



"A"visen



Grænsetraf 2022



For(D)-mannens side

En god sommer er over.....

-Vellykket deltakelse på Grensetreff med 30 biler fra Norge! Flere smågrupper tok noen dagers ettertur på Sjælland og Jylland før det ble retur med båt til Norge. Ingen hadde vesentlige tekniske problemer med den pålitelige "A"Ford! I 2024 er det svenskenes tur, deretter NAMK i 2026. Du kan lese mer om Grensetreffet utover i bladet !

"A" Ford-klubben var deltaker på Akershusstevnet 3.-4. september med fem biler. Dette var et kulturvernarrangement med kystkultur/båter, husflidlag, historielag og ikke minst mange bil- og MC klubber fra Oslo-området. Bjørn Burum og Rolf Alexandersen var standansvarlige. !

Tidligere redaktør for Norsk Motorveteran Tor Ivar Volla og undertegnede var LMK representanter for arrangementet. Da det ble stor tilslutning ved påmelding, søkte vi om leie av en liten del av Rådhusplassen (Øst-delen ved Tordenskiold statuen), men vi fikk ikke tillatelse av Rådhusforvaltningen og plassere veterankjøretøy her! Vi måtte da omplassere andre utstillere som historie og husflidlag til dette område. Bystyret i Oslo og Rådhusforvaltningen liker tydelig ikke noen form for kjøretøy med forbrenningsmotorer! (6000 parkeringsplasser er fjernet i Oslo siste årene!) Da håper jeg LMK og AmCar som var tilstede på Arendals uken, har markert at bilen faktisk er kultur på hjul. Vi ligger nok litt etter her i forhold til bygningsvern og fartøyvern! Oslo Havn som disponerte resten av utstillingsområde er langt hyggeligere og samarbeide med enn Rådhusforvaltningen !



Leder Jan Frederik Flock
 Kasserer Gerhard Carl Prøsch
 Redaktør Jan Sverre Christensen
 Sekretær Bjørn Burum
 Styremedlem Ole Henrik Storakaas
 Varamedlem Alf Åge Anderson
 Varamedlem Robert Hercz
 Varamedlem Rolf Alexandersen
 Varamedlem Frode Hellerud
 Revisor K. Wang-Henrichsen
 Forsikring Halfdan Prøsch
 Redaksjon Jan-Willy Damsleth
 Agnar Hauge
 Bjørn Børja

Sognsvannsvn. 27b, 0372 Oslo, tlf. 908 93 828
 Rykkinnveien 46 B, 1349 Rykkinn, telf 901 29 854
 Bærumsveien 24, 0284 Oslo, tlf., 958 99 289
 Vilberggrenda 4, 0687 Oslo, tlf. 970 11 646
 Eikestubben 13, 3472 Bødalen, tlf 918 70 617
 Ormerudveien 8B, 1410 Kolbotn, telf.: 901 81 741
 Løkkeveien 25, 1368 Stabekk tlf 460 00 000
 Eikskollen 2B, 1361 Østerås, 982 20 342
 Leif Larsensvei 4, 1338 Sandvika tef 900 13 383
 og besiktigelse tlf. 930 10 329, 22 10 54 84
 Rykkinnveien 46, 1349 Rykkinn, tlf. 415 47 264
 tlf. 971 77 590
 tlf 975 00741
 tlf. 938 78 388

flock@londonbus.no
 gerhard.proesch@canon.no
 jschris@online.no
 miriogbjorn@gmail.com
 ohenstor@online.no
 andalfage@gmail.com
 robert.hercz@teletopia.com
 alexrolf42@gmail.com
 frodesgarage@hotmail.com

 halfdan.prosch@gmail.com
 jdamslet@online.no.
 agna-ha@online.no
 bjboerj@online.no

Forsiden: På tur etter Grensetreffet med Tonje og Cathrine, se egen reportasje

Bladdesign: "Studio CHRIS"

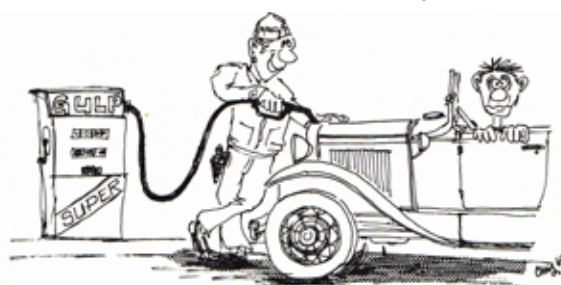
Den siste trussel fra bystyret er vurdering av forbud med forbrenningsmotorer fra 2025 innenfor ring to i Oslo. Vi har da et problem siden vårt Autolager 51 ligger innenfor ring to. Der holder klubben sine styremøter. Mange Klubbmedlemmer har sin bil lagret her sammen med den kjente "AA" 1931 Veum lasten! Som tidligere skrevet, er alle velkomne på besøk etter avtale mandager kl. 15-21 da vi har garasjemøte/hobbykveld med pølser og sosial hygge! Adressen er Trondheimsveien 51. Kontakt gjerne undertegnede dersom du tar en tur til Norges mest sentralt beliggende veteranbilgarasje på 600 kvadratmeter!

Vi som utøver bilhobby, da særlig med førkrigsbiler, håper på en fremtid der bilen blir mer akseptert. Kanskje burde definisjonen på veteranbil bli 50 år, ikke 30 som i dag? Men, da hadde vi kanskje mistet rekruttering fra de yngre som er særlig viktig!

Videre har vi deltatt på NVK Ekeberg som alltid. Deretter Høst Ford med tur til Svartskog sør for Oslo, til Tyrigrava, Solheim Grendehus og Uranienborg, som var Roald Amundsen sitt hjem i samme område. Det var stor deltakelse med 22 "A" Forder fra Hamar, Ørje, Østfold, Vestfold og Oslo-område. I Aktuell vil du lese mer om fjerde kvartals aktiviteter!

Vi gleder oss over vår sosiale bilhobby hele året!

Jan Frederik Flock



Norsk A Modell Klubb.

Model A Restorers' Club – region Norway

Medlemsskap kr 350,- pr år, juniormedlem kr 50,-

Redaktør: Jan Sverre Christensen.

jschris@online.no. Send stoff til meg!

MODEL A RESTORERS' CLUB – REGION NORWAY – 1967
 Postboks 1930 Vika, 0125 Oslo Bank 7877 08 76507



Fordeler nr. 196 avis



Lur montering av deler med flere skruer

Dette kan spesielt passe for: Instrumentpanel, bunnbord, ventildeksel under manifold, bunnkasse, vindusrammer, clutchshus, hjulbolter, for å nevne noen. Ved montering av deler med flere skruer, lønner det seg å starte med å entre noen skruer med noen få gjenger inn. Da kan selve delen bevegges slik at flere skruer finner sin vei.

Brukes en konisk dor eller en grov syl, er det lett å finne alle hull og å bikke delen litt frem og tilbake så alt passer

Når alle skruene har funnet sine gjenger, kan du suksessivt trekke alle nesten til. Start i midten og gå utover til høyre og venstre annen hver gang. Endelig fastskrues alle gjerne med en momentnøkkel for korrekt tiltrekking.

Styret 2022-2023



Jan Frederik Flock
Leder



Gerhard C. Prøsch
Kasserer



Bjørn Burum
Sekreter



Det nærmer seg jul så du må begynne nå å sjekke forgasser og tenning til julenissens bil...



Alf Åge Anderson
Varamedlem



Jan S. Christensen
Redaktør



Robert Hercz
Varamedlem



Rolf Alexandersen
Varamedlem



Frode Hellerud
Varamedlem



Ole Henrik Storakaas
Styremedlem

Innhold

| | |
|-------------------------|------|
| Grensetreff 2022 | s 6 |
| Burtz motor | s 9 |
| "A" på Kipt | s 10 |
| Ekebergmarked | s 12 |
| Marvel Schebler forgas. | s 13 |
| Etter grensetreffet | s 14 |
| HøstFord | s 16 |
| Akershus-stevnet | s 18 |
| Leif Rusts sorti | s 19 |
| Låvefunn | s 20 |
| Gull på planet | s 21 |
| Halfdan drypper 2 | s 23 |
| Reidars hjørne | s 24 |



Jeg har faktisk et lite jubileum i år. Som redaktør i "A"-visen har jeg holdt ut i 25 år! Først i 1972 til 1975 deretter fra 2001 til i dag. Innimellom rakk jeg å være formann noen år. Dette er "A"-vis nummer 424 så vi får si at det har vært godt gjort at vi har holdt på kontinuerlig i alle disse åra. På septembermøtet sammenfattet jeg årene fra 1993 til 2017 altså 25 år. Det tar vel da tyve år til jeg kan gå gjennom det tredje kvarte århundre? Det har vært interessant å se alt vi har gjort. Fra vi startet i 1967, var det et voldsomt engasjement med mange fester og grensetreff i de Nordiske landene hvert år. Senere ble lakken på Fordene blankere og medlemmene våre gråere, men vi har ikke gitt oss! Vi holder i hevd møter, løp og julefester samt grensetreff, det siste riktignok hvert annet år. «Vi holder ut!» som polfarerne sa.

Sannelig har vi også vært igjenom en utrolig teknisk utvikling. Den nyinnkjøpte MACen som dette nummeret lages på

er vannvittig mer avansert enn den skrivemaskinen vi brukte på vokspapir til trykking på spritdublikator. Ganske snart etter fikk vi trykke på Xerox-maskin, slik at vi kunne lage overskrifter ved å gnutte bokstaver med Letraset. Videre utvikling tillot bilder og tegninger, til vi i dag kan gjøre hva vi vil i farger. Snart vinker vi vel farvel til papiret og sender "A"-visen over nettet i digital form?

Computerverden krever mer av oss. Alt skal nå være digitalt. Selv skattmyndighetene har avskaffet sin postkasse, ingen brever der i gården. Vi er ikke like sære elektroniske. Send oss gjerne et brev med håndskrift og kanskje et fysisk bilde, kalt fotografi, til oss. Vi skal få det inn i foreningsbladet vårt, "A"-visen. I tillegg skal vi fornye oss på data. Hjemmesiden vår har ikke fungert på en stund, så det er på tide... Det blir Fjesbok (Facebook) og mere til. Følg med dere som er oppsatt med datamaskin, nettbrett eller avansert telefon. Vi er der for alle. Red.



STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!

Grasrotandelen gir deg som spiller hos Norsk Tipping mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller går inntil 7 prosent av din spillinnsats til den grasrotmottakeren du velger – uten at det går utover din innsats, premie eller vinningsjanse. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i NORSK A MODELL KLUBB

Vårt organisasjonsnummer: 984 108 575

Bli Grasrotgiver i dag! Du kan bli grasrotgiver i alle Norsk Tippings kanaler eller ved å sende SMS «Grasrotandelen 984108575» til 2020



Den gunstige veteranforsikringen gjelder kun medlemmer av godkjent klubb; NAMK!

Har du betalt kontingenten?

**Ikke medlem,
ingen forsikring!**

(gammelt kinesisk visdomsord av Kon Fu Tse)





Henry sier til sin gode venn Thomas Edison: «Hei Tommy, gi meg gratis lyspærer så skal du få en "A"Ford av meg.»

KLUBBREKVISITA

Vi minner om vårt utvalg av klubbekvisita, bl.a. merker, klubb-gensere, caps og jakker som kan kjøpes, mye nytt, se bildet under.

| | |
|--|------------------------|
| Jakkemerke, brodert, gammel | kr 20,- |
| Jakkemerke, ny med lim | kr 20,- |
| Vindusmerke, inn-, utvendig | kr 20,- 3 stk. kr 50,- |
| Radiatormerke, støpt | kr 150,- |
| Klubbjakke, blå, ny | kr 350,- |
| Klubbgenser, mørk blå, ny | kr 200,- |
| Reservedelskatalog | kr 100,-Utsolgt |
| Forgasserhåndbok | kr 80,-Utsolgt |
| Reidar Lohne: Hva gjør jeg hvis "A"Forden stopper? | kr 50,- |
| Historien om den nye Ford | kr 50,- |
| DVD fra forskjellige løp, spør! | kr 100,- |
| Piketskjorte (ny) oppgi størr. | kr 150,- |
| A Ford brosjyre, flott nytrykk | kr 50,- |
| Nå kjører.... ,nytt brodert merke | kr 20,- |
| T skjorte jubileum, ny | kr 50,- |
| Caps voksen, ny | kr 150,- |
| Caps barn, ny | kr 149,- |

**Familiekontingent der barna kan få være med, kr 50,-
Sjekk hva som er tilgjengelig før du bestiller.**

Styret har bundet sammen årganger av vårt klubbblad, «A»visen, som selges for kr 30,- pr. årgang. Kjøper du flere årganger samtidig, får du spesialpris! Porto kommer i tillegg.

Kontakt Bjørn Burum 970 11 646, på kveldstid.



En ny utgave av denne praktiske boken som bør ligge i alles dørlommer., "A"visens egen redaksjon, Reidar Lohne og Jan S. Christensen, står for en utvidet utgivelse som også er oversatt til engelsk. Boken rommer også en medlemsoversikt.



I farta



FinnBjørneng med sin 1931 "A"Ford Tudor med kjennetegn Z-257 er blitt utsatt for stadige gebyrer for feilparkering på Torp flyplass, enda han aldri har parkert der. Det viste seg at fotoregistreringen til parkeringsselskapet registrerte drosjeskiltet på taket av drosja med samme nummer, og sendte dermed feilparkeringskrav til Finn. Så pass deg hvis du har et veteranbilskilt som kan stemme med et drosjenummer ... Forøvrig så er Finns bil til salgs se egen annonse.



Hans Jensen fra Danmark beundrer sin "tattis"-Ford som antas å være en 1930 Town sedan



Husk, damene først, selv om du kommer fra høyre ...



I 150 år har Grensetreffene vært en bærebjelke for samholdet i vår hobby, både Skandinavisk, men også innen vår egen klubb. Nå ble det et langt opphold med pandemien. Det gikk nesten tre år fra det forberedende Grensetinget i København til vi kunne møte opp i Ringsted i år.

Denne gangen hadde vi ikke bestilt felles fergetur, hver ekvipasje skaffet seg egen rabatt. Men DFDS skjønte likevel at noe var på gang, og ledet oss inn i eget felt på kaia i Oslo. Det er alltid et flott syn med et tjuetalls "A"-Modeller på rad. Fergeturen er jo en del av festopplegget, og årets sto ikke tilbake for tidligere, selv om vi manglet det store fellesbordet. Men Ford-folk finner sammen i grupper likevel.

Vel i land ble vi så møtt av tre følgebiler fra vertskapet, men avgangen måtte utsettes, da en av våre fikk start problemer.



Da trådte NAMK (Norsk Autorisert Mekaniker Korps) til og etter en liten time var vi klare til start. I ventetiden passerte Dansk Jernbaneklubs veteran tog, trukket av et Frichs diesellok fra 1930-tallet. Det ble litt moro for meg, da min bestefar var med å konstruere det.

Men så kom vi i gang, og våre losere ledet oss rundt storbyen, København sentrum bør unngås, så det ble en stor omvei rundt med utrolig mange røde lys. Men tilslutt var vi ute på «landevejen sydpå».



En liten rast ble det også tid til før vi så endte opp på Sørup Herregård hvor Grensetreffet skulle foregå. Her ble vi mottatt i resepsjonen og fikk tildelt værelse, startnummer og slikt. I år ble startnumrene delt ut alfabetisk, så vår Alf Åge Andersson fikk nr. 1. Litt dekksparking og sjekk av biler, 89 i antall, sto så på programmet.



Det var et førti-tall danske, litt over tredve norske, tre

tyske og tre nederlandske. Svenskene stilte med kun seks biler. Dette skyldes nok at de nettopp hadde hatt 50-års jubileum og var litt trette av fest! Fredagen avsluttet så med deilig grillaften.



Lørdag morgen begynte med morgenmad før formann Torben Hyllehøj ønsket velkommen og fortalte om dagens program. Dette var utførlig beskrevet i en flott reiserute på småveier rundt på Sjælland. En hovedtur, og for de som ville mer, var det lagt opp ennå en mindre tur. Felles emne var herregårder, og sannelig er det nok av dem i Danmark. Konkurransen denne gang var ved siden av å svare på spørsmål, telling av skruer og veiing av veivaksel.



Tilbake på Sørup var det lunsj-pakker som vi kunne nyte i det fri. Litt fritid og hjul-spark og gode Ford samtaler på tvers av språkgrensene, fikk så dagen til å gå. Litt reparasjoner også. Prøschene manglet en Bendix-fjær. Jeg trodde jeg hadde, men den lå hjemme, men redaktøren hadde, så da løste det seg som vanlig.



Endelig ble det festaften og premiering. Når sant skal sies gjorde vi nordmenn nesten rent bord der. Rundt mange bord ble det spist og drukket til felles glede. Og så kom talene! Heldigvis korte og konsise. Men en var spesiell! Vi som var i Båstad i 2016 husker vel at NAMK ga prisen for morsomste bil til 18 år gamle Camilla Hyllehøj, Torbens datter, og hennes venner. Hun var også med i år, nå med samboer og et barn på ett år.



Denne samboeren talte så om det gode miljøet i klubben og at han gjerne ville fortsette som en del av det. Så faller han på kne og frir på godt gammeldags vis, og fikk selvfølgelig ja, til stor jubel fra hele forsamlingen.

Så tok Per C. Grande ordet og minnet oss på at det var flere vi savnet blandt oss, ikke minst Tove og hans mor Toril. Deretter var det dans utover natten til klokken tolv da Øyvind Løen plutselig hadde bursdag og stemingen tok helt av.



Søndagen opprant så med frokost og utsjekk. Pakk bilen og reis! Noen fra NAMK hadde planlagt en tur opp gjennom Danmark, og Mathilde og jeg slo følge oppover Sjælland. Men da de dro mot Sjællands Odde og ferge, tok jeg mot Rørvig for å besøke min 83 år gamle svigerinne. Etter overnatting der bar det til fergen fra Odde til Århus og så i ensom majestet på småveier til Hirtshals. Der klaffet det med Fjordline til Krisiansand, og rett før midnatt kunne Mathilde hvile i sin egen sommer garasje på Borøya, og far på Sandøya.

Så fikk vi endelig et Grensetreff i god gammel stil. det langt. Det er jo ikke engang Sverige!
Neste gang er det svenskenes tur. De snakker om Åland. Dit er

Agnar Hauge



Turtallskonkurransen ble i år foretatt med et optisk instrument og vinneren ble en uresturert dansk bil bare med en odreining pr.minutt mindre enn rekorden.

Vi takker DFAK for et vel utført arrangement. For(d)mann Torben Hyllehøy her med sin kone på vegne av hele staben som stilte opp



Splitter ny motor til "A"Forden?



Det er ikke vanlig at vi setter inn en annonse i "A"visen uten å ta betalt for den, men i dette tilfelle er det mer for å informere at det finnes en Burtz i USA som har fått det for seg å støpe og lage nye motorer til "A" modellen.

Etter å ha prøvet en rekke støperier i USA fikk han napp på et i China som kunne støpe i riktig kvalitet og til overkommelig pris. Utvendig ser motoren helt ut som en original motor, men det er selvfølgelig gjort visse forbedringer inni.

Moderne utskiftbare lagerskåler av GM-typen erstatter de støpte lagrene og veivaksen er satt opp med fem opplageringer. Motoren leveres med en dynamisk balansert veivaksel med åtte motvekter. Originale stempler kan brukes, men med løse 2" lagre til veivaksen. I det hele tatt kan originale motordeler fra "A" motoren brukes, men for å dra nytte av den nystøpte motoren, bør du sette inn en femlagret kamaksel og et neddreiet svinghjul. Forsterket veiv gjør at du kan kjøpe et 6,5:1 høykompresjons topplokk og få mange flere hestekrefter ut av motoren.

Kjøper du i tillegg en tilpasset oljepumpe, så får du trykksmøring av alle lagre. I enden på veivakselen er det en stor sylindrisk overgang til svinghjulet som gjør at du får plass til en Simmering (roterende tetting). Dermed slipper du den evige oljelekkasjen gjennom svinghjulshuset. Du får også kjøpt en tilpasset bunnkasse i aluminium.

Billig er det ikke, men du får gleden av å ha en pålitelig motor med høy effekt. Motoren blir sikkert godt tatt i mot av dem som driver med racerkjøring med "A"Forden, og dem er det mange av i USA.



THE BURTZ BLOCK
Order Yours Today!

5-MAIN MODEL A BLOCK

- New** Five Main Bearing Engine Design **\$4000**
- New** Four Forged Connecting Rods **Included**
- New** Dynamically Balanced Crankshaft **Included**
- New** Lightened Flywheel **\$375**
- New** Five Bearing Touring Camshaft **\$400**
- New** 6.5 High Compression "stock" Cylinder Head **\$400**

The fully machined **BURTZ BLOCK** is oil pressurized and made with modern grade cast iron & includes hardened exhaust valve seats & cam bearings. The balanced crankshaft has 8 counterweights and is supported by five, 2" diameter main bearings. The forged connecting rods are designed for standard Model A pistons and have 2" diameter bearings. The block has in total 16 pressurized bearings fed from a main oil gallery. All assembly parts are standard Model A parts and "off the shelf". The crankshaft accepts a standard Model A flywheel and utilizes a rear main radial lip seal to prevent oil leaks. All components needed to complete the build are stock 1928 to 1931 Model A engine parts. The optional new 6.5:1 compression ratio head is made from modern material, the exterior was derived from a laser scan of an original head, the machined surfaces are from Ford drawing A-6050, the cooling water flow at the rear of the cylinder block is increased, and all 4 water pump stud holes are blind.

Order Now!
Price + ship/sales tax when applicable

Call **(540)739-7577** Or Visit **www.burtzblock.com**

Det er kjøpt inn to Burtz-blokker med ekstraustyr til Norge. Hvis du vil ta en kikk på herlighetene så ta kontakt med Øyvind Løen i klubben e-post: oivind.loen@infratek.no Han har stor interesse for disse motorene og har satt seg inn i den av de tekniske løsningene..

Ein ny "A"fordianer!



I vintermånedene fulgte vi med på en serie på NRK om en ung mann som hadde «ein gard» som het Kvipt. Han hadde interesse for både gamle bygninger og biler og kultur og du kan komme dit og overnatte og få en opplevelse på et gårds-tun med en eventyrlig beliggenhet og lokal kortreist mat.

I en episode så var han i Horten og kjøpte en "A" Ford, og det var da jeg fikk tips om denne serien fra noen gamle kollegaer. «Du vet sikkert hvem dette er» sa de, og det hadde de rett i, for både bilen og tidligere eier kjente jeg.

Første tanke var å få den nye eieren inn i klubben, så jeg nevnte det for daværende sekretær (som nå er formann) og han tok kontakt med Olav Kvipt som var med på dette med en gang.

Så hadde det seg slik at vi nå i august hadde «vegane forbi» og tok kontakt med Olav for å høre om det var mulig å komme innom og ta noen bilder og prate litt om han hadde tid?



Denne formiddagen hadde han ikke så fryktelig travelt, og at vi kom i "A" Ford var også kjekt, så vi fikk koden til bommen og ble bedt inn på tunet. Det har vært et renn med folk etter serien på NRK og han har vært nødt til å sette noen grenser, da folk bare kom uanmeldt innom for å se både titt og ofte. Vi bodde i Vrådal, og kjørte over Vråløsen til Fyresdal og videre på smale humpete og bratte veier inn i Birtedalen, men grusveien fra bommen og inn til Kvipt var noe av det bedre vi fikk kjøre på.



På tunet sto Olav og tok imot, langs skigarden sto en 1946 Chevrolet lastebil og på låvebrua sto "A" Forden. En 1955 Ford F-100 og et par 70 talls Pickuper sto utenfor verkstedet. Ikke vanskelig å se at det var sunne interesser her i gården, men det var bare en forsmak.

Når vi hadde parkert og fikk se resten av tunet med små og store tømmerhus og en eventyrlig utsikt videre ned mot vannet og fjellene rundt og kyr som beiter, og ja hva skal vi si?

Noen har lagt ned mange timer her, og ingenting er tilfeldig. Denne mannen har et livsverk som jobb og bolig, alt er gjort på gamlemåten, det lukter tjære av veggene og det er gress på taket.

Sommeren går med til å drive gjestegård, i september er det elgjakt og om vinteren får han litt tid til bilene i verkstedet, innimellom å restaurere å vedlikeholde gamle bygninger. Jeg torde ikke å spørre om hva han gjør på fritida, men da plukker han nok molter eller rydder litt skog, han får helt klart mer ut av døgnetts 24 timer enn de fleste av oss.

På tur i Telemark: Erik Storm-Olsen



Et lite sagverk er vel greit å ha drevet direkte fra en "A"modell-motor

Glimt fra Ekebergmarkedet 2022



Celebert besøk fra Sverige og medlemmer av Svenska A Fordarna Ola og Berra Leksell. Helge Røyne stakk også innom og fortalte om "A"-turer med Forden til Spania og Frankrike i forna dar. Kanske får vi en reportasje i "A"-visen fra turene?



Som vanlig stilte familien Wang-Henrichsen med egen stand. Det var ikke mange som hadde "A"-deler i år men både Kjell og ekteparet Undis og Finn Pederstad var unntaket. Dessverre hadde ekteparet solgt Forden og nå ble de av med reservedelene som tok opp plass i garasjen. De lovt imidlertid at de skulle være gode passive medlemmer av klubben fremover.



Per C. Grande og Halfdan Prøsch søget for at kaffetørste som stakk innom standen vår fikk påfyll. Nabostanden var som tidligere okkupert av V8-klubben med telt og to biler, her den frankprodeserte V-åtter'n til Ola Hegseth.

En tur med forviklinger eller alkoholens forbannelser



Norsk "A" Modell Klubbs arrangement HøstFord var som vanlig lagt til samme helgen som Ekebergmarkedet. Sikkert greit å slå dette sammen, da «ødelegger» man bare en helg!

Bor man et stykke unna Oslo, kommer imidlertid problemene. Man kan kjøre "A"-modell til Ekeberg med påfølgende parkering, og deretter finne overnatting i Oslo-området. Dette er forsøkt før med innbrudd i to "A"-Forder den ene gangen, og brann i bil parkert ved siden av en annen gang.

Selvfølgelig kan man kjøre hjem fra Ekeberg og kjøre Ford hjemmefra på søndag, men når oppmøtet legges til kl 09:00 på Tyrigrava, lurer man på om vi er ønsket i det heletatt.

Selv valgte vi å droppe Ekeberg denne gangen, og å møte Kari og Bjørn Olsen i Sandefjord for så å ferge til Strømstad. Det må innrømmes at vi var innom polet i Strømstad, og to trelitere med vin i ymse farger ble lagt baki Cabrioleten. God plass der når setet er tatt ut!

Etter en tur nordover i fint vær, stort sett utenom hovedvei kom vi fram til hotellet på Mastemyr hvor vi skulle overnatte. Da vi skulle åpne luka for å få ut bagasjen, hadde vindunkene sklidd bakover, og luka kunne bare åpnes noen få centimeter. Etter noen fortvilede forsøk på åpning, måtte verktøyet til Bjørn Olsen frem. Mitt lå jo i bagasjen som ikke kunne åpnes. Forsetet ble skrudd løs og løftet fram, og en akrobat tok seg bak til vindunkene, dermed kom luka opp.

Vinen var god den, men vi rakk såhvidt å smake på den før det var på tide å tenke på neste dag.

På søndag rakk vi fram til Tyrigrava til kl 09:00, men det var tydeligvis ikke så nøye å være presis! Hjemturen gikk sørover igjen og over fjorden fra Moss til Horten!

Bjørn Sand



Forgasser

Marvel-Schebler forgassere her blitt brukt i mange industri-, traktor-, bil- og flysammenhenger for over hundre år.

Firmaet etablerte seg allerede i 1902 da George Schebler patenterte sin første forgasserløsning, og leverte i den første tiden til bilmotorer.

Forgasseren ble også tilpasset Fords modell "A" og ble populær i konkurranse med Tillotson som ekstrastyr. Den er ikke så vanlig å se her i Norge.

På tur i Danmark etter Grensetreffet



Etter et vellykket Grensetreff var det flere av oss som delte oss opp i smågrupper på en til fem biler. Vår gruppe startet med fem biler med redaktør Chris med hans sønn Per, Tonje og Robert, Ole og Frode, Agnar, Kathrine og Jan Frederik

Med Robert sitt flotteste GPS-utstyr fant vi de smukkeste småveier. Ved Sjællands Odde dro Agnar på familiebesøk i nærheten. Ole og Frode dro sin vei, men vi møttes senere i Skagen, sannsynlig savnet de hovedgruppen?

Fergen ankom Århus, på Jylland. Enkelte i gruppen har særinteresse av mekanikk, da spesielt gamle stasjonærmotorer ol. Første stopp ble derfor Grenaa med Danmarks største maskinmuseum. Damene ble «parkert» i Grenaa som er en trivelig liten havneby.

Underveis bodde vi på trivelige småhotell. Vi hadde det veldig hyggelig, med passe mye kjøring. Etter to motormuseer og kryssing av småkanaler med båter og broer endte vi opp på Brøndum Hotel i Skagen. Der traff vi igjen Ole og Frode som

hadde sett etter oss i flere dager. Det ble et hyggelig møte men de hadde tenkt seg flere overnattinger så de var raskt på farten igjen.

Da var tiden inne til et nytt teknisk besøk denne gangen på maskinmuseet i Skagen. Damene i gruppen var stadig positive til delte aktiviteter. Maskinrummet i Skagen er i ferd med å bli et av Danmarks største stasjonærmotormuseer gjennom stadige utvidelser. Der var det til og med to «A»modeller!

På DFDS ferjen hjem fra Frederikshavn, som nå går fra København via Frederikshavn klokken 24 på natten! Der traff vi en annen «A» Ford gruppe som hadde kjørt rundt på Sjælland. Det var veteranene Halfdan, Bjørn og Per med sine flotte koner. Frode og Ole tok seg noen dager ekstra på Jylland. De må han klart seg uten oss andre? Begge er godt tilbake i Norge, observert på styremøte i vår gode klubb.



Jan Frederik Flock



Øvers t.v. En Tuxham glødehedemotor på 55 hk brukt på Grønland til strømforskyning. På maskinmuseet på Skagen fant vi disse to "A"modellene nydelig restaurert. Endelig fremme i Skagen kunne vi ta inn på Brøndums hotell og hygge oss med deres berømte sildetallerken med forfriskninger. "Hipp, hipp hurra." som de gamle Skagemalerne sa ...

HøstFord 18. sept.



Søndagen opprant med strålende vær og vi møttes på Tyri-grava fra klokken ni. Her ble det servert vafler og kaffe og tiden ble brukt til å sparke dekk og prate. Det var møtt fram 21 biler og ca. kl 10:30 startet selve kjøreturen.



Ruta gikk mot Oslo og vi tok av til venstre mot Ingierstrand før Hvervenbukta. Turen fulgte kysten fram til Bekkensten badeplass. Herfra bar det oppover bakken mot Solheim.

Solheim er den gamle skolen på Svartskog omgjort til grendehus. Klubben hadde leid plassen for hele søndagen. Man kunne sitte både inne og ute. Mange valgte å sitte ute i det flotte været og de fleste bilene kunne parkere mellom skolen og uthuset.

Nina Anderson Sjødal og Jennifer Anderson kokte pølser og kaffe til alle som ville ha. Særlig pølsene forsvant ganske raskt, men det var nok til alle som ville ha.

Etter bespisning og prat skulle vi ned å se på Urani-borg, huset til Roald Amundsen. Vi kjørte ned mot sjøen og parkerte på brygga nær eiendommen. Huset er intakt og ser ut innvendig slik det var da han reiste på toktet i 1928 med sjøfly for å finne Umberto Mobile. Han forsvant, som kjent, i nærheten av Bjørnøya. I forbifarten kan det nevnes at de to grønlandsjentene han adopterte, gikk på Solheim skole. Huset er full av historie om Amundsens polarreiser. Vi var 31 som ble vist rundt i to puljer, Resten av oss som hadde vært inne i museet tidligere satt ute med nistemat eller pratet sammen. I en sidebygning kunne man se på bilder og film fra Amundsens liv. Der kunne man også kjøpe is og snop. Etter hvert reiste folk hjem igjen. Alle var enige om at det hadde vært en fin tur selv om det ikke ble så mye kjøring. Flere hadde langt i forkant så det var helt i orden.

Alf Åge Anderson og Chris foto



Pølsegjengen Jennifer Anderson, Nina Anderson Sjødal, og Alf Åge Anderson. A-gjengen hygget seg i det gode været



Liv Bergersen og Harald Fadum



Finn Spone og Bjørn Børja



Adrian og Elisabeth Prøsch, Frode Hellerud og Ole Henrik Storkaas



Uranienborg Roald Amundsens hus i Svartskog.
 Amundsen tok med seg og adopterte to grønlandske barn som gikk på Solheim skole
 I mai 1928 dro Roald Amundsen med to Dornier-Wall flybåtene N24 og N25 fra Ny-Ålesund på Spitsbergen. Ombord var Amundsen, Hjalmar Riiser-Larsen, Karl Feucht, Leif Dietrichson, Lincoln Ellsworth og Oskar Omdal.
 De måtte nødlande i isen på 88 grader nord. Etter 25 døgn i isen klarer mannskapet å lette med N25 og returnere hjem.

Vi var der på Akershusstevnet



“A”Ford-klubben var deltaker på Akershusstevnet 3.-4. september med fem biler. Dette var et kulturvernarrangement med kystkultur/båter, husflid-lag, historielag og ikke minst mange bil og MC klubber fra Oslo område. Bjørn Burum og Rolf Alexandersen var standansvarlige.

To av bilene ble brukt til kjøring av publikum til stor glede for de som liker en åpen 30-talls bil ! Tidligere redaktør for Norsk Motorveteran Tor Ivar Volla og formannen var LMK-representanter for arrangementet.

Da det ble stor tilslutning ved påmelding søkte vi om leie av en liten del av Rådhusplassen (Øst-delen ved Tordenski-

old statuen), men fikk ikke tillatelse av Rådhusforvaltningen og plassere veterankjøretøy her! Vi måtte da omplassere andre utstillere som historie- og husflidlag til dette område. Bystyret i Oslo og Rådhusforvaltningen liker tydelig ikke noen form for kjøretøy med forbrenningsmotorer! (6000 parkeringsplasser er fjernet i Oslo siste årene!)

Da håper jeg Lmk og AmCar som var tilsted på Arendals uken har markert at bilen faktisk er kultur på hjul. Vi ligger nok litt etter her i forhold til bygningsvern og fartøyvern! Oslo Havn som disponerte resten av utstillingsområde er langt hyggeligere og samarbeide med enn Rådhusforvaltningen.

Jan F. Flock



Over til høyre: Ordfører Marianne Borgen sto for den offisielle åpningen av stevnet med tale og fremhevet viktigheten av dugnad og frivillighet! Til venstre står gen.sekr.i kulturvernforbundet, Toril Skjetne, som talte varmt om kulturvern. På høyre side skimter vi formannen i Kystlaget Viken (og sentral person i Akershusstevnet), Kim Brantenberg.



1930 "AA"Ford lastebil med norskbygget karosseri. Førerdøra ligger i setet.
Til høyre: Øystein og Anstein foran bilene. Andre bilder: 1946 lastebil

Låvefunn i Heggedal

Som Geländewagen, eller gelendervogn-eier som biltilsynet hadde skrevet i vognkortet, besøkte jeg for et par år siden Vollen Parts and Truck. I praten om gelendervogner kom jeg inn på at jeg hadde en "A"Ford. «Det har også jeg!» svarte Øystein Sand som satt bak delelager disken.

Han tok gjerne imot besøk på småbruket sitt i Heggedal, og slik ble det etter lang tid; den 30 juni i år. Bjørn Børja og jeg banket på og hva fikk vi se og vite: Som 10 åring for 45 år siden hadde Øystein lagt sin elsk på gamle biler. Faren hans hadde fulgt opp dette, og tenkte vel at gutten kunne få en sunn hobby etterhvert. Det ble i anskaffet en Ford en tonns lastebil, 1946 modell, F-4911, kjøpt av Andreas Vang, gårdbruker i Røyken.

I 1976 anskaffet Øystein en "AA"Ford, første gangs registrert i Norge i 1933. Radiatorkappe og instrumentpanel tyder på 1930-modell. Nyttelast angitt til 1150kg. Ryktet vil ha det til at det var Stabbur-Nilsens første bil med reklame på lasteplanlemmene. Øystein Kjøpte bilen for kr 6.500 av Hartvig Storekjel. Den hadde da reg nr B-30040.

Begge bilene ble kjørt inn på låven for egen maskin, husker Øystein. Øysteins far var en samler, og bilene ble etter hver stuet ned eller støvet ned og glemt blant alt slags «gods og gull». En brukt V-åtter ble anskaffet som reserve for 46-modellen.

Nå har Øystein begynt å rydde, han har erkjent at barna hans ikke har interesse for denne typen biler, så kanskje kjenner "A"visens lesere noen?



Anstein Spone



Gull på planet



Noen av gullmyntene som kassene var fylt med



Under filminnspillingen av "Gulltransporten" der Veum-lastebilen og Enger-Forden var statister, måtte man lage kasser som lignet dem som ble brukt under den dramatiske flukten fra Oslo i april 1940. Kassene ble fylt med sand og var ikke på langt nær så tunge som dem som var fylt med ekte gull. Men hva gjorde man ikke for at det skulle se ekte ut? Det er bare det at gull er 13 ganger tyngre enn sand og unaturlig lettere å håndtere.



Veum-lastebilen og Enger-Forden foran Norges Bank og laster gull under filinnspillingen





Halfdans smådrypp



Gamle bilder er gøy



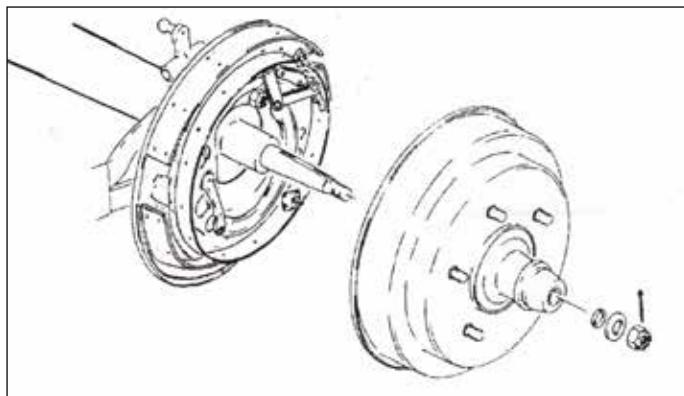


Reidar Lohne var i mange år redaktør av "A"visen. Da han flyttet vinterstid til Thailand, ble han vår korrespondent der.

Sentermutter på bakaksel

Et lite, men viktig tips fra Jims Tech Tip i MAFA: Overs: Reidar.

Hver gang jeg tar av et bakhjul på en A Ford, benytter jeg anledningen til å forsikre meg om at bremsetrommel/nav sitter skikkelig fast på akslingen. Sentermutteren skal være skikkelig tilskrudd, men jeg finner stadig vekk at en av dem er løs. Dette er ikke bra. Selv den minste bevegelse mellom nav og aksel vil kunne skade aksel eller nav så mye at de må byttes.



For å sjekke, sett bilen i første gear eller revers. Jekk opp et bakhjul, ta ut splinten og kjenn etter at mutteren er skikkelig fastskrudd.

Ford oppga ikke tiltrekningsmomenter for muttere og skruer. Han stolte på dyktige mekanikers håndlag og kunnskap. I boken til Les Andrews foreslår han 125 ft lbs (fot pund) tiltrekningsmoment, tilsvarer 17 kpm. Jeg syns det er en fornuftig verdi. Hvis hullet til splinten ikke stemmer med mutteren, stram videre til den passer. Bruk ny splint hver gang, og bøy splinten. Denne enkle prosedyren kan spare deg for dyre reparasjoner senere.

Reidars anm:

Bevegelse her er mye vanligere enn man skulle tro. Veldig ofte er kilespor eller kile skadet også, og det gir mulighet for bevegelse. Noen klarer også å sette inn kilen feil vei. Da stopper navet mot kilen og ikke mot akslingen.

Det finnes også shims som flytter navet utover for å unngå at det subber inn mot bremsebånd eller bremseeskjold. Bruker man det, er det særdeles viktig å sjekke og ettertrekke sentermutteren av og til.

BENDIX-DREV

Det lille drevet som er skrudd fast på akslingen til startmotoren får gjennomgå, både ved bruk og misbruk (særlig om man starter på høytenning!). Før eller siden kommer du antagelig til å arbeide på ditt eget Bendix-drev, så her kommer noen råd om hvordan man får drevet tilbake på akslingen.



Som bildet viser er Bendix-drevet skrudd fast til akslinge med to spesialbolter og låseskiver som vist på bildet. Den ene bolten har en spesiell ende uten gjenger som går inn i et hull i akslingen (markert med rød blyant). Overs. Anm: Blyanten peker på feil bolt! Man må ikke under noen omstendighet bytte denne bolten ut med en «vanlig» bolt.



Den andre bolten er også spesiell. Den er bare 11/16" (17,5 mm) lang. Den holder fjæra uten å komme i kontakt med akslingen. Bruker man en vanlig 3/4" bolt her, ødelegger man akslingen.

Ikke glem å montere låsekilen i akslingen før Bendix-drevet monteres. Man kan også bruke to fjærklemmer (A-11384) i tillegg, om man ønsker det. Lås begge boltene godt med de spesielle låseskivene. Er man ikke nøye med det, vil en bolt garantert løsne.

Jeg har alltid en Bendix-fjær og et sett med spesialbolter og skiver i bilen. Hvis jeg ikke trenger dem, er det ofte andre som gjør det.

Litt mere fra oversetter:

Ikke hvis, men når noe går galt med Bendix-drevet, hender det ofte at en bolt mangler. Den har havnet nede i svinghjulshuset. Der kan den velge å gjøre en av to ting. Den kan ligge aldeles stille, gjerne omgitt av gammelt fett og olje, eller den kan bevege seg når man kjører på norske veier. Alle vet hva som skjer da. Et sprukket svinghjulshus er ikke noe moro.

Det finnes flere måter å fiske den ut på. Noen har fått den ut med lang bøyelig stang med magnet på enden, andre har festet en kraftig magnet på svinghjulet og dreid rundt, og noen har brukt ei fille og en lang snor. Det er bryet verdt å jobbe litt med dette før man piller ut motor eller gearkasse.

Fordi tannkransen kun slites på to steder der hvor Bendixen slår inn hver gang man starter, hender det at Bendixen ikke entrer startkransen, men blir liggende oppå. Da er motor og starter fullstendig låst. Hva du enn gjør: **Ikke**

Oogah-hornet

løsne på startmotoren! Drei motoren baklengs, enten ved å rugge bilen baklengs med tredje gear innkoblet, eller ta ut inspeksjonslokket foran gearstangen og drei motoren bakover med et kubein eller lignende. Da løsner den med et klikk, og det kan ta flere år før det samme skjer igjen.

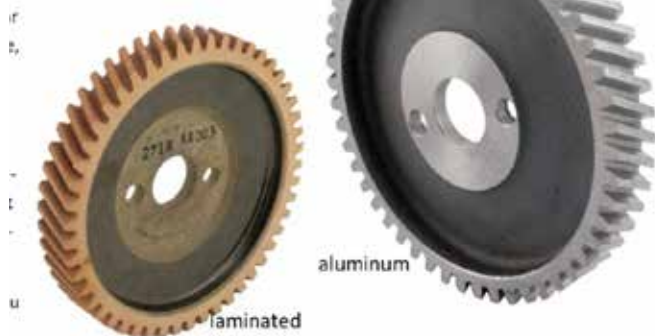
Registerdrev

Hvordan finner man ut om registerdrevet har mistet noen tenner? Joda, bilen vil stoppe. Men hvordan vet man at det er registeret? Ta av fordelerlokket og drei på motoren. Hvis rotoren ikke rører seg har man et registerproblem.

Noen ganger mangler bare deler av noen tenner, og fordeleren vil fortsette å rotere, men med feil tenning. Hvis motoren starter, vil den gå elendig og etter noen minutter vil flere tenner ryke og den stopper helt. Vær klar over at hvis fordeleren står stille gjør oljepumpen det samme.

material and deteriorates faster.

inated is much stronger than the fiber life and still be quiet.



Hva slags nytt drev skal man velge? Man har tre valg. Fiberdrev, laminert drev eller et av aluminium.

Fiberdrevet er stille, men har et kortere liv fordi det er laget av mykere materiale og slites derfor hurtigere.

Laminert drev er mye mere slitesterkt enn fiber, det er stille og vil vare lenge.

Aluminium vil vare omtrent evig, men dat lager støy.

Overs.anm.: Drevene leveres i forskjellige overdimensjoner. Drevet på krumtappen er av stål og slites omtrent ikke. Derimot kan det hende at ved en tidligere motoroverhaling er det blitt støpt nye lagre, og da kan det hende at man ikke har fått avstanden mellom krumtapp og kamaksel 100% riktig. Dette kan påvirke valg av registerdrev. Generelt er det nok bedre med litt slakke enn at det er for trangt.

Oogah- hornet

Er hornet ditt montert korrekt? Er ledningene riktig tilkoblet? Mange av oss, inkludert meg selv, har gjort det feil og bare skjøvet forbindelsene opp i fjærklemmene nedenfra. Det er ikke riktig!

Hvis man ser godt på ledningsendene ser man en ring rundt endestykket. Når man monterer ledningene på den korrekte måten, nemlig inn fra siden (vannrett), vil et hakk i fjærklemma gå ned i ringen og holde den skikkelig på plass.

Mange horn som er blitt overhaldt i tidens løp har fått de to fjærklemmene montert feil eller opp/ned. Sånt må korrigeres før alt kan bli korrekt.



Overs.anm: Det står alltid spenning på disse to ledningene. Det er derfor svært viktig at de festes skikkelig. Hornet bruker dessuten mye strøm. Derfor pleier jeg å lodde ledningene på plass for sikkerhets skyld.

For at hornet skal ha sin hyggelige lyd trenger det regelmessig stell. Dette er hva Ford anbefalte i 1928: Lydkvalitet og varighet av Ford horn er fullstendig avhengig av den omsorg og stell hornet får. For å gi god lyd må armaturen rotere med høy hastighet. Det skjer bare når lagrene er skikkelig smurte og kommutatoren og børstene er rene.

En gang i måneden bør man ta av baklokket og ta et par dråper tynn olje på lagrene i begge ender av akslingen. Symaskin olje og en sprøyte med spiss kjøpt på apoteket er ypperlig til dette.

For å rengjøre kommutatoren må man holde inne hornknappen slik at akslingen roterer. Slakk av på skruen som justerer lyden!. Hold en liten bit med veldig fint sandpapir inn mot kollektoren inntil den er ren. Bruk en trepinne (tannpirker) til å rense mellomrommene mellom lamellene. Ikke bruk noe av metall her. Nå skal ankeret kjennes lett og greit å spinne rundt med hånden.

Hvis det ikke virker, sjekk ledninger og hornknapp. For justering av lyd, bruk skruen bak på hornet.

Overs.anm: Videre i artikkelen står det at hornet må ha god jordforbindelse til lyktestaget. Det er feil. Hornet jordes via hornknappen på rattet. Det er derfor hornet har to ledninger og ikke bare en!

Vær også oppmerksom på at feil festeskrue for lokket (for lang) kan skade rotor/ kommutator og skape kortslutning.

Hvis hornet ikke vedlikeholdes vil det slutte å virke. Da må man «romstere» med hornknappen for å få bedre jordkontakt. Men det er mulig for hornknappen å kile seg fast og dermed gjøre at strøm går i hornet hele tiden uten at det roterer. Da vil viklingene brenne opp.

Det er fullt mulig å vikle et horn på nytt, jeg har gjort det, men man må ha full oversikt over spolenes vikleretning og hvordan de skal forbindes internt og til kommutatorplatene.





Enkel ABC i møte med trafikkstasjonen

Her vil du finne punkter med tips som kan være til hjelp i møte med trafikkstasjonen. Vegdirektoratet anstrenger seg for å informere sine trafikkstasjoner om nye og endrede forskrifter i tillegg til rutiner og praksis knyttet opp til forskriftene. Likevel er det en kjensgjerning at mange ansatte ikke får oppdatert seg på alt av endringer og nye retningslinjer. Konsekvensen er at man kan få feil informasjon og må gå med uforrettet sak.

Dette er en foreløpig oversikt, og LMK har kontinuerlig flere saker i prosess med Vegdirektoratet slik at denne oversikten oppdateres fortløpende.

Har du tips til et nytt punkt eller utvidelse/justering av et eksisterende, så kontakt LMK om dette på post@lmk.no eller på 22 41 39 00

1. Godkjent dokumentasjon ved import fra tredjepartsland

For kjøretøy fra land utenfor EU-/EØS-området kan det godtas dokumentasjon fra relevante myndigheter om at kjøretøyet ikke er stjålet, og dokumentasjon på at den som melder kjøretøyet til registrering er eieren. Her godtas for eks. kjøpskontrakt i stedet for originalt vognkort.

Det forekommer fortsatt at man ved noen trafikkstasjoner gir eier en mangellapp pga. at det ikke kan innleveres original «vognkort». Dette stopper registreringen. Dette er feil da kravet er vedlagt «Bill- Of-Sale» og eksportdokumentasjon fra DMV (Department of Motor Vehicles).

Fra 2007 er denne oppklaringen lagt inn i trafikkstasjonenes interne rutineoppsett (registreringshåndboken), og man kan derfor ved behov henviser til dette.

2. Titles (vognkort) må ikke makuleres etter 6 måneder

«Titles» (vognkort) leveres inn til Trafikkstasjonen ved import av kjøretøy fra USA. Dette oppbevares i 6 mnd., og blir deretter rutinemessig makulert dersom ikke eier gjør en konkret avtale. I følge registreringshåndboken punkt 2.3.10, kan originalt vognkort med ugyldighetsstempel sendes til eier hvis det er et veterankjøretøy (etter 6 mnd.). Disse blir ikke destruert/makulert dersom eier gjør trafikkstasjonen oppmerksom på at vognkort ønskes tilbakelevert etter utløpet av 6 måneders perioden.

3. Nummerplater og oppbevaring

Kjennemerker/nummerplater oppbevares i 6 mnd. før de blir destruerte dersom ikke eier inngår en konkret avtale med trafikkstasjonen.

Historiske skilt som i svært mange tilfeller faktisk har vært på kjøretøyet fra førstegangsregistrering bør ikke ødelegges. Svært ofte tar en restaurering av et kjøretøy mer enn 6 mnd., og det er meget beklagelig at trafikkstasjonene etter kun 6 mnd. destruerer denne typen historisk materiale som en kjennemerkeplate representerer. Kontrollsystemene er i dag endret, og dette muliggjør at skiltene bør bli stående på kjøretøyet og følge det «hele livet». I følge registreringshåndboken kapittel 3, Kjennemerker, punkt 3.8.2, kan veterankjennemerker etter avtale oppbevares ut over 6 måneder. Oppbevaring ut over 6 måneder må av eier avtales med den aktuelle trafikkstasjon. Registreringshåndboken angir ingen øvre grense for hvor lenge skiltene kan oppbevares ut over 6 måneder, men det er naturlig at dette ikke kan strekke seg over flere år.

4. Kjøretøyets alder og årsavgift

Kjøretøy som er 30 år eller eldre regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret, skal ha redusert årsavgift på linje med øvrige veterankjøretøy.



Ford "A" 1931 Tudor til salgs. Restaurert av Martin Gjone på nittitallet, gjennomgått av Inge Bøen etterpå. Rettet ramme, justert styresnekke, ny bakfjær, bremses overhald og skiftet, nye støtdempere, batteri og radialdekk.
Om ønskes har jeg plass for vinteropplag
Pris kr 160 000
Finn Bjørneng tel.: 930 56 957



Bademote 1929



Hvor er`n nå`a?

Redaktør Chris er et sted i
bladet.

Angi side til

jschris@online.no.

Gjør deg fortjent til en
premie fra NAMK

AMCAR Forsikring

Den beste veteranbilforsikringen
- uansett hvor bilen kommer fra!

Kr. 350,- for biler 1963 og eldre.

Trafikk/ansvar, brann/tyveri og kasko. Fri kjørelengde.

Kr. 500,- for biler 1964 - 1983.

Trafikk/ansvar, brann/tyveri og kasko. Kjørelengde 8000 km.

Online egenbesiktning på
www.amcar.no



Ta kontakt med AMCAR på telefon 72 89 60 00 for en hyggelig forsikringsprat eller se:
www.amcar.no

Alle biler forsikres automatisk for inntil kr. 250.000,-.
Vei hjelp med hjemtransport er inkludert dersom transporten ikke overstiger 50% av bilens verdi, eller at skaden/havariet lett lar seg reparere på stedet.



*) Oppgitte priser er fratrukket AMCAR-rabatt (10%) og inkluderer fører- og passasjerulykke (kr. 50).
I tillegg beregner If en grunnpremie på kr. 250,- pr. polise. Denne slipper du om du oppretter eForsikringsbevis.
Forsikringen krever medlemskap i AMCAR og tilstandsrapport før forsikring innvilges.



VETERANBILDELER

over 2000 delenummer på lager til US Ford 1909 - 53



Made in USA

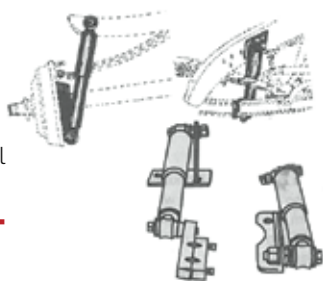
American Classic RADIAL-DEKK til A-FORD mm.

Ser ut som diagonal. Slutt på sporing og vingling!
475 / 500 R 19 Sort side Kr **3000,-** Hvit side Kr **4000,-**
440 / 450 R 21 Sort side Kr **3000,-** Hvit side Kr **4000,-**
Kan også levere Lucas diagonalt i sort Kr **1998,-**

MODERNE STØTDEPERE

Sett med 4 støtdempere og monterings-braketter.
Bolt on – må bore to små hull i tverrbjelke bak.

Komplett 5998,-



B-12105 Fordelerlokk
B-12115 Topp av lokk
B-12200 Rotor
A-12199 Stifter
A-12300R Kondensator

A-12405 CHAMPION Tennplugg

Dette er den eneste tennpluggen som fungerer og holder!
275,-

Komplett ny fordeler (uten fordelerlokk)
3950,-

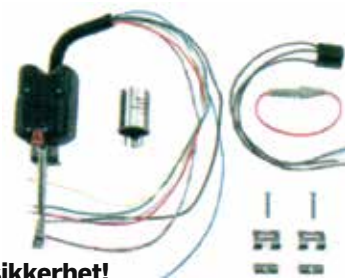


Universalt blinklys-sett Monteres på rattstamme Leveres med rele 6/12 volt

Dette er bare blinklysbryter med ledninger som kobles til org. lykter.

1598,-

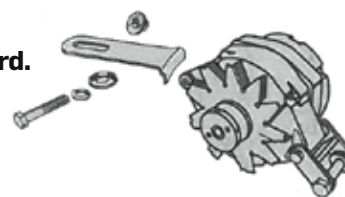
Leveres med nødblink. Tenk sikkerhet!



6 VOLT eller 12 VOLT vekselstrømsdynamo til A-Ford.

Aldri mer for lite strøm!
6V har pluss til jord.

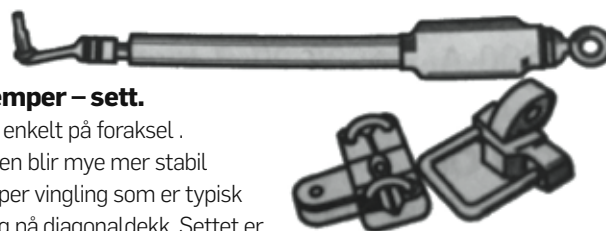
4250,-



Styredemper – sett.

Monteres enkelt på foraksel.
Gjør at bilen blir mye mer stabil og du slipper vingling som er typisk ved kjøring på diagonaldekk. Settet er tilpasset Ford A men kan med letthet brukes på mange gamle biler med stiv foraksel.

2200,-



EVAPORUST

Renser rust i tank og alt av stål/ jern. (ikke rustfritt)
3,8 liter kanne

599,-



Gas Tank Sealer

Forsegler gamle bensintanker og forsegler rustflekker.

798,-



600W Girolje

A-Ford har samme olje på gir, styresnekke og bakaksel.
Kan brukes på en rekke andre førkrigsbiler.

250,- pr. kanne (0,95ltr.)

Baggasjegrind, krom med treverk

2998,-

Pakkepris
KJØP GRIND og KOFFERT
10000,-

Koffert
Leveres i sort eller lys beige
7998,-

