

GAMMELBIL -



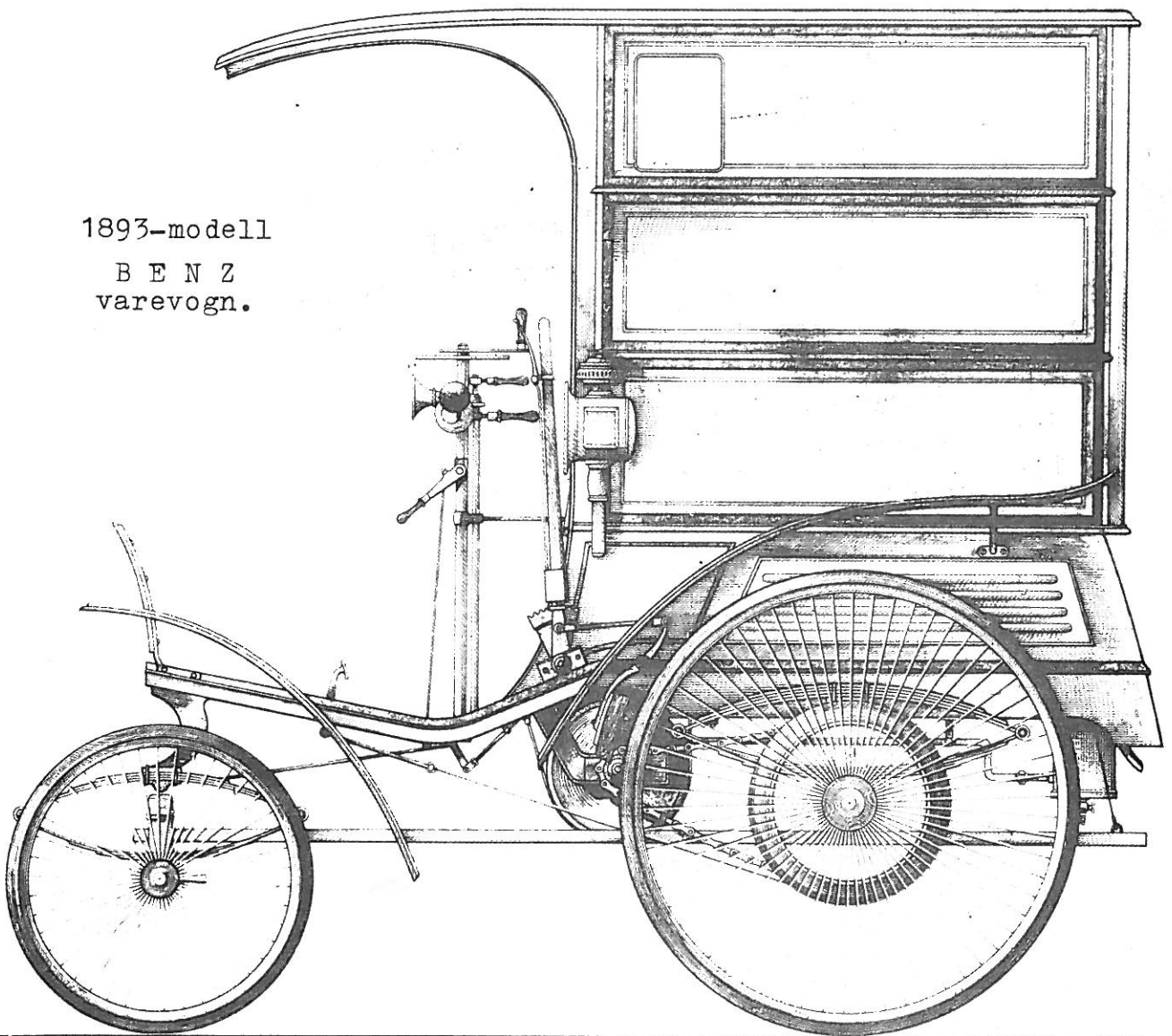
NR. 2 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*

1893-modell

B E N Z
varevogn.



Motorhistorisk klubb · Drammen

DETTE NUMMER INNEHOLDER -:
.....

- side 1: Forsiden: BENZ varevogn 1893.
2: Innholdsfortegnelse.
3: Redaksjonelt. Adresser.
4: Referat fra januarmötet.
5: MC-siden.
6: "Litt av hvert..."
7: --- " --- Referat fra årsfesten.
8: Div. klipp. Neste möte.
9: Månedens veteran. Flere klipp.
10: NVK's svar på åpent brev til utgivere av veteran-
bilaviser.
11: ----- " ----- + "TIPS"
12: MC-siden (forts.)
13-17: Henry's Lady "A" (1928)
18: Overgangstabell tommer-millimeter.
19: Annonsesiden.
20: Baksideannonsen.

- - - o o O o o - - -

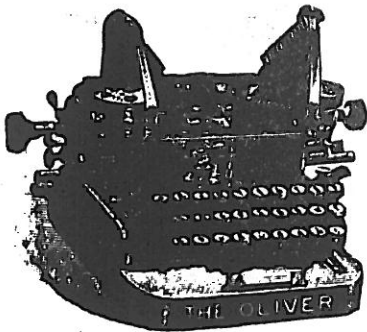
GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"
- samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler -

NR. 2/1975 (nr. 23) - Februar - 4. ÅRGANG

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN
(Benytt denne adresse ved abonnementsbetaling og øvrige henvendelser.)
ARSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



Redaksjonelt

År 1975 er ennå bare en måned gammelt, og ekkoet av alle ønsker om et godt nytt år svirrer ennå i luften. Allikevel fornemmer vi at en viss pessimisme ulmer i vårt sinn, og etterlater en tvil om at 1975 blir så godt som nyttårsønskene bærer håp om.

Året ble innledet med en kraftig prisøkning på nær sagt alle varer og tjenester. Bilindustriens vanskeligheter er ytterligere forverret. Arbeidsledigheten antar alvorlige dimensjoner i visse deler av verden. Matmangel, krig, naturkatastrofer, forurensning og overbefolkningstrussel er også poster som er overført fra forrige års "regnskap". Ressursunderskudd bebudes på en rekke områder; - neste mangelvare antydes å bli papir, noe de stadig stigende prisene på denne for en avisutgiver absolutte nødvendighet later til å bekrefte. Og, som om ikke ett dette alene var nok, så er det gudhjelp oss attpåtil "kvinneår" i år.....! Derfor har vi heller ikke formådd å moblisere den smule glede vi vel burde føle over regjeringens overveldende gave til bilfolket: - et par øres reduksjon i literprisen på bensin.

Skal vi om noen år med gru minnes de "harde 70-årene".....?

Ø.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193, Strømsø, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Box 174, 3430 SPIKKESTAD.
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN.
SEKRETER: Bjørn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN.
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN.
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA.
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN.

- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

MEDELEMSMÖTET 7. JANUAR 1975.
.....

Årets første møte i MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN ble avviklet tirsdag 7. januar, og salen ble også denne gang temmelig fullsatt. Mötet ble noe forsinket i starten, idet mange benyttet anledningen til å ordne medlemskontingenten. Klokken ble derfor 19.40 før formann Alf Bryhn kunne erklære mötet for satt.

Han innledet med å ønske de fremmötte alt godt i det nye året, og ønsket både "nye" og "gamle" velkommen. Av de "nye" (ialt 7 stykker) hadde noen allerede gamle kjøretøyer, mens de övrige håpet å skaffe seg dette etterhvert.

Formannen kunne så opplyse at styret har besluttet å annullere bestillingen på klubbmerker, ettersom leverandören nå har trenert saken så lenge at det synes å være meget tvilsomt at merkene i det hele tatt vil bli levert. Styret vil snarest söke å finne en annen og mer positivt innstilt leverandör.

Det ble videre referert en henvendelse klubben har mottatt fra Norges Automobilforbund's Drammensavdeling, som önsker deltagelse av 2 åpne gammelbiler for kjøring under et jubileumsarrangement i Drammen lördag 15. februar. Vinterföret tiltross var Gunnar Kristiansen (Ford T '27) og Finn Torgersen (Mathis '27) sporty nok til å ta imot utfordringen.

Formannen kunne så introdusere Norges Brannkasse's representant, Kolbjörn Brambani, som redegjorde for selskapets betingelser angående veteranbilforsikring. Han besvarte også en rekke spørsmål fra salen, og ryddet også av veien endel misforståelser med hensyn til adgangen til å benytte gammelbilen i mer "privat" sammenheng.

Deretter var tiden kommet til kaffepausen, og som vanlig ble det også solgt lodd til kveldens utlodning.

Etter kaffen var ordet fritt i "medlemmenes 10-minutt". Per-Jon Moen kunne opplyse at han har gode forbindelser med amerikanske firmaer, og han noterer gjerne bestillinger på veteranbillitteratur og broderte jakkemerker med ymse bilfabrikkers symboler. Per-Jon disponerer videre et utdrag av motorvognregisteret for Buskerud/Vestfold 1964, med adresser på daværende eiere av interessante merker og årsmodeller som da var registrert. Adressene stiller han velvillig til medlemmenes rådighet. Ellere ble det etterlyst forskjellige deler, som vi har tillatt oss å gjengi på annonseplass.

Per Bakke hadde også denne gang film og fremviser med, og viste først en lærerik fargefilm om "Riktig vinterkjöring". Mens han skiftet film, foretok man trekning i kveldsutlodningen. Deretter fikk vi se en reklamefilm i farger som viste Volvo-fabrikkens "BM" dumper's og hva disse duger til under ekstreme forhold verden rundt. Imponeerende var det, - selv om det kanskje vil gå noen år för dette er "motorhistorisk" stoff.

Dermed var klokken blitt 22.30, og siden ingeniör Sörensen fra BP (som hadde lovet å komme for å kåsere om olje) fremdeles ikke hadde innfunnet seg, gikk vi hjem.....

ref.

X-X

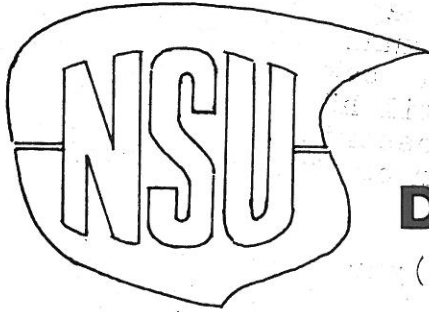
sagt.....:

"Noen lar seg skille fordi de har fått nok av sin mann, -andre fordi de ikke har fått det."

"Jeg trenger en leilighet som er så stor at min kone ikke flytter tilbake til sin mor, men samtidig så liten at hennes mor ikke flytter hjem til oss."

DET VAR EN GANG... Slik begynner de fleste eventyr, og slik begynner også dette. Det var en gang fire store motorsykkelfabrikker i Tyskland, -NSU, BMW, DKW og Zündapp. Tre av disse er den dag i dag ilive, forsåvidt som merkene fortsatt er å finne tanken på disse fabrikkenes mc-produkter. NSU er imidlertid definitivt borte fra tohjulsmarkedet, idet dette merket for noen år siden inngikk i det store Audi-NSU-Auto Union-konsernet. Tilbake lever bare minnet om NSU's storhetstid som ren motorsykkelfabrikk, og ennå finnes det bevart en rekke NSU-maskiner som pleies med kjærlige hender av sine entusiastiske eiere verden over.....

MC- SIDEN



- EN AV DE FIRE STORE

(Etter en spesialartikkel i "MC-NYTT" av ÅKE WREMP, fritt oversatt av Öivind Langeland.)

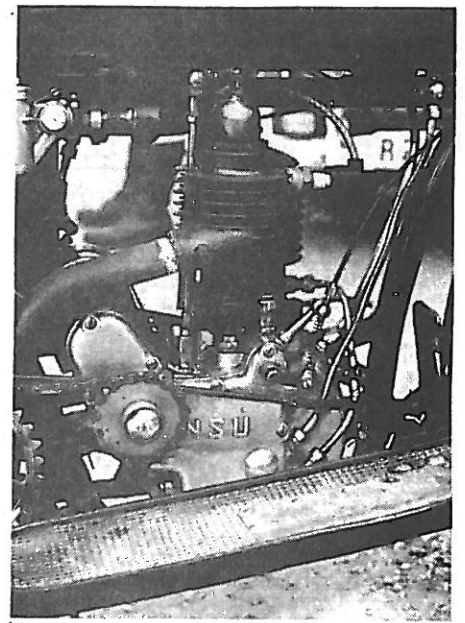
DET STARTET I NECKARSULM

I begynnelsen beskjeftiget NSU-fabrikken seg bare med tråsykler og delefabrikasjon for disse. Skrittet over til motorsyklene var imidlertid ikke så stort ved sekelskiftet, -det var nesten bare å montere inn en hjelpe-motor i rammen. Det gjorde da også NSU, og kunne i 1901 presentere den første tyskbygde motorsykkelen. Motoren kom riktignok fra nabolandet Schweitz, det var en Zedel på ca. 1½ hk; -stor nok til å gi maskinen en fart på omlag 40 km/t.

Allerede da lå fabrikken i byen Neckarsulm, og bokstavene i firmanavnet indikerer også dette. I årenes løp har navnet gjennomgått visse forandringer, - en tid het fabrikken N.S.U. Werke A.G., og inntil den siste store industrifusjonen var firmanavnet NSU Motoren-werke AG. Fabrikken har imidlertid hele tiden ligget i Neckarsulm.

De første periodene i NSU's liv er -sett i moderne perspektiv- relativt uinteressante; -først på 30-tallet hender det noe. Man hadde da standardisert produksjonen og konsentrerte programmet om ensylindrede maskiner. Størrelsene varierte fra en "moped" på 63 cc opp til massive 600-kubikkere. Både totaktere og toppventilte firetaktere ble fabrikkert parallellt, - NSU ville aldri låse seg til et visst system.

Antagelig ville det være en overdrivelse å kalle 30-tallets NSU-maskiner for sportslige. I stedet var de konstruert som solide bruksmaskiner. Typisk for motorene var også en lang slaglengde, -600 cc motoren hadde en boring på 87,5 mm og en slaglengde på 99 mm. En karakteristisk detalj på motoren var at begge stötstengene gikk innkapslet i et grovt rør på høyre side. Mange trodde (OVER TIL S.12)



NSU modell 1922. Motoren er en såkalt "halvtopp", innsugningsventilen sitter i topplokket mens utblåsningen skjer gjennom sideventil. Legg merke til at topp og sylinder er støpt i et stykke.

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.
.....

I Svelvik skjer det! Vårt medlem Leif Mörch har begått den prestasjon å forvandle et nedrustet og nedkjört vrak av et A-Ford-chassis til et vakkert og funksjonsdyktig understell i løpet av knappe 4 måneder. Det forlydes at Leif, foruten å ha god teknisk innsikt, er umåtelig dyktig med sine to hender. At han også har pågangsmot utover det vanlige vil de forstå som vet hva det var han tok fatt på. En stor dag måtte det være for ham 2. juledag, da han sammen med fagkonsulenten for prosjektet -Mads Jostad- kunne koble til batteri, fylle opp med vann og bensin og la exhausten bokstavelig talt fylle verkstedet. Leif tar nå pause med Forden til hösten, og regner med å bruke höst- og vinterkveldene til karosseriet. Vi önsker ham lykke til videre, og gleder oss til å ha ham og fru Turid rullende blandt oss.

Fremdeles i Svelvik: Ragnar Myhre har heller ikke ligget på latsiden. Hans A-Ford-chassis er forlengst satt i kjörbar stand, og Tudor-karosseriet er på god vei; til og med delvis lakkert. Fargene forblir en hemmelighet inntil videre.

Mads Jostad, A-Ford-veteran og anerkjent A-Ford-spesialist langt ut over landets grenser, strever for tiden med karosserimontasje av sin 1930 de Luxe Phaeton. Et meget sjeldent eksemplar av arten, idet det bare ble produsert vel 7000 vogner med dette karosseri. Siden Mads jo også er svelviking, tör vi påstå at han har vært sterkt medvirkende til at det etterhvert har dannet seg noe av et A-Ford-miljö på de kanter.

Også i Holmestrand bor det folk med A-Ford-tilböyeligheter, og en nær kontakt med det Jostad'ske hus som Hans Eknäs har hatt, aner vi sammenhengen! Hans har nå en tid fristet en anonym tilværelse i våre kretser, men ifölge våre kilder har han atter löftet "taktstokken", og "dirigerer" i disse dager sine löse motordeler sammen til et harmonisk hele. Et lite skippertak, og han har et komplett chassis kjöreklart. Tudor-karosseriet hentet han hos Rust/Woldstad ifjor höst. Skulle noen mangle karosserideler til 4-dörs A-Ford, kan det lönne seg å spørre Hans. Han og Mads har nemlig hogget flere i løpet av de siste år. Hans har også opplysninger å gi til de som er interessert i B-Ford.

I et rom i Tordenskjoldsgate i Drammen, nærmere bestemt hos N. Östvold Avfallsforretning, er en Harley Davidson m/sidevogn fra ca. 1920 under restaurering. Sykkelen eies av forretningens daglige leder, Magne Martinsen, som med god hjelp av Bjarne Holmens dyktighet på mc-feltet regner med å ha "kjöyregreia" klar til sommeren. Dessverre har ikke Magne anledning til å frekventere våre mötelokaler, da han har bridgekveld på tirsdagene, mens hans interesse for motorsykler (og annet av gammel årgang) er ikke mindre av den grunn!

Reidar Kristiansen's Mercedes 1928, en åpen sak med betegnelsen "Nürnberg", er nå solgt. Den lykkelige eier av denne spesielle bilen bor i Sandefjord, og heter såvidt våre opplysninger og vår hukommelse, Nilsen.

At Gunnar Kristiansen fra tid til annen avslutter handelsavtaler i gammelbilsammenheng, begynner vi nå å bli vant til. Nylig har Gunnar

FORD "CONSUL 2000 L" - FRA 1931 !!

Elektronisk databehandling kan ofte avstedkomme de underligste resultater. Dette eksemplet, som Svein Burvald, Spikkestad har stillt til vår rådighet, skulle tydelig tilkjennegi dette. -"En kuriositet som viser EDB-alderens sans for gamle biler; en Ford Consul 2000 L fra 1931!" sier Svein i sin kommentar.

SAMTRYGD-NBG <small>NORSK SEADFORSIKRING GJEMTIDIG</small> V. står gjerne til tjeneste i alle forsikringsoppgaver.		MOTORVOGNPOLISE - NY FORSIKRING Vi overtar motorvogntforsikringen i samarbeid med de vedtakne og vilkår som gjelder til enhver tid. De økonomiske forsikringsvilkår er lagt ned på polisen. Kunderne til forsikringen er slik De ønsker. Ved å lytte på godspolisen. De polisen. Forsikringen begynner og slutter kl. 12.00 midnatt.		BRUK ALLTID VID HENVENDNINGER TIL OSS! Tjenestegruppen	
DRAMMENS KONTORET SCHMENCHEGT. 5 3000 DRAMMEN TLF. 836030 - 836031		MEDLEMMER AV NAF - se polisen bakside.		945 80048 1	
Ansvarstidspunkt g. m. 10. januar		Innebyr for dag måned		Termen nr.	
No. drags utsett		C 9/07 1 1 1		Gjelder fra dato 09/07/74	
Gjelder til dato		09/07/75		361	
Bilmodell FORD CONSUL 2000 L		Reg. nr. 1931		Kjønnstegn KE 13670	
Motorvogngruppe PERSONBIL		Bruk PRIVAT/FORR-BRUK		Spisidretningsstand i km C65000	
Kjøper BURVALD SVETIN		Gjelder for betalt kjøreløp i km 8.000		Ansettelsestid i år 07/73	
Kjøperadresse KONVALVA 1 3430 SPIKKESTAD		Kjøreløp egenkjørt i km (for tidligere)		Registreringsnummer og signatur	
Ansvarstidspunkt 361		Forsikringsklasse Kasse Brønn Tyveri Frontskade Badningsulykke Overtarar		Registrert av myndighet i postregistrert i M. 800	
Bonus BONUS 30 PROSENT		Sum premie 361		Betalt i betalt 361	

Tidsmessige Kjøregreier

Fra Lesjeskogen: Motorvognene passerer nu — etter fast Rute — hver dag. Det gaar udmærket iaar. Vognførerne er hensynsfulde, bra Mennesker, som opfører sig humant mod det kjørende Publikum og lemper Farten efter Omstændighederne. Møder de en Hest, som spidser Øren og er sky af sig, standser de strax, gaar af og hjælper den Kjørende forbi...

Disse Vognene er praktiske, tidsmessige Kjøregreier og gjør en Barmhjertighedstjeneste mod de stakkels Vognmandshester. Man bør være imødekommende og loyale lige over for alt, som er nyttig og praktisk i Tiden! (Lillehm. Tilskuer 28/7 1909)

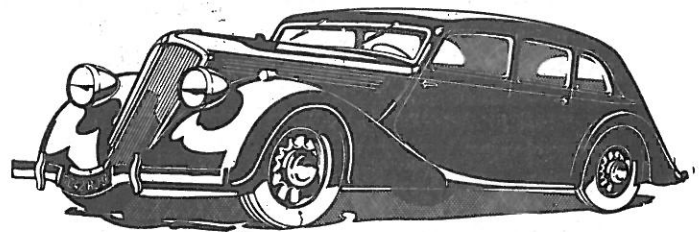
**VI LEVERER
SNITTER KOLDBORD
OG MIDDAGER
til alle anledninger
RUNDTOM KAFETERIA
Tlf 81 80 68**

**Drammens Tidende
og Buskeruds Blad**

For 25 år siden

3. januar 1950

Hos Statens bilsakkyndige på Kongsberg får DT og BB opplyst at det ifjor kom 16 nye biler til Kongsberg politidistrikt, som omfatter Øvre Eiker, Sandsvær- og Numedalskommunene samt Kongsberg by. Det var fem låste- og varevogner, tre rutebiler, to drosjer og seks almindelige personbiler. Man har flere hundre søknader om kjøp av biler liggende.



RENAULT'S

popularitet her i landet er en kjennsgjerning.

Forlang en demonstrasjon hos oss og De vil forstå grunnen.



Neste møte:

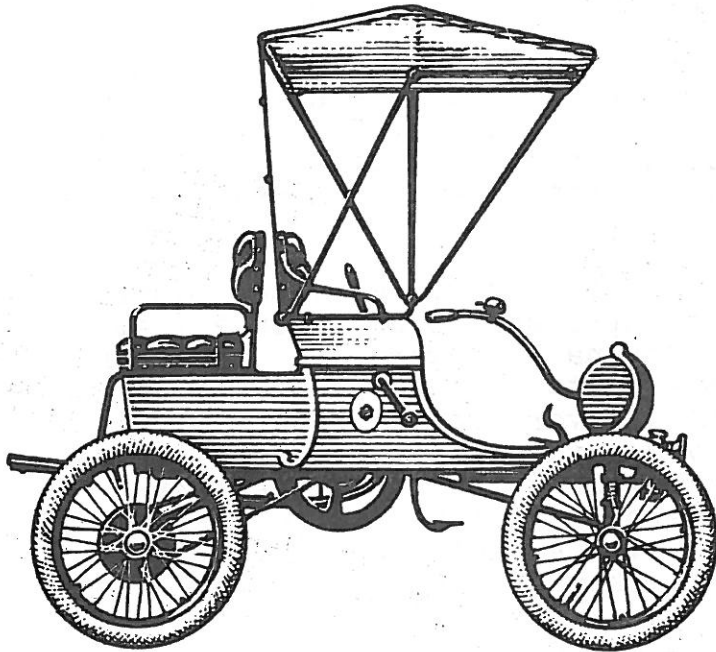
Vårt neste møte blir, som vel mange allerede har regnet ut, -TIRSDAG 4. MARS -75. Samme tid (kl. 19.00) og samme sted ("HEIMEVÆRNSHUSSET", Landfaldöva 131) som tidligere. Vel mött....!

A/S AUTOIMPORT

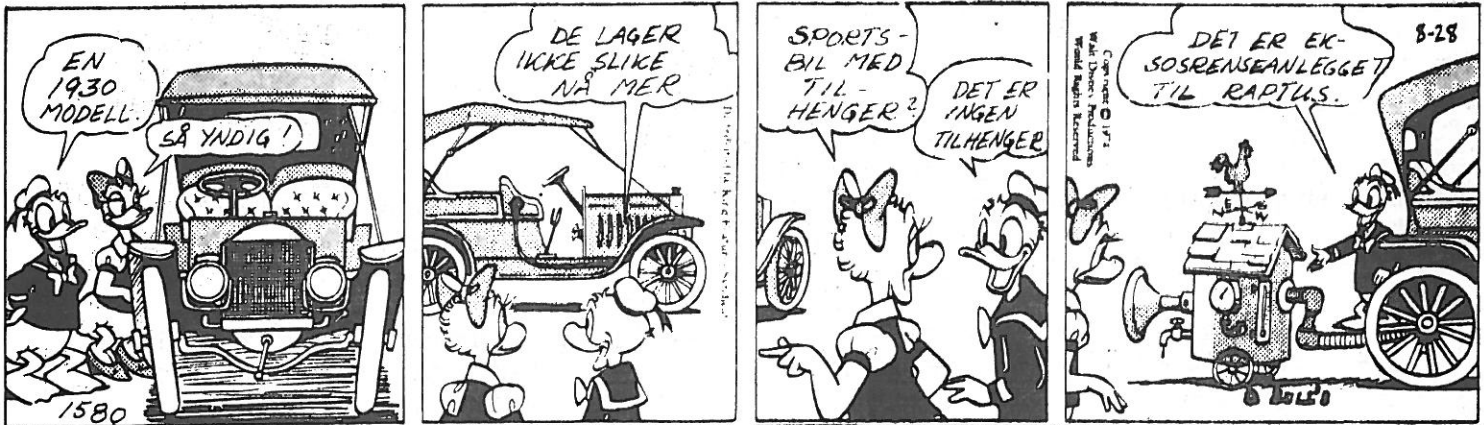
AKERSGATEN 7 - TELEFON 21277

månedens veteran:

1902-OLDSMOBILE



Amerikaneren Ransom Eli Olds bygde allerede i 1895 sine to første «biler». Fire år senere startet Olds sin egen beskjedne fabrikk – den første i hele verden som utelukkende tok sikte på fremstilling av biler. Tegningen viser fabrikkens «Curved-Dash» modell som var en fiks og robust bil med en 1-sylindret motor på 6 HK, styrestang og startsving på siden. I 1903 solgte Olds hele 3.750 stykker av modellen – og dette var nesten en tredjedel av samtlige biler som ble solgt i USA det året. I 1908 ble Oldsmobile innlemmet i GM-konsernet. Den dag i dag finnes det mange eksemplarer av denne modellen. Bare i USA er det ca. 40 «Curved-Dash» biler som alle er i full kjørbil stand.



LITT STATISTIKK

1. SPESIFISERT OPGAVE OVER INNREGISTRERTE MOTORKJØRET. I NORGE FRA 1913—1929.

Datum og år	Motorvogn		Før last og varebef.	Sum motorvogn	Motorsyklar		Sum motorsyklar	Hovedsum
	Før off. pers.bef.	Før priv. pers.bef.			Med sidevogn	Uten sidevogn		
1/12 1913...	340	304	90	734	1	272	273	1 007
» 1914...	535	495	141	1 171	4	420	424	1 595
» 1915...	676	736	199	1 511	9	569	578	2 080
» 1916...	690	1 310	353	2 353	64	839	903	3 256
» 1917...	896	1 601	560	3 057	193	1 357	1 550	4 607
» 1918...	903	1 648	647	3 198	201	1 328	1 529	4 727
» 1919...	1 173	2 727	1 365	5 265	550	2 100	2 650	7 915
» 1920...	2 200	4 500	2 400	9 100	800	3 800	4 600	13 700
» 1921...	2 262	5 952	3 118	11 332	1 416	4 114	5 530	16 862
» 1922...	2 451	7 093	3 667	13 211	1 775	4 827	6 602	19 813
» 1923...	2 838	9 958	4 885	17 681	2 042	5 053	7 095	24 776
» 1924...	3 120	11 518	5 829	20 467	2 258	5 592	7 850	28 317
» 1925...	3 314	14 303	7 605	25 222	2 023	5 205	7 228	32 450
» 1926...	3 939	17 544	8 869	30 352	2 231	5 748	7 979	38 331
» 1927...	3 814	19 854	9 141	32 809			6 457	39 369
» 1928...	5 317	21 139	10 513	37 083			6 186	43 269
» 1929...	6 108	23 134	12 658	41 900			6 240	48 140

SVAR PÅ ÅPENT BREV TIL UTGIVERE AV VETERANBILAVISER.

Som nybakt formann i Norsk Veteranvogn Klubb er jeg altså også veteranbilavis-utgiver, -og dermed avkrevet en uttalelse til "Gammelbil-Posten". Jeg velger å uttrykke meg i en tone av "subjektiv sakelighet", og regner med at mine refleksjoner blir tatt til ettertanke siden NVK nå ikke har grunn til å skamme seg over hverken avis eller avisløfter.

Som mange av dere vet, satser vi på å gi ut fire aviser supplert med jevnlige, stensilerte annonse- og opplysningsrundskriv årlig. Med kun mindre forsinkelser synes dette nå å fungere, og vi mottar hyggelige reaksjoner fra våre medlemmer. Et stort problem er løftet av våre skuldre, og man skulle tro at alt var lutter glede. Selvfølgelig betyr det meget at klubbstyret viser virkelig vilje til å løse et problem, men i tilfellet med "VeteranvognPosten" er dette ført til at byrdene er lesset over på andre skuldre. Vi kan takke energiske Lasse Aas for at medlemmene får sin avis. Jeg skal prøve å forklare litt om hvorfor det er slik - og hva vi tenker å gjøre med dette.

Filosofien bak klubbdriften og VP har endret seg gjennom tidene. De første årene hadde nyfikenhetens og entusiasmens preg over seg. Alle arbeidsoppgaver ble løst av ildsjeler for "den gode sak". Vanskelige- re tider skulle komme.

Heldigvis beholdt vi en del av ildsjelene også i de tunge årene som fulgte da begynnerentusiasmen var kjølnet. Men arbeidsoppgavene ble etter hvert så mange og krevende at den lett naive, meget hyggelige VP med sitt sjarmerende omslagsmotiv ble skjøvet nedover i prioritet. Helt glemt ble den imidlertid aldri, og velkjent skippertaksmentalitet fremtryllet fra tid til annen en utgave.

Det arbeid som nå ble nedlagt av de forskjellige styremedlemmer, løftet NVK over "etableringskneiken", slik at vi idag eksisterer på et tryggere grunnlag enn noensinne. Det sentrale navn i denne forbindelse er selvfølgelig Öistein Bertheau. Prisen for vår "etablerte trygghet" synes imidlertid ganske høy for en hobbyist. Klubbarbeidet er nemlig blitt rutinearbeid. Det er der hele tiden - ikke bare når det ønskes. Det blir mer som å lede et firma - på fritid. Skippertakenes romantiske tid er forbi.

Det står helt klart for oss at medlemmene nå har full rett til større krav enn tidligere. Et minimumskrav er en god og presentabel avis. I mange år prøvde vi å blåse liv i VP. Selv med stadig skifte av "utslitte" redaktører (selv klarte jeg ett nummer) oppnådde vi aldri å opparbeide noen regularitet, - i beste fall "åtte-taktet" vi. Mange vanskeligheter møtte vi, og mange vanskeligheter løste vi, -men alltid stanget vi mot det faktum at vi ble prisgitt redaktørens personlige egenskaper. Hvor meget kan vi forlange å disponere av hans fritid? For det meste lønnes han med sur kritikk. På noen få, prisverdige unntakelser nær må han knegå medlemmene etter stoff til avisen, han må skrive ned det stoff han haler inn, han må redigere og besørge trykking. Hans arbeidsproblemer er uomtvistelige. Dette kommer selvfølgelig også av at Lasse -i tråd med styrets intensjoner- ønsker klubbpersonlig stoff til VP.

Etter hvert høster vi erfaringer og kan tilrettelegge arbeidet deretter. Visse retningslinjer peker seg allerede ut mot en arbeidsform som kan passe også for redaktører med normal arbeidskapasitet. Derfor

tror vi at vår lille usikkerhet på avisfronten ikke vil merkes av medlemmene.

Men når dette er sagt - og medlemmenes krav er nevnt - vil jeg forsiktig antyde at jeg også synes at medlemskap i klubber som våre, forplikter. Klubbene burde kunne kreve litt igjen av sine medlemmer. Dog må selvfølgelig ikke klubbstyrene som frivillig har påtatt seg den daglige drift av klubbene, kalkulere med medlemsinnsats, - kun motta den med takknemlighet.

Et merkbart resultat av bestrebelsene på å forbedre medlems servicen er våre opplysnings- og annonserundskriv som vi bare stensilerer og sender ut med forholdsvis korte mellomrom. Da dette arbeid også ivaretas av vår utmerkede sekretær, slipper vi å belaste redaktøren med aktualitetsstoff. Selvfølgelig fratar vi ham samtidig mye fyllstoff, men reaksjoner fra medlemmene styrker klart vår tro på opplegget. Mange ønsker å samle annonsene i egne mapper. Disse slipper å klippe i stykker avisene. Gledeligvis tyder det også på etter hvert at annonser ganske ofte får reaksjoner på sine henvendelser. Det var vi heller ikke for bortskjemte med tidligere.

De to store forbilder i veteranbilavishenseendet er selvfølgelig "Autohistorica" fra Automobilhistoriska Klubben, Sverige, og "Bilhistorisk Tidsskrift" fra Dansk Veteranbil Klubb. Trykkeriteknisk meget høy klasse, innhold av høy standard og imponerende regularitet i utgivelsene gjennom mange år. Det sørnorske skipperetak spiller fallitt i denne sammenheng. Med vår store - og stadig økende medlemsmasse og den store geografiske utbredelse ser vi det som vår soleklare plikt å løse våre avisproblemer til medlemmenes (og redaktørens) tilfredshet. Denne erkjennelse burde vi håpe.

Til slutt, --vent ikke at alle entusiastgrupper har muligheter for å se slik på det. Forlang ikke for meget av ildsjelene - hjelp dem heller. Ta det ikke som en selvfølgelighet at andre hobbyister utfører arbeid på sin fritid for dere, som dere selv ikke har lyst til å utføre. Ideelt bør hobbyklubb-arbeide (der ingen har økonomiske fordeler) være felles arbeid til felles glede. Vi som har påtatt oss å bære byrden i NVK, finner vår store glede i arbeidet gjennom positiv kritikk fra medlemmene.

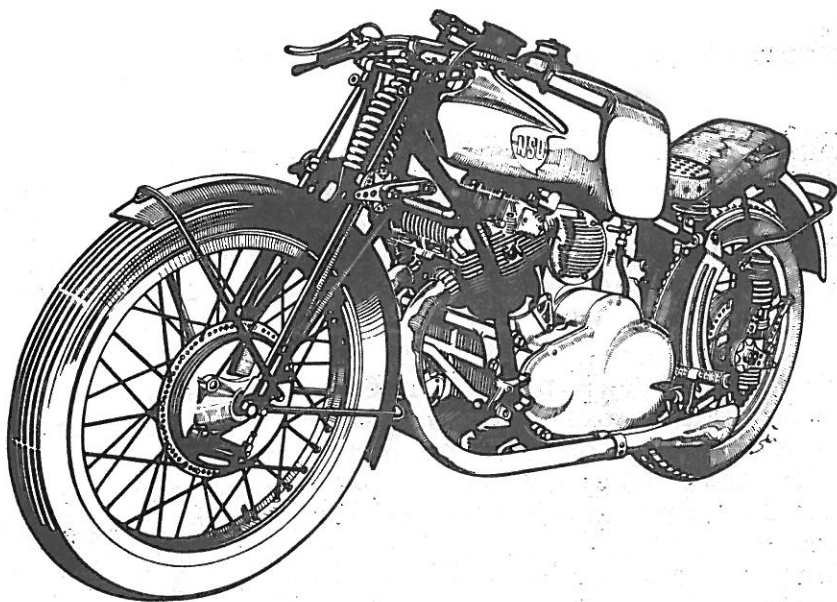
Takk for spalteplass, vennlig hilsen
Björn Petter Gjerdrum (sign).

.....
XX
.....

TIPS:

Kulene på A-Forden's foraksel (styrekulene) pleier som regel å være slitte og urunde. De kan imidlertid skiftes ut med styrekulene for VOLVO "BM" traktor (delnr. 7062114), som har samme dimensjon som de originale A-Ford-kulene.

(MC-siden... (forts))



501 SSR kalte NSU denne kompressormaskinen, som kom på slutten av 30-tallet, men først kunne kjøres for alvor 10 år senere. I en kort etterkrigs-epoke, da Tyskland ennå kjørte etter nasjonale regler uten kompressorforbud, dominerte den 350-klasse stort. Motoren, som fantes både i 350- og 500-versjoner, ble siden brukt et par ganger for å slå den absolutte verdensrekorden.

Med en engelskmann i spissen for raceravdelingen var det vel naturlig at man satset på ensylindrede "camshaft"-motorer å la Norton og Velocette. Motormålene var også engelske, altså lang slaglengde og moderat omdreiningshastighet. Foruten rene fabrikk-racere bygde man også mindre serier produksjonsracere og supersportmaskiner. På Berlinmessen i 1935 viste NSU en rekke slike, - 351 SS, 501 SS, og 601 SS. Trakk man fra ett-tallet, så anga siffrerne kubikkinnholdet. Effekten lå henholdsvis på 25, 30 og 35 hk ved 6000 o/min.

Moore tok med seg en engelsk TT-kjører også, Tom Bullus. Han bidro på et fortjenestefullt vis til å prøve ut nykonstruksjonene og fikk også sitt navn med i sammenhengen, idet de første maskinene ble kalt "type Bullus".

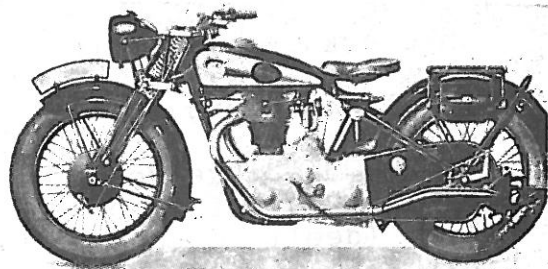
Med tiden kom tyskerne til å overta raceravdelingen selv; -Albert Roder het en tekniker som skulle bli en av landets mest berømte mc-konstruktører. De ensylindrede motorene klarte aldri i særlig grad å hevde seg i den virkelig store sammenhengen. Roder tok derfor snart sikte på en twin med doble overliggende kamakslar og kompressor. I 1938 var den nye motoren klar, den fantes både som 350 og 500 cc. Litereffekten var enorm; den ble angitt til omkring 200 med datidens brenselblanding, som var bensin/bensol.

Kompressormaskinen kom imidlertid for sent på 30-tallet for å rekke å bli konkurransekraftig. Som den første fører hadde man engasjert Wilhelm Herz, en mann som skulle bli desto mer kjent i forbindelse med rekordkjøringene på 1950-tallet.

derfor at det dreide seg om "camshaft"-motorer i stil med Norton Manx. Dette var imidlertid ikke tilfelle, -NSU's overliggende kam var på den tiden helt og holdent forbedret racer- og supersportsmaskiner.

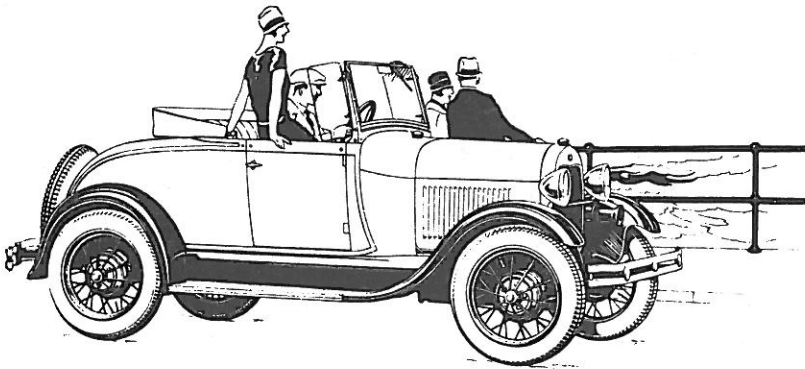
FÖRKRIGSRACERE.

Dermed er vi inne på et mer interessant kapittel, NSU og deres konkurransemaskiner. De andre tyske gigantene på den tiden, BMW og DKW, hadde allerede i begynnelsen av 1930-årene satset enormt på å erobre herredømmet på GP-banene. NSU ville selvfølgelig også henge med på leken, og vervet derfor en engelsk motorkonstruktør, Walter William Moore.



Akkurat som hos de andre tyske fabrikantene utgjorde NSU's førkrigsmaskiner stammen til etterkrigsproduksjonen. Endel ting, som ramme og fjæring ble forandret på noen modeller. Vi kan studere forskjellen mellom denne 601 OSL (samme maskin fantes også som 500-kubikk'er i form av type 501 OSL med identisk utseende) med den for slutten av 30-tallet typiske parallellogramgaffel og bakramme.

(FORTS. I ET SENERE NUMMER)



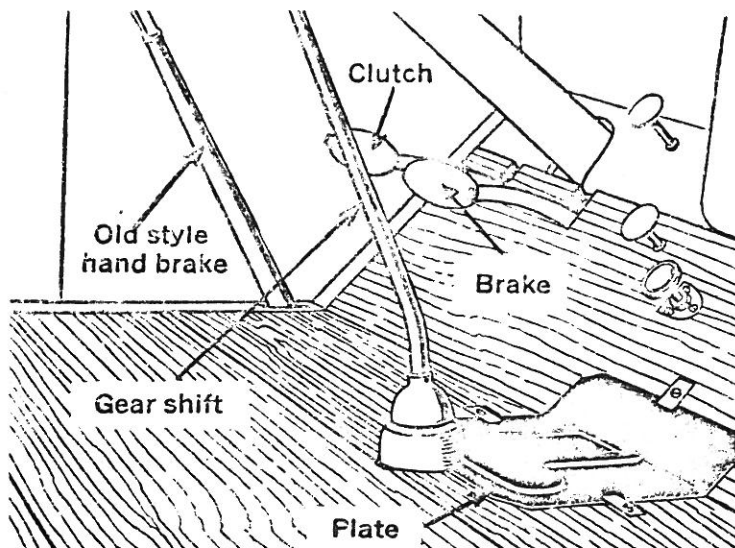
Henry's Lady

"A"

Denne artikkelen er fritt oversatt etter en publikasjon utgitt av Floyd Clymer. Forfatteren har utelatt en del forandringer som en vet med sikkerhet har vært gjort. Dette skrift bør derfor betraktes som et omriss av A-Fordens utallige forandringer.

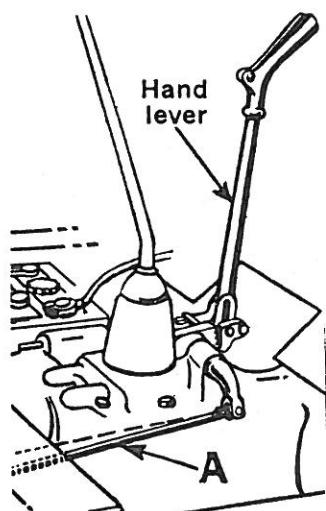
Januar, 1928.

Det ble bygget omkring 5000 A-Forder med det enkle bremsesystemet før Henry Ford ble tvunget til å innføre det separate, ekstra håndbremsesystemet. Denne store forandringen resulterte i at noen deler ble foreldet, så som den originale type "AR" bremsetrommel, bakre bremseplate, hjulnav, hjulbolter og hjulkapsler. Den nye bakre bremsetrommel ble forandret fra en enkel til en dobbel trommel, og den nye "B" type hjul ble gjort med et større nav (-plate) for å passe den nye type bakre trommel. Den gamle type hjulkapsel, som lignet "T"-Ford kapselen med det heksagonale hode ytterst, ble gjort noe større og den ytre kanten sirkulær. T-modellens smidde hjulmuttere, som hadde en stoppeflens innerst, ble forandret til den noe billigere utgaven vi kjenner i dag. Denne nye typen



muttere fikk rundt hode og en kon flens mot felgen.

Den nye "B" typen hjulnav og trommel, ble siden ikke forandret. Det er viktig ikke å blande sammen "AR" og "B" felger og tromler. I og med forandringen av bremsesystemet, ble håndbremsestangen



flyttet fra venstre side på rammen til rett foran girstangen. Åpningen i gulvet etter håndbremsen, ble først dekket til med en plate som ble skrudd på plass - senere naglet på plass. I slutten av juni måned ble hullet helt fjernet.

De tidligste A-modellene hadde T-Fordens type støtfangere uten endebolter - disse ble snart skiftet ut. Pheaton og Roadster modellene (og Roadster pick-up) ble i slutten av måneden utstyrt med utvendige dørhåndtak.

Februar, 1928.

Mens de store lastevognene fremdeles ble kalt Modell AA, ble betegnelsen "AA" på motorblokken forandret samtidig med at alle typer clutchfjærer ble gjort like. Etter dette, fikk alle motornummere bokstaven "A" foran. Naglingen av oljesumpen til bunnpannen ble gjort om, slik at oljesumpen i stedet ble presset inn i noen spor i sidene i bunnpannen.

Mai, 1928.

Produksjonen av A-Forden kom nå endelig i full sving, med omkring 8000 biler pr. dag (den høyeste dagsproduksjonen, 26. juni 1929, var på hele 9100 biler !!).

Nå ble en ny Briggs-bygd Fordor Sedan lagt til Ford serien. Den var mer lukseriøs og den buede stolpen vertikalt på torpedoen ble fjernet, den nye formen skulle vise seg å bli 1930-31 modellenes kjennemerke.

Fordor utgaven hadde en forniklet list på kanten av torpedoen mot panseret, - torpedoen hadde også en lufteluke på venstre side. Stykket bak bakdøren var blendet og dekket med lær mens toppen var en seal-brown type.

Business Coupe var en ny karosseri-type som lignet Sport Coupe'en med stoff-trekk bakre toppside, men uten "Landau jern". Tidlige Ford kataloger en firedørs vogn med buet torpedo og stolpe akkurat som Tudor modellene. Denne typen ble ikke produsert som sedan, men dukket siden opp som "Taxicab". Originalt ekstrautstyr denne måneden var frontrutevinger og kalesjeposer for åpne biler.

Juli, 1928.

I løpet av denne måneden kom to nye "ah-ooga" horn i tillegg til den originale Sparton : E.A. og Ames. En kort tid hadde alle tre

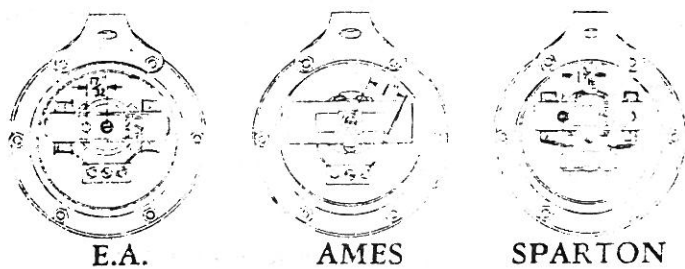


Fig. 126.—How to Identify Various Makes of Ford Model A Horns.

Roadster og Pheaton.

August 1928.

Landau-jern kunne nå fåes kjøpt til Business Coupe for å lage

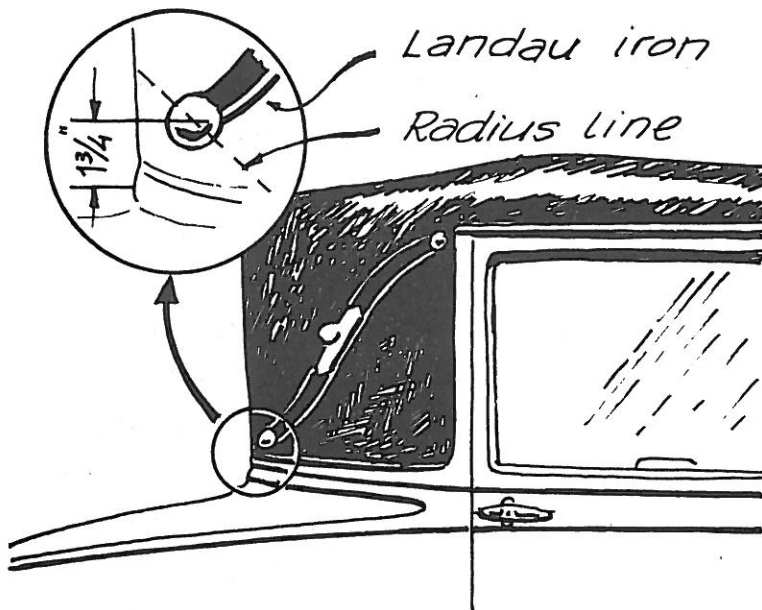


Fig. 244.—Ford Model A Business Coupe Top With Landau Irons Installed.

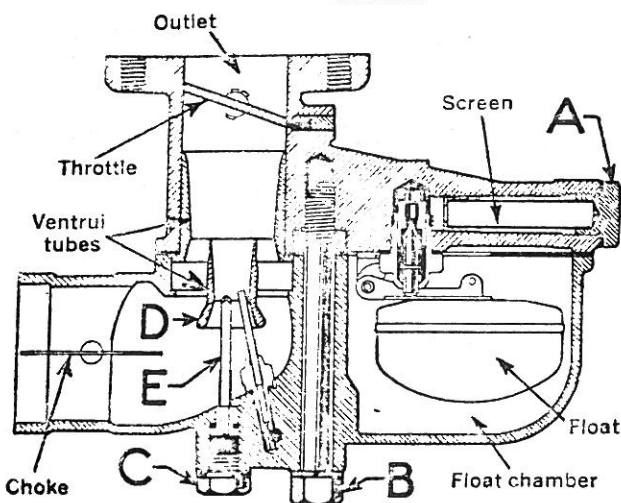
horntypene forskjellige motor-deksler, senere ble de standardiserte.

Andre originale Ford tilleggsdeler var : reservehjulslås, Boyce motometer med Ford emblem, og den første typen "quail"-radiatorfigur. "The Quail" ble senere kjennemerket for 1930-31

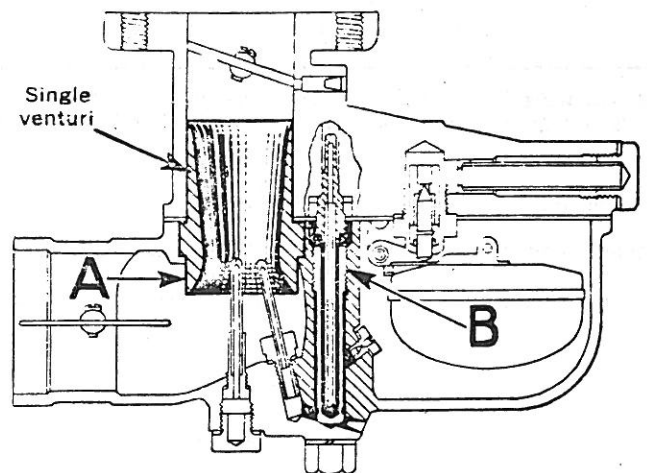
et noe mer sporty utseende, detaljerte instruksjoner fulgte hvert sett for å vise monteringen. Karosserifabrikken Briggs leverte på denne tiden ca. 2500 karosserier daglig til Ford mens det resterende behov ble dekket av Murray-fabrikken. Spesial Coupe'en ble introdusert... den var eksakt lik den første coupe'n (45-a), men den bakre delen av toppen var dekket med sort skinn.

September, 1928.

Den originale to-delte halsen i



-Sectional View of Ford Model A Carburetor, Old Style, Showing Double Venturi and Spray Jets.



92.—Sectional View of New Style Ford Model A Carburetor Showing New Single Venturi Construction.

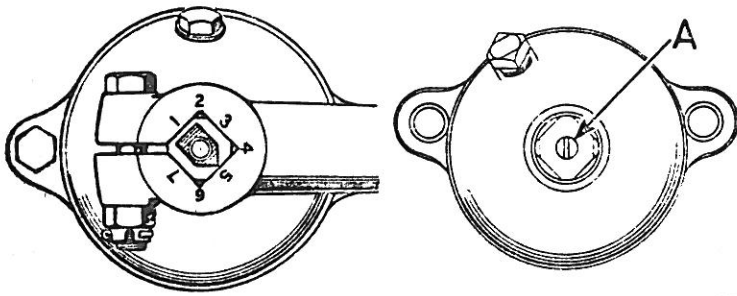


Fig. 208.—Diagrams Showing Differences Between Old Style Shock Absorber at the Left and New Style. Which Has Adjustment at A at the Right.

Zenith forgasseren ble erstattet av en helstøpt.

En smørenippel ble montert øverst på styresnekka, nær rammen. Den originale pilen med nummer på støtdemperen ble fjernet.

Oktober, 1928.

Henry Ford's upålitelige

Abell starter-drev med dens svake $\frac{1}{2}$ " aksel, ble byttet ut med standard Bendix drev med $\frac{5}{8}$ " aksel. Disse to startermekanismene var ikke ombyttbare. Den avtagbare, runde platen i bunnen av oljepumpehuset ble fjernet.

November, 1928.

Den femlagrede kamakselen ble byttet ut med en trelagret og motorblokken ble også straks forandret. Kamakslene kunne brukes om hverandre. Det røde rattet ble byttet ut med et sort som ikke farget av

når det ble vått - slik det røde gjorde.

Firepunkts-opphengningen av motoren ble byttet ut med et tre-punkts feste med flytende oppheng foran. For å kunne gjøre dette, ble øvre delen av traversen foran kuttet av, og en bøyle med to fjærer ble skrudd på. Senere kunne en få frontfeste med to gummiklosser i stedet for de små fjærene.

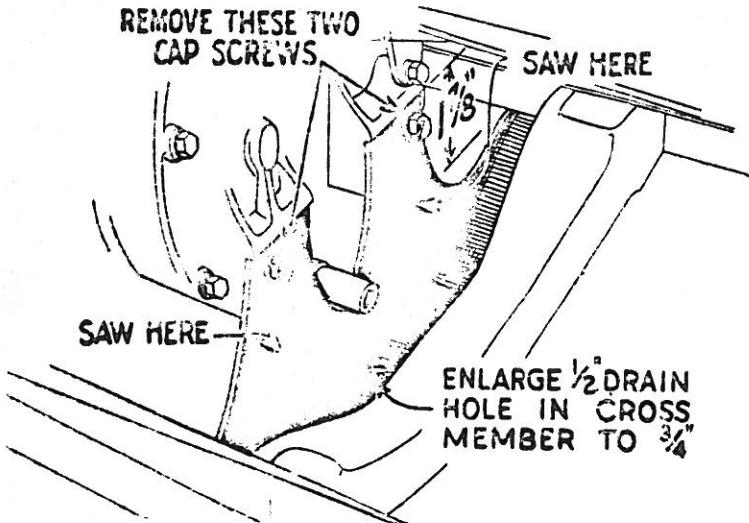


Fig. 163.—Showing Where Engine Supporting Flange Plate of Ford Model A Old Style is Cut Away to Install New Flexible Support.

En ny "olje-løs" bremsetravers ble installert for å kunne

fjerne et smørepunkt - dette av rent økonomiske hensyn. Ved motornummer omkring 560.000 ble den uholdbare multiple-clutch'en (egentlig en Lincoln clutch) skiftet ut med en enkel tørrplateclutch.

Desember, 1928.

Det ble montert en motarm på forgasseren slik at en kunne strekke en wire fra choken og fram gjennom radiatoren for bruk ved

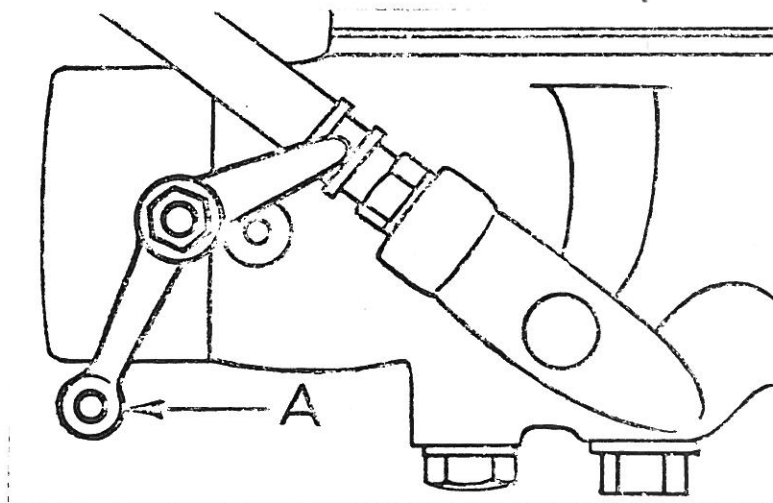
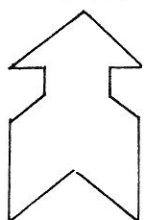


Fig. 42A.—New Style Carburetor Choke to Permit Manipulation by Wire From Front of Car When Cranking Engine by Hand.

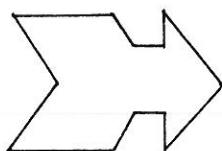
start ing med sveiv.
Ved denne tiden ble den såkalte kraftstasjonen ikke lenger satt på noen motor. Den mer anvendlige tre-børsters dynamoen hadde allerede blitt standard på A-Forden.

Den offisielle presenteringen av 1929-modellene var i januar, og selv om Henry Ford ikke annonserte noen forandringer i 1929 serien, så introduserte

han mange nye karosserityper.



Øversettelse og bearbeiding av foranstående artikkel er villig besørget av vårt medlem Håkon W. Røine, i konsultativt samarbeide med Mads Jostad. Håkon har lovet mer stoff i de kommende nummer av "Gammelbil-Posten", hvor han tar for seg de øvrige årsmodeller innenfor rammen "Henry's Lady", - A-modellen. Redaksjonen takker for verdifullt bidrag til avisen!



Det har lykket oss å komme over en annonse fra Drammens Tidende datert 8. oktober 1927, hvor den lokale Fordforhandler introduserer A-modellens komme.



Den nye Ford.

Den offisielle meddelelse som autoriserte Fordforhandlere har mottatt fra Ford Motorkompani lyder saaledes:

«Den nye vogn vil have en usedvanlig accelerationsevne. — Stor hastighet. — Meget smukke linjer. — Og vil være let at manøvrere i al trafik. Vognen vil være noget for sig selv, baade hvad kvalitet og pris angaar».

Vi har endvidere hørt at den er utstyrt med en meget kraftig motor som uten at anstrenge motor eller chassi kan kjøres 90 — 100 km. i timen. Motoren har en meget kraftig 4 lager aksel som er godt avbalansert og veier mer end det dobbelte av den gamle, likeledes er den utstyrt med oljetryk og vandpumpe. Chassiet har helt andre dimensioner, vognen vil bli lavt bygget og bli 5 tommer lenger mellem hjulakslene end den nuværende model. Den vil ha 3 gear forover, har 4 firehjuls bremses og flytende kardang. Dehs utseende vil ligne meget paa Lincoln. Dette er hvad rygterne meddeler. Den nye lastevogn vil bli tilsvarende forbedret.

Hvad prisen angaar har Mr. Ford uttalt paa sin fødselsdag om den nye vogn: «Vi bygger ikke en ny vogn for at opnaa en høi pris, — vi forlater paa ingen maate den billige prisklasse. Jeg tænker prisen paa den nye vogn vil bli en like stor forbauselse som vognen selv».

Da lageret av vogner hos Fordforhandlerne er utsolgt hele verden over og tusender av kjøpere har utsat kjøp av ny vogn i paavente av denne vogn, der allerede bare i Amerika er solgt over 1/4 million vogner i tillid til at Mr. Ford vil slaa alle rekorder, likesom der ogsaa nu i Norge begyndes at opta ordre, vil der i lang tid bli vanskelig for at skaffe vogner nok. Vi maa derfor anbefale kjøpere i vort distrikt at indsende sine ordre, som kan noteres med forbehold, likeledes vil vi be alle interesserte at gi os sin adresse, saa vil vi notere os navnene i den rækkefølge de indkommer og vil de da være fortrinsberettiget ved levering.

Autorisert Ford-, Fordson- og Lincolnforhandler:

Centralgaragen A/s - Drammen

Telefon 1449

OMREGNINGSTABELL:

Tommer til millimeter.

Decimal tommer til millimeter.

tom.	mm.	tom.	mm.	tom.	mm.	tom.	mm.
1/64	0,397	1/4	6,350	1/2	12,700	3/4	19,050
1/32	0,794	17/64	6,747	33/64	13,097	49/64	19,447
3/64	1,191	9/32	7,144	17/32	13,494	25/32	19,844
1/16	1,588	19/64	7,541	35/64	13,891	51/64	20,241
5/64	1,984	5/16	7,938	9/16	14,288	13/16	20,638
3/32	2,381	21/64	8,334	37/64	14,684	53/64	21,034
7/64	2,778	11/32	8,731	19/32	15,081	27/32	21,431
1/8	3,175	23/64	9,128	39/64	15,478	55/64	21,828
9/64	3,572	3/8	9,525	5/8	15,875	7/8	22,225
5/32	3,969	25/64	9,922	41/64	16,272	57/64	22,622
11/64	4,366	13/32	10,319	21/32	16,669	29/32	23,019
3/16	5,953	27/64	10,716	43/64	17,066	59/64	23,416
13/64	5,159	7/16	11,113	11/16	17,463	15/16	23,813
7/32	5,556	29/64	11,509	45/64	17,859	61/64	24,209
15/64	5,953	15/32	11,906	23/32	18,256	31/32	24,606
		31/64	12,303	47/64	18,653	63/64	25,003

tom.	mm.	tom.	mm.	tom.	mm.	tom.	mm.
0,001	0,0254	0,026	0,6604	0,051	1,2954	0,076	1,9304
2	0,0508	27	0,6858	52	1,3208	77	1,9558
3	0,0762	28	0,7112	53	1,3462	78	1,9812
4	0,1016	29	0,7366	54	1,3716	79	2,0066
0,005	0,1270	0,030	0,7620	0,055	1,3970	0,080	2,0320
6	0,1524	31	0,7874	56	1,4224	81	2,0574
7	0,1778	32	0,8128	57	1,4478	82	2,0828
8	0,2032	33	0,8382	58	1,4732	83	2,1082
9	0,2286	34	0,8636	59	1,4985	84	2,1336
0,010	0,2540	0,035	0,8890	0,060	1,5240	0,085	2,1590
11	0,2794	36	0,9144	61	1,5494	86	2,1844
12	0,3048	37	0,9398	62	1,5748	87	2,2098
13	0,3302	38	0,9652	63	1,6002	88	2,2352
14	0,3556	39	0,9906	64	1,6256	89	2,2606
0,015	0,3810	0,040	1,0160	0,065	1,6510	0,090	2,2860
16	0,4064	41	1,0414	66	1,6764	91	2,3114
17	0,4318	42	1,0668	67	1,7018	92	2,3368
18	0,4572	43	1,0922	68	1,7272	93	2,3622
19	0,4826	44	1,1176	69	1,7526	94	2,3876
0,020	0,5080	0,045	1,1430	0,070	1,7780	0,095	2,4130
21	0,5334	46	1,1684	71	1,8034	96	2,4384
22	0,5588	47	1,1938	72	1,8288	97	2,4638
23	0,5842	48	1,2192	73	1,8542	98	2,4892
24	0,6096	49	1,2446	74	1,8796	99	2,5146
0,025	0,6350	0,050	1,2700	0,075	1,9050	0,100	2,5400

- A N N O N S E R -

TILSALGS:

1924 OLDSMOBILE i dårlig forfatn., radiator, v/bakhjul og fordeler mangler.

-Gunnar Kaggerud,
Kiste, 3080 HOLMESTRAND.

KJÖPES/BYTTES:

"Henderson" mc-motor, 4-cyl. ca. 1919, INDIAN "Chief" motor, ca. 1930.

-Bjarne Holmen,
Engene 55, 3000 DRAMMEN.

Kan anviser FORD V8 1937 (canadisk) gratis til avhenting. (Står i Hobøl)

-Öivind Vikar,
Svelvikvn., 3000 DRAMMEN.

TILSALGS:

"Hudson" '28, 7-s. sedan m/aluminiumkarosseri og "kalesjeböyler", 6-cyl. halvtoppmotor. Treverket i karosseriet må rep. Stor luksusbil.

"Buick" Master '28 4-d. sedan, ures-taurert, men i bra originalstand. Bilen har tidl. hatt kun en eier.

"Opel" 1939 P4 varevogn ("kantete" varekasse) i bra stand. Kjörbar.

"Plymouth" '37 7-s. sedan, i komplett og kjörbar stand.

"Buick" Standard '26 (canadisk) 5-s. touring (åpen). Ikke komplett karosseri.

"Chrysler" '28 7-s. touring (åpen) delvis restaurert.

"Hanomag" 1935 åpen toseter.

"Dodge" 4-hjulsdrevet militær ambulanse (lukket) i registrert stand. Kilometerstand 25.000.

MERCEDES-BENZ 180 dieselmotor.

Kan også anviser en Ford "Y" (Junior) i Drammensdistriktet.

-Arild T. Karlsen,
3420 LIERSKOGEN.

tlf. (priv) 02/84 71 39.

JEG SÖKER:

Til BUICK 1928 type 25 Touring Sport: -Kalesjestativ, kompl. frontruteramme, (nedfellbar), dörklinker (2 utv. 1 innv bak), 1 orig. baklampe, 2 navkapsler, 1 frontlyktglass

-Gunnar Kristiansen,
Åsen, 3050 MJÖNDALEN.

JEG SÖKER:

Dörer til Ford A Tudor, samt bakvegg til Tudor-karosseri. Trenger også 19" felger, gjerne med brukbare dekk.

-Leif Mörch,
3060 SVELVIK.

TILSALGS:

Nye skjerm h. og v. til Opel Kadett 1937-39, (bak) -Borgward 1800 (fram) -Graham 1930 (fram) -Ford T 1923 (bak).

KJÖPES (BYTTES?):

Kardang til Buick 1937.

-Eric Löfberg,
box 485,

S-651 08 KARLSTAD (Sverige)

KJÖPES/BYTTES:

Til Zündapp K 800 4-cyl. mc sökes: Sidevogn, styre m/hendler, lykt m/speedometer, fotplatene, deksel over forgasser, eksosanlegg. Ellers har alt annet også interesse. -Deler sökes også til: CITROEN AC 4 1930-mod, 2-seter (særlig kalesjeböyler og bakluke), -BUICK Master 1927 (Canada), -MARQUETTE 1930, -OVERLAND WHIPPET Four ca. 1927, -FORD 1935 (særlig grill, svigermorseter og radio), -EXCELSIOR motorsykel ca. 1917.

-Byttes bort: En del saker til FORD T, A og V8. -TALBOT 6-cyl. motor m/gearkasse. -AUSTIN ca. 1935 opphugget. -Til MORRIS "Flatnose": Ramme, forstilling, bakstilling, hjul og skjerm. -GNOME & RHONE motorsykel.

-Gunnar Olsen,
Hasler, 2072 DAL.

tlf. 76 16 54 (hele dagen)

ÖNSKES KJÖPT:

Önsker bil/delebil BMW cabriolet 1939-mod. Oppgi pris/forfatning.

-Kjell Ölstad,
3440 RÖYKEN.

ÖNSKES KJÖPT:

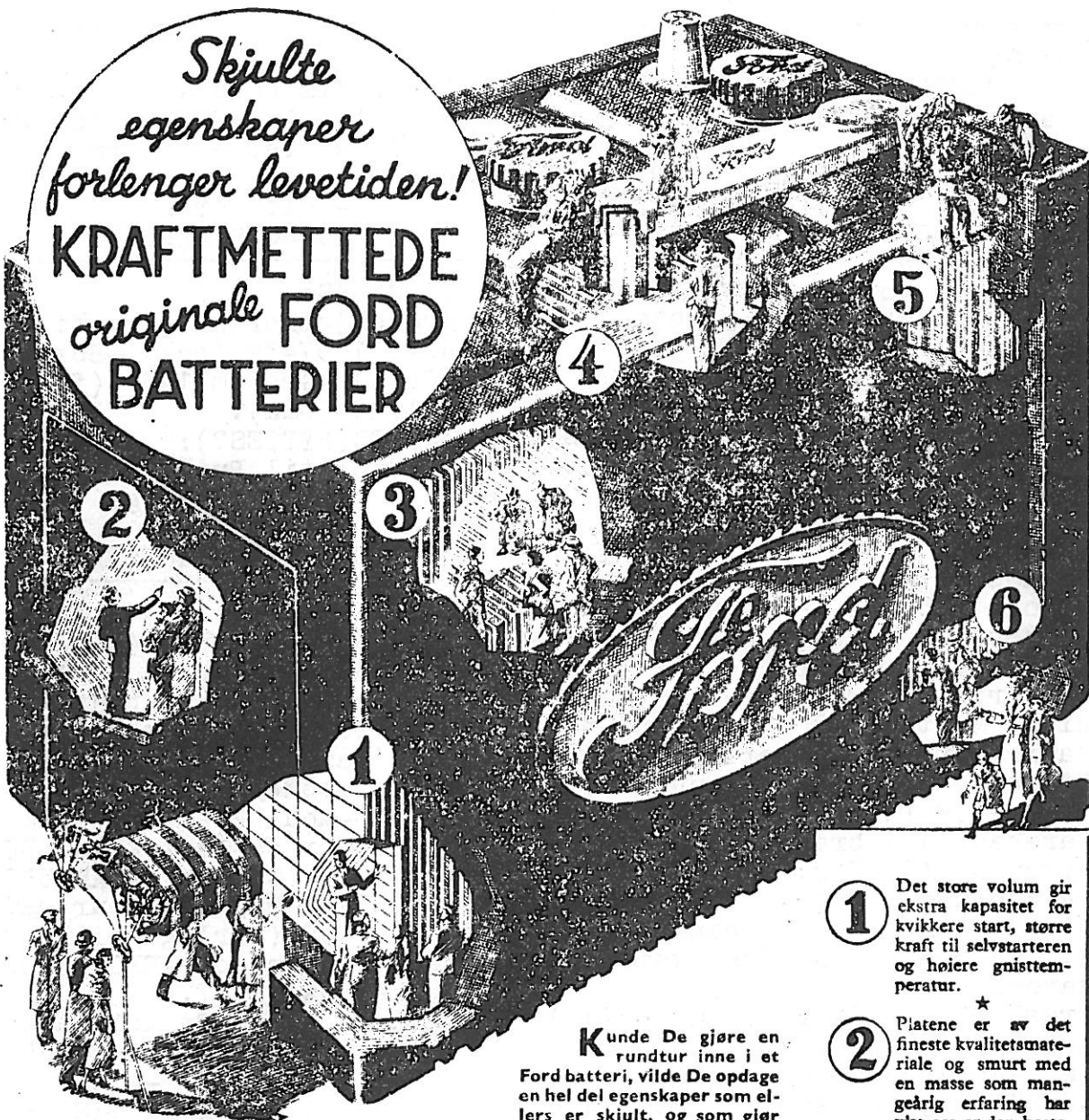
78-plater ("steinkaker") kjøpes til dagens laveste pris.

-Alf Bryhn,
3430 SPIKKESTAD.

ETTERLYSNINGER:

- 2 lykteglass til DODGE 1934: Gunnar Kjemperud, Horgen, 3300 HOKKSUND.
- Hybel/hybelleilighet: Thomas Öje, c/o Telegrafverket, 3000 DRAMMEN
- Sunbeam 1919-mod.: Olav Brennsund, Ruglandsveien 3, 1342 JAR.

*Skjulte
egenskaper
forlenger levetiden!*
**KRAFTMETTEDE
originale FORD
BATTERIER**



Kunde De gjøre en rundtur inne i et Ford batteri, vilde De opdage en hel del egenskaper som ellers er skjult, og som gjør dette batteriet så enestående pålitelig og levedyktig.

Moderne biler må ha batterier som er fulle av kraft, og de må være slik bygget at de uten noe fusk kan gi kraft til de mange elektriske apparater, særlig ved vinterkjøring.

Stor kapasitet og lang levetid er særlig glimrende egenskaper ved det originale Ford batteri. Dets store volum og fremragende materiale gjør Ford batteriet overlegent under alle tenkelige forhold.

Kvitt Dem for alle batterivanskeligheter. Få satt inn et originalt Ford batteri i bilen Deres. Det fåes med 15 eller 17 plater. Snakk med en Ford-forhandler idag.



Bygget for moderne biler, — og solgt med garanti.

- 1** Det store volum gir ekstra kapasitet for kvikkere start, større kraft til selvstarteren og høiere gnisttemperatur. ★
- 2** Platene er av det fineste kvalitetsmateriale og smurt med en masse som mangeårig erfaring har vist oss er den beste. ★
- 3** Særlig behandlede treseparatorer med bare loddrette spiler. Ensartet porøse. — Liten innvendig motstand og lang levetid. ★
- 4** Polstøttene er smeltet sammen med blyforingene i celledekslene for å øke styrken og hindre at elektrolytten lekker ut. ★
- 5** Celledekslene hviler på avsatsar og gir derved elementene en bedre avstivning. ★
- 6** Ford batteriet er omhyggelig gjennomprøvet, og er alltid på høide med Fords kvalitetsstandard.