

AUTOMOBIL

Chaufføren

2010



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

ÅRSBERETNING

Kongsberg Automobilselskap har lagt sitt 14. driftsår bak seg. Medlemsmassen er redusert noe i forhold til tidligere p.g.a. strykning av medlemmer som ikke betaler eller ikke gir lyd fra seg mht på oppsigelse av medlemskap.

En av våre veteraner Bjørn Thor Andersen har gått bort. Vi var 168 medlemmer ved årsskiftet mot 187 samme tid i fjor. Det har vært et ordinært driftsår med medlemmer, flere turer til fjern og nært og vi har gjennomført Kongsberg knekken for 11. gang.

Styret har bestått av :
Formann: Bjørn Evensen
Sekretær: Pål Kjeldsberg
Kasserer: Knut Gunnar Lie
Styremedlem: Geir Olsen
Varamann: Einar Lund

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

Det er også mulig å kontakte styremedlemmer privat. Styret har avholdt 2 styremøter i løpet av året.

Av viktige saker kan nevnes:

Møteopplegg, utflukter
Planlegging for årets julebord og møteplan for 2011

Medlemsmøter 2010

Medlemsmøtene avholdes i storsalen på Laagdalsmuseet hver andre mandag i måneden, untatt i juli og desember.

Novembermøtet ble avholdt i Varmestua i Funkelia skianlegg.

11.januar

Tore Næss fra Dresser Rand holdt ett meget fengende foredrag om gassturbiner, fra gamle KV til sammenslåing med Dresser og fram til i dag. Vi ble, som de første utenfor bedriften, innviet i nykomlingen som er en oppgradert versjon av KG2. KongsbergKNEKKEN arrangeres 14. august, Knut Sommerstad og Sæbjørn leder denne. Tanker om å samarbeide med klubbene i Sigdal, Nore og Uvdal, Notodden og Rjukan i en eller annen sammenheng ble luftet. Til turen til Øland er det 38 påmeldte, vi har plass til 40, så om noen vil være med i tenk på kontakt med Bjørn Wennberg snarest. Det var 36 framøtte.

8.februar

Årsmøte ble avholdt med 37 medlemmer til stedet.

De av styremedlemmene og andre funksjoner som var på valg, tok alle gjenvalt.

Etter at det seremonielle var over, ble det bestemt at Ronald går videre med innkjøp av t-skjorter og Tor Anton forsøker å få laget vognermerker til vi skal på tur til Øland.

Det kom også forslag fra Ulf Vidar om tur til Nore og Uvdal på forsommeren. Tor Wangen skulle sjekke forholdene.

Tradisjonen tro med påfølgende sosialt samvær med pizza fra Jonas B. Gundersen.

8.mars

Medlemsmøte med 61 fremmøtte medlemmer med støttekontakter. Dagen tema var 50 og 60 tallets moter og duppeditter. Presentert av Trond Vestad og Linge Midtsjø fra butikken FØNIX i Halden. FØNIX handler med alt mulig: Jukeboxer, musikk, klær, bøker og mye-mye mer. I tillegg til handel er de også involvert i motorhistoriske aktiviteter.

12.april

Månedens møte var en tur til Mjøndalen og garasjen til Gunnar Kristiansen. 30 medlemmer tok turen

Gunnar Kristiansen har bygget en imponerende garasje i 2 etasjer og hems, med plass til 3 biler og en samling av radioer og annet. Kaffe og vaffer ble servert mellom to Buick'er, mens den 3dje bilen ble henvist utendørs for å gi plass til KAS, mens vi så filmer fra KAS vestlandstur og diverse arrangementer på 70-tallet.

10.mai

Buick-klubben måtte dessverre melde avbud, så det ble ingen Amcar aften. I stedet ble det en sosial sammenkomst med 32 medlemmer, som kom med 17 gamle biler. 2 av disse var nye/nyrestaurerte av året: Svein Kallerud stilte med nyinnkjøpt Porsche 911 og Runar Sand med sin nyrestaurerte Triumph TR6.

30.mai

Vårtur Hurumlandet rundt. Det møtte opp 19 biler ved sorenskrivergården i Hokksund, ved Nedre Eiker kirke kom det til 3 biler. Så gikk turen til Åros brygge hvor vi inntok medbrakt fomiddagskaffe i finværet. Rett over brygga så vi herskapsboligen til Morten Harket.(fórhendværende Kongsberg gutt)

Så gikk turen langs sjøen til Toftø og videre til Holmsbu hvor vi not en bedre lunsj i flotte omgivelser. Derfra kjørte vi til Verket og tok ferga over til Svelvik. Turen gikk så til Sande hvor vi skilte lag for korteste vei hjemmover. Bjørn Wennberg og frue møtte oss i Holmsbu, så totalt var vi 23 biler med på turen. Fint vær og fin tur! Formannen ber meg rette en STOR TAKK til de som møtte opp og kjørte med oss på turen Hurumlandet rundt på søndag. Det gleder oss som arrangør og er med på å skape miljø og samhold.

14.juni

Sommeravslutning 2010 på Sundhaugen: Det møtte 57 personer på sommeravslutningen på tross av været som ikke var på vår side i dag. Tor Anton og Erik sto for god grillmat og Gunnar hadde kjøpt inn tilbehør, så alle fikk nok mat. Tradisjon var det loddsalg med både vin og kranssekake. Tor Anton hadde med klubbmerke i emalje til kr 200.

Dette var fint og kan anbefales.

FORMANNENS SPALTE

Ja, så har vi allerede feiret inngangen til 2011, og er over en måned inn i det alt.

Det er fortsatt laaaaangt fram til bar bakke og behagelige temperaturer dessverre. Uansett, det går i alle fall den rette veien nå. Ferdig med februar så ser alt litt lysere ut og det får være en mager trøst fra formannen.

Både styret og Eiker turservice er for lengst i gang med planlegging og forberedelser til årets aktiviteter. Jeg håper og tror at flere av dere vil sette pris på opplegget for 2011.

Ut i fra svært gode erfaringer fra 2010 vil du ikke merket store endringer i forhold til dette. Ut fra medlemmenes ønske ble det arrangert 2 kortere turer i tillegg til langturen. Oppslutningen var meget god og med bakgrunn i dette er planen klar for året. Kun detaljer gjenstår for samtlige turer.

Når dette skrives har jeg fått melding om hele 52 påmeldte biler på langturen til Sverige. Vi ender vel snart opp som et reint turistbyrå med hovedkontor i Hokksund og et mindre avdelingskontor på Kongsberg!!!!!!!!!!!!!!

Det legges mye jobb i dette og det med stor glede og iver. Helt ulikt mange andre klubber som sysler med gamle kjøretøy. Vi er faktisk som den berømte kjerringa mot strømmen.

Vi lykkes med noe som mange andre mislykkes med. Hvorfor det da? Ene og alene på grunn av deg som melder deg på og stiller opp.

Flere og flere vil bli med oss, og tilbakemeldingene er så positive og hyggelige så en reint kan ta til tårene. Selvfølgelig kan ikke alle gjøres til lags. Det forventer vi heller ikke. Det skulle bare mangle. Vi tåler kritikk og tar dette som et positivt tegn på at folket er engasjert.

Kongsberg Automobilselskap er et friskt pust på kulturfronten ingen tvil om det. Det skal være trivelig å være medlem her og for å overleve og forbedre oss som en aktiv veteranbilkubbe er vi avhengi av deg.

Din kritikk eller ditt innspill kan gjøre oss enda bedre enten du er passiv, litt engasjert og interessert eller rett og slett skikkelig interessert. Det er litt tungt av og til og finne passende tema til møtene.

For inneværende år er det meste i boks.

Jeg maser om innspill på nesten hvert eneste møte. Du har faktisk et helt år å tenke deg om. Noe må du da klare å komme opp med. Du behøver ikke akkurat å foreslå strikking eller kakebaking, men utover det er intet forslag for dumt.

Det som er dumt er at vi til slutt ender opp som en rein syforening eller prateklubb på møtene våre. Koselig det, men over litt tid tror jeg ikke folket gidder å komme.

Det miljø vi sammen har klart å skape er litt utenfor foreningsstandard vil jeg påstå. Det må vi ta vare på. Det smilet, det humøret og den humoren er gull verdt. Ta vare på hverandre og prat med hverandre og ikke om hverandre.

Vi skal fortsatt møtes uten å se ned eller til siden og vårt motelokale blir Laagdalsmuseet fortsatt. Dette funker bra og jeg har inntrykk av at nå trives her. Vi finansierer leie av lokalet mer eller mindre med loddsalg og hvorfor skal vi overhodet vurdere noe annet lokale da?

Det å sitte som formann er svært så greit. Reine Kardemomme by. Her er alle snille og greie. Både røvere og kverulanter er enkle å hanske med.

Det utrolig er at det ikke er problemer med å få besatt verv. Det er også ulikt mange foreninger og klubber. Årsaken er kort og godt et topp miljø og minimalt med dagnadsarbeid. Dagnad tror jeg folk har mer enn nok av for øvrig. Til slutt vil jeg takke alle for året 2010. Du var med på å gjøre også dette spesielt.

Kom på møtene og delta på turene også i 2011!

Bjørn Evensen



REDAKSJONELT

Det er synd å si det fungerer bra redaksjonelt. Etter utgivelsen av forrige årsskrift mente jeg det var på tide å gjøre noe drastisk, og fikk elget meg inn på et styremøte.

På dette styremøtet ble vi enige om at det skulle plukkes ut ansvarlige for at det ble skrevet noe om, og tatt bilder fra, alle klubbens offisielle arrangementer.

Det var meningen at stoffet skulle skrives mens opplevelsene var ferske, slik at dette kunne tilfalle redaksjonen fortløpende.

På den måten skulle vi slippe nattarbeid den siste tiden før utgivelse.

I tillegg ble det utarbeidet et skjema styret kunne dele ut til de som kunne tenke seg å få kjøretøy eller prosjekter presentert i bladet.

Vi var enig om at dette skulle bli en brukbar løsning.

Utfordring er bare å få tatt det i bruk.

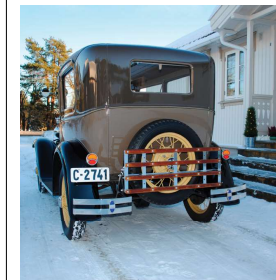
Jeg savner en holdning fra styret til hvordan internettensidene og årsskriftet kan brukes til beste for klubben.

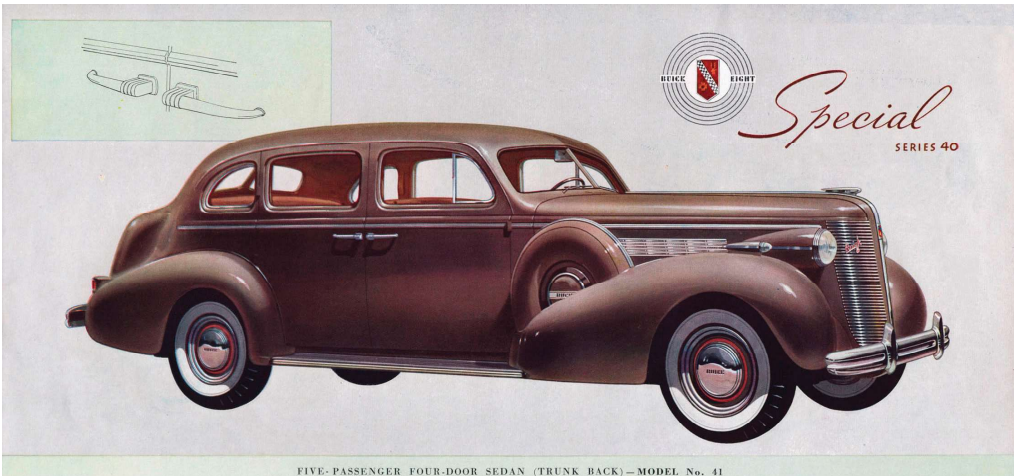
Det er gjennom disse mediene man når flesteparten av medlemmene, og da må det være fordelaktig å benytte mulighetene bedre.

Ingen av disse funksjonene er dekket av valgbare verv, og utføres frivillig. Jeg tror ikke at styret bør være redd for at noen av oss trekker oss fordi vi får noe mere å jobbe med.

Men blir vi ikke brukt, og må stå for det meste sjøl, går det kanskje verre!

En annen av bjørnene





FIVE-PASSENGER FOUR-DOOR SEDAN (TRUNK BACK)—MODEL No. 41



Min 1937 Buick Special Type 40 har tidligere gått på Kongsberg Våpenfabrikk. Det viser seg at KV ikke kjøpte den ny.

Bilen ble montert i København og kom til Norge med båten Kong Haakon 1. mars 1937. Den ble registrert første gang 3. april 1937 på Skipsreder J. Stenersen i Oslo. Nummeret var A-1829 eller A-7829, - det er vanskelig å tyde. Våpenfabrikken var altså ikke første eier slik man har trodd.

Det er usikkert når Våpenfabrikken kjøpte den, men den var i fabrikkens eie fram til 25. juni 1946 da Hans Ulleberg kjøpte bilen.

Kristian Halvorsen overtok bilen 3. mars 1995, og hadde den til undertegnede kjøpte den 23. juni 2009.

Gunnar Kristiansen



Denne doningen er observert i Kongsbergs fjerne omegn. Tydelig ombygget til helt andre formål enn den var tiltenkt. Redaksjonen håper inderlig at dette ikke har blitt skjebnen til bilen til Ole Christian Renskoug.

Heldigvis ser dette ut til å stamme fra en fire-dørs sedan.

Hva som har foregått inne i bilen tør vi ikke engang drømme om. Selv om flaskene er tomme er fremdeles ikke batteriet helt tomt. Det må da være noen deler som kan reddes?

1. - 6. juli

Sommertur til Øland. Vi dro avgårde med Københavnbåten 33 gamle biler i følge torsdag den 1. juli. Dagen etter kjørte vi over broen til Malmö og videre til Karlskrona for overnatting. Lørdag den 3. juli stilte vi opp bilene på utstilling og Nostalgia-festivalen i Ronneby. Her tok Aud og Jan Sandholt første pris for best bedekledning og sist men ikke minst første pris for beste bil. Det var stort å være normann i Sverige den dagen!!!! Så gikk turen til Borgholm på Øland hvor vi var i to dager for vi satte slutten hjemover. Vi hadde ingen uhell og de gamle gikk upåklagelig. Været var også helt topp på hele turen.

31. juli-1. august.

Høsttur til Uvdal/Haglebu.

Vi besøkte middelalderuka i Nore og Uvdal, deretter gikk turen til Haglebu og sosialt samvær med grilling og overnatting.

9. august

Det møtte 29 glade gammelbilkarere i finværet. Kveldens tema var forberedelse til Kongsbergknekken som kjøres på lørdag den 14. aug. Møtet startet med gratulasjon til Knut Sommerstad som fylte 60 sist lørdag, samtidig som han overasket hele selskapet med et besøk i Efterlåt kirke hvor han ble viet til sin kjære Unn Iren.

Formannen berømmet Bjørn Wennberg for gjennomføringen av Ølandsturen og Thor Wangen for turen til Middelalderuka med påfølgende overnatting på Haglebu.

Så var det Knut Sommerstads tur hvor vi gikk igjennom alle punkter i f.m. Kongsbergknekken 2010.

12. august

Labro-torsdag. KAS stilte med 35 biler på Labro, denne flotte sommerkvelden. Gutta i Vegvesenet fyrte opp steinknuseren, motorisert skinnegående trillebår og sist men ikke minst snofreseren fra Hardangesvidda. Det var dieselens sin det!

Kongsberg Brannvesen kom også med den gamle brannbilen som medlemmer i KAS har pusset opp.

Det ble et fin kveld med mange interesserte tilskuere.

14. august

Kongsbergknekken. Det etter hvert tradisjonelle veteranbiloppet arrangert for 11. gang i landlige omgivelser rundt Kongsberg. Godt vær, 114 deltagende ekvipasjer og godt kiosksalg!

13. september

Medlemsmøtet var viet "Der Stern", Mercedes Benz. Svein Ekornrød fra Skien kåserte om de ulike bilmodellene, særlig fra 50, 60 og 70 tallet, med et lite tilbakeblikk på førkrigsmodeller. 39 medlemmer var møtt opp for å høre på interessante detaljer om kvalitetsbilene fra Stuttgart, merkeklubber og deletilgang.

Formann Evensen beordret to minutter stillhet for å hedre Bjørn Thor Andersen.

11. oktober

33 medlemmer møtte og fikk høre Krogen fortelle om gamle biler i England, med særlig vekt på messing. En ukes tur i og rundt Beaulieu til private samlinger og museer. Deretter kjørte han filmer fra deltakelse i Styrkeproven på Bornholm i 2009. Litt tekniske problemer med lydanlegget, men et interessant møte.

8. november

Per og Peer Bakke (Sr og Jr) inviterte til møte i Varmestua i Kongsberg Skisenter med servering av kaffe og kaker, meget hyggelig. En stor takk til far og sønn Bakke! 41 medlemmer var tilstede. Kveldens tema var LMK's virksomhet, presentert av Bjørn Hvalby. Et omfattende og interessant tema, der forsikringsordningen opptok forsamlingen spesielt.

Et av våre medlemmer, som ønsker å være anonym, hag gitt ett større pengebeløp til foreningen.

3. desember

Årets julebord ble arrangert på Laagdalsmuseet. 59 feststemte deltakere, der over halvparten av medlemmene kom med følge. Vi ble traktert med en velkomstdrink før det velsmakende bord med tradisjonell julemat fra Grand ble servert med følge av øl og akevitt. Etter "taffelet" var det kunstnerisk ved visesangeren Geir Madsen fra Vestfossen som fremførte kjente viser av Evert Taube, Alf Prøysen og fler, og med strålende Juster-imitasjoner. Deretter ble servert kaker og kaffe og sosialt samvær inn i de små timer.

Formannen, vil på vegne av styret ønsker å takke disse tre personene for en ekstra innsats:

Bjørn Sand for mangeårig arbeid med Årsskriftet og kalenderen, Knut Sommerstad for ledelse av Kongsbergknekken og som representant for LMK i en årrekke og Bjørn Wennberg som klubbens turgeneral.

Pål Kjeldsberg, sekretær

Årets forsider er som de fleste vil se fra Ølandturen sist sommer, og viser Aud og Jan Sandholt som blir intervjuet av Goran Ambell fra Nostalgia-festival, etter at de hadde gjort rent bord i konkurransen. Konkurransen var hard, og mange hadde gjort seg umaken med seriøse forberedelser. Det er ikke dårlig da å kunne feie med seg begge premiene som ettermeldt og uforberedt. Uforberedt er kanskje å ta litt sterkt i, for Aud og Jan Sandholt stiller aldri uforberedt. Når de to drar ut på tur er det meste på plass og i orden

Bjørn Sand



AKSJON MOTOROVERHALING II



Inntrykk fra innmontering av en motor.

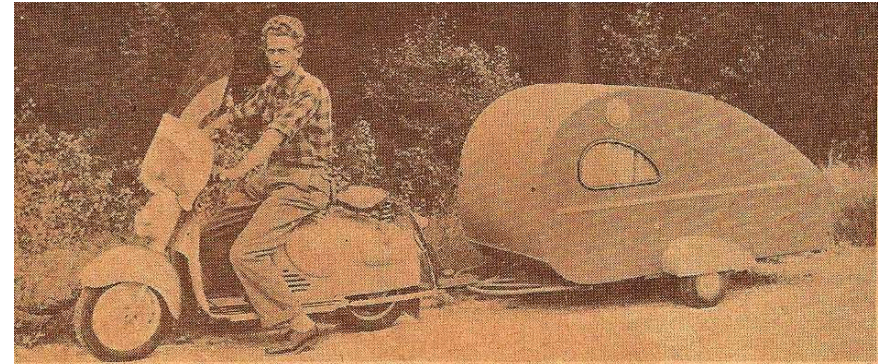
Lokalene til Hassel og Andreassen var denne dagen motorverksted. Et verksted med mange ansatte, men som til tider kunne virke noe toptungt. Administrasjon og planavdelingen var den største uten at jeg kunne se at den arbeidet særlig effektivt. Blandt de som arbeidet med selve motorinnstallasjonen var det svært mange som bare var med for å "holde" et eller annet, mens det stort sett var en mann som skrudde. Den tiden jeg var der var det en mann som lå under bilen hele tiden, - jeg kunne ikke se at han gjorde noe, men jeg tror ikke han sov, for jeg kunne høre han pratet litt innimellom. Kantinedriften derimot, den var svært effektiv selv om den bestod bare av en person. Dette bidro til at alle holdt humøret oppe, og motorene kom på plass som den skulle.

Bjørn Sand

I fjorårets årsskrift fortalte jeg om dugnadene ved uttagning av motorene på min 59 Chevrolet og at den ble levert til LJ-Trim AB i Karlstad. Her er forsettelsen. Etter at motoren ble demontert og tilstanden fastslått ble deler bestilt og motorene gjort klar for overhaling. For-gasserne ble satt bort til et annet firma. Jan Ericsson i LJ-Trim sendte stadig meldinger om framdriften. Noen over-raskelser ble det underveis, blant annet at holderen til oljefilteret var ødelagt, men gutta på verkstedet bygde nytt feste slik at jeg kan bruke et mer kur-rant filter. Den 12. mars reiste Ronald og jeg til Karlstad og hentet motoren. Motoren sto montert på et stativ, nylakkert og blank. Jeg må si at jeg var like spent som et barn på julaften før pakkene blir pakket opp. Motoren ble startet og den gikk rent og ikke en u lyd var å høre. Alt av bevegelige deler utenom veiv-akslen hadde blitt skiftet, og alt var veid og avbalansert. Den framsto som ny og det var bare en glede å betale regningen. Hele overhalingen var dokumentert gjennom bilder.

Lørdag 27. mars var det dugnad igjen hos Ronald og Tor Anton på Buskerud Industrivulk. Før dette hadde Tor Anton byttet ut eksosboltene på den ene siden. De var rimelig slitt. Tor Anton lagde også en ny overgang fra åndehullet i bakkant av motoren. Igjen var det Jan Sandholt, Knut Sommerstad og Magnar Røren som var sjefsmekanikere. Stein Erik Bjørgum, også kalt "presten", nå uten krage, sørget for at de 15-20 som var innom i løpet av dagen fikk servering av pølser med tilbehør. Ved 5-tiden var jobben gjort og bilen ble startet. Den fuska og hosta litt, men den gikk! Undertegnede retter hermed enn stor takk til alle som har vært med å hjelpe til med å få bilen på veien igjen slik at den ble klar for turen til Øland. Spesielt stor takk til Jan Sandholt, Knut Sommerstad og Magnar Røren som tok ut og satte inn motoren og til Ronald og Tor Anton som skaffet kontakt med LJ-Trim AB og for at de stilte verkstedet til rådighet.

Bjørn Wennberg



NORSK SCOOTER-TILHENGER

Bjørn Wennberg har funnet ovenstående bilde i Teknikk for alle nr. 10 1956, under tittelen "Norsk Scooter-tilhenger"

Og teksten sier som følger:

"På en scooter er det ikke plass til så svært mye bagasje, så det må jo være fint å få med seg en liten tilhenger når en skal på langtur. Og det har Thorbjørn Ljoterud, Skollenborg ved Kongsberg greid. Scooteren hans er en 125cc Puch Roller, og han har selv bygd en tilhengeren som er av aluminiumsplater og har soveplass til to personer. Den har kostet han ca. 6-700 kroner. Ljoterud forteller at sist sommer var på ferie i Tyskland og at han fint kunne kjøre med 50 km/t. På norske veier tar han seg lett fram med 30-40km/t. En flott idé, synes vi!"

Kanskje tilhengeren finnes enda, - gjemt på en låve i Sandsvær?

Her er en oppgave for medlemmene! Det må da være noen som kan bringe på det rene den videre skjebnen til denne tilhengeren? Da tar du oppgaven og bringer oss utfyllende stoff om det artige påfunnet slik at det kan bringes videre i neste års årsskrift! Greit?

Bjørn Sand



Åpningstider Kongsberg

mandag - torsdag
15 - 22

fredag
15 - 23

lørdag
14 - 23

søndag
13 - 22



NYTT FRA SANDSVÆR

I Sandsvør er det nå en ny bil på trappene, den er nå lakkert med sort lakk og skal få sin motor innmontert ganske snart, kanskje blir den ferdig til sommeren. Fruen i huset har satt navn på den nye doningen, den skal hete "personligheten".

Deres andre bil, som for øvrig ble kaldt "damen", har vært med på mange av klubbens turer, og har hatt en del sykdommer i det siste, det har resultert i at den har skiftet navn til "gamla".

Knut Sommerstad

Bildene viser en tilsvarende sort bil, og Knut Sommerstad avbildet med "Gamla"



NYTT FRA SANDSVÆRVEIEN

Undertegnede har begynt å samle deler til en bil til. Det er et bilmerke på fire bokstaver, med en typebetegnelse bestående av bare en bokstav svært tidlig i alfabetet. (Nei, det er ikke en Audi A-6)

Karosseribetegnelse: Cabriolet 68B. Har man klave får man ku. Som bildet viser har jeg begynt i det små, og har foreløpig bare to B-stolper og noe annet rusk. En torpedo er sporet opp, så nå gjelder det å sikre seg den.

Deretter er det bare å komme gang. Blir det et karosseri av det, bør ikke understellet skape de største problemene.

Karosseritypen er produsert i relativt få eksemplarer til dette merket å være. Derfor er det et prosjekt med mange fine utfordringer for årene som kommer. Men gul blir den ikke!

Bjørn Sand



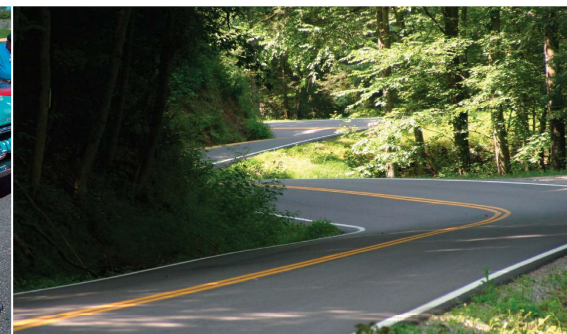


AMERICA'S PERSONAL LUXURY CAR HAS ARRIVED

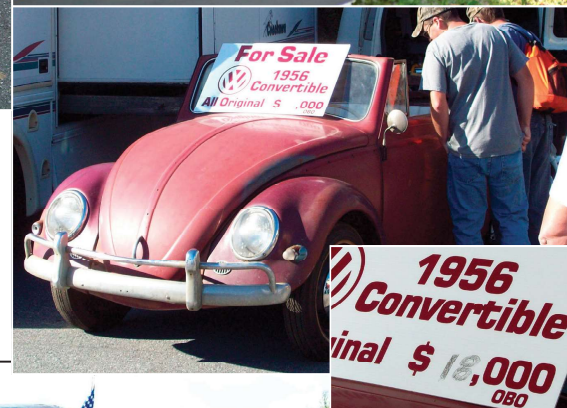
Etter at min tidligere russebil (se KAS' årsskrift 2007) endelig ble hentet for restaurering i juli 2010, og dollaren holdt seg lav i kurs, ble suget etter "a new set of wheels" for stort. Og da min søster bosatt i USA hadde en 1965 Ford T-bird som jeg hadde kjørt ved tidligere besøk, var jeg etter hvert blitt hekta på denne modellen - dog ville jeg ha 1966-utgaven. Dessuten måtte det bli en "Landau". Cab'ene lå dessverre langt utenfor mitt budsjett. Ford lanserte sin lille to-seters Thunderbird som motstykke til Chevrolet Corvette i oktober 1954. Men mens Corvette'n ble markedsført som en sportsbil, satset Ford på et "Personal Luxury Car" image, som skulle vise seg å være svært vellykket - det ble totalt produsert over 4,4 mill. Torden-

flugler. "Min" bil er 4. generasjons-modellen (1964 - 66) av ialt 11 generasjoner Thunderbird gjennom 50 år fra 1955 (unntatt 1998-2001). Den fikk også tilnavnet "Jetbird" da den etterfulgte den karakteristiske "bullet"-modellen, og har et instrumentpanel som henspiller til datidens romalder. Jeg trået EBAY, Hemmings, Craigslist og andre bilsider allerede fra vinteren 2010, og hadde etter hvert forespurt et par titalls selgere - med en del pussige resultater. For det første lærte jeg fort at bilkjøp i USA er meget annerledes enn her hjemme - i USA gjelder "WYSIWYG"; what you see its what you get. Nærgående spørsmål om bilens historikk og servicelogg, teknisk tilstand, detaljbilder osv. ble svært ofte møtt

med at jeg måtte komme over og sjekke selv. Og å få bilen sjekket på et verksted for kjøp var meget lite aktuelt. Dessuten opplevde jeg at flere selgere ikke ville selge til utlandet - pengeoverføring fra Norge? "No, Sir!". I ett tilfelle ville ikke selger engang ta imot amerikansk sjekk eller bankoverføring fra min søster, som har vært amerikansk statsborger i over 40 år! Jeg var således på nippet til å gi opp i september - da det dukket opp en velutstyrt Californiabil på EBAY som var satt inn for salg hos et bilfirma med en aktuell "Buy it now"-pris. Eieren jobbet i firmaet, de hadde den fin nettside - bl.a. med presentasjon av alle ansatte - og drev hovedsaklig med Porsche og sportsbiler. Han virket som en "straight" fyr, og sendte masse detaljbilder "with pleasure" - og da det ikke var innkommet bud på bilen to dager for annonsen utløp slo jeg til. Betaling fra Norge var "no problem", og allerede en uke senere ble bilen fraktet til min søsters T-bird-verksted utenfor Philadelphia, hvor hennes gode mekanikervenn gikk over bilen og bl.a. satte på to nye dekk for den ble booket på båt til Drammen. Bilen ankom Drammen 18. november, og jeg la opp til henting samt time hos Biltilsynet påfølgende uke. Etter å ha vært innom Tollboden i Drammen ankom jeg Holmen bilkai i 12 kuldegrader og bitende sno, og fant



Øverst til høyre: Fra den spesielle veistrekning "The Tail of the Dragon", populær blant motorsykkelfolket. Øverst til venstre, bevis at vi så indianere på turen også, til og med høvdinger. Til høyre en godbit for boblefolket, observert på Hershey-markedet, spesielt for de med vellykket lommebok!



Glimt for delemarkedet, - det er mye å gå over, men katalogen er informativ og det lønner seg å merke ut de selgerne du prioriterer.



OPPLEVELSESRIK HØSTTUR



Sist høst foretok Liv og jeg en liten reise, dog ikke akkurat med gammelbil. Noen herrer som alle har gammelbiler av samme merke og type, hadde i godt lag diskutert muligheten av en gang å få oppleve Hershey-markedet i USA.

Vi snakket så høyt at damene hørte hva vi sa, og de ville også være med, om ikke akkurat med markedet som hovedmål.

Resultatet ble at 4 par fløy til New Orleans hvor vi ankom sent på en fredag kveld i september. Temperatur ca. 35 varmegrader.

Etter å ha opplevd New Orleans, hentet vi mandag formiddag to leiebiler av typen Ford Edge og bega oss ut på landeveien.

Vi hadde medbragt norsktalende GPS til hver bil, så det å finne fram var ikke noe stort problem, bare vi ble enig om hvor vi skulle, og hva vi ville se.

Reiseruten var ikke planlagt i detalj, vi hadde bare sikret oss hotell i New Orleans, ved Hershey, og siste natten i New York før hjemreise.

Ved 18-tiden på kvelden ba vi derfor GPS'en finne nærmeste overnattinger, og da var det bare å velge et alternativ og kjøre dit. Kun en gang ble det bomtur første forsøk, fordi det var fullt.

Fra New Orleans kjørte vi til Nashville, og deretter til Memphis. Severdigheter som Elvis Presley's hjem, Graceland måtte vi selvfølgelig ha med oss når vi først var på de kanter.

Etter å ha passert Memphis begynte vi å se etter veier som gikk litt mere "ute

i naturen" enn de vanlige motorveiene, og kom oss inn på Blue Ridge Parkway.

Nå kunne vi kjøre på toppen av åsene istedenfor nede i dalene.

Ved nærmert en tilfeldig fikk vi også kjørt en veistrekning som kalles "The Tail of the Dragon". Dette er en veistrekning som står på Top Gear's liste over de veistrekninger som "må" kjøres i verden.

Neste planlagte stopp var Washington, og her kunne vi sette kryss i taket. Midt inne i byen møtte vi to A-Forder. Det ble en sterk opplevelse.



Hershey-markedet var en erfaring å ta med seg.

Leter du etter deler til amerikanske merker vil du finne det du er ute etter der. Men du må betale, for prisene var høye og pruting hadde de ikke hørt mye snakk om.

Gjennomsnittsalderen på kjøpere og selgere kan tyde på at markedet om noen år reduseres kraftig. Tiden vil vise, for delene er der, men kunnskapene forsvinner med de som etter hvert går bort.

Vi herrene gikk og gikk i tre hele dager, og klarte nesten å få med oss alt. Handling ble det imidlertid lite av, - vi skulle tross alt fly hjem.

Ferden videre gikk i retning New York. Vi hadde vekslert på å kjøre annenhver dag, og turen fram til hotellet i New York ble min.

Adressen ble lagt inn i GPS'en, og da var det bare å følge på, - tvers over Manhattan. Det kunne virke som det bare var oss, politibiler og drosjer, men fram til hotellet kom vi.

Dagen etter kunne vi lever bilene på flyplassen og reise hjem.

Turen tok totalt 17 dager og vi kom vel hjem. Bagasjen var alltid der den skulle, alle hadde helsen i behold, og ingen hadde kranglet.

En vellykket tur som kan anbefales!

Bjørn Sand

bilen ganske så nedsnodd - snakk om overgang fra solfylte California! Og den var nok litt sjokkskadet også, for selv med 30 l. ny bensin med både blytilsetning og kondensmiddel ville den ikke starte. Først etter en real dram i forgasseren våknet de 315 hestene til liv, og jeg kunne sette kursen mot Lierstranda. På Biltilsynet var de stort sett fornøyd - ikke minst over ikke å finne en eneste rustflekk! Men med gule parklys, litt ujevne bremses og ikke bremselys samt en dårlig fjærføring bak blir det nok en ny tur dit til våren før skiltene kommer på. Deretter leverte jeg bilen til Autotrans på Lierstranda og fikk den til Kongsberg dagen etter; jeg så ingen grunn til å belegge bilen med saltsørpe som velkomst! Så - nå står den oppjekket og med ny presenning over seg i garasjen, og venter på at kulda og snøen skal forsvinne.

Og vi gleder oss allerede til Sverigeturen til sommeren!

Spesifikasjoner:

1966 Ford Thunderbird Landau coupe - produsert i ca. 35000 stk.

Farge: lys turkis 4-seter med "aqua" blått vinyl interiør; 55700 miles

Motor: V-8 390CID (6,4l) med 315 HK - 3-trinns C-6 automatkasse - skivebrems foran

Vekt: 2180kg - lengde 5,22m - bredde 197cm - høyde 134 cm - bagasjerom 325 l.

Utstyr:

El.seter - el. vinduer - AC - "grossereratt" - orig. radio - pass. liggesete - "vandrende" blinklys

Ole Christian Renskoug



HURUMLANDET RUNDT



Søndag 30.mai var det fra styret lagt opp til en tur rundt Hurumlandet. 19 biler møtte opp til et strålende vær ved sorenskrivergården i Hokksund.

3 biler hadde møtt ved Krogstadelva, og ble med derfra.

Første stopp var ved brygga i Aros, der koste folk seg i strålende vær, med medbrakt kaffe.

Neste stopp var i Holmsbu, der var det mye turister og det var vanskelig å finne parkeringsplass til 23 gamle biler, men det ordnet seg, og deltagerne fikk kjøpt seg mat.

19 + 3 er 22 ikke 23, svaret er at Bjørn Wennberg og frue møtte oss i Holmsbu.

Fra Holmsbu ble det litt ujevn avreise og gruppen delte seg noe opp. De fleste reiste til Verket for å ta fergen over til Svelvik, der ble det ytterligere noe oppstykket for noen ønsket å reise rett til Drammen, andre reiste til Sande.

Noen av oss reiste over til Eidsfoss og spiste middag på Eidsfoss gamle kro. En trivelig tur i fint vær, og fint at så

mange kan stille opp. Dette er med på å skape det fine miljøet som vi har i klubben.

Knut Sommerstad



Per fant også en gammel Saab-kjening (far hans hadde en litt nyere). Et eksempel på svensk ambulerende forvarsmateriell var også på plass (sykkel påmontert gevær på ramma). Det siste vi la merke til var det en kan kalle forjengeren til grammfonen (messingplate med stifter stikkende opp). At den fungerte fikk vi bevis for da de spilte en vakker melodi.

Hele tiden var vertskapet med barnebarnet med oss og viste og forklarte i munn på hverandre like ivrig hele tiden. Bengt med en støvklut som han brukte flittig.

Avslutningsvis serverte de kaffe og kjeks før vi sa farvel til et meget hyggelig opphold som ga gode minner.

Arild Sten-Halvorsen



TEKNIK PÅ FARFARS TID



Som avslutning på sist sommers meget vellykkede tur til Øland hadde vi et artig og koselig museums besøk i Helsingborg.

Etter avreise fra Simrishamn og Auto-seum ved kl. 10:30-tiden på tirsdagen, var vi fire i Daimleren framme i Helsingborg ca kl. 12:40.

Da vi etter avtale med Bjørn hadde blitt enige om at vår ekvipasje skulle ta E6'en videre hjem, hadde vi god tid til å ta en titt på museet som reiselederen anbefalte.

Det ligger i Berga industriområde i Muskötgatan 7, litt nord i behagelig avstand fra sentrum.

Litt overrasket fant vi porten låst med kjetting og hengelås, men etter å ha kikket litt omkring i området så vi folk på innsiden som satt og spiste.

Etter hvert fikk vi kontakt og fikk forklart at vi tilhørte det selskapet som hadde avtalt et besøk.

"Dere skulle jo ikke komme," ble vi

møtt med. "Turansvarlig hadde nettopp ringt og sagt at selskapet dessverre ikke fikk tid til å komme innom på besøk". "Vi har tid fordi vi skal ta landeveien nordover og er ikke avhengig av noen ferjer" forklarte vi, og fikk etter hvert slippe inn.

Museet ble grunnlagt i 1970 av Bengt Strand og ektefellen Heddy på et 5000 m2 stor tomt. Samlingen består stort sett av tekniske "prylar" som Bengt har samlet gjennom et langt liv. Begge to er vel godt over 80 år, så det har blitt en del.

Det være seg kjøretøy, industri-, maskinsamling, landhandel, smie, radio, sko, leketøy og til og med et fly. De hadde tydeligvis forberedt seg på storinnrykk, Heddy med nyfrisert hår og mobilisering av barnebarnet, en ung kjekk kar rundt 25 år.

Heddy tok seg nok av det administrative for da jeg løste inngangsbilletter betrodde hun meg at

reiselederen hadde lovet å sende penger når han måtte avbestille besøket.

Å ta for seg alt som er der er ikke mulig, men vi kan nevne enkelte gjenstander. Noe av det første de viste oss var et slags reaksjonstest apparat hvor en skulle gripe en pinne som plutselig falt. De fortalte at alle buss-sjåførene som kjørte pensjonister ble bedt om å prøve, og når de ikke klarte å gripe pinnen var pensjonistene "i tvil om de ville sitte på hjem".

De to damene våre måtte jo prøve diverse hatter fra århundreskiftet, noe Heddy mente kledde dem utmerket. I landhandelen var Bengt i sitt ess og dro fram saker og ting med forklaring og anekdoter til alt, for eksempel kaffekvern, telefoner osv.

Etter hvert ser vi en Excelsior motorsykel med sidevogn, en Pontiac 1947 modell, og en Minerva av omtrent samme årgang som Kong Håkon 7. kjørte på 1920 tallet. Videre bærer det inn i et gammelt verksted med veggene fulle med gammelt verktoy, og en traktor med stål hjul.

Fruen viser oss også verdens største sigarett-tenner og forteller at den var mye i bruk under 1. verdenskrig til alt mulig inklusiv primus.

Av andre biler dukker det opp en rød Renault, Ford, og en Chevrolet "racerbil" fra 1926.

I forbindelse med den siste har Bengt en avisartikkel fra avisen Skånska Social-Demokraten om "Dödskörning och Eldsvåda vid Grand Prix i N. Vram i går, 7. aug. 1929".

I et annet skur dukker det opp en rød BMW 700, et gult lite fly som Bengt påstår har vært i luften. NB! Fri eksos ut på siden av cockpit'en, vil tro flyveren har holdt varmen. Videre en Messerschmitt, en BMW Isetta, og en svensk plastbil, KING, antakelig produsert like etter krigen.

Den likner veldig på vårt forsøk med Troll-bilen, og var kanskje like lite vellykket?

Det var selvfølgelig også en avdeling med stasjonære motorer, med en Willy og en Tatra med luftavkjølt motor og sveiv i baken innerst i lokalet. En artig kjenning var jo også (men i mindre format) "Verdens største Räk-nesticka" fra 1920, som vi også brukte på skolen i 1958.

Vi får avslutte med smia hvor det stod en skikkelig utedass i ordentlig trevirke med påmontert bruksanvisning!



TIDLIG HØSTTUR TIL HAGLEBUFJELLET



Etter forslag og invitasjon fra Tor Wangen, aksepterte KAS dette og la i vei siste helgen i august. Også denne gangen ble oppmøte stort på Laagdalsmuseet.

16 biler er slett ikke verst sånn på lørdag formiddag eller skal vi si sein morgen.

Som vanlig et nydelig vær og høy stemning blant deltakerne.

Kortesjen tok seg pent ut der den forlot sølvbyen og sakte men sikkert la bak seg mil etter mil opp gjennom Middelalderdalen. Bare moro å kjøre gammelbil i slikt vær og i minimal trafikk. Første stopp var sånn midtveis på Norefjorden der det er både veitolett og stor parkeringsplass. Norefjorden lå som et speil og skapte en fin ramme for kafferasten vår. Dette tegnet bra, men ville det vare. Å nei du, ikke denne gangen.

Neste stopp ble Rødberg, selvfølgelig. Handling av mat og drikke til den store fjellfesten. Et besøk på bygdetunet i Uvdal sto så for tur. Her møtte vi også medlemmer fra gammelbilklubben i øvre Numedal. Det ble et svært hygge-

lig møte og ikke minst var bygdetunet et besøk verdt. De lokale heltene stilte med flere gamle biler og "gamle" kjer-ringer også. Unnskyld uttrykket mine damer.

Bli kjent runden på bygdetunet var både spennende og interessant. Har du ikke vært på bygdetunet der, så ta en tur til sommeren. Det lokale gam-

melbilfolke satte pris på besøket og dersom du avlegger et besøk til sommeren merk deg bygdelagene i Nore og Uvdal.

Da stiller så å si alle motorinteresserte i dalen opp med mye rart som durer og går. Holder vi kontakten er vi garantert å få dem ned som deltakere på Kongsbergknekken.



ALBUMBILDER

Knut Sommerstad har sendt disse bildene, funnet i et gammelt album.

Det første bildet viser Knuts mor og to onkler stående ved siden av en Kongsbergregistrert Ford A Tudor 1929.

Det neste bildet viser mora og faren på en Ariel 350.

Nederst gutta samlet foran en 32 Ford V8 Tudor.

Morsomt med gamle bilder, - her ser vi hvordan vi skal kle oss for å kjøre tidsriktig.

Det er nok ikke mange som restaurerer sykler slik som disse var utstyrt. Legg merke til at det bakre setet er montert oppå bagasjebrettet, slik at det raskt kunne tas av ved behov.

Vi må huske at den gangen var dette et fremkomst middel og et nyttekjøretøy. Kosekjøring og fornøyelse kom i annen rekke.



VÅRMØNSTRING I HELÅRSKLUBBEN

Vi står på universitetsplassen øverst på Karl Johan kl 1300 1.januar 2011. God sommer hilser inaktivtager Morten Agerup Myhr.

For 32. året på rad samles alle entusiaster som nyter å kjøre åpent hele året for å markere at (helårs-)sommere er kommet.

Etter en kort appell deles det ut oppgaveark, og så går turen opp Holmekollåsen til Frogneseteren.

Av kjøretøyer denne dagen så vi, MG, Triumph, Morgan, Volvo felt og 303, Mercedes feltvogn, VW Swimvagen, GAS Amfibie, ett par Willys jeper, Land Rover, flere nyere cabrioletter av kjente merker og sist men ikke minst motorsykler av ymse slag. Norsk Primus Union pleier også å være tidlig på plass, med tilberedning av varm frokost fra sidevognen midt på studentertulunden.

Siden det er første sommerdag, åpnes uteserveringen på terrassen utenfor restauranten og på menyen står iskrem. Førstegangs deltagere kan nyte den med pyysesaus (varm sjokoladesaus).

Oppgaver samles inn og bedømmes raskt og etter premieutdeling fra et vanligvis velfyllt premiebord, setter alle kursen hjem for å fortsette vårpussen.

Arrangementet er gratis (de som ønsker det, kjøper iskrem) og åpent for alle åpne kjøretøyer. Det pleier være med mange sportsbiler, "grønne" kjøretøyer, veteranbiler, nye biler, motorsykler og mopeder - alt mulig, så lenge de er åpne. Vi har hatt med alt fra tråsykkel, til rickshaw, amfibiekjøretøyer og Gråtass, så her overrasker ikke lenger type redskap.... Dessverre er de fleste åpne fly som regel pakket bort for sesongen, så det gjenstår å få besøk av et slikt..... forteller Morten.

Hele arrangementet er å regne som et uformelt treff for like-sinnede og fra en svært spedit start (1 deltagere) har det vokst litt, og vi pleier å se 60-80 kjøretøyer.

Det er alltid ledige seter, så dersom du ikke innehar egnet kjøretøyer, så er det bare å kle seg godt og stille opp - plass til deg og dine skal vi nok ordne!

Velkommen og med ønsker om snarlig god sommer.

Anne og jeg har tatt turen inn til tigerstaden denne dagen, vi titter på bilene som står oppstilt på begge sider av Karl Johans gate.

Siden vi har litt tid før start rusler vi rundt i stille gater denne dagen, tar turen innom Oslo Domkirke og besker denne før vi setter kursen opp i høyden til Holmenkollen.

Her er det ett yrende liv, noen er på tur i skiløypene, andre er som oss og har kommet for å se på de åpne bilene som kommer susene opp bakkene forbi Holmenkollen og inn på parkeringsplassen ved Frogneseteren Restaurant.

Denne dagen bader Oslo by i strålende solskinn under oss i det folket innntar soft-is ute på terrassen og i det vi drar hjemmover mot Kongsberg, ser vi en av Kieffergene til Color Line bakke ut fra Hjortneskaia for å sette kursen mot Tyskland.

Pål Kjeldsberg



Tid for avreise kom raskere enn ønsket og etter et hastig farvel med bygdetu-net og gammelbilfolket bar det ned til Rødberg igjen. Hr Wangen var meget nysgjerrig på våre bevegelser og holdt tett telefonkontakt. Herren jobbet desperat med oppsetting av telt, griller i kjempeformat og mye annet der oppe i høyfjellet. Det var å stå på den siste strekningen som skulle vise seg å være ganske så tøff. Stigningen opp fra Nore var seig og flere biler var i trøbbel. Kokepunktet ble nådd uten problemer. Varmkjøring var nå en sak. At ikke flere ristet i filler er meg fortsatt en gåte. Grusveien var ok, men siste del før hovedveien til Haglebu var oppkjørt og hullete oljegrusdekke. Utrolig at alle fikk med seg bilen i komplett stand. Jaggu var det spennende å sjekke opp at alt av lykter, hjulkapsler m.m. var på plass.

Vel framme ved den kjente Rødekors-hytta på Haglebu ble vi møtt av en smilende hr. Wangen. Her var alt klart, og all ære til han og hans medhjelpere. Et stort telt var rigget opp med plass til hele selskapet som faktisk talte 30 personer.

Festen var snart i gang, og for en fest det ble. Ikke spesielt mye surmuling her nei!

Som vanlig når selskapet er på tur var det både høy sigarføring, drikking, slossing og ganske mye både humor og humor. Bra folkens, slikt skaper miljø og samhold.

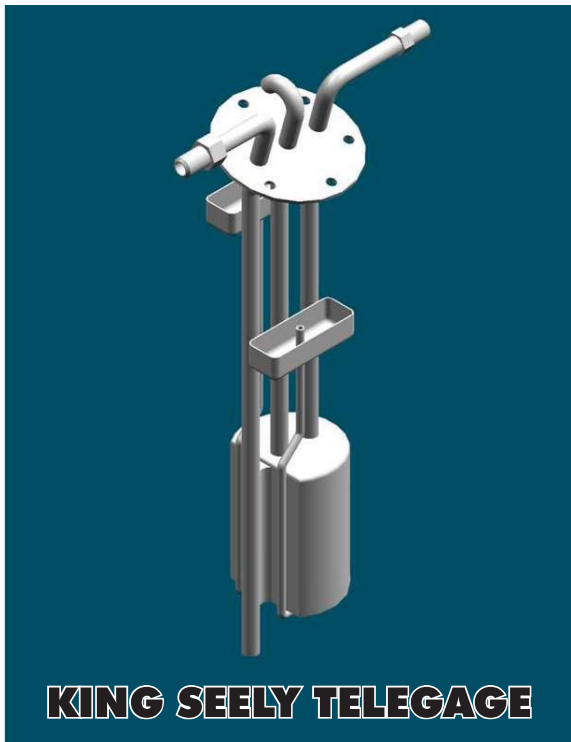
Våre medlemmer fra Modumskanten dukket også. Sporty gjort det. Det gjorde også regnet med full styrke. Det botta ned for å si det mildt. Hva gjør nå det? Absolutt ingen ting. Teltet holdt tett, grillene holdt varmen og vi holdt ut til langt på natt.

Dagen derpå kom godværet og ut på formiddagen var det tid for oppbrudd og neste stopp ble for mange Blåfarge-verket. Et hyggelig avbrudd på veien hjem i strålend sol.

Hva sitter vi igjen med etter en slik helgeturer? Jo, for det første at slike turer er miljøskapende og bidrar til det KAS har å tilby medlemmene utover den årlige langturen. En annen sak er medlemmenes innsats både når det gjelder dugnad eller rett og slett deltakelse. Tusen takk Tor for kjempefin tilretteleggelse. Du fortjener skryt og klapp på skulderen og til alle dere andre som deltok, takk alle sammen.

Bjørn Evensen





KING SEELY TELEGAGE

I årene 1927 til 1935 benyttet noen bilfabrikker en såkalt hydrostatisk bensintank måler. I prinsippet en trykkmåler for å måle dybden på bensinbeholdningen i tanken. Teknologien ble benyttet i en tid da man trolig mente det var risikabelt å putte en elektrisk måler ned i tanken. Blant de bilmerkene som benyttet denne måleren er de mest kjente B-Ford/Ford V8, Overland og Nash, men også luksusbiler som Duesenberg, Packard, Pierce Arrow med flere, benyttet dette i noen år. Den hydrostatiske måleren ser ut som et termometer i instrumentpanelet og har voldt mye frustrasjon og hodebry, mest på grunn av uvitenhet og misforstått virkemåte. Det sies at en fullt operativ K-S Telegage i veteranbilen, er noe å være stolt av. I all enkelhet består systemet av et rør ned til bunnen av tanken, et forbindelsesrør til dashboardet og en avlesningsenhet med U-format rør, åpent

i den ene enden. U-røret er fylt med en rød væske, forbindelsesrøret er luftfylt. Når bensinnivået øker, stiger bensinen i tankrøret og trykker luften over til U-røret, og væskesøylen stiger på avlesningsrøret. Ved å benytte en væske i U-røret som er vesentlig tyngre enn bensin, kan U-røret gjøres kortere enn høyden på tanken. K-S benytter "Acetylen Tetrabromid" tilsatt rød farge, en væske som er omtrent 4 ganger tyngre enn bensin, en tankdybde på 14 cm krever derfor ca 3,5 cm målesøyel. Heldigvis er fortsatt den originale væsken fortsatt tilgjengelig, noe annet vil ikke fungere. Riktig fylling av væsken er til 0-merket når forbindelsesrøret er frakoplet, det er svært lite som trengs. Prinsippet er enkelt, men den praktiske utformingen er langt mer komplisert. Spesielt er tankenheten gåtefull. Det er tre rør ut fra enheten, en tilkopling er til bensinpumpa. Dette røret går direkte til undersiden av tankenheten, og har



ikke noe med målingen å gjøre. Ett rør er avluftning av tanken, slik at trykket i tanken og inne i måleenheten er lik lufttrykket, både under fylling og forbruk. Det tredje røret er til avlesningsenheten på dashboardet. Dette røret går ned i et kammer med et lite hull i den innbulede bunnen som formidler trykket fra bensinnivået til den innbulede lufta i måleren. For å opprettholde luftmengden i forbindelsesrøret, er det satt inn flere små skåler med et lite kammer høyere opp på måleren. Under kjøring på ujevn vei(!) skulper bensin og luft rundt i tanken, og bensin med luftbubler samles i skålene og renner ned til undersiden av målekammeret, der luftboblene stiger opp i den innbulede bunnen, og inn i kammeret. Når dette er fullt forsvinner luftboblene ut langs kanten av kammeret. Etter service av enheten må en derfor kjøre en del på ujevn vei, kanskje litt uvoren passering av fartsdempene på Sandsværveien? Avlesningsenheten er noe enklere, et glassrør for avlesning mot en skala som er gradert i gallon og/eller liter, et bøyd kapillarrør til et vertikalt tilkoplingsrør. I dette tilkoplingsrøret er det ofte å finne en liten trådbit. Trådbiten er lagt inn for å redusere arealet som lufta trykker på, og fører til riktig avlesning i gallon (liter), dvs kalibrering av avlesningen.

Vi prøvekjører Volvo PV 444

Fortsett fra side 15.

Mål: Lengde 450 cm, bredde 158 cm, høyde 156 cm, akselavstand 260 cm, sporvidde foran 129,5 cm, bak 131,5 cm, riri høyde fra bakken 20 cm.

Vekt: Tjenestevekt 1 040 kg (kjøreklar med fører), lastet vekt 1 310 kg (kjøreklar med 4 personer + 60 kg bagasje).

Motor: Firesylindret firetakts vannkjølt rekkemotor med toppventiler. Sylinderdiameter 75 mm, slaglengde 80 mm, slagvolum 1 420 cm³. Kompressjonsforhold 7,3 : 1. Effekt maks. 51 HK ved 4 500 omdr./min. Effektivt middeltrykk 7,2 kp/cm². Middelstempehastighet 2,66 m/s ved 1 000 omdr./min. Vridningsmoment maks. 10,0 kpm ved 2 500 omdr./min.

Bygningsmåte: Selvbærende helsveiset stålkarosseri. To dører, opphengt i forkanten. Bagasjerommet bak med åpning utenfra. Motoren plassert foran, vognen bakhjulsdrivet.

Innredning: Fire sitteplasser. Foran separate stoler, bak hel sofa.

Kraftoverføring: Tørrlamellclutch. Tre-gears gearkasse med gulvstang. To-delt kardangaksel med mellomlager.

Hjulene: Foran uavhengig fjæring med spiralfjærer og V-formete lenkearmar samt kreningsstabilisator. Bak stiv aksel med spiralfjærer og stabilisator.

Hydrauliske støtdempere rundt hele Ringdimensjon 5,90 — 15", slangeløse lavtrykksdekk.

Bremser: Hydraulisk fotbrens. Bremserne er selvsentrerende og selvjuste-

rende. Totalt friksjonsareal 860 cm². Håndbrekket påvirker bakhjulene mekanisk.

Styretvretning: Styresnekke av snekke- og rullesektortypen. Styresnekkenes utveksling 13,9. 3 raskvredretninger mellom fulle forhjulutslag. Venderirkelens diameter 10,2 meter.

Elektrisk anlegg: 6 V, generator effekt 250 W, batterikapasitet 65 Amp./t.

Bensintanken rommer 35 liter.

Akselerasjonstider:				
Gjennom gearene:	0—50 km/t.	8 sek.	0—80 km/t.	17,9 sek.
			0—100 km/t.	37,1 sek.
På de enkelte gear:	1. gear	30—50 km/t.	4,5 sek.	
	2. gear	30—50 km/t.	8,5 sek.	
	3. gear	50—80 km/t.	12,5 sek.	

Målerne:				
Speedometeret viste	30	60	80	100 km/t.
Ved en virkelig fart av	30,5	60	79,5	99 km/t.
Vei måleren viste 2 % for lang veistrekning.				

Bremsevirkning:
Bremserne ga ved måling med pendelinstrument på tørr asfaltvei, ved et pedaltrykk av 10 15 20 25 kp.
En bremsevekt av 38 60 71 96 prosent av vognvekten.

Bensinforbruk:
Rask landeveiskjøring med en gjennomsnittshastighet fra 71 km/t. opp til 110 km/t. ga et gjennomsnittforbruk på ca. 0,93 liter/mil. Samme strekning med rolig kjøring (gjennomsnittshastighet fra 54 km/t. opp til 75 km/t.) ga et gjennomsnittforbruk på ca. 0,83 liter/mil. Bykjøring ga et gjennomsnittforbruk på ca. 1,12 liter/mil.

Lyskasternes lysverdi:
Fjernlys 100 meter 2,0 lux. Nærlys 25 meter 0,5 lux.

Atkomstkarakterer:
(Karakterskala: 3 = meget god, 2 = god, 1 = mindre god.)
Innstilling av førerets 3. Innstilling av varme og ventilasjon fra førerets 3. Oljemåler 3. Oljepåfylling 3. Kjølevannspåfylling 3. Batteri 3. Oljefilter 3. Tennplugg 3. Strømfordeler 3. Bremsevæskebeholder 1.

PRØVERESULTAT:

De forskjellige gear:	Første	Annet	Tredje
Synkronisert	Nei	Ja	Ja
Stille	Ja	Ja	Ja
Gearkassens utvekslingsforhold	3,23	1,62	1,0
Kardangens utvekslingsforhold	4,55	4,55	4,55
Antall motoromdr. pr. drivhjulsoomdr. = total utveksling	14,7	7,4	4,55
Teoretisk fart ved 1 000 omdr./min. km/t.	8,0	16,3	26,1
Antall motoromdr. pr. kjørekilometer	6 740	3 690	2 270
Stempelvei, m/kjørekilometer	1 090	590	363
Maks. effekt og middelstempehastighet 12 m/s oppnås ved km/t.	40	73	119
Teoretisk fart ved maks. trekraft, km/t.	22	41	66
Teoretisk spes. maks. trekraft, kp/tonn tjenestevekt	442	222	136

VOGNBESKRIVELSE -

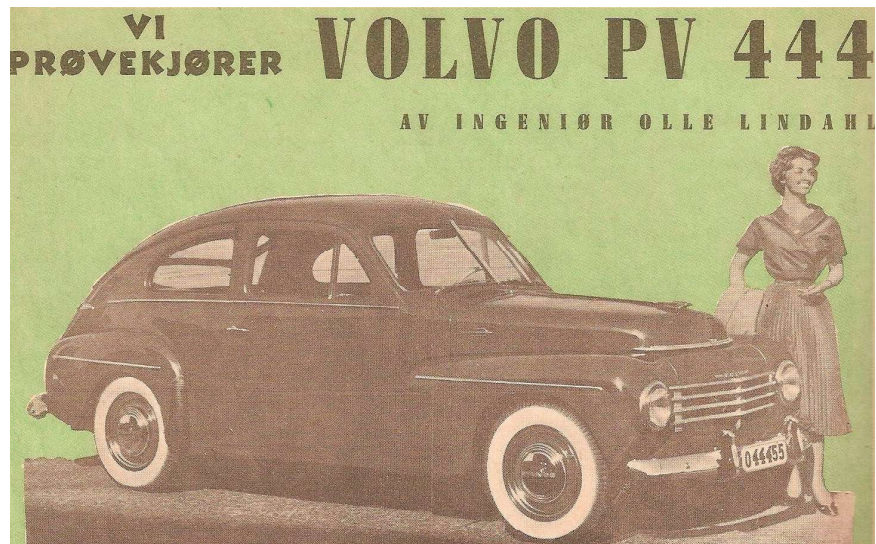
Type: Volvo 444 K
Produsent: AB Volvo, Göteborg
Pris: Kr. 15 500,-



KARAKTERER

Utmerket:
— Stabil, velbygd og rustbeskyttet karosseri.
— Siltesterke og lettstartet motor.
— Amerikansk kjørekomfort.
— Effektive, moderne bremser.
— Gode lyskastere.

Ikke så bra:
— Av- og påstigning i forsetet er vanskelig, da det er vel trangt mellom dørkarmen og setet.
— Frontglass-stolpene er for brede.
— Utsikten bakover er farlig dårlig.



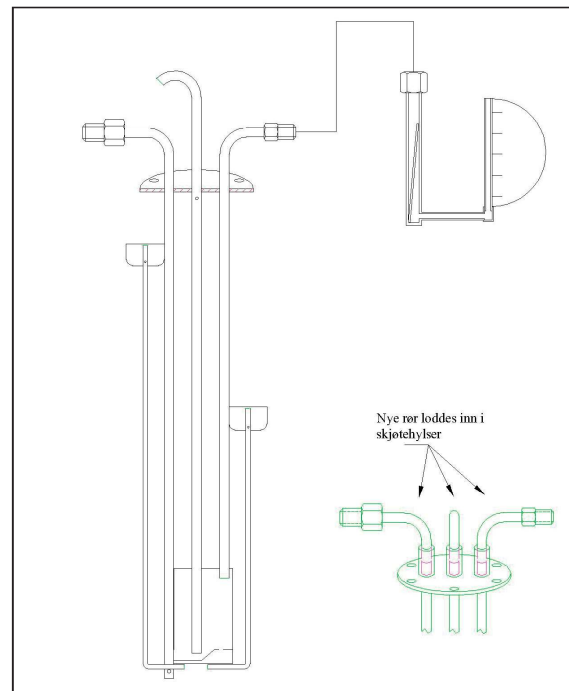
Bjorn Wennberg har sendt oss dette utklippet fra Teknisk for Alle, 1956.

Vi kan lese følgende:

Sveriges bestselger de siste årene, Volvo PV 444, her gjennomgått en del forandringer i det siste. Flyktig sett er vognen nesten likedan som den var da den første A-modellen ble sluppet ut. Men i den tiden som har gått har over 100 000 vogner blitt laget. Modellbetegnelsen har skiftet har skiftet helt fram til den siste modell K, og en mengde detaljer er utviklet og finslipt. Den største forandringen er at motorens effekt er økt til 51 HK. Med hensyn på utviklingen på bensinmarkedet er dette en naturlig ting, nå da vi har bendin som meget vel tåler kompresjonsøkningen til 7.3 : 1 fra den tidligere ganske lave 6.5 : 1. Når en ved effektøkningen har valgt å øke kompresjonen, gjør dette at motorens brenstofføkonomi blir helt uforandret til tross for kraftøkningen. At motoren her gode kaldstartsegenskaper visste vi tidligere, men vi ble likevel under testingen overrasket over motorens helt umiddelbare startvillighet. Motorens gange er myk, jevn og vibrasjonsfri. De 51 hestene gjør bilen relativt rask og tillater sikre forbikjøring. Den vognen vi kjørte hadde bare ca. 150 mil bak seg, og viste ikke så stor forand-

ring i fartsressursene fra den tidligere modellen som en hadde ventet seg. Noen større økning av topphastigheten er ikke å vente. Lydnivået er meget lavt opp til 70 - 80 km/t. Over det øker lyden betraktelig, uten å bli altfor besværlig. Ved forbikjøring kan en med fordel bruke annetgear opp til 70 km/t. Over det gir tredjegearet den beste akselerasjonen. Gearkassen med tre gear og stang i gulvet er robust og meget lett og manøvrere. Utvekslingsforholdene er passende for alminnelig kjøring. Mange bilkjørere vil kanskje savne to gear, et mellom første og annet og et overgear. Vognens høye utveksling på annet gjør det ganske besværlig for hverdagsbilister å kjøre i tett bytrafikk. Når farten har sunket meget lavt, må en slure på clutchen for å komme igang eller stans helt for å legge inn førstegearet som ikke er synkronisert. De som virkelig kan dobbeltclutche og legge inn førstegearet uten å skrape er nok få. Volvos bremsesystem fortjener høyeste karakter. Den totale bremseflaten er nesten i racerklassen og bremsevirkningen er passe avveid i forhold til pedaltrykket. Det er få standardvogner som i likhet med denne har både selvjusterende bremsebakker som dessuten også er forsynt med limt belegning. Alt dette gir også lang livslengde på bremsene. Kjørestillingen er meget behagelig også

ved lange dagsturer. setene er riktig utformet. Av- og påstigningen i forsetet er imidlertid litt besværlig på grunn av at avstanden mellom dørkarmen og setet er i minste laget. Rattvinkelen er behagelig vertikal og styreutvekslingen relativt lav (13.9 : 1), som gjør at det er lett å parere kast på glatte vinterveier. Styresnekken har fått ny utforming som virker helt ufølsom for støt fra veien. Rattet går lett tilbake etter en kurve og kursstabiliteten tyder på passe understyringstendens. I sin helhet er styringen meget behagelig. Takket være at alle hjul balanseres fra fabrikk, er rattet helt rolig også ved høyeste hastighet. Med fire personer i bilen og meget bagasje i bilen blir bakvognen noe urolig og vognen kjennes noe ustabil på veien ved høy hastighet. dette kan motvirkes med stabilisering av de bakre støtdempere. Med bare to personer i bilen, holdes den lett under kontroll også når kurvene blir tatt svært hardt. Kjørekomforten er utmerket, en kan si at når det gjelder den er Volvo en blanding av europeisk og amerikansk vogn. Spiralfjærer rundt hele gir utmerket fjæring også for baksetepassasjerer som forøvrig sitter uvanlig bekvemt, noe som kommer av baksetets passende helning. På de siste modellene er utsikten forbedret ved at frontglasset er høyere og stolpene smalere. Men de er likevel fremdeles brede. Bakruten er nesten



I min Nash 1930 var målesystemet råtent. Rørene på toppen av tankenheten var vridd i stykker, men det ser ut til at alt nede i tanken er i orden. Jeg kappet derfor rørene litt over dekkplata, og loddet inn nye rør med en skjøtehylse. Her burde jeg ha unngått syre i fluss-

middelet, for rør og plate korroderer. Håper jeg får nøytralisert dette før det er for sent. Dashbordenheten var et annet kapittel. Huset er laget av Zink (pot-metall), og var delvis gått i oppløsning. Jeg dreide et nytt hus i stål, men i mangel av fres-

Håkon Skrede får stadig høre at han må se å bli ferdig med bilen sin, - det er kjent at han har holdt på lenge, - lengre enn de fleste. Det er klart at Håkon har en bil som blir flott når den blir ferdig, og en pryd både for han og klubben, og det er en Nash, et merke vi har mange av i klubben. Dette er imidlertid en hobby, og en hobby skal en kose seg med. Av egen erfaring vet jeg at etter at en bil er ferdig får denne hobbyen en helt annen karakter. De tekniske utfordringene blir borte. Det er færre problemer å løse. Derfor er det alltid noen som mekker på de ferdige bilene for å se om de kan finne noen nye problemer. Derav ordspråket: Om det ikke er i stykker, ikke reparer! Håkon har løst mange tekniske utfordringer på prosjektet sitt, og bensinmåleren han omtaler her er bare en av dem. Det finnes termostatstyrt sjalusi i radiator-kappa. Det er spesielle støtdempere som nå er i orden, og det er laget mange spesielle deler på nytt som fra før var i stykker eller manglet. Kos deg Håkon, denne hobbyen er mye mere enn å kjøre tur med ferdig gammebil!

Bjorn Sand

maskin måtte jeg sveise på nødvendige ører, og file til riktig form. Nå ser komponentene riktig så bra ut, og originalvæske er anskaffet. Det gjenstår nå å få det hele montert og testet for å se at det fungerer.

Håkon Skrede



TRIUMPH TR6 - FRA BRUK TIL RESTAURERING DEL III



Siden jeg de to siste åra har laget en rapport fra utviklingen i garasjen, fortsetter jeg foljetongen også i år. 2010 ble et spennende år, med mye nytt å lære med bilen på veien og selv sagt et par små uhell..... Det finnes vel ingen vei utenom.

Målet for 2010

Inntil 2010 har jeg ikke hatt noe direkte mål på når Triumph'en skulle være tilbake på veien. Men siden jeg hadde alle deler som skulle til i hus, lakkering gjennomført og nyoverhalt motor på plass øynet jeg en lysning i enden av tunnelen og et lite håp begynte å spire frem. Etter tre og et halvt år med bilen spredd over hele garasjen, ville jeg til Sportsvognklubbens vårmønsting i begynnelsen av mai, i egen bil. Selvsagt innså jeg fort at det giengen i Overhaulin' gjør på en natt skulle ta litt lenger tid i min garasje.....

Første start av nyoverhalt motor

Utover vinteren og våren fikk jeg ferdig hjulopphenget, lagt opp nytt elektrisk anlegg, montert dashbordet og skrudd sammen motoren. Spenningen var stor da nøkkelen første gang ble vridd rundt i tenningslåsen i begynnelsen av april. Selvsagt hadde jeg fulgt boka nøye og justert alt etter beste evne. Men tror du at den ville starte? Ikke på vilkår.



Selv om det var både gnist og plenty bensin. Så da var det bare å begynne forfra igjen, og sjekke over alt en gang til. Og lærekurven ble bratt.

For det første viste det seg at min nyoverhalte fordeler var rotet 180 grader i forhold til instruksjonshåndboka. Videre hadde jeg satt bensinslangene feil på forgasserne. Og når jeg da til slutt ga opp å justere stiftene (tror ikke de var helt gode....) og satte inn elektronisk tenning ble det liv i leier'n. 22. april har for meg blitt en merkedag. Da gikk den endelig som ei klokke. Deilig.

Derfra gikk det slag i slag. Montering av vinduer i dørene, innerskjermer rundt baut, understellsbehandling ble utført, setene satt inn og kalesjen ble montert sammen med grill, panser, baklyk, vindskjerm og helt sikkert noe jeg har glemt.

Neste stopp ble EU-kontroll.

Heldigvis ble det en fin vår, riktig nok litt hektisk, men alt kom på plass til slutt og jeg reiste 9. mai på vårmønstring i egen bil. Stolt? Helt klart. Helt ferdig? Nei. Men godkjent med skilter!!!

Defekt eksosmanifold

Ut over våren og forsommeren ble det flere mindre turer for å få kontroll på bilen, bli kjent med det nye oppsettet og kjøre inn motoren. Det var deilig å komme ut på veien igjen og kjenne at alle timene som er lagt inn har gitt resultater.

Men etter et par tre hundre kilometer begynte det å komme en rar lyd fra motorrommet. Det merkelige var at den ble sterkere når motoren ble varm. Etter litt finkjemming viste det seg å være hull i den nye eksosmanifolden på grunn av en dårlig sveis. Da var det bare en ting å gjøre. Jeg kontaktet leverandøren og ny var på plass fra England etter 2 dager. Imponerende! Resten av sommeren gikk bilen stort sett bra og jeg rakk å være med i et par løp.

Bakdekk i oppløsning

To ting jeg visste måtte ordnes i 2010 var hjulstilling og nye dekk. Men det hadde jeg det ikke veldig travelt med. Alt fungerte bra og jeg var ikke bekymra for om de gamle dekk ble



GLIMT

Over, noen av de fremtømte gammelbilene på medlemsmøtet 12. august, - dette møtet var viet gjennomføringen av Kongsbergknekken, men det meste virket å være i orden på forhånd. Knut Sommerstad hadde allerede fordelt de fleste gjøremål. VW Type 1 - Knut Sommerstad, Ford A- Bjørn Sand, Mercedes Benz - Erik Ørmen, VW Cab - Sebjørn Næro og Buick - Gunnar Kristiansen.



I midten ser vi noe av bilene som møtten opp i finværet på Labromuseet 9. august, til og med en Lillebror hadde funnet veien dit, selv om eieren bodde så nær at han nesten kunne spytte hjem. Fra venstre Gunnar Kristiansens -35 Buick, deretter drosja til Torgeir Krogen, 1911 Renault. Så Lillebror og boble cab. tilhørende Sebjørn Næro.



Under et stemningsbilde fra sommeravslutningen på Sundhaugen. Det ble en heller våt fornøyelse, men de fleste holdt humøret oppe, og grillingen ble gjennomført i vanlig stil av Tor Anton Hassel og Erik Ørmen.



GARASJEBESØK

12.april 2010, var vi invitert på visitt i garasjen til Gunnar Kristiansen.

Været tillot at noen av de tøffeste kjørte gammelbil, men de som titter nøyre ser at BSA'n til Vidar Gronli står parkert utenfor på bildet til venstre, så han kom på motorsykkel.

Garasjen var et imponerende skue, og det bør ikke bli noe problem å bli pensjonist med slike muligheter.

For å bruke et uttrykk jeg har lært etter å ha vært medlem i KAS noen år, - her var det "down i orden"!

Alle så ut til å finne seg til rette, og det var en fin kveld!

Bjørn Sand

slitt feil. Men utpå seinsommeren fikk jeg svi for det.

På vei til Classic and Sportscar Meeting på Vålerbanen begynte det å riste urovekkende i bilen. Da begynner tankene raskt å fare rundt i hodet. Men forklaringen var enkel. Det ene bakdekket var i ferd med å gå i oppløsning. Separasjon kaller de det visst på fagspråket.

Det hadde mista fasongen helt, ligna mer på et ballongdekk og ståltråd stakk ut flere steder. Ille.

Heldigvis har jeg reservehjul. Riktignok fra 1972, men det fikk oss både frem og tilbake igjen. Det sprøeste var at det ødelagte dekket hadde blitt så stort at jeg måtte tappe ut mesteparten av lufta for å få det inn i reservehjulbrønningen.

Vel hjemme igjen gikk det ikke mange dagene før det ble både hjulstillingskontroll og ny gummi.

Veien videre

Som tidligere nevnt ble jeg aldri helt ferdig i 2010. Så planen for 2011 er selvsagt å få tatt tak i det som gjenstår. Og da handler det om interiøret. Nytt teppe, paneler og setetrekk ligger klare og bare venter på å komme på plass. Det skal bli en veldig spennende jobb. Tror det kommer til å sette prikken over i'en.

Videre sleit jeg litt i fjor med at motoren ikke gikk 100% som jeg ville og ikke stoppet helt når jeg ville. Samt at det var noen vibrasjoner.

De to første punktene regner jeg har med tenning å gjøre og har bl.a. fått tips om å sjekke varmeverdien på pluggene. Det stemmer nok at den er litt høy. Da blir det gjerne litt mer sot enn nødvendig.

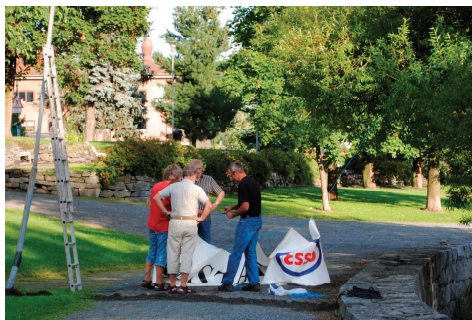
Vibrasjonene ble bekreftet da jeg byttet dekk. Bjørn hos DekkPartner klagde over at felgene mine ikke var helt optimale. De var veldig vanskelig å få balansert bra nok. Skal prøve å få noen til å rette dem, og se om det hjelper. I tillegg skal jeg sjekke om mellomakselen er i balanse.

Da gjenstår det bare å ønske alle god tur i 2011. Så får tiden vise om det kommer en ny oppdatering fra garasjen i 2012.

Runar Sand



KONGSBERGKNEKKEN 2010



HODEPLAGG

Gunnar Kristiansen kjører bl. a. en stor staselig Buick 1935. Når man kjører åpen bil er det behov for å dekke hode for å beskytte mot vind og sol. Gunnar har imidlertid et problem med å finne et passende hodeplagg som matcher Buicken. De som har noen velbegrunnede forslag kan henvende seg til Gunnar slik at han kan slutte å kjøre rundt med denne pappesken på hodet. Det er ikke særlig trafikksikkert!



RASTEPLASS?

Nei, - bildet er ikke fra en rasteplass i Numedal i femti-åra, men det kunne det godt ha vært. Litt juks med et bilde tatt i Funkelia under Kongsbergknekken, og her er resultatet. Her har vi to typiske bruksbiler fra femtiåra med tidsriktige Kongsbergnummer. Foran Svein Ånnestad i Mercedes Benz 170 VA fra 1951, og bak Øyvind og Frank Tonby i Opel Olympia 1951. Campingbordet er satt opp av postmannskapet, og det er to stoler som kanskje er litt for nye til de bilene.



Når vi er ute og kjører med gammelbilene er det flere av oss som kjører biler med diagonaldekk. Ligger du bak en av oss, lurer du sikkert på hva vi egentlig driver med, for bilen tar til stadighet noen litt umotiverte manøvre. Nå har det seg slik at et diagonaldekk former seg etter underlaget på en annen måte enn radialdekk, og dersom veibanen er sporete og slitt kan det gi slike utslag. Dersom underlaget er skrått (det hall'ær som det heter noen plasser),

EN-SPORET - VI?

former dekket seg som en kjeGLE, sterkt overdrevet. En kjeGLE triller som kjent ikke rett, men svinger til siden. Det samme skjer med diagonaldekkene, - de styrer til siden. Det å holde seg i slitte hjulspor er en utfordring. Så fort du beveger deg noe vekk fra midten av sporet og veibanen skrå oppover styrer bilen i samme retning. Som regel påvirkes alle dekkene på samme måten under kjøring i hjulspor. Dekkene søker etter det høyeste punktet i veibanen. Derfor ser du at noen av oss ligger inn mot midten av veibanen, mens andre ligger helt ute til høyre. Det er for å prøve å holde seg på de høyeste delene av veibanen slik at bilen selv forsøker å bli der, det gir stabil kjøring. Å forsøke å ligge i sporene er som å balansere på line. Det å kryssespor i veibanen slik at bakhjulene er på den ene siden av

sporet mens forhjulene er på motsatt kant er også meget interessant, det er da de store utslagene kommer. Derfor er det som Vidar Grønli sier: Vi kjører bilen "hele tida", - du må alltid holde godt i rattet, og være på vakt. Følger du godt med på veien, vet du av erfaring hva som kommer til å skje, og kan være litt føre var. 25 - 30 mil på norske veier på en dag er derfor mere enn nok. En slitt og dårlig justert forstilling forsterker symptomene. Valget av dekkmønster, eller mangel på sådan har også innvirkning. Løsningen er å legge seg i trening, holde bilen i orden og kjøre med huet.

God tur med diagonaldekk også i 2011, sørg for trening av armmuskler og stimulering av balansenserven i god tid før sesongen. Alle skiturer bør gjøres i diagonalgang, skøyting er forbudt!



SKILT?

Dette er ikke et spørsmål om sivilstand, men om skilt til gammelbilene. De fleste vet at man kan bruke skilte av gammel type på kjøretøy eldre enn 1971. Da med en bokstav og bindestrek.

Har du en nyere bil med to-bokstaver og fem siffer, kan du også bestille tidsriktig skilt.

Da Triumphen på bildet skulle registreres på nytt etter noen år uten skilt ble det valgt skilte med tidsriktig typesnitt for 1972, uten refleksbelegg slik det var opprinnelig.

Bjørn Sand



SMÅPLUKK

Svein Kallerud har tatt konsekvensen av å bo langt fra byen.

For sikre seg muligheten av kjøpe byturer har han sikret seg en Porsche 911. Ryktene sier at den kommer fra USA, og hørte vi noe om Ebay?

Bilde kan tyde på at bilen ikke var interessant, men Håkon Skrede måtte vente til folk hadde snudd seg mot en annen bil før han fikk tatt bildet.

Vi forventer fyldig rapport!



En av klubbens trofaste deltagere er Gunnar Kofstad, - han stiller vanligvis opp med sort Vauxhall.

På et av klubbmøtene sist høst stilte han opp i sort Vauxhall, men denne gang av en noe nyere modell.

Noe bilde har vi ikke, men en tegning fra en brosjyre får duge.

Det verserer ord om at vi får se den med ny lakk til sommeren.

Kan vi anta sort?

Her forventer vi også en fyldig og vel illustrert rapport neste år!

Kongsbergknekkene er et arrangement som for noen varer hele våren og forsommeren. Det er for de som jobber med løypevalg og oppgaver til postene. For de fleste av funksjonærene starter det allikevel på fredagskvelden med rigging av start og målområdet i Magasinparken.

En av oppgavene er da å få opp start/målseilet.

Dette er ikke enkelt. Seilet henges fra en lysstolpe over til et tre. Siden det ikke var noe lyngdøler tilstede ble det til at tauet ble kastet opp i treet. Til stolpen bruker man stige, og Einar Lund meldte seg straks til å gå i høyden.

Stolpen er imidlertid skakk, dermed er det svært vanskelig å se når seilet henger noenlunde rett.

På det store bildet til venstre ser det ut til at noen er fornøyd, mens andre fremdeles er tvilende til opphengingen.

Kongsbergknekkene anno 2010 var velsignet med et strålende vær, og forventningene var store til antall deltagere.

Det viste seg tidlig at antallet kom til å bli høyt, og man var spent på om det kunne bli deltagerrekord.

Løypa gikk denne gangen ut Sandsværveien og opp i Funkelia til den første posten. Deretter kjørte bilene ut til Skogskolen i Saggrenda til post 2. Den tredje posten var på Heistadmoen. Fra Heistadmoen kjørte man via Skollenborg mot Fiskum. Løypa var lagt over Hasselåsen, og til alles tilfredshet var det her lagt ny asfalt.

I bakkene ned mot Fiskumvannet lå den tredje posten. Denne var betjent av Skrothaugen Maskinlag, og ble gjennomført på en måte som gjorde at det til sine tider oppstod litt kø.

Fra Darbu gikk løypa gamlevien tilbake til Kongsberg via post 4.

Siste posten var ved innkomsten i Magasinparken.

Løpet ble vunnet av Bjørn Terje Nilsen i en Opel 1500 fra 1961. På annen plass: Lilly Haugen/Odd Harry Omholt i en VW 1300, og på tredje plass: Reidar Moen/Andreas Espelid i en Pontiac 1973. Totalt antall startende var 114, noe mindre en rekordåret 2008 da det var 119.



Øverst vår faste speaker, Marcel Vanberg som slapper av etter vel gjennomført oppgave. I midten, familien Sand-Olsen fra Krogstadelva som i 2010 deltok med tre biler.

**SØTA BROR:
KAS BÅDE GRATULERER OG KONDOLERER
DET BLEV STRYK OG EN ORDENTLIG KNOCK OUT PÅ HEMMAPLAN
FÖRBANNADE NORRBAGGAR!**



*Fornoyde Bjørner i Sverige:
Turgeneral Bjørn Wennberg til venstre
og formann Bjørn Evensen*

Langturen til KAS i 2010 gikk til Sverige med Øland som hovedmål i tidsrommet 1. til 7. juli. En fantastisk tur på alle måter. Ingen uhell, ingen på avveie, ingen syke og alle meget fornøyd. Kan det bli bedre? Absolutt ikke!
Været var også kort fortalt helt fantastisk det også. 33 påmeldte og delta-gende ekvipasjer, som det så fint heter, gjennomførte det hele med stil. Stil og stil fru Blom. Det kan vel diskuteres da særlig med tanke på kjøringen i København. Det var bønder i byen mildt sagt.
Torsdag 1. juli var det samling og avreise fra Langebru Gjestegård klokka halv tre.
Ferjevaggen fra DFS terminal på Vippetangen klokka fem rakk samtlige. Nå var vi endelig på vei til det store utlandet. En herlig 2 retters middag med godt drikke smakte herlig. Deilig å gå til bords der alt var lagt til rette.

For noen ble det seint og for andre kom Ole Lukkøye relativt tidlig. En rolig overfart til Danmark forhindret et større utbrudd av sjosyke og de aller fleste virket både friske og uthvilte ved frokosten ombord på båten.
Ilandkjøringen på morgenkvisten gikk greit, men så var helvete i gang. Hadde vi nå bare fulgt oppsatt reiserute med henvisning til skilt. Vi hadde også alternativt kjørerute ut av København klar, men så var det med flokken og sauene da. Foran oss svingte 5 biler motsatt av hva vi mente var riktig. A-ha, her var det bare å følge på.
Trafikk og biler fra alle kanter og ko bak. Ja, så var vi i gang da. Herlig å havne midt opp i hektisk morgen-trafikk i København uten å vite hvor man kjørte eller hvor man skulle.
Et sant helvete spør du meg og min kjære fru. Vi var sist i den lille kolonnen med "raske" biler med bra bremses og kjappe motorer.

Herlig å kjøre gammel Nash da. Dårilige bremses, treg motor og lyskryss i mengder. Ække lett å følge gutta på grønt.
Hva gjør vi da, da? Kjører på gult og litt rødt, - mye rødt. Valget var enkelt! Det ble en ren åpenbaring å stoppe ved bomstasjonen på Øresundbroen sammen med de andre.
Resten av turen ned til Simrishavn ble en rein parademarsj i herlig Skånelandskap. Rett og slett en rein nytelse i meget avslappet fart på småveier der vi fikk æren av å lede den lille kortesjen etter påtrykk av hr. Janshaug med fru i gammel Ford.B. Vi rakk faktisk lunsjen sånn passe klokka to også. Vårt korte besøk i denne lille kystbyen ved Østersjøen vakte en smule oppsikt for å si det mildt. Vi rakk ikke bli noen bli-kjent runde der og da, men Simrishavn skulle besøkes på hjemturen. Neste etappe opp til Karlskrona på 18 mil lå



seret og koffertlokket. Ren galskap og dette bare for å vinne folkes og juryens gunst og stemmer. Sånn ble det ikke søta bror!

Denne gangen var KAS på plass med hr. og fru Sandholt og en 35 modell Terraplane.

Etter litt om og men fikk vi etteranmeldt ekipasjen. Uten forberedelser skulle de konkurrere mot proffe svensker som hadde ligget i trening i lengre tid.

Disse stilte med fersk fisk, innøvde dansertrinn og nøye utvalgt tidsriktig musikk absolutt til ingen nytte.

Hr. og fru Sandholt stilte kun i gamle møllspiste klær og husket ikke en gang hvilken klubb de tilhørte hemma på berget. Det gjorde juryen endå mera forjutt. Det noe tilårskommende parete hverken danset eller spilte gammel-dags musikk, men de sjarmerte alle med sin helnorske opptreden og ikke minst null forsøk på å innynde seg hos den strenge jury. De var seg selv og vant suverent over alt og alle. Ikke nok med det:

De vant jaggu publikumsprisen også. Er det det som kalles dobbel norsk. Vogna da? Jo da, den tok seg pent ut der oppe på podiet den også.

En slik knock-out har aldri skjedd på Nostalgia Festivalen og vil antakelig ikke skje inærreste framtid.

Det er rett og slett historisk. Det var morsomt å være norsk i Sverige denne dagen.

Alt har sin ende og ved fem tiden var

det tid for avreise for hele selskapet unntatt de som tok gull. De ble linseluv i ca to timer til i stekende sol.

Tenk å bli så pr. kåte bare på grunn et par "små" pokaler pluss litt til.

Neste stopp var Øland ca 14 mil nordover. Det ble ganske frisk kjøring denne kvelden for å rekke middagen klokken ni, men alle klarte det med god margin.

Strand Hotell Øland er en attraksjon i seg selv. Topp beliggenhet ved sjøkanten og høy standard. Vi ble tildelt spesialparkering på plenen, og hotellet stilte med vakter på natta.

Slett ikke verst det! På hotellet var det fullt kjørt til lyse morgen ca 1000 tilreisende ungdommer både lørdag og søndag skapte både liv og røre.

Søndag var det fridag for oss og nok en dag med sol og varme.

Noen drakk, noen slumret i sola og noen besøkte ruinene Borgholm slott, blant annet.

Uansett kan jeg anbefale et besøk på Øland. Denne øya i Østersjøen er spesiell.

Tiden gikk fort og mandag morgen var det tid for avreise. 20 mil tilbake til Simrishavn og hotell Svea. Mil etter mil ble tilbakelagt. Det var bare å fylle bensin og lukke øya for Nash'n gjorde jobben, men drakk så det holdt.

Simrishavn nådde alle i god tid og nå ble det også litt tid til en bli kjent rundt i den lille byen. Rene sørlandsdyllen, kort sagt.

En ny høydare sto for døren. Felles



slottsbesøk med 3 retters middag og vinsmaking på Kronovalls Slott. Jo da, slikt lar høre fra seg. Dette ble for mange turens høydare.

Vinkjelleren, vindrikkning på vinloftet og selve slottet sto til karakteren særdeles godt.

Noen husker kanskje middagen også. Det var noe annet enn fiskeboller i hvitt saus det.

Til og med spontan solosang fikk vi oppleve av en av de kvinnelig deltakerne. Meget bra og en stor takk til dama som forøvrig ratta rundt i en MGB.

Hva med en overnatting i slike herskapelege omgivelser? Det kan friste noen og en hver. Vi får se.

Det finnes muligheter andre steder i Sverige også. Danmark også for den sakens skyld. Dessverre gikk tiden så alt for fort og ved elve tiden var det hele over.

Den kvelden fikk hr. Wennberg bort imot helteglorie. Det er rett og slett en fornøyelse å være formann i sådanne stunder. Turdeltaker også, ikke sant?

Full rulle dagen der på med museumsbesøk på Autoseum i Simrishavn. Mye fint og en masse biler, men tiden bare rant unna. Nå var det tid for nøye planlegging av turen til København. Faktisk hadde vi valget mellom 3 forskjellige ruter. Vi var allerede seint i gang og skulle besøke både Nostalgia Cafe og Teknik på Farfars tid, og deretter være på kaia seinest klokka fire. Dette kunne bare ikke gå og i alle fall ikke med en bil fra 1934. Vi skulle så gjerne ha gjennomført besøkene etter planen, men valget ble enkelt.

Vi måtte bare kjøre korteste veien for å rekke ferja. Det var et riktig valg. Det ble samme helvete som før i København på ettermiddagen. Vi fulgte en hvit Volvo Amason utstyrt med GPS tilhørende en herre fra Sandsvær.

Det gikk dritt, skikkelig dritt. Vi ankom fergekaia, men det var den gamle terminalen.

Vi rakk det allikevel. Takk og pris! Ja, så var det hele straks over. Alle kom om bord og resten var rein plankekjøring.

TUSEN, TUSEN TAKK til alle deltakere og spesielt til Bjørn og Inger Wennberg.

Turen ble en fantastisk opplevelse for alle, kanskje den fineste. Døm selv. Vi gleder oss alt til neste Sverigetur sommeren 2011.

Bjørn Evensen



foran oss og ved tre tiden var det full fyr i maskineriet igjen.

Selskapet ble nå svært så oppdelt og for noen gjaldt det å komme først til hotellet i Karlskrona, men ikke for oss.

Vi var da på tur i gammel bil og valgte småveier med minimal trafikk. Det tok sin tid og vi skal ærlig innromme at det var deilig å trille inn på parkeringen på hotell Clarion i Karlskrona sånn passe sliten, klokka sju.

35 mil på en dag er jaggu nok bak rattet på en bil fra 1934. Nå smakte maten veldig bra og ølet enda bedre. Så var det Karlskrona da. Her ligger hovedbasen for den Kungliga svenska marinen, og du verden for et anlegg og for en park nede ved sjøen. Selve basen fikk vi betrakte på avstand, men mye av det gamle var tilgjengelig inklusive selve marinemuseet.

Alt i mycket bra ordning. Søta bror kan dette med gammelt de også. Som kanskje noen vet arrangeres Nostalgia

veteranbåtfestival her i Karlskrona, selvfølgelig på samme helg som selve Nostalgia Festivalen for veteranbiler i Ronneby bare 3 mil unna. Under vår

aftenpromenade observerte vi en del fantastiske trebåter som alt var ankommet festivalkaien. Svensk snickerikonst i maghoni er slett ikke å forakte. Påført

25 lag lakk, og polert flere ganger, lar seg høre. Dessverre gikk tiden så alt for fort denne kvelden, og en kald øl satte punktum for en opplevelsesrik dag, men mer skulle komme, mye, mye, mere.

Lørdag morgen opprant med strålende sol og varme.

Bilene ble samlet for felles kjøring i kolonne til Brunsparken i Ronneby. Et lite eventyr av en park. Den må bare oppleves. Her var alt som forventes av et parkanlegg fra 1800 tallet. Blomster, vann, gamle bygninger, gamle eiketrær og bøkelunder, gangstier og masse, masse plass.

Her var det parkert 1200 veteranbiler, en mengde motorsykler og mye folk. Det ble andyet 10 000.

Vi fikk tildelt en topp parkeringsrekke ved selve podiet. Kall det gjerne ærestribune.

Snakk om å være velkommen. Filming på lokal TV og besøk av selveste Nostalgia generalen, Gøran Ambell. Mer skulle det bli. Mye mer. Det å rusle rundt og betrakte så mye fint på 2 og 4 hjul er en sann fornøyelse

Til og med et orkester i gammel 20 talls stil var på plass. Det jeg imidlertid savnet var de riktig gamle bilene fra 20 tallet og før det også. Samme tendens her som i Norge.

Er det rett og slett for gamle og lite kjørbare ???????? Ikke vet jeg. Mange biler var faktisk overrestaurert og ble fraktet til festivalen på henger. Trist, men sant.

Noen sto faktisk og polerte under pan-



ØLAND 2010

