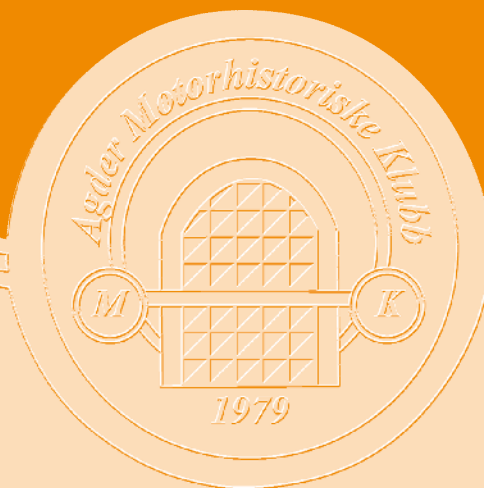


FJÆRBLADET

ORGAN FOR AGDER MOTORHISTORISKE KLUBB

Nr. 1 - Januar/februar 2007 - 29. årgang



KAWASAKI FRA GRIMSTAD



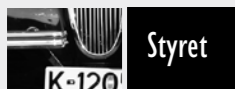
TREKKSPILLERE I LYNGDAL



MESSERSCHMITT I HØVÅG



MÅNEDENS BIL



Formann: Håkon Omland
Skogveien 13, 4630 Kristiansand / tlf. 38 09 58 91
mob: 90 09 58 91 / hakon.omland@chello.no

Nestformann: Olav Hægeland
Fidje, 4580 Lyngdal / tlf. 38 34 33 67

Sekretær: Carl Bugge,
Kuholmsveien 27, 4631 Kristiansand / tlf. 38 02 33 02
bugge@start.no

Kasserer: Bernt Erik Olsen
Astrids vei 2, 4633 Kristiansand
fax: 38 09 09 64, beo@losmail.no

Styremedlem:
Arnfinn E. Olsen, Tingsakermoen, 4790 Lillesand
tlf. 37 27 06 60, a-em-ol@online.no

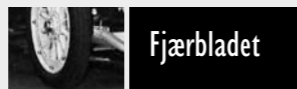
Trond Toftland, Langstrand 5, 4879 Grimstad
tlf. 37 25 97 13, ttoftlan@online.no

Varamedlem:
Rolf Venheim, Naudesund, 4770 Høvåg
tlf. 37 27 44 75, rvenheim@broadpark.no

Lise Marit Tickner, Røynelid, 4540 Åseral
tlf. 38 28 41 54, teitur@frisurf.no



Kontaktperson:
Asbjørn Føreid, Føreidveien 75, 4640 Søgne
Tlf. 38 16 67 73, asbjfoe@online.no

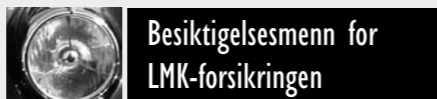


Redaktør: Bernt Erik Olsen, Astrids vei 2, 4633 Kristiansand
Fax 38 09 09 64, beo@losmail.no

Korrespondenter:
Turid Liland, Bryne, 4560 Vanse, tlf. 38 39 78 56, ttilan@online.no
Øyvind Eikelia, Vrålsmyrveien 28, 4810 Eydehavn, tlf. 37 03 10 84,
oeikelia@online.no

Hjemmeside på internett:
Kjell-Ivar Søreng, Morholtveien 8, 4886 Grimstad
Tlf. 37 04 48 17, kjell-ivar.soreng@c2i.net

Internettadresse klubben:
www.a-m-k.net



Kontaktperson:
Jan Petter Kristiansen, Kvernhusheia 24 D, 4634 Kristiansand
Tlf. 38 19 86 40, Mob. 99 73 98 48, janpk@tele2.no

Besiktigelsesmenn:
Olav Hægeland, Fidje, 4580 Lyngdal, tlf. 38 34 33 67
Tor Ole Haagenen, Bjørkeveien 39, 4515 Mandal
Tlf. 38 26 25 80, torole.haagenen@c2i.net
Torjus P. Fiære, Fjæreveien 182, 4885 Grimstad
Tlf. 37 04 33 77, torjus.fiare@losmail.no

Militære kjøretøyer:
Jacob Kvamme Homdrum, 4741 Byglandsfjord, tlf. 37 93 42 24

Motorsykler og mopeder
Børge Bendixen, Lofthus, 4790 Lillesand, tlf. 92 83 21 70
epost bb@nordicbike.no

REDAKTØRENS SPALTE



Selv om vi er kommet et stykke på vei utover i 2007, vil jeg gjerne benytte anledningen til å ønske dere alle et riktig godt nytt år med mange gleder og hyggelige stunder!

Det vil skje mye i klubbens regi i det året som nå ligger foran oss. Først er det naturligvis årsmøtet 20. februar, hvor vi håper på god oppslutning. Og så har vi muligheten til å hygge oss med litt skruing og pussing på kjøretøylene innimellom medlemsmøtene i mars og april, før vårens store evenement; Vårmønstringen – som går av stabelen lørdag 28. april, som vanlig på Fylkesmuséet. Vi satser på pent vær og mye pent å se på. Kanskje kommer det også en nyrestaurert sak – eller flere?

Ildsjelene Øyvind Eikelia i øst og Torolv K. Birkeland i vest trekker i gang sine etter hvert tradisjonsrike bilturer i år også – det ryktes at turen i vest denne gang skal gå helt til Knaben Gruvor, og det er et sted som sannelig er et besøk verd!

Årets Hovedløp går av stabelen lørdag 16. juni og starter i Lillesand. Denne gangen – som så ofte tidligere – er det Pytten og Loll som står for opplegget. (For ikke innviede: De heter Gunnar Flakk og Arnfinn E. Olsen, men det er det ikke noen som kaller dem, i alle fall ikke i klubbssammenheng.)

Så dagens oppfordring må bil: Få bilen eller motorsykkelen på sven, og møt frem på ett eller helst flere av klubbens arrangementer! Det er lite som er så moro som å kjøre tur sammen med likesinnede.

Vi sees!

Beste hilsen Bernt Erik

TERMINLISTE 2007

20. februar	Årsmøte, Kristiansand
28. februar	Medlemsmøte vest
13. mars	Medlemsmøte sentrum
22. mars	Medlemsmøte øst
28. mars	Medlemsmøte vest
10. april	Medlemsmøte sentrum
19. april	Medlemsmøte øst
25. april	Medlemsmøte vest
28. april	Vårmønstring, fylkesmuséet
20. mai	Kristi Himmelfartsløpet, Arendal
03. juni	Utsikten-turen, Kvinesdal
16. juni	AMK's Hovedløp, Birkeland
13. - 15. juli	Norgesløpet, Trondheim
18. august	Delemarked, Birkeland

MEDLEMSMØTE VEST

Vi ønsker velkommen til medlemsmøte onsdag 28. februar kl. 19.00 på Rosfjord skolehus. Det blir fremvisning av video og kaffekos. Vel møtt!

LMK HAR FLYTTET

Adresse og telefonnummer er nå slik:

LMK
PB 170 Økern,
0509 Oslo
Tel/faks: 22 88 36 00

For de som har behov for å kontakte LMK er det flott om de noterer seg dette.

INNMELDING I AMK

Å bli medlem i AMK er en enkel sak! Innmelding må inneholde navn, adresse, telefon og eventuelt epostadresse, og sendes til kassereren.

Det er mange forskjellige måter å sende innmeldingen på:

- Den kan sendes i posten til kassererens adresse: Astridsvei 2, 4633 Kristiansand
- Den kan sendes via telefaks 38 09 09 64
- Den kan sendes på e-post på adressen: beo@losmail.no eller amk@lmk.no
- Den kan sendes fra link på vår hjemmeside www.a-m-k.net

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

Det innkalles med dette til årsmøte i Agder Motorhistoriske Klubb tirsdag 20. februar 2007 kl. 19.00 i Oddernes Menighetshus, Kristiansand.

Til behandling foreligger foreningens årsmelding og regnskap, som er opptrykt i dette blad, samt diverse valg etter valgkomitéens innstilling. Det er ikke innkommet noen forslag fra medlemmene i henhold til vedtektenes § 5.

Som vanlig blir det servering av varmrrett, kaffe og kake.
Alle medlemmer hjertelig velkommen!

TO SMÅ TING Å HUSKE PÅ

Vi har tidligere minnet om dette i Fjærbladet, men benytter det nye året og de mange nye medlemmene som unnskyldning for å mase enda en gang: • Husk å sende inn informasjon om kjøretøy du eier, til matrikkelen vår. Vi trenger merke og type, årsmodell og eventuelt registreringsnummer. Gi også melding om du har kvittet deg med et kjøretøy som står i matrikkelen, så det kan rettes opp. • Husk å sende inn din e-post-adresse til klubben. Av våre nesten 900 medlemmer har vi bare 170 registrerte adresser, og det må da være flere AMK-ere som har e-post? Vi bruker adressene når det skal sendes ut informasjon til medlemmene, og denne adresselisten blir ikke gjort tilgjengelig for andre.

Informasjoner som nevnt i de to punktene ovenfor kan sendes redaktøren for Fjærbladet, se adresse etc. på side 2. Takk for hjelpen!

INNKJØPS- OG RABATTAVTALER

Vi minner om klubbens rabattavtaler:

Per Hagen A/S:
Oppgi kundenummer 500434

Bang og Folkestad A/S:
Oppgi kundenummer 101130 og vis medlemskort

IKKE GLEM ...

Å BETALE KONTINGENTEN FOR 2007!

KAWASAKI 350CCM A7 1969 MODELL



Den nye tilveksten til klubbens matrikkel

Noen av Fjærbladets lesere vil sikkert rynke på nesen over at nå skrives det om nymotens japanske kjøredoninger i bladet også. Men hvis vi ser litt på utviklingen av motorsykler i Europa ser vi at det er en tråd i det hele.

BSA og Triumph var nokså dominerende på 50 og 60 tallet når det gjaldt tung motorsykel. Japanske sykler fantes nesten ikke bortsett fra en og annen Honda. Utviklingen hos de engelske produsentene stoppet etter hvert opp og muligheten for de japanske merkene åpnet seg.

Kawasaki hadde produsert motorsykler med totaktere opp til 125ccm siden tidlig på 50 tallet. Disse ble solgt både under eget navn og noen med navnet Meihatsu. De hadde et nært samarbeid med en annen produsent, Meguro, om de større modellene. Meguro fikk etter hvert økonomiske problemer og ble oppkjøpt av Kawasaki i 1960. Basert på begge fabrikkers erfaringer begynte man nå å utvikle en ny større totakter som skulle erobre det amerikanske markedet også.

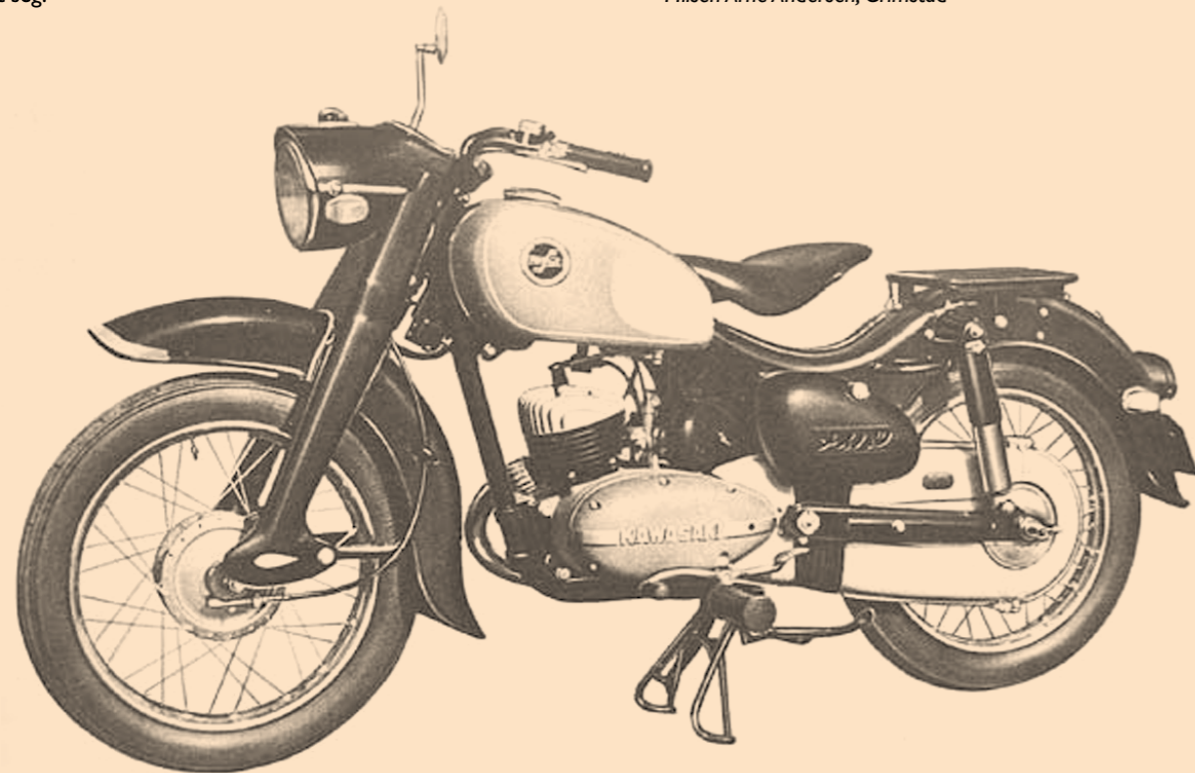
Den gjorde stor suksess i racing og ble introdusert på markedet i 1967. Sykkelen ble kalt A-7 Avenger 350 (de stjal likegodt navnet fra BSA A7). Motoren var meget avansert med dreieventiler i veivhuset og trykksmøring. Effekten er på hele 42 hk og fordelt på 149 kg gir dette akselerasjon så det holder.

Hvis man ser på designen så er den tydelig engelsk, med rund tank, flat sal og slanke skjermer. Dette er forløperen til de mer kjente tresylindrede versjonene som kom tidlig på 70 tallet og som hadde en mer moderne design.

Min sykkel er solgt ny på Lillehammer hos firma Helge Menkerud i 1969. Han er jo ikke ukjent innen bilspport, (og sønnen Cato er kartleser for Henning Solberg) men det er en annen historie. Det var ikke så mange av disse som fant veien til Norge og meg bekjent finnes det nå bare et par til av samme type her i landet (korriger meg gjerne hvis jeg tar feil).

Jeg har overtatt den i ganske god stand, bare litt koselig finpuss i vinter og den skal være klar til vårmønstringen.

Hilsen Arne Andersen, Grimstad



KAWA 125 fra 1959



Olav Hægeland og Kåre Udland med sine to fine lastebiler

Opning av ny riksveg 43

30.11.06 skulle ein ny vegstubb innen «Lister-pakken», nærare lokalisert mellom Farsund og Lyngdal, opnast. Den svingete vegen langs Lyngdalsfjorden har nå blitt erstatta av ny, rett parsell lenger inne, med til saman tre tunnelar.

Ein viktig milepell for regionen, og politikarane hadde møtt godt fram: fylkesordførar, alle ordførarane i Lister, vegsjef og kommunestyrene i Farsund og Lyngdal kom i to bussar. Sjåfør i den eine bussen var Inge Bråtlund. Mange andre interesserte møtte og fram.

Hei sann, der kom sanneleg to kjente veteran-lastebilar frå Lyngdal: ein rød Commer, og ein grøn Ford AA 1929 mod. og to fjåge sjåførar! Dei fekk plassering like bak bussane, for å få kjøra den nye vegen som første bilar.

Snart var det strekt silkesnor over vegen, og tid for helsingar og store tal. Vegsjef Setsaa kunne fortelja at vegstubben hadde kosta flekk, pga mykje dårleg, rasfarleg fjell. Han var glad ingen hadde blitt skada i anleggstida. Ordførarane Margit Brøvig, Farsund, og Hans Fredrik Grøvan, Lyngdal, glede seg over vegen, og meinte eit viktig arbeid var gjort for å leggja betre til rette for trafikken mellom dei to kommunane. Fylkesordførar Thore Westermoen sa at lokalbefolkninga har betalt kr. 100 mill. i bompengar på vegen, og at Lister-pakken ennå manglar ca. kr. 120 mill. for å kunna fullføra arbeidet mellom Sande og Opoft. Bompengetakstane må aukast for å koma i mål med det! Så skar han av snora, og erklærte vegen for opna.

Deretter rulla to bussar av gårde, fylgt av to veteran-lastebilar, som slikt var med og knytta band mellom gamal og ny tid.

Turid



Klar til start på den nye veien!



Veien åpnes. Fra venstre ser vi Lyngdals ordfører Hans Fredrik Grøvan, fylkesordførar Thore Westermoen, vegsjef Andreas Setsaa og Farsunds ordfører Margit Brøvig

ÅRSBERETNING FOR AGDER MOTORHISTORISKE KLUBB 2006

I **2006** har **AMK`s styre** bestått av **følgende personer:**

Formann: Håkon Omland

Nestformann: Olav Hægeland

Kasserer: Bernt Erik Olsen

Sekretær: Carl Bugge

Styremedlemmer:

Arnfinn E. Olsen, Trond Toftland

Varamedlemmer:

Lise Marit Ljosland, Rolf Venheim.

I løpet av året har det vært 6 styremøter der også varamedlemmene har deltatt.

Medlemsmøter

Det ble som vanlig arrangert månedlige medlemsmøter både i øst-, vest- og sentrumsregionen i vinterhalvåret. Oppmøtet har stort sett vært brukbart, selv om det kan synes å være lavt i forhold til antall medlemmer i klubben. Styret vil arbeide mer med utvikling av møtene for å gjøre disse mest mulig interessante for flest mulig av medlemmene. I mars 2006 hadde vi besøk fra LMK hvor det ble gitt orientering om veteranforsikring, først i et separat møte med forsikringspersonell og styre, deretter et godt besøkt medlemsmøte.

Arrangementer

Vårmonstringen på Fylkesmuseet ble i år besøkt av 108 kjøretøyer i et ikke helt godt vær. Stemningen var imidlertid meget god og det ble delt ut 5 restaureringsplaketter, til 4 biler og en motorsykkel. Foreningen «Livsglede for eldre» møtte frem og mange av de eldre fikk anledning til en kjøretur i biler de husket fra sin ungdom. Svært populært.

Kristi Himmelfarts-turen i Aust-Agder 25. mai samlet dette året over 200 kjøretøy, alt fra tohjulinger til store lastebiler, i et riktig fint vær. Turen gikk via småveier til Nes Verk og videre til den tradisjonelle avslutningen i Froland. Utsikten-turen i Kvinesdal 5. juni ble gjennomført med over 50 biler og en fin kjøretur gjennom Hægebostad og Eiken og med slutt i Korshavn hvor det ble trekkspill-musikk og dans på brygga. Også denne dagen var været meget bra. Norgesløpet ble gjennomført på Voss dette året, og mange AMK'ere hadde funnet veien hit. Et par av

våre medlemmer fikk til og med premie med seg hjem!

Trekkferjefestivalen 17. og 18. juni ble som vanlig et vellykket arrangement med stor deltakelse begge dager, selv om været på søndagen var noe truende. Et fint veteranløp på lørdagen gikk gjennom de sentrale deler av Søgne og på den måten fikk mange nyte synet av de fine bilene. Listamuseet arrangerte i samarbeid med AMK et veteranreff 2. juli i forbindelse med at museets Renault fylte 100 år. Her deltok 40 kjøretøyer i løpet. Kvinesdal hadde også en veterantur 2. juli i forbindelse med Utvandrerfestivalen, arrangert av lokale AMK-medlemmer. Motorsøndag på Nes Verk 2. juli samlet 34 kjøretøyer, og det var konkurranse og utstilling her. Bygdeutstillingen i Åseral 23. juli hadde som vanlig invitert AMK til kompefest, og før dette var det AMK-gudstjeneste i Åseral kyrkje. AMK-ere fylte kirken helt opp, og de fleste som medvirket i gudstjenesten hadde AMK-bakgrunn. Kompefesten samlet også stappfull sal og kompene var som alltid uvanlig gode. Frolandstreffet 5. august er etter hvert blitt en tradisjon og denne gang var det over 50 kjøretøyer som hadde møtt frem. Rallye Tronåsen ble 12. august arrangert for 6. gang i moderne tid og det var 249 kjøretøyer som stilte til start på Sira. Løpet ble uvanlig vellykket og hadde svært bra vær. Dette arrangeres i et meget godt samarbeid med Gammelbilens Venner i Stavanger.

Delemarkedet på Birkeland 19. august ble dessverre rammet av sommerens eneste virkelig voldsomme regnvær, noe som nok reduserte oppslutningen en god del. Imidlertid var det mange selgere og generelt god stemning, særlig når Bjøro Håland underholdt fra scenen. Åpen dag på E 39 19. august var et arrangement i forbindelse med den nye veitraseen over Kvinesheia. Her deltok mange av AMK-medlemmene i vestfylket, nesten 50 kjøretøyer. Setesdalsbanen hadde sin avslutningssøndag 27. august i samarbeid med AMK. Her stilte veteranbiler opp på Røyknes og kjørte tur til Nome-land Kraftstasjon med togpassasjerer som ønsket det. Her kunne det godt vært flere veteranbiler med, men det får bli neste gang! Hyggetur med psykisk utviklingshemmede ble gjennomført 3. september med biltur fra

Kristiansand til Evje, og retur via Iveland. Ikke så mange fremmøtte her heller, men alle våre gjester fikk plass i bilene. Dyrskuet i Lyngdal ble arrangert 2. og 3. september og her hadde AMK også en finger med i spillet, med utstilling av gamle traktorer, maskiner og stasjonærmotorer. Delemarkedet på Beaulieu i England ble besøkt av 23 AMK-ere på fellesreise som AMK hadde tatt initiativet til. Det ble en fin uke for alle! Sensommerturen i øst 17. september, som markerer avslutningen på den aktive kjøresesongen, samlet over 40 kjøretøyer som tok turen fra Nes Verk til Åmli og tilbake mot Froland. Julemiddag ble holdt på hotell Dølen på Evje 25. november, dessverre med dårlig oppslutning. Imidlertid hadde de det hyggelig, de som var samlet!

Styret er tilfreds med aktivitetsnivået men finner det beklagelig at vi opplever at flere arrangementer foregår på samme dag. Styret vil overfor våre samarbeidspartnere fremheve at litt langsiktig planlegging og samordning er en betydelig fordel. Dette vil eventuelt også trekke flere deltakere til hvert enkelt arrangement.

Fjærbladet

kom som vanlig ut med 10 utgaver i 2006. Til tross for at klubben også har egne hjemmesider på Internett (www.a-m-k.net), satses det fortsatt på «Fjærbladet» som den viktigste informasjonskilden og bindeleddet til medlemmene. Det legges derfor ned mye ressurser og arbeid for å gjøre bladet så attraktivt som mulig. Opplaget er for tiden 900. Klubbens hjemmeside blir ikke brukt så mye som ønskelig, og det medlemsforum som ble etterspurt og derfor opprettet, har heller ikke tatt helt av. Snarere tvert om.

Tromøyruta

Restaureringslaget Den gamle Tromøyruta vedtok høsten 2006 å avslutte sitt arbeid og overføre ansvaret for bussen til AMK i henhold til restaureringslagets vedtekter. Styret for AMK har akseptert at AMK påtar seg ansvaret for ferdiggjøring av bussen og har i første omgang bevilget midler til utvendig ferdiggjøring.

Medlemmer

AMK hadde ved årsskiftet 880 medlemmer mot 850 pr 01.01.06. Medlemstilgangen i 2006 var 74. Dessverre ble 44 medlemmer strøket, hovedsakelig på grunn av manglende innbetaling av årets kontingent, men også grunnet dødsfall og flytting fra Sørlandet. I forbindelse med Rallye Tronåsen ble det

gjennomført en liten medlemsverving av deltakere fra Agderfylkene som ikke var med i AMK, med godt resultat. Mange av medlemmene i AMK har i årevis trofast stilt opp som medhjelpere og funksjonærer ved klubbens arrangementer. At de samme personene blir spurt gjentatte ganger, må sees på som et kompliment for vel utført jobb. En hjertelig takk til alle villige hjelpere! Styret vil igjen oppfordre medlemmene til å komme med forslag og innspill til nye eller eksisterende aktiviteter.

Styret vil med dette takke for året som er gått og ser frem til mye hygge med veteran-hobbyen også i 2007.

ÅRSBERETNING FOR TREKK- FERJEFESTIVALEN 2006

Komiteen har bestått av Liv Anita Strædet, Sølve Strædet, Jarl Erland, Christoffer Erland, Kai Erland, Hans Martin Klovland, Asbjørn Føreid og Stein Tønnessen

Festivalen gikk over dagene 15. og 16. juni. Det har i løpet av året vært 12 komitemøter og 6 dugnader på ferja.

Det er nå murt opp permanente ferjeleier på begge sider, og det er bygget ny billettbu på Holmen-siden. I årets festival hadde vi fokus på brannbiler og vi fikk god støtte fra både private og offentlige til å stille ut 7 biler.

Også i år har vi vært avhengige av at klubbmedlemmer er med som funksjonærer for å få det hele til å gå rundt, så komiteen takker de ca. 80 frivillige som drev festivalen, uten dem hadde det vært en umulighet.

REGNSKAPSOVERSIKT 2006

Drift	Inntekter	Utgifter
Salg av diverse materiell	2.250,00	
Annonseinntekt Fjærbladet	5.000,00	
Overskudd Delemarkedet 2006	37.664,40	
Overskudd Rallye Tronåsen 2006	10.556,50	
Andel av overskudd, Dyrskuets i Lyngdal	5.837,00	
Overskudd Trekkferjefestivalen 2006	18.951,00	
Provisjon LMK-forsikring	5.500,00	
Refusjon av merverdiavgift	7.232,11	
Medlemskontingent	196.730,00	
Renteinntekter	3.259,00	

Innkjøp av materiell og rekvisita	12.575,00	
Utgiftsdekning til styret	16.000,00	
Lokalleie	23.000,00	
Trekkferja, drift	31.262,05	
Delemarkedet, drift	1.078,20	
Tromøyruta, drift	6.994,90	
Diverse godtgjørelse og utgiftsdekninger	4.000,00	
Regnskapsførsel	2.000,00	
Trykkeriutgifter	142.089,06	
Portoutgifter	46.589,62	
Netto møteutgifter	11.005,98	
Utgifter til årsmøte 2005	8.388,00	
Reisegodtgjørelse LMKs landsmøte	5.000,00	
Annonser og internett	3.838,00	
Gaver og premier	15.749,00	
Kontingent til LMK	8.500,00	
Øvrige kontingenter	500,00	
Forsikringer	4.192,00	
Bankgebyrer	277,50	

Underskudd drift 2006	50.059,30	
	343.039,31	343.039,31

Balanse

Trekkferje	1.000,00	
Varebeholdning	15.000,00	
Bankinnskudd	155.553,75	
Gjeld		0,00
Egenkapital		171.553,75
	171.553,75	171.553,75

Månedens bil:

Månedens bil ble innkjøpt på dyrskuet i Lyngdal i høst av AMK's formann Håkon Omland. Den står nå foran en kosmetisk overhaling og oppfiksing, men er teknisk i ganske god stand. Bilen har en litt spesiell historie, spesielt for den nye eieren.

Peugeot'en ble kjøpt ny i Dunkerque i Frankrike av Carl Larsen, som var norsk konsul i den kjente «fiskerbyen» St. Malo på Kanalkysten. Da konsulen trakk seg tilbake i 1964 og flyttet hjem til Norge – til Flekkefjord – bygget han seg hus som nærmeste nabo til familien Omland. Håkon husker dermed denne bilen helt fra han var gutt.

Etter konsulens bortgang ble bilen stående i garasjen og ble først solgt i 1996 etter at konsulinnen også var død. Den havnet i Lyngdal, hvor den etter hvert ble stående lagret inntil den altså ble solgt i fjor høst. Under en gjennomgang av bilen da den var fraktet til Kristiansand, dukket det originale franske vognkortet fra 1962 opp i bunnen av hanskerommet. Det er såpass spesielt at vi gjengir det her på neste side. Som det går frem av bildene står fortsatt de franske skiltene på bilen. De norske skiltene var nok bare skrudd utenpå, og de kommer forresten snart på plass igjen!

Peugeot er den eldste familieeide bilfabrikken som fortsatt driver produksjon. Firmaet ble grunnlagt rundt 1725 og produserte mange forskjellige artikler de første 150 årene. Deretter kom sykler på programmet og i 1889 ble det bygget fire dampdrevne trehjuls biler. Siden har utviklingen gått sin gang og Peugeot er nå Frankrikes største bilprodusent.

Peugeot 404 ble formgitt av Pininfarina og ble presentert i 1960. Den har en motor på 1618 ccm med 80 hk. Den ble også helt fra starten av levert med dieselmotor: 404 ble produsert helt frem til 1975 og til sammen i 2.752.137 eksemplarer.

Månedens bil er den mest eksklusive varianten av 404 på det tidspunkt den ble solgt, med metalliclakk, stål skyvesoltak og skinninteriør.



Peugeot 404 Grand Luxe Berline 1962 modell



Garasje-samling

Via mobiltelefon utgjekk det melding om garasje-samling hos Inge Bråtlund, 21.11.06. Kva gjekk dette ut på? Dette måtte undersøkast! Det viste seg at Inge hadde fått hand om ein «ny» gamal Trygg-motor - 1936 mod. - som han ikkje kunne få i gang åleine, og dette trong hjelp til. Men først vanka det kaffe og kaker, det smakte godt, for ute var det rått og kjøleg.

Å få start på denne motoren, viste seg å verta ei krevjande oppgåve. Til tross for at 8-10 mann gjorde sitt beste, og pappa Jan kom med instruksjonsbok: Ein smurde med olje, ein fylte drivstoff, skitfevis svinga mannfolka på det tunge svinghjulet. Kommenterar: Han gnister! Grei kompresjon! For mykje kompresjon! Maskinen pusta og pesa, det same gjorde mennene. All innsats til tross: motoren starta berre nesten!

Fleire stakk innom i løpet av kvelden, og kvar gong måtte den store garasje-porten skyvast opp og ned, for ute var det kaldt, og her mangla ei lita dør. Dette er tungvint i det lange løp. Inge, som hadde



Trygg-motoren starta nesten, men berre nesten...

tids nok med motoren, fann fram ei motorsag og gav utfordringa til dei framømte, om nokon kunne hjelpa han med å saga hol i veggjen til ei lita dør. Tom Even Torkildsen let seg ikkje be to gonger. Han tok saga og sette i gang, snart var der eit hol å koma seg inn i. Så fekk i alle fall Inge det ønsket oppfylt, og han kvitterte fornøgd med: «Dette var eit etterlengta hol!» Det kan me godt forstå, ei lita dør høyrer med i ein fullverdig garasje.

Turid



Kaffe og litt å bite i høyrer med!



Ny dørøpning vart kjøpt fiksa

NUMÉRO D'IMMATRICULATION
6093 CN 59

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION
DE MISE EN CIRCULATION DE VÉHICULE A MOTEUR

Département: NORD Date: 16 MAI 1962

M. LARSEN CARL, Profession: CONSUL DE NORVEGE
(Nom et prénom)

Adresse: 20 PLACE TURENNE, Commune: MALO LES BAINS
(N° et rue)

Genre: VP, Carrosserie: CITO

Marque: PEUGEOT, Type: 404, N° dans la série du type: 4202 769, Source d'énergie: ES
Le Préfet, Puissance administrative: 9 CV, assises: 5/6, Poids total autorisé en charge: , Poids à vide: , Charge utile:

La date de mise en circulation: 16 MAI 1962, Révisé le: , N° d'immatriculation: NEUP

6093CN 59
NUMÉRO D'IMMATRICULATION

N.B. - Tout changement entraînant sur ce véhicule une modification des caractéristiques ci-dessus doit être déclaré à la Préfecture qui a délivré la carte grise (D. du 10-7-54)



Her serverast deilig julemat



Gutta frå Aust-Agder koste seg ved desserten

Førjulskos i Lyngdal

Rosfjord skulehus er pynta til fest, på bordet: rød duk, kristtorn, levande lys, levande blomar, juleserviettar, julebrus og kaffe, - i taket parafinlamper. Det skaper ein lun, hyggeleg atmosfære. Inn strøymen feststemte menneske frå alle kantar, enda til fire glade gitar frå Aust-Agder: Pytten, Loll, Helge Birkedal og Oddvar Tørvolt. Me her borte set stor pris på å få besøk frå ein annan krins, hyggeleg at de ville ta dykk tid til å reisa lang veg for å vera saman med oss! De er spesielt velkomne!

Her møtte og nye medlemmer frå distriktet: ei dame frå Lyngdal: Trudi Z, og to mann frå Sirdal: Johannes og Tor. Ekstra velkommen til dykk og! Me treng støtte frå nye medlemmer. Så var tida inne, - Olav ønska vel møtt til fem damer og tretti menn, og alle plasser var tatt i bruk. Fint at interessen er så stor!

Kunngjeringar:

Medlemsmøtet 31. januar 07 blir ein minidelemarknad, som før omskrive i Fjærbladet, muleg tur med veteranbuss neste år, det kjem me i så fall tilbake til, Toralv K. Birke-land nytta høvet å gjera kjent at den såkalla



Også laget yngste deltakar hadde det gildt

Utsikten-turen 2007 blir den 03.06.07. Det blir samling på Liknes, Kvinesdal kl 12.00 i staden for på Utsikten, sidan der føregår storstilt utbygging på denne tida. Avreise kl 13.00 til Knaben.

Julemat

Snart begynte ei fin matlukt å siva inn i lokalet. I år var det ungdoms-bedrifta «Ber enn chips» v/Kvinesdal vidaregåande skule, 2. år innen hotell- og restaurantlinja, som hadde fått ansvaret for maten. Denne bedrifta tel i alt fjorten elevar, dei lagar mat både til kantina på skulen, til lag og foreningar, til julebord m.m. Til Lyngdal møtte to elevar: Linn Therese og Siv Anita, med lærar Turid Kalleberg. Dei stilige, blide jentene serverte oss varm, nydeleg jule tallerken, ribbe og medisterkaker m/ tilbehør. Etterpå fekk me meget god dessert, karamellpudding og riskrem m/tilbehør, og kaker, alt laga frå botnen av. Det var mat av første klasse, og folket koste seg ordentleg godt. Det sette ein absolutt spiss på kvelden, maten har jo veldig mykje å bety ved eit slikt høve. Me vil gjerne retta ei spesiell takk til «Ber enn chips», som til tross for manglande fasiliteter på kjøkkenet på Rosfjord, løyste oppgåva på ein framifrå måte! Me er sikre på at dei vil lukkast vidare i si yrkeskarriere!

Ein hyggeleg gest

Som ei avslutning på eit hyggeleg måltid, tok Helge Birkedal utfordringa frå Olav, og heldt ein fin tale. Damene fekk mange gode ord og ros for å støtta både mann og klubb. Takk skal du ha, Helge!

Musikk

Høyrer med i festleg lag. Her var fleire

med trekkspel/toradar: Toralv Skoland, Jack Eitland, Ernst Hansen og Andreas Forgard. Nå spela dei opp med gamaldans-melodier så det svinga i veggene, det set farge på eit arrangement, takk skal de ha!

Lysbilette

Underteikna hadde gjort klar ein lysbilette-serie frå året som har gått. Det var følgende reportasjer: AMK-vest: vårmøtet hos Inge, Utsiktenturen, opningsarrangementet av ny E 39. Qvaas Traktorlag: lokal og nasjonal pløyetevling. Båttrekking over Listeid, Spangereid-kanalen. Natur og kultur, Lista, m.m. Forhåpentlegvis ein interessant og allsidig samansett serie.

Utlodning

For å styrka økonomien var det lagt opp til ei utlodning, der overskotet skal gå til eit telt for AMK. Her var både spylevæske, skrujern, ein liten, flott veteranbil, nissar, julestjerner og fruktkorger å vinna, og folk tok godt med lodd. Snart var trekninga i gang, og det gjekk greit. Olav - 12 år, vant bilen, det passa utmerket! Og alle gevinstante blei godt mottatt.

Avslutning

Til slutt hadde Olav valgt å visa sitt stjerne-filmopptak frå året som har gått: Kåre Udland og snøbrøytinga med Ford AA 1929 mod. Det er jo fleire gjester her i kveld som ikkje har sett denne fornøyelege video, mens dei øvrige ikkje har noko i mot ein reprise. Mang ein god lått var å høyra under framvisinga!

Takk for ein gild kveld! Takk til alle som kom, og takk til alle som har bidratt spesielt! Takk for i år!

Turid

Julemiddag på Evje

Den 24. november hadde klubben invitert til julemiddag på hotell Dølen på Evje. Dessverre var ikke oppslutningen like god som året før, og ble ytterligere redusert på grunn av sykdom, men de som var der, koste seg og hadde det riktig hyggelig.

Det ble servert deilig mat, og utover kvelden gikk praten livlig mellom bordene. Det er jo greit å kunne møtes på denne måten en gang imellom. Billedkavalkaden på denne siden gir et inntrykk av stemningen. Kanskje det skulle kunne dukke opp noen flere deltakere til neste jul?



Å KJØRE CABINSCOOTER - FRA EI GAMMEL INSTRUKSJONSBOK



Hvem har prøvd en ekte Messerschmitt? Det er en nokså selsom opplevelse. Litt fra instruksjonsboka til KR 200 kan gi et inntrykk av enkelte spesialiteter. Det første er selvsagt å komme seg inn i kjøretøyet. Det står greit forklart i instruksjonsbokas innledning:

Å komme inn i cabinscooteren

Å komme inn i og ut av cabinscooteren er ganske annerledes enn for alle andre kjøretøyer. Før du åpner toppen, vær sikker på at det er tilstrekkelig plass til høyre, dvs på motsatt side av cabinscooteren. Løft toppen langsomt og vipp den over til høyre inntil lærreima er strukket ut. Og nå – sitt ned slik: Vipp setet opp. Vri styret litt mot høyre. Plasser høyre fot langs midtlinja på golvet i cabinscooteren. Sitt ned. Plasser nå venstre fot inne i cabinscooteren. Strekk begge føttene framover. Nå – og først nå – hold begge hendene på rørrammene på sidene, lett på kroppen og la setet vippe framover.

Deretter følger en utmerket beskrivelse av doningens kontrollorganer, både instrument(er), lamper, brytere, hendler og pedaler.

Og så: Sjekk før kjøring

Luftrykket i dekkene har stor betydning for dekkenes levetid og er også viktig for fjæring og kjøreegenskaper. Korrekt luftrykk: Forhjul: 1,0 atm/15 lbs per sq in
Bakhjul: 2,0 atm/30 lbs per sq in
Reservehjul: 2,0 atm/30 lbs per sq in

Legg merke til at det skal være dobbelt så høyt trykk i bakhjulet som forhjulet.

Videre:

Bremsene bør testes umiddelbart etter start ved å trykke lett på pedalen.

Undertegnede kommentar: Ved et lett trykk på bremsepedalen skjer det i virkeligheten ikke noe som helst. Her er det mekaniske bremsesystemet som krever krefter fra sterke mannebein!

Så skal vi se hvordan vi får til en: **Start**
Åpne drivstoffhendelen (mot høyre ned), sett tenningsbryteren inn og vri den til stilling «I», dvs til tenningsstillingen. Den røde kontrollampa vil lyse. Bryterarmen er nå i posisjon for drift framover. Ved å vri tenningsbryteren videre, mot motstanden fra ei fjær, til posisjonen «II» koples startstrømmen inn og motoren vil starte. Så snart motoren har startet, returnerer tenningsbryteren til stilling «I» på grunn av fjærbelastningen. Når motoren når et visst turtall, vil den røde kontrollampa slukke. Dette indikerer at dynamoen nå fungerer som en generator og forsyner batteriet med strøm.

Egentlig ikke så annerledes enn det vi kjenner fra dagens biler med tenningsnøkkel. Men det er vel heller få av nyere instruksjonsbøker som omtaler det slik i detalj. Men her kommer en ganske original vri:

Reversering

Tenningsnøkkelen kan i stilling «0» trykkes litt inn mot en fjærbelastning. Da kommer tenningen i reversposisjon, og den grønne/blå

kontrollampa for revers vil lyse. Som for kjøring framover må nå nøkkelen vris til posisjon «I». Dette kopler tenningsstrømmen til avbryterarmen for reversdrift og kopler den fra avbryterarmen for framoverdrift. Nå vil også den røde ladekontrollampa lyse i tillegg til den grønne/blå reverslampa. Slipp nøkkelen når motoren har startet, og den vil forbli i «revers»-posisjonen. Når motoren når et visst turtall, vil både den grønne/blå og den røde kontrollampa slukke. Når tenningsnøkkelen vris tilbake til posisjon «0» fra posisjon «I», vil bryteren springe opp til posisjonen «0» for framoverdrift og motoren er klar til å gå forover igjen.

VIKTIG! Skifte fra framoverdrift til revers og motsatt gjøres bare når motoren er helt stanset. Vri tenningsbryteren til «0», vent til motoren stanser; bare da kan gearene legges inn og det kan startes opp framover igjen.

Dette betyr at Messerschmitt har de samme fire gear bakover som forover, og i prinsippet kan reversere i 100 km/t. Hvem tør det? På slutten av en omtale av KORREKT GEAR-SKIFTE finner vi følgende formaning:

Cabinscooteren kan i virkeligheten kjøres ganske behagelig på lavere turtall. Spesielt vil alle erfarne kjøpere ta hensyn til dette i tettbyggelser, hvor en prøver å lage så lite bråk og eksos som mulig.

Innkjøring er viet behørig omtale. Men det kan jo likevel skje noe:

Hvis du i innkjøringsperioden skulle oppleve at farta på cabinscooteren din minsker og at motoren arbeider tungt, og det ikke er noen stigning eller hard motvind som kan være årsak til dette fenomenet, så løft foten fra gasspedalen samtidig som du løser ut clutchen. Hvis motoren da fortsetter å gå greit på tomgang, er det ingenting galt, og

du kan fortsette å kjøre. Men hvis motoren stopper straks clutchen løses ut, så la cabinscooteren stanse av seg selv og la den stå i noen minutter, slik at motoren får tid til kjøle seg ned. Ellers, hvis du fortsetter å kjøre, kan stemplet klemme seg fast med en skurrende lyd. Også hvis det skulle inntreffe, trenger det ikke å være skjedd noen stor skade. Hver fastklemming lager klart synlige, tydelige merker på stemplet. Men hvis du kjører forsiktig, vil disse merkene slipes bort etter som tida går. Bare hvis stemplet har kjørt seg fast flere ganger etter hverandre, trenger stemplet og sylindren å tas ut og repareres på en SACHS servicestasjon. *Greit å vite, ikke sant?*

Så kommer et «morsomt» avsnitt, som cabinscooter-pilotene nok gjorde klokt i å legge merke til. Forøvrig: Har noen av leserne lagt merke til den ekstremt effektive lydtemperen når Messerschmitt stiller til vårmønstring eller andre av AMK's samlinger?

Støysvak kjøring

Alle SACHS-motorer har ekstremt effektive lydtemperer, både for innsugnings- og eksoslyd. Men de beste lydtemperer som fins, kan ikke hindre kjøretøyet ditt i å lage mer støy når du kjører gjennom ei bygata eller i et smug enn ute på landeveien. Husk på at du kan kompensere for slike lokale forhold ved fornuftig bruk av gass og gear. Dette kommer spesielt til anvendelse når du kjører litt friskt og likevel ikke har lyst til å bli grepet av «lovens lange arm».

Det er også greit med litt informasjon om Baksetet

Baksetet er konstruert for å romme en voksen og et barn. Det er delt i to deler – en bred og en smal del. Begge deler kan løftes opp for å gi nyttig plass. Alternativt kan bare høyre del av setet løftes for å gi mer plass for bagasje. *Tenk det: en voksen og et barn, eller mer plass for bagasje!*

Etter kjøreturen gjelder det

Å komme ut av cabinscooteren

Forsikre deg før du går ut, om at det er tilstrekkelig plass til å åpne topphatten på høyre/motsatt side av cabinscooteren; da kan du klatre ut med omvendt prosedyre i forhold til da du klatret inn. Også nå bør styret dreies litt til høyre. Hvis du vil hjelpe din baksetepassasjer med å komme inn i eller ut av cabinscooteren, så tilby ham din venstre hånd når du selv sitter i forsetet.

Instruksjonsboka inneholder naturligvis en skikkelig beskrivelse av vedlikehold av cabinscooteren, både utvendig, innvendig og mekanisk. For eksempel dette:

Luftinntak

Luftfilteret skal gjøres reint etter en viss periode, for eksempel hver 1 000 km, avhengig av hvor mye støv den blir utsatt for. Filteret bør gjøres reint i bensin, parafin eller dieselolje og så fortrinnsvis blåses igjennom med trykkluft. Dypp filteret i bensinoppløst motorolje før det settes på plass igjen. La overflødig olje få dryppe av.

Eller dette: Fjerning av koksing

I enhver motor vil en del av smøreolja brenne og danne koks (olje-karbon), som blir avsatt på alle deler som kommer i kontakt med flammen eller med eksosgassen. Dette karbonet må fjernes fra tid til tid, og aldri seinere enn når motorkrafta begynner å falle av, eller motoren begynner å «banke» eller, på tross av korrekt forgasserinnstilling, viser en tendens til å gå i firetakt. I de fleste tilfeller vil fjerning av koksing være nødvendig etter 3 500-5 000 km. For å fjerne koksen, fjern viftehusedekselet og skru av sylindertoppen. Bruk et redskap som ikke er altfor skarpt, f. eks. en skrutrekker eller ei skraper, til å fjerne koksen fra innsida av sylindertoppen. Denne rensingen kan gi tilbake toppen metallglans. Fra stemplet bør du imidlertid bare fjerne det som er av løse, brunsvide flak; dette gjøres best med en stålborste. Det faste, sortbelagte olje-karbonbelegget på stemplet bør få bli igjen – det beskytter stemplet mot overoppheting, og hindrer på den måten at det skal skjære seg.

Når det gjelder tekniske beskrivelser, ser det ut til at de gamle instruksjonsbøkene var minst på høyde med dagens. Hvem kjenner slike tekniske detaljer om gearkassa på sin bruksbil?

Gearkasse

Gearkassa er av lettmetall og har fire deler. Den består av de to midtre delene av huset, høyre sidedeksel og viftehuse. De to midtre delene av huset inneholder veivaksel og det firegearskiftearrangementet. Viftehjulet er festet på svinghjulet. Viftehusedekselet er festet på motorhuset. Bak venstre deksel er kjededrevet, som løper i oljebad, fra veivakselen til mellomakselen og også til clutchen. I dette dekslet er i tillegg avbryterarm-enheten plassert, lett tilgjengelig fra utsida.

Og videre:

Veivaksel

Veivakselen er kromet for å passe til stempelets og mellomakselens fram-og-tilbake-bevegelse. Motvektene på siden er dekket av sirkelrunde plater for å redusere fareområdet i veivhuset vesentlig. Den smidde lettmetallmellomakselen løper i lukkede rullelager.

Clutch

Clutchen på mellomakselen er en fire-skivers platekopling, som opereres ved hjelp av motorens clutchhendel via en spindel og en settskrue.

Til slutt, hvis noen tror en Messerschmitt cabinscooter er et noe utrygt kjøretøy i trafikken, kan vi oppklare med følgende sitat oversatt fra den svenske utgaven av instruksjonsboka:

Sikkerhet

Messerschmitt ser lett og elegant ut og kan derfor kanskje synes litt ømtålig. Men i virkeligheten er karosseriet usedvanlig sterkt. Det er for det første laget helt og holdent av kraftige stålplater som er sveiset sammen til meget sterke karosseri-hoveddeler. For det andre er frontpartiet, som jo i de fleste tilfellene må ta opp et kollisjonsstøt, spesielt sterkt. Dette beror ikke bare på den kraftige platekvaliteten, men også på den nesten kuleformede velvingen, som tar opp meget store krefter før den deformeres – samme prinsipp som buevelvinger i en bygning. Dessuten kan karosseriet på grunn av sine betryggende dimensjoner uten nevneverdig deformasjon motstå store kollisjonskrefter.

Ja-ja-men-sann!!! Greit å tenke på da det fra venstre kom en diger Jaguar, som tydeligvis hadde intensjoner om å kjøre rett over meg i Messerschmitt - hvis ikke jeg hadde stoppet.

Rolf Venheim

Alle foto: Thomas Sommerset



LMK INFORMERER: BEST I TEST!

Dagbladet offentliggjorde 23.11.2006 en test av 9 forsikringselskap. Tilbud ble innhentet på villa, innbo, bil, reise og hytte. Tennant og Gjensidige kom ut nesten helt likt (NOK 100 i Gjensidiges favør i Oslo og Grong, og for Ålesund litt mer.). De 5 dyreste var If, Terra, Postbanken, Sparebank1 og Vesta.

Men du som medlem av en LMK-tilsluttet klubb slår likevel Gjensidige og alle andre ned i støvlene! For din ekstra LMK-rabatt på 20% er nemlig ikke regnet med i denne oversikten! Det vil si at med det landsgjennomsnittet som her fremkommer vil du tjene nesten 3000 netto kroner på å flytte alle forsikringene dine til Tennant. Akkurat slik våre tall har vist i over et halvt år allerede. Ring Tennant på 22 47 91 10 i dag! Sjekk de lave premiene selv. Og les det neste her under som viser at Tennant også har de mest fornøyde kundene på skadebehandling.

FORSIKRINGSKUNDER MEST FORNØYD MED TENNANT!

Skadeoppgjør er svært viktig. Det er derfor svært hyggelig å lese kundeundersøkelsen for Tennant gjort i første halvdel av 2006. Hele 97 % av kundene oppgir å være fornøyd eller svært fornøyd med skadeoppgjøret. Sammenlignet med tallene fra de andre selskapene (75% - 85%) vises det tydelig at Tennant har de mest fornøyde forsikringskundene!

Skadeoppgjør er det området der selskapene får bevist hva de egentlig er gode for. En ting er kundeservice og premienivået. Et helt annen ting er opplevelsen du og jeg får av HVA som skjer NÅR en skade inntreffer. Vit at undersøkelser viser at Toyota-kunder er de mest fornøyde bileiere, år etter år. Da er også Toyota Nybilforsikring en del av spørsmålsstillingen, og den driftes faktisk av Tennant!

Vi har altså god grunn til å være fornøyde med det valget som LMK på vegne av klubbene og medlemmene har gjort. Til nå har også tilbakemeldingene fra klubbene inn til LMK vært svært positive.

LMK INFORMERER: REBESIKTIGELSE AV KJØRETØY

Det er vinter, og de aller fleste kjøretøy er godt inne i sin årlige vinterdvale. Når våren kommer vil mange tenke på den 10-års rebesiktigelse som skulle vært gjort på kjøretøyet. I løpet av vinteren vil LMK sende ut liste over rebesiktelser til klubbene, og ber klubbene være forberedt på at det kan bli mange. Det er nemlig slik at vi ligger 3 år etter vanlig tidsplan. Grunnen er at det var If som skrev ut listene over hvilke kjøretøy som skulle rebesiktes. Da det ble klart at LMK og If lå an til å avslutte samarbeidet, stoppet If utsendelse av listene med henvisning til personvern-lovgivningen.

LMK har derfor vært nødt til å gå gjennom hele arkivet på 9000 kjøretøy manuelt for å finne de riktige datoene. Disse må også sammenlignes med de aktive LMK-forsikrede kjøretøyene i Tennant. Kun kjøretøy i Tennant's databaser vil bli innkalt. De kjøretøy som fortsatt står i If vil dessverre ikke få sin dokumentasjon oppdatert.

HUSK;Vi må ha god dokumentasjon på kjøretøyet for at du skal være sikker på at opplysningene blir bevart for ettertiden, i tillegg til at du står sterkere dersom det skulle oppstå en diskusjon etter en skade. Bildene skal være i størrelse 10x15 eller 9x13, og digitalt kamera kan benyttes. Men da SKAL besiktigelsesmannen føre opp registreringsnummer, dato og sin signatur på baksiden av bildene. Bildene skal være av god kvalitet og fremkalt på genuint fotopapir fra laboratorium eller fargelaser.

Fra AMK's side vil det bli sendt ut brev til de bileiere dette gjelder, så snart klubben får liste fra LMK.

LMK INFORMERER: FORSIKRING I UTLANDET

Skal du hente hjem et kjøretøy fra utlandet som du har kjøpt der må du ha forsikring på det. Det kan du få ved å kontakte vår samarbeidspartner Tennant på 22 47 91 10. De ordner det du ønsker.

Et annet alternativ er Trafikkforsikringsforeningen www.tff.no. Telefon: 22 04 86 00. Dette er en forsikring som gjelder i alle EØS-land og i Sveits. Forsikringen kan kjøpes for minimum en måned og inntil ett år. Grenseforsikringen gir erstatning til utenforstående tredjepart for personskade og materielle skader, og til passasjer i den forsikrede motorvognen for personskade i overensstemmelse med lovgivningen i det land trafikkuhellet fant sted.

I Finland, Sverige og Norge dekkes også for personskade vedrørende den forsikrede motorvogn eller redningsutgifter etc.



Selges

1937 Kadett selges grunnet tid og helse! Bilen er en såkalt 1.åring, dette er den første utgaven av Kadett som ble laget! Den ble presentert høsten 1936 og produsert i ett år, til den ble erstattet med nytt endret karosseri høsten 1937, dette er derfor en ganske sjelden bil!

Bilen er 95% komplett, men noe demontert – motor og girkasse er tatt ut og bør nok gjennomgås før montering.

Det følger det med de delene som fulgte / gjør bilen ca 95% komplett slik jeg kjøpte den. Det som da mangler er en noen vindruter som er knuste og må erstattes + deler som er utslitt/ødelagt som må erstattes! Bilen har papirer OK.

Dette er en meget enkel og takknemlig bil å skru i, kan evt. fremskaffe noe verksted manualer! Foruten tilhørende deler kan også en del ekstra deler medfølge. Ring eller mail for mer info! John Otto, tlf: 90 96 10 02, epost: notto@c2i.net

Selges

Wiederøes Lillebror 1964 modell til salgs. Meget god stand med stort fortelt. Helt nye skjermer (ulakkerte) følger med. Du merker nesten ikke at den henger bak bilen! Pris: 10.000,-. Henv. Kjell-Ivar Søreng Kjell-ivar.soreng@c2i.net eller tel. 92 82 50 91



Selges

Mazda 929, 1988 modell, en eier, aldeles nydelig, rustfri, nesten som ny å regne. Prisen diskuteres. Henv. Johnny Hausland, tlf. 91 30 30 53



VIGE Interior
Ægirsvei 1 B - 4632 Kristiansand
Telefon 38 09 46 70

Nye medlemmer i AMK siden sist

Vi ønsker de nye medlemmene i AMK hjertelig velkommen i klubben!

Frank Hansen, Selåsvatn
Torhild Bjørnebak, Selåsvatn
Tore Tønnessen, Kristiansand
Jan Ivar Torgrimsen, Fevik
Guttorm Nordbø, Arendal
Kristian Ose, Byglandsfjord
Henrik Birkenes, Birkeland

Selges

Chevrolet Caprice Classic 1977 modell i meget god stand. Henv. Alf Bringsjord, Lyngdal, tlf. 38 34 36 70

Kjøpes

Sidegardiner til 1929 Chevrolet Touring ønsket kjøpt uansett tilstand. Tlf. 90 65 54 42



Gumpens Auto Vest as
www.gavinfo.no

ABRAHAMSENS auto as

SØRLANDSPARKEN
Telefon 38 05 87 00

LANTZ AUTO A/S
4735 EVJE
AUTORISERT BIL- OG LAKKERINGSVERKSTED
NAF - VIKING
Kranvognservice Dag & Natt - Leiebil
Mobil: 95195000 Tlf 37 93 03 01

tele kiosken

PER HAGEN A/S
Mjåvann Industriområde - Tlf. 38 18 59 00

nordialog
Vi hjelper deg å velge riktig

SALMAKERVERKSTED
KARL V. SØRENSEN
Bil, båt, møbler, div.
Ålefjærv. 371, Kr. sand. Tlf. 38 19 80 20

Kristiansand Bompengeselskap

KRUSE SMITH

NOSTALGIA - IKKE BARE MED MOTOR!



Sender her et bilde fra den gangen det gikk an å kjøpe viftereim på bensinstasjonene. I dagens biler er det knapt nok viftereim, i alle fall må en være kiropraktor for å kunne skifte den.

Det var vel en tid på 60-tallet, da min bror fikk seg bil. Han var da 8 år eldre enn meg, og jeg er 54-modell. Han er fortsatt, i dag, 8 år eldre enn meg. Men tilbake til den tiden, da var det stor stas å bli med ham rundt i bilen, en 1962 modell Fiat 1300, som etter hvert ble byttet ut med en splitter ny Ford Cortina. Da var vi kommet til 1968.

Rundt den tiden var det rift om å få kundene til de forskjellige bensinstasjonene når

tanken skulle fylles. Shell delte ut mynter med forskjellige motiver, som skulle trykkes på plass i en plate med passende hull og med samme motiv påtegnet. Så var det å satse på at neste mynt passet inn i et ledig hull, slik at en kunne få samlingen komplett. Disse myntene har bilder av forskjellige fly og luftballonger, og har en historie for hver mynt på baksiden av plata. Betegnelsen var «Mennesket i rommet, fra den greske mytologi til månen».

Likeledes drev BP kundejakt. De små miniskiltene som kan sees på bildet delte de ut til kundene sine. Da var det bare å samle til en hadde hele den internasjonale serien komplett, så det var med stor spenning at vi rev av det tynne papiret rundt for å se om det denne gang ble utvidelse av samlingen! Det kunne være vi endte opp med flere av

samme slag, men noen ganger fikk vi 3-4 stykker av gangen, så det ble en del etter hvert. Jeg har tatt godt vare på disse samlingene, som alt annet. Jeg kaster ikke noe.

Så et godt råd til alle: Ikke kast noe, du vet aldri når det kan komme til nytte!

*Johnny Hausland
Vatnestrøm*