



FEBRUAR 2006

STYRE 2005

FORMANN	STEINAR RØSTAD MOVEIEN 4 7650 VERDAL	Tlf: 74 07 91 33 Mob: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
NESTFORMANN	TRYGVE SANDBERG VANGEN 7620 SKOGN	Tlf: 74 09 58 73 Tlf: 74 08 56 44 E-post: jethro.tull@c2i.net
STYREMEDLEM	TERJE ARNEVIK BÅLHAUGVN. 38 7670 INDERØY	Tlf: 74 15 46 83 Mob: 91 18 44 66 E-mail: ter-arne@online.no
SEKRETÆR	ROAR COLDEVIN TINNVEIEN 53 7650 VERDAL	Tlf: 74 07 86 35 Tlf: 91 51 95 27 E-post: rcolde@frisurf.no
KASSERER	ODDVAR MOÅS HOLANVEIEN 3 7620 SKOGN	Tlf: 74 09 59 57 Tlf: 74 08 72 28 (arb) E-post: oddvar.moas@norskeskog.com
MC-OPPMANN	KJELL AASMUND BARDAL HÅNDBALLVEIEN 7 7620 SKOGN	Tlf. 74 08 89 17 Mob: 95729555 Tlf. 74 08 55 20 (arb) E-post: kbardal@nortroll.no
FORSIKRINGSKONTAKTER	(BIL) Trygve Sandberg Vangen 7620 Skogn (MC) Svein Holmstad Fredrik Nilsensv. 6 7650 Verdal	Tlf: 74 09 58 73 Tlf: 74 08 56 44 Tlf: 74 07 61 20
RUNDSKRIV	KONTAKTPERSON: STEINAR RØSTAD	
HJEMMESIDE	KONTAKTPERSON: STEINAR RØSTAD http://www.geocities.com/motorhistorisk/	
KONTINGENT	HOVEDMEDLEM: HUSSTAND/FAMILIEMEDLEM: FORFALL: 15. FEBRUAR	KR.: 200,- PR. ÅR. KR.: 30,- PR. ÅR.
	BANKGIROKONTO: 8673 20 60202	
ADRESSE, Innbetalinger	NTMF v/ ODDVAR MOÅS HOLANVEIEN 3 7620 SKOGN	

DE NESTE KLUBBMØTER

ÅRSMØTE

Tirsdag 7. Februar kl. 19.00
Velbrygga på Hylla. (Røra)
Vanlige årsmøtesaker.

Servering

MØT OPP

MARSMØTE

Bilskadesenteret, Skogn
Tirsdag 7. mars, kl. 19.00

APRILMØTE

Trygve Sandberg
Tirsdag 4. april, kl. 19.00

Klubb info

Årsmøte:

Valg:

Disse er på valg:

Formann, sekretær, styremedlem, revisor og halve valgkomiteen.

Valgkomiteen består av:

Otto Helland, Steinkjer tlf. 95 22 73 56

Gustav Strandholmen, Levanger tlf. 91 14 59 90

Regnskap

Årsberetning

Ferietur?

Norgesløpet / VossaRudl`n på Voss

09-12. juni

Materialforvalter,

Frank Mittet, selger klubbeffekter.

Nye tennis klubbkjortene med logo, pris kr 150.- Gamle T-skjorter selges til halv pris. Noen få Caps igjen.

Medlemsblad:

Bladet sendes ut: **20. Januar, Februar nummer**

20. April, Mai nummer

20. Juli, August nummer

20. Oktober, November nummer

Deadline for innkommet stoff er 10. i disse månedene.

Oppfordrer alle til å sende inn artikler til bladet eller tips om stoff, sendes inntil videre til: Nestformann Trygve Sandberg

FORMANNEN HAR ORDET

Nytt blad, det første for i år, og det siste fra min side, i denne omgang. To klubbmøter er holdt siden sist. Novembermøtet på Levanger museum og juleavslutning / innvidelse Steinkjer gamle brannstasjon. Disse møtene hadde bra oppmøte. Neste møte er årsmøtet. Dette er et viktig møte for oss alle, så møt opp.

Egge museum holder på med nye utvidelsesplaner og NTMF er innbudt til å være med og komme med ideer. Kanskje det ender med ei kjøretøyutstilling der klubbens kjøretøy og medlemmers kjøretøy danner basisutstillinga ? Synes det er en god ide og jeg stiller gjerne med motorsykler til ei utstilling på Egge. Vidar Natvig har sagt seg villig til å være NTMF`s representant mot Egge museum.

Selv om klubben nå utvider samarbeidet med Egge, så vil vi fortsatt dyrke vårt samarbeid med museene på Stiklestad, Levanger bymuseum og ikke minst det private museet til Martin Friberg. Kulturetaten i fylket har støttet våre prosjekter med midler dette året som tidligere. Dette har gjort at vi har fått gjort mye på prosjektene. Vivinus er nå til lakkering og i løpet av nærmeste framtid må vi prøve å få start på den. Jeg har kontakt med journalist Bjarne Vestmo i Adressa og han ville gjerne være med når den STORE dagen kommer. Vi kan ordne alt klart for start, så be inn aviser, kulturfolk fra fylket, museumsfolk og våre medlemmer til festdag på Egge.

Har nå vært formann i NTMF i 4 år, medlemstallet har vært stabilt. De siste par årene har det steget litt. I de siste 5 årene har NTMF fått konkurranse fra merkeklubber, amcar og sportsbil klubber. Etter min mening blir disse klubbene vell snevre. Hadde heller sett at alle kunne være med under en nord trøndersk moderklubb, eller i alle fall samarbeide om ett medlemsblad.

Medlemsbladet har vært arbeidskrevende, ikke å sette opp bladet, men å finne stoff. Hvis flere medlemmer har gjort litt for å skaffe stoff, har arbeidet med det blitt mye mindre. De 11 bladene jeg har laget har blitt sent ut samme dato hver gang. Jeg har ennå ikke hørt om noen som har fått bladet for sendt, så her har postverket gjort jobben sin.

Tiden som formann har vært interessant, kontakten med alle veteraninteresserte er artig. Det er noe som jeg vil savne når jeg nå takker for meg.

Ønsker det nye styret alt godt.

Steinar

Klubbmøte på Levanger Bymuseum

I november var klubbmøtet lagt til Dampskipskaia og Levanger bymuseum. Vi hadde fått tak i Asbjørn Eklo for å fortelle om bil og bilsalg i Levanger fra 1930 og fram til 1960 årene. Eklo familien solgte Ford i Levanger i hele denne perioden, enda til



ca 1990. Det var ikke så fett, enten var det for lite penger blant folk, eller så var det restriksjoner på bilsalg. Da restriksjonen på bilsalg ble opphevet i 1960, solgte de like mange biler på en dag som de brukte et år på før

krigen.

Etter kaffen gikk vi en tur opp i Hveding bilverksted som bymuseet hadde restaurert. Der fant jeg denne tingesten. Det



var mange rare forslag på hva det var. Men ingen var i nærheten av det riktige svaret. Ved åpningen av bymuseets bilverksted, var Trygve Hveding til stede. Han var mer eller mindre oppvokst inne på verkstedet, og

kunne fortelle at det med dette instrumentet kunne en presse inn olje i bremse og klutsj vaiere, mellom strømpe og vaiere, ute å demontere.

Bilen med den rare bakruta

Da Ford Anglia kom i 1960 vakte den oppsikt. Bakvinduet skrådde ikke bakover som på andre biler, men var vinklet innover.

Et argument Anglia-selgerne brukte var at du slapp å koste bakruta fri for snø. Men det var ikke det som fikk Arne Bardal fra Steinkjer til å velge Anglia som sin veteran. Veteranbiler brukes helst i den perioden av året det ikke er snø. Dessuten vokste Arne opp på sekstitallet, og det er biler fra denne perioden som er veteranbiler for ham. I sekstiårene var folkevogn og Ford Anglia bestselgere.



På jubileumstreff
Sin 1964 Ford Anglia har han hatt siden 1989, men det var først i sommer han debuterte med restaurert Anglia. Bilen vakte oppsikt på 100-

årstreffet som Ford-klubbene i Trøndelag arrangerte på Storsand Camping i midten av juli. Ved første øyeblikk ser den ut som en godt bevart originalbil, men Arne kan fortelle at den er grundig restaurert med to biler som utgangspunkt.

Begge bilene ble kjøpt av en kar på Stjørdal for tusen kroner per stykk. Den ene var da allerede tatt i bruk som delebil, men etter en nøye vurdering fant Arne ut at det var delebilen han ville la gjenoppstå. Kanskje mest fordi det var den eldste av de to, en 1964-modell. Den andre var tre år yngre, men bilene var nesten identiske. Anglia var uforandret i perioden den var på

markedet, fra 1960 og til og med 1967. I 1968 ble den avløst av Escort.



**Nedturer
underveis**
Restaurering
av bil er et
tålmodighetsar-
beid. For Arne
ble det slutt på
tålmodigheten
to ganger i
løpet av
prosessen

med å få ferdig bil på veien. Han startet med overhaling av motor, og det gikk greit unna. Rustsveising av karosseri viste seg å være en tyngre jobb. En ødelagt bakskjerm måtte erstattes med en bedre fra debilen, og dette var et møysommelig arbeid.

Arne ble mektig lei, og bilen ble satt til side. Men på midten av nittitallet gjøv han på en ny periode med rustsveising, før han på nytt gikk i metning. Han var inne på tanken om å selge hele prosjektet.

Neste bil anskaffet

Men for et par år siden fikk han bedre tid til hobbyvirksomhet, og han syntes det ville være for galt å gi opp tid og penger investert i Angliaen. I vår ble bilen ferdig, og i sommer har han fått lønn for strevet. Faktisk har han blitt såpass inspirert av gleden ved å kjøre egen veteran og de positive kommentarene han har fått når han har vært ute med Angliaen, at han har skaffet seg et nytt emne. For kort tid siden var han i Verdal og kjøpte en 1959 Ford Thames - varebilutgaven av femtitallets Anglia.

FORD ANGLIA

*den verkliga
folkvagnen*



*Lägsta
pris!*

- ★ FÖR 4-SITSIG VAGN
- ★ FÖR HK (34 hk motor)
- ★ FÖR KVALITET
- ★ FÖR RYMLIGHET
- ★ FÖR LÄNGSTA HJULBAS

kr. 5.300:-

fritt Stockholm eller Malmö

Småvagnsimporten från England bestod före kriget till 60% av Ford. På grund av importrestriktionerna har dessa vagn typer endast i ringa utsträckning funnits i marknaden de senaste åren. Nu har regleringen lättat, och nu kommer Fords populära småvagnar snart att finnas — precis som före kriget! Fords engelskbyggda kvalitetsvagnar kännetecknas av enastående drifts- och underhållsekonomi, goda utrymmen i förening med stor smidighet i trafik, och de ha som bekant även den fördelen att Ni kan få Fords berömda service över hela landet!

*Teckna kontrakt **NU**
för snabb leverans!*

FORD MOTOR COMPANY A/B - STOCKHOLMS FRIHAMN



PREFECT

har samma raggande goda 34 hk motor som Anglia, men är rymligare och mera luxös. Den har 4 dörrar och kostar **6.200:-** fritt Stockholm eller Malmö

Shellstasjonen på Jamtli i Østersund.



Våren 2005 åpnet man en Shellstasjon inne på museumsområdet til Jamtli i Østersund. Jeg hadde både lest og fått fortalt om denne stasjonen tidligere. Broren til Mats, Kaare, var en av initiativtakerne og hadde vært med på byggingen, så jeg var skikkelig spent da jeg besøkte Jamtli sist sommer og skulle se vidunderet. Og det ble absolutt ingen nedtur, snarere tvert i mot. Stasjonen har fått en fin plassering nær inngangen til den flotte uteavdelingen på Jamtli. Kommer man med veterankjøretøy får man kjøre rett inn på stasjonen og parkere gratis inne på stasjonens område.

Som bildene viser så har man fått i stand en autentisk stasjon fra 1950 med pumper, servicehall, kiosk mv. og man har selvsagt satt inn tidsriktige biler som Volvo PV. Mer imponerende var ektheten når man ser på detaljene og kommer

inn på bakrommet på stasjonen og får 50-talls musikk ut av en tidsriktig radio. Kiosken med personale og vareutvalget var slik som jeg minnes fra da jeg bodde i Sverige først på sekstitallet.



Alt var gjennomført så flott og ekte at man kan ikke bli annet enn imponert. Tenkt om vi kunne greie å lage et tilsvarende miljø knyttet opp mot et museum i Nord-Trøndelag. Som kjent er NTMF invitert til å delta i planlegging av en motorhistorisk avdeling ved Egge museum. Her burde det ligge til rette for å legge inn en tilsvarende stasjon og få inn rekvisitter som beskriver den nære fortid når det gjelder bil og motorsykler. I tillegg burde vi få inn gode utstillingslokaler og servicelokaler for Vivinusen, bussen samt andre objekter som vi vil sette inn her. Jeg går inn i dette planarbeidet med ønske om at NTMF kan være å gi Egge museum ett velfortjent løft slik at de kan fylle sin oppgave innenfor samarbeidet på Innherred. Nå har Stiklestad gjennom en årrekke fått en utrolig høy støtte fra stat, fylke og kommune til å bygge opp seg og få god drift. Nå må turen være kommet til Egge til å få sin rettmessige del av kaka.

Vidar

FORD

Tor Ivar Volla



Intet navn i bilhistorien er mer kjent enn Henry Fords – hans karriere som industrimann har vært grunnskolepensum i tre kvart århundre. Politisk og som person har han vært gjenstand for analyser og debatter omtrent like lenge.

Fra A til T

Henry Ford bygde sine to første bilprototyper i 1890-årene, sin første racerbil i 1901

og grunnla Ford Motor Company i 1903. Fords bilmodeller ble betegnet med hver sin bokstav fram til 1932. Den første het A, den største var 6-sylindret og het K, men den mest berømte fikk bokstaven T, ”enhetsmodellen” med venstreratt, vanadiumstål og med sikkerhetsglass i frontruten.



Det var T-modellen som ble forbundet med at Henry Ford ”oppfant” samlebåndsteknologien. Hvilket var en sannhet med modifikasjoner – allerede under den amerikanske borgerkrigen praktiserte Colt et slikt system ved sin våpenframstilling, og blant bilfabrikker var Oldsmobile – om enn mindre gjennomført - 7 år foran Ford i så måte.

I likhet med sin gode venn Thomas Edison lå Fords styrke i at han perfektionerte andres ideer og fikk dem til å funke bedre enn

opphavsmennene selv. Så også med Fords samlebandsteknikk, bruk av underleverandører, logistikk, råstoffutnyttelse og endog resirkulering.

De første logoene

Fords første prototyper bar ikke noe emblem. Først da FMC ble dannet i 1903 utarbeidet hans nærmeste konstruksjonsmedarbeider Childe Harold Wills et slikt. I en svart oval sto ordene Ford Motor Co. Detroit. Mich. med hvite, stiliserte bokstaver i et snitt han etter sigende hadde lånt fra et visittkort. Ovalen var omkranset av en ramme i jugendstil med masse krimskrams-heraldikk, helt i tidens ånd. Emblemet ble første gang brukt på 1904 års C-modell.

Ordet "Ford" med den skrifttypen konsernet ennå bruker dukket opp i messing, uten oval, midt i radiatoren på enkelte 1906-modeller, samme år Henry sikret seg aksjemajoriteten i selskapet. Senere ble den samme skriften stanset inn øverst på radiatorkappens framside.

På vei mot ovalen

Men allerede i 1907 utarbeidet Fords britiske importører Perry, Thornton & Schreiber en Ford-oval, med en svart ellipse inni fylt av ordet "FORD" med store bokstaver. Det ga nærmest inntrykk av en munn som sa "Ford"! Redaksjonen har kun fått tak i en dårlig fotokopi av emblemet. På "overleppa" mellom ovalen og ellipsen ser det ut som om det står "Hall made" og på underleppa "Guaranteed".

I 1911 dukket den første varianten av dagens Ford-oval opp, men uten blå bunnfarge. I stedet sto ordene "The Famous Motor Cars" i ovalrammen rundt Ford-navnet, hvis bokstavtyper var hentet rett fra T-modellens front. Ovalen satt ikke på noen bil, men ble brukt som forhandleridentifikasjon.

Allerede i 1912 kom et helt annet Ford-emblem. Merkenavnets bokstaver var de samme, men nå var de inne i en mørk blå eller oransje trekant med vinger på. Dette hadde sammenheng med at man nå var inne i flypionerens og de store oppdagelsesreisenes periode. Trekanten symboliserte en pyramide (langtur), mens vingene assosierte til fly (hurtighet, gratie, teknologi). Henry Ford selv fant emblemet smakløst, og etter et par års blomstringsperiode forsvant det til fordel for den gamle, enkle skriften uten noen form for ramme.

Mektig

Det var kort før 1. Verdenskrig Ford begynte å gå sine egne politiske veier ved å innføre 8 timers arbeidsdag og dobbelt lønnsnivå av vanlig tariff – mot at arbeiderne holdt seg unna fagforeninger. Oppskriften var umåtelig vellykket fra et produktivitetssynspunkt. Henry Ford ble

verdensberømt, søkkrik og høyt respektert på tvers av de fleste samfunnslag.

I 1915 nådde Ford fullendelsen av sitt samlebåndsprinsipp med oppførelsen av River Rouge-anleggene, samtidig som han disponerte egne skip, malmverk, gummiplantasjer osv. Han var nå selve begrepet på det amerikanske "self made"-idealet.

Bomtur til Norge

Samme år arrangerte Ford en fredsmeglingsekspedisjon til Europa, der Verdenskrigen rådet. Sammen med 188 andre idealister seilte han til Skandinavia med dampere "Oscar II", men allerede ved overfarten gikk diskusjonen så høyt om bord at Ford la seg syk på Grand Hotel i Kristiania da skipet kom fram ved juletider. I stedet for å holde sine annonserte taler i byens største forum, Calmeyergadens Misjonshus, ga han bare et par korte intervjuer fra sengen.

Da fredsekspedisjonen dro videre med Stockholmstoget foretrakk Ford å stikke av på den daværende Østbanestasjonen framfor å fortsatt være med på det han nå betraktet som en farse. Ford tok i stedet toget til Bergen, seilte derfra hjem til USA, og deltok deretter i produksjon av krigsmateriell. I 1917 presenterte Ford også sin første lastebil, TT. Alt dette lønte seg. Han kjøpte ut Dodge-brødrenes Ford-aksjer, og i 1919 overtok sønnen Edsel Bryant Ford de aksjene som fortsatt hadde sirkulert utenfor familien. Edsel ble samme år konsernets president.

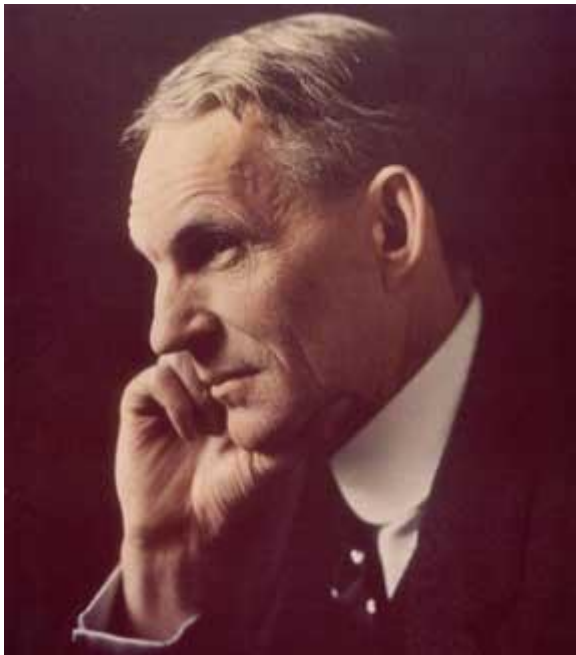
Feilgrep

Henry Ford kan kanskje kalles genial som konsernsjef, men politisk kunne han ha dårligere innsikt, for å si det pent. Fredsekspedisjonen var en ting, men etter at Edsel tok styringen ble farens minus-sider mer synlige. Han støttet uforbeholdent vedtaket om totalforbud mot alkoholomsetning i USA fra 1920 av, – totalt blind for hvilke konsekvenser dette medførte i form av svartebørs, kriminalitet og grobunn for gangsterverde. Og hans politiske utspill fikk desto uheldigere virkninger fordi han nå kjøpte opp både et avisforlag og en radiostasjon.

Henry Fords største feilgrep i 1920 var hans utgivelse av antisemittiske skrifter både i hefteform og gjennom hans avis The Dearborn Independent. Lite visste han at disse artiklene ble oversatt til tysk allerede i 1921 og at en herre med bart to år etter brukte stoffet som inspirasjon til å skrive "Mein Kampf", der han også idoliserte Ford ved navn. Enda mindre ante Ford hvilke forferdelige tiltak denne mannen skulle iverksette mot jødene et par tiår etter.

Det ble aldri påvist at Ford forfattet disse artiklene, men det var hans personlige sekretær Ernest Liepold som hadde samlet inn råstoffet artiklene var sydd sammen av, og Ford sto svart på hvitt som utgiver. USAs president Woodrow Wilson og senere president Franklin D. Roosevelt underskrev begge en protest mot innholdet.

Fords reaksjon var iskald: --Min eneste kommentar til protokollene er at de passer med det som foregår i dag, og de har passet på verdenssituasjonen fram til i dag, sa han i 1921. Året etter utga han en mer politisk nøytral selvbiografi og fulgte opp med ytterligere to titler fram til 1931. Og da avisen i 1927 ble trukket for retten grunnet et angrep på en jødisk advokat, sto redaktøren fram og påtok seg forfatterskapet bak disse artiklene. I ettertid ba Henry Ford både advokaten og jødene som gruppe om unnskyldning, og i 1942 da artiklene igjen ble brukt i tysk propaganda skrev Ford at han "ikke støtter noe som på noen måte kan fremme antagonisme mot mine jødiske medborgere".



Uansett hvordan Henry Ford hadde beveget seg i dette politiske terrenget hadde han utvilsomt sine edle sider også: Ikke minst var han en storslagen donator til veldedige formål, en tradisjon som konsernet har fulgt opp til dags dato. I 1929 sponset Ford også Richard Byrds Antarktis-ekspedisjon med bl.a. fly, og fikk til takk oppkalt fjellkjeden Ford Ranges etter seg.

Edsel ved rattet

Edsel Ford var i 1920-åra betydelig mer kreativ på den tekniske fronten enn sin far. Han fikk i gang traktorproduksjon i 1921, overtok luksusbilfabrikken Lincoln året etter og i 1925 startet Ford flyproduksjon. Samtidig slet han med å overtale Henry til å la T-modellen bli avløst av en ny modell. I 1927 ga faren seg etter at litt over 15 millioner eksemplarer var bygget, også i samlefabrikker i bl.a. Canada, Australia og Tyskland(!). Ingen annen bilmodell hadde vært i nærheten av slike produksjonstall, tall som først ble overgått av VW-bobla på 1970-tallet.

Etter noen måneder med stengte produksjonshaller kom Fords nye enhetsmodell, A, på markedet. Bilen var riktig vellykket og i likhet med sin forgjenger en klassiker. Ford begynte med et folkelig ordspill på de lukkede A-modellene: De het Tudor med 2 dører og Fordor med 4. Det

var på A-modellen den berømte blå ovalen ble innført, mens lastebilene fikk betegnelsen AA.

Nå hardnet konkurransen til på bilmarkedet. Erkerivalen GM kom med 6-sylindrede Chevrolet til omtrent samme pris som Ford A, samtidig som verdenskrakket bremsset bilomsetningen kraftig. Ford, som siden K-modellens dager ikke ville ha noe med seksere å gjøre, avløste i 1932 A-modellen med en V8-modell, som også kunne fåes med firer under betegnelsen B. De største lastebilene gikk nå under det samme merket som traktorene, Fordson (med sitt eget oval-embblem), og for å møte GMs oppkjøp av de europeiske merkene Opel og Vauxhall grunnla Ford fabrikker for egne Ford-modeller i tyske Köln og i engelske Dagenham.

Edsel Ford døde i 1943, hans sønn Henry Ford II overtok styringen og i 1947 gikk den teknologiske pioneren Henry d.e. bort – paradoksalt nok i samme slags stearinlysskjær som da han ble født, fordi et lokalt uvær hadde brutt strømtilførselen.

Fra bokstaver til navn

I USA ble betegnelsen V-8 beholdt på personbilene (det fantes også europeiske utgaver) gjennom 30-tallet. Men etter gamle Henrys død kom Ford tilbake med seksere på programmet (51 år etter den forrige), og personbilene ble fra 1950 rangert ovenfra og ned i seriene Crestline, Customline og Mainline. Førstnevnte ble i 1955 avløst av Fairlane, oppkalt etter Ford-familiens private gods.

Men 1955 års største sensasjon hos Ford US var toseteren Thunderbird, Fords svar på GMs Chevrolet Corvette. Thunderbird var kanskje ikke like "rå" som konkurrenten, men de rene linjene var klart beslektet med Fords øvrige modeller mens Corvette ikke lignet på noen annen Chevrolet i det hele tatt.

I 1958 fikk imidlertid Thunderbird baksete og siktet seg mer inn mot Studebakers familiecoupe-nisje enn Corvettes, og selv om modellens oppdateringer i linjeføring fortsatt var oppsiktsvekkende helt inn på 60-tallet hadde Thunderbird spilt fallitt som sportsbil. Fords amerikanske modeller spente da fra kompaktbilen Falcon til den store Galaxie. Truck-divisjonen videreførte på den annen side den gamle bokstavsettingen på modellene sine.

Europeisk modellutvikling

Den første engelske Forden av 1932 het Y og fulgte dermed bokstavtradisjonen, mens den tyske ekvivalenten brøt med dette med modellbetegnelsen Köln. Tyske Ford fulgte deretter sin hjemlige geografi-linje gjennom hele 30-tallet med modellene Rheinland, Eifel og

Taunus, det siste navnet ble beholdt til langt utpå 1960-tallet og fikk sin renessanse tiåret etter.

Britene gikk fra bokstaven Y til tallene Eight og Ten, deretter nøytrale navn som Anglia, Prefect, Junior og Popular. Rundt 1950 kom de større Pilot, Consul, Zephyr og Zodiac. Disse ble på 60-tallet supplert med italienske navn som Capri og Cortina, før kursen gikk til Spania med Granada, Fiesta og Sierra på 70-tallet. Dette tiåret ble de engelske og tyske Fordene felleseuropeiske modeller. Inniblant har det vært nøytrale navn som Classic, Transit, Escort, Ka og Focus, ispedd kosmiske navn som Corsair, Scorpio, Orion, Galaxy og Mondeo. Mer sporty utgaver har i de senere år blitt til kattedyrene Puma og Cougar, sistnevnte hentet fra Mercury-divisjonen.

Tyske emblemer

Etter 2. Verdenskrig ble den tradisjonelle blå ovalen supplert med egne symboler for de respektive produksjonsland. Tyskerne hadde allerede i årene 1938-51 en avart av Kölns våpenskjold, ikke ulikt VWs Wolfsburgskjold i format. Skjoldet viste Rhinen i forgrunnen, Fords fabrikkannlegg ved elvebredden og Kölnerdomens to tårn i silhuett mot himmelen i bakgrunnen.

Tyskernes Köln-skjold ble i 1951 avløst av et nytt med tre gullkroner i rødt felt øverst og 11 svarte "koftelus" i hvitt felt nederst, det hele innrammet av en kledelig gullramme. Emblemet var i bruk fram til 1968, og ble i 50-årene supplert med et tredje emblem bestående av to sammenlenkede ovaler med en "F" for Ford i den ene og en "K" for Köln i den andre.

USA og Frankrike

I 1950 presenterte også det amerikanske moderselskapet et skjold som Fords nye emblem. Øverst sto navnet Ford i hvite bokstaver på svart bunn, under dette var skjoldet delt opp i et rødt, et blått og et hvitt felt med hver sin løve inni. Emblemet var i bruk i forskjellige varianter fram til 1963-64, men ble først vannet ut da Thunderbird fikk sin egen variant i 1955. Senere ble skjoldet mer og mer erstattet med "Ford" i løse krombokstaver i fronten, men det fantes i stilisert form i rattnav fram til midten av 70-årene, også på europeiske modeller.

US-trucks hadde et enklere skjoldemblem. Øverst var det ganske likt med personbilenes, men nederst var det bare en tannkrans på rød bunn.

Ford hadde fra slutten av 40-åra også et ben i Frankrike gjennom Matford, senere kom en moderne utgave av Ford V-8 med den forfranskede modellbetegnelsen Vedette. I Frankrike benyttet Ford et

blått skjold med en fisk og tre liljeblader på som emblem. Det motorvolum-fiendtlige franske avgiftssystemet førte imidlertid til at Ford måtte selge fabrikken til Simca i 1954.

Stjerner

I 1950 innførte også engelske Ford et skjold med rød bunn for sine største modeller Zephyr og Zodiac. Samtidig kalte de seg for "femstjernes-merket" og på de fleste reklamer og brosjyrer var det plassert fem stjerner blant tekst og bilder. På bil ble de fem stjernene først sett på en list på Zodiacens framskjerm, dann og vann dukket de også opp i rattnavet. Men først da "bærplukker"-Anglia dukket opp i 1959 var de fem stjernene samlet i et rundt emblem med rød bunn, som ble plassert i rattnavet og på takets høyst fremtredende c-stolpe.

Samme år kom amerikanske Ford med en grill som besto av et utall 4-armede, "flate" stjerner, og da britene i 1960 presenterte Anglias storesøsken Consul Classic og Capri hadde de stjerner av samme fasong i grillen – men bare fem stykker...

Bilspport

Allerede før T-modellen hadde Henry Ford lagt bilspportengasjementet på hylla, men det hindret ikke andre i å gjøre konkurransedyktige racere av både T, A og V-8. Sistnevnte var allerede i standardversjon en av gangsternes favoritter; Bonnie og Clyde sendte takkekort til Henry for at han hadde spredt så raske biler over hele USA slik at det overalt gikk an å stjele en for å rømme fra politiet....

For folk flest var likevel Ford et pålitelig, men ganske trøtt bilmerke før Thunderbird kom. Men samtidig med at Thunderbird vokste ut av sin sportsbilbarndom begynte Henry Ford II å ytre ønske om at merket fikk frisket opp imaget på et bredere plan. I første halvdel av 60-årene begynte tyskerne med TS-utgaver (senere RS) av sine Taunuser, fulgt av engelske Cortina GT og endog Cortina Lotus, mens amerikanerne selv kom med Mustang i høyst forskjellige motorutgaver.

Henry II stoppet ikke der. Han kjøpte Ford seg inn i flere italienske og engelske sports- og racerbilfabrikker. Resultatet ble en rekke sportsvognsprototyper som endte med GT 40 både i løps- og gateutgave. Nå manglet bare Formel 1, og i 1967 presenterte Ford sin DFV-motor til salg for alle de teamene som ville ha en. I løpet av tre år hadde de fleste takket ja, og ingen Formel 1-motor i historien har høstet flere GP-seire og Formel 1-VM enn nettopp denne.

Ford-import til Norge

Allerede i 1907, altså før T-modellens lansering, ble Ford representert i

Norge gjennom E.C. Gjestvangs Automobilforretning AS i Oslo. Etter hvert utviklet imidlertid Ford (i likhet med GM) et importsystem i Norden som avvek fra konkurrerende bilfabrikker: Store, regionale forhandlere drev import uavhengig av hverandre, men med rapporteringsforpliktelser til merkets nordiske salgskontor i København. Derfra ble det også sendt inspektører til disse importør-forhandlerne hvert år for å sikre at virksomheten var i tråd med Fords retningslinjer.

Således hadde Norge ikke bare én Ford-importør, men flere. Merket kan i hvert fall spores hos nevnte Gjestvang fram til 1937 og fortsatte hos etterfølgeren Fram Motor Kompani fra 1937 til 1949. Andre aktører var Motor Trading Co AS (1918), Nilsen & Robsahm (1928-1933), Lillestrøm Bilcentral AS (1932-1957) og Finstads Autoco i Sandvika (1935-57). Det har ikke lyktes artikkelforfatteren å finne ut hvorvidt franske Ford-modeller kom hit gjennom disse kanalene.

Det tok ikke mange årene fra Ford kom til Norge før de etablerte seg i volum-teten, og siden har merket vært blant landets største fram til i dag. Nyregistreringsoversiktene fra 2.halvår 1935 til og med 1945 viser 4675 nye og 2479 brukte personbiler, 4553 nyttebiler som Ford og 21 som Fordson, pluss 123 Ford-busser.

Så tidlig som i årene 1946-48 opererte de samme statistikkene med splitt på Ford-modellene. Den amerikanske V8 toppet personbilsalget foran den engelske Junior. 1254 nye og 611 brukte personbiler, 2938 lastebiler (derav 133 Fordson) pluss 87 busser ble den norske Ford-fasiten i disse årene.

Registreringsstatistikken i Norge var ikke offentlig i årene 1949-54. Men da den kom tilbake i 1955 hadde Ford fått en solid modellsplitt. På personbilsiden var den engelske Zephyr mest populær, men fra 1957 og ut tiåret ble Zephyr forbigått av den tyske Taunus-serien fra 12 til 17 M. I perioden 1955-59 ble det førstegangsregistrert 9341 personbiler, 4448 varebiler (halv-tonns lastekapasitet var mest populært), 1543 lastebiler, 275 nye minibusser og 10 store busser. Slett ikke dårlige tall – krav om kjøpetillatelse på vestlige personbiler var fortsatt gjeldende.

Fra 1958 ble de forskjellige Ford-importørene tildelt ansvaret for Ford-produkter fra bestemte produksjonsland. Romerike Autoco AS og Finstad AutoCo AS Sandvika fikk "full pakke" med både amerikanske, tyske og engelske Forder. Røhne & Selmer Automobilforretning AS fikk tyske og amerikanske, mens Øivind Holtan & Sønn fikk engelske og amerikanske.

Ford etter frigivelsen av bilsalget

I 1960 ble krav om kjøpetillatelse på nye vest-biler opphevet i Norge, og Ford benyttet umiddelbart anledningen til å danne Ford Motor Norge. Alle de tidligere importørene fikk ren forhandler-status. Men omorganiseringen funknet så det holdt: Fra 1960 til 1962 var Ford Anglia Norges nest mest solgte personbilmodell. I 1963 overtok Cortina denne plassen og beholdt den gjennom resten av 60-åra, bortsett fra i 1964 da posisjonen ble overtatt av den nye, forhjulsdrevne Taunus 12 M. I alle disse årene var Taunus-modellene mest i skuddet på bruktimportert Ford. I 1966 passerte den norske Ford-parken over 100.000 biler av alle kategorier.

I 70-åra var Taunus også den mest solgte Ford-modellen på NYE personbiler, men først i 1974 greide den å bli nummer to på norske modellsalg-statistikker. I 1977 måtte Taunus slippe Granada forbi seg, men fortsatt holdt den på tredje-plassen og Ford Motor Norge hadde gode år. 1974 var forøvrig det første året etter krigen med flere tyske enn engelske Forder i den norske bilparken.

Granada-salget datt i 1980 og Taunus overtok på ny som Fords sterkeste kort. Og med Taunus-avløseren Sierra fikk Ford for første gang etter krigen Norges mest solgte bilmodell – fra 1983 til 1987, og i 1984 seilte Escort opp som toer. Igjen hadde Ford Motor Norge gode år, i 1986 oversteget den norske Ford-bestanden en kvart million kjøretøyer.

Sierra toppet volumet i Ford-paletten til Mondeo dukket opp i 1993. Det året, og det neste, ble Ford Norges mest solgte personbilmerke før konkurransen igjen ble for sterk. Bortsett fra årene 1999-2000, da Focus var Fords viktigste modell, har Mondeo fortsatt holdt denne posisjonen.

Hverdagsbilene

På 60- og fram til midten av 70-tallet var Ford en av de sterkeste faktorer i Formel 1, rally og sportsvognrace. Men "smørbrødbilene" deres begynte å få en utvannet profil. Før Taunus 12 M, som i 1962 kom med V4-motor og forhjulsdrift, hadde Ford alltid bygd konservativt og enkelt. Rallyseirene til Cortina og Escort holdt salget oppe på disse bilene, men i England ble de større Ford-modellene flopp etter flopp. I Tyskland var det derimot de store modellene som dro lasset. I USA var Ford-modellene nesten identitetsløse med unntak av Mustang, som på 70-tallet plutselig ble liten og stygg og en skam for navnets tradisjoner.

Løsningen ble å samkjøre de europeiske modellprogrammene. Med de nye Granada og Fiesta ble det tatt tak i begge ender – med hell. I 1976 kom den blå ovalen tilbake på Taunus og Cortina før den raskt spredte

seg til de andre Ford-modellene. Ford hadde funnet tilbake til sitt samlende symbol, og har siden da båret det med berettiget stolthet.

Rangen ble deretter kontinuerlig oppdatert. Med Sierra og Scorpio ble linjene ultramoderne og etter hvert vant også forhjulstrekk innpass selv om Ford fortsatt unngår uprøvde tekniske løsninger. Med en rekke XR-utgaver ble det likevel tilbudt raske standardbiler, og Ford har i de senere tiår blitt stadig dristigere på karosserier selv om det har vært feilskjær underveis, for eksempel den siste Scorpio. Med Ka, Puma og Focus ble det satset høyt på linjer som for mange virket bisarre i all sin avantgarde, men tiden har gitt linjene større aksept og flere av disse modellenes stilelementer har med hell blitt overført på andre Ford-modeller.

Gamle Henrys kongstanke om "enhetsmodellen" har hos Ford selv for lengst havnet på historiens skraphaug. Gudskjelov at de på den annen side plukket opp den blå ovalen fra den samme skraphaugen! Og apropos historie: Når dette skrives forbereder Ford Motor Company en gigantisk happening i juni for å markere sitt 100 års-jubileum – et jubileum som allerede et halvt år i forkant har blitt dekket av motorpressen verden over. Åjo, Henry Fords etterkommere kan fortsatt selge både biler og merkevare så det holder!

LMK NYTT

TILTAK MOT VEGAVGIFTEN

Personskadeavgiften er konvertert til vegavgift, og staten har gitt seg selv unntak fra regelen om at det skal være avgiftsfritak for motorhistoriske kjøretøy. I tillegg er vegavgiften mer enn doblet – fra NOK 180 til NOK 365.

Det motorhistoriske miljøet rasler med sablene, og det er satt i gang en underskriftaksjon på internett. LMK ser det som svært positivt at



enkeltmedlemmer over hele landet engasjerer seg i dette, men har som organisasjon valgt å sette fokus på direkte henvendelser mot myndighetene. LMK har tilskrevet fire stortingskomiteer, partigruppene og kulturministeren om denne saken.

LMK med alle sine klubber og enkeltmedlemmer opplever vegavgiften ikke bare som en provokasjon fra

myndighetenes side, men også som et signal på en nedgradering av hobbyens betydning. Og for noen er dette vel så ille som den økonomiske belastningen. Entusiastene og kulturbæreren skal nå betale en avgift for alle arbeidstimene som på fritiden utføres for å bevare de kulturhistoriske gjenstandene. Mange entusiaster har dessuten flere registrerte kjøretøy, og da svir det både i følelser og lommebok.

LMK har bestemt seg for å forsøke å snu myndighetenes holdning. Vi tror vegavgiften kom pga. kunnskapsløshet om vårt kulturhistoriske virke. Vi tilhører ikke gruppen som skriker på bevilgninger. Konsekvensen blir automatisk mindre oppmerksomhet fra mediene på grunn av at disse setter pris på mer konfliktorientert stoff. Vi har en stor informasjonsoppgave foran oss.

I utgangspunktet er det også litt spesielt å betale for flere kjøretøy siden man ikke kan kjøre mer enn et kjøretøy av gangen. Hadde Personskadeavgiften (nå Vegavgift) vært knyttet opp mot førerkortet ville det både vært logisk og rettferdig. Et kjøretøy kan ha bare én fører av gangen!

Vi håper at alle klubbene blir med på en "opplysningsaksjon" der LMK sentralt produserer leser/debatt-innlegg til lokale og regionale media, og der fylkesrepresentantene på Stortinget kontaktes av journalistene for kommentarer. Klubbene sender innleggene, og får via en ABC fra LMK

tips om hvordan å få journalistene til å kontakte politikerne. Vi skal komme raskt i gang med dette i januar.

STØTT KLUBBEN DIN – IKKE FINLAND!

Personlige forsikringer er også et spørsmål om personlig økonomi. Ingen tvil om det! Og If satser nå knallhardt på å beholde deg som kunde ved å plutselig gå kraftig ned i pris – helt ned til Tennant og LMK's nivå.

Men hvorfor fikk vi entusiaster ikke dette tilbudet før nå? Og når går prisene opp igjen?

Før du sier ja til det litt overraskende tilbudet fra If er det et par ting du bør merke deg, spesielt dersom tilbudene fra Tennant og If er på noenlunde samme nivå :

- I Tennant vil overskuddet komme deg selv og klubben din til gode via LMK (husk at LMK eies av klubbene). Lar du forsikringene være hos If går disse pengene i stedet rett ned i lomma til eierne av den finske forsikringsgiganten Sampo som eier If.
- Tennant og LMK sørger for økonomi til LMK for aktivt arbeid ovenfor myndighetene, og for økonomiske godtgjørelser til klubbene for hver forsikring du inngår.

Klubbene eier LMK. På LMK's landsmøte er klubben din med på å bestemme at godtgjørelsene fra Tennant blant annet skal gå til å kjempe mot – og få fjernet årsavgiften på veterankjøretøy. Formuesskatten bør også fjernes, eller verdien av kjøretøyet fryses på NOK 1 000 etter oppnådde 30 år. Ressursene skal også settes inn ovenfor relevante direktiver, lover og forskrifter fra departementer og Vegdirektoratet for få flest mulig unntak for kjøretøy over 30 år.

LMK var sterkt delaktig i å få fjernet både omregistreringsavgiften, samt den nå snik-gjeninnførte årsavgiften. Dette for å nevne de to største økonomiske fordelene for deg som LMK har bidratt med i tillegg til forsikringsordningen. LMK har også bidratt til at det i mange lover og bestemmelser er gjort unntak for dine kjøretøy over 30 år. Vi tror ikke de finske eierne vil forsøke å få fjernet årsavgiften for deg....

Dersom du er en av dem som i dag opplever at If har kommet med et historisk lavt tilbud på dine forsikringer; Tenk etter hvor seriøst det er å plutselig slenge et tilbud med en svært lav premie på bordet nå. Er det troverdig at If har tradisjoner for dette? Husk at kritikken mot de store selskapene har vært at de har en lav inngangsbillett, og skrur prisen raskt opp igjen.

LMK står for kontinuitet og kvalitet, og tar sterkt avstand fra bruken av kunstige lave priser. Din garanti for dette er at prisen for en LMK Forsikring for deg og klubbkollegene dine har vært på samme nivå helt siden 1983. Vi har også høy kvalitet på skadebehandling. Tennant har internt utpekt personer med LMK som spesialområde, og har ansatt personer med tilknytning til veteranmiljøet. LMK's egen skadebehandler Bjørn Krogvig skal ha tett kontakt med Tennant på skadesiden for å personlig gi deg en kvalitativ og trygg saksbehandling. Hvem i de andre selskapene skal ved en skade sørge for ditt motorhistoriske kjøretøy?



Tenk på deg selv, klubben din og det motorhistoriske miljøet i Norge. Flytt til Tennant – i hvert fall om du er i tvil!

ABC FOR LMK FORSIKRING

Fra 1.1.2006 tok Tennant over avtalen om LMK Forsikring med nøyaktig samme kvalitet på vilkår og pris (NOK 395,- for kjøretøy fra 1960 opp til 30 år, og NOK 385,- fra 1959 og eldre). Tennant drifter Toyota's nybilforsikring, og har et høyt nivå på kundeservice og skadebehandling. For deg med mer enn et års medlemskap i en LMK- klubb vil du med 3 forsikringer eller flere få både Totalkunderabatt og 20 % LMK-rabatt!

Det er to fremgangsmåter for deg som fortsatt skal ha LMK Forsikring på kjøretøyet ditt:

1. Klubbene har et fullmaktskjema for distribusjon til sine medlemmer (kan også lastes ned fra www.lmk.no). Fyll ut, og send til LMK som brev, faks eller e-post.
2. Ringe Tennant's kundeservice på **22 47 91 10** og be dem om å flytte dine LMK-forsikrede kjøretøy og eventuelle andre forsikringer for deg.

En ny lov gjør at du fra 1. januar 2006 kostnadsfritt kan bytte forsikringselskap midt i avtaleperioden og få tilbake alt du har til gode uten å betale gebyr. Det betyr at du nå raskt kan få de store rabattene fra Tennant. Vi har også gjort det enkelt: Når du sier "ja" - flytter Tennant alle forsikringene for deg!

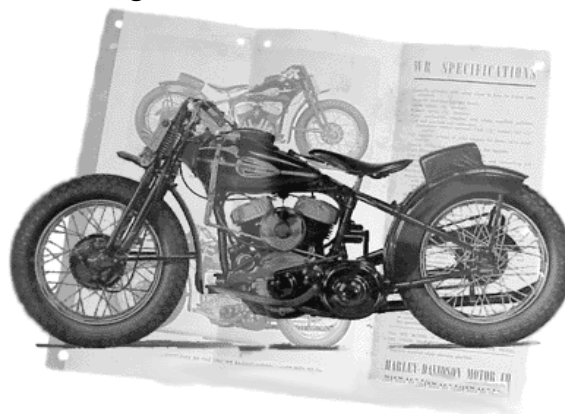
Du som skal søke LMK Forsikring for kjøretøyet ditt vil ikke merke noe til endringen. Kontakt klubben din på vanlig måte for besiktigelse.

Tennant Forsikring etablerte seg i Norge i 1922, og inngår i dag i det skandinaviske selskapet Tennant Försäkring AB som har 80 % norsk eierskap. Selskapet har 70 ansatte og 46.000 kunder.

MVAKOMPENSASJON FOR 2005

Etter at det fra 1. juli 2001 ble innført moms på porto samt en rekke tjenester som revisjon, juridisk bistand, regnskapstjenester m.m., besluttet Stortinget at frivillige organisasjoner kunne søke om momskompensasjon. Kompensasjonen er likevel ikke en gave fra staten, men en erstatning for de økte utgiftene som fulgte med "momsreformen".

Til sammen søkte LMK på vegne av sine klubber om NOK 239 000 i kompensasjon for 2004, og fikk innvilget hele summen. LMK nådde også frem i tvisten med Staten om avslaget på kompensasjon for 2003. Her fikk vi innvilget en sum på NOK 93 000 for de klubber som hadde sendt inn en søknad om dette i en ekstra runde tidligere i år. Kompensasjonen for begge år er utbetalt til de aktuelle klubber



Dette betyr at klubbene allerede nå bør forberede seg på å søke for 2005. Retningslinjene for søknaden vil trolig ikke endre seg vesentlig, og det betyr at dokumentasjon for relevante utgifter kan sendes inn til LMK månedsskiftet mai/juni 2006. Ta derfor kopi av bilag for alle utgifter vedrørende porto, regnskapsfører, revisor, advokat og/eller ulike typer konsulentbistand det er betalt moms for. Vi gir nærmere beskjed om når den endelige fristen foreligger.

Husk at dette er en ordning som er knyttet opp til statsbudsjettet, og er således utsatt for politikernes velvilje. Momskompensasjonen kan forsvinne med et pennestrøk, men vi regner ikke dette som sannsynlig siden frivillighets-Norge da vil lage et kraftig rabalder. Et rabalder vi selvfølgelig skal være med på i tilfelle dette skjer!

NYE RUTINER FOR "TITLES"

Vegdirektoratet (VD) har meldt til LMK at det utarbeides nye rutiner for hvordan Trafikkstasjonene skal håndtere alle henvendelser om "TITLES". Entusiaster som importerer for eksempel en MC – modell tidligere enn 1973 - fra USA, får ofte problemer ved norske trafikkstasjoner i forhold til krav om dokumentasjon. Mange stater i USA har ikke krav om TITLES (originale registrerings-dokumenter) på kjøretøy

eldre enn 1973, eller på kjøretøy med slagvolum mindre enn 500cc. Problemet for oss i EU/Norge er at et EU-direktiv fra 1.1.2005 krever fremleggelse av originalt vognkort fra selger i utlandet, selv om dette dokumentet altså i mange tilfeller ikke finnes.

Noen trafikkstasjoner har kjent til dette, og velger å være smidige ved å godta bekreftelse fra amerikanske tollmyndigheter som har kontrollert kjøretøyet opp mot sitt nasjonale kjøretøyregister. Andre trafikkstasjoner har valgt å se statisk på kravet om "TITLES", og henviser således kjøper til å jakte på en smidig saksbehandler ved en annen trafikkstasjon.

Dette ble tilslutt en uholdbar situasjon, og mange henvendte seg til LMK for hjelp til å få gjort noe med dette problemet. I et møte mellom LMK og VD i desember ble det opplyst at nye rutiner nå kommer.

KLUBBENS LMK-KONTAKT

LMK's gjennomsnittsklubb har tradisjonelt en god og oversiktlig organisasjon lokalt, med klare kommandolinjer og fordelt ansvarsområder for de ulike tillitsvalgte. Ifølge LMK's vedtekter skal en person være oppnevnt til den som LMK skal ha kontakt med i ulike spørsmål. Vi ber derfor klubbene være raske med å gi melding til oss dersom det oppnevnes ny LMK-kontakt.

BØKER TIL KLUBBEN

LMK har en kulturell innkjøpsordning der det kjøpes inn bøker/faglitteratur etter spesielle kriterier for utsendelse til klubbene. De siste to årene er det sendt ut:

- Tempoboken 1 og 2
- Trikken og andre gode busser i Drammensområdet
- Fra 5 til 50 tonn totalvekt (Langtransportens barndom fra Møre og Romsdal)

Dessverre er det begynt å komme mange (opp til 8) i retur siden mange klubber lar det gå mer enn 14 dager mellom hver gang de tømmer postboksene. Eller de venter for lenge før de går til Posten med "pakkemeldingen". 14 dager er fristen Posten setter for oppbevaring av pakker før de returneres til avsender. Dette gjør at klubben ikke får den utvalgte litteraturen til sitt klubbibliotek, samt at LMK må ut med dobbel porto på grunn av returforsendelsen.

Vi har ingen gode svar for hvordan dette kan bedres utover at de postansvarlige i de klubbene dette gjelder kanskje kan ta seg selv litt i nakken. Hent pakker når pakkemelding kommer, og/eller tøm postboksen minst annen hver uke.

VETERANSKILT MED 2 TALL

Det ble i desember gjennomført et møte med Vegdirektoratet (VD) etter en intern debatt i LMK om de nye rutinene for tildeling av annen gangs veteranskilt. LMK har fått flere søknader om anbefaling av tosifrede tall, noe som LMK ifølge reglene ikke har anledning til å gi. I møtet med VD ble følgende forklaring gitt; I løpet av 1925 var alle kjennemerker med to tall utdelt. Derfor har VD bestemt at det bare er kjøretøy fra dette produksjonsåret og tidligere som kan få disse kjennemerkene. Selv om kjøretøy produsert senere beviselig hadde et kjennemerke med to tall (på grunn av gjenbruk) vil det ikke være riktig å tildele dette et tosifret kjennemerke. Det er faktisk mulig at kjøretøyet som det tosifrede kjennemerket satt på første gang kan dukke opp igjen, og må derfor reserveres dette.

LMK finner argumentasjonen motorhistorisk korrekt, og støtter VD i dette synet.

LMK's skiltutvalg vil også benytte anledningen til å oppfordre de som skal søke om skilt med gamle nummer å unngå å sette opp tallkombinasjoner som gjenspeiler kjøretøyets årsmoell, motortype eller lignende. I utgangspunktet blir disse vurdert som oppkonstruerte tallkombinasjoner, og vil med høy grad av sannsynlighet ikke bli anbefalt.

LANDSMØTET 2006

LMK avholder sitt landsmøte lørdag 4. mars kl. 0830 – 1500. Sted er Rica Oslo Hotell foran Oslo S, i kvartalet mellom Karl Johan og Biskop Gunnerus gate, vis a vis NAF-huset. Det er 2 parkeringshus i umiddelbar nærhet, og for dere som kommer med buss og flytog/tog ligger hotellet svært gunstig til. Landsmøtedokumentene sendes ut i slutten av januar.

INTERNASJONALT ARBEID

På generalforsamlingen i den internasjonale motorhistoriske organisasjonen FIVA 27-30 oktober stilte LMK med en aktiv delegasjon, og fikk markert seg på en positiv måte. Det ble også knyttet mange kontakter med representanter fra nasjoner som i utgangspunktet har samme verdigrunnlag som LMK. LMK har valgt å konsentrere seg om de saker som er viktige for oss nordmenn, og det er direktiver fra EU samt konvensjoner fra førende organisasjoner som for eksempel FN.

Vi er representerte i Legislation (EU/FN) komité ved daglig leder Tom T. Græger. I FIVA vil vi være aktive også på områder som MC (LMK

formann Kjetil Fuhr er nestleder), Teknisk komité (Trygve Krogsæter er nestleder) samt finans/planlegging. Sydeuropeere er tradisjonelt gode på løp og arrangementer, og følgelig er dette blant de områder LMK ikke kommer til å vie spesiell oppmerksomhet i løpet av neste arbeidsår. Når det gjelder Nordisk møte er dette satt til 18. og 19. mars i Stockholm.

Her er løsningen av den siste konkurransen.



Løsningen var hevingen av et tysk Junkers 88 fra Jonsvannets bunn. Der det hadde ligget hermetisert på 70 m dyp.

Dette sto i adresseavisen:

Hevet fra 70 meters dyp

Et tysk bombefly ble bombet av allierte da det stod på isen på Jonsvatnet i april 1940. I går ble det godt bevarte vraket hevet.



Denne Junkers Ju-88 ble i går formiddag hevet fra Jonsvatnet. Flyet er svært godt bevart etter 64 år på bunnen. Det finnes bare to liknende fly i Norge.
- Dette er en historisk begivenhet. Jeg tror at dette er det best bevarte

Junkers 88-flyet vi har i Norge. Det er i meget god stand, sier major og sjef for Rustkammeret i Trondheim, Birger Heyerdahl. Junkers Ju-88 var det mest benyttede bombeflyet til tyskerne under den andre verdenskrig. I går fulgte flere skuelystne hevingen.

- Flyet lå rundt 200 meter fra land og på 70 meters dyp. Hevingen tok et par timer. De to motorene falt av under hevingen, men de vil også ble heist opp, konstaterer Heyerdahl. Det lekket en del olje fra flyet under hevingen, men det lå lenser ute i vannet som skulle fange opp utslippene.

- Det er store kostnader i forbindelse med en slik hevning. Men nå ble det bestemt at hevningen skulle finne sted av hensyn til miljøet. Det er det tekniske museet i Berlin som betaler hevningen, sier han.

Flyet blir nå demontert og fraktet til Gardermoen med bil. Hvis flyet blir vurdert som det fineste i sitt slag i Norge, vil det bli bevart på et museum her. Hvis ikke, blir flyet fraktet til Tyskland.

- Vi må regne med 15 000-20 000 arbeidstimer for å restaurere flyet. Av plasshensyn har vi råd til å beholde ett fly av hver type i Norge. Jeg tror vi vil beholde dette, mener major Heyerdahl.



Konkuransens vinner ble Morten Selnes, han er andre gangs vinner av konkurransen og fikk en utgave av Bård Tolnes Norske Automobilister.

Medlemsmøte på Brannstasjonen.

Medlemsmøte i desember ble avviklet på Gamle brannstasjonen, som nå er ferdig til å tas i bruk som møtelokale. I alt 28 medlemmer møtte opp og det ble servert pizza, bløtkake og kaffe. I og med at dette var første gangen vi kunne samles inne her etter ca tre års arbeid, var bløtkaken slik bildet viser pyntet med ett bilde av den flotte murfasaden.



Det ble gitt en kort orientering om hva som er gjort både med bygningen og brannbilen, og det ble antydnet hva som gjenstår før prosjektet kan sies å være ferdig. Med det mål vi har satt oss om å være ferdig til Steinkjer feirer sitt 150 års jubileum i 2007, så er vi godt i rute. Vi er også godt i rute når det gjelder å skaffe midler til gjennomføringen. Særlig har Nord-Trøndelag fylkeskommune vært flink til å støtte oss i året som gikk. Vi har all grunn til også å skryte av Steinkjer kommune ved brannvesenet for god støtte med innlegging av vann og ny elforsyning.

Formannen uttrykte forenings takk for det arbeid som er utført, og prøvde som bildet viser lokalet både som klubblokale og som severingssted. Kjøkkenkroken er vel litt dårlig utstyrt foreløpig, men kaffen og maten smakte. Lokalet må vel først og fremst kunne brukes av store eller små grupper som møterom. Vi fikk prøvd dette i og med at Trygve og Oddvar hadde forberedt program som skulle vises på skjerm. Trygve viste fra sin tur til England sist sommer og Oddvar viste fra et motorsykkelløp som jeg syntes han sa faren hadde vært med på???

Lokalet kan med litt tekniske hjelpemidler bli et greit lokale. Særlig kan det bli moro etter hvert å samle litteratur, servicehefter og lignende om våre kjære kjøretøyer her. Vi som har hatt mange fine stunder og vil fortsatt få mange fine sosiale treff på stasjonen framover, håper at flere finner veien dit etter hvert slik at dette virkelig blir et samlepunkt for foreningen. Ikke minst i sommerhalvåret må dette kunne bli et fint sted som utgangspunkt for turer, kaffetreff, mv.



Nå setter vi i gang for alvor med å gjøre brannbilen klar for lakking. Det er mye trearbeid som gjenstår da mye av treverket fikk store skader i den perioden bilen sto ute. Her går vi sammen og gjøre dette arbeidet. Brynjulf har tatt ansvar for to av de store trekassene langs siden. Per tar lukene. Den store trekassen som mannskapene satt på blir reparert på stedet. Skinnarbeidene tar undertegnede og elopplegg blir det vel Mats som går på. Sluttmonteringen av motor og drivverk blir det vel Bjarne som tar.

Kom innom på torsdagskveldene. Vi er der fra kl 1730-2100 ca.

Vidar

Kjøp og salg.

Prøver å ha 2 sider med Annonser, ei for bil og ei for mc.
Annonsene blir også lagt inn i kjøp og salg på vår hjemmeside. Vil gjerne ha tilbakemelding hvis ting er solgt/kjøpt.

Motorsykler / deler selges

BSA A10

650ccm 1960 kjørbar selges
Oddgeir Fosli, Inderøy.
Tel: 90 16 66 65. (090505)

Ønskes kjøpt:

Stridsllys (blackout light) foran og bak, brukt på Army modellene til H-D og Indian ønskes kjøpt. Jeg tror de samme lysene ble brukt på en del bilmodeller fra 2 verdenskrig.

Pål Aasen 72525440 e-mail: indian-rider@c2i.net

BSA Thunderbolt 650 1969 mod selges.

Lettstartet og pen. To vesker (slitt)
Alle kvitteringer kan fremlegges for utført/
påkostet siste år. Veteranskilt med V-nr.
Flere opplysninger på tel.: 91 79 37 38.
Helge Nergård, Haltvika, 7900 Rørvik. (08.01.04)

NSU 601 WH, 600 ccm 1939 mod.

Sykkelen ble restaurert for 7 år siden, motoren ble overhaldt i 2001.
Søker etter motor til en MF135 3 cyl. diesel (perkings)
Søren tel, 74166671/41100573 (01.12.03)

Til DKW, NZ 250/350 fra 1940 kjøpes:

framlykt, framgaffel, framskjerm, sete, utgående drev på gearboks. arnor-h@online.no
Arve N. Hofstad, Stjørdal. Tel: 74 80 28 33. (01.08.03)

BMW R35, 350 ccm 1939 modell
selges. LMK godkjent
Steinar tlf. 95762284
(01.01.05)



Bil / deler selges:

1930 Chevrolet
Odd Asle A Skinderhaug
Mobil: 90 63 61 72
7288 SOKNEDAL
(12.10.05)

Austin Ten
1947 modell tilsalgs. Restaureingsobjekt i deler. Dører ferdig primet,
skjermer ferdig sveiset. Mye arbeid gjenstår. Ingen slitasje i motor.
Audun Barstad
Sagstuveien 14
7820 Spillum
Tlf. 74276480 / 97053182

Volvo Duett
Prosjekt selges.
BSA A10 650ccm 1960 kjørbar selges
Oddgeir Fossl, Inderøy.
Tel: 90 16 66 65. (090505)

Ford Prefect 1946.
Bra restaureringsobjekt selges rimelig.
Kjell pettersen, Verdal.
Tel: 48 04 13 22 (090505)

AUSTIN GIPSY 1960. (01.06.04)

Liten landroverkopi i kjørbær stand. Ble brukt under Svartis utbyggingen på 60 tallet. Det ble importert 17 stk til Norge. Skjelden bil. Eier forlanger 15000,- for den. Vet du om noen som er interessert så ta kontakt med Arne Kulsli, Haug 2, 7600 Levanger Tlf. 91621331

1951 Vauxhall Velox (01.06.04)

Bilen er rustsveiset grunnet og tektylbehandlet. Motor er boret, veiv slipt, nye stempel, pakninger og lagre, men den er ikke sammensatt. Ekstra motor følger med. Et meget godt objekt. Pris: 20.000 Geir tlf. 95 96 27 63

**1939 FARGO,**

Canadisk Dodge Komplet restaureringsobjekt, med mye ekstra deler, bla.motor.

Pris: Han må bort i løpet av sommeren / høsten
Jan Håvard Norstrøm, tlf: 41 02 46 80)
(01.06.04)

NTMF AKTIVITETSPLAN 2006

NB ! Klubbmøter første Tirsdag i hver måned kl. 19.00

Unntatt: Januar, Juli og August

- 07.02.06 Årsmøte Vellbrygga på Hylla, Røra
- 07.03.06 Klubbmøte. Bilskadesenteret, Skogn
- 04.04.06 Klubbmøte. Trygve Sandberg, Skogn
- 02.05.06 Klubbmøte
- 07.05.06 Vårmønstring
- 28.05.06 Stiklestadløpet
- 06.06.06 Klubbmøte
- 09-12. juni Norgesløpet / VossaRudl'n Voss
- 12.08.06 Verdalsracet
- 05.09.06 Klubbmøte
- 03.10.06 Klubbmøte
- 07.11.06 Klubbmøte
- 05.12.06 Julemøte
- 06.02.07 Årsmøte



Denne Overland Vipped ble fotografert under Fosenløpet 2005, bilen har vært i samme familien hele sitt liv.

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

Returadresse:
Steinar Røstad
Moveien 4
7650 Verdal



Tilbud til NTMF sine medlemmers veteranbiler :

EØS-kontroll Kr. 295,- inkl. mva.

(Personbiler reg. etter 1/1-1960)

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

(Personbiler max 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 : Sliotedeler og Rekvisiter , Bilbatteri
Oljetyper , Propan og kioskvarer.

-Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reprasjoner
dekkarbeid , service , Eøs- kontroll.
Timepris er 450,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbil prat :



Hydro Texaco Sparbu
Mittet Auto a/s 7710 Sparbu
Tlf 74143263 / fax 74143904
e-post : mauto @ online.no