å sitte i "førersetet" i KAS alle disse åra. Vi har det bra og trives i miljøet tross litt kjefing og sleivspark i ny og ne. En lett blanding av skjemt og alvor mener jeg er rett medisin. Dette er jo bare en hobby og det skal være hyggelig. Det er få klubber og foreninger som kan skilte med 0 personintrigger og baksnakking. Vi er forskånet fra slikt tull og tøys.

Nå er det hele over for min del. Jeg har gjort mitt og faktisk fått det som jeg har planlagt og ønsket og takk for det. Hva nå da? Er jeg ferdig med KAS? Å nei du. Jeg går over i annen også ulønnet stilling som det heter. Altså blir jeg sånn liksom pensjonist. Jeg har fått deltidsjobb på Turistkontoret til familien Wennberg på Eiker. En totalt underordnet stilling som assistent og det med styrets velsignelse.

I tillegg vil jeg skrive litt i Årskriftet til Hr Sand og hjelpe til i fbm Knekken. Så folkens, dere blir ikke kvitt meg så lett. Tusen takk for meg og alt jeg har fått vært med på.

Tusen, tusen takk også til alle dere som ikke er nevnt ved navn. Alle bidrar selv om det kun er med kontigenten!

Formannen

Olaf Rod. Børre Rønning kjente nemlig denne karen, og han hadde solgt mange amerikanere til nordmenn opp gjennom årene. Han reiste rundt i Atlanta området, men fant ingen akseptabel bil som han kunne sende hjem til Norge med god samvitthet. "Plutselig" dukket det opp et nyydelig rødt eksemplar av arten, nemlig en 1963 mod. som stod i Oslo, til salgs for 319.000,00. Midt i blinken. Jeg fikk med meg Øivind Refsahl som "konsulent". Han mente at bilen kanskje var ok men litt "dyr"!! Selgeren kunne selge bilen som den stod for 300.000, men vi blev enige om at vi måtte "sove" på dette. I bilen hjem fikk jeg stille å rolig beskjed fra hr. Refsahl om at jeg kanskje ikke burde kjøpe en slik bil, bl.a. var den elektriske caben helt spesiell. Han hadde tydeligvis "gjenomsuget" meg ang. mine kunnskaper om biler??? (muligens han hadde rett) Etterhvert ble denne røde bilen en "besettelse". Fikk den ikke ute av hodet. Jeg "trommet" sammen en ekspert gjeng på tre personer, nemlig Børre Rønning, Helge Refsahl (han måtte lokkes med, "cabriolet er noe hærk") og onkel Bjørgum. Bjørgum og Rønning med hver sin magnet, her skulle stålplatene skjekkes for event. mengde stålplast som amerikanerne hadde sendt med bilen til Norge. Vi ble godt mottatt av selgeren, men det varte ikke lenge før han beynste å bli litt "tomatrod" i ansiktet. Disse magnet ekspertene fant nemlig flere kilo med stålplast på bilen, pluss at Refsahl, som var mest opptatt av hva som skjulte seg under bilen, uttalte at han ikke

var sikker på hvor mye penger han skulle ha for å overta dette "objektet". Onkel Bjørgum begynte å bli "rastløs", han mente vi kanskje burde reise hjem. Selgeren fulgte oss ut døra, han kunne jo vise oss alle papirene på bilen!! (kanskje papirene var i bedre stand enn bilen?) Fant så en rød Mustang 1968 mod. cabriolet på finn.no. Jeg hadde gitt opp hele Thunderbird "greia". Fikk med meg Børre Rønning, med spesial magnet, inn til til Oslo for å se på bilen. Hyggelig selger, politimann, sikkert ingen "luring"!!!! Litt av en "lyyyid", strake rør. Børre mente bilen var ok, noe restaurert men det som var gjort var ok. I løpet av noen dager kjøpte jeg bilen. (kanskje ikke helt bra å kjøpe en slik bil mens snoen enda ligger hvit) En liten delegasjon fra Hokksund og Vestfossen ble med inn til Oslo for å hente bilen. Min første kjøretur med en amerikaner med breifølger og store hjul pluss noen decibel med lyd. Onkel Bjørgum satt på med meg, begynte å bli litt skeptisk til min kjøring, "kuttet" svingene, bl.a. Bjørgum mente vi måtte innom Texburgeren på Skøyen for å "roe nerverne", men vi kom oss velberget til Hokksund. Nå var alt "fryd og gammen", trodde jeg. Under en lunsj borte hos "guttene" (Buskerud Industrivulv) tar Bjørgum meg med bort til dataen. Han hadde funnet denne Thunderbirden, som han prøvde å kjøpe ifjor, på finn.no. Jeg kjente etter i lommene mine om alle pengene hadde brent hull, men det var igjen noen slanter. Dette var en

mandag, ca. kl. 1600, og på torsdag kjørte Tor Anton Hassel og jeg til Bomlo, med leid henger av hans sønn, på en betingelse at det var kun Tor A. som skulle kjøre. I ettertid ser jeg at det var nok det beste valget, smale veier og "brei" henger. Ca. 30 mil, hvor lang tid vi brukte er en hemmelighet, men vi rakk middag på hotellet, kl.2100. Vi koste oss på et greit dobbeltrom, hadde et lite forbruk av div. miniatyr flasker med noe godt i. Etter en god natts søvn møtte vi selgeren av dette "smykket". Jeg tror vi trasket rundt bilen noen få ganger, vi var mest interessert i utsikten fra huset til selgeren. (var det alkohol i de småflaskene tro?) For den blev "tjoret" fast på hengeren, fikk "prutet" litt på prisen, så satte vi "nesa" hjemover. Etter ca. 10 mil skulle vi fylle diesel, da var det et lyst hode som kom på at vi hadde jo med en magnet, skulle ikke denne vært brukt litt tidligere?? Etter en vellykket hjemtur (vi brukte mindre diesel hjem??, med last??) og nøye inspeksjon i Vestfossen av diverse "forståelse-påere" blev bilen kjørt opp til en snill Birger Bermingrud for å bli vasket. De som leser dette kan kanskje lære litt om det å ha litt tolmodighet. Det kan lønne seg å vente. Den som venter på noe godt, venter ikke forjeves osv.... Muligens jeg har kjøpt katta, men sekken har jeg enda ikke fått. Nå er det ihvertfall en Ford Mustang 1968 cabrio. til salgs til våren!
NB. Alle "historiene" rundt disse bilkjøpene dukker stadig opp i sosiale fora, særlig i garasjen til onkel Bjørgum, det er ikke alt som egner seg på trykk.

Tor Wangen



9. august

Labrotorsdag. Også i år ble vi invitert til å stille ut bilene våre på Labromuseene. Det ble en flott kveld med fint vær og mange framøtte. KONGSBERGKNEKKEN ble arrangert lørdag 11. august på ny lokasjon. Kirketorget viste seg som veldig godt egnet for start og innkomst. Etter en dårlig sommer opprart lørdagen med solskinn. På grunn av ekstrem nedbør en uke tidligere var det spenning rundt veivalget, som gikk i odelagte områder. Av den grunn var en post flyttet. Løpet gikk i år ut til Labromuseet. Derfra Rv 286 (Burmaveien) til Teigen, derfra Åssideveien mot Sundhaugen. Videre til Vestfossen og Hokksund. Så litt Europavei før gamleveien til Darbu og opp Lurdalsveien tilbake til Kongsberg. Til sammen 58,7 km med 5 poster. Oppgavene besto i praktiske prøver, identifikasjon av forkortelser, og sortering av lengden til ulike gjenstander. Skillespørsmålet var å gjette vekta på en veivstake. 114 ekvipasjer deltok, med 27 barn, som fikk egne oppgaver.

13. august

Månedens møte ble en kjøretur til Burud, i stedet for den annonserte turen til bilpressa til Teigen. Her var Kjell Thon og Kjell Ivar Lund guider. Kjell Ivar orienterte om stedets tilblivelse og all dugnad som har vært utført. Kjell Thon har vært aktiv i oppbygging av et museum. Burud-senteret er et interessant samarbeid mellom Øvre Eiker kommune og Motorhistorisk Klubb Drammen. Det nedlagte militære anlegget er blitt til Norsk motorhistorisk senter, der det er plass til museum, verksted, møterom og lager for prosjekter. 40 medlemmer i 25 kjøretøy mønstret.

10. september

Dagens møte var viet Kongsberg's historie som sølvgruveby. Johan James kåserte om sine observasjoner i Kongsberg's omegn, Særlig Gamlegrendåsen, der han har påvist inskripsjoner og gruver som tyder på metallutvinning i førhistorisk tid, kanskje 3500-4000 år tilbake i tid. Bekreftet av Minoiske skrifttegn fra Kreta på flabergget ved Langkjennvegen, identifisert av Kjell Årthun. 1623 er altså ikke starten på gruvebyen Kongsberg! Knut Trollerud fortalte om utvinningen av sølv fra malmen som ble brutt ut i gruvene til det utstøpte rene sølvet. 41 medlemmer dukket opp til dette interessante historiemøtet.

8. oktober

34 medlemmer møtte denne kvelden for å høre formann Tom Laugerud og sekretær Geir Aspheim fortelle om Rootes Car Club Norway. Vi fikk en meget fyldig orientering om bilmerkene Humber som var en bil for øvrigheten, Hillman en bil for folket og Commer som var nyttekjøretøy. Det ble også orientert om bilmerket Sunbeam som var meget aktiv på løpsfronten. Formann Evensen var på harajakt, så møtet ble noe labert med hensyn til flåkjeft. Tor Wangen forsøkte å få med flere på julebordet og Bjørn Wennberg orienterte om turen til Sverige.

12. november

Temaet for møtet var batterier, virkemåte og vedlikehold. 45 medlemmer fikk interessant innføring av Knut Sommerstad, assistert av leder for TOR batterier, Jan Erik Skau, som leverer batterier av gammel design. Sverigeturen er fulltegnet med 45 biler. Det planlegges vartur til bilmuseum på Lunner og høsttur til Dalen. Frode Holm inviterte til busstur til Göteborg 8-9/3 med besøk til Volvo fabrikk og museet, Kr 1275. Påmelding til buss til/fra Lampeland må skje til Tor Wangen. Motet ble avsluttet med nystekte vafler og kaffe. En takk til Eva Bjørgum!

15. desember.

Julebord på Lampeland Hotel. En vellykket kveld med god mat i hyggelige omgivelser. Dette ga mersmak, så vi satser på samme opplegg i år også.

Pål Kjeldsberg, sekretær

Det er med glede jeg leser årsberetningen. Der står julebordet omtalt i positive ordelag av sekretæren. Selv ble jeg forhindret i å delta, og har i likhet med webmaster Skrede lett etter informasjon om hvordan julebordet forløp. Siden så få husker noe etterpå tyder dette på at inntaket av ribbe og surkål var over grensen, eller at man gremmes over sine eskapader og ikke vil fortelle om dem. Men i følge sekretæren var dette vellykket, og vi må ta hans ord for det!

Bjørn Sand

VETERANDAGEN 2012 - ESKILSTUNA



Etter å ha lest om denne veterandagen i diverse veteranbilblader, bestemte vi oss tidlig på nyåret at dette kunne være verd et besøk.

Vi, er mine sønner Knut – Citroën 2CV 1976, Espen – VW 1300 1968 og meg, Hans – Citroën Ami 6 1968.

Siden det var så langt som nærmere 50 mil fra Drammen hver vei, fant vi ut at det var tryggest å reise med noe nyere. Hotell ble for sikkerhets skyld bestilt i januar, og allerede da var ett av hotellene i Eskilstuna fulle.

Seansen fant sted søndag 26. august, og etter at Spiralløpet var avsluttet reiste vi med kurs for Sverige. Eskilstuna er en vakker by, og kan være verd et besøk i seg selv. Det er også et hotell der som heter Hotell Bolinder Munktell som er det gamle hovedkontoret til Bolinder Munktell, med bilgarasje i en av de store gamle monteringshallene, og BM-museet vegg i vegg.

Ekeby Flygfelt ligger et par kilometer utenfor Eskilstuna, og på morgenen søndag var vi i farten for å oppsøke målet. Vi syntes vi var tidlige ute, men det var nok mange som var før oss.

Hele området besto av et stort grøntareale, med tilhørende småflyplass. Jeg vet ikke hvor mange besøksbiler det var plass til, men det var nok minst 1000 biler der, det kom biler hele tiden etter oss.

Værutsiktene var ikke de beste, og det så skummelt ut flere ganger, men det holdt seg. Siden det var gress hele veien var det behagelig å gå på, slik at man slapp å få "asfaltben/rygg".

Det første som møtte oss var et utrolig antall salgsboder.

I reklamen for tilstelningen sto det at det man ønsket å selge, skulle være

bil-/motor-relatert, men det var mye utenom. Vi startet med gå systematisk igjennom disse, og her var utvalget enormt.

Det var bil- og motorsykkeldeler, mopeder og motorsyklar til salgs, alt i varierende forfatning. Knut kjøpte et sett med Bosch 1000-metere med monteringssett fra 1960'tallet til 2CV'en originalpakning for 150 SEK, utrolig billig. Espen er svak for Boble-ting, så han anskaffet seg noen modellbiler og brosjyrer fra 60-tallet. Ting til Ami vokser ikke på trær i norden, så for meg var det ikke noe av interesse å kjøpe. Mens vi gikk og tittet på deler var det flyoppvisning av gamle fly, som tok av og landet hele tiden.

Etter å ha gått igjennom alle bodene, noe som tok sin tid, kom vi til 'finbil'-parkeringen. Her rakk vi ikke å se alt,

siden vi hadde brukt så lang tid på salgsbodene, da flere var i ferd med å reise. Men det var et meget stort antall biler å se på, det meste fra 30-tallet og oppover. I Sverige er det forholdsvis flere Amerikanere enn det er i Norge. Av biler er det alle slags varianter, fra pietetsfullt restaurerte til godt brukte. I tillegg er det mye mer ombygde biler her enn i Norge, som vel kan ha noe med lovgivning å gjøre. Jeg vet ikke hvor mange veteraner det var, men tidligere år har det vært ca. 1200 biler der. Det var nok ikke så mange i år, noe som nok hadde med værutsiktene å gjøre.

Bilene var tildels samlet merkesvis, og det var så mange flere av samme merke her enn det vi er vant til. Det var en god del biler som vi aldri ser her, men som det nok gikk noen av her hjemme også når de var nye. Det



turbil på alle måter, eller hva? Jeg fikk være med på en relativt kjapp kjøretur der rallyentusiast og svoger, hr. Hassel, satt ved rattet. Det gikk styggfort på Fiskumsletta, men det var mer pulver på lager der framme maskineriet. 150 Km fikk holde.

En tordenflugl er noe spesielt uansett. En kultbil uten tvil. Penisforlenger, da? Tja? Damemagnet kanskje.

Dette kjøpet hjalp i allefall ikke. Hva så? Da kjøper man kultbilen nummer 1 "world wide". Ford Mustang cab og selvfølgelig med V8 og lakkert i en kleddlig rød farve. En klassiker uten

tvil og en real villhest. Omtrent samme motor som Thunderbirnen, men lyd tilnærmet et jettfly. Er det nødvendig å skremme vettet av alt levende, da? Finish sånn på det jevne amerikanske nivå. Et hakk eller to under Thunderbirnen. Kjøreegenskaper antar jeg er sånn på det jevne det også uten å ha kjørt den. Drar du på i svinga med flat jern vil du antakelig oppleve både himmel og helvete på samme tid. Har du vært snill får du garantert høre både harpespill og salmesang. Du får et nytt og lykkelig liv blant snille og vakre engler. Har du derimot vært litt uryddig i din livsstilen blir det et liv i mørke

og ekstrem varme, dypt der nede ved grillen og styggen sjøl. Men det er på rett vei Mustangen er i sitt rette element. Her vil du oppleve villhesten på det beste og morsomste. Bånn gass og 3 meter panser løfter seg halvmeteren. Du blir klistra til seteryggen og motorlyden er overdøvende. Kjørglede på amerikansk vis og ganske sikkert norsk misunnelse. Ble dette den penisforlengeren og damemagneten han drømte om. Du får selv spørre eieren ved en passende anledning.

Bjørn Evensen

Alle eventyr begynner med: Det var en gang.....en som bestandig har hatt interesse for biler, særlig de biltyvene som hadde levd noen år pluss at de så fine ut (i mine øyne), gjerne litt "smekre" linjer, dvs. at det gjerne var et "hunnkjønn". Men så var det dette med kunnskapene da.

En ting er interessen men hvis ikke kunnskapen er der så følger gjerne sekken med når katta blir kjøpt. Min første "ordentlige" veteranbil blev kjøpt i 2004, nemlig en MB 450SL cabriolet.

Det var noen aldeles "nyyydelige" bilder på mobile.de. Men det er vel flere enn meg som har opplevd at

bilder kan lyve. Reiste til Tyskland og hentet ovennevnte bil. Den var en "drøm" å kjøre. Det luktet bensin lang vei men heldigvis kom jeg hjem. Alle bensinlangene var "mørke", bilen var egentlig en aldri så liten "bombe". Denne bilen har vi kjørt mange fine turer med, både innland og utland men kanskje jeg skulle prøve noe annet enn en tysk "container"? Men så var dette med penger da? I 2012 fyltde jeg 66 år, dvs. da gjør man som vil.....så det begynte å modnes en tanke om å kanskje å prøve en "amerikaner", men det måtte være en cabriolet (noe som iflg. Helge Refsahl ikke er bil). Mitt hjem i nesten 30 år på

Steinberg, blev lagt ut for salg i januar 2012. Jeg blev "millionær", flyttet inn på Hokksund kurbad for en periode. Måtte jo ha "tak" over hodet. Etter ca. 14 dager begynte kronene å "brenne" i lomma. I fjor viste onkel Bjørgum meg noen biler fra finn.no, av en Thunderbird cabriolet 1962 mod. som han synes var "skikkelig" fin men den blev solgt for han fikk "kloa" i den. Etter hvert synes også jeg at dette var en fin bil, så jeg begynte å søke på nettet etter en slik bil. (Det var jo også den rette tida å "kikke" etter en cabriolet, i januar mnd.????) Fikk hjelp av en utflyttet "mjøndøling" som hadde flyttet til USA for ca. 40 år siden, nemlig

DESPERATE TILTAK I KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP



Årets mest spenneste penisforlengere i Eikeravdelingen.

Ja, du leste riktig. En av de noe eldre herrene på Eiker har nemlig i rein skjær frustrasjon og fortvilelse gjort noe med "saken". Den såkalte 40 års krise som noen har funnet opp rammer visst også den mer modne generasjon. De over 60 eller 70 og vel så det. Hva gjør man i en slik kritisk situasjon i livet? Aksepterer det, eller? Langt der i fra. Noen kjøper seg en feit Harley. Andre kjøper bil med motor. Slik også med denne herren. Man anskaffer et par tungt motoriserte US flak i åpen versjon. Altså cab med V8 og passende farge i amerikansk stil. Skikkelige damemagneter. Ja, kanskje det,

men neppe penisforlenger. Død fugl hopper vanligvis ikke ut av redet. Hva har egentlig skjedd i Eikeravdelingen? Joda, styremedlem og julebordsgeneral, hr Wangen, er nå lykkelig eier av en lekker nærmest turkisfarvet Ford Thunderbird 1962 modell. Et lite smykke av en bil og definitivt en "head turner". Meget pent restaurert, men litt småfiks må til har jeg hørt. Vogna har visstnok blitt tildelt flere showpriser. Du verden, du verden. Jeg så bilen for første gang da den ankom Vestfossen. Fraktet på henger fra vestlandet med hr Hassel som sjåfør. Jeg ble litt måløs. Mer amerikansk går det ikke ann å bli. En 60 taller så tung i linjeføring som bare fy og overlesset med krom over

alt både utenpå og inni. Det summet helrått fra maskinen akkurat slik man forventer. En opplevelse er det å stå bak en V8 og høre på buldringa. Akkurat som å høre ei lita bilferje på tomang ved kaia på vestlandet. Joda, man kjører amerikansk på Eiker og det på "high level". Thunderbird er spesiell også blant amerikanere og så praktisk turvogn da. 2 Meter bred, 7 meter lang og plass til hele 2 personer. Et enormt bagasjerom, men kun plass til den el.styrte kalesjen pluss 2 toilettmapper. På varme dager blir man også svett både på ryggen og i "fua" det er nemlig total mangel på skinn eller stoff i setene. Her råder skai og plast i skjønn forening. En praktisk

var også et lite innslag med militære kjøretøyer. Ett av trekkplastene for oss var Futureliner'en, et gigantisk restaureringsprosjekt av en av GM's 12 spesialbygde reklamebusser som reiste på kryss og tvers i Amerika på 50-tallet. Det var gjort mye på den, men mye står igjen. Det som var nytt, var bare grunnnet, men dessverre hadde det nok begynt å ruste litt igjen. All mulig respekt for å gå på et slikt prosjekt, og det skal bli spennende å se den ferdig.

Etter å ha tilbragt adskillige timer her, var tiden kommet for å reise tilbake til hotellet. Vi hadde planlagt å rekke Bolinder Munktell museet før det stengte. Dette er vel verdt et besøk hvis man er interessert i gamle traktorer, landbruks- og anleggsmaskiner. Her er det et stor spenn i utstillingsobjekter, fra den første traktoren de bygde, med fastmontert plog til utstyr frem til 70/80-tallet.

Veterandagen var vel verdt et besøk, og vi reiste hjem tidlig mandag morgen. Dette ga mersmak, i den forstand at vi nok kommer til å oppsøke andre av de store veterantreffene som finnes i Sverige etter hvert.

Hans Glesne



Forsiden denne gangen er fra en av fjorårets utflukter. Turen gikk til Motorhistorisk Klubb - Drammen og deres anlegg Norsk Motorhistorisk Senter på Burud.

Bildet viser bensinstasjonen som er bygget opp der og noen av medlemmenes biler. I forgrunnen Bjørn Evensen nyanskaffelse en Mercedes 220S

Bjørn Sand



DER DET ER HJERTEROM ER DET HUSROM

Det er liv laga i Eikeravdelingen nå også med egen møtekveld en gang i uka.

KAS har mye glede og nytte av jentene og gutta på Eiker. Nå har de utmerket seg på en meget smakfull måte bokstavig talt og i ordets rette forstand. Les litt til så vet du litt mer. Det sosiale har alltid stått i fokus der ned og nå er dette satt i system slik bare de kan og for en hurragjeng det har blitt etter hvert.

Du har tidligere lest om Vestfossens store sønn som satset friskt på lokal varetransport i knøttliten urestaurert varebil av engelsk opprinnelse. Det gikk dritt og herren gikk dundrende konkurs og det før oppstart. Var varebil len for dyr tro?

Hva så? Jo, bruktbilomsetning var tingen ved siden av pensjonen og diverse ikke definerte, litt lysskye strøjobber. Varebil ble solgt for en rimelig penge i tillegg til Doffen den lille røde franske. Sistnevnte gikk tilbake til Telemark og ble også behørig nevnt i lokalavisen der borte.

Så begynte oppkjøp av diverse veterarvogner fra Kongsberg og Skien en

dermed stoppet salget opp. Ikke selg, men løp og kjøp er årets motto. Hva blir det neste mon tro? Postordrefirma eller parfymeri?

Inntil videre har han og fru satsset på kafedrift i eget lokale hjemme i garasjen og det med stort hell. Dette har blitt tidenes storslager. Overskuddet er noe udefinert og lite offentlig av hensyn til diverse skatteforhold. For å si som det er, virksomheten er ikke registrert i Brønnøysundregistret og overskuddet er visstnok minimalt. Det tar tid å innarbeide seg på markedet i disse ulvetider. Det "går rundt" i alle fall i flg driverne.

Annonser og reklameutgifter er totalt fraværende. Det er heller ikke økonomisk rom for den slags. Derimot florerer bygdesladder og rykter. Dette er gull verdt for en gangs skyld. Til tider er kafeen stapp fullt altså stinn brakke. På det meste har det vært 19 kaffegjester pluss bikkja til Wangen.

Eva stiller med virkelig god gjærbrakst hver onsdag og Bim stiller som vert og servitor. Kaféen er kun åpen i vinterhalvåret og kun en gang i uka på kveldstid. Etter 1 års "drift" har han

endelig lyktes med sine kreative og sprelske påfunn. Hva sier så gjestene. Bare skryt og godord. Maken finnes ikke på Eiker. Er det dyrt da? Har du godt humor, noen historier på lur og liker bilprat er det hele gratis. Slå den a !!!!!!!!!!!!! Sålkalte trøkkadolker er ikke velkomne.

Tar du med en kaffepose eller to (Evergood) og kanskje et kakestykke eller noe sånt blir du i alle fall ikke avvist. Er det kaldt i lokalet da? Uansett utetemp. er det godt og varmt. Her i gården fyres det kun med såkalt hvit ved, så her fryser du neppe.

Dette må være sosialomsorg på det beste og i tillegg løses mange problemer. Ikke personlige, men tekniske. I tillegg kan du følge restaureringen av omtalte Hillman uke for uke. Et stort pluss bare det.

Skjenkebevilling er også i orden i flg driverer altså (kun akevitt og borettslag-konjakk VSOP). Kun små glass og til meget redusert pris. Hittil har salget gått utrolig tregt.

Du er velkommen hvis du tør. Bordbestilling ikke nødvendig.

Formannen

faller ikke for en sort MB 220S med soltak og lys skinninnredning. Dessuten i bra stand.

Et godt råd dersom du tilfeldigvis skulle være gift: Avklar alt på forhånd hva gjelder bilkjøp. Da blir livet litt enklere å leve i alle fall dagen derpå. Heldigvis er det lettere å få tilgivelse enn tillatelse.

Et par dager etterpå, seint på kvelden, i øsende regnvær ble vogna parkert på gårdsplassen kjørt hjem for egen maskin av to gode kompiser Gunnar Kofstad og Roar Thomassen. Det var spennende å ligge bak oppover. Ville alt funke?

Ville taket holde tett?

Tross alt hadde den stått i to år i garasjen. Jo da, alt gikk bra heldigvis med litt varmgang i et hjul (bremseband). Mottakelsen hjemme var sånn passe. Ikke akkurat sprudlende ,men, men. "Jasså er den så stor og så svart og trist"

Nok en natt med litt dårlig søvn og samvittighet. Livet er en evig kamp folkens, eller hva? Oppstramming av soltaket hos salmaker, vask og polering og et sett nye "whiteside" dekk gjorde

susen det. Alt ble tilgitt og nå vil hun bare kjøre Mercedes Benz 220S 1957 modell. På toppen av det hele kan jeg fortelle deg at vi fortsatt er lykkelig gift. Hun trives godt i "hudsalongen", med

soltaket litt på gløtt og stjerna duvende der framme på panseret. Skulle man tilfeldigvis også være president passer også være vogna bra. Eller hva?

Bjørn Evensen





PRESIDENTVOGNA: MERCEDES BENZ 220S

Så var det presidenten da, og "flåten". Noe i opplag og noe i drift. MG 'n har gjennomgått en lettere motoroverhaling og er nå klar for nye oppdrag, men vil antakelig bli solgt til sommeren. Vår gamle Nash er still going strong og vil antakelig bli delvis pensjonist. Helt i tråd med dagens trend. Ta pensjon og samtidig jobbe. Kanskje vi selger. Kanskje vi beholder den. Vi får se ann litt. Hvorfor dette da? Jo, fordi en nymotens vogn har ankom-

met farmen. Dvs en Mercedes Benz 220S 1957 modell. Ei trivelig kjerre og en herlig kjøremaskin som har overrasket stort i positiv forstand. Et impulsinnkjøp som overhodet ikke var planlagt eller godkjent av "øvriheta". Det hele startet med prøvekjøring av en gammel 220S coupe som skulle være i topp stand og i flg. bildene på Finn.No meget bra. Ronald var med som MB spesialist, men turen ned til

sørlandet ble ingen stor opplevelse. Kjøp ikke bil usett er mitt råd etter dette. Kort tid etter var Eikeravdelingen igjen på tråden. En sort MB 220S sedan med stort soltak sto for salg hos en dame i Grimstad. Ferdig restaurert og ikke kjørt etter restaurering. Avtale var alt gjort av gutta og henger var rigget ferdig bak ML 'n til hr.Hassel. Kom til Vestfossen fort som faen var beskjeden. Eikeravdelingen er jaggu kreative og passe gal. Litt lommepenger ble ordnet og så full fart nedover. Jo da, det ble besiktigelse, prøvekjøring og kjøp, men ingen bil hjem på henger. Dama stolte ikke helt på oss eller rettene sagt meg, tross muntlig avtale om hjemtransport. Dette kan jeg på en måte forstå. Det er mye kjelt-ringpakk ute i verden. Ingen bil for penga på konto. Så var det dagen derpå i ordets rette forstand. Nedtur nummer to. Min kjære kone fikk kun en kort beskjed på jobben over telefon at vi var på vei for å se på bil. Sånn gjør man bare ikke. Det å kjøpe bil koster jo litt tross alt og jeg har jo noen fra før. At det går ann å være så dum, hensynsløs og egoistisk, eller rett og slett smart, kan jeg ikke forklare sånn uten videre. Det bare ble sånn, heldigvis. Og hvem

FLÅKLYPA GRAND PRIX 2012

Flåklypa Grand prix 2012. Ett av Norges fineste veteranbilløp gikk avstabelen 26. mai i Lom. Været var strålende sol og kjempevarmt. Bygdas befolkning hadde heist storflagget til topps på alle flaggstenger, melkerampene var pyntet med gamle melkespann fylt med bjørkkvister og små flagg. På samtlige verandaer, plener og innkjørsler hadde folket benket seg for å heie på gammelbilene. Dette er årets begivenhet som muligens overgår både 17. mai og juleaften. Stemningen i bygda er vanskelig å beskrive med ord -det må oppleves. Fra vår klubb deltok fire biler. Det var Lars Kongsgården med nyervervet Amazon og Gudmund Marstein og frue som codrivere. Kjell Thon hadde tatt turen fra Vikersund i Volvo 142, Reidar Schumann-Olsen fra Lier i Chevrolet Coach og Anne og jeg i Amazon HGV.

Starten gikk kl 1100 og i god driv ble vi sendt av gårde av løpsleder. Imponeerende at iløpet av to timer og litt kan få sendt av gårde 379 startende biler. Turen gikk først opp til Flåklypa som er obligatorisk, så kjørte vi vestsiden ned til Vågå og så kom vi tilbake på østsidan av Vågåvatnet opp til Lom igjen. Stort sett gikk ruta på flotte grusveger som passer best for våre biler. Spørsmålene var det verre med, jeg er ikke i stand til å bestemme merket på ett bilde av en motorsykel fra 1915 eller ett bilmerke produsert i Frankrike ved samme årstall, men der er vel her man skiller klinten fra hveten.

Vel framme og i mål var det tid for lunsj. Serveringa gikk uten kø, men å få servert ribbe i 24 graders forsommervarme var ikke akkurat så velsmakende. Ja jeg skal kjøre i år også, påmeldingen gikk unna i følge facebook sida til Jotunheimen Veterarkjøretøyklubb allerede 1. januar kl 2200 var det 110 kjøretøyer påmeldt.

Pål Kjeldsberg.



VÅRTUREN TIL VRANGFOSS SLUSER



I jakten på stoff til årskriftet hadde jeg for noen år siden et møte med styret om at de skulle peke ut et medlem til å samle stoff til bladet i form av bilder og nedtegnelser ved hvert arrangement. Dette har latt vente på seg, men til utflukten til Vrangfoss har det tydeligvis fungert. I mangel av et samordnende styremøte har man tatt saken i egne hender. Formannen og sekretæren har skrevet hver sine referater, uavhengig av hverandre.

Bjørn Sand

Mai er en fin, fin kjoremåned etter laaaaaaaang tid med oppstalling i en mørk garasje. Endelig er tiden kommet for langturen igjen. Så også tilfelle i KAS. Mange er alt på veien i april måned, men i mai begynner det å ta av for de fleste av oss. Vi i KAS planla både vårtur og høsttur. Den årlig sommerturen er et helt annet kapittel og styrt av en proff stab fra Eiker. Vårturen ble gjennomført med stil og

stor entusiasme. Høstturen ble kansellert i all stillhet, dessverre. Det skal ikke skje igjen. Er det planlagt og bestemt høsttur skal den gjennomføres, uansett. Selvfølgelig kan været forskyve noe på tidspunktet og kanskje stedsvalget må endres også. Vårturen ble avvirket i hht planen og målet var slusene i Vrangfoss. Dagen opprant med sol og behagelig temperatur. Så var det den frivillige deltakelsen da. Her er ingen påmelding eller bestilling av mat eller plass. Alt er basert på eget behov og ønske for mat og drikk. Bord og stoler må også tas med hvis ønskelig. Så enkelt og så bra for alle parter, så også denne gangen. Det er utrolig hvor stor interesse så enkle påfunn har. Den 19. mai dro hele 25 vogner av gårde. Dette ble en fin rundtur i Telemark. Første etappe: Kongsberg-Notodden-Gvarv-Vrangfoss. Turen nedover ble en liten naturopplevelse i bedagelig tempo. Første og eneste stopp ble i Gvarv. En såkalt tisse

og røkepause. Litt is også ble noen tiddel i sommervarmen. Litt mekking på vogna til Ronald ble det også tid til. Vi har sammen vært i Vrangfoss tidligere og dette ble en tilnærmet reprise. Jeg hadde i god tid før turen hatt kontakt med Vrangfoss hva angikk parkering og bruk av "godplassen" vår ved en av slusene. Alt skulle være ok, men ved ankomst ble det litt kluss. Vaktene denne helga hadde ikke fått nødvendig info. fra de ansvarlige, dessverre. Alt ble imidlertid løst til alles beste, heldigvis. "Godplassen" fikk vi også benytte og den ble fylt opp av KAS. Noen glemmer alltid stol og bord, men også dette ble løst på en grei og sosial måte. Husk dette utstyr på neste tur. Folket storkoste seg i nydelige omgivelsene og kanalbåtene fikk vi også se. Slusefolket imponerte også. Her var det mange "spreke" jenter i full aktivitet. En opplevelse er det hver gang å se dette gamle anlegget full operativt. Etter oppholdet i det grønn ,som gikk

Onsdag 30. januar 2013 var undertegnede invitert til Vestfossen og garasjen til Stein Bjørgum av formannen i KAS. Ikke bare invitert men nærmest beordret av den avtroppende presidenten. Ikke helt sikker på hvor dette var måtte jeg etter å ha lokalisert riktig nabolag, finne et sted med mange biler parkert og deretter gå etter lyden. Ferske batterier og høreapparatet på full styrke var en god hjelp, men ikke noen nødvendighet. Jeg trodde jeg var ute i god tid, men da jeg ankom var det knapt mulig å kile seg inn på en ledig plass ved langbordet. Langbordet var dekket i det ene løpet i dobbeltgarasjen, og i det andre stod noe som etter alt å dømme var en bil innpakket i laken. På toppen av lakenet var en snor festet med en stor sikkerhetsnål, og denne snoren var rigget over en trinse i taket slik at det skulle være mulig å trekke lakenet av. Etter inntak av kake og kaffe var det klart for kveldens høydepunkt. Den nylakkerte Hillman ble avduket og champagne fløt. Det hele ble overvåket i stor erødighet av formannen i Rootes-klubben, og Knut Sommerstad som sørger for utdanning av unge bilmekanikere kunne overrekke verkstdhåndbok til bilen i håp om at også eldre kan lese litt på lekse si for man skrider til verket.

Bjørn Sand

SISTE NYTT



Stein Bjørgum har akkurat avdekket den nylakkerte Hillman i original farge. Senere kommer det på en lys stripe langs sidene

HILLMAN MINX CAB 1961

Det skjer saker og ting på Eiker, nærmere bestemt i vestfossen eller "hjem" som det heter på tv språket. Hvor? Hos Vestfossens store sønn Bim allias Stein Bjørgum. Denne aktive og kreative eldre herren har i løpet av året fått sin MB 220s på veien med nyoverhelt maskin og alt teknisk "dønn" i orden. En mellomblå 50 talls skjønnhet og topp kjøremaskin. Dette får bli mer fokusert i en annen artikkel.

Her og nå er det engelsk som gjelder, nemlig Hillman Minx i åpen utførelse. En yndig liten sak "not too small-not too big-just right" slik det fremgår av datidens reklame. Sjelden er den, og litt sot også, så da så. Du får kanskje se den på veien alt til sommeren.

Lakkeringsjobben er utført og hvilken farge da? Sjøgrønn som nærmere seg blå. En nydelig originalfarge. Dette i kombinasjon med grønne seter og grønn kalesje gir et aldri så lite snev av luksus. Prikken over i'n blir nye dekk i utførelse mini "whiteside".

Ingen raggervogn, men en damemagnet i særklasse vil jeg tro.

Dette blir litt å stille opp med på cruisingen down town i Vestfossen !!

Vogna er importert fra Kongsberg og leverandør er bilmannen Åsmund

Lislien som vanlig. Åsmund fikk ikke tid til å gjennomføre restaureringen og heldigvis havnet den hos Bimmer'n. Et sjeldent fint objekt uten rust av betydning og uten bulker. Jo da, her blir det bil. Nyoverhelt snurre på 1,5 liter vil antakelig sørge for en behagelig marsfart fint tilpasset den aldrende herren med dertil hørende

frue. Rene motstykket til deres røde Buick med litt kraftigere maskin og helt andre dimensjoner sånn designmessig.

Det blir antakelig en sermoniell og høytidlig avduking i løpet av sommeren med både kaffe, kaker og kanskje litt attåt. Vi gleder oss allerede !!

Bjørn Evensen



så altfor fort, var det tid for hjemturen. helt valgfritt. En kilometer etter start "sluknet" "vå kjære gamle Nash. Det var som bare faen. Hva var det denne gangen tro? En lite perle på stiftene var alt. 50 mann deltok som vanlig rundt bilen og teoriene var utrolig mange. Noen drag med platinafila ble løsningen og så var det full fyr igjen. Alle kom seg vel hjem etter dette.

De fleste valgte Bø - Reskjemheia og ned til Notodden forbi flyplassen. Slike enkle turer er populære og en viktig sosial faktor i Selskapet. Takk for turen og velkommen tilbake i 2013 alle sammen

Formannen

19.mai. dro vi over heia til Notodden og tok så veien mot Gvarv og Ulefoss. Målet var Vrangfoss sluser som ligger mellom Ulefoss og Lunde.

25 biler var med på turen. Over Meheia så vi mektige fjell borte i Telemark dekket med snø og i epleriket langs Nordsjø og Gvarv sto fruktblomsten i full prakt.

Etter å ha parkert bilene ble vi møtt av en gjeng med herlig hedemarksdialekt fra Bjønnåsen mopedklubb hjemmehørende i Brummundal som også var på vårtur.

Etter at M/S Victoria, denne dagen med SV politiker Erik Solheim med familie som passasjer, hadde forsert gjennom alle slusekammerene var det tid for grilling og lunsj i det fri.

Noen av oss ble igjen etter at brorparten av folket startet på hjemveien. Vi tok turen opp i Slusemester restaurant og inntok en herlig grønn ertersuppe med bacon! Ett fantastisk måltid.

Da vi gjorde oss klar for avmarsj mot Bø og Resjemheia til Notodden, kom jammene M/S Henrik Ibsen inn i øvre slusekammer, så vi fikk dermed overvært nedslusning også den dagen.

Sekretæren

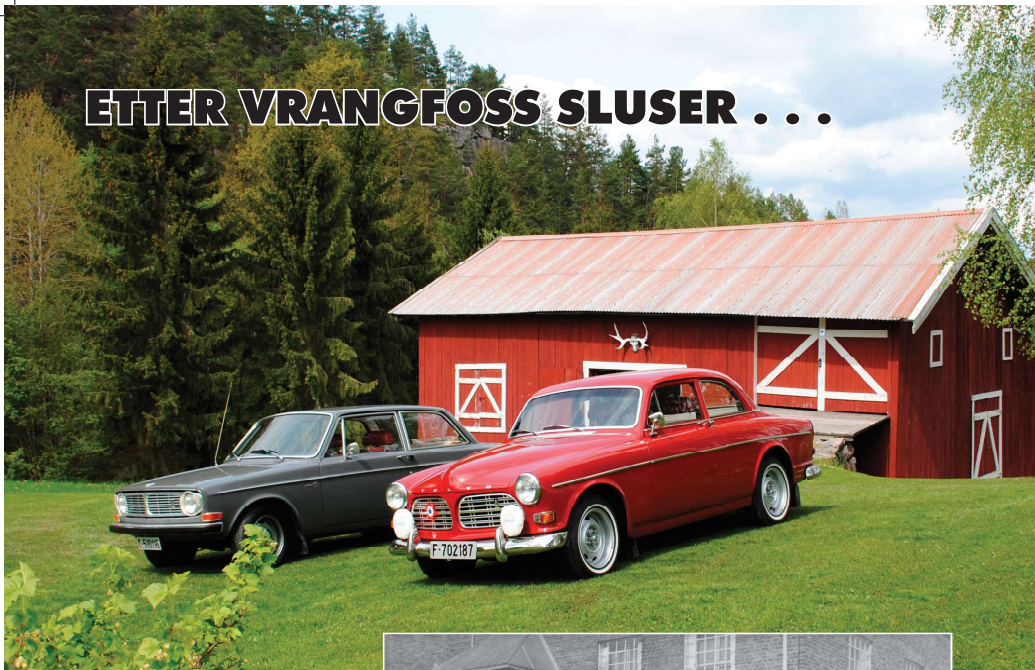
Bjørn Evensen skal ha all ære av den nye konkurranseformen i klubben som er svært artig.

Man legger inn en fingert feil på en av bilene, og så er det opp til medlemmene å finne og å utbedre feilen på kort tid.

Bjørn Sand



ETTER VRANGFOSS SLUSER . . .



Jeg har skrevet om dette flere ganger, men saken har en viss utvikling. Faren min kjørte en Chevrolet lastebil 1939 hos W.C. Møller i Drammen fram til den høsten jeg begynte på skolen, dermed kan jeg påstå at jeg har vokst opp i denne bilen, og jeg var med da bilen ble byttet inn hos Drammens Auto i Konnerudgaten i Drammen høsten 1954 i en ny Opel Blitz. Sist sommeren etter besøket på Vrangfoss besøkte Kjell Thon og jeg Per Harald Ajer, der bilen står lagret, for en "håndspåleggelse". Samtidig fikk Ajer den fastnøkkelen som hang i garasjen på Møllerfabriken, og som ble brukt når det skulle byttes olje på Chevroleten. Den hadde min far tatt vare på. Som bildene viser kunne jeg legge sjåførlua til faren min tilbake i setet 58 år etter. Jeg kunne sette meg inn i setet der jeg hadde tilbrakt mange timer som smågutt, og selvfølgelig måtte jeg, slik jeg hadde for vane, tørrkjøre litt også. Bilen er i komplett stand, alderen tatt i betraktning, og burde fått en bedre skjebne enn å stå bortgjemt.



«Gammelvala» betyr «den gamle världen». Det var en av nestorene i MHK Drammen som i sin tid anbefalte et besøk, og det har nå blitt en tradisjon for oss. I løpet av uken er det ulike temadager, med temaer som landbruk, barnas dag, dyr osv. Onsdag er veterankjøretøyenes dag, og det er grunnen til at vi besøker Brunskog på denne dagen, og det er alltid mange norske kjøretøy og kjente fjes å se. I år var det rundt 500 kjøretøyer totalt på området, der personbilene utgjør hovedtyngden. På det store området er det rundt 30 bygninger, der den vakre kirken kanskje utgjør den mest imponerende. Du finner handelboder, postkontor, krukkekakeri, vevstue og skolestue. Gamle håndverkstradisjoner blir demonstrert, og publikum kan studere produksjon av bakverk, ulike matretter, fjære, generatorknott, tak- og trespon, treklum mm. Noe for enhver smak med andre ord. Vi pleier å ha med oss campingstoler og en velfyllt kjølebagg, og installerer oss på en liten høyde ved siden av stabburet på gården. Herfra kan vi sitte og følge med på det som skjer og skue utover innsjøen xxx, der et par dampbåter tar med seg betalende passasjerer.

Området inneholder også en «folkpark» med flere hundre sitteplasser og en stor scene som strekker seg ned mellom sitteradene. På veterandagen blir underholdningen besørgt av «Bosse bildoktor», kjent fra blant annet Classic Motor og svensk TV. Han tar imot spørsmål fra publikum og forsøker å besvare disse på direkten, «Varför rycker min Amazon på föga belastning?» osv. Dette samler mange tilhører. I tillegg plukker kunnskapsrike Bosse ut rundt 25 av de besøkende kjøretøyene til en parade med tilhørende presentasjon foran hovedscenen. I fjor var det forresten en fantastisk flott 62-modell VW «Sambabuss», hjemmehørende i Aurskog, som ble stemt frem som det fineste kjøretøyet av publikum. På grunn av den store pågangen, har arrangørene tidligere lagt en grense på 1965 på hvilke kjøretøy som slipper inn på området, men i år var denne grensen flyttet til 1969. Ellers er det aldri problemer å finne en egnet parkeringsplass, og det er kort avstand fra disse inn til selve festivalområdet. Kanskje KAS kunne arrangere en felles tur til Brunskog en gang?

Kjell Thon



Kjell Thon har latt oss ta del i endel av de arrangementene han har vært tilstede på siste året.

Veterandager på Magnor

Veterandagene på Magnor blir arrangert annet hvert år. Her finner du et stort mangfold av kjøretøy, fra moped til store trailere med firehjuls henger. I tillegg et stort antall stasjonære motorer, drevet med kull eller flytende drivstoff. Her ser du et lite utvalg av det som kunne beskues i 2012.

Treff til tusen 2012

Dette treffet, som er et arrangement for biler med motorer på inntil 1000 ccm, har i løpet av de mer enn tyve år det er blitt arrangert, ført en noe omflakkende tilværelse. Treffet har også vekslet mellom å være et helgetreff og et rent dagstreff. Etter å ha blitt arrangert to ganger på Leira i Valdres, ble det i år for første gang arrangert på Øvre Eiker. De første deltagerne ankom Hokksund Camping allerede fredag kveld, og sørget for innkvartering på egen hånd. Lørdag morgen var alle de 43 påmeldte bilene samlet i parken nede ved Drammenselva, noe som må kunne sies å være et brukbart antall. Uansett er potensialet er langt større, og det burde ikke være urealistisk å klare å samle det doble antallet.

Deltagerne kjørte først en parade gjennom Hokksund sentrum, før turen gikk videre til Darbu, Sundhaugen, Vestfossen, Varlo og med mål på senteret på Burud. Der fikk alle et lite måltid i form av pølser og tilhørende drikke fra kiosken som nå er på plass. Arrangørene, med 2 CV-folket i spissen, var så fomoymde med årets treff at de også neste år vil arrangert på samme sted, nærmere bestemt 16. – 18 august. Det finnes en god del småbiler i KAS, og jeg vil oppfordre eierne av disse til å stille opp neste år. For øvrig er det selvsagt hyggelig at medlemmer med større biler også blir med og danner en hyggelig ramme rundt arrangementet!

Gammelvala i Brunskog

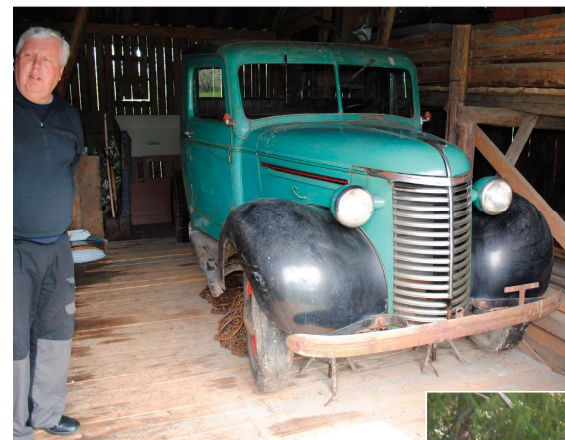
I juli 2012 besøkte vi for tredje gang på rad Gammelvala, som går av stabelen i Brunskog, en snau halvtimes kjøring østover fra Arvika, i retning Karlstad.

Brunskog hembygdgård ble opprettet i 1951, og har i mer enn femti år arrangert den såkalte «Gammelvala», som går over en drøy uke i juli måned.



På svart-hvitt bildet til venstre som er tatt tidlig i femtiåra står faren min Hans Sand ved Chevroleten, mens Olaf Sandengen står ved Bedforden. Under Chevroleten slik den ser ut idag. Kjell Thon hadde sansen for denne også han.

På svart-hvitt bildet under sitter min fetter Roar og jeg på førerhuset fra Brodrene Olsen på Lierstranda. Sannsynligvis senhøstes i 1953.



Bedforden er av typen KV fra 1950 med originalt varebil karosseri fra fabrikken i England. Mange lurer kanskje på hvilken skjebne Bedforden fikk? Den ble byttet inn med en lang Opel Blitz i 1960, ble fiskebil og fikk bygget opp taket slik at det gikk an å stå inne i varerommet. Den eksisterer, men er ikke på langt nær så komplett som Chevroleten selv om den er 11 år nyere. Denne typen Bedford kom i 1939, så utviklingsmessig er den på linje med Chevroleten.

Bjorn Sand



KONGSBERGKNEKKEN 2012



Knekken ja, selve symbolet utad på at Kongsberg Automobilselskap lever i beste velgående og fungerer optimalt. Dette er kultur på høyt plan. Tenk så mange det gleder både av deltakere og ikke minst publikum. I tillegg all den fine reklamen det gir for både oss i KAS og ikke minst alt vedrørende gammelbil.

Det er så mangt som kommer inn under begrepet kultur, men bil og motor er nok litt sidestilt i forhold til mange andre aktiviteter. Det er i alle fall god "musikk" det å lytte til en herlig liten totakter i ei sjarmerende "jungeltromme" eller en rå brummende V8.

Knekken har vi holdt på med i mange

år nå og løpet er viden kjent. Mange deltakere kommer igjen år etter år og nye dukker stadig opp. Variasjonen av kjøretøy, merker og modeller er stort og gir et fint bilde av hva som en gang ble konstruert og produsert. Spennende historie på mange måter.

Hva er det som gjør Knekken så populær mon tro? Tja, si det du. Jeg har gjennom årene fulgt med på hvordan vi gjennomfører løpet og mottar "folket" og selv stilt en del spørsmål til både publikum og deltakere. Jeg tror jeg vet noe av årsaken.

Vi stiller med proffe mannskaper med godt humør på alle plan. Det er glede og smil hos alle. Tenk så hyggelig det er å bli møtt av et par smilende jenter

allerede ved påmeldingen på mårrakvisten og deretter geleidet på plass av parkeringsgutta. Da gjerne med en hyggelig kommentar. Tenk deg selv som deltaker. Sånt skaper god stemning allerede før start. Mange veteranbilopp rundt om mangler akkurat dette. Ikke nok med det. En får god orientering gjennom "speakerjentesten" og det via skikkelige høytaleranlegg riktig plassert. En viktig detalj som ofte mangler andre steder. Etter en kanskje lang kjøretur tidlig på mårran smaker det ofte med en kopp kaffe eller noe å bite i. Vi kan tilby det også, vi. Helmax kjøkkenjeneste og topp servering hele dagen. Slå den a !!!!!!!!!!!!!!!

Må du kvitte deg med litt "drikkevarer" har vi også imotekommet dette og i 2012 sågar med mobil toalett godt skiltet. Mange positive kommentarer for dette.

Det å kommentere ved start er særdeles viktig. Litt skryt av vogna og kanskje også av de inne i vogna. Det er god medisin og bør være en selvfølge. Dette uansett om en kjører en helt alminnelig bil, kanskje litt rufsete, eller en strøken Rolls. Noen godord på vei ut skaper smil og glede. Jeg har lagt merke til at nettopp dette har blitt helt selvfølgelig hos oss og faktisk et varemerke.



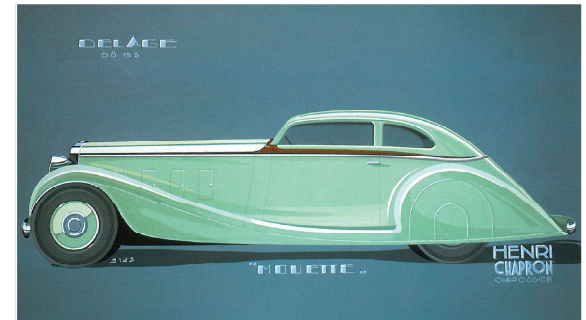
på den tiden var de såkalte Concours d'Elegance hvor damene og deres biler ble beundret. Spesielt imponerte D8 stort under disse parader. Men det var ikke bare eksteriøret som ble b

I 1931 brøt en D8S mange rekorder på Monthlery banen. For eksempel ble 1,000 km tilbakelagt med en gjennomsnittsfart på 176 km/t. D8S'en hadde den samme 4,1 liter, åttesylindrete motor som D8, men var trimmet fra 100 til 125 hk. D8SS ble introdusert i 1931 da var motoren trimmet ytterligere til 140 hk, noe som gav den fabelaktige toppfart på 160 km/t. Den siste store modellen som bar Delage's navn var D8-120 som kom i 1939. Den hadde selvfølgelig rekkeåterten, men nå boret opp til 4,7 liter. En spesialitet ved denne modell var at den ble levert med Cotal elektromagnetisk 4 trinns girboks, noe Delage hadde introdusert på sine modeller i 1936. Den virket ved hjelp av en liten "joy stick" som satt på en arm ut fra rattstammen. Clutchen ble bare brukt ved igangsetting og stopp, ellers kunne du gire opp og ned uten å bruke clutchen, men en skulle tilpasse turtallet på motoren til den aktuelle farten på bilen.

Etter denne topp i utvikling begynte ting dessvære å gå nedover. Inverteringene i racing ble begrenset av økonomiske årsaker og fabrikkene hadde ingen enkel, billig modell som kunne gi inntekter. I tillegg hadde Louis Delage etablert en livsstil som konsumerte enorme pengesummer. Han bodde på et slott hvor han likte å ta imot hundretalls gjester. I 1933 forsøkte Delage å gå inn i politikken, men lyktes ikk med det. Han bygget et antall billigere modeller med fire og sekssylindrete motorer, men i 1935 måtte han selge firmaet til sin mest hatete rival Delahaye. Louis Delage mottok en liten pensjon på den betingelse at han aldri skulle vise sitt ansikt i fabrikkene igjen! Han hadde allerede måttet selge sitt slott, og denne automobilens pioner døde, fattig og glemt i 1947.

I mellomtiden fortsatte fabrikkene å funksjonere, men nå ble Delahayes produsert under Delage's navn. En æra av den "ekte" Delage hadde tatt slutt.

Arild Sten-Halvorsen





Stil og Design

Det er ikke skrevet så ofte om franske bilmerker i Årsskriftet vårt, og ennå sjeldnere om franske merker som for lengst er en saga blott. Bilene som ble laget av Louis Delage (1874-1947) er så visst noen av de vakreste bilmodellene som ble bygget i Frankrike i tiden fram til den andre verdenskrig. Delage begynte sin karriere som ingeniør hos Peugeot, hvor han ganske raskt ble utviklingssjef. I 1905 i en alder av 31, bestemte han seg for å begynne for seg selv. Sammen med ingeniør Augustin Legros som han tok med seg fra Peugeot, startet han et lite verksted i Levallois-Perret i Paris. Legros ble nestleder (Delage var sjefen), og selv om de ofte kranglet, var uenige, diskuterte og stundom gikk hver sin vei, holdt de på å designe og produsere flotte biler sammen i 31 år. Opprinnelig lagde firmaet deler for forskjellige bilfabrikker, men den første Delage lot ikke vente lenge på seg. Navnet var "Voiturette" (liten lett bil). Bilen tok andreplassen i et race i 1906, og dette gav så mye publisitet at ordrene strømnet inn. Firmaet flyttet til et større verksted og staben øket raskt til 80. De bygget racerbiler så vel som store og små personbiler. Når to Delage'er er i 1913 vant første og andreplassen i det franske Grand Prix, steg salget til nye høyder. På denne tiden

solgte fabrikken 150 rullende chassis pr. måned. Fabrikken fortsatte å ekspandere, i 1918 var antall ansatte ca. 3000 mennesker.

Bilen som vant Grand Prix i 1913 var meget spesiell på den tekniske siden: Den hadde bremses på alle fire hjul og en motor med doble overliggende kamakslar som ikke bare åpnet ventilene men også lukket dem (desmodromiske ventiler). Etter første verdenskrig introduserte Delage en ny modell: CO. Denne ble drevet av en seks sylindret sideventilert motor. Modell CO-2 hadde samme motor men nå med toppventiler. Med denne storselgende modellen som basis ble det utviklet en Grand Prix bil som nådde en toppfart på 200 km/t.

I 1924 presenterte fabrikken modell GL (Grand Luxe). Dette var et komfortabelt kjøretøy med en seks sylindret motor på 5,9 liter, en overliggende kamaksel og leverte 100 hk. GL var en stor, rask bil. Den hadde en akselavstand på 3,85 m og en toppfart på 150 km/t, en fart som var uhørt på denne tiden. En racing versjon av GL hadde en trimmet motor på 185 hk, som gav en toppfart på 230 km/t. Samme året ble DIS introdusert, det var en relativt billig vogn med en firesylindret toppventilert motor. Den ble etterfulgt av sportsmodellen DISS i 1925, og ble fulgt av DM i 1927. Denne ble drevet

av en seks sylindret motor. Sportsutpr. måned. Fabrikken fortsatte å ekspandere, i 1918 var antall ansatte ca. 3000 mennesker. Mange tekniske innovasjoner som senere ble brukt i personbilene, ble utviklet i Delage's racing avdeling. For eksempel ble en V-12 motor med to kompressorer utviklet under ingeniør Planchon's dyktige ledelse. Denne maskin utviklet 190 hk, og førte til at racerkjørere som Robert Benoist og Alberto Divo var i stand til å vinne mange prestisjetunge race. Derfor har Delage tatt godt for seg på de forskjellige baner i årenes løp.

En av de vakreste biler bygget av Delage, ble presentert på Paris motor show i 1929, det var en D8 med en rekkeåtter på 4,1 liter. Det er i perioden 1929-1939 at de kjente karosseribyggerne Henri Chapron, Marcel Pourtout, Figoni & Falaschi, Fernandez & Darrin og Letourneur & Marchand skapte de lekreste kreasjoner av karosserier på Delage chassis. Det er vel disse bilene som skapte begrepet "Den vakre franske automobilen".

Skapelsesprosessen foregikk gjerne slik at den rike kunden bestemte seg for et sportslig chassis med stor motor, tok kontakt med en kjent karosseribygger, de fleste var lokalisert rundt Paris. I fellesskap ble de enige om hvordan bilen skulle se ut, skisser ble tegnet og bilen ble bygget. En av de mest populære tidsfordriv

Så har vi løypevalget da. Vi har utrolig mange traseer å velge i mellom og benytter vi oss litt av Eikerbygda også, skaper dette en ekstra dimensjon. Hvorfor ikke? Halvparten av den aktive gruppa i KAS kommer jo fra steppelandet der nede. Vakkert er det også. De er jo ikke på TV for ingen ting. Ref. "Hjem" fra Vestfossen. Kanskje Storgata med Ellens frisørsalong og bensinstasjonen på hjørnet kan bli et innslag i 2013 løpet. Uansett valg, "løypegutta" får det til, vær sikker. Hva så med Knekkene i 2012. Meget enkelt å beskrive. Det ble en såkalt inntier. Det går ikke an å gjøre det bedre tross skifte av start /målområdet. Magasinparken har i alle år vært et perfekt sted å arrangere Knekkene på. Det var med en viss skepsis og uro i satsset på Kirketorget. Mange ubesvarte spørsmål dukket opp.

Ved oppmåling og prøvekjøring og litt planlegging av trafikkavviklingen sammen med myndighetene falt mange brikker på plass. Det er svært hyggelig å bli møtt av så mye velvilje fra myndighetenes side. Her vil jeg berømme Kongsberg kommune. Service det oser kvalitet av. Tusen takk til dere i kommunen. Kirketorget et meget godt sted å arrangere et slikt veteranbilopp. 114 startende fylte opp hele torget og noen få til så er det rimelig tett pakket. 120-125 vogner er nok absolutt max av hva vi klarer å få på plass. Denne lørdagen i august oppratt med strålende vær. Jaggu var vi heldig nok en gang. Deltakerne strømmet på til langt ut på formiddagen og stemningen var meget god. Vi var noe bekymret for goplasser å sitte på, slikt vi hadde i Magasinparken langs Lågen. Imidlertid fant folket

seg godt til rette både i skyggen og i sola langs veggene på de ærverdige gamle bygningene. Selve avviklingen gikk også strålende uten problemer av noen art. Salget gikk strykende i kjøkkenavdelingen takket være dyktige kokker og assistenter. Jeg pratet med svært mange denne dagen og alle hadde bare godord å komme med. Vi fikk mange rosende ord for løypa og den måten det hele var lagt opp. Er du interessert i detaljer hva angår løpet kan du gå inn på vår hjemmeside. En STOR TAKK til alle dere som var med og hjalp til både fredag kveld og lørdagen. Det var en stor glede for meg å returnere lånt materiell fra kommunen og samtidig befare området på mandagen. Kommunen var meget fornøyd både med bruken av torget (lite oljesøl) og ikke minst meget bra opprydding. Det blir Kirketorget i 2013 også. Alt er lagt til rette for det.

Formannen



SLOTTSTUR 2012



Slottstur hva i all verden er det? Jo, det er i dette tilfelle en veteranbiltur i regi av Kongsberg Automobilselskap (KAS) hvor all overnatting var på slott eller herregårder. Turen startet fra Kongsberg kl. 04.30. tirsdag 26. juli. Første etappe gikk til Larvik hvor Super Speed 2 tok oss til Danmark. Vi var 36 gamle biler av forskjellig årgang og typer. Fra Hirtshals skulle vi kjøre ca. 20 mil til Sophiendal Slotshotel som ligger nord for Skanderborg. Slottet var en opplevelse for oss alle, herskapelege rom og nydelig mat. Her var vi en natt, for så å kjøre ytterligere ca. 20 mil over til Fyn, mot Hvedholm Slott som ligger i nærheten av Faaborg. Her var vi i to netter. Vi ankom slottet den 27. juni, dette var dagen da min kone Unn Iren fylte 60 år. Det var på forhånd lagt til rette for en overraskelse. Den besto i at vi fikk et kjempe fint rom, hvor champagnen sto klar, nedkjølt i isbiter. Dagen etter besøkte vi et slott med blomsterhager og museer. Bil og MC museum var det også. Stedet heter Egeskov og ligger i Kværndrup, og er absolutt verdt et besøk. Fredag bar det nordover igjen, tilbake til Sophiendal Slotshotel. Lørdag kjørte

vi ca. 25 mil og endte opp på et sted som heter Store Restrup. Det ligger ved Limfjorden, vest for Aalborg. Søndag var det ubønnhørlig slutt, da gikk turen til Hirtshals, med ferje til Larvik, opp Lågendalen og hjem. Vi hadde for det meste bra vær. Vi kjørte for det meste åpen bil på turen, men kom ikke utenom noen regnbyger. Vanligvis går disse turene uten tekniske problemer, men denne gang var det faktisk noen utfordringer. En Chevrolet fikk motorhavari i Holmestrand og kom ikke til Danmark.



En MB fikk ødelagt rotoren i fordele- ren, og rotor er ikke handelsvare i en Mercedes forretning lenger. Men vi fant en rotor som passet på en bensinstasjon. På en Buick skar fordelerakselen seg og klypte av splinten til drevet. Bilen ble tauet til Sophiendal, hvor vi skulle overnatte. Kyndige hender reparerte fordelelen om kvelden og ferden gikk videre dagen etter. En Vauxhall fikk problemer med girin- gen. Den ble levert inn på et bilverk- sted og etter 2 timer var den ferdig, en

REDAKSJONELT

Hva skjer i Automobiliselskapet frem- over?

Bjørn Evensen truer med at han vil abdisere. Vi trodde jo at dette var et verv som skulle vare livet ut, - vi får se.

Som selvutnevnt bladutgiver har jeg blitt gjenvalgt hvert år, til og med uten og bli forespurt.

Det står ingen steder i vedtektene om noe bladutgivelse, og hyppigheten er noe som ble funnet på da vi startet dette.

En gang i året tilsier at det ikke er et blad som noen vil annonsere i med ting til salgs osv.

Det blir mere i retning av et historisk dokument over saker som har hendt siste år.

Noen få våger å fortelle om seg selv og sine prosjekt, og litt flere våger å rapportere om hendelser de har vært med på.

Det har tidligere vært gjort forsøk på å engasjere styret i jobben med å samle stoff fra de arrangementene klubben står bak, og det har også blitt utviklet hjelpemidler for å bringe stoff fra den enkeltes garasjer. Ingen ting av dette har fungert, da det ikke er forsøkt.

Derfor blir det tungt å få til noe år etter år når det er propp i tilførselen til etter januarmøtet, og alt skal gjøres som et skipptak i dagene før trykkeriet må ha dokumentet.

Selvfølgeles finnes det hederlige untag, det er de som kommer med stoff så tidlig at det nesten havner i glemme- boka.

Derfor vil jeg komme med følgende oppfordring:

Alt stoff som skal inn i dette bladet må være levert før jul. Bilder og tekst må være på plass. Årsberetningen som er det eneste "offisielle" fra klubbens side kan komme etter januarmøtet, men ikke noe annet.

Derfor oppfordres det nok en gang: Sørg for at noen tar seg av bilder, og skriver en omtale etter hvert arrange- ment mens opplevelsene er ferske, og ta bildene med dette for øyet.

Lag noen enkle rapporter fra egen eller andres garasje krydret med noen bilder, - det er slikt som er interessant.

Dette skal ikke bli noe Se og Hør med dynelofting både i den ene og den andre enden, men litt åpning av gara- sjedører må tåles.

I egen garasje er det relativt stille for tiden, selv om jeg holder på i det små med mitt cabriolet-prosjekt. Jeg samler fremdeles deler, og noen sammenstil- ling har i funnet sted enda.

Sidestykkene bak dørene er fremdeles den store bøygen.

Blir disse ferdige kan jeg prove- montere karosseriet.

To ryggoperasjoner i løpet av siste året har ikke bidratt til noe fortlgang i garasjen i første omgang, men kanskje det vil bidra på sikt.

Noe chassis er ikke innkjøpt så her er jeg på utkikk etter noe som kan være aktuelt.

Det er vel ingen som blir overrasket av å høre at det er et A-Ford chassis det er snakk om.

En utfordring jeg deler med mange andre som har denne lidenskapen er at det blir plassproblemer i heimen når dette skal realiseres. Det burde i utgangspunktet være plass nok, men når prosjektet nærmer seg avslutning

og montering må det justeres noe på bilparken. Jeg er redd en A-Ford må vike plassen for en annen.

For tiden går det i kopiering av småde- ler, og plassen er ingen problem.

Utfordringer, derimot, - det dukker opp hele tiden. Da er vi ved kjernen i det hele. Jeg har noe å fordrive den påstått ledige tiden med, og får utløp for skapertrang. I enkelte stunder dukker også opp en viss mestringsfølelse når noe har gått slik som ønsket. Det er imidlertid ikke fullt så ofte.

Men, finner du sidestykker som det på bildet under, da helst til begge sider, da vil jeg stille meg i rekken av interese- serte ganske raskt.

A-Forden har flere karosserier med svigermorsete, men ingen av dem er identisk med cabrioleten. Og cabriolet- en ble produsert i et relativt lite antall til å være en Ford.

Bjørn Sand



EN HISTORIE FRA DANMARKSTUREN

Etter overnatting på Sophiendal Gods gikk turen videre sydover mot Fyn og Hvedholm Slott.

Alt gikk veldig bra, vi var 5-6 biler i lag og vi nærmet oss Vejle.

Jeg kjørte først og jeg kjente at girstanga begynte å bli veldig slarkete. Vauxhallen har rattgir. Inne i Vejle bommet vi litt på veien, sikkert dårlig merket, så det ble en del frem og til bake med mye giring. Plutselig i ett veikryss fikk jeg ikke giret mer, girstanga var helt løs.

Første gir og revers virket, men annet og tredje virket ikke.

Dette var midt i byen så det var bare å kjøre på første til nærmeste parkeringsplass, den var heldig visst rundt hjørnet helt inn til gå strøket. Hva gjør vi nå?

Etter noe rådslagning med resten av gjengen ringte jeg LMK i Norge, det var jo umulig å begynne med girkasse reparasjon mitt i byen.

Der traff jeg en hyggelig kar som skulle ordne servicebil i Danmark. Det var jo litt flaks at vi var mitt i byen og nære gåstrøket for da kunne jo de andre ta seg en liten handelstur mens vi ventet.

Etter ca en halv time ringte det ei hyggelig dame fra Viking i Danmark og spurte om hvor i landet jeg var. Jeg sa Vejle og prøvde å forklare hvor parkeringsplassen var.

Jeg er fra Vejle jeg sa dama og når jeg sa at det var en parkering nær gågata viste hun hvor det var. Hun skulle prøve å kontakte ett bilverksted som kunne fikse girkassa, men det er jo ikke så mange moderne verksteder som kjenner til gamle Vauxhaller. Det ble litt mer venting og da fant vi ett spisested like i nærheten.

De andre i gjengen ville ikke reise videre uten oss for det var jo veldig usikkert om dette kunne fikses her. Bagasjen vår ble lempet over i bilen til Stein Bjørgum og Tor Anton Hassel. Vi ble lovet plass hos Presidenten, i nylig innkjøpt stjernevogn fra sørlandet. Fantastisk bil med soltak og 4 gir. Jeg fikk til og med sitte foran.

Etter en liten time ringte telefonen. Det var dama fra Viking som sa at nå



var servicebilen kommet. Vauxhallen ble kjørt opp på planet og det bar av sted til ett Opel verksted. (1 dag er Opel og Vauxhall samme bil.) På Norgeseløpet i Lom i 2011 traff jeg to karer som kikket på bilen. De fortalte at familien hadde eiet den bilen for ca 15 år siden. Han sa også at det hadde løsnen en skrue i girkassa den gangen som de hadde ordnet. Jeg kom til å tenke på at det kanskje kunne være samme feilen, så jeg fortalte verkstedet om dette.

De skulle se på bilen så fort de kunne, og jeg sa at vi kom tilbake samme veien på fredag. Jeg satt på med servicebilen tilbake til de andre og om ikke lenge gikk turen videre.

Etter ca en time ringte telefonen igjen, det var verkstedet. Nå er bilen din ferdig sa de.

Det var jo helt utrolig at de kunne fikse det så raskt.

Jeg sa at jeg ikke kunne komme for på fredag, vi kunne ikke snu nå, vi skulle jo rekke middagen.

Etter to fantastiske dager på Hvedholm Slott gikk turen tilbake til Vejle.

Da jeg kom tilbake til verkstedet for å hente bilen, ble jeg fortalt at han som fikk i oppdrag å reparere bilen hadde 2-3 dager igjen før han skulle gå av med pensjon.

Han hadde gått læretiden sin på Vauxhall biler og kjente gått til den modellen, og det var den skruen som hadde løsnen igjen. Snakker om flaks.

Alternativet var jo å måtte frakte bilen hjem.

Nå var giret så bra som det aldri hadde vært før. Turen videre gikk uten noe plunder for oss.

Kan til slutt nevne at i vinter har jeg hatt ut motoren for overhaling, men girkassa har jeg ikke rørt.

Takk for en fin slottstur!

Gunnar og Reidun Kofstad



sjaltegaffel hadde løst. Mekanikeren som hadde utført reparasjonen skulle gå av med pensjon fire dager etter, og han hadde jobbet på slike biler i starten på sin yrkeskarriere, et artig sammenreff.

Knut Sommerstad

GULLKORN FRA SLOTTSTUREN

Som kanskje ikke alle vet, hadde noen av de "gamle" noen småproblemer under årets tur. Buicken til Tor Anton stoppet plutselig like før vi ankom Sophiendal Gods. Han ble tauet til godset og parkert foran stallen. Sjefmekaniker Jan Sandholt gikk øyeblikkelig til verks og konstaterte ganske raskt at akselen i fordeleren hadde skjært seg i lageret og splinten hadde røket. Etter litt leiting i stallen/vognskjulet fant de noe de kunne bruke til reparasjonen.

Øyvind Refsal kommer gående ut fra stallen med en boks juleøl i handa. Tor Wangen var oppglodt over at gutta hadde klart og reparere Buicken og utbrytter: "Er det ikke fantastisk Øyvind, nå har de fått reparert Buicken med noe de fant i stallen?"

Øyvind går rolig videre uten å fortrekke en mine i det han svarer: "Det er vel ikke noe rart, disse GM bilene er jo sammensatt av gammelt skrot". Som alle vet, er det bare Ford som er bil for Øyvind.

Tor Anton Hassel hadde lovet at så snart de hadde fått start, skulle han spette den beste konjakken, som han hadde i ei lita trekasse. Wangen var utålmodig for han hadde veldig lyst på en liten konjakk, så han sier: "De blir aldri ferdig. Det er akkurat som i Frelsesarmeen: De synger på siste verset hele tida."

Etter diverse justeringer startet Buicken og gikk som ei klokke resten av turen.

Tor Wangen har investert i to Forder, en Mustang og en Thunderbird. På Danmarksturen brukte han Thunderbirden, en nydelig åpen bil fra 1963. Denne bilen har en option som jeg aldri har sett maken til. Når han skal kjøre opp kalesjen, er det noen småproblemer. Det kommer automatisk ut en eller to paraplyer fra kalesjestativet. Fantastisk. Må nok justere kalesjen litt for å få den til å gå knirkefritt.

Ronald Andreassen



