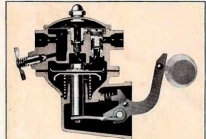


Important Features of the 4-Cylinder Ford

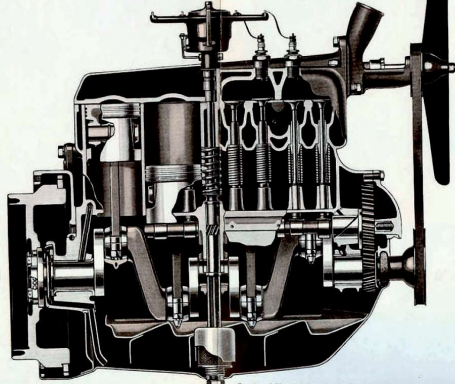
The Ford 4-cylinder engine develops 50 horsepower at 2800 R.P.M. Some of the refinements in design which contribute to fuel economy and increased power are smoothly-machined valve ports, large intake manifold, high valve lift, a new carburetor, 90-pound compression and a 4.6 to 1 compression ratio. The crankshaft is statically and dynamically balanced, enabling it to revolve smoothly at all speeds. Water jackets surround the valves to cool them and lengthen their life. Pistons are aluminum alloy, and with the connecting rods are matched in sets for smooth operation. Cylinders are offset 1/2" from the center line of the crankshaft, which assists in smoothing engine operation and reduces wear on the cylinder walls.



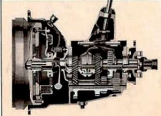
The new design of the 4-cylinder carburetor is in part responsible for the remarkable fuel economy of the engine. There are two fuel jets in the carburetor, one of which, the "power jet," comes into action only at high speeds and power peaks. This reduces the quantity of fuel passing through the carburetor at normal speeds, giving high fuel economy under average driving conditions. There is a dash adjustment of choke and needle valve. The carburetor is equipped with a silencer.



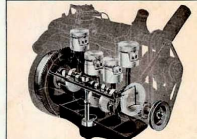
Fuel, which is fed to the carburetor by means of a specially designed pump, is drawn from the 14-gallon, electrically-welded tank in the rear. The pump is located on the right side of the engine, just forward of the carburetor, and is driven by the camshaft. A new feature is a built-in sediment trap and filter, which removes foreign particles before the fuel goes to the carburetor. The pump pump draws in at each stroke an amount of fuel equal to that consumed by the carburetor. Thus a constant supply of fuel is maintained. There is a hydraulic fuel gate at the right of the oil instrument panel which shows the exact amount of fuel in the tank at all times.



Sectional View of Four Cylinder Engine

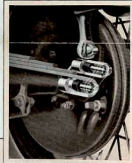


Quietness and ease of shifting are features of the new Ford transmission. Constant mesh and second speed gears are helically cut, and revolve unusually quietly. A synchronizing device between second and high speed gears permits quick and quiet shifting up or down, regardless of speed, without clutching. All gears and shafts are made of heat-treated aluminum alloy steel. The transmission contains three roller bearings and two ball bearings which reduce friction and wear to the minimum.

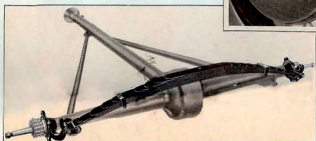
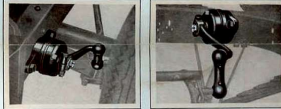


Lubrication of the Ford 4-cylinder engine has been refined, and given new features of reliability and economy. It is necessary to change oil only every 1000 miles. The lubrication system contains pump, gravity and splash, improved to give quick lubrication to main bearings of crankshaft and camshaft after the engine is started. The pump forces oil to a distribution duct, cut in the side of the cylinder block from which it is supplied direct to main crankshaft and camshaft bearings. The overboard lubricator the timing gears, and forces into a splash pan into which the connecting rods dip, and splash oil to pistons and other moving parts. From the splash pan the oil returns to the oil pan to be recirculated.

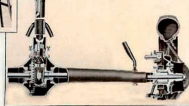
Rubber is liberally used throughout the New Fords, to reduce the number of wearing parts and to provide for smooth, quiet operation. The spring shackles contain insulators of five rubber, placed between the shackle and the shackle bar. Rubber insulators are also used in the shock absorber links and at other chassis points. These metal-to-metal contacts are avoided, wear minimized, and complete silence attained. An additional advantage is that these points never need lubrication and service work is simplified. Rubber is also used to insulate the engine and torque tube from the frame.



Four of the newest type of Handville double-setting, self-adjusting, hydraulic shock absorbers are used on the New Fords. These are important features of comfort. Ten unique, machine-perfect, shock-absorbing action. One is a thermostatic control, built into each, which automatically checks the adjustment in accordance with temperature. The other is an automatic compensation for sudden shocks. Thus the adjustment of each shock absorber is continually changed to meet changing conditions, and you get more and better riding comfort on all types of roads and at all temperatures. These shock absorbers are correctly adjusted to provide maximum riding comfort when assembled and except for an occasional replenishment of fluid require no further attention.



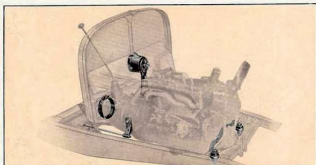
The rear spring is new in design. It is a transverse double cantilever, shockless at both ends for free movement. It is held in spring position that extend back of the axle, and is slightly bowed forward, making it to absorb the differential loading. This construction is the feature of the New Ford. The spring is soft and flexible and is an important item in riding comfort. All driving and loading forces on the rear wheels are taken by the spring and radius rods, leaving the spring free to perform its normal function of cushioning the load.



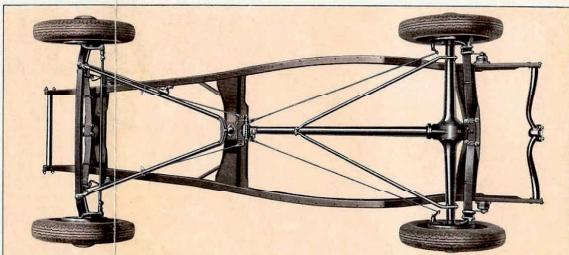
The Ford axle is the 5" bearing type, in which the weight of the car is carried entirely on the axle housing, and not on the axle shafts. This construction means maximum reliability and long service, as the axle shafts drive the car only. This view also shows the torque tube and radius rods, which together transmit the rear wheel braking and driving forces to the frame. The driving piston and ring gear are of the split type. For silent operation and long life. Notice that the entire drive is carried on rubber bearings.

The front axle is as designed and built as to add maximum safety at any speed and on any road. The axle itself is forged of alloy steel, as are the steering knuckles. Radius rods hold the axle in correct alignment, and prevent the tilt that, with wheel and spindle inclination, tends to occur in steering. Spring movement, braking and steering forces, and road shocks cannot disturb axle alignment. There are 18 x 1.25 inches, and air pressure is 32 pounds. Buses are the drop center type, giving extra air capacity.

Steering of the New Ford is remarkably accurate, responsive control, enabling you to drive with new ease. The steering gear is the semi-reversible type, which gives you the "feel of the road," so that steering becomes instinctive, without conscious effort. Great of the wear and sector type, with a sector having three teeth for long wear and soft return. There is an automatic adjustment on the worm bearings, and the steering gear will go for long periods with no attention beyond lubrication.



The engine is mounted in six points on three pairs and is completely isolated from the frame by rubber. The rubber mountings were specially developed, are simple in design, and absorb the vibration of the motor so that little if any is transmitted to the frame. A bracket, bolted to the front of the engine, rests on a rubber insulator at each end. A second insulator is used between the belt head and the underside of the cross-member. The engine is mounted at the rear in a support which consists of a steel plate with a large center opening around which rubber is vulcanized on both sides. This plate is bolted rigidly to the center frame cross-member. The rear end of the transmission housing is placed against the rubber on the forward side of the plate and is secured in position by the transmission rear bearing retainer which extends through the center opening in the support and bears freely against the rubber on the rear side of the support plate. With this construction the entire power plant, is completely isolated from the frame by rubber. A traction type transverse is now used. It is mounted on the dash and attached to the rear of the engine. Engine radius rods transmit the driving and braking stresses to the frame permitting the rubber mountings their full cushioning effect.



Under axle frame and running gear, showing torque tube, radius rods, and transverse cantilever springs. All driving and braking stress is brought to the heavy frame member through the torque tube and radius rods, leaving the soft shock absorbers, controlled by the new cushioning, thermostatically-controlled shock absorbers, free to perform their normal purpose of absorbing road shock. This

principle of Ford design is an exclusive Ford feature. It imparts riding qualities due to the low unsprung weight, and gives the Ford car unusual stability on the road under all driving conditions. Road irregularities cannot affect braking or steering, because axle alignment is fixed. Note the simple, straight construction. This view also shows how the new rear spring overhangs the axle.



AUTOMOBIL Chaufføren 2019

ISSN 1892-1663



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING FOR 2019

Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 21. driftsår. Styret har bestått av:

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

Web ansvarlig: Pål Kjeldsberg

Det har vært avholdt årsmøte, 7 ordinære medlemsmøter, sommeravslutning, julebord og 4 styremøter i tillegg til en utstrakt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene.

7. Januar 2019

Vi var 54 som møtte på årets første medlemsmøte for å høre Tore H. Wiik fortelle om gjennfunnede gamle veier. Han hadde en flott presentasjon om emnet med stillbilder ispedd korte filmsnutter med fengende musikk.

Han har skrevet flere boker om emnet og disse er til salg for de som ønsker det.

Roald minnet om turen til Flymuseet påfølgende lørdag og snakket litt om hotellkapasitet på Lillehammer i for bindelse med Motorkonvoien senere i vår.

Kvelden ble avsluttet med kaffe og rosinboller og vin lotteri.

Årsmøte 11. februar 2019

Årsmøtet ble avholdt med 48 medlemmer tilstedet. Ronald tok rollen som ordstyrer og ledet årsmøtet. Pål Kjeldsberg ble valgt som referent.

Årsberetningen ble lest av Bjørn Sand.

Bjørn Wennberg kommenterte at sommerturen til Røros ikke var tatt med her.

Jon Aase gikk igjennom regnskapet, dette ble godkjent uten kommentarer.

Medlemskontingenten blir uendret, kr 250.

På valg var formann, kasserer og varamann. Jon Aase og Knut Sommerstad har tidligere sagt seg villig til gjenvalg.

Siden valgkomiteen ikke har lykket med å finne avtaler til formannsvervet var Ronald sporty nok til å ta en ny periode.

Etter at årsmøtet var opphevet, kom årets høydepunkt, Pizza og mineralvann i store mengder. Om noen lurte på om det ble noe til overs..., det ble det ikke!

11. Mars 2019

Denne kvelden hadde ca. 45 forventningsfulle karer funnet veien til Laagdalsmuseet.

Det var Per Ole Buxrud som pratet om sitt og familiens forhold til motorsykler og motorsport gjennom 100 år, og da spesielt Speedway. Alt vel dokumentert med fotografier.

Det ble redegjort om tur til Volvo-fabrikken 13. november. Denne turen har et maks. antall på 30 personer, så her gjelder det å være tidlig ute. Frode Holm er turgeneral.

Møtet ble avsluttet med boller, kaffe og utlodning.

8. April 2019

Ronald åpnet møte med nyheter fra Motorkonvoien som ankommer Sakkerhusene kl 1200 den 6.6.

Her blir det lunsj på folket for de fortsetter til Hønefoss for overnatting.

7. 6. kl 1000 går konvoienvidre til Lillehammer og her har de som ønsker det mulighet til å henge seg på. Mere info senere.

Det er planlagt tur til Volvofabrikken i Gøteborg 13. november. Det er to plasser ledig, ta kontakt med Ronald hvis du ønsker å være med.

Ronald kunne også fortelle at Sykehusklovnene ved Drammen sykehus ønsker hjelp til å kjøre pasienter

fra barneavdelingen ut til Lierkroa for bespisning. Dette var det flere som vi være med på, det kommer mail

om dette og vi oppfordrer våre medlemmer til å stille med gammelbil denne dagen for å glede barna.

Neste møte er kl 1800 på Fossholm Herregård.

Kvelden i dag var sosialt sammvær med pizza og quiz. Det var 54 medlemmer som satte i grupper og løste quiz med stor entusiasme.

Det lyste i flere telefoner under quizen, var det noen som måtte sende sms hjem tro?



Kongsberg Automobilselskap

Postboks 147
3603 Kongsberg
VIPPS: 140093
konto: 2250 67 56980
www.kasveteran.no
kasveteran@gmail.com

setefjærer til flere bilmerker, og også kan lage fjærer etter bestilling til din bil.

Etter en natts søvn troppet vi opp hos Snyder, og fikk omvisning på hele anlegget. Ikke dårlig med slik service når to av deres 30.000 kunder dukker opp.

Så var det "hjemtur" og utpå ettermiddagen ankom vi hotellet vårt i Harrisburg.

Dagen før Hersheymarkedet fikk vi tak i markeds katalogen og tilbragte ettermiddagen med å studere denne.

Mens vi satt der utenfor vårt rom kom en Ford F-250 med innelukket henger og parkerte ved naborommet. Det var far og sønn fra Boston på vei til markedet. Senior var interessert i katalogen vi hadde, og kjøpte en av oss.

De inviterte oss på middag, noe vi aksepterte. Det viste seg at han var interessert i bensinpumper og Cola-kjølebokser. Junior var nok med som sjåfør og håndtanger.

Middagen spanderte han, og serveringsdama fikk 19 dollar i driks og hakeslepp.

Da vi snakket med dem etter et par dager på markedet, hadde de handlet hengeren full med bensinpumper, - 11 stk. Pick-up'en var full av Cola utstyr. Bensinpumpene hadde etter hva vi kunne se på markedet en pris på rundt 25.000 kroner stykket.

Herhey-markedet er enormt, og vi gikk og gikk, onsdag, torsdag og fredag. Noe deler fant vi, både fordi vi hadde bruk for, og fordi vi måtte ha noen souvenirer. Lørdag var det utstilling av biler og bedømming av disse. Svært mye av det vi så på Carlisle dukket også opp på Hershey, men "godbitene" disse hadde var jo da borte. Men utvalget er bedre på Hershey.

Bjørn og jeg restaurerer begge Ford A Cabriolet, og etter en slik tur har vi ikke blitt noe sikrere på hva som er "riktig" på dette karosseriet. Det er forskjellige løsninger selv på nasjonale vinnere.

Søndagen etter Hershey kunne vi pakke bilen å returnere til Newark og flyet hjem. Siden vi var i USA kjørte vi Toyota Camry, og den hadde gått ca. 350 norske mil lenger da vi leverte den.

Drommen om en ny tur ble diskutert allerede på hjemturen, - tiden vil vise!



Forsidebildet viser Johan Otto Jahnshaugs 1932 B-Ford på arrangementet Labrotorsdag i 2019. Johan er en flittig bruker av Forden og deltar på de fleste av våre arrangement.

Bjørn Sand



Om kvelden diskuterte vi mulige reisemål for de kommende dagene, og det viste seg kjøpt at begge kunne tenke seg en ny tur til Gilmore Car Museum i Hicory Corners, hvor også A Ford Museet er.

En titt på kartet viste at dette ble ca 95 norske mil en vei, så det slo vi fra oss kjøpt. Etter et par glass vin tok vi en ny vurdering, og ble enige om å dra neste morgen!

I fint kjørevær la vi i vei vestover. Vi kjørte øker på 2 timer, og med en hastighet på rundt 120 km/t kommer en et stykke vei da. Når økten var over svingte vi inn på en "Rest Plaza" og

foretok de nødvendige æren for vi byttet plass og la i vei videre. Innen mørket falt på hadde vi funnet oss overnatting i Kalamazoo rett i nærheten av Gilmore.

Dagen etter stilte vi friske og raske utenfor Gilmore Car Museum da de åpnet dørene. De hadde en periode hatt en spesialutstilling med tema Duesenberg, og denne var heldigvis ikke avsluttet. Dermed kunne vi beskuet det største antallet Duesenbergs som noensinne hadde vært samlet under et tak siden de forlot fabrikk.



Utenom dette har Gilmore flere bygninger hvor det er museer for utvalgte bilmerker.

Her finner vi egne bygninger for Lincoln, Cadillac, Franklin, Pierce-Arrow, og ikke minst interessant for oss, A-Ford Museet.

Her er det samlet et større antall A-Forder i forskjellige karosserityper, og en mengde A-Ford relatert utstyr. At Bjørn hadde tatt med seg et radiatormerke fra Norsk A Modell Klubb ga oss adgang til å få åpnet dører og panser for å se nærmere på detaljer. Her ble det tilbragt noen timer, medregnet et besøk på museets "Diner". Gilmore har verksted der ungdom kan bli introdusert til bilrestaurering, og det er også dager hvor man kan lære å kjøre T-Ford. Det sistnevnte tilbudet er som regel fullbooket et halvår i forveien.

Etter å ha tilbragt mesteparten av dagen på museet satte vi kursen for Detroit. Planen var å kjøre dit og finne en overnatting slik at vi kunne besøke Henry Ford Museet dagen etter.

Vi hadde vært der tidligere, men pga regnvær den gangen ble det ikke noe besøk i Greenfield Village, så det ville vi forsøke nå.

Det skal vel sies at dette stod ikke helt til forventningen selv om vi fikk kjørt med både dampvog og T-Ford. Etter "The Henry Ford" gikk turen videre østover igjen, og vi kjørte nå så langt at vi kunne få besøk "vår" deleleverandør av A-Ford deler, Snyder's påfølgende dag.

Her "midt ute på landsbygda" i New Springfield ligger Snyder's Antique Auto Parts, som spesialiserer på deler til Ford T og A, samt at de lager

13. Mai 2019

En fin maikveld på Fossesholm Herregård. Vi ble møtt av vertskapet som holdt en kort historietime om Fossesholms bygninger og beboere opp i gjennom tidene.

Deretter ble vi delt i to grupper og besøkte hovedhusets everdige lokaliteter samt litt av uteområdet før vi gikk innendørs for kaffe og gulrotkake.

Denne kvelden var det 55 medlemmer med medboere som hadde en fin opplevelse.

6. juni 2019 Motorkonvoien

Motorkonvoien fra Stavanger til Lillehammer var innom Kongsberg for lunch på Sakkerhusene

10. juni 2019 Nasjonal Motordag

Den nasjonale motordagen ble markert med åpning av nytt Kjøretøyhistorisk Museum ved Hunderfossen.

12. juni 2019 Kjøring for Eikertun

Flere av medlemmene stilte opp med sine kjøretøy for å kjøre beboere på Eikertun til Sundhaugen. Motorhistorisk Klubbs buss var også innlånt for anledningen kjørt av Tor Anton Hassel

19. - 23. juni Sommertur til Skagen

KAS årlige sommertur, denne gangen til Skagen. 38 biler og 77 personer deltok.

5. august 2019

Det møtte 21 medlemmer på Kirketorget som fikk orientering om lørdagens gammelbilopp, KongsbergKnekken.

Årets løype ble gjennomgått, og arbeidsoppgaver ble fordelt.

Langde på løpet skulle være 55 km.

KongsbergKnekken skulle bli en folkefest, det var vi enige om.

8. august 2019 Labrotorsdag

40 bileiere stilte på Labro i ettermiddag. Været var noe uttrygt, men vi fikk bare noen få regndråper så det ble en fin ettermiddag.

10. august 2018 Kongsbergknekken

På tross av noe ustadig vær var det 77 som stilte til start. I vekslende vær kjørte deltagerene innom 5 poster av forskjellig karakter. Mange blide fjes å se langs løypa.

Innkøst på Kirketorget ble i ett øspøsende regnvær, men flere holdt ut og overvar premieutdelingen.

Førsteplass: Rune Laugerud, Kongsberg. Han kjørte Volvo 240.

1. september 2019 Vestfossendagene

Kongsberg Automobilselskap var på tur med beboere fra Villa Skar og Grevlingstien!

Mange glade og fornøyde beboere og sjåfører.

Formannen takket alle som kunne stille opp på så kort varsel.

9. september 2019

Sommeravslutningen denne gang ble innendørs. Så vidt jeg klarte å telle møtte 83 medlemmer med medboere til pølsefest.

Gode, smakfulle pølser med alsens tilbehør og deretter var det Evas kransekake, nystekte vafler med bringebær- og jordbærsyltetøy og rømme.

Formann Ronald takket Wenche og Eva for vaffelsteking og bakstejobben.

Han fremhevet også takknemlighet fra Grevlingstien for kjøring av beboere under Vestfossenmarken.

7. oktober 2018

Formannen ønsket velkommen og ønsket at vi reiste oss i ett minuts stillhet for å hedre Kjell Thons minne. Kjell gikk bort 26. september.

Så entret Monty Karlan podiet og pratet i nesten to timer om løst og fast i om seg sjøl, gamle biler og minner fra bilopp i Norge og i utlandet, spesielt fra Monte-Carlo. Interessant herremann som hadde mye å prate om.

Så var det kaffepause med rosinboller og så avsluttet vi kvelden med trekking av lodder.

Det var 40 medlemmer som møtte denne høstkvelden.

11. november 2018

Denne mandagskvelden hadde rundt 50 KAS-medlemmer funnet veien til Laagdalsmuseet for å høre Ole Bjarne Mosland snakke om bilsilt i historisk perspektiv.

Under forberedelsene kom det fram at foredragsholderen hadde laget en presentasjon av innholdet i havarikommisjonens rapport etter dødsulykken ved Rjukan i fjor, hvor en bil eldre enn 30 år var involvert. Derfor ble tema skilt utsatt til et annet møte.

Havarirapporten er skremmende informasjon, og vi bør alle vurdere om vi har alt på stell før vi legger ut i trafikken med våre egne klenodier. Etter gjennomgangen var ordet fritt, og det var flere som hadde spørsmål og synspunkter.

Her bør vi bli flinkere til å la de som vil si noe i salen få låne mikrofonen slik at alle kan høre hva som blir sagt. Det hjelper lite å høre svaret når spørsmålet er ukjent!

Etter foredraget var det kaffe og rosinboller, og deretter utlodning i kjent stil.

9. desember 2019

Det ble en fin aften under årets julemøte på Sundhaugen. Som vanlig var maten god og svoren på ribba helt perfekt, desserten bestående av riskrem med rød saus var også smakfull. Det hele ble avsluttet med Evas kransekake og kaffe.

De som opprinnelig var bestilt for underholdning var dobbeltbooket, så multikunsteren Geir Madsen stilte opp med sin gitar og framførte flere gode viser av Proysen og imitasjoner av sanger som Juster og Einar Rose framførte i gamle dager.

Formann Ronald var i slag og serverte flere groviser i løpet av kvelden.

Ronald fikk også overtalt Tor Anton til å ta en av sine skillingviser. Nå er jo Tor Anton litt sjenert, så han måtte sitte å synge og det klarte han med glans, godt hjulpet av Geir med gitar. Flott innslag!

Det var 93 medlemmer med medboere som hadde pyntet seg og hadde en hyggelig kveld denne mandagen.

13. januar 2020

Denne januarmandagen hadde ca. 50 av våre medlemmer funnet veien til Laagdalsmuseet.

Presis kl. 19:00 kunne formannen presentere Per Olav Rolund som sammen med en turkamerat skulle presentere inntrykk fra Goodwood Festival of Speed i England. Dessverre ble det ingen optimal løsning når det gjaldt oppkopling av datautstyr, slik at presentasjonen ble noe amputert.

Etter noe kommunikasjon med folk fra museet fant man en løsning slik at det kunne vises noen filmer fra arrangementet også.

Ellers var det kaffe, rosinboller og utlodning i kjent stil.

*Bjørn Sand
Sekretær*



Så en bønn fra sekretæren: Dersom du flytter/endrer adresse, skaffer deg mail/endrerr mailadresse, ikke mottar noe fra KAS, meld fra til KAS på:

kasverteran@gmail.com

Riktig adresse gir bedre info fra klubben!



GUTTETUR

Så ble det USA-tur i 2019 også, - Liv og jeg var der sensst i 2018 sammen med et vennepar, den gangen på vestkysten.

Mens vi var der foregikk Hershey-markedet "på den andre siden", og vi karene drømte litt om å skulle vært der. Gryende planer om en guttetur til Hershey i 2019 ble diskutert sammen med Bjørn Olsen fra Stavern.

Følgelig sendte vi damene til Gran Canaria og dro til USA høsten 2019.

Vi fløy til New York, og landet på Newark hvor vi hentet leiebil.

Tidsforskjellen gjør at du ankommer så tidlig at vi rakk å kjøre til den bestilte overnattningen i Harrisburg samme dagen.

Harrisburg ligger en halvtimes kjøring vest for Hershey.

Uka for Hershey er det marked i Carlisle, og vi ville ha med oss det også, og siden Harrisburg ligger midt i mellom disse markedene kunne vi bo på samme sted i fjorten dager.

Dagene mellom markedene regnet vi med å fylle med noe fornuftig.

Vi hadde en dag til disposisjon for Carlisle-markedet og valgte å kjøre til Allentown for å se museet "America on Wheels".

Mens vi var der ble vi klar over et firma (RB Collection) rett over gaten som drev med service og restaurering av gamle biler. Vi gikk inn og fikk ta en titt i verkstedet. Selv om flere var igang med sine gjøremål var det meget rent og ryddig der.

Vi fikk se en 1936 Ford V8 som var klar for å fraktes til Hershey hvor den skulle selges. De regnet med at den skulle gå allerede første dagen, men med en prislapp på 42.000 \$ stod den fremdeles usolgt siste dagen på markedet.

Den første dagen på Carlisle-markedet ble forferdelig varm. 33 grader Celsius er i overkant for en normann, dagen etter ble det regn, og det var ikke noe bedre. Når salgsbordene dekkes med svart plast er det ikke mye å se på.

I løpet av tre dager klarte vi å komme oss igjennom alle salgsbodene, og rakk også en tur innom bilauksjonen.

Auksjonen er et sirkus uten like, alt går i et forrykende tempo, og det er nesten ikke mulig for en utenforstående å kaste seg på der.

Etter Carlisle-markedet hadde vi fire dager til rådighet for Hershey-markedet. Det eneste vi hadde planlagt var å skaffe oss katalogen til markedet i løpet av disse dagene.



Når du kjører nedover Jondalen passerer du et rødt stabbur . Det ligger på venstre side i en venstresving.

Dersom jeg tolker kartet riktig heter det Narverud der.

Jeg husker jeg la merke til det i guttedagene pga. hodeskallene og horna.

I fotoalbumet til mine besteforeldre finner jeg det samme stabburet fotografert tidlig på 20-tallet.

Bilen de bruker har reg. nr. F-601, dvs drosje i Drammen. Farfar Alfred Sand kjørte endel drosje. I 1929 er dette nummeret registrert på J. Schmidt. Legg merke til at baklampa er montert innpå skiltet.

Bildet under er fra samme tur, og ser ikke bra ut. Min farmor, stående, og damen i forsetet inntar noe i små glass!

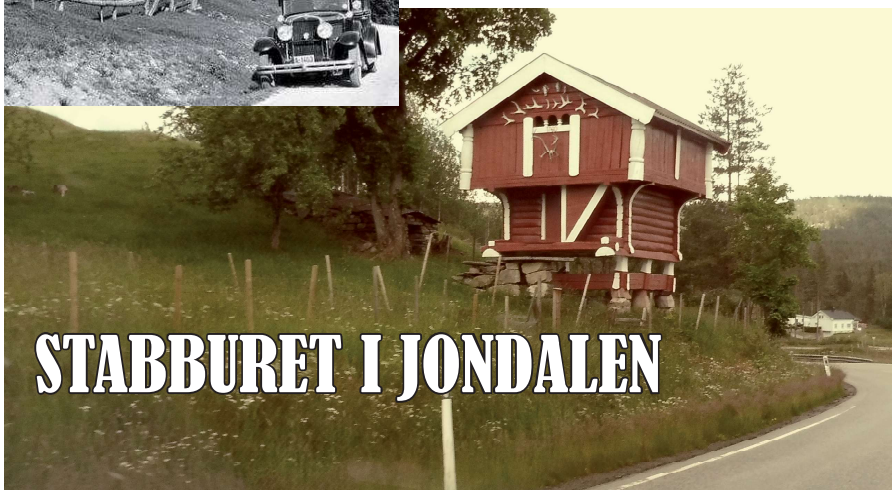
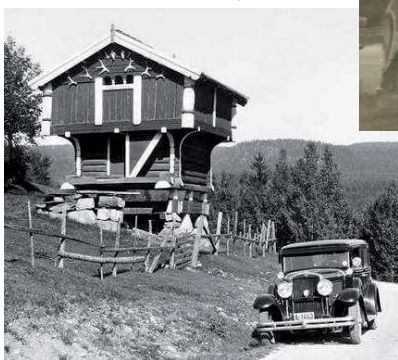
Farfar Alfred slapper av i baksetet.

Legg merke til taksometeret.

På bilder funnet på nettet fra 1930 har det kommet flere horn på veggen og bilen er en helt ny Nash fra Oslo.

Fargebildet nederst er tatt sist sommer, og viser at et reinshorn har blitt plassert midt på under vinduet

Bjorn Sand



STABBURET I JONDALEN

FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer.

Vi har igjen lagt et år bak oss, 2019 er historie.

For oss i KAS har det vært et år med mange positive ting , men vi har også fått kjenne på sorgen.

Vår gode venn Kjell Thon valgte å forlate oss og livet den 26. September. Livet må gå videre og vi har gjennomført flere trivelige ting i året som gikk.

Sommerturen til Skagen var et av høydepunktene med ca 50 biler og over 100 personer.

Det har blitt tradisjon å kjøre beboere fra Eikertun Aldershjem til Sundhaugen på lunsj og likeledes beboere fra Villa Skar og Grevlingstien Bofellesskap på markenstur i Vestfossen. Dette er et tiltak det blir satt meget stor pris på så vi må nok bare fortsette med dette.

Vi har arrangert lunsj for Motorkonvoien på Sakkerhusene i samarbeid med Roys Selskapsmat, og en del av oss var med fra Vikersund til Lillehammer.

Noen var også med på åpningen av Nasjonalt Motormuseum på Hunderfossen.

Det er mange arrangement i løpet av en sommer så her må hver enkelt velge hva de vil være med på. En felles innsats gjorde vi på Labrotorsdag med godt fram møte.

KongsbergKnekk ble gjennomført på en god måte selv om værgudene ikke sto oss bi denne dagen.

Nå som det er vinter håper jeg dere benytter tiden til å sjekke over den gamle doningen . Vi har alle hørt rapporten fra Rjukanulykken som avslørte skremmende fakta om bremsene på ulykkesbilen.

Oppfordringen er sjekk bremsene!

Ellers ser vi fram til et nytt år med gammelbil og gleder oss til turen til Flor og Fjære. Det er allerede påmeldt 50 biler så det er tydelig at dette er populært .

Bjørn Wennberg med medhjelpere har æren for dette.

Julemøte på Sundhaugen samlet 95 personer som koste seg med god julemat og underholdning.

Tilslutt vil jeg takke for året som har gått og håper på god oppslutning på våre arrangementer i året som kommer.

Godt Nytt År
Ronald Andreassen
Formann





KJELL THON

Det var med sjokk og stor sorg vi den 26. september mottok beskjeden om at Kjell hadde valgt å forlate oss.

En fullsatt Heggen Kirke tok farvel og viste den siste ære fredag 11. Oktober. Kjell ble 62 år gammel.

Kjell var for oss i KAS en stor resurs. Med sitt lune vesen og lure smil stilte han alltid opp. Kjell hadde en enorm kunnskap om gamle kjøretøy, gamle leker og musikk. Han var en samler av rang, og var den som bygget opp museet på Burud. Alt systematisk ordnet.

I garasjen i Vikersund hadde han også en enorm samling av biler, motorsykler, mopeder, deler og ikke minst, gamle leker. Alt sliklig ordnet.

I flere år var han speaker når vi arrangerte Kongsbergknekken, likeså da vi arrangerte Norgeslopet i 2017.

Selv om dette lå litt utenfor hans komfortsone tok han dette som en utfordring. Mange var de som likte å høre Kjell øse av sine kunnskaper om disse gamle kjøretøya som stilte til start.

Trengte vi en foredragsholder til et klubbmøte kunne jeg ringe Kjell og han kunne prate om alt fra gamle postkort med bilmotiv til gamle leker. Han var også en ener til å lage quiz.

Like over midnatt nyttårsaften sendte han hvert år påmeldinga til Flåklypeløpet i Lom. Han måtte ha tidlig startnummer slik at han kunne komme himmat til senga si om kvelden, for Kjell likte ikke å sove borte.

For vi andre hadde tenkt å stå opp fikk vi stemningsbilder fra Valdresflya, for Kirsti og han hadde jo reist hjemmefra grytidlig.

Da han hadde fylt 60 år fortalte han meg at han hadde vært på flymuseet i Bodo. Overnatta du? spurte jeg, nei, jeg tok det som en dagstur svarte han med et smil.

Kjell representerte i flere år KAS på LMKs landsmøte og han kom tilbake med fyldige rapporter.

Som lærer var Kjell unik med vidreutdanning innen spesialpedagogikk og også innen norsk for fremmedspråklige som han jobbet med de siste åra. Han var lærer i Voksenopplæringen i mer enn 30 år.

Det er nesten rart å lese Norsk Motor Veteran etter han gikk bort for han hadde nesten alltid et innlegg når det gjaldt identifisering av gamle biler. Kjell var medlem i flere klubber, men det var nok VW og Volvo som stod hans hjerte nærmest. Museet på Burud står som et minnesmerke etter Kjell, og likeledes garasjen som jeg håper blir stående urørt.

Våre tanker går i denne stund til hans kone og livsledsagerske Kirsti, samt hans øvrige familie.

Vi savner deg, Kjell! Takk for alle gode minner. Hvil i fred!

Ronald Andreassen



Hvert år i slutten av august arrangeres det et treff for Porscher fra 73 modell og eldre i Stavem. Dette var det 5. i rekken.

Årets treff samlet mange modeller, 911/912 (type F) 914 og 356. I tillegg er det mange «gjester» med nyere Porscher og VW av ymse slag. Årets treff var en spesiell hyllest til VW Porsche 914 som er 50 år.

Porsche 914 kom som erstatning for Porsche 912. Det skulle være en rimeligere alternativ til 911, som også 912 hadde vært. Den kom i 69 som 70 modell og ble produsert frem til 76. I Europa ble den 4 sylindrede utgaven betegnes med VW-Porsche, men i USA het den bare Porsche.

Den ble først utstyrt med en midt montert VW motor på 1,7 ccm og 80 hk, parallellt med den 4 syl. motoren ble den levert med en 6 syl. motor på 2 liter fra Porsche på 110 hk. Den 6 syl. utgaven ble bare produsert frem til 72, den ble for dyr i forhold til 911. Til sammen ble det produsert ca 118000 av 914, og noe over 3000 av disse hadde 6 syl motor. I 1974 kom den med en 2 liter 4syl VW motor på 100hk.

På grunn av den midtplasserte motoren hadde bilen meget god vektfordeling, noe som ga den meget god vegholdning.

Knut Sommerstad





Lancia Aurelia

viste at de fortsatt hadde mye å tilby. Fiat konsernet tok over Lancia i 1969 etter at fabrikken hadde hatt betydelige tap i milliardklassen. Dette betydde ikke slutten på det kjente bilmerke, Lancia, kom i 1970 med nye modeller som Stratos, Gamma og Beta. I 1985 ble lansert Lancia Thema som delte plattform med Saab 9000, Fiat Croma og Alfa Romeo 164, som med mange av tidligere modeller var også disse designet av Pinin Farina. En av de mest kjente rallyvognene var Lancia Delta Integrale I og II som ble presentert i 1987. De hadde en 4 sylindret rekke-motor på 2 liter som gav en toppfart på 216 km/t. Vognen hadde firehjulsdraft og gjorde rent bord i rallysammenheng i alle fall ut 80-tallet.

Arild Sten-Halvorsen.



Lancia Fulvia



Lancia Delta Integrale



BILEN TIL OBERSTEN

Vi har hørt at panseret på bilen til formannen ikke passer helt! Under mitt USA besøk sist høst fant jeg et panser på Carlisle-markedet, men nærmere undersøkelse viste at dette var til en fra 1949.

På Hershey-markedet fant vi en hel bil fra 1950 til 32.800 dollar, men som bildet viser passet ikke panseret bra her heller. Mitt reisefølge til USA, som bor i Stavern, kaller Plymouth'en til Ronald for bilen til obersten, siden den engang tilhørte sjefen i Leiren i Stavern. Derav Larviks-nummeret.

Bjorn Sand



BUSSTUR TIL GÖTEBORG



Bussen gikk fra Langebru i Hokksund kl. 6.30 den 13. November. Etter tre stopp var vi 29 personer i bussen, og Tor Anton som var fører av en Setra buss tilhørende Th. Lien, rattet oss trykt mot Göteborg.

Det ble en stopp i Strömstad, hvor de fleste fra oss sto i polko kl. 10.00 på morgningen. På Håby kro ble det en matbit. Så var Volvo fabrikkene neste stopp, der ble vi vel motet av en omviser og fraktet rundt i fabrikkene med et lite tog. Mange var imponert over automatiseringen i produksjonen og alle robotene som var i bruk. De fleste Volvo modellene ble produsert her. S90 ble produsert i Kina. Etter en vellykket omvisning på fabrikkene reiste vi til «Barken». Ikke lett å finne fram, men styrmann med hjelpere mestret det også, bravo.

Barken var et gammelt seilskip fra 1906, bygget i København. Det ble brukt som opplærings skip for sjøfolk. Men nå var det godt festen til bryggen og brukt som Hotell. En fin opplevelse og bo der.

På bussen fikk vi utlevert et ark med spørsmål om Volvo og målenheter. Premie utdelingen ble foretatt under middagen, som forøvrig smakte helt fortreffelig, vinneren av quizen ble Gunnar Kofstad, som vant en batterilader.

Dagen etter var duket for Volvo museet, ikke enkelt å finne det heller,

til uavhengig fjæring, noe som var temmelig uvanlig på denne tiden. Modellen vant flere seiere, blant annet fem av de seks øverste plassene for sin klasse i Monte Carlo rally i 1938. I 1939 kom en mindre utgave Ardea, som til tross for en liten motor på 0,9 l hadde en uvanlig høy topphastighet 108 km/t og et forbruk på 0,7 l/mil. Modellen var en overkommelig versjon prismessig, og ble en stor suksess; endelig var det mulig for flere å kjøpe en av Lancias "eksklusive" vogner. Dessverre opplevde ikke Vincenzo Lancia gleden ved dette, den 15.02.1937 døde han av hjerteinfarkt kun 56 år gammel.

Gianni Lancia (1924-2014)

Vincenzo etterlot seg et tomrom som vanskelig kunne erstattes. Men hans enke tro til og styrte Lancia & C. gjennom krigsårene og den kaotiske perioden like etter, deretter overgav den myndige damen ledelsen til sønnen Gianni i 1947, et verv han beholdt til 1955. Som sin mor fortsatte han å følge den klassiske linje som faren hadde valgt. Lancia modellene fortsatte å være særpregede biler, et kjøretøy for kjennere. Tradisjonene ble fort videre med Aurelia i 1950 og den lille Appia som kom i 1953. På et avgjørende punkt gikk Gianni utenom farens vanlige praksis. Selv om hans far var en verdensberømt racerkjører, hadde ideen om å konstruere en fullblods racerbil aldri vært aktuelt på

hans tid, men sønnen hadde andre planer.

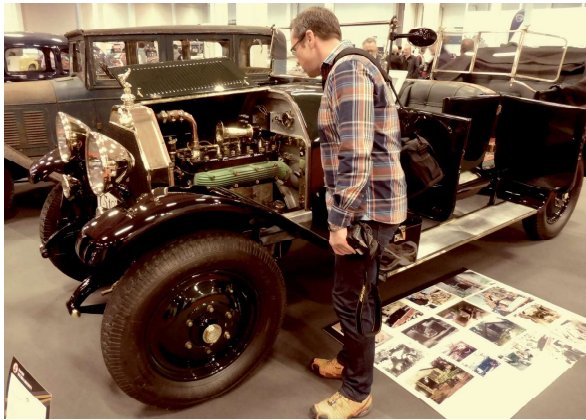
Aurelia modellen med en 6 sylindret motor på 1,8 liter var aldri tenkt som noen sport - eller racerbil, men dens suverene kjøreegenskaper gjorde det mulig å bruke den til sportskjøring med gode resultater. Neste utviklingskritt var Gran Turismo versjoner av Aurelia med kraftigere V-6 motorer på 2,6 liter som gav en toppfart på 185 km/t. I det stille dannet fabrikkens en avdeling som assisterte de private kjøperne som torde satse deres nye Aurelia'er i forskjellige løp, noe som blant annet resulterte i en fjørerplass i Carrerra Panamericana i 1952 (for en preparert Aurelia).

Vinteren 1953 var det travelt hos Lancia der de klargjorde en ganske spesiell "sports"-vogn som Felice Bonetta kjørte inn til en fin 3. plass i Mille Miglia. Kort tid etter hadde fabrikkens utviklet en åpen toseter hvor det viste seg at Gianni Lancia også kunne gå like banebrytende veier som faren. Karosseriet var bygget på et rør chassis, motoren var fortsatt 6 sylindret men V-formen var nå på 60 grader med to overliggende kamakslar på hver blokk. Forfjæringen var endret til tværgående bladfræjer og bakaksel av de Dion typen; foran kardangen var girkassen montert og foran den igjen lå clutchen! For å spare uavfjæret vekt var alle fire bremsetromler montert på chassiset slik at fra hvert forhjul gikk en aksel inn til bremsene. Det var ikke rart at mange "eksperter"

trodde at bilen hadde firehjulstrekk! Etter en del løp som nærmest var testing dro Lancia-teamet til Mexico der de vant en overlegen seier over Ferrari i Panamericana-lopet og fikk Mercedes-Benz rekordhastigheter fra 1952 til å blekne. Det var nå offisielt at Lancia kjørte løp, men ryktene om å delta i Formel 1 ble møtt med en mur av taushet. Forst da Alberto Ascari og Luigi Villorosi gikk fra Ferrari til Lancia, kunne ryktene bekrefte, og få uker etter ble en ny 2,5 liters F1 vogn fra Lancia prøvekjørt! På en måte er historien om Lancia motsatt av andre merker, som først ble populære på racerbanen og forlot sporten når de hadde vunnet mange nok løp og var skikkelig etablerte. Lancia derimot skapte respekt med sine vanlige biler og begynte med racing og rally fordi fabrikkens standard vogner var blitt virkelig anerkjente for sine glimrende kjøreegenskaper, kvalitet og nyskaping. Med denne erfaring som fabrikkens satt inne med kunne de med stor sikkerhet utvikle fantastiske sport- og rally biler.

På midten av 50-tallet besluttet Vincenzo's enke og sønnen Gianni å selge firmaet til millionæren Carlo Pesenti. Han hadde tjent pengene sine på sementproduksjon, og brukte en betydelig del av formuen på en omfattende modernisering og ekspansjon av fabrikkene. For mange av entusiastene mistet selskapet mye av sin sjel som følge av eierskifte, men modeller som Flavia Zagato Coupe og Fulvia HF





Runar Sand studerer Lancia Kappa 1919 på Oslo Motorshow. En bil tidligere eiet av hans oldefar, Alfred Sand. Kappa var en videreutvikling av Theta og kom på markedet kjøpt etter første verdenskrig. Restaurert og eid av Thor Nyhus, Nordkisa.

den det spesielle over seg som skiller "riktige" biler fra det store flertall på den tiden. Den var ganske hurtig og hadde så gode kjøreegenskaper at det ble behov for en tilsvarende vogn med større motor. Den het Dilambda og fikk 8 sylindere, men den fortrente ikke den originale modellen som kom i 9 serier og var i produksjon til 1931, da var den produsert i 13 000 eksemplarer. I tillegg til personvognproduksjon ble det laget en lang rekke lastebiler, varevogner og busschassis. Den økonomiske krisen i 1931 førte til en omlegging av produksjonen. Lambda modellen ble avløst av en mindre 4 sylindret vogn Arta, og en 8 sylindret Astura. Begge bilene var like originale og særegne som tidligere, men litt kjedelige for de kresne eiere av tidligere Lancia vogner. Derfor kom snart i tillegg i 1932 en lekker 4 sylindret modell kalt Augusta med stålkarosseri og hydrauliske bremses. Den hadde gode kjøreegenskaper kombinert med god økonomi, noe som var mye vanskeligere å få til den gang enn nå! I begynnelsen av 30-tallet var Vincenzo Lancia en høyt respektert nyskaper i europeisk bilkonstruksjon og teknikk. Lancia bilene ble ikke bygget i store serier, men fabrikken hadde sin gode kundekrets for ikke å si menighet av de som en gang hadde kjørt Lancia, fortsatte med dette merket som var deilig forskjellig fra andre biler.

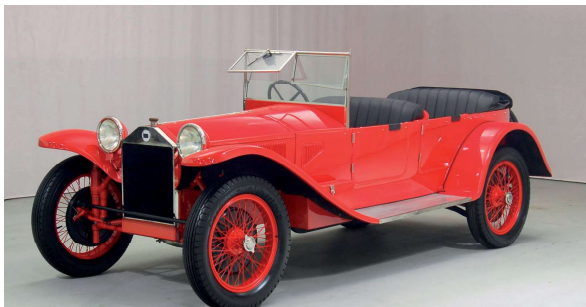
Med få unntak gjaldt dette med produksjon i små serier, i 1930 lanserte fabrikken en liten, billig bil. Augusta hadde en firesylindret v-motor, den ble overraskende populær blant racerførerne, og solgte i mer enn 14 000 eksemplarer. Når berømtheter som Tazio Nuvolari og Achille Varzi var Augusta-eiere, dannet det et rykte om at dette var et merke for entusiaster! Et rykte som Lancia visste å ta godt vare på. Den neste modellen, Lancia Aprilia ble Vincenzo's siste konstruksjon. Den kom med en ny overraskelse i 1936, V-motoren og forhjulsoppheng var som før, men den stive bakakselen var forandret

1931 til Fulvia i 1972, oppkalt etter dotrene til herskere i antikkens Roma. Etter K-serien kom Lambda modellen i 1922, samme år som han giftet seg med sin sekretær Adele Miglietti. Den nye modellen var Lancias definitive brudd med vanlige oppfattelse av hvordan en bil skulle være. Lancia gikk sine egne veier; den 4 sylindrede motor hadde en smal V-blokk på bare 13 grader, i tillegg var sylindrene

forskjøvet i forhold til hverandre så sylindreblokken var en mellomting mellom rekke- og V-motor. Forhjulene var uavhengig avfjæret med delvis innkapslede skruvjerer, og chassiset var erstattet med en selvberende karosserikonstruksjon. Spesifikasjonene kunne minne mer om reklame for en moderne vogn fra 1952, enn for en fra 1922! Selv om den lange, flate Lambda i våre øyne kan se litt pussig ut, hadde

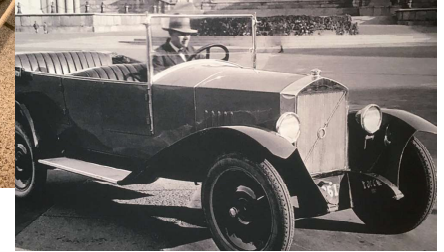
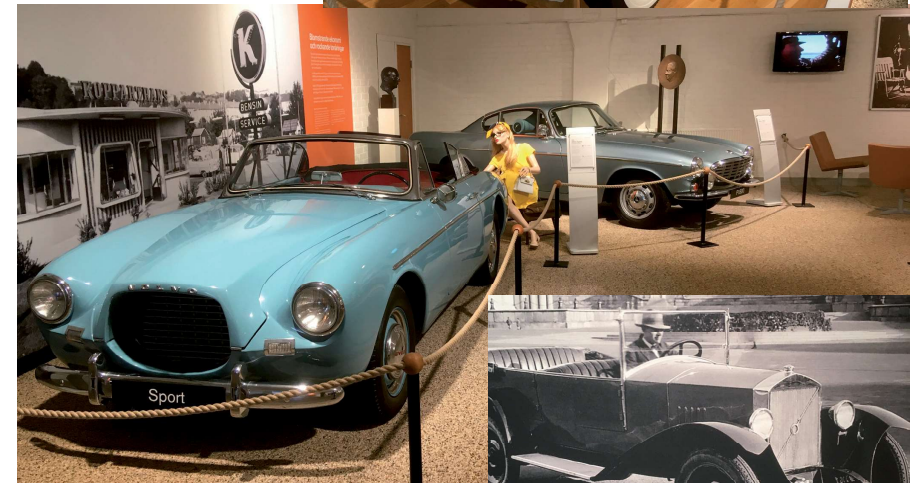


Forst med Lambda modellen viste Lancia sine evner til nytenkning. Bilen hadde selvberende karosseri, uavhengig forhjulsoppheng og V4-motor.



masse stengte veier og omkjøringer. Museet inneholder både personbiler, lastebiler, båtmotorer og en dal andre doninger. Museet hadde også en butikk med mange Volvo effekter, og mange handlet. Det var et innholdsrikt museum hvor vi hadde en trivelig formiddag. Turen hjem gikk via Nordby kjøpesenter, så da var det noen som hadde fått handleliste hjemmefra og dro med seg svenske varer hjem. Turen endte der den startet kl. 19.35 på Langebru. Takk til alle som bidro til at turen ble så vellykket.

Knut Sommerstad





De siste 9 år har jeg pleid å besøke Citromobile utenfor Amsterdam.

De første årene sammen med fruen, og de siste årene sammen med min sønn Knut, som også lider av forkjærlighet for Citroëns A-modeller, (2CV, Dyane og Ami).

Dette er et marked med mange utstillere av verktøy og nye/gamle reservedeler til alle typer eldre Citroëner. Det man ikke får tak i her, får man som regel ikke tak i andre steder heller. Utstillingen er 2. lørdag/søndag i mai hvert år, med unntak av i 2020 da det er avlyst da utstillingshallen allerede var booket.

Vi har gjerne kombinert dette med et besøk hos den nederlandske Amiklubben på lørdag ettermiddag (Amihimmelen).

På søndag har vi pleid å ha litt ledig tid, og for to år siden, fant vi ut at vi skulle ta en tur til Zandvoort-banen som ligger litt utenfor Amsterdam. Frem til 1985 ble det Nederlands Grand Prix kjørt der, senere brukt til formel 3 og diverse andre arrangementer.

Da vi var der, var det ikke noe løp, men de drev med 'øvelseskjøring' med forskjellige biltyper.



måtte bøye seg for sønnens inderlige ønske om å slippe ut av skolen og begynne i lære som sykkelmekaniker. Han begynte i en beskjeden rolle på lageret hos Ceirano for kort etter å avansere til bokholder, selv om han tilbrakte det meste av tiden i verkstedet for å lære, og å prøve seg frem med forskjellige verktøy.

Han ble i fyr og flammer da Ceirano ville prøve å bygge en bil etter konstruktøren Facciolis tegninger. I 1898 var bilen ferdig og den høstet stor oppmerksomhet på grunn av sin elegante og hensiktsmessige utførelse. Dessverre hadde disse herrer ikke økonomiske midler til å sette bilen i serieproduksjon, så det ble dannet et aksjeselskap (med Fiat som hovedaksjonær) med Faccioli som teknisk direktør mens Vincenzo Lancia tok seg av utviklingsavdelingen. Vincenzo hadde ikke bare et fantastisk mekanisk håndlag, men også en meget god hørsel, som med usvikelig sikkerhet registrert selv den svakeste mislyd i en motor.

Sine første triumfer i utviklingsavdelingen feiret han relativt ubemerket, men som racerkjører for Fiat ble han kjent som en meget habil fører, og vant løp som det 370 km lange løpet Coppa Florio i en 10,5 liters Fiat i 1904 samt Targia Florio i 1907.

Fiat-konsernet var i løpet av noen år blitt en stor og tungrodd organisasjon hvor Lancia følte seg etter en tid satt i en bås, som han måtte ut av "for å kunne tenke og skape i frihet". Han sluttet og i 1906 grunnla han

Da første verdenskrig brøt ut produserte Lancia Theta modellen. Den hadde elektrisk lys og selvstarter. Under krigen ble det produsert militærbiler basert på Theta.



sammen med sin venn og kollega Fogolin Claudio sitt eget firma Lancia & C. Den første Lancia vogn ble bygget det følgende år og baserte seg mye på erfaringer fra racerbanen. Det var en liten vogn med en hurtiggående motor på 14 hk ved 1450 o/min, det var imponerende i 1907. Den hadde kardang overføring til bakhjulene som var en dristig nyhet, videre hadde vognen et usedvanlig lavt tyngdepunkt. Alt det mekaniske var omhyggelig gjennomarbeidet og av glimrende kvalitet som beviste at den ferske konstruktøren visste hva han drev med! I årene frem til første verdenskrig kom flere modeller av samme kvalitet, uten at de viste noe avgjørende

avvik fra vanlige bilkonstruksjoner. Først etter krigen, i 1919 kom Lancia med en virkelig sensasjonell konstruksjon. En 12 sylindret motor i V-form støpt i en blokk. Denne 6-liters motor ble monteret i et velbygget chassis som fikk en begeistret mottagelse på utstillinger i Paris og London. I tillegg til den 12- sylindrede luksussmodellen lanserte fabrikkens Kappa serie med 4 sylindret motor som var nesten uutslitelig, senere kom modellene Dikappa og Trikappa. Disse rare navnene burde skrives med greske bokstaver for Lancia brukte det greske alfabet som navn på de forskjellige biltyper. Da dette var opprullet ble en lang rekke biler fra Artena i



Det italienske bilmerket Lancia (lansé på italiensk) kan vise til en lang historie om nyskapende ingeniørkunst vedrørende bilkonstruksjoner, som få andre selskaper har klart. Fra starten av utviklet de mange spesielle modeller som ble godt mottatt for dyktig håndverk og fremragende kvalitet. Av den grunn var bilene dyre så det ble aldri noen masseproduksjon eller storsalg av Lancia. Fabrikken har hele tiden holdt på sin filosofi om å utvikle nye ideer og konstruksjoner. I perioden fra 1950 til 1980 presenterte de en mengde personbiler og spesielt rallyvogner med fantastiske kjøreegenskaper som vant mange løp og gjorde Lancia merket berømt verden rundt. Men som med mange andre kjente bilprodusenter har merket i de senere årene falmet, og druknet i SUV'er og

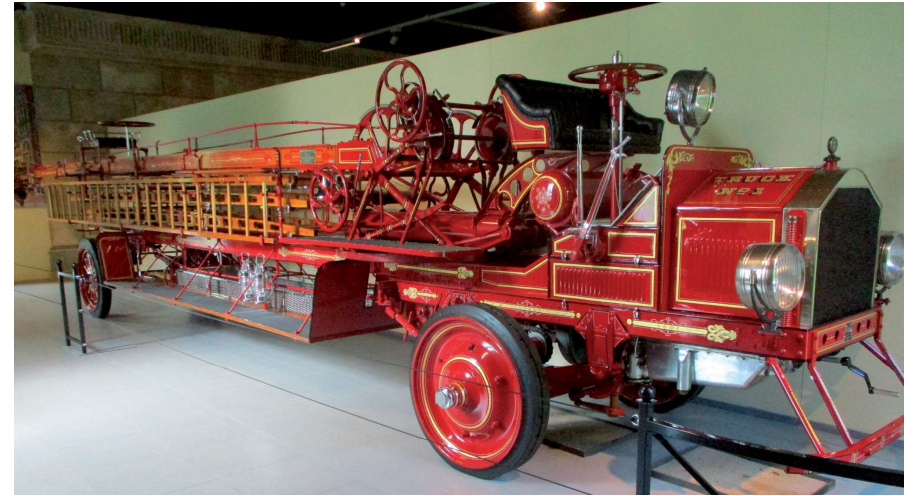


elektriske kjøretøy fra de store fabrikkene. I dag tror jeg ikke Lancia selges utenfor Italia, og det de tilbyr er en liten avart av en beskjeden Fiat.

Vincenzo Lancia (1881-1937)

Foreldrene til Vincenzo, het Cavalier Giuseppe Lancia og Marianna Orazzi. Faren var en dyktig og fantasirik foretningssmann som fabrikkerte hermetikk og tjente en solid formue på å frakte frossent kjøtt fra Amerika til Krim. Resultat av denne kjøtteksport var at familien Lancia flyttet til et større hus

i det gamle Turins elegante strøk. Bak huset hadde naboen Giovanni Ceirano en sykkelfabrikk, hvor Vincenzo Lancia var å finne, når han ikke var på skolen som han inderlig hatet. Han var nummer tre av en soskenflokk på fire. Ceirano kunne adskillig mer enn sin mekaniske ABC, og under hans påvirkning fikk Lancia Junior grundig kjennskap til mekanikk i alminnelighet og sykler i særdeleshet. Resultatet ble at Lancia Senior som også var en tanke opptatt av oppfinnelser og nye prosjekter,



I år, fant vi ut at vi skulle besøke Louwman museum som ligger i utkanten av Haag (<https://www.louwman-museum.nl/>), for vi kjørte hjemover. Dette går for å være et av verden største privateide bilmuseer, og har en imponerende samling av kjøretøyer, ca. 250 enheter, fra de aller eldste og frem til 50/60-tallet. Dette innbefatter både hestevogner, sykler og motoriserte kjøretøyer. I tillegg er det utstilt alle slags bensinpumper og forskjellige typer rekvisita, bygd opp gamle verksteder etc.

Jeg skal ikke forsøke å beskrive det som er der, men henvise til hjemmesiden over, hvor det som finnes av kjøretøyer er vist, men ikke i den settingen de står i i museet. En stor del av kjøretøyene er der fast, mens det er noen som ruller i forbindelse med temastillinger. Museet ligger forholdsvis landlig til, og med GPS er det ikke noe problem å finne det. Det er en stor parkeringsgarasje i kjelleren, så parkering er ikke noe problem. Hvis der er problemer med å få med sin bedre halvdel på et slikt museums-

besøk, kan det lokkes med en vititt til Keukenhof (<https://keukenhof.nl/en/>), et gigantisk hageanlegg med enorm blomster flora, så får man heller svelge noen kameler. Dette er på sitt mest blomsterrike i april.

Hans Glesne

Det skal legges til at Hans Glesne har en sønn til, Espen, men han deler ikke den samme sunne interessen. Han vil heller holde på med gamle VW og Vespa!

Bjorn Sand

DA ER DET SLUTT FOR BEGYNNELSEN



De første motene vi avholdt i Kongsberg Automobilselskap fant sted på Aas Kafeteria.

Nå er dette bygget historie. Sist host ble det brent ned som en del av en brannøvelse.

Veiomleggingen satte en effektiv stopper for videre muligheter, og hva som eventuelt kommer i steden vil tiden vise.

Bjorn Sand



SOMMERTUR TIL SKAGEN



Utlukten sammen med danskene ble avsluttet på et utsiktspunkt ved Frederikshavn.

Turkomiteen hadde igjen lagt opp til en ny sommertur. Etter fjorårets tur til Roros med mye kjøring gjennom noen av Norges flotteste daler og fjell, ble det lagt opp til en tur med mindre kjøring og vekt på det sosiale, med god mat og godt drikke på Danmarks nordspiss, Skagen.

Etter en gortidlig start klokka 5 om morgenen, kom vi oss med danskebåten til Hirtshals og til Skagen. Vi var i alt 38 biler og 77 personer, og vi bodde på Color Hotel Skagen under hele oppholdet.



Dag 2 var vi på utflukt til Ørnereservatet. Til tross for at regnet strømmet ned, fikk vi se en fantastisk oppvisning med falker og ulike ørner.

Det er utrolig at det er mulig å trene opp ville fugler å være på lag med sine trenere slik vi fikk se.

Neste dag var en fridag uten spesielle aktiviteter, og da solen var framme, koste noen av deltagerne seg i Skagen med god fiskemat på en av de mange havnebroene på havna, blant annet Trine, Øyvind og Inger på bildet til høyre.



Temakonferansen i LMK ble avholdt på Gardermoen 17. -18. Januar.

Representanter fra LMKs 142 medlemsklubber kom sammen og delte erfaringer og tanker om fremtiden. Pr 01.01.2020 var det 50.000 medlemskap registrert i LMK.

Freitag innledet styreleder i LMK Torbjørn Evanger møtet og generalsekretær Stein Christian Huseby tok opp aktuelle ting så som LMK forsikring. LMK har kun to inntektskilder og det er medlemskontingent fra klubbene og provisjon på forsikringene fra IF.

LMK har to ansatte og 5 styremedlemmer på frivillig basis. Forsikringsordningen er forenklet, slik at du ikke trenger besiktigelse eller bilder når du skal forsikre. Dette gjelder inntil kr 300.000,-. Over dette beløpet må det dokumenteres med bilder og godkjenning av besiktigelsesmann.

Ved tegning av forsikring ringer du 21 49 50 37. Da kommer du til medarbeideren i Bodo. Dersom det ikke svarer på dette nr kan du bli satt over til annen if ansatt som kanskje ikke kjenner LMK forsikringsavtalen. Det er jo flere hundre ansatte i if og ikke alle kan svare deg.

Det er altså 21 49 50 37 som gjelder.

Priser:

Helforsikring før 1959	Kr 465,-
Helforsikring 1960 - 1990	Kr 495,-
Blivende klassiker	Kr 1800,-
Lett mc /moped	Kr 295,-
Lager og rest. forsikring	Kr 295,-
Egenandel	Kr 2000,-
Egenandel redning Norge	Kr 200,-
Egenandel redning utland	Kr 500,-

Det ble stilt spørsmål om hvorfor Amcar og LMK forsikring ikke hadde samme priser.

LMK forsikringen går direkte gjennom IF og LMK mottar provisjon fra IF.

Du må være medlem i en klubb tilsluttet LMK.

Amcar forsikringen tegner du gjennom Amcar. Amcar beregner seg den provisjonen de må ha og du må også betale medlemskontingent i Amcar for å få denne forsikringen. Det er IF som også her er selskapet.

Lørdag var det sikkerheten på våre kjøretøy som stod i fokus.

Rjukanulykken og havarikommisjonens rapport stod sentralt. Det faktum at 5 menneskeliv hadde gått tapt bidro til en enorm medie-interesse.

Mye av fokuset ble rettet mot ulykkesbilen som var fritatt for PKK og at den ikke hadde sikkerhetsbelter.

Statens Havarikommisjon ble raskt koblet inn i saken og det ble avdekket at det hadde vært mangler ved bilens bremsesystem. Mange mente at ulykken måtte få et etterspill i form av regelendringer knyttet til veteranbiler.

Amcar og LMK mente at et enkeltstående ulykkestilfelle ikke kunne være retningsgivende for hvorvidt veteranbiler presenterer en fare i trafikken. Også vegdirektoratet gikk ut i mediene og bekreftet informasjonen fra Amcar og LMK.

Det foreligger ikke statistikk som viser at veteranbiler er hyppig involvert i trafikkulykker.

Årsaken til ulykker er ofte sammensatt.

Tekniske forhold ved den aktuelle bilen.

Forhold knyttet til fører/eier av kjøretøyet.

Andre forhold som vei, fore og topografiske forhold.

TEMAKONFERANSEN 2020



Hva kan bevegelsen lære av Rjukan-ulykken?

Hvordan kan vi forhindre at dette ikke skjer igjen?

Kjøretøyorganisasjonene mener PKK bør bestå i nåværende form.

Positive til at kontroll av bremsevæske blir en del av PKK. Regelverket for bevaringsverdige kjøretøy må tilpasses slik at disse kjøretøy kan oppgraderes der hvor det er mulig - forutsatt at eier ønsker dette. F eks sikkerhetsseiler.

Trafikal opplæring slik at fører har en bedre teknisk forståelse av mekanikkens muligheter og begrensninger.

Det er i dag registrert ca 120.000 veteran kjøretøy i Norge.

Hva kan vi som klubb gjøre?

Vi må sørge for god kompetanse rundt eget kjøretøy.

Holdningsskapende arbeid som setter fokus på teknisk tilstand. Kanskje få istand en form for kontroll av bremsesystem og styring.

God kunnskap gir rett bruk som sikrer aktsomhet og kompensere for manglende sikkerhetsutstyr i eldre kjøretøy.

Etter lunsj lørdag var temaet: Vi lærer av hverandre.

Flere klubber fortalte om, og kom med eksempler på hvordan de arbeidet for å fremme veteran kjøretøymiljøet.

En av disse var MHKD v/Jan Roger Sand Olsen som fortalte om ungdomsgruppa som er kommet i gang igjen på Burud. 9 ungdommer møter hver tirsdag til kyndig veiledning i reparasjon av gamle biler og motorsykler. Av disse 9 er det faktisk 2 jenter. Etter endt innsats serveres polser og brus. Et meget godt tiltak.

Hva kan KAS gjøre for å fenge interessen til de unge?

Kom gjerne med forslag!

En liten info. Gjennomsnittsalderen i LMK klubbene øker med 1,2 år pr år!

Håper dere har fått et lite innblikk av hva der jobbes med. Benytt vinteren til litt kjærlig stell av den gamle doningen!

Ronald Andreassen
formann



Bildet viser KAS medlemmer i full sving med å frakte beboere fra Eiker-tun til Sundhaugen.



Kongsberg Automobilselskap på tur med beboere fra Villa Skar og Grevlingstien! Bussen til MHKD var i bruk med Tor Anton Hassel som sjåfør.



Medlemmene i KAS stiller ut bilene på Labro under Labrotorsdag



Høydepunktet på oppholdet ble en fellestur med danske veteranbilvenner fra Dansk Veteranbiltur Nord. De tok oss med på en flott runde utenfor allfarvei i Nord-Jylland som de færreste av oss hadde kjørt på før. Underveis fikk vi servert lunsjbuffet på Hotel Tannishus i Tversted.

Som en takk for samarbeidet overleverte formann Ronald den kjente statuetten av Birger Ruud. Danskene ble også invitert til å delta på Kongsbergknekken i 2020.

Bjorn Wennberg





SLIKT BØR
IKKE SKJE!

I 2019 var det 20 år siden min Tudor kom på veien etter restaurering, og 17. mai skulle Forden luftes med en tradisjonell Drammenstur, men den stod og furtet og ville ikke starte.

Noen dager senere ble det feilsøking, og ingen gnist var å oppdrive. Jeg har i alle år kjørt med elektronisk tenning, men nå ble det stifter og kondensator. Under montering av "ny" fordeler ble det oppdaget drypping fra vannpumpe, og dermed ble det ny vannpumpe og ny viftereim også.

Det ble litt prøving og feiling før tenningen var justert slik den skulle! Nå har det seg slik at jeg har utkjøring til E134, og det er til sine tider stor trafikk. Flere episoder gjennom 30 år hvor man "kaster seg ut" i en for liten luke har gjort at en har tenkt tanken at en dag smeller det!

Under en prøvetur med Tudoren etter en tenningsjustering sto jeg å ventet på en passende luke. Fra byen kom Timebussen og bak den var det luke til en traktor, og jeg kjørte ut etter bussen. Jeg rakk akkurat å se siden på en Golf før det smalt. Like bak bussen lå denne gjemt, - den lå litt inn mot midten av veien for å svinge inn til en butikk på venstre side. Hadde jeg sett meg for bedre hadde jeg selvfølgelig sett den! I en støvsky så jeg Golfen kjørte ut til siden med bakre støtfanger hengende etter sammen med ryggselesorene som en uttullet juletrebelysning.

Jeg fikk parkert Forden ved veikanten og gikk fram til Golfen, - glemte å se på Forden i fortjamselsen.

Nå får jeg vel en på trynet, tenkte jeg, men det gikk bra! Damen som kom ut av Golfen var en tidligere kollega, så det ble en klem isteden.

Vi ble enige om å flytte bilene inn på min gårds plass. Dermed ble støtfangeren hengt midlertidig på igjen slik at bilen ble kjørbar.

Så gikk jeg tilbake og tok Forden i

øyensyn: - Det var ikke et merke på den! Den plastgreia bak på Golfen, som kalles støtfanger, hadde huka seg på fjærstølet som er støtfanger på Forden, og dermed var slaget tapt. Det ble fylt ut skademelding, og dama har sannsynligvis hel bil igjen nå! Jeg har blitt litt mer forsiktig, og gleder meg til at E134 blir lagt i tunnel forbi oss i løpet av uoverskuelig framtid!

Bjorn Sand



Foto: Laagendalsposten



Foto: Laagendalsposten

På tross av noe ustadigt vær var det 77 som stilte til start. I vekslende vær kjørte deltagerene innom 5 poster av forskjellig karakter. Mange blide fjes å se langs loypa.

Innkost på Kirketorget i ett øspøsende regnvær, men flere holdt ut og overvar premieutdelingen.

Vinnerbilen med Rune Laugerud, Kongsberg, Volvo 244, avbildet til høyre, på vei ut fra start.



Foto: Laagendalsposten

Class	Start nr	Navn	Bil	Årgang	Poeng
1	8	Rune Laugerud	Volvo 240	1989	21,25
2	39	Kris Lucien Decebron	Porche 911 SW	1980	21,63
3	66	Geir Helge Svendsen	Ford Escort RS 2000	1978	22,22
4	2	Anita Tonby	Opel	1979	26,27
5	24	Knut Walland	Auto Union 1000 S Cupé DL	1963	27,00
6	21	Frank Laupet	NSU TTS 1000	1969	29,65
7	70	Øyvind Ro	Mercedes E300 D 4Matic Manuel	1988	30,06
8	46	Jon Ole Bekkhus	Volvo Amazon	1959	30,38
9	48	Ole Chrastian Renskaug	Chrysler Royal Rumble Seat Cupé C18	1938	30,48
10	62	Vebjøn Ruud	Citroen Traction Avant 11 B Normal	1950	30,56

HVA SKJER I GARASJEN



Etter å ha hatt alle de sorte delene til Cabrioleten i Sandefjord til lakkering, og fått hakeslepp av regninga, kontaktet jeg Tuven Billakkering på Notodden for lakkering av karosseriet. Sittende på Timebussen hjem fra USA-tur sist høst fikk jeg melding om at den første fargen var ferdig lakkert. Et par dager etter var jeg på Notodden og maskerte for farge nummer to, og denne ble sprøytet samme uka. Mandagen påfølgende uke ble karosseriet hentet og flyttet over på ramma. Prisen for dette ble absolutt spiselig, og resultatet meget bra. Nå står striping for tur, for sluttmontering av bakskjerm og resterende deler. Deretter trekking innvendig og montering av kallese. Den blir klar til 17. mai, et eller annet år! Redselen for å bli helt ferdig er absolutt til stede! For hva skal man drive med da?

A Ford Cabriolet har for tiden selskap i garasjen av en fremmed fugl i mine omgivelser, og A Ford Tudor måtte også denne vinteren stå i Tonsberg sammen med andre A Forder. Det står en Mini 1975 i garasjen. Denne tilhører Magnus, sønnen til kona, og ble påbegynt som et fellesprosjekt for han og faren flere år tilbake. Den ble av faren og meg gjort klar som en overraskelse på hans fødselsdag sist sommer, og venter på noen små justeringer for den kommer på veien. Den er nå godt tildekket slik at det ikke skal bre seg engelsk syke i garasjen.

Bjorn Sand

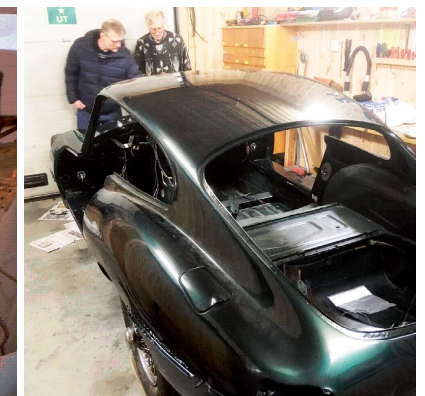
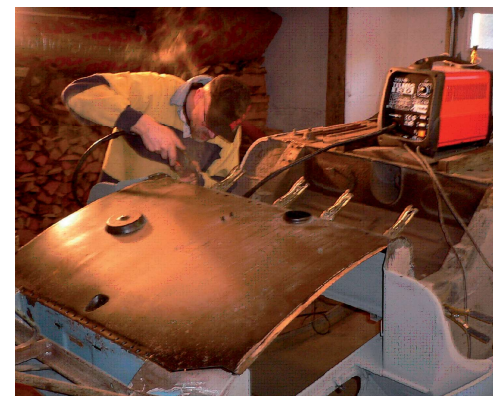
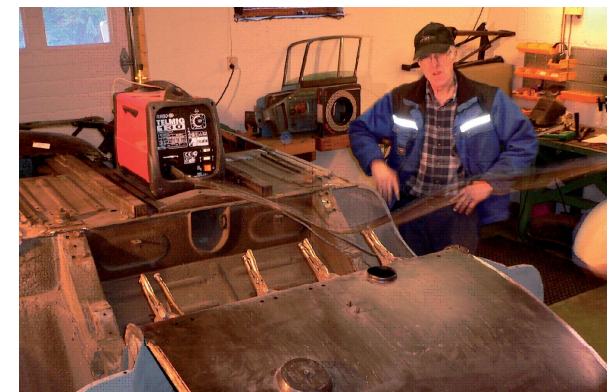


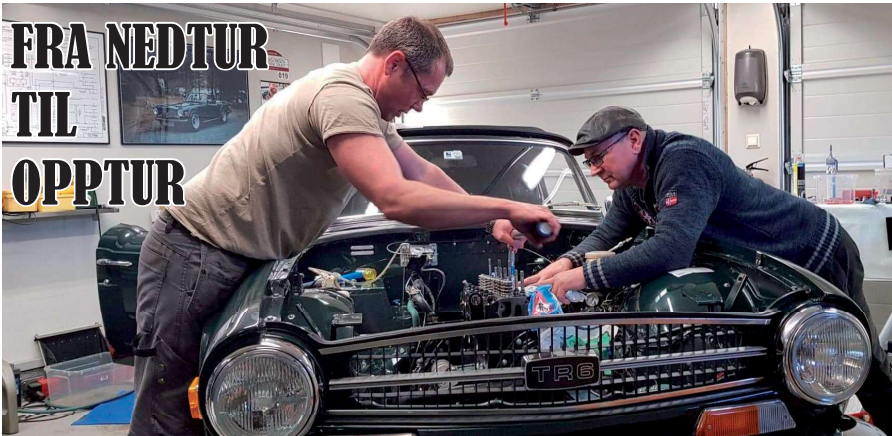
GARASJEBESØK I PASSEBEKK



Hva foregår i garasjen til Einar Lund? Jo, det skal jeg fortelle litt om, her står det en Jaguar E Type under oppbygging. Bilen kom til Norge i 1995, det var hans sønn Svein Martin, som hadde studert i England, og kom kjørende hjem i denne bilen. Ivrig som han var begynte han å demontere den ganske fort, noe mange gjør, selv om bilen var i relativt grei stand. For mange ender det da opp med at tiden ikke strekker til pga. arbeid og familie, slik ble det også i dette tilfelle. Bilen ble stående uten at det ble gjort særlig mye på den, men i 2014 begynte Einar og ta litt tak i prosjektet, noe som resulterte i at arbeidet ble tatt opp igjen og bilen er nå nylakkert, bremses forstilling, bakstilling og det elektriske kabelnettet er nå som nytt. Einar regner med at den skal være på veien om et par år, kanskje sommeren 2021. Bilen er en 1966 modell og har opprinnelig vært lyse blå, men er nå lakkert i British Racing Green. Vi ser frem til å få den med i klubbmiljøet.

Knut Sommerstad





FRA NEDTUR TIL OPPTUR

Målet for vinteren 2018 - 2019 var å overhale girkassa. Det endte med full motoroverhaling og nye forgassere. En brå nedtur ble til slutt en skikkelig opptur.

Overhale girkassa

Etter sesongen 2018 var over bestemt jeg meg for å overhale girkassa i min Triumph TR6. Den hadde jamret seg lenge i første og andre gir, så jeg regnet med at det var noen slitte lager. Kassa gikk ut i begynnelsen av desember 2018 og ble etter hvert levert til Frode Roed på Åmot for inspeksjon og reparasjon.



Ett av nålelagrene hadde gått helt i oppløsning. Ikke rart denne laget unormale lyder. Deleliste ble satt opp og nødvendige deler satt i bestilling. Nyoverhalt girkassa sto klar i garasjen i begynnelsen av februar 2019. Takk til Frode for flott jobb!

Sprekk i motorblokka

Siden girkassa først var ute tenkte jeg det var fornuftig å bytte et par pakninger. Simringen bak på motoren er for eksempel fornuftig å skifte når girkassa først er ute. I tillegg var det på tide å

skifte bunnpannepakningen. Da jeg midt i februar slapp ned bunnpanna dukket det opp en stor overraskelse. Det hang blå dråper med frostvæske på veivakselen. Og der hører de over hode ikke hjemme. Etter en rask sjekk var det ikke tvil om hvor de stammet fra. Det var sprekk i vannkanalen som går langs sylinder 3 og 4. Århundrets nedtur var et faktum og jeg skjønnte at dette kom til å ta både tid og ikke minst koste en del å få fikset.

Ny motorblokk

Men hva gjør man ikke når man har gode venner og medhjelpere. Ikke mange dagene etter at feilen var påvist var «ny» motorblokk fremskaffet og Morten Engum og Morten Ellefsen stod klare for å hjelpe til med demonteringen.

Den gamle motoren ble løftet ut og demontert. Deler vi forventet kunne gjenbrukes ble lagt til side. Det samme



ble gjort med byttemotoren. Deretter ble alt tatt med til Red Racing Motor-technic på Sysle for å finne ut hva som skulle til for å få en fungerende motor ut av dette. Jan Wahl så over alt sammen og en plan ble lagt. Han så bl.a. raskt at den gamle blokka var boret til det maksimale, noe som gjorde at de gamle stemplene ikke kunne gjenbrukes. Seinerer har jeg har fått vite at dette kan være en medvirkende årsak til at blokka sprakk.

Bygge motor

Den «nye» blokka ble syrevasket, boret og honet. I tillegg ble veiva balansert og toppen fikk en sjekk av ventiler samt nye fjærer. Nye lager, stempler, råder, kjede, pakninger m.m. ble bestilt. I tillegg fikk alt



et strok maling for monteringen startet rett før påske. Heldigvis var påsken tidlig i 2019. Selve monteringen gjorde vi i garasjen. En spennende og lærerik prosess jeg gjerne gjør igjen. Den gamle motoren var i England for overhaling og ombygging til stage 2 i 2008. En jobb formidlet via Moss Europe. Da motoren kom tilbake så den flott ut, men det fulgte dessverre ikke med noe dokumentasjon på hva som hadde blitt gjort. Noe jeg heller ikke har klart å fremskaffe i etterkant. Den nye motoren er også bygget til stage 2, men nå har jeg full kontroll på alt som er gjort og alle delene som sitter i den. Så om noen er i tvil er det ikke noe problem å få rehabilitert en motor i Norge til en fornuftig pris. Spesielt om du har muligheten til å skru litt selv.

Forgassere

Derfor i prosessen med å bygge motor dukket det opp en gylden mulighet for å bytte forgassere. Bilen ble i 1972 levert med et stk. Zenith Stromberg forgassere. Under restaureringen og ombygging av motoren i 2008 byttet jeg disse til to SU HS6 forgassere. Noe som har fungert greit, men aldri optimalt. Det er noe med å dele bensin fra en forgasser til 3 sylindere. Dette er en motor som trenger enten en forgasser pr. 2 sylindere eller 3 doble. Jeg gikk for det siste alternativet og fikk tak i 3 stk. brukte Dellorto DHLA 40 F. En type forgasser det ikke er mulig å kjøpe nye, men de er å få tak i brukt og det finnes flere som leverer gode reservedeler. Jeg bestemte meg for at dette måtte jeg kunne klare å finne ut av selv, og med god hjelp fra Morten Engum overhale jeg disse på benken hjemme i garasjen. De fikk en grundig rengjøring i tillegg til nye pakninger, choker og dyser. I tillegg monterte jeg Facet elektrisk bensinpumpe og Malpassi Filter King trykkregulator.

Lambda

Å sette opp og tune tre slike forgassere er det i utgangspunktet anbefalt å få hjelp til av noen som har rullende landevei. Dette siden det er viktig å få balansert dem riktig og ikke minst finne riktige dyser. Det er i alt 5 skruer å stille på og 7 dyser på hver av de tre forgasserne. Men er man litt tålmodig og interessert

i å finne ut av det er alt mulig. Jeg fant en bok som forklarer de viktigste prinsippene på nettet, «How to build and powertune Weber and Dellorto». I tillegg monterte jeg en lambda sonde nederst på eksosmanifolden. Dette, sammen med vakuumplokker som gir muligheten til å balansere hvor mye hvert forgasserrør suger, har gitt meg muligheten til å justere forgasserne selv. Siden jeg ikke har rullende landevei blir det riktignok mer prøving og feiling for å finne den riktige kombinasjonen av dyser. Men det er en spennende prosess jeg trives med å forske på. Litt nerd må det være lov å være. Det er hevet over en hver tvil at jeg har fått en bil som både går bedre og høres bedre ut enn den gjorde tidligere.

Luftfilterboks

Uansett hvilke forgassere man setter på bilen trenger de luft. Og gjerne så kald luft som mulig uten at det iser. På en TR6 kan dette være en utfordring siden luftinntaket på forgasserne og original luftfilterplassering er rett over eksosmanifolden. Jeg har derfor tidligere kjøpt et luftfilter fra Goodparts som er montert foran radiatoren. Luften fores fra dette til forgasserne via en boks som monteres der luftfilteret normalt er plassert. Løsningen fra Goodparts er å få til SU og Stromberg, men dessverre ikke til Weber og Dellorto. Heldigvis har jeg en far, Bjørn Sand, som har jobbet litt med plater tidligere. Han laget en ny boks til meg i rustfritt stål. Denne ble laget akkurat så stor at

det var mulig å få plassert trakter på hvert forgasserrør for optimal luftgjennomstrømming.

Stor takk!

Til slutt må jeg rette en stor takk til Morten Engum og Morten Ellefsen for god hjelp og psykisk støtte gjennom hele vinterens prosjekt. Dette hadde tatt tid uten dem!

Runar Sand

