

**NORD-TRØNDELAG MOTORHISTORISK FORENING**



Februar 2013

**Stiklestadløpet 2012**



**Vømmølopptøget 2012**



**FORMANN**

Svein Holmstad Fredrik Nilsensvei 12, 7650 Verdal	95 94 93 58 sholmsta@online.no
---	-----------------------------------

**NESTFORMANN**

Kenneth Lamo Våttåveien 16, 7714 Steinkjer	91 59 93 95 ke-lamo@online.no
---	----------------------------------

**STYREMEDLEM**

Rodgeir Geving Grandmarka 66, 7670 Inderøy	99498513 rodgeir@geving.no
---	-------------------------------

**SEKRETÆR**

Terje Arnevik Bålhaugveien 38, 7670 Inderøy	74 15 46 83 / 91 18 44 66 terje.arnevik@relacom.as
---	---

**KASSERER**

Per Sverre Rannem Runevegen 16C, 7725 Steinkjer	97 10 72 33 sverreper@gmail.com
---	------------------------------------

**MC-OPPMANN**

Steinar Røstad Hanskemakergt 7, 7650 Verdal	95 76 22 84 steinarr@vktv.no
--	---------------------------------

**REDAKSJON****FORSIKRINGSKONTAKTER**

(BIL) Trygve Sandberg Tlf 95053581 (MC) Svein Holmstad Tlf 95 94 93 58 / 74 07 61 20 (MC) Steinar Røstad Tlf. 95762284	Steinar Røstad Harald Sakshaug Nedre Sørliveg 1, 7712 Steinkjer 92 69 86 42 ha-saksh@online.no
---	--

**ÅRLIG KONTIGENT**

Hovedmedlem: 200.- kr Husstand/familiemedlem: 30.- kr. Betalingsforfall: 15: mars	ADRESSE Innbetalinger NTMF v/Per Sverre Rannems Runevegen 16C, 7725 Steinkjer  Bankgirokonto: 8673 20 60202
--	---

Nord Trøndelag Motorhistorisk Forening, Skippergata 9, 7725 Steinkjer  
ISSN: 1891-1196 motorhistorisk@gmail.com  
ORG. NR: 990 209 820 <http://www.ntmf.no>



## Formannen har ordet

Nok et år med mange begivenheter er over og på vegne av styret vil jeg ønske alle veteranentusiaster et godt nytt år.

Selv sitter jeg igjen med mange gode minner fra ulike arrangement med både bil og motorsykkel. Og været var faktisk meget bra på de fleste turene.

30 års Jubileet ble markert med Jubileumsfest på Soria Moria i Verdal i August, med utstilling under Martnan på Steinkjer og med en totakterutstilling på Egge Museum.

En stor takk til alle som har bidratt og hjulpet til med arrangementer, styre og stell, rundskriv, internettsider og med dugnadsinnsatser på brannstasjon og kjøretøyer.

Det største arrangementet i høst var totakterutstillinga på Egge Museum. Her ønsket vi å sette fokus på små totaktsmotersyklar som de aller fleste har et forhold til.

Museet lånte ut utstillingshall. Selv om tilgjengelig areal satte begrensinger ble i underkant av 40 sykler utstilt. Hovedtyngden av syklene var mopeder fra tidlig trettital opp til 70-tallet. Kennet Lamo og Frank Mittet hadde lagt ned mye arbeid med å lage ulike



miljøer rundet syklene med verkstedkrok, bensinstasjon og turkrok med spisstelt.

Avisdekningen for arrangementet var meget bra med forhåndsomtale og tosiders artikkel i Trønderavisa. Takk til Lars Lilleby Macedo for en bra artikkel. I tillegg fikk vi også en helsides reportasje i Bil Nytt. Tilbakemeldingen fra publikum og museet var meget positiv og vi må si oss fornøyd med arrangementet.

Et nytt år står for døren med mange aktiviteter. I den forbindelse er det viktig at vi når ut til medlemmene med informasjon i forbindelse med møter og andre aktiviteter. Mulige kontaktmåter er via rundskriv, hjemmeside, e-mail eller telefon. Det er derfor viktig at vi får kontaktinformasjon fra medlemmene. I dag har vi e-mail adresser til ca. 60% av medlemmene. Målsettingen er at vi bør ha e-mailadressene til alle som har tilgang til en PC. Oppfordrer derfor alle som ikke mottatt e-mail fra klubben om å gi oss e-mailadressen. Vi skal også se på mulighet for å sende ut telefonmeldinger til medlemmene.

Vi ønsker medlemmene velkommen til årsmøtet og en fin vår.

Hilsen Svein

Redaktøren melder:

Hei alle sammen.



Her er et nytt blad. Siste fra min side. Bladet har kommet ut litt for ujevnt i år, noe kan tilskrives stofftørke, og skulle også hatt litt bedre tid til bladet, men det

har jeg altså ikke hatt.

Å hente inn stoff, skrive, redigere, skaffe bilder, få det skrevet ut, adressere og sende ut bladet. Dette tar tid, og koster. Skal en fortsette med et medlemsblad, kan det kanskje kjøpes, vi har hatt 200 kr i medlemsavgift i mange år nå, kanskje det har vært en ide å øke til 300 og bruke mer på bladet, ikke bare få det skrevet, men også få utgitt minimum 4 blad til fast tid. Eller skal vi kutte ut bladet og heller få ei mer aktiv hjemmeside. Slike avgjørelser er det det nye styre som må bestemme, kom til årsmøtet slik at også din stemme blir hørt. Vi bør få til en bedre kommunikasjon, i dag har vi e-post adresser til ca 60 medlemmer, det vil si at bare 1/5 får mailer om NTMF's aktiviteter, og dette gjenspeiles på oppmøte på våre løp, treff og klubbmøter. Derfor vil styre prøve å innhente flere e-post adresser, men også mobilnr. Når dere neste gang skal betale medlemsavgifta, så skal dere ikke bare skrive deres navn og adresse, men også etterfulgt av e-postadressen og mobilnummeret.



Takk for meg i denne omgang.  
Hilsen Steinar Røstad

# **Husk**

# **Årsmøte 2013**

**Årsmøte bli i år ,som i fjor, holdt på spiserommet til Drift og vedlikeholdsavd / Brannstasjon til Verdal kommune. Kvislagata 1.**

**Dag: 5. februar 2013**

**Tid: kl 19.00**

**Saksliste ligger på hjemmesiden.**

**Etterpå blir det:**

**Bilder og historier fra 2012 sesongen.**

**I ”gammel” tradisjon serveres pizza, kaffe og blautkak.**

## Klipp fra Paul Erik Woxholt sin hjemmeside.

Jeg hadde vært på utkikk etter en eldre MC i lengre tid. Hadde tenkt på en engelsk sykkel, men kom tilfeldigvis over denne Suzukien. Det er en 750ccm 3 cylindret vannavkjølt to-takter. Den ble lansert i 1972 som Suzukis nye "flaggskip", og var i produksjon til 1977.

Den har flere klengenavn som : Vassbuss (Norge), waterbuffalo (USA) og kettle (England).



**Her er restaureringsobjektet, ferdig "vannbuss" ses på forsiden av bladet.**

Mitt eksemplar hadde sett bedre dager. Den var avskiltet for 15 år siden, og hadde stått i en låve etter det. Sykkelen var forholdsvis komplett, men har blitt "skrudd" en del på gjennom årene.



Paul har også en PV



## Lambrettaen er tilbake

Tekst og foto: Vidar

Under en spasertur i Porto Del La Cruz på Tenerife for noen dager siden, stod den plutselig der og var så elegant som bare en italiensk Lambretta kan være. Jeg hadde jo ikke hørt noe om at denne tradisjonelle scooteren skulle komme i produksjon igjen, så gjensynet var både overraskende og moro for en entusiastisk Lambretta eier.



Det er jo gått nesten 40 år siden den ble tatt ut av produksjon og det har blitt bare sjeldnere å se noen i trafikken. Nå viser det seg at en prototype var blitt presentert i motorpressen i 2011 så nå er det et vist håp om at denne legendariske tohjulingen igjen skal bli vanlig å se på våre gater og veier. Det

er en italiensk gruppe som har konstruert den nye Lambretta LN og fått den i produksjon i Italia samt i en rekke andre land. Som originalen i sin tid, er den nye Lambrettaen bygd opp på en ramme av stål. Ute i verden er den utstyrt med en 125ccm motor, mens den hjemme i Italia også leveres med en motor på 151ccm. Utseende likner mye på de syklene som ble levert omkring 1947, men de er undergitt en moderne konstruksjon. De leveres med fire forskjellige fargekombinasjoner og hver enkelt sykkel har to matchende farger slik som det var vanlig i gammeldagene.

Nedenfor har jeg vist den nye i sammenlikning med min Lambretta 150LD fra 1958.



# GJENGER

Et av de viktigste grunnlagene for menneskets eksistens i dag.

**M, MF, W, UNC, NUMMERGJENGER, UNF, PG, R, BSF, BSW, R, NPT, NPS, BSP, TENNPLUGG GJENGER.**

Hva står dette for? Hva er dette? Hvordan finne ut hva slags gjenger er det på det jeg holder på med?

Jeg skal prøve å gi en enkel innføring i noen av disse gjengene og litt om hva de er brukt til. Jeg kan ikke ta med alt, da det finnes rundt 90 forskjellige gjengestandarder og tabeller for disse. Jeg tar her med de mest aktuelle for det vi driver med. Første tall/ benevnelse i en gjenge angir dimensjon på gjenger. Andre tall/ benevnelse angir stigningen på gjengene. På millimetergjenger vil det si avstand mellom toppen på en gjenge til toppen på neste gjenge i mm. På tomme gjenger er stigningen oppgitt i antall gjenger per tomme. Fks M10x1.5 er en 10mm skrue med 1.5mm stigning. Og da vil en 3/8-16 være en grovgjenget tomme skrue diameter 3/8" med 16 gjenger pr tomme.

## **Verktøy for identifisere gjenger.**

**1: Skyvelære.** Det må alle ha. Med tomme og mm skala.

**2: Gjengelære.** Det må alle ha. Det ligner på et bladmål. Slikt som en bruker ved ventiljustering og lignende, bare at på den ene siden kan en felle ut blad der det i siden er frest inn hakk som passer i gjengene hvis du holder den bort på skruen. Der har de forskjellige stigningene et blad hver med hakk for å prøve mot skruen. På den andre siden har den blad med tomme stigningene. Med denne finner man stigningen rettest og enklest. Stigningen står stemplet på hvert blad.

**3: Gjengefil.** Det er en fil med freste riller som tilsvarer stigningene på forskjellige gjenger. Det finnes en for millimeter og en for tommer. Hver fil har 8 forskjellige stigninger frest inn og har i tillegg 8 skraper for opprensning av innvendige gjenger. Denne filen trengs selvfølgelig ikke for å identifisere gjenger, men er unik for å reparere, renske opp, fjerne et hakk eller en ”hammerskade” på en gjenge hvis en ikke har bakke eller tapp til denne gjengen. Samt at den går til venstre gjenger også.

**M:** Millimetergjenger standard stigning og 60 grader gjengevinkel. Dette er den mest vanlige gjengen. Denne er den du får når du kjøper skruer på jernvare og lignende. Den er brukt på det meste av europeisk og japansk produserte kjøretøy og utstyr. Finnes også i L. Links altså. Vrang gjenget. Tapper og bakker til Linksgjenget er merket L bak dimensjonen. Tenk på strekkfisker. En rett og en links. Muttrer på motorsykkelveiver, hjulbolter på enkelte eldre biler +++++.

Eksempel: M10x1.5 eller M10Lx1.5

**MF:** Millimeter fingjenget. Dette er den fingjengede utgaven av millimeter gjengene med 60 graders



gjengevinkel. Det finnes flere stigninger på hver gjengedimensjonen. Finnes i L.

Eksempel: M10x0.75- M10x1- M10x1.25.

**UNC:** Unified- grovgjenger. Dette er den vanligste grove tommegjengen med 60 graders gjengevinkel. Brukt på mye amerikansk utstyr og eldre landbruksutstyr produsert i Norge. Bla Underhaug. Ble også brukt på John Deere som er produsert i Tyskland. Samt de fleste gamle Case, IH, MF og Ford. Brukes også av Mercruiser, Evinrude og Johnson båtmotorer og der Volvo Penta brukte amerikanske basemotorer. Finnes i L.

Eksempel: 3/8-16.

**NUMMERGJENGER:** Unified-Nummergjenger. Tommegjenger under  $\frac{1}{4}$ " er ofte benevnt med et nummer. Eks; No10-32. Dette er en fingjenget tommegjenge med 4.826mm diameter og 32 gjenger/tomme.

No10-24. Dette er samme gjengen, bare at den er grovgjenget med 24 gjenger/tomme.

No10 er største nummergjengen før vi starter med  $\frac{1}{4}$ ".

Gjengene blir mindre med synkende nr. No8-32, No6-32, No4-40 osv.

**UNF:** Unified- fingjenger. Dette er den mest brukte fine utgaven av tommegjenger med 60 graders gjengevinkel. Denne brukes ofte på gamle engelske biler og utstyr. Den er også brukt mye i India og Østen der de kopierer annet utstyr eller har kjøpt opp gamle patenter og produserer videre. I tillegg finnes tabell for spesialgjenger

UN. Det er gjenger som har andre stigninger enn UNC og UNF. Det har for eksempel Jaguar V12 på uttak til oljekjølerslanger på motor. Jeg skal ta med dette i et eksempel til slutt, men må forklare litt om rørgjenger først. Finnes i L.

Eksempel: 3/8-24

**W:** Whitworth. Dette er tommegjenger men med 55 grader gjengevinkel. Finnes i L.

Dette er eldre standard en UNF og UNC.

**BSW:** Dette er den grovgjengede utgaven av W. Har for det meste samme stigninger som UNC men OBS! 55 graders gjengevinkel. Kan være vanskelig å skille mellom UNC og BSW eller bare W, som den også kan være merket. Finnes i L.

Eksempel: 3/8-16

**BSF:** Dette er den fingjengede utgaven av W. Har for det meste forskjellig stigninger enn UNF og OBS! 55 graders gjengevinkel. Finnes i L.

Eksempel: 3/8-20

## **RØRGJENGER.**

Her virker det som gjengebenevnelsene er noe forvirrende for mange. Fks har en UNC 3/8"-16 bolt en gjenge som er 9.525mm utvendig og har en stigning på 16 gjenger pr tomme. Derimot er en 3/8" rørgjenge 16.662 mm utvendig. Hvorfor? Jo, da de skulle lage rørgjenger ble

Fortsettelse side 23.

# Bildekavalkade over 2012

## Vårmønstring



Roars Kadett



## Stjørdal veteranmc klubb stilte mannsterkt



Stiklestadløpet gikk først opp til Bjørgan for å se på vindmølle, etterpå opp Leirådal til Leksdal, Henning og Steinkjer, Hvor vi avsluttet på Egge museum.







Kjell Ivars MGA



Jens Petter Gresdal med opplæring av ny mc-pilot



Verdalsrace gikk i år som et PO-løp i Verdal, Steinkjer, Inderøy og Framverran, løypa var ekstra lang i år, 12 mil.





Gangstads fra Leksvik, Olav har deltatt på alle Verdalsrace fra 1993







Jubileums utstilling på Steinkjerbrua







Bussen var ute og fylte opp klubbkassen

### **Fortsettelse av GJENGER**

rørgjengediameteren oppkalt etter den innvendige rørdimensjonen de gjenget opp. Derfor har rør som er  $\text{\O} 3/8''$  innvendig fått en rørgjenge som heter  $3/8''$

I tillegg har rørgjengene avrundet topp og bunn i forhold til skruegjenger. Dette for at de skal tette bedre. Samt at de har 55 graders gjengevinkel.

Jeg tar bare med de 3 aller meste brukte rørgjengene i denne omgang. Vi får ta et kapittel om rør, slanger og fittings senere. Der skal en virkelig vite litt om forskjellene for ikke å rote det til.

**R:** Rørgjenge. Dette er gjenger du finner på vannrør, hydraulikkdeler, og luftutstyr og mye mer. Den er



syindrisk med 55 grader gjengevinkel og avrundet topp og bunn i gjengen. Størrelsen er benevnt etter innvendig diameter på røret eller stussen den finnes på.

Eksempel: R 3/8". Dette er en rør med 3/8"innvendig mål, 16.662 utvendig mål og 19 gjenger pr tomme.

**BSP:** Dette er den mest vanlige hydraulikk koblingen. Det er egentlig en Whitworth gjenge. Den har 55 graders gjengevinkel og avrundet topp og bunn. Jeg må ta med den her. Den har "vanlige" rørgjenger utvendig men har konisk tettning innvendig i utvendig-gjenget del og utvendig kon i innvendig-gjenget del. Disse gjengene har samme mål som R gjengene men kon i tillegg. Brukes på alt mulig innen hydraulikk og finnes innblandet i andre rørsystem også.

Eksempel: 3/8 BSP

**NPT:** Koniske amerikanske rørgjenger. Disse har 55 grader gjengevinkel og avrundet topp og bunn. Disse gjengene kjennes igjen på at der er koniske. De tetter mer jo hardere en skrur til. Disse gjengene finner en over alt der det er rør eller givere skrudd enten inn i motorblokker eller lignende. De fleste oljetrykksgivere er 1/8 NPT. Bensinpumper, forgassere, fettnippler og slike ting har ofte 1/8 NPT.

NPT går i de fleste dimensjoner overens med R, da NPT også går etter innvendig diameter for røret det er gjenget på, men det er enkelte dimensjoner som ikke går overens pga forskjellig stigning. Der det er plugger i motorblokker samt oljenivåplugger og avtappingsplugger er det mye brukt NPT.

Eksempel: 3/8 NPT

**NPS:** Dette er amerikanske rørgjenger. De har samme dimensjoner som NPT når det gjelder nominelldiameter og stigning. Men de er sylindriske og ikke koniske som NPT. De har 55 graders gjengevinkel og avrundet topp og bunn.

Eksempel: 3/8 NPS

**PG:** Panserrørgjenge. Dette er en egen rørgjenge i tommer. Dette er gjenger vi sjelden finner i kjøretøy, men jeg har faktisk vært borte i det. Disse gjenger finnes på eldre elektrisk utstyr. Nippler og pluggen i elektriske koblingsbokser på maskiner og utstyr samt fast installasjoner. Har funnet dem på brytere og kontrollamper, samt kabelbeskyttelser til kjøretøy også. Disse er nå mer eller mindre faset ut til fordel for millimeter gjenget utstyr.

Eksempel: PG13

**Nippel:** Dette er en svært fingjenget rørgjenge vi finner på gammelt elektrisk utstyr. Eks. gjengene innvendig på baksiden i gamle pæreholdere samt at det er brukt på en del gamle brytere og pæreholdere/kontrollamper i bil. Muligens på noen tenningslås også. De er svært fingjenget.

Eksempel: Nippel 9, Nippel 10, Nippel 11, Nippel 13

**Armatur:** Dette er også en rørgjenge brukt i elektriske komponenter. Har ikke vært borte i utstyr med dette enda, men har utstyr for å gjenge det.

## ***Tennplugg-gjenger***

Dette sier seg vel selv. Tennplugg-gjenger er en egen standard for tennplugger.

**Tennplugg-gjenger:** Dette er de mest brukte gjengene for tennplugger. Selvfølgelig finnes det gamle tennplugger med andre gjenger, men 99% følger denne standarden.

Eksempel: M10x1 --- M14x1,25 --- M18x1.25 og 7/8"-18.

### **Eksempel i gjenge identifisering:**

Jeg nevnte tidligere at Jaguar V12 har litt spesielle gjenger på uttaket til oljekjølerslanger på motoren.

Jeg skulle plugge disse før oppstart av motor. Mest naturlig da er å tenke rørgjenger. Slangene jeg skrudde ut var ikke koniske, så øyemålet slo inn på 3/4"R eller 3/4"BSP. Plugg funnet fram, og jo den gikk litt inn, men ble fort treg og virket litt rom ytterst. Fram med Gjengelære. 16 gjenger pr tomme i motor. Det stemmer jo ikke med 3/4"R. Den har jo 14 gjenger pr tomme. Målte diameteren på slangekoblingen. 28.575. Regnet over i tommer blir det 1,1/8". Dette stemmer jo ikke med 3/4"R. Den er jo 26.441mm utvendig. Inn i tabellen for å kikke. UNC 1,1/8" har 7 gjenger pr tomme, UNF 1,1/8" har 12 gjenger pr tomme. Hva nå???

Jo lengre bak i tabellene var det en spesialstandard UN tabell. UN 1,1/8" har 20 gjenger pr tomme som standard. Men den har 28 eller 16 gjenger pr tomme som alternativ. Bingo. De hadde brukt en UN 1,1/8" med alternativ stigning på 16 gjenger pr tomme.

Da var det bare å dreie 2 plugger med disse gjengene. Saken løst.

## **Hvor får jeg tak i alt dette spesielle gjengeutstyret i dag?**

Når det gjelder millimeter utstyr kan jo dette kjøpes over alt. Til og med Biltema. Der har de også gjengelære med både millimeter og tommer på.

Jeg kjøper alt slikt gjengeutstyr fra Verktøyburet på Stjørdal.

De har telefon 41231055.

De skaffer tommeverktøy og tommeskruer og fingjengede millimeter skruer.

De har også et bra utvalg i brukte mig sveiseapparater og annet brukt verktøysted utstyr også.

Gjengetabellene jeg har klippet inn her er fra Verktøyburet.

Her finnes gjengebor dimensjon på de forskjellige gjengene også. Det er hvilken bor du skal bruke når du skal gjenge et hull i et emne. Gjengebor dimensjon er også en ting å se etter når en skal identifisere en gjenge. Mål hullet med skyvelære og se dimensjonen. Let etter det målet i tabellen, og du finner oftest den rette gjengen. Håper dette kan være litt til hjelp. Jeg får ta en innføring i merking av strekkfasthet og generell tiltrekningsmoment der det ikke lar seg gjøre å finne de riktige tiltrekningsmomenter og rekkefølger neste gang.

Rør, slanger og ansatser innen hydraulikk får vi også ta senere. Her er det virkelig mye moro.

**Kjell Ivar Haltvik**

**Gjengetabell**

Med anbefalt gjenge bor dimensjon

ISO metriske grovgjenger 60°  
M

Dim	Stigning mm	Max Inner- diam.	Gj.- bor mm
1,6	0,35	1,321	1,25
1,8	0,35	1,521	1,45
2,0	0,40	1,679	1,60
2,2	0,45	1,838	1,75
2,5	0,45	2,138	2,05
3,0	0,50	2,599	2,50
3,5	0,60	3,010	2,90
4,0	0,70	3,422	3,30
4,5	0,75	3,878	3,80
5,0	0,80	4,334	4,20
6,0	1,00	5,153	5,00
7,0	1,00	6,153	6,00
8,0	1,25	6,912	6,80
9,0	1,25	7,912	7,80
10,0	1,50	8,676	8,60
11,0	1,50	9,676	9,60
12,0	1,75	10,441	10,30
14,0	2,00	12,210	12,00
16,0	2,00	14,210	14,00
18,0	2,50	15,744	15,50
20,0	2,50	17,744	17,50
22,0	2,50	19,744	19,50
24,0	3,00	21,252	21,00
27,0	3,00	24,252	24,00
30,0	3,50	26,771	26,50
33,0	3,50	29,771	29,50
36,0	4,00	32,270	32,00
39,0	4,00	35,270	35,00
42,0	4,50	37,799	37,50
45,0	4,50	40,799	40,50
48,0	5,00	43,297	43,00
52,0	5,00	47,297	47,00

Whitworth-rørgjenger 55°  
BSP

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Max Inner- diam. mm	Gj.- bor mm
1/8	28	8,848	8,80
1/4	19	11,890	11,80
3/8	19	15,395	15,25
1/2	14	19,172	19,00
5/8	14	21,128	21,00
3/4	14	24,658	24,50
7/8	14	28,418	28,00
1	11	30,931	30,50
1 1/4	11	39,592	39,50
1 1/2	11	45,485	45,00
1 3/4	11	51,428	51,00
2	11	57,296	57,00
2 1/4	11	63,342	63,00
2 1/2	11	72,866	72,50
2 3/4	11	79,216	79,00
3	11	85,566	85,50

ISO metriske fingjenger 60°  
M.fin

Dim	Stigning mm	Max Inner- diam.	Gj.- bor mm
3,0 x 0,35	0,35	2,721	2,7
3,5 x 0,35	0,35	3,221	3,1
4,0 x 0,50	0,50	3,599	3,5
5,0 x 0,50	0,50	4,599	4,5
5,5 x 0,50	0,50	5,099	5,0
6,0 x 0,75	0,75	5,378	5,2
7,0 x 0,75	0,75	6,378	6,2
8,0 x 0,75	0,75	7,378	7,2
8,0 x 1,00	1,00	7,153	7,0
9,0 x 1,00	1,00	8,153	8,0
10,0 x 0,75	0,75	9,378	9,2
10,0 x 1,00	1,00	9,153	9,0
10,0 x 1,25	1,25	8,912	8,8
11,0 x 1,00	1,00	10,153	10,0
12,0 x 1,00	1,00	11,153	11,0
12,0 x 1,25	1,25	10,912	10,8
12,0 x 1,50	1,50	10,676	10,5
14,0 x 1,00	1,00	13,153	13,0
14,0 x 1,25	1,25	12,912	12,8
14,0 x 1,50	1,50	12,676	12,5
15,0 x 1,00	1,00	14,153	14,0
15,0 x 1,50	1,50	13,676	13,5
16,0 x 1,00	1,00	15,153	15,0
16,0 x 1,50	1,50	14,676	14,5
18,0 x 1,00	1,00	17,153	17,0
18,0 x 1,50	1,50	16,676	16,5
18,0 x 2,00	2,00	16,210	16,0
20,0 x 1,00	1,00	19,153	19,0
20,0 x 1,50	1,50	18,676	18,5
20,0 x 2,00	2,00	18,210	18,0
22,0 x 1,00	1,00	21,153	21,0
22,0 x 1,50	1,50	20,676	20,5
22,0 x 2,00	2,00	20,210	20,0
24,0 x 1,00	1,00	23,153	23,0
24,0 x 1,50	1,50	22,676	22,5

Sylindriske am. rørgjenger  
NPS

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Min Inner- diam. mm	Gj.- bor mm
1/8	27	8,687	8,9
1/4	18	11,176	11,5
3/8	18	14,656	15,0
1/2	14	18,161	18,5
3/4	14	23,495	24,0
1	11 1/2	29,489	30,0
1 1/4	11 1/2	38,252	39,0
1 1/2	11 1/2	44,323	45,0
2	11 1/2	56,362	57,0
2 1/2	8	67,310	68,0
3	8	83,236	84,0

ISO metriske fingjenger 60°  
M.fin

Dim	Stigning mm	Max Inner- diam.	Gj.- bor mm
24,0 x 2,00	2,00	22,210	22,0
25,0 x 1,00	1,00	24,153	24,0
25,0 x 1,50	1,50	23,676	23,5
25,0 x 2,00	2,00	23,210	23,0
25,5 x 1,50	1,50	24,676	24,5
27,0 x 1,50	1,50	25,676	25,5
27,0 x 2,00	2,00	25,210	25,0
28,0 x 1,50	1,50	26,676	26,5
28,0 x 2,00	2,00	26,210	26,0
30,0 x 1,50	1,50	28,676	28,5
30,0 x 2,00	2,00	28,210	28,0
32,0 x 1,50	1,50	30,676	30,5
32,0 x 2,00	2,00	30,210	30,0
33,0 x 2,00	2,00	31,210	31,0
35,0 x 1,50	1,50	33,676	33,5
36,0 x 1,50	1,50	34,676	34,5
36,0 x 2,00	2,00	34,210	34,0
36,0 x 3,00	3,00	33,252	33,0
38,0 x 1,50	1,50	36,676	36,5
39,0 x 3,00	3,00	36,252	36,0
40,0 x 1,50	1,50	38,676	38,5
40,0 x 2,00	2,00	38,210	38,0
40,0 x 3,00	3,00	37,252	37,0
42,0 x 1,50	1,50	40,676	40,5
42,0 x 2,00	2,00	40,210	40,0
42,0 x 3,00	3,00	39,252	39,0
45,0 x 1,50	1,50	43,676	43,5
45,0 x 2,00	2,00	43,210	43,0
45,0 x 3,00	3,00	42,252	42,0
48,0 x 1,50	1,50	46,676	46,5
48,0 x 2,00	2,00	46,210	46,0
48,0 x 3,00	3,00	45,252	45,0
50,0 x 1,50	1,50	48,676	48,5
50,0 x 2,00	2,00	48,210	48,0
50,0 x 3,00	3,00	47,252	47,0

Koniske am. rørgjenger  
NPT

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Gj.- bor mm
1/8	27	8,5
1/4	18	11,0
3/8	18	14,5
1/2	14	18,0
3/4	14	23,0
1	11 1/2	29,0
1 1/4	11 1/2	38,0
1 1/2	11 1/2	44,0
2	11 1/2	56,0
2 1/2	8	67,0
3	8	83,0



**Gjengetabell**

Med anbefalt gjenge bor dimensjon

**ISO Unified-grovgjenger 60°  
UNC**

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Max Inner-diam. mm	Gj.-bor diam. mm
nr 2	56	1,872	1,85
nr 3	48	2,146	2,10
nr 4	40	2,385	2,35
nr 5	40	2,697	2,65
nr 6	32	2,896	2,85
nr 8	32	3,531	3,50
nr 10	24	3,962	3,90
nr 12	24	4,597	4,50
1/4	20	5,268	5,10
5/16	18	6,734	6,60
3/8	16	8,164	8,00
7/16	14	9,550	9,40
1/2	13	11,013	10,80
9/16	12	12,456	12,20
5/8	11	13,868	13,50
3/4	10	16,833	16,50
7/8	9	19,748	19,50
1	8	22,598	22,25
1 1/8	7	25,349	25,00
1 1/4	7	28,524	28,00
1 3/8	6	31,120	30,50
1 1/2	6	34,295	34,00
1 3/4	5	39,814	39,50
2	4 1/2	45,598	45,00

**ISO Unified-fingjenger 60°  
UNF**

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Max Inner-diam. mm	Gj.-bor diam. mm
nr 2	64	1,913	1,90
nr 3	56	2,197	2,15
nr 4	48	2,459	2,40
nr 5	44	2,741	2,70
nr 6	40	3,023	2,95
nr 8	36	3,607	3,50
nr 10	32	4,166	4,10
nr 12	28	4,724	4,70
1/4	28	5,580	5,50
5/16	24	7,038	6,90
3/8	24	8,626	8,50
7/16	20	10,030	9,90
1/2	20	11,618	11,50
9/16	18	13,084	12,90
5/8	18	14,671	14,50
3/4	16	17,689	17,50
7/8	14	20,663	20,50
1	12	23,569	23,25
1 1/8	12	26,744	26,50
1 1/4	12	29,919	29,50
1 3/8	12	33,094	33,00
1 1/2	12	36,269	36,00

**Whitworth-grovgjenger 55°  
BSW**

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Max Inner-diam. mm	Gj.-bor diam. mm
3/32	48	1,910	1,85
1/8	40	2,590	2,55
5/32	32	3,211	3,20
3/16	24	3,744	3,70
7/32	24	4,538	4,50
1/4	20	5,224	5,10
5/16	18	6,661	6,50
3/8	16	8,052	7,90
7/16	14	9,379	9,20
1/2	12	10,610	10,50
9/16	12	12,176	12,00
5/8	11	13,598	13,50
3/4	10	16,538	16,50
7/8	9	19,411	19,25
1	8	22,185	22,00
1 1/8	7	24,879	24,75
1 1/4	7	28,054	28,00
1 3/8	6	30,555	30,50
1 1/2	6	33,730	33,50
1 5/8	5	35,921	35,50
1 3/4	5	39,098	39,00
1 7/8	4 1/2	41,648	41,50
2	4 1/2	44,823	44,50

**Whitworth-fingjenger 55°  
BSF**

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Max Inner-diam. mm	Gj.-bor diam. mm
3/16	32	4,006	4,00
7/32	28	4,676	4,60
1/4	26	5,398	5,30
5/16	22	6,817	6,80
3/8	20	8,331	8,30
7/16	18	9,764	9,70
1/2	16	11,163	11,10
9/16	16	12,751	12,70
5/8	14	14,094	14,00
3/4	12	16,939	16,75
7/8	11	19,909	19,75
1	10	22,835	22,75
1 1/8	9	25,705	25,50
1 1/4	9	28,880	28,50
1 3/8	8	31,674	31,50
1 1/2	8	34,849	34,50
1 3/4	7	40,706	40,50
2	7	47,056	47,00
2 1/4	6	52,753	52,50
2 1/2	6	59,103	59,00
2 3/4	6	65,453	65,00
3	5	70,886	70,50

**Tennplugg gjenger**

Tennplugg tapper	Stigning mm
M 10	1
M 14	1,25
M 18	1,25
7/8"	18° gj.

**Panserrorgjenger  
PG**

Dim	Ant. gj. pr. tomme	Max Inner-diam. mm	Gj.-bor diam. mm
7	20	11,45	11,40
9	18	14,01	13,90
11	18	17,41	17,25
13,5	18	19,21	19,00
16	18	21,31	21,25
21	16	27,03	27,00
29	16	35,73	35,50
36	16	45,73	45,50
42	16	52,73	52,50
48	16	58,03	58,00

# Indian motorsykkel fra 1913

Fikk dette brevet fra Jan – Kåre Vadset:

Hei!

Viser til hyggeleg tlf.samtale om Indian 1913 mod. med reg.nr V-27. Som sagt starta eg med eit Indian 1913 chassis, og deretter kjøpte eg ein motor frå USA. Seinare dukka det opp ein motor i Sverige som hadde kome frå Noreg. Då det viste seg at denne hadde norske papir, fekk eg bytta til meg denne. Det einaste eg veit, er at sykkelen har gått på reg.nr. V-27 i Nord-Trøndelag. Dersom nokon har informasjon om sykkelen, ville det vere svært interessant. Spesielt moro ville det sjølvsagt vere å finne bilete av sykkelen! Delar til Indian før 1916 er også interessant. Kanskje nokon veit om i Indian sidevogn?

Eg legg ved kopi av reg.kortet som finst i motorvognregisteret, samt eit par bilete av ein identisk sykkel. Min sykkel er no under restaurering, og V-27 vil vonleg vere på vegen om eit par år.

Understellts nr.	Fabrik	Kjendingsmerke
77 <sup>2</sup> / <sub>139</sub>	Indian	V 27

mvh

Jan-Kåre Vadset

Sendte spørsmålet over dette til Bård Toldnes for å høre om han kunne komme med noen opplysninger.

Første svaret var:

V 27 var i bruk i 1916. I henhold til «Fortegnelse over de i Norge indregistrerte motorvogner og motorcykler pr. 1. mai 1916 (KNA), hadde Ewald Albert Finberg, Verdal, innregistrert en motorsykkel på dette nummeret. Min kopi er dessverre litt uklar, så her bør dere låne inn en original fra et eller annet bibliotek for å kontrollere navnet.

Jeg har for øvrig et bilde av en MC med nummer V 27 som er tatt i 1922, omtalt i Gammel Aargang Nr. 2- juni 1997. Jeg har sikkert et ekstra ex. av bladet, sikkert av selve bildet også. Det er for øvrig utstilt i Hveding Auto på Levanger. Håper dette var til hjelp.

Nå hadde jeg fått opplysninger om en Ewald Albert Finberg, som hadde denne Indianen registrert på seg i 1916, videre kom Bård med ett bildet fra 1922 av V-27. Alle personene på bildet er kjent, og alle uten Ivar og Odd Karlgaard var med på søndagsturen med bil fra Levanger og opp til Sandvika. Det er nærliggende å tro at



Indianeren i dag

Ivar og Odd Karlgaard, verdalsnavn, hadde lånt motorsykkelen og fått stopp i Sandvika, kjedet er av og henger på styret.



## Sandviken sommeren 1922

Her er Bård sitt svar:

På slutten av 1970-tallet levde det fremdeles folk i Levanger som var gamle nok til selv å ha opplevd at de første bilene kom til byen. For meg ble disse historiene stadig viktigere. Hvem var det som hadde hatt de første bilene og motorsyklene i Levanger? Hvem kunne ha bilder av dem?

En av de første jeg besøkte var Hildur Heir. Hun hadde ikke bare et innholdsrikt familiealbum. Hun visste også av andre som hadde biler, noe som skulle være til god hjelp senere. Et av bildene som jeg fant hos Hildur, var dette. Mens jeg stadig vekk spurte om hun visste hvem som eide motorsykkelen, sa hun: "Ikke glem folkene. Bildet har liten verdi uten dem". Selv om det å lytte aldri har vært min sterkeste side, var Hildur myndig nok til å få meg til å skrive ned hva hun sa. Det er jeg takknemlig for i dag.

Bildet ble tatt i Sandvika, Verdal, sommeren 1922. Fra venstre ser vi: Valborg Sandvoll, Hildur Heir, fru Harald Leiknes (Gudrun født Sandvoll), Agnes Elstad (født Munkeby og gift med Elstad på Melkefabrikken), Kristian Holm, Ivar og Odd Karlgaard, Olaf Eklo, Ingrid Eriksen Skagemo (datteren til baker Eriksen) og Ingebjørg Østeraas.

Som vi ser, hadde motorsykkelen kjørt av kjedet. Et annet interessant fenomen var registreringsnummeret: V 27. Dette skiltet var samtidig i bruk av en bil. Nord-Trøndelag var et av få fylkene (eneste?) som innregistrerte både biler og motorsykler på de samme nummerseriene. Noe problem skapte dette neppe, da det umulig kunne være vanskelig å skille en bil fra en motorsykel.

Både Eklo og Holm kjørte bil i distriktet. Hildur omtalte turen som en "søndagstur". Kanskje var det slik, at jentegjengen satt på med Eklo og Holm og møtte brødrene Karlgaard med sin motorsykel på Sandvika?

Så var det fotografens navn. Dette er ukjent, men Hildur mente at Sofie Holm var med. Kanskje var det nettopp hun som tok bildet. Svaret finner vi aldri, men mange svar er allerede på plass, takket være Hildur. Hun visste svarene og ga dem videre....

Dette var det jeg noterte. Kanskje noen vet mer?

Bård Toldnes



## Småkubikk utstillinga på Egge

Ntmf arrangerte totakts/moped utstilling ved Egge museum Lørdag/søndag 27/28 oktober. Vi fikk forhåndstale i Steinkjer avisa, lokal tv (eggevisjon) var innom og filmet og Trønderavisa skreiv et stykke



om oss i etterkant. Utstillinga var godt besøkt, ca. 200 var innom de to dagene vi hadde åpent.





Det var ca. 40 forskjellige totaktere, helt fra den første ( The world ) som kom fra johnas øgland fabrikk i 1931 til tempo corvetter fra 70/ 80 tallet.



Utstillinga var også dekorert med effekter og utstyr fra gammel tid.



Bensinpumper, skilt,spisstelt, klær og annet turutstyr. Det var også trykket opp plakater med informasjon om de forskjellige kjøretøy. Vi hadde besøk helt fra Trondheim i sør til snåsa i nord. En del av klubbens medlemmer la mye arbeid i dette, og vi fikk en fin utstilling. Det ble kokt kaffe og servert nystekte vafler noe som falt i smak hos de fleste. Museet`s ansatte ordnet med varme, så om det var kalt ute hadde vi fin tempratur inne.



Sender en stor takk til dem som bidro med kjøretøy og effekter slik at utstillinga ble så bra. Håper vi kan gjøre dette ved en annen anledning også.

Kenneth.



## **Aktivitetsplan 2013**

Første TIRSDAG i måneden Kl:19:00 er fast møtedag.

05.02.13 ÅRSMØTE. Kl. 19.00 Spiserommet til drift og vedlikeholdsavd. Kvislagata1, Verdal kommune

05.03.13 MEDLEMSMØTE Gamle Brannstasjon,

02.04.13 MEDLEMSMØTE  
Gamle ok stasjon i Verdal,  
Møllegata 17

30.04.13 Vårpuss ved Gamle Brannstasjon, dugnad.

05.05.13 Vårmønstring

07.05.13 MEDLEMSMØTE Stiklestad

04.06.13 MEDLEMSMØTE

xx.06.13 Stiklestadløpet.

10.08.13 VERDALSRACE

03.09.13 MEDLEMSMØTE

xx.09.13 HØSTTUR

01.10.13 MEDLEMSMØTE

05.11.13 MEDLEMSMØTE

03.12.13 MEDLEMSMØTE JULEMØTE

### **Andre løp og treff i 2013**

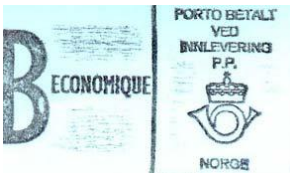
**xx. mai. Storvatnet rundt.**

**28. – 30. juni Skogsløpet 2013, Stjørdal**

**23.- 25. aug. Fosenløpet, Rissa**

**xx. sept. Leksvikspretten.**




**RETURADRESSE:**

Nord Trøndelag  
 Motorhistorisk  
 Forening,  
 Skippergata 9, 7725  
 Steinkjer

**Tilbud til NTMF sine medlemmers veteranbiler:**

**EØS-kontroll Kr. 350.- inkl. mva.**

( Personbiler reg. etter 1/1-1960)

**Oljeskift m/olje + smøring Kr. 349.- inkl. mva.**

( Personbiler maks 4,5 liter mineralolje )

**Ring for avtale Man – Fre. 0800-1900**

- Plugger til TEMPO motorsykkel Kr. 50.-
- Blytilsetning 400 ml. Kr. 49.-
- Div. 6 volt pærer finnes.
- Masse deler til div biler finnes. 1950- 1970.
- Salg av alt innen: Slitedeler og Rekvisita, Bilbatteri
- Oljetyper, Propan og kioskvarer.
- Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reparasjoner dekkarbeid, service, EØS- kontroll.
- Timepris er 520,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbilprat:

**YX Sparbu**

**Mittet Auto a/s 7710 Sparbu**

74143263 / fax 74143904

