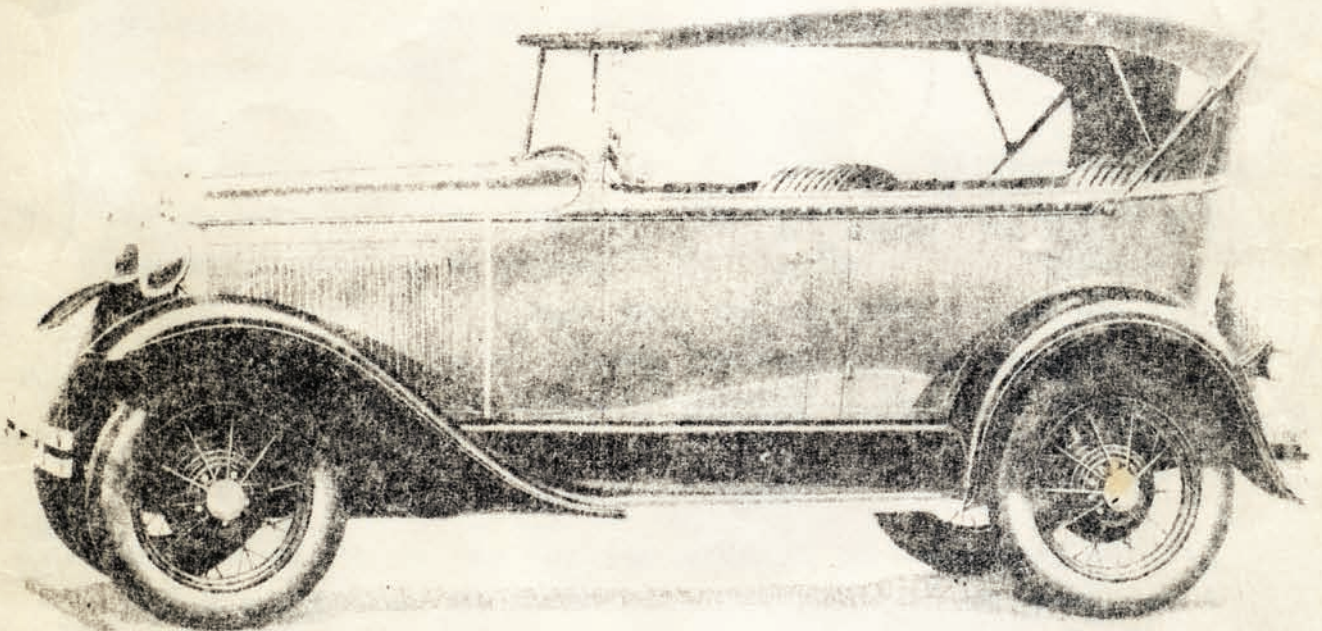




"Avisen"

OFFISIELT ORGAN FOR NORSK A MODELL KLUBB
MODEL A RESTORERS CLUB - NORWAY REGION - 1967



1930 STANDARD PHAETON 35-B

NR. I OKTOBER 1967 - I. ÅRGANG

Overskriften til denne lille epistel er ikke det spor overdrevet, det er helt fantastisk den utviklingen som er oppnådd siden hin kveld en 12. september, hvilken følelse av kameratskap som allerede hersker mellom oss, hvilken samarbeidsvilje og "gå-på"-humør alle har lagt for dagen, eller uttrykt på en annen måte: A-Modell-klubben 1967 er blitt en større suksess enn jeg antar noen av oss vel hadde drømt om .

Våre "gamle venner" Henry Ford og hans sønn Edsel må ha hatt en fantastisk følelse inn i sine produkter, når vi nu idag, nærmere førti år etter alle kan føle dem kraft, vitalitet og skjønnhet som stråler ut fra selv den mest velbrukte A-Modell.

Selv har jeg i mange år blitt drømmende i blikket ved synet av en A-Modell, og etterhvert utkrystalliserte tanken seg at man skulle ha en slik bil igjen, for i fullt monn å kunne utnytte alle dennes gode egenskaper. Vi hadde nemlig en 29 Tudor Sedan hjemme fra jeg var fem og til jeg var 23, så jeger så godt som født og oppvokst i en A-Modell.

Under den senere tid har jeg truffet på mennesker som jeg har forstått har de samme følelser som jeg, og idéen om å kunne samle disse har jeg hatt lenge. Først etter å ha blitt medlem i "Model A Restorers Club" har det virkelig gått opp for meg hvor mange kloke mennesker det egentlig er, og på hvilken måte dette best kan organiseres. Når vi så selv vet hvor meget mer glede vi får ut av vår hobby ved å kunne dele den med andre, så var saken klar. A-Modell-klubben måtte stiftes. Vi har en fantastisk mengde ting å glede oss til isammen i tiden som kommer, både i arbeid og fest. Bare den ting at vi alle starter på omtrent samme nivå med urestaurerte biler som skal gjennom prosessen, gjør livet lyst. Tanken om at så kommer en Coupé Convertible, en Cabriolet, en Tudor Sedan, en --- trillende ut fra garasjen restaurert med medvirkning fra

alle på en eller annen måte, gjør at da spiller det ingen rolle lenger hvem som eier bilen, i våre hjerter tilhører den oss alle sammen. Jeg er sikker om at klubben vil få en fantastisk vekst og at den vil være det ypperste samlingspunkt for alle medlemmene og andre A-Modell-interesserte i Norge i fremtiden.

Den leve !

Hipp - hipp, hurra - hurra - FANTASTISK !

Svenn Engelund

REDAKSJONELT

Du sitter nå med første nummer av A-visen i hånden. A-visen skal bli det naturlige bindeledd mellom medlemmene, den skal komme med et nummer sånn temmelig nøyaktig cirka annenhver måned. A-visen vil bringe allehånde A-Modell-stoff, såsom "Månedens Bil", teknisk spalte, kjøp og salg-rubrikk, brev fra leserne, festlige historier osv. osv.

Det kan med en gang slås fast at skal vi få en god, ineresant og levende A-vis, må så mange som mulig gi sitt besyv med. (Folkeskolen er minimumskrav).

Dette A-visens første nummer redigeres og skrives av det nedsatte arbeidsutvalg. Redaktørstillingen står imidlertid åpen, og den som føler seg kallet, oppfordres til å stå frem. En utviklende jobb i et ungt og ekspansivt miljø i lyse lokaler med fremtidsutsikt og lørdagsfri uten kollektiv hjemforsikring, er altså ledig.

A-visen vil i den første tiden fremtre relativt enkelt, utstyrmessig. Den vil bli sendt gratis til medlemmene. Dette første nummeret går dessuten til alle tenkelige personer som kan tenkes å være interessert i klubben. Ennvidere vil en del firmaer, organisasjoner og klubber få hvert sitt eksemplar. Som man skjønner, åpner seg her straks mulighetene for en dyktig Public Relations-mann. Han tilbys de samme gode betingelser som ovenfor, dog vil han etter avtjent verneplikt ha mulighet for hjemforsikring.

Vi håber vår postboks, som det skal redegjøres nærmere for annet steds, vil bugne av brev til neste nummer!

A-visen's lesere innbys herved til å sende inn stoff avteknisk art til denne spalten. Det kan være spørsmål, tips, opplysninger eller hva som helst man måtte ha på hjertet. Eventuelle problemer vil man her søke å løse gjennom samarbeid, og formålet med denne spalten skulle således være å få ned på papiret og spre slikt stoff om A-modellen. Leserene må også gjerne korrigere og supplere stoffet. Med tiden kunne man kanskje i A-visen få nedtegnet essensen av medlemmenes viden om aktuelle problemer på dette felt, til mulig fordel for kommende generasjoner av A-modell-eiere.

Hvis brevbunken ikke blir altfor overveldende, vil T.S.-redaktøren skrive det han finner for godt. Idag vil T.S.-redaktøren skrive noen ord om A-modell-motoren.

Sylinderens boring D er: $3 \frac{7}{8}$ in. = 98.5 mm.
 Stempelets slaglengde S er: $4 \frac{1}{4}$ in. = 108 mm.
 Motoren er altså noe underkvadratisk.

Med 4 sylindere får motoren et slagvolum på $4 \times \frac{\pi D^2}{4} \times S$

Dette er lik 200.5 cu.in. = 3.29 liter.

Kompresjonsforholdet er 4.22. Forbrenningsrommets volum (rommet over stemplet når det står på topp)

kan kalles V_1 , og det finnes av $\frac{V_1 + \frac{V}{4}}{V_1} = 4.22$.

$V_1 = 0.225$ liter (pr. sylinder) om noen skulle ha interesse av å vite det.

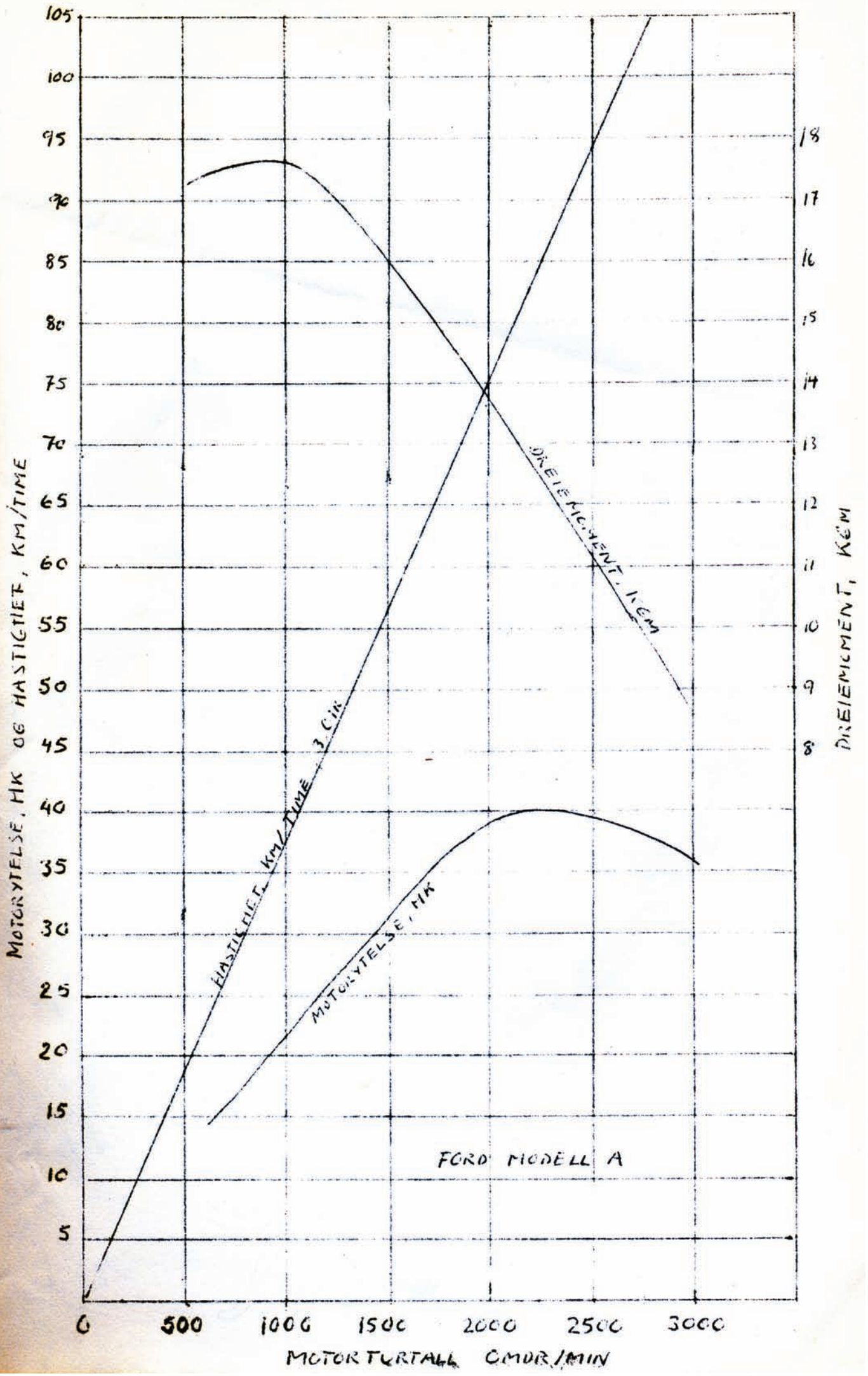
Figurene på neste side viser ytelses- og dreiemomentkurvene for motoren. Herav sees at motoren yder maksimalt 40 hk ved et turtall $n = 2200$ omdr./min. Hvis man tenkte seg at stemplet beveget seg med konstant hastighet, ville denne gjennomsnittlige stempelhastigheten c ved maksimal ytelse være:

$$c = 2S \times \frac{n}{60} = 2.9 \text{ m/sekund}$$

Motorens største dreiemoment er 128 ft/lbs = 17.7 kgm, ved 1.000 omdr./min., hvilket også fremgår av figuren. Av dreiemomentkurven ser man hvorfor motoren er så seig. Maks. dreiemoment ligger ved et meget lavt turtall. Momentet varierer ikke i sterk grad.

Tenningsrekkefølgen er 1-2-4-3-, og motoren veier med clutch og gærkasse 475 lbs., eller 216 kg. Bilen har ifølge litteraturen under fartsprøver aksellerert fra 8 til 38.5 km./time i 3. gear med to personer ombord på 8.5. sekunder, og oppnådd en toppfart av over 104 km.

Dette var alt for denne gang. Gi gjerne beskjed om spesielle emner du ønsker skal bli tatt opp i spalten. La andre få del i dine erfaringer. SKRIV !



MOTORYTELSE, HK OG HASTIGHET, KM/TIME

DREIEMOMENT, KGM

HASTIGHET, KM/TIME 3. GEAR

MOTORYTELSE / HK

DREIEMOMENT, KGM

FORD MODELL A

MOTORTURTALL, OMR/MIN

Flere hadde hørt om Jakob med Forden. Men ingen visste sikkert. Det spurtes mann og mann i mellom at det var en Station Wagon, simpelthen en "Woody". Sjansene for at det skulle være sant, var jo imidlertid ikke store - .

Forskjellige meninger om hvor bilen - og mannen - befant seg, ble notert og vurdert. Fem mann ble etterhvert enige om å gjøre et forsøk. Ekspedisjonen ble nøye planlagt. En 31 Town Sedan De Luxe, C-7075, ble klargjort, og grytidlig en søndag morgen (sandelig tror vi det var før ti) startet ekspedisjonen opp på Rykkinn i Bærum. Fra utgangspunktet går veien meget lenge nedover, slik at man allerede fra starten fikk fin flukt over kjøringen. Adressen var: "Kjør til Fetsundbrua, deretter mot Bjørkelangen. Ved Caltex'n tar du mot Hemnes, og så finner du ham sikkert."

Etter rask kjøring med sans for vognens natur og mangel på støtdempere, fant man det opportunt å antaste to spaserende unge (naturligvis) damer for å bringe klarhet i hvorvidt kjøringen til da hadde foregått i den forønskede retning. Resultatet av enqueten var imidlertid magert, idet de to forespurte flyktet under utfoldelse av adskillig knisen.

Ved Sportskaféen fikk man det første faste holdepunkt. Bensinmannen visste at det var en gammel bil som var bron "åsså harn trekasse, trur je". Se det, man fattet mot, og etter utfoldelse av aktivitet i kjent "Hardy-gutt"-stil, ankom ekspedisjonen Høland. Der ble det opplyst at man var helt på jordet om man kalte fyren Jakob med Forden. Det var riktig at det fantes en Jakob der, og han hadde en bron Ford: "Jammen trur je itte det er en A au", men Jakob var Graver, så alle kalte ham for Jakob graver. Riktignok hadde vår hjemmelsmann bodd i huset ved siden av mannen hele sitt liv, men noe ordentlig, hadde vi så nær sagt, etternavn kjente man ikke til.

På stedets bensindepot fikk vi det første skudd for baugen: Han Jakob graver var ute og reiste idag. Reiste, Herregud' til Amerika? Nei-nei, til Trøgstad! Det var nok minst 15 kilometer, mente man å vite. Nåvel, de bolde ekspedianter lot seg ikke dupere av denne voldsomme avstand. Etter en rask inspeksjon av han Jakob graver sin bopæl, hvor bl.a. ble oppdaget umiskjennelige spor av 4.75 x 19, satte man kursen mot Trøgstad. Flere steder underveis såes ting bak låver som kunne være A-Modeller. C-7075 ble alminnelig folkeforlystelse på mer enn en gård den dagen.

Men noen A-Modell ble ikke identifisert, hverken bak låver eller på Trøgstad. Etter en hasj-pause, ble man enige om å ta turen om Enebakk, hvor minst to av ekspediantene helt sikkert visste at det sto noe. Dessuten bodde sporhunden Bergskaug der. Det første utbyttet ble en komplett 28/29 kardang med gearkasse. Det neste funn var noe man lenge hadde kjent til - to stykker AA Trucks 1,5 tonn. Ille medfarne, men allikevel - . Det ble nedsatt et aksjonsutvalg som skulle ta kontakt med den mulige eier.

Etter at alle var blitt våte på bena, ble Town Sedan'en rattet mot Oslo. Farten nådde flere ganger faretruende høyder, og få timer senere nådde man utgangspunktet. -

DETTE HAR SKJEDD TIL NÅ:

Automobil-løbet Sandvigen - Sundvolden samlet også i år en rekke A-Modell-folk. Mange av dem hadde allerede lenge hatt tanker om å få igang en klubb eller lignende, og hin solblanke septemberdag bestemte man seg for å ta de første skritt.

Tirsdag 12. september 1967 kom følgende personer sammen til møte: Bjørn Larsen, Bjørn Skalleberg, Christer Forssgren, Øivind Erland, Halfdan Prøsch, Espen Kolstad, Lars H. Andersen, Terje Kolstad, Peter Widmer og Svenn Engelund. Møtet holdtes hos Svenn Engelund i hans hjem i Erlandstuveien 4 på Bekkelagshøgda ved Oslo. Invitasjonen lød på kaffe, men det skulle vise seg å bli den rene festaften med opptil mange bløte kaker hvorpå var skrevet "A".

Svenn Engelund, som allerede lenge hadde vært medlem av den amerikanske "Model A Restorers Club", foreslo at man skulle danne en "Region Norway" av denne klubben. Det ble hurtig oppnådd enighet om at dette ville være det beste grunnlag for en norsk klubb.

Alle de tilstedeværende underskrev en erklæring der det heter: "Vi undertegnede samlet til møte 12.9.1967 i Erlandstuveien 4, har besluttet, i samarbeid med "Model A Restorers Club", i venskabelighet å arbeide for restauration og bevarelse av gjenværende A-Modeller."

Peter Widmer laget etter møtet flere opptak med de tilstedeværende A-Modeller og møtedeltagere. Det vil bli laget en montasje av bildene om disse viser seg egnet til det. Møtet ble hevet bortimot midnatt, etter at man hadde nedsatt et arbeidsutvalg bestående av tre personer. Utvalget fikk som mandat snarest å komme sammen for å utarbeide lover og forslag til arbeidsområde for klubben, samt forberede den kommende virksomhet. Utvalget består av Bjørn Skalleberg, Svenn Engelund og Terje Kolstad.

o o o

Møte i arbeidsutvalget ble holdt hos Terje Kolstad, Fr. Stangsgt. 31 B, tirsdag 26. september.

o o o

Medlemsmøtet den 3. oktober samlet hele 16 entusiaster, som kunne glede seg over førsteklases servering i et riktig A-Modell-miljø ute på Rykkinn hos Halfdan Prøsch. 14 A-Modeller var ved denne anledning samlet på et brett. Det var: 3 Town Sedans, 3 Tudor Sedans, 2 Phaetons, 1 Special Coupé, 1 Pick Up og en AA Kranvogn. "Jordet Auto" ble behørig besiktiget, og vognmateriellet saumfart. Deretter servertes aftens i kjent fru Prøsch-stil. Referat fra tidligere møter ble lest, og arbeidsutvalgets forskjellige forslag ble opptatt til debatt.

Kontingenten ble fastsatt til kr. 25,- pr. år, dog blir kontingenten for året 1968 kr. 35,-. Den gjelder da fra og med 1. november 1967 t.o.m. 31.12.1968.

Det ble besluttet at klubbens medlemsblad burde utsendes annenhver måned. Bjørn Skallebergs navneforslag "A-visen" ble mottatt med akklamasjon. "A-visen"s første nummer redigeres av arbeidsutvalget. Uttegning av brevhode, konvolutt, medlemskort og A-visen ble igangsatt. Forslag til klubb-emblem ble fremlagt og godkjent. Vi har søkt om postboks- og postgironummer 1930. Flere nye medlemmer ble tegnet. En del søker også opptagelse i den amerikanske modærklubben. En rekke mindre saker ble diskutert, og erfaringer utvekslet.

Avreise fra Rykkinn-kroken fant sted i spredt orden henimot midnatt.

o o o

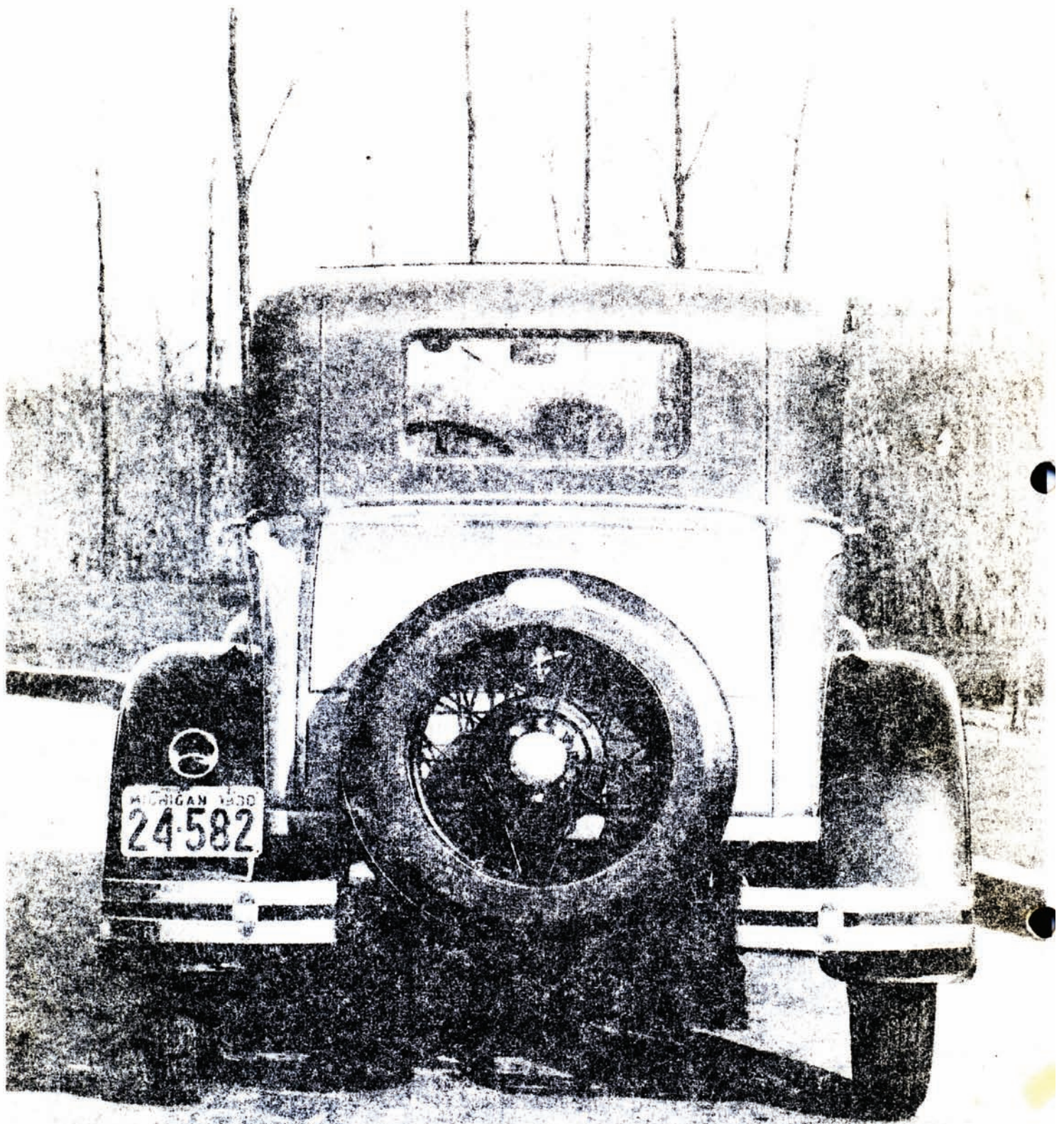
Arbeidsutvalgets medlemmer samledes til møte lørdag 7.10 på Terje Kolstads kontor i Bokklubben etter arbeidstid. Her ble arbeidet videre med de aktuelle saker, og disposisjon for nr. 1 av A-visen ble satt opp.

o o o

Torsdag 12.10 kom arbeidsutvalget sammen for å redigere A-visen. Nytt medlemsmøte ble berammet til

tirsdag 31. oktober i Ensjøveien 12 B

Tidspunktet er kl. 1900, og det ville ikke akkurat være fortvilet om noen tok med seg midler slik at klubbens likviditet kom på pluss-siden. Det er jo allerede påløpet en smule utgifter - - - .



THE END