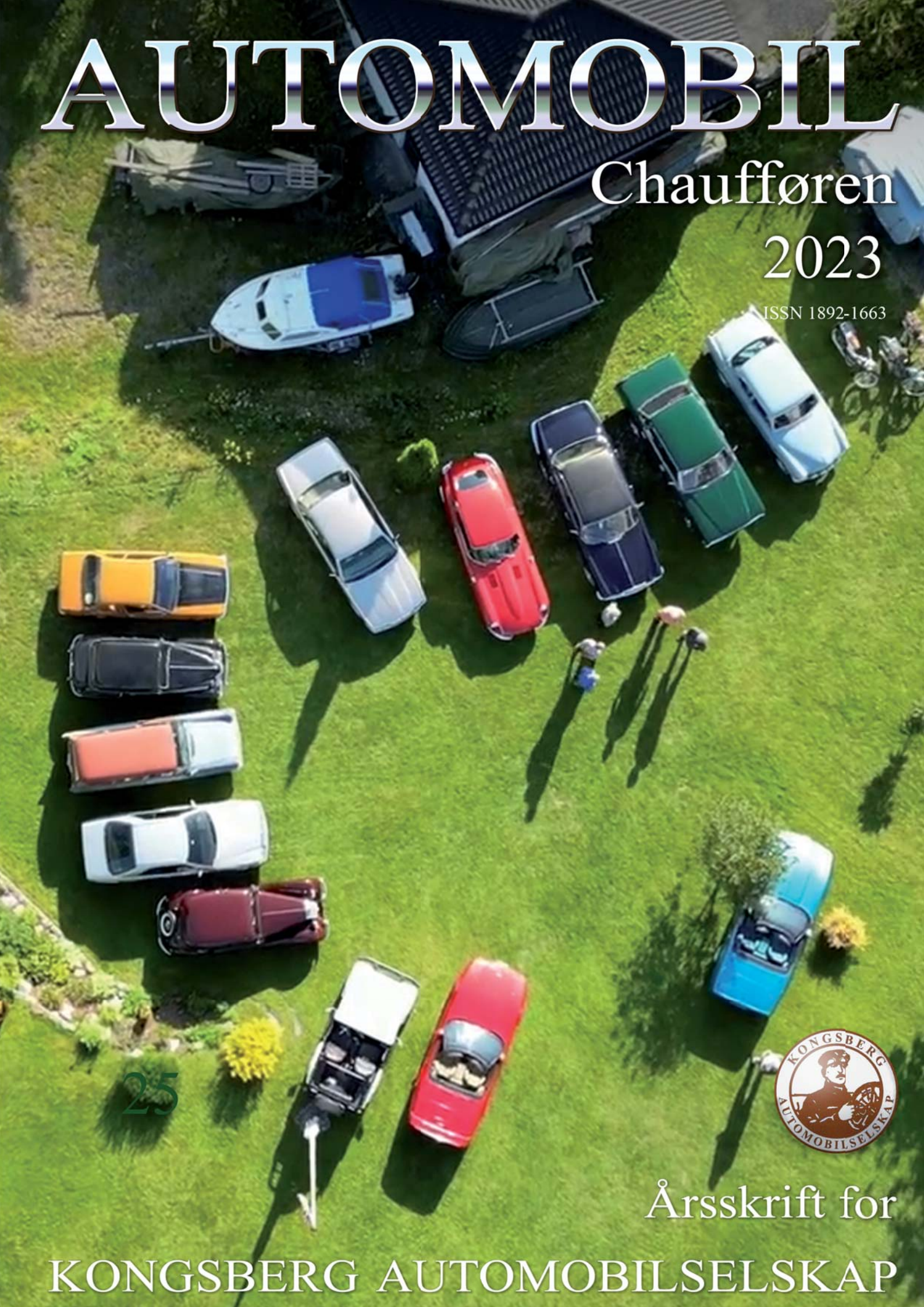


AUTOMOBIL

Chaufføren

2023

ISSN 1892-1663



25



Årsskrift for

KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

Til minne om
Bjørn Sand

13.12.1947 - 17.02.2024

Denne utgaven av Autmobil Chaufføren dediseres til minne om min far, Bjørn Sand.

De siste 25 årene har han hatt ansvaret for å lage årsskrift for Kongsberg Automobilselskap. Dessverre rakk han ikke å fullføre denne 26. utgaven før kreften tok han og han gikk bort lørdag 17. februar 2024.

Arbeidet med årsskriftet var en av de få gledene som holdt han gående de siste ukene han levde, og de fleste av årets 52 sider er hans verk. Jeg lovet han å fullføre det han hadde startet på. Noe jeg ser på som en fin mulighet for meg til å hedre hans minne.

De som kjente pappa vet at han var dedikert og nøye, og hadde stor glede av sine prosjekter, spesielt A-Fordene. Noe jeg og har fått nytte godt av i forbindelse med mine prosjekter, hvor han har bidratt med kunnskap og lærdom.

Dette er en av mange ting jeg kommer til å huske han for.

Runar Sand

ÅRSBERETNING FOR 2023



Kongsberg Automobilselskap har lagt bak seg sitt 27. driftsår.
Styret har bestått av:

Formann: Geir Olsen
Kasserer: Roger Larsen
Sekretær: Gudbrand Strømmen
Styremedlem: Sæbjørn Nærø
Varamedlem: Knut Sommerstad

Årsskrift: Bjørn Sand
Web ansvarlig: Pål Kjeldsberg

Kongsberg Automobilselskap
Postboks 147
3603 Kongsberg

VIPPS: 140093
konto: 2250 67 56980
www.kasveteran.no
kasveteran@gmail.com

Det er blitt avholdt:

- Årsmøte
- 4 ordinært medlemsmøter
- 2 kjøremøter
- Tur til Hadeland Glassverk
- Tur til Olav på Kvipt med MHKD
- Nattkjøring med MHKD
- 1 beboer kjøring
- Sommeravslutning på Sundhaugen
- Sommertur til Tanumstrand
- Labrotorsdag
- Kongsbergknekken
- Høsttur til Golsfjell Fjellstue
- Julebord på Sundhaugen
- Styret har hatt 6 styremøter samt telefon og epost kommunikasjon mellom styremedlemmene.

Sekretæren ønsker spesielt å takke Bjørn Wennberg og Pål Kjeldsberg for bidrag til årsrapporten samt Påls arbeid med KAS hjemmeside og Facebookside.

Referat fra aktiviteter i 2023:

9. januar: Medlemsmøte

Formann Ronald var sykemeldt så Geir Olsen ledet medlemsmøtet. Geir ønsket velkommen og ba om ett minutt stillhet for å minnes Einar Bråthen som gikk bort i romjula. Så var det Helge Stikbakke fra Relektra som kåserte om deres produkter. Helge har 30 års erfaring og kom med en fyldig og god gjennomgang av diverse midler for en god bilpleie. Så var det kaffe og rosinboller og utlodning av edle varer. Det var 31 medlemmer som møtte.

13. februar: Årsmøte 2023

Det møtte 46 medlemmer på Årsmøtet som ble ledet av Knut Sommerstad.

- Geir Olsen leste årsberetning og Jon Aase la fram regnskapet for 2022.
- Bjørn Wennberg bemerket at høstturen ikke var nevnt i beretningen. Dette skyldes at ingen har referert fra turen.
- Det var også innsigelse på underskudd i regnskapet. Det henger sammen med innkjøp av premier til Kongsbergknekken.
- Medlemskontingenten blir fortsatt kr 250.
- Innkommet forslag om endring av noen linjer i klubbens vedtekter ble godkjent.
- Bjørn Wennberg meldte at sommerturen til Tanumsand er fullbooket.

Forsidebildet viser naboer som mobiliserer veteranbilparken på Korpemoen

Forslag om å gi penger til veldedige formål ble stemt over.

1. Sykehusklovnene kr 100 000.

2. Hjerter i Sentrum (de gir ut mat til trengende) kr 30 000.

Forslag 2 ble vedtatt med 28 av 46 frammøtte.

Nytt styre blir etter kveldens valg:

- Formann Geir Olsen
- Sekretær Gudbrand Strømmen
- Kasserer Roger Larsen
- Varamann Knut Sommerstad, gjenvalgt
- Styremedlem Sæbjørn Nærø, (ikke på valg)

Det ble utnevnt to æresmedlemmer:

- Ronald Andreassen for allsidig arbeid for klubben.
- Bjørn Wennberg for godt utført arbeid med turer i klubbens regi.

Heder til Kokkerlauget bestående av Stein Bjørgun og Tor Anton Hassel, Knut Sommerstad og Sæbjørn Nærø for lang og tro tjeneste med Kongsbergknekken.

Også heder til avtroppende kasserer Jon Aase.

Kvelden ble avsluttet med pizza.

13. mars: Medlemsmøte

Formann Geir Olsen ønsket velkommen og presenterte medlemmene i det nye styret.

Kveldens kåsør, Havdal Racing, var på reise, så derfor steppet en av våre veteraner, Arild Sten Halvorsen, inn med et kåseri om historien til FIAT. Han er også eier av en FIAT 124 Sport Coupe 1970 modell som er under restaurering. Her ble det vist bilder av objektet som forventes å komme på veien til sommeren.

Knut Sommerstad luftet interesse for kjøretur til Hadeland Glassverk en helg i mai.

Til slutt ble det kaffe, rosinboller og loddsalg.

Det var 40 medlemmer til stede.

24. – 26. mars: LMK Landsmøte 2023

LMK avholdt Landsmøtet 2023 på Gardermoen. KAS ble representert ved Pål Kjeldsberg.

Ny medarbeider i LMK ble presentert, Jørgen Bogen heter han.

Ny styreformann er Carl Harbitz-Rasmussen som overtar etter Torbjørn Evanger.

Fullstendig referat fra Landsmøtet ligger under nyheter på vår hjemmeside.

10. april: Medlemsmøte

Møte ble ikke avholdt pga. påske.

8. mai: Kjøremøte

Sesongens første kjøremøte gikk til Arild Sand i Holmestrand. Mange biler og mye godlukt fra 98 okt. Arild har mye i samlingen sin. Vi var 50 medlemmer som var med på kjøretur i vårværet.

13. mai: Tur til Hadeland Glassverk

Fin tur til Hadeland Glassverk. 10 biler møtte på Kirketorget og det samme på Langebru, underveis hang Modumfolket seg på, og vel framme kunne vi stille ut 31 biler fra KAS. Forden til Øivind Refshal fikk motorstopp i Stangsgate på Hønefoss, men ivrige medhjelpere fikk dyttet bilen til side og etter en kort stund kom Øivind og frue krusende inn på Glassverket. Ellers var det mulighet for handling av glass og porselen, samt bakevarer, kaffe og softis. Når man kan gå i korterma og shorts på biltreff blir turen vellykket.

12. juni: Sommeravslutning på Sundhaugen

Rundt 110 medlemmer m/følge koste seg i knallsommerværet. Kokkelaget svingte opp med

pølser og Tom farta rundt med loddbøker som ga fine gevinster til de heldige.

14 juni: Kjøring for Eikertun

Onsdag 14.juni kjørte vi beboere på Eikertun til Sundhaugen på lunsj hvor det ble servert gryterett med underholdning av Jenny Jensen. Vi fikk også i år lånt den gamle bussen til MHKD. Det ble en hyggelig opplevelse for alle og takk til alle fra klubben som deltok.

15-18 juni: Sommertur

Igjen reiste den turglade gjengen fra KAS på sin årlige sommertur. Turkomiteen hadde lagt opp til avslappende dager på TanumStrand Hotell ved Grebbestad. Rekordmange deltagere denne gangen, hele 94 deltagere. Vi var her også i 2011, til denne perlen av et sted i den svenske skjærgården. Vi hadde bestilt fint vær, og det blei det.

Fredag ble det båttur i skjærgården med M/S Donalda, en gammel fiskebåt som var bygd om til å ta turister med på båttur. På denne flotte seilassen gikk turen om Fjellbacka, og vi så huset der Ingrid Bergmann levde de siste årene av sitt liv. Hyggelig mannskap og kaldt drikke å få kjøpt. Lørdag tok de fleste en tur til Smøgen for å innta en "räkmacka" eller den berømte "skaldjurssoppa". Sommerturen var den 18. turen. Om to år blir det 20-års jubileumstur til Hardanger, hvor vi var på den første turen. Det er imponerende at så mange av medlemmene i KAS fortsetter å bli med. Mange har vært med på alle turene, og det er hyggelig at det i år var noen «førstereis» medlemmer.

7. juli: Nattkjøring

Turen gikk fra Burud til Darbu der vi tok den gamle Kongsveien til Kongsberg. Derfra gikk turen inn Lurdalen til Ulland og Svene. Etterhvert kom vi til Lyngdal. Her bor Arnt Bakke som hadde låst opp skolen for toalett for de farenede. Hjemturen gikk over Bingen tilbake til Burud. Mye elg i grøftekanten på nattestid men med litt flaks kommer man seg helskinnet hjem. Det var 26 biler som fikk en flott tur i sommernatten.

3. august: Labrotorsdag

Fint sommervær og 52 biler på plenen utenfor kiosken. Hyggelig at det dukker opp publikum som har lyst til å se på bilene våre. Ellers hadde Vegvesenet fyrte opp snøfreseren, imponerende diesellyd og lukt.

5. august: KongsbergKnekk

Det var 83 biler til start og alle gjennomførte. På tross av elendige værmeldinger, hadde vi lettskyet vær og en ørliten regnskur helt på slutten av dagen.

Stor takk til alle som gjorde innsats på fredag og lørdag under årets 22. Kongsbergknekk. Ja det var nesten perfekt, vi har alt notert oss noen forbedringspunkter som vi tar med til neste års Kongsbergknekk. Er det andre som har noe, er vi svært takknemlig hvis dere sender det inn til oss, det er alltid rom for forbedringer.

Formann stod og delte ut glass ved ankomst og spurte deltakere hvordan de opplevde årets løp. Alle hadde hatt en kjempefin tur i flotte omgivelser, ingen køer på poster og hyggelige postmannskaper. De som ikke tilhørte Kongsberg syntes det var vanskelige oppgaver og for mye lokalt, dette tar vi selvsagt med oss til neste års knekk.

En annen ting som spesielt var svært hyggelig var at det stilte opp en god del unge mennesker, de syntes dette var kjempegøy og ville komme tilbake neste år.

Speaker i år, som var Marcel Lesche Vanberg, gjorde en god jobb med å fortelle om de forskjellige bilene ved start.

Noe vi ikke kan få gjort noe med er været, men tross alt den dårlige meldingen fra Yr deltok det 83 stk. på løpet. Og merkelig nok holdt været seg bra gjennom mesteparten av løypa.

Igjen vil styret i KAS med løpsleder Magne Bævre i spissen takke alle som var med og hjalp til under årets Kongsbergknekk.

Det ble mye pølser, vaffelrøre og andre kioskvarer til overs som vi ga bort til Hjerter i Sentrum som gir bort matvarer til de som trenger det.

24. August: Tur til Olav på Kvipt

MHKD inviterte oss KAS medlemmer til å bli med på tur til Olav på Kvipt.

Egentlig skulle vi vært der i mai, men den dagen kom det en halv meter med snø, så da ble ny dato satt. Torsdag 24. august dro vi av gårde i strålende vær bort over Telemarken, formann i Drammensklubben ledet an med sin A Ford og det var mange med meg som syntes han kjørte som om han hadde stjålet bilen, fort gikk det på smale svingete veier.

På Kvipt ble vi mottatt av en trivelig kar, Olav.

Vi fikk litt historie om gården, ble benka inn på låven for rømmegrøt og spekemat og enda mere historie om stedet.

Fjellgården består av flere velholdte bygninger og garasjer. Olav er som kjent ekstremt bilinteressert. Det var 3 biler fra KAS, 11 gamle biler + noen nyere (ikke alle som tør å kjøre langt med gammelbil) og til sammen 28 personer med på turen.

Takk til Dag Syvertsen som bad oss med på tur.

11. september: Kjøre møte i Numedal

På tross av en litt regntung ettermiddag, ble det trangt om plassen på Kirketorget før avreise på årets siste kjøre møte. Vi kjørte vestsida av Lågen opp til Djupdal hvor vi kjørte over på østsida og satte nesen nedover dalen. Så svingte vi av fv. 40 og inn på grusveien opp til Fossanåsen Hotel. Det var flere som fulgte oppfordringen med å ta med ektefelle/samboer, formann telte 65 personer og ute på plassen telte vi 41 kjøretøyer.

Foreningen spanderte kaffe og wienerbrød. Fossanåsen var ett trivelig sted og det så ut til at folket trivdes. Fin septemberveld med mye godlukt fra gamle biler.

22.-24. september: Høsttur til Golsfjell Fjellstue

Det har blitt tradisjon for KAS å dra på høsttur. Selv om det ikke er så mange som blir med på disse turene, har de som er med alltid hatt et hyggelig og sosialt opphold i fjellheimen. I år gikk turen til Golsfjell Fjellstue. Vi hadde vært her en gang tidligere, så det ble et hyggelig gjensyn med stedet og vertskapet.

Vær og temperatur var på vår side, og mange benyttet anledningen til en fottur. Andre kosa seg i solveggen med noe i glasset.

På kveldene hadde vi hyggelige samlinger. Tor Anton hadde med en helt rå DAB radio, så lørdag kveld ble det «På dansefot» fra NRK P1+. Musikk som passer for oss.

De fleste av oss var samlet i storstua, så det ble fullt rundt bordene. Etter at «bakern» hadde skallet i taklampa tre ganger, fikk han låne en hjelm av verten.

Vi hadde et møte i turkomiteen på lørdag formiddag. Vi hadde en evaluering av om vi skulle fortsette å arrangere høstturer, og ikke minst basert på tilbakemeldinger fra medlemmene, ble konklusjonen at vi skal fortsette å arrangere høstturer. Neste år vil vi ta turen en uke tidligere. Komiteen skal undersøke mulige steder å være i 2024. Det er mange hoteller og fjellstuer som ligger i rimelig nærhet til Kongsberg.

9 oktober: Medlemsmøte

Formann Geir ønsket velkommen til høstens første møte innendørs. Han oppsummerte kjøreturen vi hadde til Djupdal og Fossanåsen og la vekt på at så mange hadde tatt med co piloten på denne rundturen. Det ble opplyst at det blir julebord på Sundhaugen i år også. Mer info kommer.

- Kjell Olav Sørensen har plass til en bil til for vinterlagring. Kontakt formann hvis interesse.
- Turgeneral Bjørn Wennberg syntes det var skuffende med så laber interesse for høstturen på Golsfjellet. Han hadde sett at flere ble med når klubben arrangerer tur.
- Bjørn informerte videre at sommerturen 2024 går til Lindesnes fra 20. til 23. juni. Vi skal bo på Lindesnes Havhotell og blant annet besøke Lindesnes Fyr og flere andre attraksjoner. Invitasjon vil bli sendt ut i januar.
- Bjørn Sand etterlyste mere stoff til Årsskriftet.
- Kveldens kåsør, LMK 's generalsekretær Stein Chr. Husby, snakket om hva LMK driver med og de nye utfordringer som har oppstått med innblanding av etanol i drivstoffet. Han oppfordrer bilfolket til å fylle 98 oktane og på denne måten opprettholde lønnsomheten for de som distribuerer dette.
- Vi kan også slå fast at E5 98 ikke inneholder 5% etanol, selv om EU kravet er at pumpa skal merkes med E5.

- Det var flere som hadde håpet på mere teknisk rundt drivstoffkåseriet, men som de fleste av oss eksperter får vi se an problemene som oppstår etter hvert.
- Kåseriet legges på vår hjemmeside.
- Det var 58 som møtte denne kvelden.

13. november: Medlemsmøte

Denne gangen var det Porsche kveld på Lågdalsmuséet.

Formann Geir Olsen ønsket velkommen. Han kunne meddele at det fortsatt er noen ledige plasser på julebordet 11. desember. Han oppfordret medlemmene til å komme med innspill til vårens aktiviteter, møter, garasjebesøk, kjøreturer etc. Ta kontakt med Geir hvis du har tips. Og så var det stoff til Årsskriftet da, noen må ha opplevd noe denne sommeren, tatt noen bilder eller bare vært i garasjen. Del dette med oss da.....

Kveldens kåsør, Vidar Ingebretsen, tok for seg historien om Porsche 356. Vi fikk en fin gjennomgang av denne bilmodellen. Vidar har også en 356 kabriolet som han fikk kjøpt av naboen i 2021. Vidar hadde skrudd litt på denne siden naboen ikke var bilkyndig så da muligheten til kjøp kom opp var han rask med å få hentet den hjem. Noen har døgn med mer enn 24 timer, for helrestaurering av bilen tok 8 måneder. Det som måtte byttes ble bytta, men det som kunne brukes ble beholdt bl.a. så er girstanga slitt og umalt, det samme med skaisetene, ny skumgummi, men med originale litt falmede røde setetrekk og dørpaneler og den gamle padden på dashbordet. Sunn innstilling til gammelbil, den skal se ut som at den er fra 1953 ifølge Vidar.

De var 40 medlemmer som spiste rosinboller og noen heldige fikk med seg vinflaske fra vinlotteriet hjem.

11. desember: Julebord på Sundhaugen

Formann Geir ønsket velkommen til 100 feststemte gammelbilvenner. Geir hadde en trist beskjed å meddele. Erik Ørmen, mangeårig loddgeneral og kiosksjef på KongsbergKnekk, gikk bort torsdag sist uke. Geir bad oss reise oss og hedre Eriks minne med ett minutts stillhet.

Så var det Dagfinn Kolbergs tur. Han viste film og bilder fra sitt rikholdige billedarkiv og sang mange fine egenkomponerte sanger akkompagnert med munnspill og gitar. Det ble en fin time med god underholdning. Ronald hadde også noen grove vitser fra sitt rikholdige arkiv til stor glede for oss.

Maten på Sundhaugen er alltid god og rikholdig, denne gangen var det tradisjonell julemat med riskrem til dessert.

Utlodning hadde vi også, med mange fine gevinster

Gudbrand Strømmen, Sekretær

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

kasveteran@gmail.com

FORMANNENS SPALTE

Hei alle KAS medlemmer;

Når dere nå sitter med det fantastiske Årsskriftet i hånden har jeg rukket å sitte som formann i ett år.

Etter en del betenkning takket jeg ja til å stille til valg som formann i KAS, vel viten om at det var store sko som skulle fylles etter Ronald ved rattet, som dessverre måtte kaste inn håndkledet grunnet sykdom. Men tilliten fra medlemmene var til stede og jeg ble valgt og i ettertid har jeg satt stor pris på det.

Men jeg er ikke alene i styret. Jeg har hatt flotte og dyktige folk med som har bidratt til mange konstruktive styremøter og beslutninger, all takk til dem. Aller mest vil jeg få takke dere medlemmer som møter opp på klubbkvelder, kjøremøter, sommerturer, Kongsbergknekken og andre ting vi prøver å få til, det gir oss i styret inspirasjon til å jobbe for klubben og er med på å få klubben til å gå fremover.

KAS har atter tilbakelagt et nytt år med møter og aktiviteter.

Det var særdeles hyggelig å ta fatt på gjerningen som formann å kunne sammen med Sæbjørn Nærø å overrekke Hjerter i Sentrum en sjekk på 30 000,- som det ble besluttet på årsmøte. Det betydde veldig mye for dem i deres arbeid med matutdeling til de som sleit i hverdagen.

Ellers har det vært et år fylt av medlems-

møter, turer og julebord som det kommer frem av årsberetningen foran i bladet.

Jeg vil trekke frem kjøreturen på høsten til Fossanåsen hvor det var veldig mange damer som ville være med på turen, det var svært hyggelig og frister til gjen-tagelse.

Det er også gledelig å se at vi får til at våre egne medlemmer stiller opp på klubbkvelder som foredragsholdere i tillegg til eksterne. Likeså at medlemmer med damene stiller opp på Kongsbergknekken som både postmannskaper, salg i kiosk og alt som skal til for å få gjennomført dette.

I løpet av året har vi vært heldige og blitt invitert med Drammensklubben på både Nattkjøring og tur til Olav på Kvipt. Det er moro at vi kan få til et samarbeid på tvers av klubbene.

Styret vil fortsette å jobbe med å få til et godt program for 2024. Turkomiteen har alt annonsert sommerturen 2024 til Lindesnes, så her blir det mye å se frem til.

Tiden fremover er jo veldig spennende med tanke på drivstoff til våre veteranbiler. Siden det nå er 98 oktan som gjelder er det jo ikke overalt dette selges, og dersom dette også skal fases ut ser det litt mørkt ut for våre veteranbiler og videre rekruttering av yngre til våre klubber. Det er godt at vi har LMK som jobber aktivt mot myndigheter, slik at vi kan fortsette å ta vare på veterankjøretøy og ha muligheten til å kjøre med dem.

Til slutt vil jeg minne alle dere kjære



medlemmer på at dette Årsskriftet du nå holder i hånden ikke gjør seg selv. Jeg er klar over at jeg har «mast» på dere ved flere anledninger om å levere inn stoff, det er ikke uten grunn. Hvis vi ikke får med flere til å sende inn litt til Årsskriftet er jeg bekymret for at det stopper opp, og det ønsker ikke styret. Dette er jo ment til å være et blad for og om KAS medlemmers bilhobby med litt attåt.

Vi har nå stort sett vært prisgitt en redaktør som har stått på og fylt opp spaltene i bladet samt noen få bidragsytere av medlemmer, men vi trenger flere. Det er ikke nødvendig å vente med å sende redaktøren stoff til året er slutt, det er bare å sende så snart man har noe å fortelle om stort og smått som kan deles med andre i KAS.

Jeg ser frem til å dele et innholdsrikt 2024 sammen med dere.

*Et riktig godt nytt år
Geir Olsen
Formann KAS*



NYTT FRA LMK



Årets Oslo Motor Show var en betydelig suksess for forbundet. Dette året bestemte vi oss for å gå full fart fremover med arrangementet. Vi ønsket å understreke at den motorhistoriske kulturarven handler om mye mer enn bare kjøretøy. Det dreier seg også om de små detaljene, som campingutstyr, gamle termoser, radioer og annet utstyr som en gang var en del av reisene med bil i gamle dager.

I tillegg til de imponerende bilene, hadde vi en hel rekke andre fascinerende elementer på utstillingen. Blant høydepunktene var en 1963-modell Widerøe kjent som "Lillebror," nostalgiske bord, sofaer, skilt fra Trygg Trafikk og mye annet spennende utstyr. Blant de utstilte kjøretøyene fant man en Volvo 142 fra 1968, Renault 16 TL fra 1972, Chalmers fra 1918 – Banan Mattiessens gamle varebil, Jaguar Daimler double six fra 1992 og til slutt en Piaggio Vespa fra 1971.

I år byttet vi ut det vanlige teltet med "Lillebroren" og erstattet de kjedelige plaststolene fra Europris med en sofa-gruppe fra 70-tallet. Denne sofaen var så behagelig at det var en utfordring å holde seg våken i den, og man hadde lyst til å bare synke ned i drømmeland. Dette ga

oss også en bedre mulighet til å invitere folk inn på standen for en hyggelig samtale.

Vi mottok en overveldende mengde positive tilbakemeldinger fra både publikum, deltakende klubber og utstillere. Det var faktisk ikke en eneste negativ tilbakemelding å spore. Selv generalsekretæren i AMCAR, Hillberg, tok seg tid til å besøke vår imponerende stand.

På årets Oslo Motor Show hadde 18 LMK-klubber egne stands, og generalsekretæren, kommunikasjonssjefen og styrelederen i LMK besøkte hver enkelt klubb. Mange applauderte vårt arbeid og den økte synligheten som forbundet har oppnådd i det siste.

I et møte med samferdselsdepartementets statsråd den 18. september, hadde LMK offisielt invitert Jon-Ivar Nygård til Oslo Motor Show 2023. I tillegg til LMKs invitasjon hadde AMCAR, en av LMKs grunnleggere, også invitert statsråden til arrangementet. Statsråden tok en veloverveid beslutning ved å akseptere begge invitasjonene. Tidligere hadde Lasse Lager, avdelingsdirektør i departementet, deltatt, men dessverre hadde han ikke mulighet til å være med i år.

Statsråden hadde satt av halvannen time til å besøke Oslo Motor Show. Både AMCAR og LMK guidet statsråden gjennom flere stands før vi avsluttet med en runde på den mest imponerende standen. Her fikk statsråden muligheten til å prøvesitte både en Chalmers fra 1918 og Widerøe "Lillebroren" fra 1963. Han uttrykte stor entusiasme for historien og den betydningsfulle innsatsen LMK gjør for entusiastene. Han var så engasjert at han knapt kunne la være å berøre kjøretøyene.

Under omvisningen fikk vi også muligheten til å diskutere noen av de utfordringene vi står overfor, inkludert E10, som vi oppfatter som et dårlig egnet produkt som blir pålagt kjøretøyentusiastene.

LMK på plass under Kongsbergknekken



KVELDSTUR TIL HOLMESTRAND



8. mai satte 50 medlemmer panseret mot Holmestrand for å besøke samlingen og verkstedet til Arild B Sand.

Arild er innfødt Holmestranding. For mange år siden startet han eget bilverksted i Holmestrand og har drevet det til for noen få år siden. Arild har alltid vært interessert i biler, - spesielle biler. Han var en av de første som bygde og fikk godkjent en Hot Rod i Norge. (Dette er etter hva man kan huske en 1933 Ford V-8 som en av KAS' stiftere, Marcel Vanberg, kjøpte som russebil, men som aldri ble brukt. Reds. anmerking)

Men han har ikke bare mekaniske ferdigheter, han og kona Tove er nemlig norgesmester i swingdans flere ganger, men de har konkurrert i utlandet. Nå har Arild pensjonert seg og nyter livet med dans og bil.

Vi var mange, men alle fikk plassert bilene på gårdsplassen hos Arild. Vi ble godt tatt imot, og ble fortalte litt om hva han driver med, og hva han har. Så fikk vi gå fritt rundt å se det han

For noen passet det best å kjøre utover langs Eikeren, mens andre kom ned Lågendalen. Dermed var det avtalt møte på bensinstasjonen i Hof, før ferden videre til Holmestrand.

Under ser vi den prisvinnende Rod'en til Arild





hadde. Det var to verksteder hvor det blant annet sto en Hot Rod i begge. En fullt ferdig, som han har bygget opp selv og nylig var ferdig med. Den har allerede blitt omtalt i mange magasiner, vunnet premier og står vel på Oslo Motorshow når dette skrives.

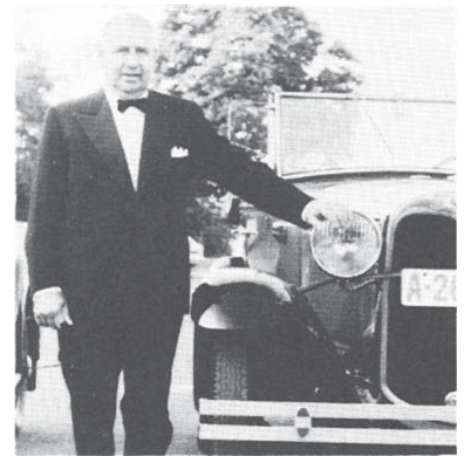
Et annet flott retrorom huser en nydelig Chevrolet Corvette, juke bokser, strøkne mopeder, retro møbler, gamle radioer og mye annet.

Arild serverte oss pølse og mineralvann, noe klubben selvfølgelig betalte. Det var en fin kveld med fint kjørevær og mye fint å skue.

Takk til Arild som ville ta oss imot.

Knut Sommerstad





Herbrand Sælebakke, som vanlig med tversoversløyfe, her avbildet ved A Forden til Svenn Engelund, en av stifterne av Norsk A Modell Klubb

Dette bildet av Bekkedokk fra tidlig femtital dukket opp på nettet, - da passer det å dele en historie relatert til Fordforhandleren Herbrand Sælebakke

Nå ville historien det slik at det ble funnet en danskspråkelig instruksjonsbok under en opprydding i de gjenværende sakene etter Herbrand Sælebakke i 1999.

Åsmund Lislien, en av KAS' stiftere, som hadde vært bilmekaniker hos Sælebakke, var med på oppryddingen, - han viste boken til meg siden den var til A-Ford, og jeg da var redaktør i A-Ford klubben.



Det interessante var at første eier hadde skrevet navnet på den, og vi kunne se at han var prest og bodde på Flisa.

Boken ble liggende på pulsten min på jobben en stund, og en kunde la merke til navnet. Han kunne fortelle at dette måtte være faren til kompisens hans.

Da det ble klart at presten senere hadde flyttet til Hokksund, ble også den videre historien kjent, etter et besøk hos sønnen Jostein Barstad.

En Ford A Tudor kjøpt ny på Kongsvinger hos Kongsvinger Elektriske Forretning for 4135 kroner av Stiftskapellan Sverre Barstad på Flisa, og registrert første gang 18.6 1930, på D-10608.

Chassisnummer *A2854645*. Det tilsier at motoren ble produsert og godkjent 11.februar 1930, sammen med 6014 andre A-Fordmotorer, og sannsynligvis sendt rett ombord i en båt for skiping til Danmark. Når så motoren ble plassert i et chassis under monteringen i Sydhavnen i København, ble motornummeret stemplet på rammevengen og ble chassisnummeret på den ferdige Forden. Biler både til Danmark, Sverige og Norge ble montert i København i 1930.

Barstad var fra Ørsta, slik at Forden nok fikk noen turer til vestlandet.

Familien hadde forøvrig benyttet Forden til mange relativt lange turer både i Norge og i utlandet. Det ble en del turer i Tyskland i 30 årene, men etterhvert ble det politiske klimaet der av en slik karakter at dette ikke var trivelig lenger.

Under en Sverigetur veltet bilen, og Sverre Barstad fikk en flenge i pannen som ble til et synlig arr resten av livet. Har man vært borti en A-Ford blir man merket for livet på mange måter.

Senere kom Barstad til Øvre Eiker i sin prestegjerning, og bilen ble da registrert F-15711 hos bilsakkyndige på Kongsberg. Forden ble solgt videre til Gunnar Borge, Bakke i Skotselv 4.mars 1953, og presten begynte å kjøre Folkevoغن. Forden havnet deretter 30. mai 1958 hos Hans Stakkestad på Kongsberg. Her ble den brukt i noen år inntil bilsalget ble frigitt, og det ble lettere å få tak i bedre bruktbiler.

Etter at Forden hadde gjort sin jobb ble den innkjøpt og lagret av Fordforhandleren og veteranbilmannen Herbrand Sælebakke i 1961.

Etter hans død valgte sønnene å selge hans samling, og Forden kom da i Rolf Arild Karlsens eie, og havnet på Hønefoss i 1985. Etter at vi hadde skrevet den første delen

Under:

Sverre Barstad til venstre foran A-Forden





Bilde av Forden i Skotselv mens Gunnar Borge var eier. Den har nå blitt mørk rød.



Over: Slik Forden ble brukt i Stakkestads eie

Under: Fra besøket på verkstedet hos Åsmund Lislien. Åsmund i midten, og Rolf Arild Karlsen til venstre



av historien i "A"-visen nr. 4-99 fikk Rolf Arild Karlsen, som da ikke var medlem i Norsk A Modell Klubb, helt tilfeldig se denne under et besøk hos deleforhandler Erik Storm-Olsen, og fattet mistanke om dette var hans bil. Etter en ny kontakt med biltilsynet, hvor en påklisset lapp på registreringskortet forsiktig ble brettet til side, kom navnet til Sverre Barstad frem. Etter en samtale med meg kunne det også bekreftes at den aktuelle instruksjonsboken manglet midtsidene, noe som stemte godt, da disse lå under baksetet i Karlsens Tudor.

Rolf Arild fikk sin Tudor på veien i 2000, registrert på det opprinnelige nummeret fra Kongsvinger, D-10608, og rakk å kjøre litt med den før et avrevet vifteblad laget bulk i panseret som måtte rettes og lakkeres. Etter dette fikk bilen installert aluminiumsvifte. Han hadde lovet å komme en tur til Kongsberg for vise frem bilen, og få takket for den gjenfunnene instruksjonsboken som selvfølgelig nå ligger i bilen igjen. Mandag 21. mai i 2001 dukket en grønn, nydelig restaurert 30 Tudor opp hjemme hos meg.

Etter noen kjappe telefoner hadde vi opprettet kontakt med Åsmund Lislien slik at vi kunne avlegge han en visitt. Åsmund var ulastelig antrukket i blå kjeledress, og selv om han da til daglig jobbet med BMW og Mitsubishi, hadde han Ford ovalen på ryggen til hobbybruk. Han syntes det var moro å se bilen han hadde vært med på å skaffe håndboken til, og det ble en skikkelig bilprat.

Mens Rolf Arild og Åsmund var opptatt med sitt hadde jeg gjort litt detektivarbeide, og funnet frem til Reidar Stakkestad, sønn av den tidligere eieren Hans Stakkestad. Jeg spurte om han var interessert i å se igjen bilen, noe han selvfølgelig kunne tenke seg, slik at et nytt besøk ble avtalt. Da Rolf Arild parkerte utenfor huset til Stakkestad var det tydelig et varmt gjensyn med Forden, og ikke lenge etter kunne Reidar igjen sitte ved rattet i bilen han hadde lært å kjøre i.



Slik så Forden ut da den hadde avtjent sin jobb som bruksbil, sliten og med typiske moderniseringer



Godt brukt inventar, - bildet viser litt av fru Stakkestads hjemmesydde setetrekk



Her har Presteforden kommet til Reidar Stakkestad på Raumyr, sønn av tidligere eier Hans Stakkestad. Nå kunne han sette seg bak rattet der han engang lærte å kjøre bil.

Det er klart at det ikke var lett å kjenne bilen igjen, og det var nok ikke før bildene av bilen slik den så ut før restaureringen kom frem, at han virkelig kunne kjenne den igjen. Da dukket minnene om blinklyslampene som fylte seg med vann frem, han husket den improviserte monteringen av bryteren til disse, og han kunne se igjen morens hjemmesydde varetrekk til forsetene.

Det ble en lang kveld for Rolf Arild, og det ble noen timer før han igjen kunne sette kursen tilbake til Hønefoss, - men hva gjør man ikke når en kan samle både nye og gamle minner i en bils historie samtidig. Turen hjem til Hønefoss burde være barnemat for en bil som har sett store deler av Europa på ferieturer i mellomkrigstiden.

Ved hjelp av et av våre medlemmer, Ulf Vidar Grønli, som selv er fra Skotselv, oppnådde vi kontakt med sønn av Gunnar Borge som eide Forden fra 1953 til 1958. Knut Borge hadde selv kjørt opp til sertifikat med denne bilen på Kongsberg, og husket den selvfølgelig meget godt. Torsdag 14. juni 2001 ble Knut Borge besøkt, og fra familiealbumet fikk vi kopiert bilde av Forden i Borges eie. Rolf Arilds restaurering har byttet om på lys og mørk grønnfarge, noe som også er korrekt på en A-Ford, men bilder viser at hans bil opprinnelig var mørk øverst.

En sjekk hos vegvesenet forteller at bilen ble solgt videre 1.10. 2013, og er nå hos Øyvind Lie på Ås. sammen med en A-Ford Coupe.

Bjørn Sand



Knut Borge, sønnen til andre eier, Gunnar Borge, fikk frisket opp A-Ford minnene.





Presteforden fra Øvre Eiker er idag å finne på Ås, og er som det vises fremdeles like blank og fin som da den var ferdigrestaurert. Der har den godt selskap av en 1930 A-Ford Coupe

Vårt medlem Ulf Vidar Grønli ble ferdig med sin A-Ford i 2002. Bilen hadde ikke noe originalnummer i Norge, siden den hadde kommet til landet med et flyttelass fra Danmark. Han valgte da å registrere bilen med F-15711 siden dette var ledig. Ulf Vidars fine restaurering har også den samme fargekombinasjonen som Barstadforden. Dermed ringte det nok svakt i klokkene i Bakke kjerke hver gang han passerte! Uten parklamper på torpedoen er slik bilen ble levert ny. Denne Forden ble senere solgt.



HADELAND GLASSVERK



Fin tur til Hadeland Glassverk 13. mai. 10 biler møtte på Kirketorget og det samme på Langebru, underveis hang Modumfolket seg på og vel framme kunne vi stille ut 31 biler fra KAS. Forden til Øivind Refshal fikk motorstopp i Stangsgate på Hønefoss, men ivrige medhjelpere fikk dyttet bilen tilside og etter en kort stund kom Øivind og frue krusende inn på Glassverket. Ellers var det mulighet for handling av glass og porselen, samt bakevarer, kaffe og softis. Når man kan gå i kortarma og shorts på biltreff blir turen vellykket!

Pål Kjeldsberg



På bildene utvalg av de deltagende bilene på Hadelandsturen, Til venstre Øivind Refsahl uheldige Ford som fikk stopp underveis. Kyndige hender fikk den imidlertid raskt på veien igjen, og de kunne fortsette trygt hjem til Skotselv.

NEDTRAPPING

Hvor langt kan en strekke en lykkelig barndom



Jeg er ikke store knotten foran Fargo'n ved en stopp på Flatåker i Skurdalen



Jeg skrøt i fjorårets utgave at jeg pusler med flere modeller av biler jeg har hatt et nært forhold til.

Jeg trapper ned bilrestaurering i full størrelse, - det er billigere og mindre plasskrevende å arbeide med modeller. Utfordringer du må løse gir de samme gledene som å jobbe i full størrelse. Dermed har jeg nå trappet opp nedtrappingen!

Min første lengre biltur var sommeren 1949 uten at jeg husker noe av det. Bestefar Alfred Sand fikk låne lastebilen til Den Norske Papirfiltfabrikk hvor han var sjåfør. Han var født 25. desember 1892, og således blandt de første med førerkort for bil i Drammen.

Dette var en Fargo 1946 som fikk påmontert sidelemmer. Turen gikk over Filefjell.

Sommeren 1950 tok bestefar med seg barn, svigerbarn og barnebarn på en søndagstur til Kongsberg med Fargo'n. 16 personer må vi ha vært.

Vi stoppet for å spise på en plass inn til venstre like før Aas Kafeteria. Omtrent der du idag tar av fra E134 for å kjøre over Toppen, og Drammensveien ned til byen.



Her sitter jeg som nr. fire fra venstre, og klarte denne dagen å smitte fettere og kusiner med kikhoste.

I 1952 ble Fargo'n brukt på en Bergens-tur hvor mine foreldre og jeg var med. Den husker jeg detaljer fra! Selvfølgelig måtte det bli modell av denne lastebilen også.



Plymouth Pick-up har identisk førerhus med Dodge og Fargo



Ford modellen ble "ofret" for å få vitale deler til å bygge Fargo

En kombinasjon av en Plymouth Pick-up og en B-Ford kranbil, ble til en Fargo. Bakhjulene måtte gjøres om, fordi Fargo'n hadde enkle bakhjul. Lasteplan ble bygget etter bilder.

En annen bil som sto høyt var Chevroleten faren min kjørte i jobben hos W. C. Møller i Drammen.

Den var fra 1939 og hadde førerhus og påbygg laget hos Brødrene Olsen på Lierstranda. Før krigen var det vanlig at førerhuset ble bygget lokalt.



For å få til en akseptabel modell av Chevroleten ble det kjøpt en varebilmodell fra USA i skala 1:24.



Tidligere forsøk har vært gjort i mindre størrelser, og det har vært vanskelig å finne utgangspunkt i samme målestokk. Varebilen ble kappet av og understellet ble forlenget.

Førerhus og plan ble bygget i plast.

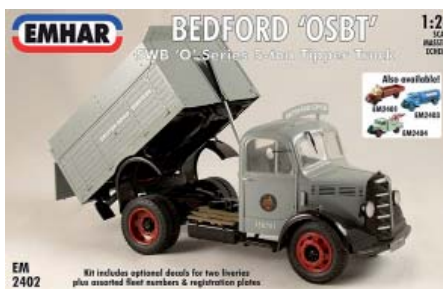
Bedforden W.C. Møller kjøpte ny i 1950 var av en ganske sjelden type i Norge. Den hadde originalt varebilkarosseri bygget av Bedford, - sikkert bare på bestilling. Hele varekassa var håndbygget i aluminium på treramme. Etter krigen var det tilgang på aluminium fra kasserte fly, og det var mange som behersket forming av plater med engelsk hjul, etter den utstrakte flyproduksjonen i krigsårene. Modellen av denne ble basert på et plastbyggesett av en Bedford OSBT, - en tippbil.



Lastebilturer var populært, - da fikk familie, syforening og naboer være med. Bærturer var topp. Ble det regn ble det lagt over en presenning og turen gikk videre med tilhørende eksos og bilsyke.



Faren min, Hans Asbjørn Sand, står til venstre ved Chevroleten, og til høyre ved Bedforden står Olaf Johan Sandengen, han var født på Kongsberg 21/5-1888.



Under: Halvferdige modeller som venter på inspirasjon til å komme videre.

Min utgave skulle være en Bedford KV, og dermed ble det store forandringer. Konfigurasjonen av motor, foraksel og førerhus er annerledes, og dermed måtte understellet forlenges, motoren flyttes, det måtte lages nytt og lengre panser og varekassa måtte bygges fra bunnen. At jeg hadde overnattet flere netter i Bedforden i barneseng under en ferietur i Setesdalen i 1951 hjalp ikke mye nå.





Felgene i byggesettet var feil til mitt bruk. Dermed ble løsningen å lage en datamodell, og få dem 3D printet. Dermed hadde jeg både en lastebil som var blitt varebil, og en varebil som hadde blitt lastebil klare til lakkering.

Den originale Bedforden fikk en om-lakkering for å matche Blitzzen som var kjøpt ny i 1954, og jeg valgte den siste fargekombinasjonen med røde hjul og reklame for Zanten-skjorter på min modell.



Faren min, Hans Asbjørn Sand, ved Bedforden

I tillegg har jeg også funnet modeller av Opel Kapitän 1951, maken til den mine foreldre hadde da jeg øvelseskjørte og tok førerkort, og en Kapitän fra 1956. For å få denne til å bli lik den foreldrene mine kjøpte i 1966, en 1957-modell L-versjon, ble det noe modifikasjoner. Den fikk nå delte forseter og andre farger innvendig, og noen små forandringer på emblemer utvendig.

Bjørn Sand





SOMMERENS BIOPPLEVELSER I KORTVERSJON

Sommeren er ikke et klengenavn på Knut, men navnet på årstiden!

Året startet med en innbydelse fra *Harald A Møller* om å delta på åpningen av det nye senteret de har etablert i Oslo. Et senter som huser biler som har hatt stor betydning for deres suksess.

Kay Ronny Nilsen og jeg var der. Min tidligere restaurering, 1949 modell Boble sto der.

Så var det flere mandagskvelder hvor Veteran VW klubben har hatt klubbkveld/delesalg i Efteløt.

I Vestfold er det en gruppe som kaller seg *Luftkjølt torsdags-kveld*, dit har det blitt noen turer.



Bildene over viser bilen Knut restaurerte, - det som da var lov å kalle Folkevogn og er fra 1949.

Bilde til venstre er tatt av Stein Inge Stølen, og det til høyre med Jan H Møller er fra Ivar Engerud.

Til venstre Knut Sommerstad foran 1936 Dodge.



Også Svein Kallerud og Sæbjørn Nærø har vært med.

Så har det blitt noen turer med Porsche, blant annet en fin tur rundt om i Innlandet med to overnattinger. Porsche feiret 75 år i år, derfor ble det jubileumssamling for Porsche på Burud og på Rudskogen Raceway.



Der var jeg så heldig å få kjøre en blå Porsche 356 speedster fra 50-tallet, utlånt av Hans Peter Havdal.
En langtur med min Porsche 912 til Elverum for å besøke slektninger ble det også.

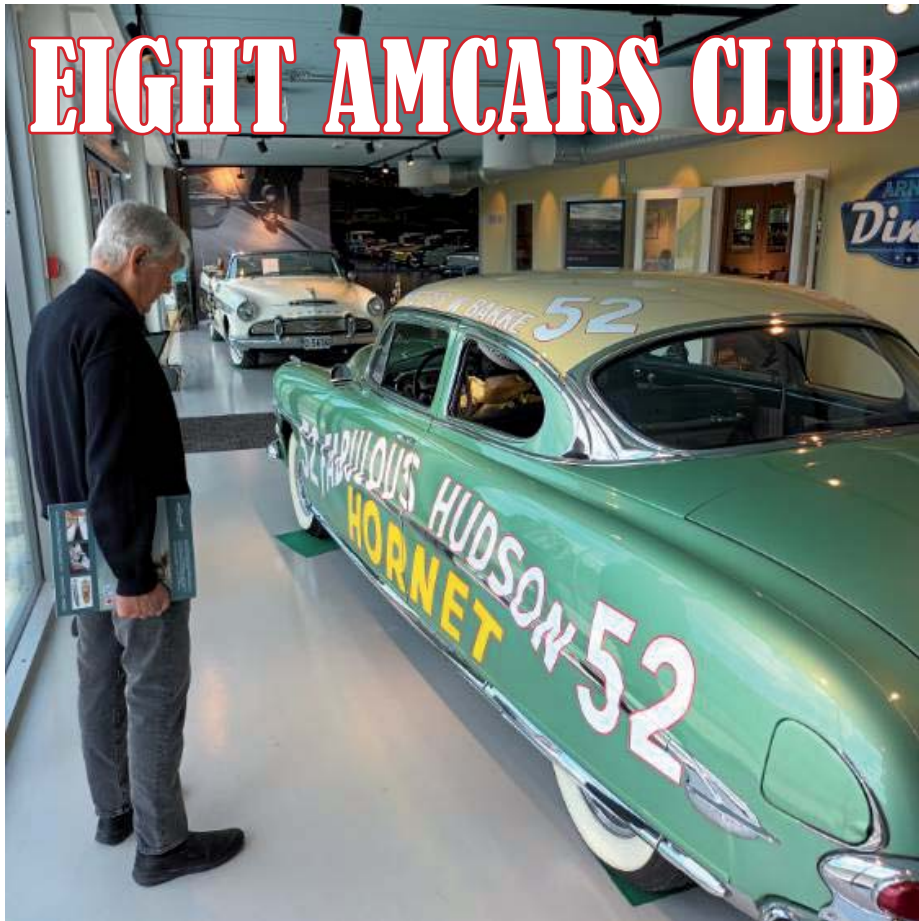
Fra tid til annen samles vi fra Sandsvær til en kjøretur, gjerne på søndager hvor vi reiser et sted for å spise.

Så hadde vi jo en kjempefin tur til Tanumstrand med KAS.

Knut Sommerstad



EIGHT AMCARS CLUB



De av oss som leser Laagendalsposten, papirutgaven, husker kanskje en artikkel om et nytt bilmuseum i Sørum?

Sten-Halvorsen i tre generasjoner, William, Vidar og jeg dro dit en lørdag i august for å se nærmere på etablissementet. Det viser seg at det er en veteranbilkubb i likhet med vår som står bak. De er på størrelse med KAS med omtrent like mange medlemmer.

Museet som ble åpnet i høst, holder til i et imponerende bygg med full underetasje og en stor hall i 1. etasje.

Det første som møter oss i inngangspartiet er to flotte Pace Cars, en Hudson Hornet og en DeSoto, begge i kabriolet utgave og de ser ut som nye. Bygget er kommet til som følge av stor hjelp fra kommune og mange sponsorer pluss tusenvis av dugnadstimer. Tre og et halvt år er gått siden det første spadetak ble tatt til alt var ferdig, samt forbruk av materialer og utstyr for ca. 25 millioner! Klubben har valgt seg et ganske spesielt konsept, som de er alene om i Norge, ja i hele verden påstår de selv.

Det går ut på å bevare for ettertiden de modellene av de åtte bilmerkene som eksisterte i perioden fra 1946 til de bukket under for konkurransen fra de tre store GM, Ford og Chrysler, og forsvant i tur

og orden i tiden fram til 1964.

De åtte amerikanske bilmerkene er DeSoto, Hudson, Nash, Packard, Studebaker, Kaiser/Frazer, Henry J og Willys. Bortsett fra de to som kom til etter krigen, er de alle godt kjente merker fra før krigen. Alle vi som har levd en stund har antakelig et forhold til en eller flere av dem.

Det er imponerende hvor mange kjøretøy klubben har klart å samle innenfor de rammer som er valgt.

Ca. 40 biler står i hallen i 1. etasje, de aller fleste er registrerte og som medlemmene eier og bruker.

I underetasjen finner en ytterligere ca. 60 stk i en litt annen tilstand, fra vrak til restaureringsprosjekter. Her er klubbens verksted pluss at de har etablert en yrkesskole for unge bilmekanikere. Det som er innteressant ved samlingen er å se hvordan fabrikkene taklet konkurransen med de tre store, og se krampe-trekningene etter hvert som omsetningen og pengene forsvant. De fleste slo seg sammen to og to for et siste skippertak, men det hjalp ikke.

Spesielt for Studbaker kan en tydelig se degeneringen år for år ved at samlingen så å si har en modell av hver årgang fra 1946 til 1964 da merket forsvant.

Studebaker viste etter krigen en ganske moderne formgivning som var i forkant av de andre bilmerkene.

I 1946 kom den nye "hva er fram, og hva er bak" stilen med en bakrute som gikk rundt hjørnene. Deretter kom modellen som kun manglet propellen i nesa, så i 1953 lanserte de den flotte kupe modellen som vel var det fineste karosseridesign noe amerikansk bilmerke har frembrakt etter krigen. Det ble sagt at ved siden av denne modellen virket de andre merkene av samme årgang som flere år gamle!

I 1954 slo Studebaker seg sammen med Packard uten at dette forbedret økonomien. Det gikk bare nedover med karosseriutformingen i takt med dårlig salg. På 1955 modellen var nesa dyppet i krom, og så ballet det på seg med halefinner og til slutt Mercedes grill. Alle krumspring fordi fabrikkene trodde dette var amerikansk smak, og kunne redde salget. Men de rene fine linjene og den nesten europeiske stilen fra 1953, var en saga blott.

Med Packard gikk det ikke mye bedre, merket som var en av de store og kostbare bilene før krigen, kom aldri opp på samme nivå etter.

Det ble laget noen modeller som til en viss grad prøvde å vise den gamle grillen, men salget falt og i 1956 ble det solgt kun 13 000 biler.

I 1958 var det slutt, de siste to årene var Packard kun forkledde Studebaker kupe modeller. Den siste utgaven av det gamle hederskronede merket må man dvele litt ved for å se hvilket monster av en bil som var skapt. Det var blitt mote med dobbelte frontlykter, så hva gjorde man, jo hengte på to blikkbokser på forskjermene for å få plass til lyktene, pluss en gedigen hai kjeft i fronten for så å avslutte kjøretøyet med halefinner bak. Ikke noe rart at dette ikke var salgbart!

DeSoto som var en del av Chrysler konsernet har en litt annen historie, de prøvde å klare seg på egenhånd og slo seg ikke sammen med de andre som var på vei ut. De konkurrerte i mellomklassen på linje med GM modellene Oldsmobile, Pontiac, og Nash. Tilbakegangen i salget kan konsernet i stor grad takke seg selv for i og med at de lanserte en ny modell i direkte konkurranse med DeSoto.

I 1961 lanserte konsernet modellen Chrysler Newport i samme prissegment



enige om å produsere biler, Kaiser hadde penger og Frazer erfaringen. Resultatet ble Kaiser Special som så dagens lys i 1946 sammen med Frazer Standard. Henry J som var en del av Kaiser/Frazer konsernet ble lansert 1950. Den var en liten bil som på de første modellene ble produsert uten bagasjeroms lokk, noe som kom til senere.



som DeSoto. Da Newport solgte 45 000 enheter i motsetning til DeSotos 3034, var saken klar og merket borte.

Nash tok opp igjen produksjon høsten 1946 med Nash 600 modell 4640 som i det meste lignet mye på Sigurd Guteruds 1939 utgave. I 1949 lanserte Nash sin nye Airflyte Ambassador sedan med selv bærende karosseri, som heretter ble standard. Her var hjulene trukket inn under karosseriet og nesten ikke synlige. Litt uerbødig ble det sagt at den lignet på et badekar. I 1954 slo Nash seg sammen med Hudson og ble til American Motors Corporation. Med 1957 modellen hadde de produsert sin siste bil, da var det slutt.

Hudson presenterte sin helt nye Step Down serien i 1948, den var meget lavt bygget med selv bærende karosseri, med bakhjulene plassert innenfor karosseriet. Noe som gav gode kjøreegenskaper som igjen førte til at Hudson Hornet vant mange løp i Statene

på 1950 tallet. Etter sammenslåingen med Nash i 1954 delte Hudson karosseri med de større Nash modellene. Disse ble pyntet på med kromlister på kryss og tvers for å gi inntrykk av å være nye modeller. Dette holdt på til 1957, da ble den siste modellen av Hudson Hornet bygget, 25. juni ble den kjørt av samlebåndet uten noen spesielle markeringer. Det ble kun produsert 4 080 biler det året, så det er ikke så rart at fabrikasjonen stoppet opp.

Henry John Kaiser var en av USAs fremste industrimenn, han etablerte skipsverft som under krigen bygget Liberty- og Victory-båter, til sammen ca. 2000. Ved å introdusere sveising i stedet for nagling samt tilnærmet samlebåndprinsipp, klarte man å produsere en båt på 2/3 av tiden andre verft brukte, og til 25 % av kostnadene.

I 1945 traff Kaiser den erfarne bilprodusenten Joseph Frazer og de ble



Allerede i 1954 var det slutt med Henry J og i 1955 med de to andre merkene.

Etter rundturen i museet passer det bra med en stopp i den lekre amerikanske Diner like ved inngangen. Interiøret er som det skal være i rødt og hvitt selvfølgelig. De serverer en aldeles nydelig hamburger som er deres egen spesialitet.

Kanskje KAS bør tenke på en liten tur dit?

Arild Sten-Halvorsen

HUDSON

En tur til dette museet er absolutt å anbefale. Fruen og jeg var der med Norsk A Modell Klubb på vårparten i 2023. Mange finner bilmerker og modeller de har et spesielt minne til, men ikke alle får samme opplevelsen som Kari Berthling Olsen i NAMK. Hun husket faren hadde hatt en Hudson, og da hun så en slik på museet lurte hun på om det var maken. Nærmere undersøkelser viste at den var svært lik. Til og med registreringsnummeret var det samme!

Bjørn Sand





SOMMERTUREN 2024

20. til 23. juni

KAS turkomite har gleden av å invitere alle medlemmer med eller uten partner til sommertur til «Det blide Sørland». KAS har aldri vært på sommertur til Sørlandet. Vi fikk et godt tilbud fra Lindesnes Havhotell.

Hotellet har vært med på å planlegge et flott opplegg for oss, med utflukter og fine steder å se på.

Kanskje noen har sett på Mesternes Mester i 2024 eller 71 grader nord i 2023. Hotellet har vært vertskap for flere TV team.

I tilknytning til hotellet ligger den berømte restauranten UNDER, som vi skal besøke.

Denne beskrivelsen er en kortversjon med høydepunkter fra turen, en detaljert reisebeskrivelse vil bli sendt ut til alle som melder seg på.

Dag 1 - torsdag 20. juni **Kongsberg – Lindesnes**

Avstand: 367 km
Netto kjøretid: 5 timer.

Dag 2, fredag 21. juni **«Fyr til Fyr» med noe attåt og lunsj.**

Vi starter med å besøke Lindesnes fyr med guidet omvisning. Fyret ligger 12 km sør for hotellet. Så kjøre til Lygdal og Vanse og ha et opplegg der med lunsj og mulig samarbeid med en lokal AMCAR klubb.

Det er et spesielt AMCAR miljø i Vanse, hvor vi finner butikken Trunken, en butikk som sikkert passer for oss, i alle fall de med interesse for amerikanske biler.

Deretter går turen til Lista Fyr.

Tilbaketur til hotellet i «spredt orden». Flere veivalg.

Dag 3, lørdag 22. juni **Til egen disposisjon**

Det er opp til hver enkelt å ha sitt eget opplegg denne dagen. Mandal kan være et sted å reise til. Koselig småby. Ellers er det mange flotte strender i området.

Lunsj på eget initiativ.

Dag 4, søndag 23. juni **Utsjekk og hjemreise**

Omvisning i restauranten UNDER før hjemreise.

Bjørn Wennberg

KORPEMOEN AUTOMOBILSELSKAP



Du har kanskje lagt merke til dem, - de som alltid stiller tidlig på Kirketorget før start på Kongsbergknekken?

De har ikke kjørt så langt for å komme dit, - kanskje ikke vært oppe før deg denne dagen heller!

De har bare kjørt fra Korpemoen. De kan fremdeles se hjem!

Vi vet ikke hvordan det blir bestemt, men det er alltid samme mann i første bil, Start nr. 1: *Arne Tonby!*

På Korpemoen har man et nabolag som må betegnes å ha stor tetthet med veterankjøretøy, og vi oppfordret gjengen til å ta noen bilder og å skrive litt om fenomenet for Årsskriftet.

En godværsdag i sommer bestemte de seg for å samle kjøretøyene på plenen mellom husene til Svein Ånnestad og Bjørn Thorsdalen for å ta noen bilder. Når alt var kommet på plass mente Rose, kona til Bjørn, at dette var noe for lokal-avisa, og jammen møtte Lars Bryne opp og foreviget det hele. Dermed ble det Laagendalsposten som kom først ut med historien.

Her finner vi biler av ymse merker og nasjonaliteter. - amerikansk, engelsk, tysk, svensk og japansk. Chevrolet, Jeep, Jaguar, Daimler, Opel, Mercedes, Volvo og Toyota. Det er to av flere av merkene, men Opel er det tre av. Dermed kommer vi opp i 10 biler selv om det bare er seks sjåførere. Man må ut på bygda etter noen til å kjøre om alle skal ut samtidig.



De fleste doningene glinser i solskinet, men det er en som skiller seg ut. Det er en Opel Olympia Varebil fra slutten av femtitallet, med innsatte vinduer. Dette er bilen Arne Tonby lærte å kjøre med, men som faren solgte før han fikk lappen. På Arnes sekstiårsdag fikk han bilen tilbake, noe sønnen Glenn sto for.

Bileierne, fra venstre: Arne Tonby, Øyvind Tonby, Karl Arne Schneider, Svein Ånnestad, Bjørn Thorsdalen og Geir André Ånnestad

Så nå må han igjen passe på å ikke knuse kneskålene når han går ut og inn av denne bilen!





Det er ennå god plass i hagen til flere biler, mopeder og campingvogner, men det kan hende fruene vil innføre praksisen som var gjeldende i Norge etter krigen, fram til 1960:

Man må søke om kjøpetilatelse!





Bjørn Thorsdalen er den siste av gjengen som lot seg rive med og kjøpte gammelbil. For å skille seg ut valgte han en bil med rattet på høyre side. Han kjører en Jaguar E-type, og blir nok ikke hengene etter de andre på tur.

Med så langt panser kan en ikke være nærsynt!

Godt han er optiker av profesjon!

Det er ikke bare biler å finne blandt kle-noediene som er oppstilt.

Det er tatt fram flere Tempo mopeder, både Handy og Corvette, men også en Puch. En campingvogn i matchende farge til Amazonen er også på plass.

De eldste bilene er to 51-modeller. Svein Ånnestad har en Mercedes Benz 170 og Øyvind Tonby har en Opel Olympia.

Denne Opelen har tidligere tilhørt mora til en av karene, Karl Arne Schneider. Det var Tannlegen Jane Schneider, så den har lokal historie.

Bjørn Sand



Øverst til venstre, Bjørn Thorsdalen med sin røde Jaguar.

Venstre, Mercedes Benz 170, en fint restaurert 1951-modell.

Under, mopeder og campingvogn, det er ikke bare biler som fatter interesse på Korpemoen.

Når alle doningene kommer fram blir det mange dekk å sparke i!

Vi ser at gardintrappa har kommet fram for å få fotogafen opp i høyden, men det problemet løste LP ved hjelp av drone.





FÆRRE NASHER I BYEN

Jada, - det har vært skrevet om den før. Håkon Skrede skrev selv om sitt Nash 1930 prosjekt i årsskriftet for 2002. Håkon var ivrig med i klubbens første år. Han har vært sekretær, revisor og Web-ansvarlig. Han puslet med smådetaljer på bilen helt fra han kjøpte den i studiedagene. Del for del ble gjort ferdig og fungerende. Da han innså at han ikke fikk gjort bilen ferdig, ble den solgt tilbake til familien i Romsdalen hvor den ble kjøpt. Der ble bilen restaurert i løpet av relativt kort tid, og Håkon var i Romsdal og så den ferdige bilen før han døde. De kjørte Trollstigen, og Håkon fikk prøvekjøre den. Han syntes ikke den var lettkjørt! Men du verden, det er en staselig bil! Legg merke til skiltet, - det samme gamle med plombe på!

Bjørn Sand



Bilen som mange har hørt om, men få har sett!

Engane f...

gammelbilentusiast erfarer. Ingenting va
i orden. T...



Electronic fuel injection (EFI), eller elektronisk drivstoffinnsprøyting, er en moderne teknologi som brukes i blant annet bilmotorer for å styre bensin- eller dieselinnsprøytingen i forbrenningsprosessen. Et alternativ til forgassere for å blande drivstoff og luft.

Hovedformålet med EFI er å sikre en mer nøyaktig og effektiv forbrenning, som resulterer i bedre ytelse, lavere utslipp og bedre drivstoffeffektivitet.

EFI tilpasser forbrenning fortløpende for å imøtekomme forskjellige kjøreforhold, som akselerasjon, tomgang, kaldstart og ikke minst høyde over havet.

Hvorfor EFI?

Helt fra jeg skulle starte opp min 1972 Triumph TR6 første gang etter restaurering i 2010, har dette med forgassere, justering og optimalisering interessert meg. Noe som selvsagt har vært både til glede og frustrasjon. Men mest av alt en veldig spennende reise.

Jeg er fullstendig klar over at et godt justert forgasseroppsett i de fleste tilfeller vil være mer enn godt nok for en TR, men jakten på det optimale har vært en inspirasjon (eller kanskje en besettelse..). Samt at min bakgrunn innen IT passer godt med EFI, hvor all justering kan gjøres fra en PC.

Målet har aldri vært flest mulig hestekrefter, men stabilitet, forutsigbarhet og et fornuftig drivstofforbruk.



*Forskjellige løsninger forsøkt.
Øverst: EFI, den endelige løsningen
Nr. 2: Den opprinnelige utførelsen med to Stromberg-forgassere.
Nr. 3: To nye SU-forgassere
Nr. 4: De samme SU-forgasserne med plenumskammer.*

Jeg startet i 2010 med to SU HS6 forgassere, da de oppinnelige Zenith Stromberg forgasserne var utslitt. Deretter et par varianter av Dellorto DHLA 40 i 2019 (tilsvarende Weber DCOE).

Uansett hva som er prøvd, har forgasserne alltid endt opp med å være et ok kompromiss. Aldri bra nok i alle situasjoner. Derfor fikk jeg, sammen med to TR-kamerater, lyst til å prøve EFI, med de mulighetene det gir for optimalisering. Og om jeg kan få si det selv, blei det endelige resultatet veldig bra.

Komponenter i EFI-systemet

Sensorene i EFI-systemet overvåker ulike parametere som motorbelastning, luftmengde, temperatur, oksygenkonsentrasjon i eksosen, med mer. Dette gir systemet viktig informasjon for å justere drivstofftilførselen.

Den elektronisk kontrollenheten (ECU) er hjernen i systemet. Den mottar data fra sensorene og bruker denne til å kontrollere mengden drivstoff som sprøytes inn i motoren. ECU'en kan justere timingen for innsprøyting og tenning for å optimalisere forbrenningen.

I stedet for forgasser, bruker EFI et innsprøytingssystem med injektorer som sprøyter drivstoff direkte inn i innsuget eller sylindere. Dette gir bedre kontroll over drivstofftilførselen og en mer nøyaktig dosering.



Det siste forsøkt før EFI. Tre Delorto forgassere med et egenprodusert plenumsammer.

gasspedal.

Videre ble det avdekket behov for å gjøre mindre justeringer på de originale PI innsugene for tilpasning til moderne injektorer og feste for fuel rail.

Konklusjon

Dette har blitt et velfungerende oppsett med få og lite synlige inngrep. Så langt jeg kan forstå det nærmeste man kan komme en moderne løsning uten å forringe originaliteten nevneverdig.

Siden vi ikke har valgt tuning på rullende landevei har det blitt noen mil med autotune. Det har gitt gode resultater, men er avhengige av en godt oppsatt AFR (Air Fuel Ratio) tabell. Noe vi nå har og som enkelt kan overføres til andre tilsvarende biler.

Vi vurderer å oppgradere bensinpumpen til en innebygget i bensintanken for å redusere støy. Men dette er detaljer.

Det har blitt flere turer i sommer, i inn og utland. Sesongens siste på 90 mil frem og tilbake til Geiranger ga et snitt bensinforbruk på 0,8 liter pr. mil. Noe som er veldig tilfredsstillende, spesielt med dagens bensinpris.

Vi benytter 95 oktan E10. Men har passet på å fylle opp tanken med 98 oktan E0 før vinterdvalen.

Er det andre som er interessert i en tilsvarende løsning, er det bare å ta kontakt, så kan jeg formidle kunnskap og kontakter videre.

*Runar Sand
runar.sand@ebnett.no*

** PI (Petrol Injection) er et mekanisk innsprøytningsystem fra Lucas benyttet av Triumph på TR5 og TR6 levert i Europa fra 1967 til 1976.*

DBW gasspedal fra BMW på plass.

En regulator brukes til å opprettholde riktig drivstofftrykk. Dette sikrer en jevn tilførsel av drivstoff uansett forhold, turtall og belastning

Alternative løsninger

Det finnes flere gode løsninger for ombygging av en TR6 til EFI, men det er store variasjoner i pris og funksjonalitet. Vi så blant annet på løsninger fra Jenvey Dynamics Ltd og Classic Fuel Injection Ltd.

Og endte til slutt med et alternativ basert på originale Triumph PI*-komponenter og et EFI-system levert av Tmbryhn Engineering AS i Sandefjord, Norge.

Rett samarbeidspartner

Tidlig i prosessen kom vi frem til at det var fornuftig å finne noen med erfaring fra EFI på eldre biler å samarbeide med, slik at det var mulig å avdekke eventuelle fallgruver og andre potensielle utfordringer.

Basert på gode tilbakemeldinger kom vi i kontakt med Thore-Morten Bryhn i Tmbryhn Engineering AS (Tmbryhn). Et norsk selskap plassert sentralt på Østlandet med fokus på kvalitet og gode innovative løsninger.

Thore-Morten var villig til å diskutere muligheter med oss, og ga råd for å komme i mål med våre planer. Noe han mente var fullt gjennomførbart sammen med hans egenutviklede ECU.

Vi likte det vi hørte og så det som en stor

fordel med en norsk samarbeidspartner.

Designprosessen

Derfra startet en prosess for å finne den mest optimale løsningen for våre biler. Vi ønsket en fullstendig ombygging som også inkluderte styring av tenning. Vi blei tidlig enige om å basere designet på originale Triumph TR6 PI komponenter.

Noe som blei en god løsning i forhold til passform og et utseende veldig nær original TR6 PI. Vi så på og testet ut alternative plasseringer av sensorer, tenningskomponenter og spjeldhus.

Tmbryhn utviklet prototyper på braketter og overganger som ikke finnes på markedet, slik at alt fikk en optimal plassering i motorrommet. Alt produsert ved hjelp av 3D printing og maskinering.

Eksempler på nyutviklede komponenter er fuel rail med innfesting, adapter mellom plenum og spjeldhus (ETB / Electronic Throttle Body), triggerhjul, brakett for veivsensor, blendelukk for fordeler og festebrakett for DBW (drive-by-wire)



SOMMERAVSLUTNINGEN



Sommeravslutning på Sundhaugen 12. juni 2023. Rundt 110 medlemmer m/følge koste seg i knallsommerværet. Kokkelaget svingte opp med pølser og Tom Persson farta rundt med loddbøker som ga fine gevinster til de heldige.





NOENS BRÅ AVSLUTNING

Det vites ikke hva disse herrene egentlig driver med, men mistanken går i en bestemt retning!
 På tross av at Knut Sommerstad har lua på tror vi et dette er ledd i en sorgprosess over en dau gris.
 Dette ble avfotografert under årets sommeravslutning, - Knut og Tor Anton Hassel står med bøyet hode og stirrer ned i pølsekjelen.
 Vel vitende om at denne grisen i alle fall fikk sin sommeravslutning, - en brå en!

To minutters stillhet og en takk til grisen som ofret livet for KAS og årets sommeravslutning.
 En sammenkomst som faktisk er innledningen til sommeren for de fleste av oss, - men ikke for denne grisen!

Pent gjort gutter!



TRAKTOR

Vi trodde at det som var interessant hos Hassel, skulle være stort og tungt eller kunne kjøre fort!

Men jammen har det ikke dukket opp en flott restaurering av en gammel traktor der på gården.

God greie på traktorer har vi ikke, men siden det står Massey Ferguson 35 på panseret er vel det fasiten.

Men hva kan den brukes til når den er så fin, - ikke ut på jordet med denne i vårbløyta, vel?

Bjørn Sand

Tor Einar Hassel ser ut til å like seg bak rattet på en traktor også



Etter å ha byttet hjul, og kommet innerst i Vetlefjorddalen, kjørte vi opp alle svingene i Bårdalen, og da var det tid for en stopp for å se på utsikten. Det var utrolig vakkert!

Vi ser reservehjulet, som ikke hadde white side som de andre, er på, og det punkterte hjulet ligger på taket i påvente av å finne noen som kunne lappe. Sannsynligvis ble bilen vasket mens dekket ble lappet, for en bil som så sånn ut likte ikke faderen å kjøre med.



KAPTEINEN OG RESERVEN

Jeg skrev for to år siden at da faren min jaktet på annen bil i 1960, var bagasjerom viktig. Plymouth'en fra 1933 hadde ikke det, og reservehjulet var montert utvendig bak. Valget falt på en 1952 Opel Kapitän, og her var det relativt romslig bagasjerom. Reservehjulet var plassert i bunnen av dette.

Under en av de første ferieturene med Opel'en ble det punktering, og all bagasjen måtte ut for å få fram reservehjulet. Sommeren 1965 ble det planlagt en vestlandsrunde i ferien. Klok av skade satte faren min på takgrind, og la reservehjulet der. *Smart!*

Turen gikk over fjellet til Hardanger og til Bergen. Fra Bergen gikk ferden til

Voss og over Vikafjellet til Sogn, hvor vi fergete over Sognefjorden. Innerst i Vetlefjorden ble det punktering på høyre bakhjul. Stolt som en hane kunne faren min raskt hente ned reservehjulet fra takgrinda, og vi bytta hjul.

Da bilen ble sluppet ned av jekken kom skuffelsen, - det var alt for lite luft i det til at vi kunne kjøre videre!

Det hadde'n ikke sjekka! *Dumt!*

Det var et gårdsbruk rett i nærheten, og jeg ble kommandert dit for å spørre om de hadde dekkpumpe.

Jeg fikk kontakt med bonden, selv om jeg knapt forstod hva han sa, men han forstod heldigvis mitt ærend.

Så etter en vidløftig innføring i gårdens historie og fortelling om et snørås som

nesten hadde tatt husene der, fant han fram en pumpe.

Tilbake ved bilen ble jeg satt til å pumpe. Faren min sjekka og skulle si ifra når han mente det var nok lufttrykk til å kjøre til nærmeste bensinstasjon.

Etterhvert ble det godkjent, og etter å ha levert tilbake pumpa, kjørte vi videre. På første bensinstasjon, langt om lenge, ble trykket kontrollert, og vi måtte slippe ut ganske mye av Sognelufta for å få trykket riktig.

Det ble skuffende lite øvelskjøring på 17-åringen på denne turen!

Bjørn Sand



Vi kom så langt som til Geiranger før vi satte nesa sørover igjen.

På fjorden ligger M/S Stella Polaris. Berømt cruiseskip bygget for Det Bergenske Dampskipsselskap, overlevert i 1927.

Det sank utenfor Japan under slep til Kina i 2006.

Stella Polaris er latin, på norsk: Nordstjernen eller Polarstjernen.

På engelsk: Polestar. Det navnet begynner å bli kjent.



SOMMERTUREN 2023

TANUMSTRAND



Igjen reiste den turglade gjengen fra KAS på sin årlige sommertur.

Turkomiteen hadde lagt opp til avslappende dager på TanumStrand Hotell ved Grebbestad. Rekordmange deltagere denne gangen, hele 94.

Vi var her også i 2011, til denne perlen av et sted i den svenske skjærgården. Vi hadde bestilt fint vær, og det blei det.

Fredag ble det båttur i skjærgården med M/S Donalda, en gammel fiskebåt som var bygd om til å ta turister med på båttur. På denne flotte seilassen gikk turen om Fjellbacka, og vi så huset der Ingrid Bergmann levde de siste årene av sitt liv. Hyggelig mannskap og kaldt drikke å få kjøpt.

Lørdag tok de fleste en tur til Smøgen for å innta en räkmacka eller den berømte skalldyrsuppa.

Sommerturen var den 18. turen. Om to år blir det 20-års jubileumstur til Hardanger, hvor vi var på den første turen. Det er imponerende at så mange av medlemmene i KAS fortsetter å bli med. Mange har vært med på alle turene, og det er hyggelig at det i år var noen «førstereis» medlemmer.

Bjørn Wenneberg



MØRKEKJØRING

Når man er uheldelig bilgal, er en ikke vond å be når Drammensklubben inviterer til nattkjøring med gammelbil.

Turen gikk fra Burud til Darbu der vi tok den gamle Kongeveien til Kongsberg. Derfra gikk turen inn Lurdalen til Ulland og Svene. Etterhvert kom vi til Lyngdal.

Der bor Arnt Bakke som hadde låst opp skolen for toalettbesøk for de veifarende.

Hjemturen gikk over Bingen tilbake til Burud.

Mye elg i grøfttekanten på nattestid men med litt flax kommer man seg helskinnet hjem.

Jeg telte 26 biler som fikk en flott tur i sensommer-natten.

Et av våre medlemmer syntes det var rimelig tullele å kjøre gjennom Lurdalen i stummende mørke, jeg kan tildels være enig med han om det, men siden det er 26 eldre herrer, mange med copiloter, som blir med på en sånn tur så er det nok opplevelsen som er viktigst.

Pål Kjeldsberg

Det skal innrømmes at jeg dro avgårde på dette arrangementet med bange anelser.

Jeg tok førekort da jeg var i militæret, - kjørte opp i Kristiansand før jul i 1965.

Jeg fikk aldri kurs i mørkekjøring, men det bør skytes inn at alle fem kjøretimene med kjøreskolens Victor var i mørket. Glattkjøringskurs hadde jeg heller ikke, - men to av timene var med kjetting på bakhjula pga snøføret. Rundkjøringer eksisterte ikke i Kristiansand, så de kjører jeg bare rundt. Oppkjøringen var i mørket, og det var 20 cm våt nysnø.

Men denne mangelfulle bakgrunn stilte jeg i 1930 modell Ford på Burud med likestrømsdynamo, ladevippe og glødelamper.

For sikkerhets skyld hadde jeg LED-pærer med, om det skulle bli for lite lading.

Asle Wang som kjører mye nyere Ford enn meg fikk ladeproblemer og dermed LED-pærene mine i Lyngdal. Forden hans er flere måneder nyere enn min, enda ble det for lite lading! Om en tar av dekselet på dynamoen er det tre børster, og tredjebørsten kan flyttes for å stille ladinga! Kjekt!

Blandt deltagerne så vi F-registrerte biler, biler med Z, C og U på skiltene. Men når det kommer en Y-registrert Volvo på et slikt arrangement, må dette være lengselen etter mørketida nordpå som slår inn! Det var selvfølgelig noen skilt med to

bokstaver og fem siffer også.

Heldigvis fikk jeg selskap i Forden av min niese Hilde over skauen fra Lyngdal til Bingen, - var litt redd for å kjøre alene der i mørket!

Hilde mente det var mere morsomt i åpen Ford enn i lukket boble, og det var jo hyggelig.

Hilde hadde med seg mann, svoger og svigerfar i hver sin bil, så hun hadde flere valgmuligheter!

Bjørn Sand

Stort foto: Hilde Glesne

Vi gjennomførte med stil, 26 biler på tur over fjell og myr midt på natta. 25 kom seg hjem igjen også. Det er med skam å meddele at Tore Fridheims 1946 Ford ga seg i bakkene opp mot Lyngdal. Det antas å være sabotasje – Forder stopper ikke.

Vi dro altså fra Burud kl 23 fredag 7. juli. Som nevnt 26 biler og anslagsvis 40-45 mennesker. Ferden gikk over Røren, Kongeveien til Kongsberg, gjennom Lurdalen til Svene og fra Lampeland til Lyngdal. Der stilte Arnt Bakke opp med belyst fotballbane og moderne fasiliteter for de som hadde behov for avlevering av ekskrementer. Her var vi en times tid mens det ble jugd og prata på normalt gammalbilfolkvis. Man drakk kaffe og brus, og spiste de skjønneste kulinariske herligheter. Lite fyll.

Fra Lyngdal gikk ferden over skauen til Bingen og Burud. Ni mil på fine veier og i fint vær. Vi fikk ikke se måsabjønn. Men vi fikk se en mann, og ei katte. Vi som kjørte først fikk også se en gravid grevling krysse veien, likeså det som lignet på en afrikansk springbuk, men som viste seg å være et rådyr som bykset over veien i motsatt retning.

Litt senere måtte vi faktisk stoppe på grunn av ælj i veien. Tre stykker var ute og promenerte på Ulland i sommer-natta. På toppen av det hele hadde vi en harepus løpende foran en liten strekning. Folk trodde ikke på at alt dette dyrelivet hadde åpenbart seg, men det kan bevittes av min co-driver Knut Hannibal Horgen – en av de få jeg kjenner som til tider er seriøs og etterrettelig. Så forresten ørn tidligere på dagen.....

Tror vi hadde en fin tur, helt uten kaos. Og ingen stilte typiske veteranbiltur-spørsmål av typen «*hvor gammel er en vaffel*» og «*hvor mye veier ei kjerke*». Tusen takk til Arnt Bakke som stilte opp for oss, og tusen takk til alle dere som deltok på turen. Moro å arrangere ting der så mange møter fram. Neste år skal vi til sjøen.

Asle Wang, arrangør

Etter hva vi erindrer er Tore Fridheims 1946 Ford en Z-bil, restaurert i Larvik. Gamle folk husker Z-bilene innover i skauane like etter krigen på jakt etter tyttebær. Begynte å plukke med hodeløkt når klokka tippa over på rette datoen. Derfor kan det hende han ble forveksla med en "Tyttebærtjuv", og ble satt ut av spill av den grunn.



Det begynner å bli ganske mørkt når bilene svinger inn på Fiskumsletta, Asle Wang kommer først



Vi ser av lysutrustningen at den Y-registrerte Amazonen har vært ute i mørket før



To utgaver av Citroen, AMI-6 og 2CV, pluss en U-registrert boble. Det er Hans Glesne i AMI'en sammen med to sønner.





Ole Jacob Cranner fra museét ønsket velkommen og vinket oss på plass



Torsdag 3. august var det igjen duket for Labrotorsdag. Været var som bestilt og det var ihvertfall 52 biler som parkerte på plenen foran kiosken. Etterhvert dukket det opp kjente og ukjente, deriblandt gamle arbeidskollegaer, hyggelig å treffe gamle kjente og få en prat om gamle dager. Vi legger også merke til at det er en del småbarnsfamilier som besøker oss, vi får håpe dette kan være rekruttering til gammelbilinteressen.

Borte på avdelingen til Vegvesenet ble snøfreseren fra 1938 startet opp, grove greier som lager både lyd, lukt og viberasjoner i bakken når mannen i styrehuset gi gass. Tidligere år har vi fått demonstrasjon av steinknuser og transport av masse med en skinnestog, men i år sto steinknuseren stille.

I Langbrakkva var det foredrag om

“Sølvveien”, synd at det ikke var flere som var inne og fikk med seg historien.

Pål Kjeldsberg

Pål skriver at været var som bestilt, - det kan hende det. Jeg vet ikke hvem som satte opp bestillingen?

Noen av oss kom med åpne biler, og hadde selvfølgelig slått ned taket på bakgrunn av det fine været, og jammen begynte det å småregne litt etter en stund!

Da fikk vi vist frem hvordan vi slår opp kalesjen på en gammel bil. Det er ikke bare å trykke på *én* knapp!

Det er som regel mange knapper, - trykk-knapper.

Regnskura var antagelig tatt med i bestillingen.

Bjørn Sand



JEG LOT MEG KNEKKE AV KAS



Da jeg kom inn på Kirketorget stod formann Geir Olsen og delte ut lodd som anga mitt startnummer. Nr. 30 fikk jeg, og det må jo passe fint på en bil fra 1930. Forøvrig Kongsbergnekkens eldste bil i 2023!

Løype og poster burde ikke være noen overraskelse når jeg stilte til start alene i min A Ford. Jeg hadde selv redigert kjørebekrivelsen og laget kartet.

Jeg kom fint ut fra start og opp til post 1 på Toppen ved det nye lastebilverkstedet til Volvo. Vi skulle kjøre så nær en planke som mulig med høyre forhjul. Målbåndet var ikke langt nok!

Videre gikk løypa litt tilbake og inn i Lurdalen. Post i Lurdalen med vanskelige spørsmål, og ingen alternativer, - helt umulig!

Videre over Ulland og ned mot Svene. Jeg husket at det var post nede i grustaket, og kjørte ned dit, - syntes det var litt dårlig merka. Feil!
Det var ikke post 3, det var nr.4. Jeg skulle dit på tur nedover igjen, og hadde kommet fra feil side!
Jeg forsøkte å svare på spørsmålene



Bilfoto: Bjørnar Kvitle

alikevel. Vanskelig her også!
Deretter kjørte jeg nogenlunde riktig fram til mål, uten å løse noen av postene særlig bedre!

Da premielista ble offentliggjort viste det seg at jeg ble nr. 30 der også! Mon tro hvilken gjennomsnittsfart jeg hadde? 30 km/t?

Bjørn Sand





Foto: Ivar Engerud ©



I 1874 etablerte Chr. Klages en «Wagenfabrik» hvor det ble produsert vogner trukket av hester, dette var i Osnabrück i Tyskland. Firmaet fikk etter hvert et godt rykte for godt arbeid. Etter mange gode år dør innehaveren og Wilhelm Karmann kjøper bedriften med 15 ansatte i 1901.

Wilhelm Karmann forsto fort at han ikke kunne satse videre på hestevogner, og penset driften mer over mot bilindustrien. Allerede i 1902 tegnet han en kontrakt med Dürkopp Werke. I 1905 ble firmaet presentert på Berlin utstillingen. Firmaet vokste og flyttet inn i større lokaler i 1911. Under 1. verdenskrig var det nære på å gå galt.



Få ordre kom inn. Karmann dro til USA for å studere nye produksjonsmetoder. Da han kom tilbake fikk han kontrakt på bygging av karosserier for Adler og Hanomag.

Det var spesielt kabrioletter som Karmann spesialiserte seg på den gang. I 1932 var bedriften vokst til 800 ansatte og 65 karosserier ble bygget hver dag.

Under 2. verdenskrig produserte Karmann deler til det tyske luftvåpen, men ble etter hvert bombet i stykker. Etter krigen kom de smått om senn i gang igjen. Det ble produsert forbruks-

varer til folket.

Men Karmann ga ikke opp, han fikk en kontrakt med Ford om å produsere 800 karosserier til lastebiler pluss en ordre på 1000 karosserier til Hanomag. Dette var i 1946.

Avtalen med Adler kom også i gang igjen.

I 1948 begynte dialogen med Volkswagen om å produsere en boble kabriolet. Som resulterte i ca. 332000 biler fra 1949 til januar 1980. Nesten samtidig inngikk de en avtale med DKW og Ford. DKW 3/6 kabriolet så dagens lys.

Karmann bygger Adler Kabrioletter



Ford bestilte karosseri til en stasjonsvogn av Ford 12M og en kabriolet av Ford Vedette (som det ikke ble laget mange av) I 1952 døde Wilhelm Karmann, da var det 1300 ansatte og 10000 VW kabrioletter var bygd. Sønnen tok da over driften.

Tre år senere presenterte fabrikken det som gjorde at Karmann navnet ble verdenskjent, Karmann Ghia.

Bilen var designet av Luigi Segre fra designfirma Ghia, på et Volkswagen chassis.

I 1957 kom de første kabrioletutgavene på markedet. Nærmere en halv million Karmann Ghia ble bygget fra 1955 til 1974.



Da begynte de å bygge VW Scirocco, 600.000 ble bygge. Karmann bygde også andre merker som Porsche 356, 912, 911 og 914 parallelt med Porsche selv.

De bygde også VW Karmann Ghia type 3 og Golf Kabriolet. De laget også karosserier til Opel og BMW, camping-biler bygde de også.

Etter hvert begynte fabrikkene og bygge karosseriene selv og det gikk dårligere med Karmann, så i 2010 var det slutt.

Dette var en liten oppsummering av historien til Karmann karosserifabrikk. Begge mine biler (1966 Porsche 912 og VW Karmann Ghia kabriolet 1958) er bygget hos Karmann i Osnabrück.

Knut Sommerstad



Forskjellige Karmann-produkter: Øverst en DKW 3-6 Kabriolet, deretter en Volkswagen Karmann Ghia, som er det mest kjente, en "boble" Kabriolet, og under en Bobil. Til venstre Knut Sommerstads egne Karmann-produkter



KONGSBERGKNEKKEN 2024

Kongsbergknekken gikk av stabelen en helg tidligere enn hva vi pleier denne gangen. Værmeldingen var nok ikke helt på vår side, det var meldt dårlig vær som igjen speilet oppmøte. Det stilte 83 biler til start, men til tross dårlige værprognoser ble det ikke så verst under hele løpet og frem til målgang før regndråpene kom.

Som formann for klubben hadde jeg gleden av blant annet og stå ved målmårrådet og dele ut våre glass etter hvert som deltagerne kom til mål. Alle som jeg pratet med syntes det var en fin løype i naturskjønne områder, god avvikling på postene.

Denne gangen var det også veldig mange unge som stilte opp, de kunne fortelle at dette var det moro og være med på og ville komme igjen neste år. Alt i alt tydet tilbakemeldingene på at årets Kongsbergknekk ble en ny suksess.

Maten som ble til overs fra kiosken tok vi på ny kontakt med Hjerte i Sentrum som tok i mot med åpne armer og takket for velviljen fra KAS.

En stor takk til Magne Bævre og alle KAS medlemmer med sine respektive som deltok på forberedelser, poster,



kiosk, sekretariat og innsjekk. Vi er svært avhengig av at medlemmer stiller opp, uten dere hadde vi ikke kunnet arrangere Kongsbergknekk. Så igjen takk for innsatsen denne gangen.

*Geir O
Formann KAS*



OLAV PÅ KVIPT



MHKD inviterte oss KAS medlemmer til å bli med på tur til Olav på Kvipt.

Egentlig skulle vi vært der i mai, men den dagen kom det en halv meter med snø, så da ble ny dato satt. Torsdag 24. august dro vi avgårde i strålende vær bort over Telemarken.

Formann i drammensklubben ledet an med sin A Ford, og det var mange med meg som syntes han kjørte som om han hadde stjålet bilen. Fort gikk det på smale svingete veier.



På Kvipt ble vi mottatt av en trivelig kar, Olav. Vi fikk litt historie om gården, ble benka inn på låven for rømmegrøt og spekemat og enda mere historie om stedet. Fjellgården består av en mengde velholdte bygninger og garager. Olav er som kjent ekstremt bilinteressert.

Det var 3 biler fra KAS, 11 gamle biler + noen nyere (ikke alle som tør å kjøre langt med gammelbil) og tilsammen 28 personer med på turen. Takk til Dag Syvertsen som bad oss med på tur.



Pål Kjeldsberg

DRØMMEPROSJEKTET DEL 3



TRIUMPH TR4 WORKS

Her kommer en ny oppdatering fra Triumph-garasjen.

Fokus siste vinter og sommer var på å bygge om TR6'n til EFI, fremdriften på TR4 prosjektet er derfor noe beskjedent. Etter ferien i år har jeg fått prioritert litt mer tid til prosjektet og har endelig fått startet på ramma.

Da dukket det opp et behov for å lære seg å sveise og bruke plasmakutter. Det har jeg ikke gjort før, så det klarer jeg sikkert.....

Øvelse gjør heldigvis mester.

Første punkt var å verifisere at ramma var rett. Det var den ikke, men heldigvis var det ikke store skjevheter. Via gode bekjenskaper har jeg fått låne en jig, noe som er til stor hjelp.

Festbraketter, på mål hentet fra verkstedhåndboka til TR4, er laget for å spenne ramma fast i jiggen.

Jeg har sett en episode (flere ganger) av CarSOS hvor de brukte TRGB til å rette ei TR4 ramme på denne måten. Dette er gjenskapt etter beste evne og det blei raskt tydelig hvor problemområdene var. Jeg jobbet meg fremover og bakover fra midten. Om noen er i tvil er disse rammene veldig fleksible.

Det måtte mye press til, langt forbi merkene, for å få den rett.

Jeg er nå godt i gang med resten av sveisearbeidet som må til for å forsterke den tilstrekkelig og få på alle detaljene. Det første jeg sjekker og forsterker er de originale karosseri- og fjærfestene. Når ramma er klar blir det fokus på hjulopp-heng, bakaksel og bremses før karosseriet kan løftes på plass og justeres.

Besøk hos RevingtonTR (RTR)

Tilfeldighetene ville ha det til at det kom en e-post fra RevingtonTR i slutten av juli med informasjon om at de planlegger endringer i virksomheten.

Neil og Sue Revington ønsker å trappe ned, og er i gang med å se på forskjellige alternativer for fremtida. Om mulig kommer de til å videreføre TR verkstedet, men jobber med å selge sitt deleverksted for TR- og spesialtilpassede deler, "the parts department".

Siden RTR er et av få steder som leverer de delen som er spesielle for TR4 Works bilene, sendte jeg en e-post for å høre hvordan tilgangen på deler kom til å bli fremover. Og for å gjøre en lang historie kort, endte dette i en lengre dialog bestående av flere e-poster, noen hyggelige telefonsamtaler og ikke minst en tur til England for å besøke RTR siste uka i november.

Å bygge bil handler ikke alltid om å bli ferdig så fort som mulig. Prosessen er for mange, meg selv inkludert, en viktig del av prosjektet. Men skal man en vakker dag komme i mål, må man ha de rette delene tilgjengelig.

Jeg bruker mye tid på å finne ut hvor det er fornuftig å hente hva (kanskje litt for mye), så da blei det viktig for meg å sikre meg det jeg trenger fra RevingtonTR. Jeg fikk med meg TR kamerat, Morten Ellefsen, på road trip. Vi booket fly, hotell og leiebil for 3 dager i UK.

Det hadde nok vært mulig å få sendt alt hjem uten å reise over, men det er ikke hver dag muligheter av denne typen dukker opp. Og den stod absolutt til forventningene.

Hos RTR blei vi tatt godt i mot av Neil. Han hadde god tid til å snakke med oss,



På besøk i Triumph-mekka hos Neil Revington. Denne 1962 TR4, reg. no 6VC, er en av de originale rallybilene Triumph fabrikk brukte. Her kan detaljene studeres inngående!

vise oss rundt, og fortelle historien til RTR og planene de har fremover. Vi fikk se både verksted, delerlager, garasjer og tatt en titt på flere av bilene de hadde stående. Mener det i alt var 17 TR'er der. Blant annet TR4 prototypen Zoom, TR3 Beta og ikke minst en av de 4 originale TR4 Works bilene fra 1962, 6VC. For meg var det spesielt moro å studere alle detaljene på 6VC.

Etter en runde på lageret og en titt i noen hyller med TR deler hadde jeg samlet det jeg kom for. Med god hjelp av Morten fikk vi pakket alt forsvarlig på en pall som ble plukket opp av et transport-selskap dagen etter.

Opprinnelig plan var å ta alt med i bilen hjem, men kostnaden for hele reisa og all håndtering av tollpapirer osv. gjorde at jeg valgte å sende det på en pall i stedet og fly over.

På pallen fikk jeg med meg:

- Komplette hjuloppheng med fjærer, støtdempere, foringer og stabilisatorstager foran og bak.



- Veltebøyle.
- Bakruteramme i glassfiber for bruk med veltebøyle.
- Rattstamme uten gummiøverganger.
- Festebrakett for ekstralys foran.
- Plater for ekstra sikringer og reléer.
- Spesialbraketter for dzuslåsing av panser med fjærer.

Kort oppsummert et hyggelig og vellykket besøk.

Skattejakt etter alt av smådetaljer fortsetter. Det blir veldig spennende når alt en vakker dag kan settes sammen!

To be continued...

Runar Sand



HJULE-LEK

Vi har sett Karmann Ghia'n til Knut Sommerstad ved flere anledninger i sommer.

Da vi kjørte til Arild Sand i Holmestrand var det originalfelger på Folkevogna, - med pynteringer til og med.

Men så når vi møttes på Burud for å bedrive nattkjøring, da hadde'n satt på Porsche-felger med white side dekk.

Dette må vi finne ut av: Er Porsche-felgene bedre å kjøre med i mørket, tro?

Uansett det var stilige hjul!

Noe å diskutere har de også!

Hva blir det neste? Det er fremdeles mye å velge i, men det blir fort dyrt der ute!



Forarbeidelse av bildeler etter bestilling

Overhaling av biler og motorsykler

Billakkering

Samvittighetsfullt arbeide

Rimelige priser

Innhent pristilbud!

**KONSBERG
VAABENFABRIK**

OVERHALING

Vi fant denne annonsen i en gammel bilbok. Interessant hva man kunne få utført på Kongsberg Våpenfabrikk i mellomkrigstiden.

Men korrekturlesing var det ikke så nøye med den gangen!

På slutten av tredvetallet var ikke våpenproduksjonen helt på topp i Norge, og KV forsøkte å finne andre ben å stå på.

Ved behov kunne ma levere inn bilen i fabrikken og få den overhalt!

FOSSANÅSEN



På tross av en litt regntung etfa, ble det trangt om plassen på Kirketorget før avreise på årets siste kjøremøte.

Vi kjørte vestsida av Lågen opp til Djupdal hvor vi kjørte over på østsida og satte nesen nedover dalen. Så svingte vi av fv 40 og inn på grusveien opp til Fossanåsen Hotel. Det var flere som fulgte oppfordringen med å ta med ektefelle/samboer, formann telte 65 personer og ute på plassen telte vi 41 kjøretøyer.

Foreningen spanderte kaffe og winerbrød og som bilde viser ble det tomme fat. Fossanåsen var ett trivelig sted og det så ut til at folket trivdes.



Fin september kveld med mye godlukt fra gamle biler.

Pål Kjeldsberg





Det har blitt tradisjon for KAS å dra på høsttur. Selv om det ikke er så mange som blir med på disse turene, har de som er med alltid hatt et hyggelig og sosialt opphold i fjellheimen.

I år gikk turen til Golsfjell Fjellstue. Vi hadde vært her en gang tidligere, så det ble et hyggelig gjensyn med stedet og vertskapet.

Vær og temperatur var på vår side, og mange benyttet anledningen til en fottur. Andre kosa seg i solveggen med noe i glasset. På kveldene hadde vi hyggelige samlinger.

Tor Anton Hassel hadde med en helt rå DAB radio, så lørdag kveld det ble «På dansefot» fra NRK P1+. Musikk som passer for oss.

De fleste var samlet i storstua, så det ble fullt rundt bordene. Etter at «bakern» hadde skallet i taklampa tre ganger, fikk han låne en hjelm av verten.

Vi hadde et møte i turkomiteen på lørdag formiddag. Vi hadde en evaluering av om vi skulle fortsette å arrangere høstturer, og ikke minst basert på tilbakemeldinger fra medlemmene, ble konklusjonen ja til det!

Neste år vil vi ta turen en uke tidligere og komiteen skal undersøke mulige steder å være. Det er mange hoteller og fjellstuer som ligger i rimelig nærhet til Kongsberg.

Bjørn Wennberg





Formann Geir ønsket velkommen til 100 feststemte gammelbilvenner. Geir hadde en trist beskjed å medmelde.

Erik Ørmen, mangeårig loddgeneral og kiosksjef på KongsbergKnekk, gikk bort torsdag denne uka. Geir bad oss reise oss og hedre Eriks minne med ett minutt stillhet.

Så var det Dagfinn Kolbergs tur. Han viste film og bilder fra sitt rikeholdige billedarkiv og sang mange fine egenkomponerte sanger, akkopianjert med munnsspill og gitar.

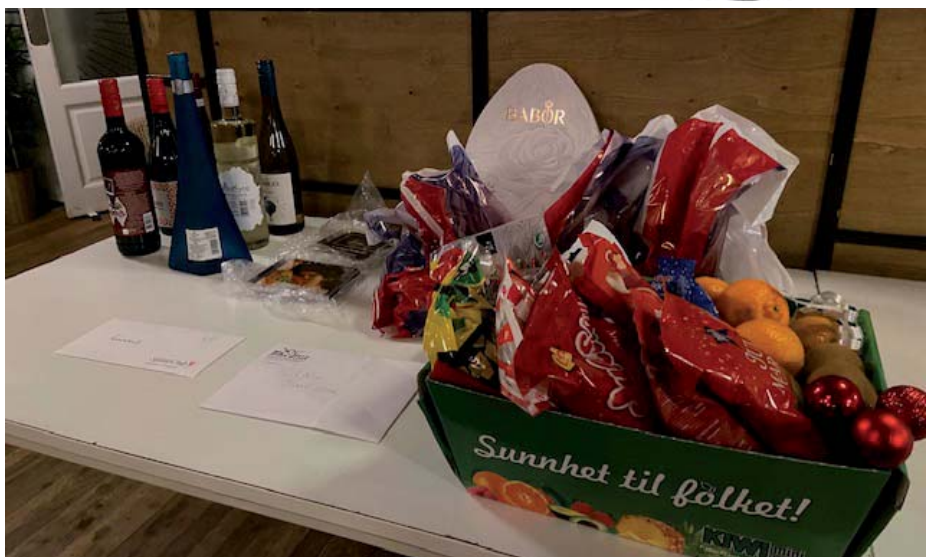
Det ble en fin time med god underholdning. Ronald hadde også noen grove vitser fra sitt rikeholdige arkiv til stor glede for oss.

Maten på Sundhaugen er alltid god og rikeholdig, denne gangen var det tradisjonell julemat med riskrem til dessert.

Utlodning hadde vi også med mange fine gevinster

Pål Kjeldsberg

JULEBORDET





Erik Ørmen

29.01.1940 - 07.12.2023

Den 7.12. fikk vi den triste beskjeden om at Erik Ørmen hadde gått bort.

Erik ble født i Oslo, men familien flyttet til Askim i 1946, så Erik regnet seg for å være fra Askim der han hadde sin skolegang. Etter endt skolegang begynte han sin utdannelse i forsvaret.

Ved Hærens Yrresskole for våpenteknisk befall tok han svenneprøven, deretter Brigaden i Bardufoss og så sjøforsvaret i Kristiansand som optisk instrumentmaker.

Erik kom til Kongsberg i 1965 hvor han var ansatt i Kongsberg Våpenfabrikk, deretter Kongsberg Næringspark og avsluttet yrkeslivet hos Strøm Kontormaskiner.

Erik var en aktiv kar og hadde mange verv. Det kan nevnes Øvre Eiker Svømmeklubb, Fiskum Trailklubb, Eiker Trailklubb, Dansefoten, Folkets Hus Vestfossen, Norges Handikappforbund, Vestfossen Pensjonistforening og Kiwanis Øvre Eiker.

Erik ble kåret til Årets Vestfossing i 2018.

Jeg ble kjent med Erik tidlig på 70-tallet gjennom båtlivet på Eikern.

I Eikern Båtforening la Erik ned en stor dugnadsinnats, og da båtforeningen fikk tilbud fra kommunen om å kjøpe Jokkumsløkka, plassen der foreningen i dag har sine brygger, var ikke Erik snauere enn at

han pantsatte huset sitt for at foreningen skulle få lån.

Erik ble gift med Randi Hassel, søstra til Tor Anton, og sammen fikk de to barn og har i dag 5 barnebarn som han satte svært høyt og de var veldig glad i bestefaren sin.

Jeg hadde jo i tillegg til båtinteresse også sansen for gamle biler. Bjørn Evensen fikk meg med i KAS og jeg påvirket sikkert de rundt meg. Snart var vi en fin gjeng fra Eiker som ble med i KAS.

Da jeg fikk ideen om å lage en familietur til Hardanger var det Erik, Tor Anton og jeg som tok prøveturen. Dette ble starten på våre sommerturer.

Erik var i mange år ansvarlig for loddsalget på medlemsmøtene, og han og Randi styrte også kiosksalget på KongsbergKnekken i mange år. Erik var bestandig blid og positiv, aldri nei når han ble spurt om noe.

Han var en stor ressurs for KAS og vi takker for den innsatsen han la ned for klubben.

I disse dager går våre tanker til Randi og familien og vi lyser fred over Eriks minne.

Takk for den du var.

*Kongsberg Automobilselskap
Ronald Andreassen*



Bjørn Sand

13.12.1947 - 17.02.2024

Jeg mottok det triste budskap at Bjørn Sand sovnet stille inn på sykehuset 17. februar i år etter kort tids sykdom.

Jeg ble delvis kjent med Bjørn lenge før jeg kom inn i veteranbilmiljøet gjennom hans jobb på Industriell Dokumentasjon som en dyktig og kreativ illustratør. Men etterhvert skulle det blir mere gjennom veteranbilmiljøet og KAS.

Bjørn var med på å starte opp Kongsberg Automobilselskap i 1996 og har siden hatt flere styreverv som bl.a. formann, kasserer og sekretær.

Alle vi som kjente Bjørn vet hvor nøye og dyktig han var med restaurering av gamle biler. Der hvor deler ikke var å oppdrive, laget Bjørn dem selv i sitt verksted. Han var en flittig hjelper for andre som slet litt med gamlebilene sine, både med kunnskap og laging av deler.

Kan nevnes at Bjørn var en pådriver for å få den gamle brannbilen, en 1935 Diamond T Modell 211, i kjørbær stand. Dette fikk han til med dugnad av KAS og folk fra brannvesenet på 1990-tallet.

Bjørn har også vært meget aktiv i A Ford miljøet, og har også der vært redaktør. A Ford var jo hans spesialitet.

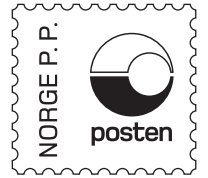
Men de fleste i KAS kjenner han gjennom redaktørjobben av vårt fantastiske årsskrift Automobil Chaufføren som han har stått bak siden første utgave i 1998. Jeg har nå sittet og blad igjennom utgavene fra 1998 og frem til 2022 som var det siste årsskriftet han laget og er blitt trykket. Her har Bjørn lagt ned mange timer og en dyktig jobb for at klubbens medlemmer skulle få et medlemsblad hvert år. Han har skrevet en del selv og fått medlemmer til også å sende inn stoff med bilder, som viser litt hva både enkeltmedlemmer driver med samt felles turer som blir gjennomført.

Han rakk nesten å bli ferdig med 2023 utgaver før han ble syk, men fikk dessverre ikke oppleve årsskriftet 2023 ferdig trykt. Runar Sand lovet sin pappa å slutføre årsskriftet 2023 slik at medlemmene skulle få det, og det er vi veldig takknemlig for.

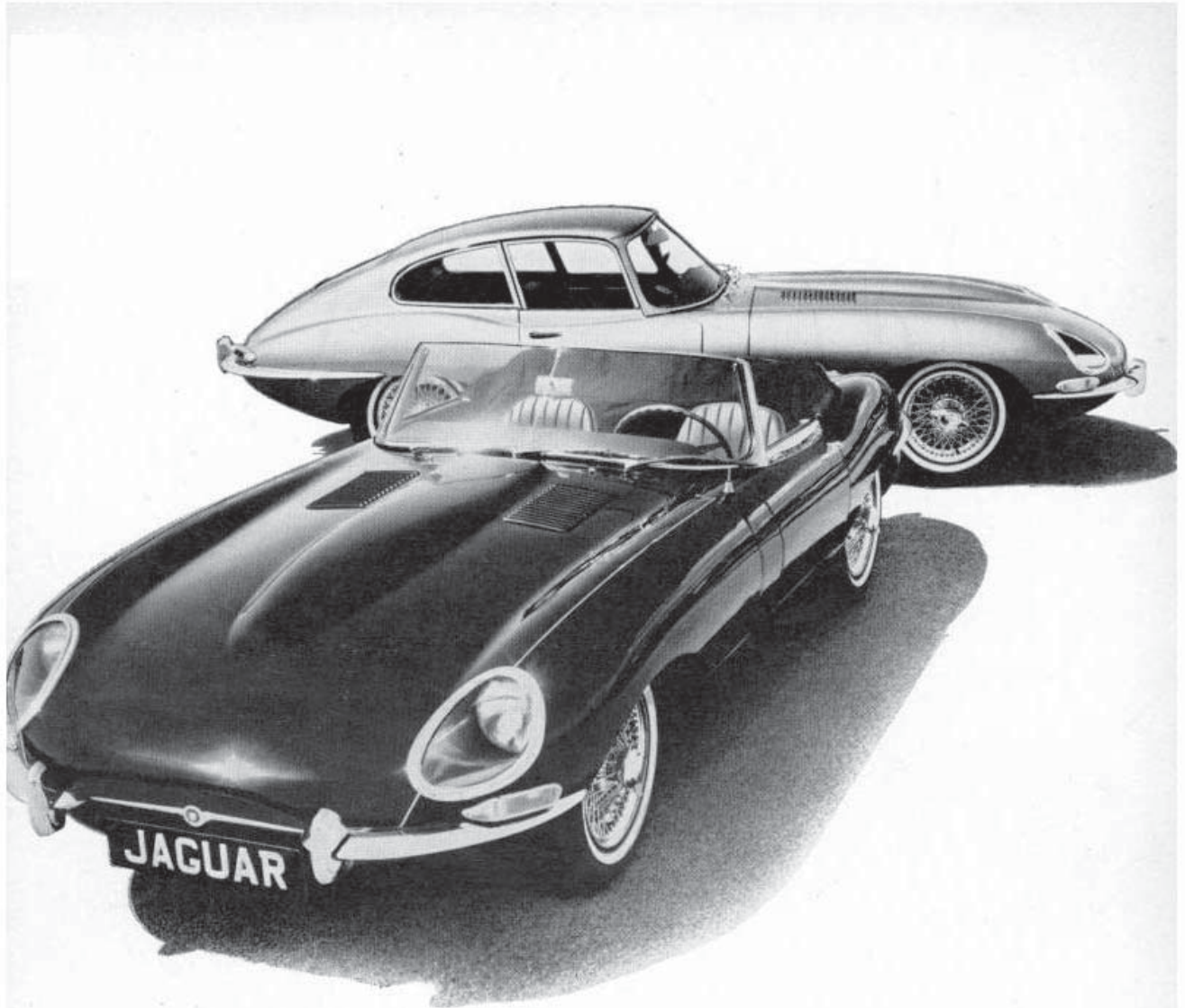
Kongsberg Automobilselskap har mistet en ildsjel og en god redaktør gjennom mange år og vi vil takke Bjørn for alt hva han har bidratt med til KAS.

Vi lyser fred over hans minne.

*Kongsberg Automobilselskap
Geir Olsen*



Returadresse:
Kongsberg Automobilselskap
Postboks 147
3603 Kongsberg



Can you spot the changes in this different breed of cat?

Probably not. For the 1965 Jaguar XK-E has the same sleek silhouette that has made this the most dynamic and best-looking car on the road today.

Under the hood, it's another story. The 1965 XK-E is equipped with a new, more

powerful version of the race-proven XK engine, for even quicker response and acceleration. It features four-wheel disc brakes (driver-proven for hundreds of millions of miles) for safe stops at high speeds; four-speed synchromesh gearbox that handles as smooth as a friendly kitten; all-around independent suspension to iron out roads and flatten corners; newly designed, more comfortable bucket seats; monocoque body construction (like the airframe of a jet) for added strength without extra weight; fully instrumented dash panel, with aviation-type toggle

switches. In short, the new XK-E is a driver's car.

To find out what's new about the different breed of cat, spend five minutes behind the wheel of a 1965 Jaguar XK-E. Roadster \$5,525 (P.O.E.), Coupe \$200 more. (If you're going to Europe, money-saving overseas delivery can be arranged.) See and drive the Jaguar XK-E at your dealer's.