SVENSKA T-FORD KLUBBEN

T-*bladet*

T-bladet

Årgång 22 **Nummer 28** **1985**

organ för

Vi kan se tillbaka på det gångna året som mycket innehållsrikt för vår gammelbilhobby. På försommaren deltog vi i Motorismen 100 år och senare under säsongen firade vi vårt eget 30-årsjubileum i Vadstena.

För att dessutom markera jubileumsåret har vi kostat på denna utgåva i offsettryck av T-bladet och därigenom kunnat få med massor av bilder som rättfärdigas av en högre tryckkvalitet. Detta har ekonomiskt möjliggjorts genom generöst bidrag från FOLKSAM till vilka vi riktar ett stort tack.

Traditionellt är vår målsättning att våra medlemmar ska kunna få T-bladet som jullektyr. Hur det än blir med den saken denna gång önskar vi en riktigt GOD JUL och ett hopp om ett givande 1986 med många trevliga stunder i, under eller invid din T-Ford.

Stockholm i december 1985
Redaktionskommittén

Innehåll

Veteranbilarnas dag....sid 2
I kamp med röde hanen
Det finns T-Fordar överallt....sid 9
En TT föds på nytt....sid 10
T-Ford i trä....sid 15
T-Fordar i Australien....sid 16
Med klubben till Vadstena....sid 20
Rese- och servicerapport
Johansson i topp....sid 25
Udda karosser....sid 26
Ett brev
Verktygstavla
Gåtnyckel....sid 32

Redaktör: Hans Strömberg
Grafisk formgivare: Olle Rosin

Redaktionskommitte: Bengt J Ekbom, Carl Johan Ljungwaldh, Birger Magnusson, Håkan Stenberg och Hans Strömberg

Tryck av T-bladet: Allofset, Bandhagen
Tryck av omslaget: J P Reklam, Trångsund (Åke Johansson, medlem)

Adress: Drottningholmsvägen 542 · 161 51 BROMMA

VETERAN BILARNAS DAG

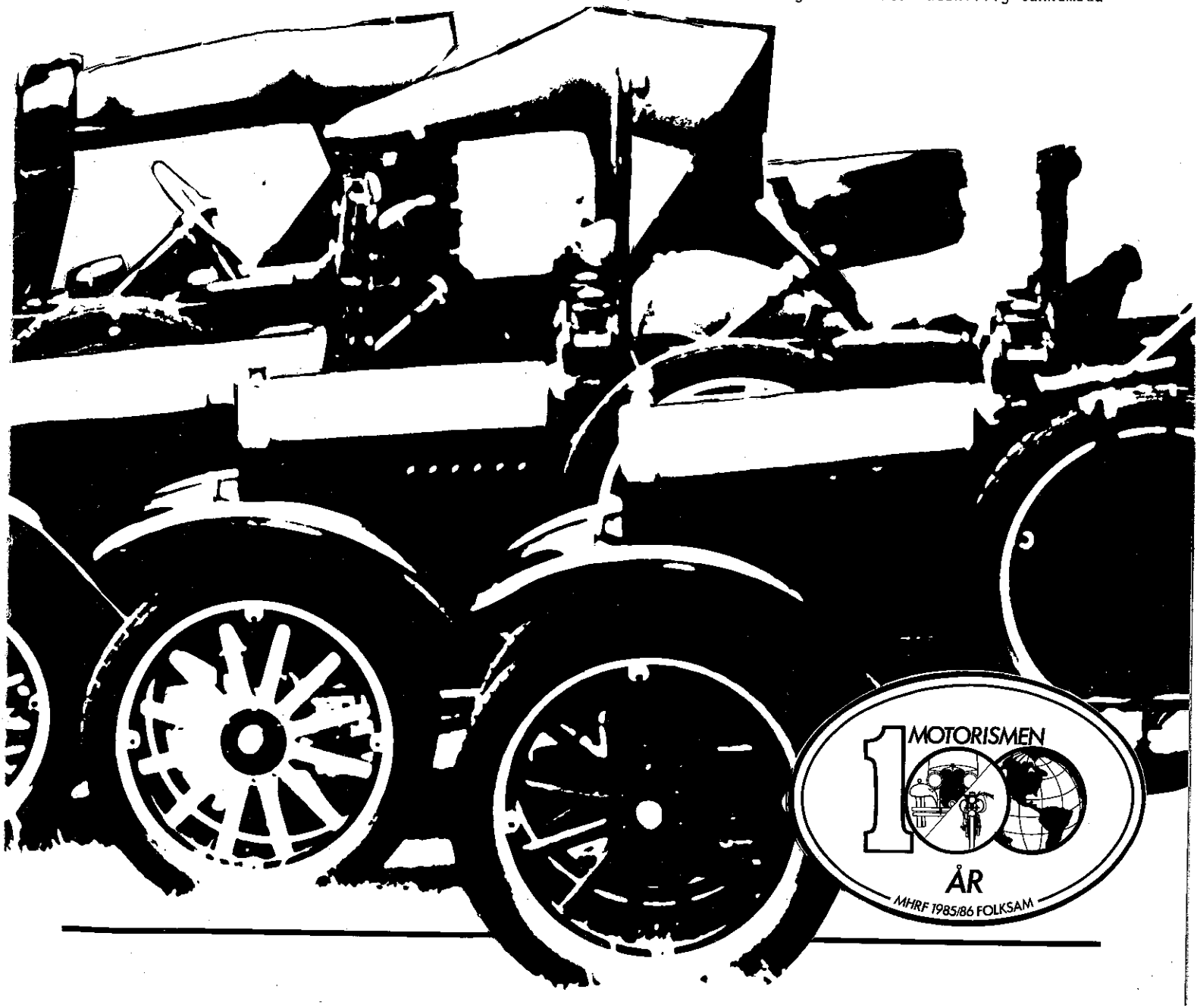
8 juni 1985 gick till hävderna som den dag
vi firade en företeelse som firade sitt hundraårsjubileum.
Bilen, säger vi. Motorismen säger arrangörerna. Vare därmed hur som helst.
Den dagen var alla landets veteranklubbar ute på gatorna. Vi var inget undantag.

Herrar Carl Benz och Gottlieb Daimler konstruerade och körde 1885/86 var för sig fordon, som utvecklats till våra dagars bilar och motorcyklar. Motorhistoriska Riksförbundet tog initiativet till att fira 100-årsjubiléet av detta genom att så många som möjligt av medlemsklubbarnas fordon över hela Sverige skulle ut och visa sig en bestämd dag under 1985.

Datum bestämdes först till den 1 juni men ändrades kort därefter till den 8 juni, för att det inte skulle inträffa någon ödesdiger kollission med Stockholm Marathon i kungliga huvudstaden. Sponsorskapet föll som en naturlig följd av försäkringssamarbetet på Folksam. Alla medlemsklubbar anmodades följaktligen att ställa upp med arrangemang under jubiléumsdagen.

Styrelsen i Svenska T-Ford Klubben lade sina pannor i djupa veck och i ett obetänksamt ögonblick råkade jag nämna att jag skulle kunna sätta ihop en rebusjakt för Stockholmarna. Ordförandeklubban föll obevekligt mot bordet och plötsligt satt jag där som rebusjaktsarrangör. När den första förskräckelsen lagt sig sökte jag mig till litteraturen och så småningon hittade jag på min bokhylla en bok betitlad Stockholmsgator författad av Björn Hasselblad. Efter energiska studier lyckades jag välja ut några gator och platser med lämplig historisk bakgrund och någorlunda central belägenhet. Nästa moment var att besöka de utvalda ställena för att senare kunna formulera lagom kluriga frågor. En semesterdag togs ut ävensom den garagerade velocipeden, (automobil var otänkbart med tanke på trafiken) medelst vilken jag med lätthet kunde nå rebusadresserna och undvika parkeringsböter.

Ett lustigt sammanträffande råkade jag ut för vid en blivande kontroll. Där pågick nämligen en filminspelning i vilken Calle Nordberg och hans Benz 1914 medverkade, så jag fick en trevlig pratstund och tillfälle att begrunda hur många gånger en filmscen måste repeteras innan den godtas. Efter åtskillig tankemöda



och diverse ändringar kunde följande problem presenteras för deltagarna när de kom till start på Blasieholmskajen den 8 juni:

REBUSJAKT I FYRA FJÄRDEDELS TAKT
MED RASSLANDE VIBRATORER OCH SLAKA MUSTASCHER
ÅTTONDE JUNI 1985

1. Den svenska ångindustrins fader hade sin verkstad och bostad här. (se T-Bladet nr 27 - Gustaf v.P.) På senare tid hade här kunnat ordnas en rejäl jack-pot, men även den epoken är nu förbi. 6 poäng

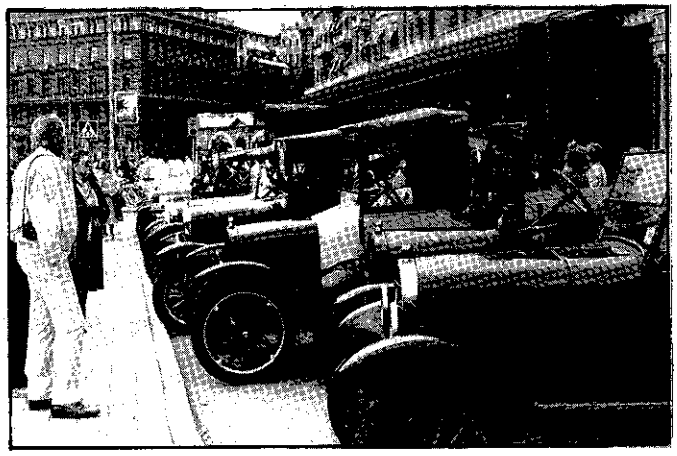
2. Knappt 50 meter från Berzelius träffar man på "Humor". När restes eller möjligen sänktes statyn? 4 poäng

3. En som aldrig högg fel var skarprättare Mikael. Han fick därför behålla sin befattning under så lång tid som 15 år. Denne allmänt respekterade man fick dock slutligen själv dela sina offers öde på grund av ett i hastigt mod begånget dråp.
Utanför nr 11 på hans gata står något för en storstad ovanligt. Vad är det? Kolla utsikten. 9 poäng

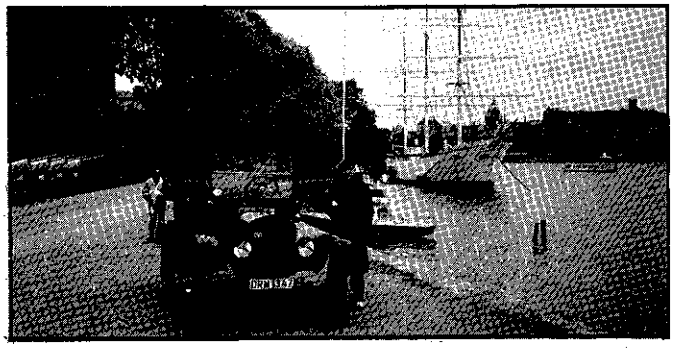
4. Monitor och The Novelty är några av de skapelser, som namngivaren till gatan är pappa till. Vad säger kocken, som står utanför 6:an? 3 poäng

5. Skattmästarens namne sitter här till häst Statyn är omgiven av stenpelare förbundna med kättingar. Hur många länkar är det mellan varje stenpelarpar framför det strålande ekipaget (uttal Gernant)? 2 poäng

6. Sista Styverns Trappor. Svårt att hitta måhända, men leder upp till den dåtida, galgbacken, som numera domineras av ett gymnasium. C:a 10 meter i sidled från översta steget står en skulptur, som dreglar vatten. Vad föreställer den? 10 poäng



Uppställning till rebus-start.



Täflingsgeneralen C J Ljungwaldh inväntar täflingsdeltagarne.

Lasse Lilja justerar protokollet!...

7. Åkers Styckebruk tillverkade spiran, som som efter branden år 1835 monterades på Riddarholmskyrkan 1839. Numera står den efter utbyte utanför ett museum. Mellan detta och nästa museum ligger ett antal kanoner. Hur många? 7 poäng

8. Carl Michael Bellman 8 poäng
bodde i detta hus
1770 - 1774
och skapade här många
av de odödliga sångerna i
FREDMANS
EPISTLAR
"Par bricole" som fransmannen brukar säga. Vad kostar det att besöka Bellmansrummen enligt dörrskylten?

9. Att vår vän "Magnus" skulle ha någon anknytning till sin store namne på 1200-talet finns inte belagt. Den sistnämnde kallas i motsats till vår vän vid sitt verkliga namn och hade en lika namnkunning son, som faktiskt hetter vad vår vän kallas. Inget motsäger dock att ett torg uppkallats efter fadern till sonen. Vad står på skylten till vänster om 12:ans port? 10 poäng

De som har tid över kan skaffa extra poäng (endast 1 ex. av varje bedöms):

1 st ettöring, som uppvisas vid målet	5 poäng
1 st mynt av samma årgång som ekipaget	8 poäng
1 st blomma till födelsedagsbukett	3 poäng
Längsta moroten belönas med	5 poäng

Lycka till och håll till höger samt ge ett och annat tecken hälsar den busige R E B U S E N

Nyckel till gåtorna se sidan 32.

Som arrangör var jag jämte maka Ulla och Touring 1920 Karlavagnen först vid startplatsen och vi kunde njuta av utsikten från Blasieholmskajen mot Skeppsbron, där automobiler av årgångar före andra världskriget blandade sig med övriga trafikmedel. Från sin samlingsplats på Skeppsholmen kom en rad sportvagnar av typ MG

Startinstruktioner: Från vänster ses Birger M, Carl Johan L, Bengt E och Bengt R.

Välkända klubbveteraner: Ulla Ljungwaldh, Carl Johan L, och Ragnar Forss.

Unge herr Ekbom kollar in någon rebus-konkurrent.

och Morgan och vi utbytte reglementsenliga vinkningar med dessa. Så småningom anlände då de som hörsammat klubbens kallelse till rebusjakt majestätiskt glidande i sina Model T och utförde precisionsparkering i rad framför KAK:s gamla lokaler. Där kom kompletta familjer Ekbom och Romare medan Liljas dök upp något decimerade, men fick påfyllning ur den Stenbergska familjen som kom utan T. Håkan själv var inte sen att söka sig till Inger Fahleson i Gamle Henry.

Två TT var representerade. Den ena i form av bärgningsbil för av Birger Magnuson med Vivan vid sin sida och den andra i form av nyrenoverad lastbil innehållande Tagnar Ternvall och Gunnar Ström. Roligt var att se några nya medlemsbilar med vidhängande ansikten. En snyggt renoverad Touring 1914 manövrerades elegant av Peter Hjelm. Gary Johansson med fru kom i en charmig Roadster 1926 och Bertil Bexter uppenbarade sig i sin förnämliga Touring 1926.

Så var det dags för start. Det vart inte utan en viss oro jag såg de tävlande studera frågorna. Jag hade nämligen provat dem på några utomstående personer, som tyckte att de verkade verkligt knepiga. Den första tvek-samheten hos deltagarna byttes snart mot en energisk beslutsamhet och snart hade ekipagen skingrats över staden. Vädrets makter var oss gunstiga och vi som väntade på eventuella efterläntare kunde njuta av den vackra utsikten. Vi gjärde också en avstickare till Tekniska Muséet, där Automobilhistoriska Klubben hade sin samlingsplats. Vilka aktiviteter de hade på sitt program framgick dock inte vid vår korta visit. Vid 13-tiden kom samtliga deltagare nästan som pärlorna på ett halsband över bron från Blasieholmskagen till Skeppsholmen, där målet var beläget. De olika besättningarnas svar på frågorna samlades in jämte de föremål som skulle bedömas för extra poäng. Att någon på lördagen skulle lyckas med konststycket att komma över en ettöring eller ett mynt av samma årgång som ekipaget hade jag bedömt som nästan omöjligt. Gary Johansson var emellertid den som löst bägge problemen.

När det gällde att presentera den längsta moroten hade fantasin och uppfinningsrikedomen på några håll nått oanade höjder.
Sålunda frambar familjen Ekbom stolt en halvmeters, enligt egen utsago, ätlig rot. Färgen var emellertid i det närmaste vit och roten befanss efter expertkonsultation vara en rättika och underkändes av den enväldige domaren trots ljudliga protester.
Familjen Romare överlämnade sitt bidrag som mätte cirka 40 centimeter och hade omisskänliga drag av morot. Vid närmare granskning visade sig trofén dock bestå av trenne morötter sinnrikt sammanfogade medelst några av damernas hårspännen och domaren måste refusera montaget trots ljuva leenden från den kvinnliga besättn-ingen. När tävlingen sålunda var till ända begav sig samtliga ekipage till det inre av Skeppsholmen, där den medhavda lunchkorgens innehåll avnjöts under livligt eftersnac medan domaren jämte maka hade fullt arbete med resultatlistan som såg ut så har:

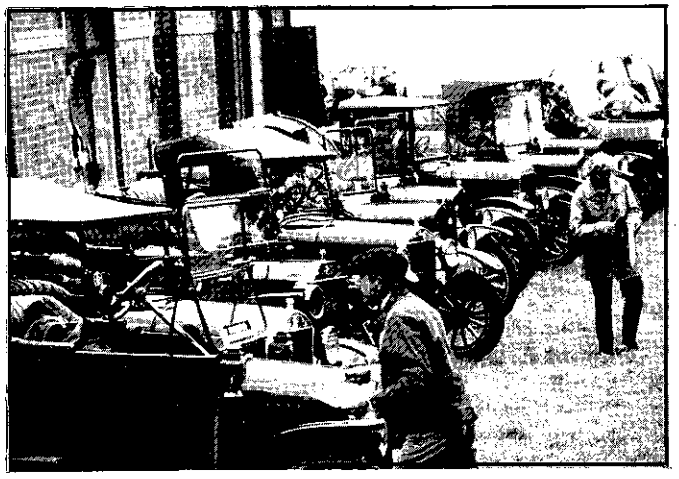
1.	Gary Johansson	Roadster 1926	69 poäng
2.	Peter Hjelm	Touring 1914	67 "
3.	Inger Fahleson	Touring 1920	62 "
4.	Bengt Ekbom	Touring 1919	56 "
5.	Bengt Romare	Touring 1926	51 "
6.	Bertil Bexter	Touring 1926	45 "
7.	Ragnar Ternvall	TT Last 1923	33 "
8.	Lars Lilja	Touring 1914	29 "
9.	Birger Magnuson	TT Bärgare 1924	12 "

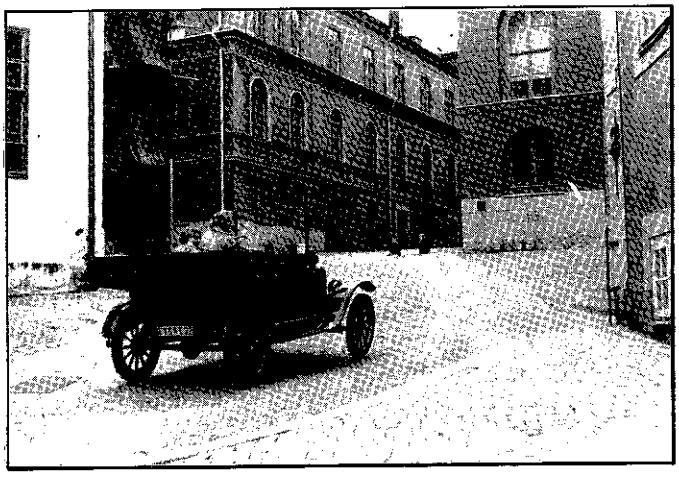
Nöjd åkare! Ternwall i väntan på last.

En T-Ford smidigt vänder uti trånga gränder.

Under tiden hade församlingen utökats med Ragnar Fors & son i NAG och Calle Nordberg i Benz samt paret Bertil Weisner. Efter prisutdelningen var det dags att bege sig till Gärdet, där alla ekipage från Stockholmstrakten skulle lämna sina deltagarbevis för att sedermera erhålla 100-årsjubiléets diplom och plakett. Där gavs ett fantastiskt fint tillfälle att studera den variation av samlarfordon som finns i Stockholm med omnejd. Alla deltagare var därefter välkomna till eftersläckning på Folksams Skadecenter i Hammarbyhamnen, där man bjöds på korv och öl eller läsk, deltog i lotteri och fick höra tal av gatuborgarrådet Sture Palmgren. Ett oerhört stort antal fordon hade mött upp hör och det var med största svårighet alla kunde beredas parkeringsplats. Inte förrän på hemvägen kom den regnskur som påminde oss om att vara tacksamma mot vädrets makter som gynnat dagens evanemang.

Senare har jag fått erfara att rebusjakten för en av de deltagande T-Fordarna innebar en förbättring av funktionen. Generatorn på Inger Fahlesons Gamle Henry hade inte på många år levererat någon ström. En av kontrollerna var belägen på Birger Jarls Torg, som är belägt med kullerstenar av den allra äldsta och kullrigaste sorten. När kontrollen efter många skakningar och gupp hade avverkats råkade Inger titta på ampèremätaren. Hon trodde knappt sina ögon. Den gav fullt utslag och har fortsatt med det alltsedan dess. Ett gott betyg åt evanemanget, som utöver trevlig samvaro hade haft en så positiv teknisk effekt.

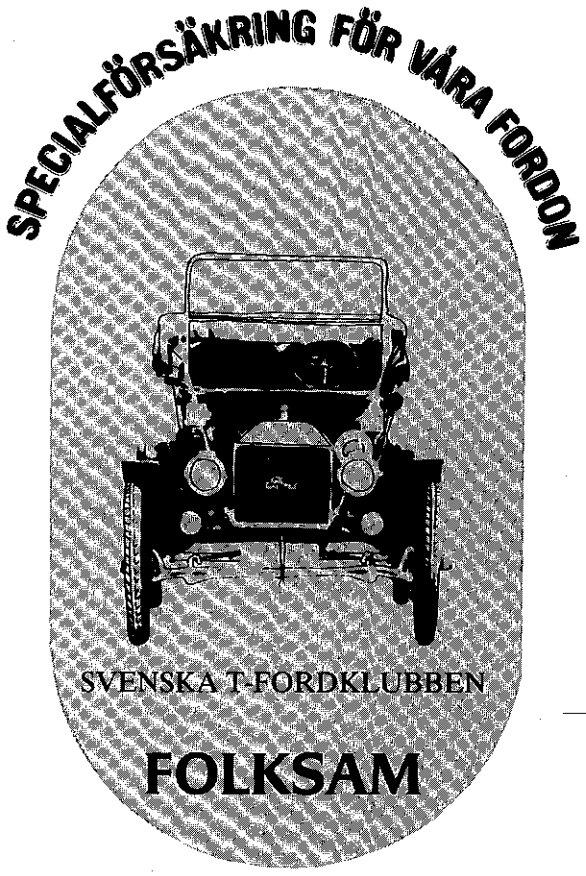




Det här sättet att laga T-Fordar var okänt till och med för Magnus. Inger Fahlesons Gamle Henry har i många år haft det dåligt med strömförsörjningen. Generatorn har inte velat lämna ifrån sig någon. Men efter en kort tur över de allra kullrigaste kullerstenarna i stan, på Birger Jarls Torg vaknade den till liv och sedan dess har den fungerat.

Bränsleförbrukningen för våra fordon håller sig i regel inom en relativt rimlig ram. Visst har bränslet blivit dyrare med åren, men än så länge har vi råd. T-Fordarna dricker ju inte något när de står stilla.

Annat är det med besättningarna. Det åt och dracks - lågoktanigt, men ändå - så att det skulle räckt till för att försörja en avsevärd mängd T-Fordar med både olja och bensin under hela året. Vart man än såg picknickades det i gröngräset, och ibland undrade man hur all maten fått plats i bilarna. Alla har ju inte TT med långt flak.



Hur försäkras "Samlarfordon"

Försäkringsskyddet för samlarfordon är i flera avseenden olikt behovet som vi har för våra bruksfordon.

Den som börjat med denna hobby och skaffat sig de första orenoverade objekten samt delar till dessa fordon har behov av en **lagerförsäkring.**

När renovering av ett fordon påbörjats behöver man en **renoveringsförsäkring** genom vilken man är skyddad om t ex delar stjäls eller förstörs hos en hantverkare och den som är vållande inte kan ersätta.

Renoverade fordon som inte körs behöver en väl anpassad **uppställningsförsäkring.**

För fordon som körs på rallyn och i andra fordonshistoriska sammanhang finns till slut en **helförsäkring** som kan skräddarsys i förhållande till värde och åldersklass.

Den försäkring som idag kallas MHRF-försäkringen är en produkt som utvecklats i samarbete mellan Folksam och MHRF. För drygt 20 år sedan gick de tre första klubbarna i landet till Folksam och diskuterade en försäkringslösning som efterhand har utvecklats och anpassats. MHRF-försäkringen är således en produkt av mångårigt samarbete mellan försäkringsexperter och experter på samlarfordon och i dag finns bortåt 8.000 fordon försäkrade. Varje MHRF-klubb har en försäkringskommitté som efter riskbesiktning tillstyrker att försäkring kan tecknas. Kanske medverkar denna besiktning till att vi får en hög teknisk/historisk standard på våra samlarfordon i landet.

Hur klarar man då en reparation när skada har inträffat? Under de gångna 20 åren har de uppkomna problemen retts ut, men de alltid återkommande frågeställningarna är:

Hur kan man reparera?

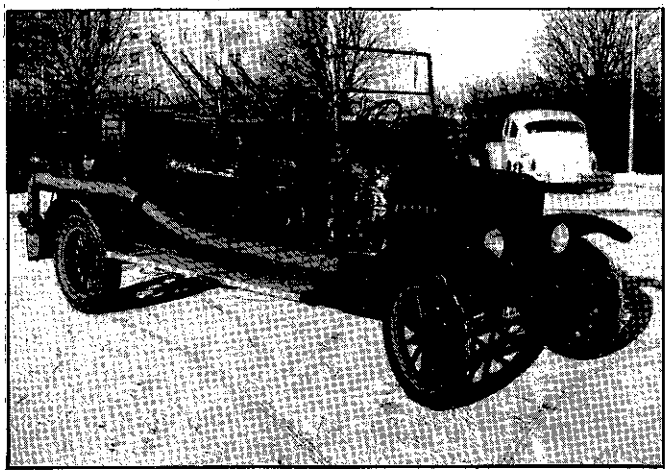
Vem kan reparera?

Var får man tag i reservdelar?

Ambitionen måste alltid vara att i möjligaste mån reparera och återställa de här fordonen, då syftet med en tidigare renovering ju var att bevara fordonet för framtiden.

MHRF FÖRSÅKRAD FOLKSAM

I KAMP MED RÖDE HANEN



I Ängelholms Brandförsvars ägo finns en Ford TT 1926 med motornummer 13508861. Vem som gjort påbyggnaden och när den gjorts vet ingen, men fordonet togs i bruk i byn Höja, utanför Ängelholm, år 1927.
I samband med kommunsammanslagningen 1957 kom bilen till Ängelholm, men då var den sedan länge sedan undanställd. Senaste gången den användes var någon gång på 1940-talet.

I vintras hittade Peter Maske bilen i källaren och började renovera den. Chassit är nu klart - det har provkörts - och det som återstår är karossen. Tyvärr har renoveraren inte kunnat fortsätta, eftersom han gjort jobbet som ett tidsbegränsat beredskapsarbete, så nu står bilen halvfärdig i avvaktan på att mera pengar kommer fram.

DET FINNS T-FORDAR ÖVERALLT

Fördelen med tjänsteresor utomlands är bland annat att utan större försakelser kunna kontakta likasinnade i gammelbilklubbar hemmahörande i landet dit resan gått. Därför ringde jag upp en T-Fordbroder när jag i somras tillbringade en regnig vecka i ett av våra nordiska grannländer. Grannland - må vara - men det tar nästan en hel dag att komma dit med flyg. För övrigt regnar det nära nog dagligen, så "min" vecka där var inte något märkvärdigt på den punkten.

I övrigt är landet mycket märkvärdigt där det ligger utslängt ute i Atlanten - Island.

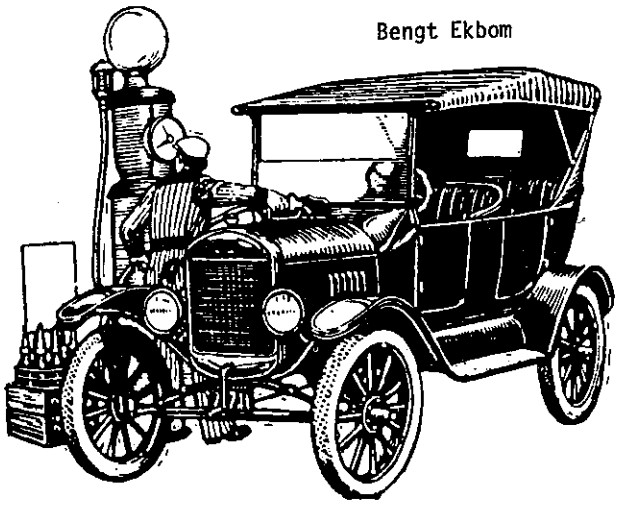
Med hjälp av en infödd kollega fick jag telefonkontakt med Halldor Gudmundsson, som enligt silvermatrikeln har en 1919 Touring. Det tolkade samtalet gav ett nedslående besked. Bilen vart inte representativ. Den var demonterad på grund av en påbörjad renovering. Ägaren tyckte istället att den långväga gästen borde träffa representanter för Islands Fornbilsklubb.

Efter ytterligare några samtal på detta språk - så närbesläktat med vårt, men ändå i det närmaste omöjligt att förstå, bestämdes att jag påföljande dag skulle träffa folk från Fornbilahklubb Islands. De orden är åtminstone lätta att förstå. Dessutom är de ett trevligt uttryck och ett bra namn på en klubb inom vår hobby.

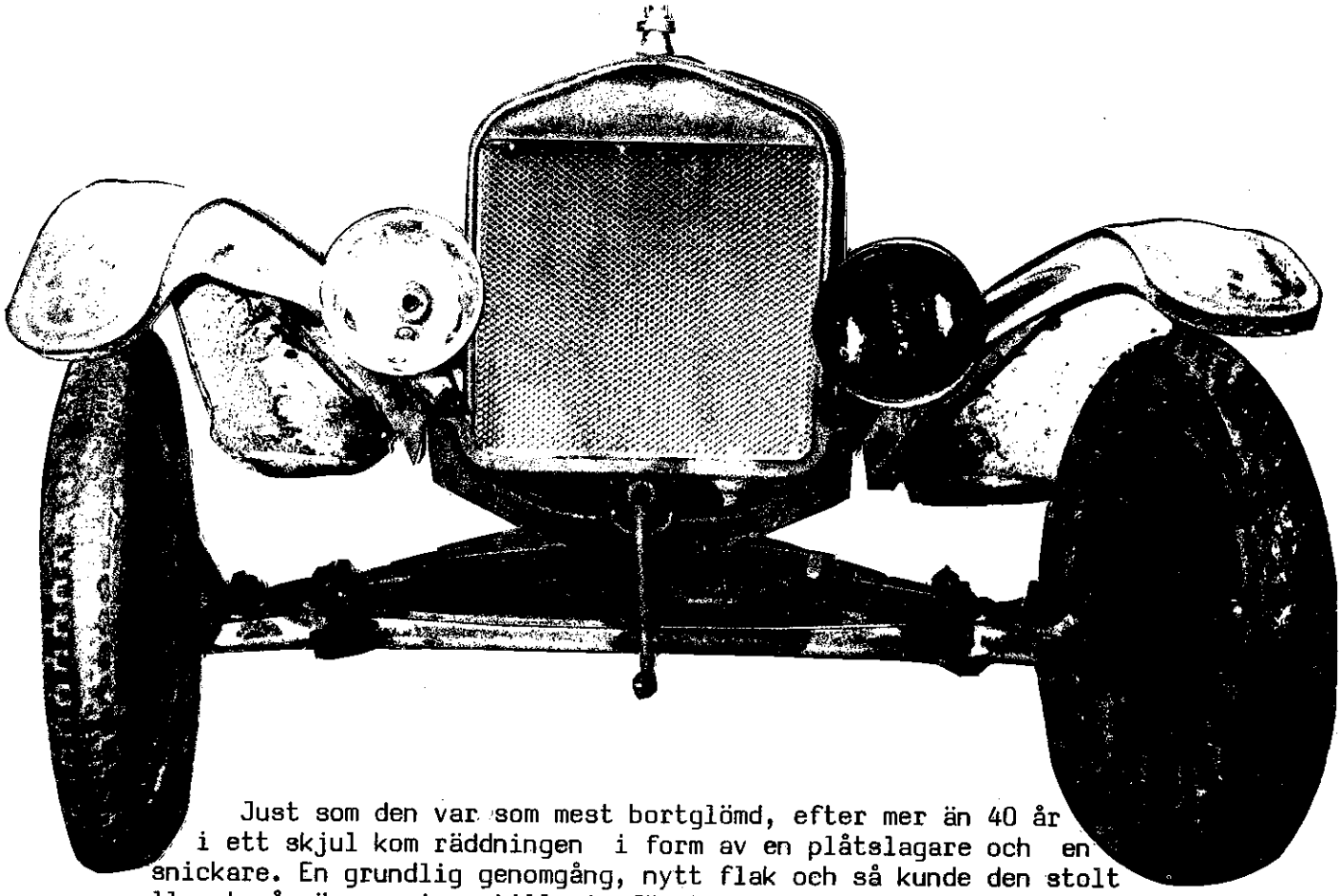
Dagen efter på utsatt tid anlände till mitt hotell en engelskbyggd Ford 60 från mitten av 30-talet. En modell sällan eller aldrig sedd i Sverige.

Ägaren, tillika ordförande i fornbilaklubben, Johann Björnsson och sekreteraren Helgi Hagnusson, bjöd på åktur i Reykjavik och på en improviserad garagerunda som blev höjdpunkten på min resa.

Bengt Ekbom



EN T FÖDS PÅ NYTT



Just som den var som mest bortglömd, efter mer än 40 år i ett skjul kom räddningen i form av en plåtslagare och en snickare. En grundlig genomgång, nytt flak och så kunde den stolt rulla ut på vägarna igen till sin första besiktning sedan 1931. Ford TT A 6068 hade blivit GMJ 846. Och till på köpet hade den fått ett eget rammummer.

Den 21 juni 1984 besiktigades en lastbil på Bilprovningen i Edsberg utanför Stockholm. Ägarna, Gunnar Ström och Ragnar Ternvall assisterade förstås vid besiktningen, som gjorde att all annan aktivitet i B-hallen, lastbilshallen, avstannade. Såväl personal som andra bilägare flockades kring den grå och svarta

lastbilen och det är inte att undra på. Förra gången bilen besiktigades och befanns i reklementsenligt skick var den 31 december 1931!

Modell 23

Gunnars och Ragnars bil är en Ford TT. Den kom till Sverige någon gång under hösten 1923 och enligt besiktningsinstrument verkställde den av Överståthållarämbetet och av Kung. Maj:ts Befallningshavande i Stockholms län förordnade automobilbesiktningsmannen John Schmidt en första besiktning den 2 oktober 1923. Bilen tillhörde då Automobilfirma Ernst Nilsson & Co.

Hornproblem

Bilen befanns till sin beskaffenhet överenstämma med § 1 av Kungl. Förordningen av 30 juni 1916 med senare ändringar och tillägg samt befanns även i övrigt vara lämplig för sitt ändamål.

8 mars 1924 registrerades den, med igenkänningsmärket A 6068. Ägare var då åkaren Bertil Arvidsson, Karlsviksgatan 7 på Kungsholmen. Han använde bilen ända till 1931, då den såldes till en bilfirma i Stockholm.

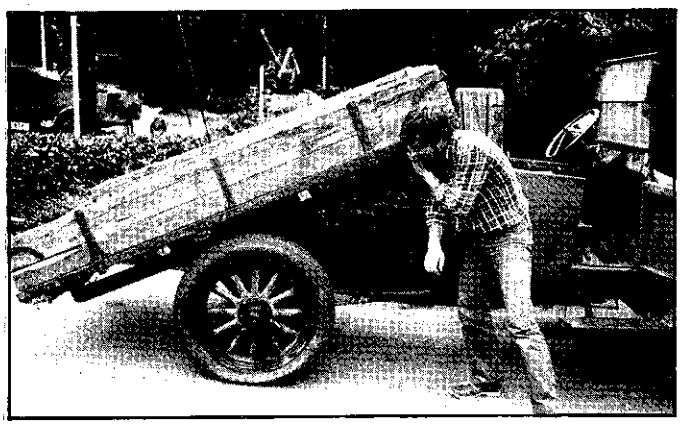
Under åren i Bertil Arvidssons ägo besiktigades A 6068 varje år. Signalapparaten var tydligen en viktig anordning, för de enda särskilda anmärkningar som finns i instrumentet gäller hornet. 1928 försågs bilen med två horn, det elektriska kompletterades med ett bollhorn.

Kyrkoherdens bil

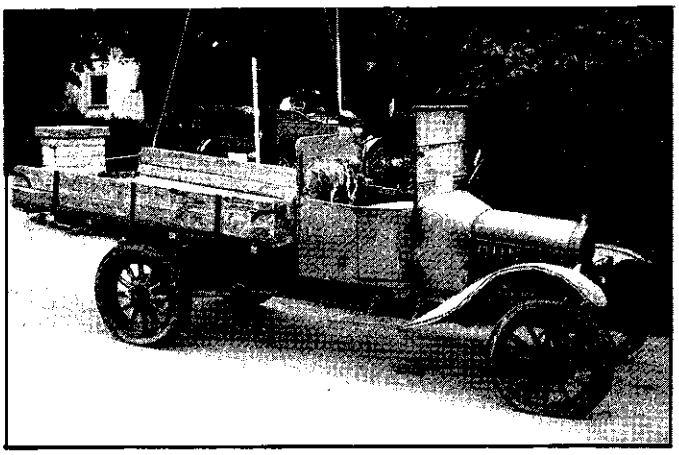
1931 var det slutkört i trafiken. Kyrkoherde Erik Arborelius behövde en lastbil på Hästnäs i Sorunda. Han köpte A 6068, anlitade en chaufför för att få bilen körd från Stockholm och lät den sedan göra tjänst vid diverse husbehovsjobb under åren 1931-37. Eftersom bilen endast användes på enskilt område behövde den inte besöka besiktningsmannen.

1937 ställdes den undan i ett skjul och därmed skulle dess saga egentligen varit all, om det inte varit så att Ragnar Ternvall och svärsonen Gunnar Ström i slutet av 1970-talet upptäckte att de hade ett gemensamt intresse för gamla bilar.

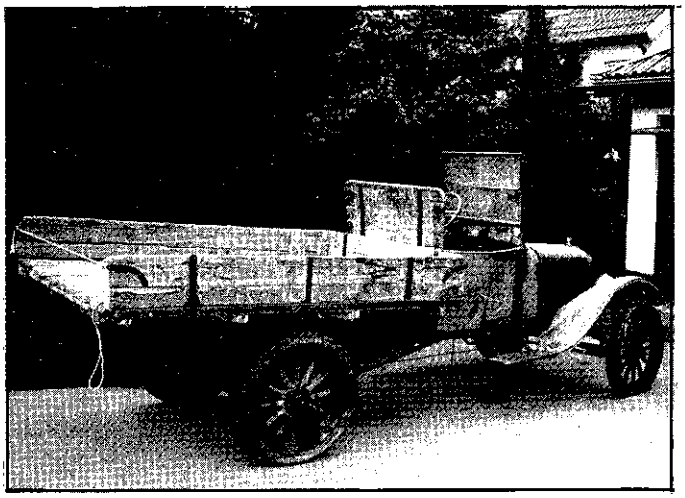
Ragnar Ternvall, som är plåtslagare, hade länge funderat på att skaffa en gammal bil, och Gunnar Ström, som är snickare, var också intresserad av veteranfordon. Dessutom visste Gunnar var det fanns ett lämpligt objekt - hos släkten i Sorunda.



Gammal och trött, men inte slut. Gunnar Ström provar att balanstippen fungerar som den ska.



Fast inte såg den mycket ut för världen när den rullades ut ur skjulet, kyrkoherdens bil som nu blivit Gunnars och Ragnars.

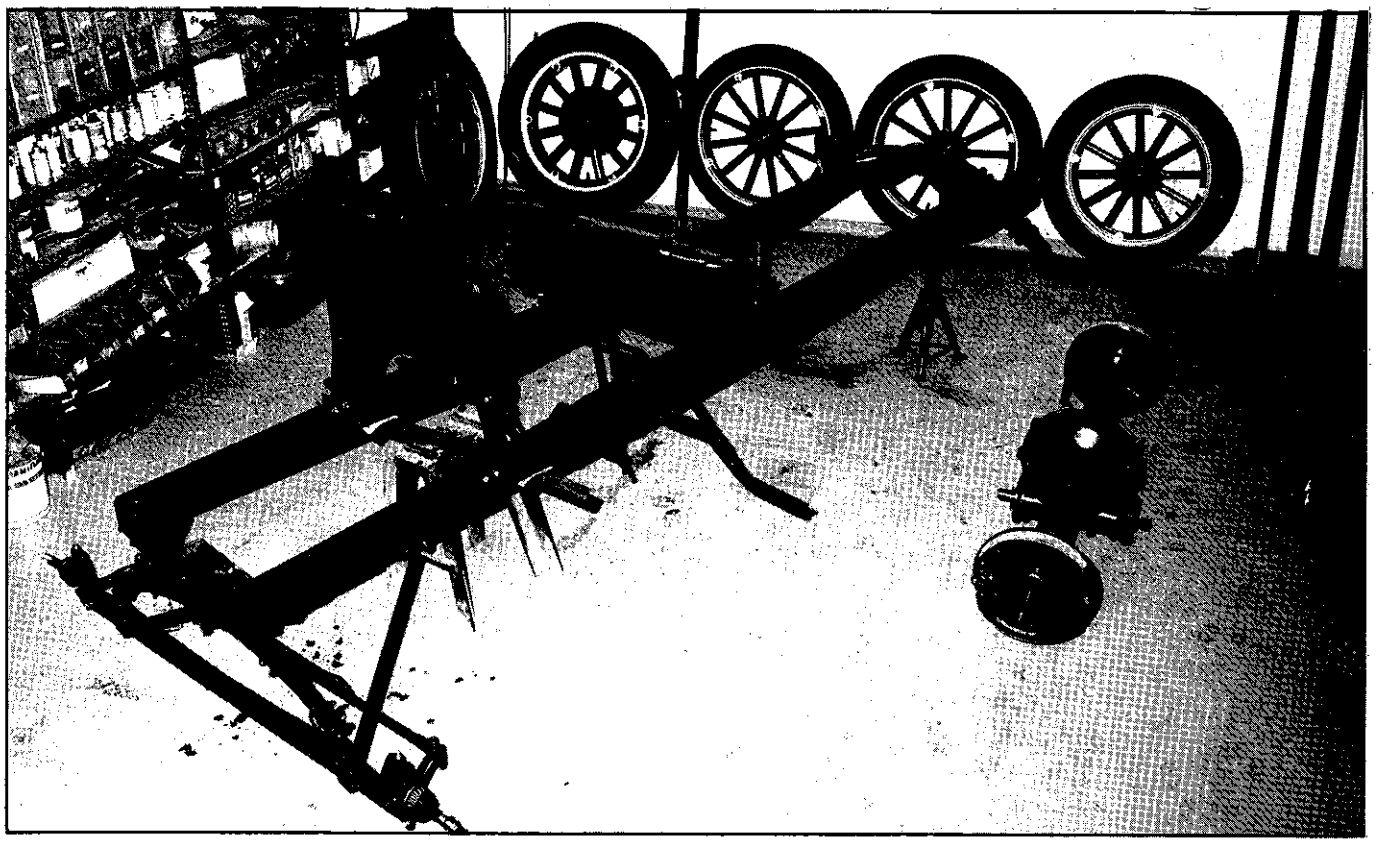


Flaklämmarna satt kvar, men mest av gammal vana och delvis med hjälp av ett rep.

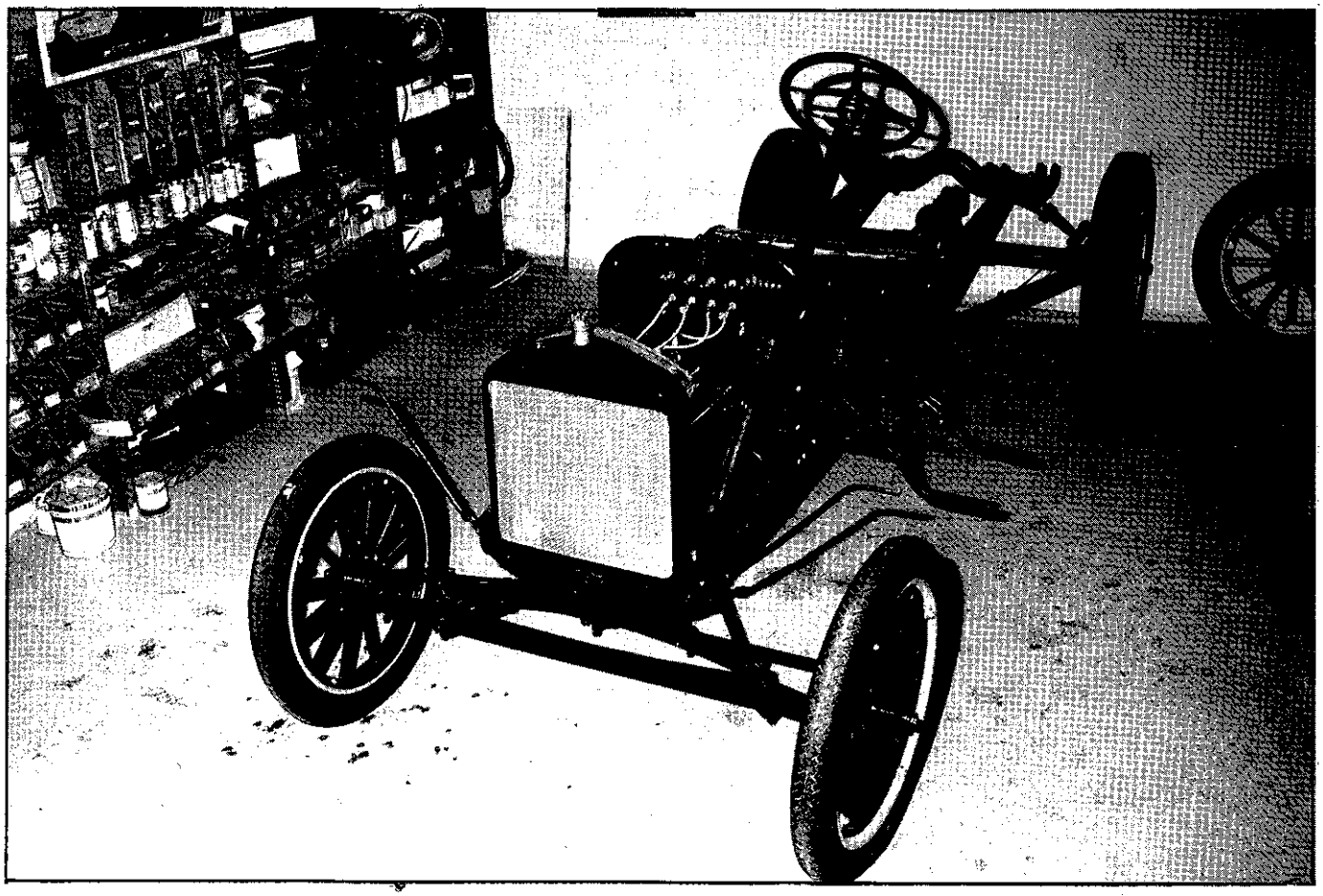
13 000 kronor

För 13 000 kronor var bilen deras och den fraktades hem i triumf på en släpkärra.

För att vara ett renoveringsobjekt var TTn i ganska gott skick. Inga delar saknades - även om inte mycket fungerade. Hemma i Ragnar Ternvalls garage plockades



I Magnus verkstad. Äntligen ramren och försedd med bland annat nymålad tank. Även framaxeln är på plats.



Nu börjar den ta form. Motor, kylare, framaxel liksom bakdito och den viktiga styrapparaten har åter kommit på plats.

bilen ner i sina beståndsdelar. Ram och plåtdetaljer skickades till blästning och de två ägarna gjorde i ordning hjul och fälgar samt slog ut bucklor i plåten här och var. Flaket var i så dåligt skick att det måste kasseras. Det lades åt sidan för att tjäna som mall för ett nytt flak.

Flaket är upphängt i gångjärn som är gjorda på ett speciellt sätt. Fogen är ingen vanlig svetsfog, utan en vällfog. Materialet har hettats upp tills det var alldeles mjukt. Så har man slagit ihop de två delarna utan att lägga i något fogmaterial.

Transmissionskåpa med pedaler, som från vänster - sett ur förarens synvinkel och snett uppifrån - numreras 1,2 och 3.

Tyvärr var kylsystemet fullt med vatten när bilen ställdes undan, så både block och topp var spruckna och måste ersättas. Vevaxeln var dock bra. Den slipades och när motor anskaffats skickades den och axeln till Borlänge för borrning och lagergjutning. Tändsystemet renoverades och induktionsspolarna nyanskaffades.

Godkänd, naturligtvis

Och naturligtvis blev bilen godkänd hos Bilprovningen, fattas bara annat. Ljusbilden ar svag, men vem kör en sådan dyrgrip på natten? Ena ljusbilden var uppochner, men med förenade krafter - av personal, andra besiktningskunder och bilägarna själva - rättades den detaljen till. Ena spindelbulten glappade också lite, men det var en ren justeringssak.

I själva verket hade nog besiktningen gått ganska fort om det inte hade varit så förtvivlat mycket människor som skulle titta, fråga och beundra. Det blir gärna så när det kommer en klenod och ställer sig i kön på besiktningen.

Ramnummer

Vid sidan av alla extra lyktor skiljer sig A 6068, numera GMJ 846, från originalskicket i ett avseende. Den har ett ramnummer. Henry Ford slog aldrig in ramnummer på sina T och TT. Identifieringsnumret satt på motorn, men den filosofin godkänns inte av svenska myndigheter. Autenciteten måste alltså vika för reglementsenligheten.

Men vad gör väl det. Bilen rullar, skattad och klar.

"Veteranbilsdoktorn"

Arbetet började i god takt, men så småningom avstannade verksamheten. Det fanns inte tid, så för att snabbt komma en bit på väg lämnades monteringsarbetet över till Birger Magnuson, Hägernäs Bilservice. Hans specialitet är T-Fordar. I hans verkstad växte snart ett körbart chassi fram. Växellåda och bakaxel var i gott skick och behövde bara rengöras. Växellådans bromsband måste förstås bytas.

Finsnickeri tar tid

I december 1982 var Birger Magnuson färdig med chassit och bilen transporterades tillbaka till garaget där den slutliga monteringen gjordes. Finsnickeri och finplåtslageri tar sin tid, men ett år senare återstod bara flaket, som är försett med balanstipp.

Gunnar och Ragnar hade hoppats kunna använda några delar av flaket, men endast beslagen dög. Några av dem måste för övrigt nytillverkas med utgångspunkt i moderna detaljer som "gjordes gamla".

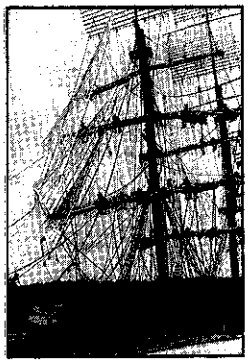
I maj 1984 var det hela klart och lagom till besiktningen monterades moderna tiders påfund i form av dubbla bakljus, skyltlykta och annat som inte behövdes på den tiden det begav sig.

Tid tog det och pengar kostade det. Exakt hur mycket är det ingen som riktigt vet, men slutsiffran hamnar inte långt från 50 000 kronor. Därtill skall läggas ett okänt antal arbetstimmar.

- Fast inte har det alltid varit effektiva arbetstimmar, säger Ragnar Ternvall. Vi har snackat en massa också.

På väg mot nya äventyr med de stolta ägarna i hytten, som numera är försedd med sufflett av en form som tagit mycken möda att fundera ut. Det ursprungliga flaket är bytt mot ett nytt, likadant, till och med försett med kröning, precis som originalet.

T-FORD I TRÄ



I våras passerade Bengt Ekbom Riddersbergs Säteri sydost om Jönköping.

Lockad av åsynen av en fullriggare med man och allt åkte han upp på gårdsplanen för att titta litet närmare på detta monumentala verk. Då fann han dessutom en T-Ford lastbil.

Hela parken kring säteriet var fullt av praktfulla alster i grovt trä, mest gamla järnvägssyllar. Konstnären är Calle Örnemark och som förebild till bilen har han använt Birger Magnussons 1923 TT.

T-FORDAR I AUSTRALIEN

Förf. (till vänster) i samspråk med en av innevånarna, en koala, som dock ej, vilket den beklagade, var medlem i någon T-Fordsklubb. Trots detta var den en trevlig bekantskap.

När jag planerade min resa till Australien tänkte jag att man kanske kunde titta på T-Fordar också, inte bara kängurur och koalor. Jag hade läst i Vintage Ford om ett rally i Australien 1983 och att de hade en livaktig T-Fordklubb där. Alltså skrev jag ett brev dit i våras och fraågade om de hade något rally eller någon

annan aktivitet i september - oktober när jag planerade att fara dit. Jag fick ett vänligt brev till svar att jag var välkommen att delta i ett rally i september (tyvärr hann jag inte dit p.g.a Svenska T-Fordklubbens 30-årsjubileum) eller att komma och titta på en parad i en förstad till Sydney den 12 oktober. Det senare passade alldeles utmärkt in i mina resplaner.

Lördagen den 12 oktober på förmiddagen hämtades jag av presidenten, Ron Gamble. Vi for till T-Fordarnas mötesplats, dit det kom c:a 12 T-Fordar.

Av dessa T-Fordar var det endast en som var svart. Alla färger fanns representerade. Jag blev lite konfunderad och måste tillstå att jag inte visste mycket om australiska T-Fordar. Australien, som tillhör samväldet, och ligger så långt från USA och Europa importerade bilarna i form av chassi och motor. Karosserna byggdes i Australien. På så sätt kunde man få dit fler bilar och köparen kunde frå precis den kaross han ville ha. Från USA fick man inte importera bilar, utan det skulle vara från samväldet. Henry Ford var smart och lät sätta upp en fabrik i Canada och därifrån fick Australien sina bilar. Där jag var van att se "Made in USA" stod det "Made in Canada".

Bilarna var högerstyrda och det gick väl an, men att man hade gasen på vänster sida och tändningen på höger tyckte jag var direkt skrämmande. Jag gick runt och hälsade på en massa trevliga T-Fordmänniskor, tittade på och fotograferade bilarna. Så blev det dags för avfärd. Alla samlades kring presidenten och han höll ett litet tal där han hälsade mig välkommen och gav mig ett klubbmärke och förklarade mig som hedersmedlem i klubben. Jag fick deras tidning och en del andra broschyrer om deras verksamhet.

Så var det dags att bege sig till KOGARAH MUNICIPAL CENTENARY 1885 - 1985 OCTOBER 12th GALA STREET PARADE.

Jag fick åka med en röd "T-Ford". Föraren hette Bob och dessutom åkte en söt flicka i tidsenlig klädsel och parasoll med. Det visade sig att det var en växelspak för han hade satt i en A-Fordmotor - bilen gick fortare och bättre då påstod han. Han hade ju fått lov att ändra lite på bromssytemet också så att det skulle klara av den högre farten!!!!! Jag frågade lite försiktigt om man fick göra så och ändå kalla bilen för en T-Ford och det tycktes inte möta något hinder.

Under paraden var det en T-Ford som fick motorstopp och därefter vägrade starta. Det blev till att skjuta på. En T-Ford började läcka olja alldeles kopiöst. En reservdunk sattes under för att samla upp oljan - vad som var fel visste man inte riktigt. Bilen var dock med hela tiden. Som synes inte alldeles olikt en svensk T-Fordutflykt.

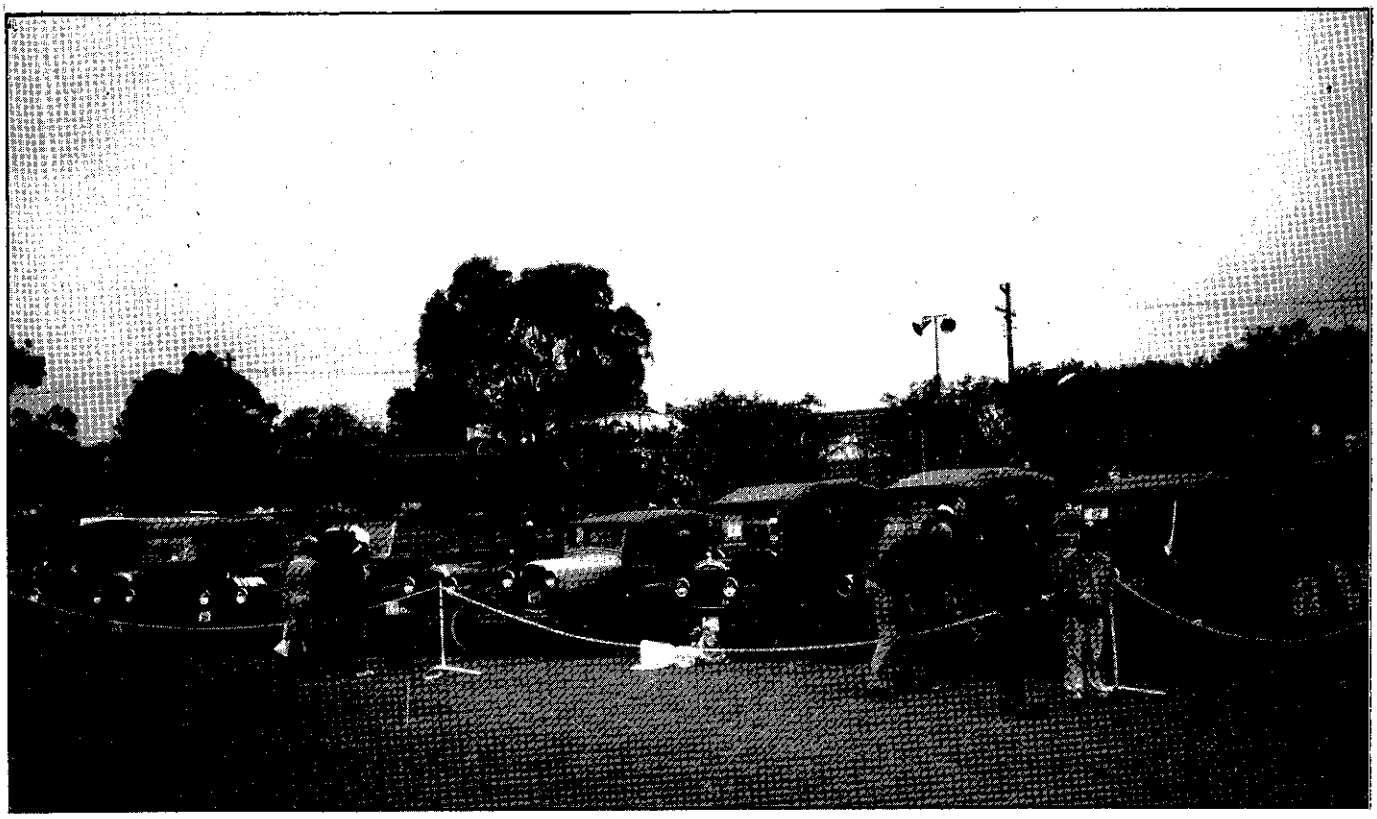
De flesta hade sina T-Fordar inregistrerade via T-Fordklubben och det kostade då 60 australiska dollar.

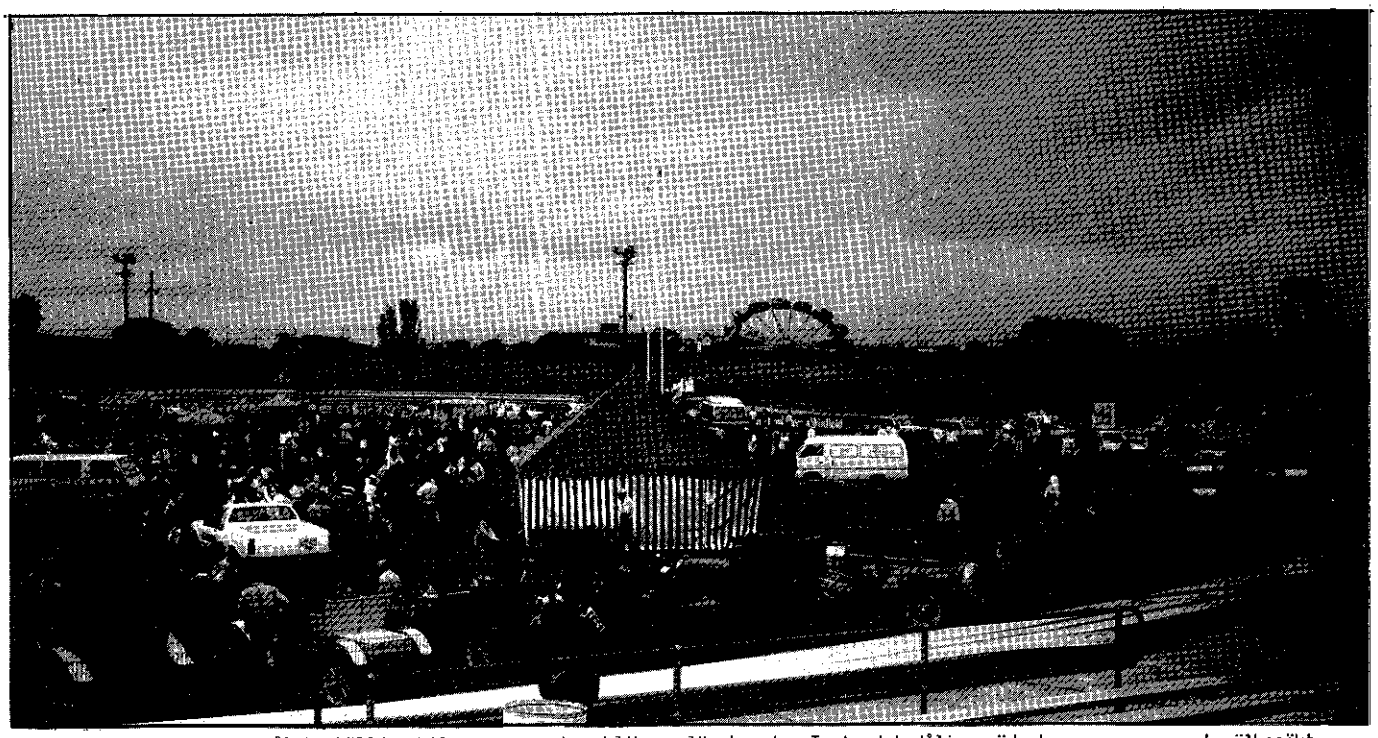
Bob Croft vid sin "T-Ford Tourer 1920". Fast är det egentligen en T? Motorn är från en A och försedd med växellåda. Dessutom är bilen försedd med bromsar både bak och fram...

Ron Gamble behöver i alla fall aldrig riskera bakhjulspunktering i sin blå bil.

Avslutningen på paraden. Nästa generation måste läras upp i tid. Se på det stadiga greppet om veven. Den andra handen håller stadigt om flaskan med startbränsle (avsett för startaren).

Klubben gjorde då en årlig besiktning av bilen för att godkänna den. Man fick bara köra sin T-Ford när klubben arrangerade något evanemang eller så fick man begära





När paraden anlänt till målet ställdes bilarna upp och publiken släpptes in. Trots det dåliga vädret var evenemanget välbesökt, och avspärrningarna, i form av rep, utgjorde för många besökare mera en start- än en stopplinje. Allt var alltså precis som här hemma, åtminstone i det avseendet. Det som skilde var istället mångfalden av kulörer på karosserna. Hela spektrum fanns med, från ljuvt babyblått till mörkaste vinrött. Här och där skymtade dessutom en svart bil.

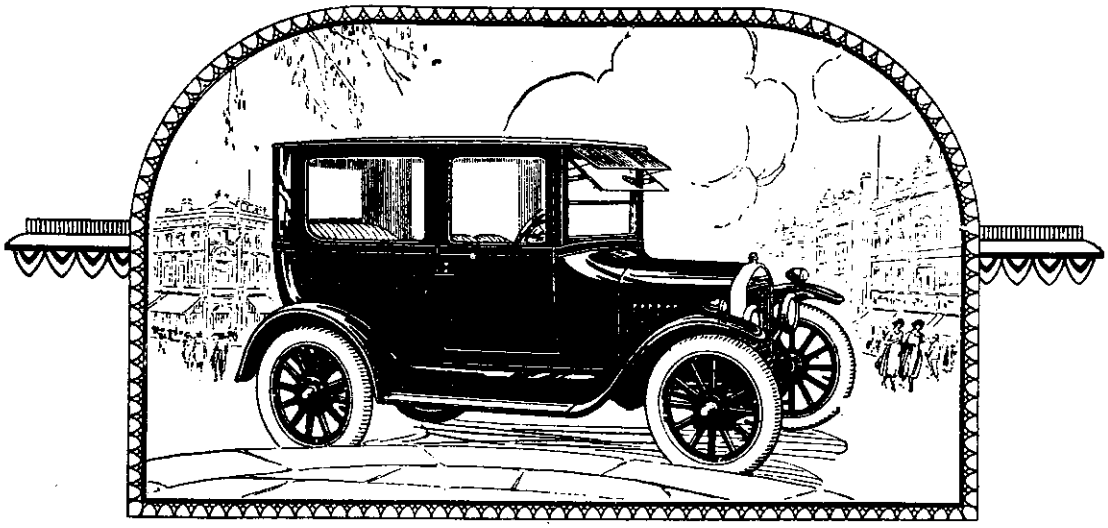
tillstånd från klubben om man t.ex. ville köra brudpar eller något liknande. Om man hade sin bil inregistrerad på vanligt sätt som bruksbil kostade det 300 australiska dollar.

Det finns mer att berätta om Australiska T-Fordar och jag hoppas få göra det och samtidigt visa de foton som jag tog där.

Australien är en stor kontinent och det finns åtminstone tre separata T-Fordklubbar där. Den jag besökte var i Sydney. Adelaide är en av två andra städer med aktiva klubbar.

Det var en underbar känsla att hitta meningsfränder på andra sidan jordklotet och bli så väl mottagen. Om du har vägarna åt det hållet glöm inte att hälsa på T-Fordvännerna.

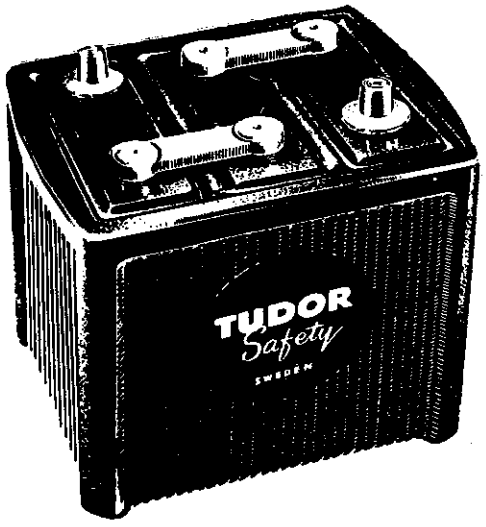
Inger Fahlesson



The NEW FORD "TUDOR" SEDAN

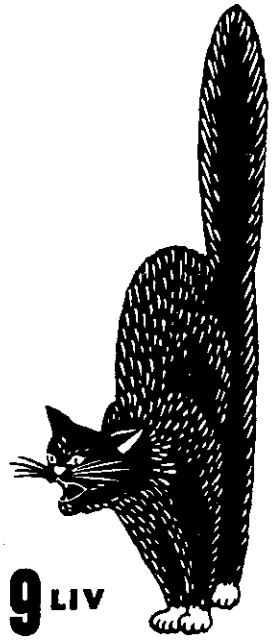
TUDOR

SEDAN GÅR DET



TUDOR

STARTBATTERIER



BATTERIET MED 9 LIV

ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET

MED KLUBBEN TILL VADSTENA

av Håkan Stenberg

Så är det åter dags att fatta pennan och konstatera att det gått fem år sedan Svenska T-Ford Klubben jubilerade senast. I år är det 30 år som gått - 1955 samlades en tapper skara entusiaster och färdades per T-Ford till vännen Bernhards sommarnöje på Värmdö. Men det var då det. Nu är det 30 år senare.

Som vanligt vid bemärkelsedagar så hyllas födelsedagsbarnet med fest och pompa, vid detta tillfälle styrdes kosan till Vadstena för jubelarrangemangen voro där förlagda. För ovanlighetens skull på en från huvudstaden räknat sydlig horisont.

Till den i kallelsen för oss stockholmare rekommenderade mötesplatsen i Skärholmen, anlöpte på utsatt tid fredagen den 6 september 1985 klockan 0930 Ad och Tonni, Inger Fahleson med manligt ressällskap, Bengt Romare med tvenne döttrar, Herr och fru registrator Ekbom samt modernt Fordburne Birger Magnusson med Vivan. Det låg regn i luften, hösten var kommen, några fåglar kvittrade inte och 25 mils resa väntade.

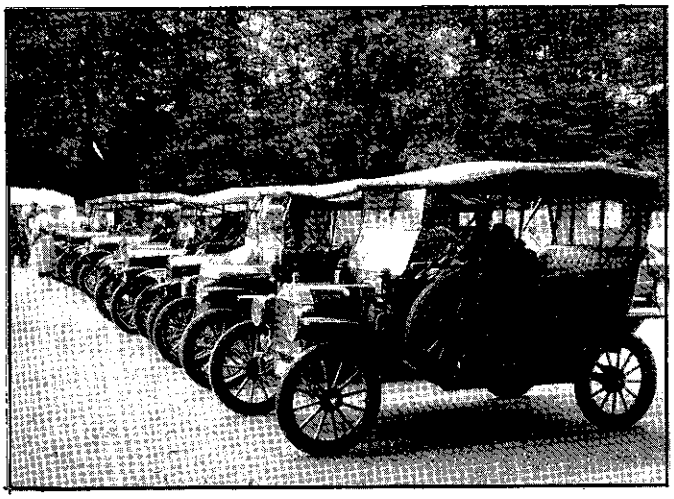
Vär är Carl Johan? undrade ressällskapet. Vid pass klockan 1015 hade alla utom Bengt Joel och Birger undrat färdit och funnit för gott att avres. Utan ett ord, ja, utan att ens veva igång motorerna??? För av de tre equipagens försvinnande hade intet hörts.

Klockan 1020 anlände v. ordf. C J på alla fyra cylindrarna. Han kände värme inombords över att de gamla vännerna inväntat honom trots förseningen. Men det är ju klart att T-Fordbröder väntar, något kan ju ha hänt.

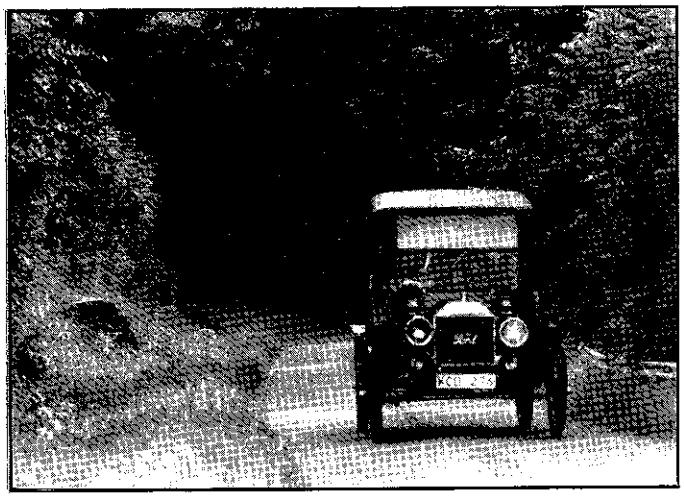
Så var det då äntligen klart för avfärd för de nu,på mötesplatsen återstående ekipagen. Det bar iväg! Sist i den lilla kolonnen puttrade Carl Johan, för dagen beledsagad av sin son och sin blivande svärson, i Karlavagnen från år 1920. 30 meter framför låg Ekboms med Jakob, 66 år, och i täten Birger M.

Punktering

Med regnet smattrande mot vindrutan nåddes Salem, efter cirka en mils färd. Avståndet till framförvarande bil hade krympt till ca 10 meter då Carl Johan kände fordonet svaja till och en kraftig explosion hördes vida omkring i höstlandskapet. Några kråkor lyfte på tunga vingar i tron att någon jägare var i farten. Men det var på endast tre hjul som Carl Johan lyckades manövrera sitt equipage intill vägrenen. De framförvarande bilarna försvann i rasande tempo i fjärran utan att ha reagerat för olycksbroderns missöde. Ivrigt hojtande, svärande och gestikulerande sökte denne påkalla uppmärksamhet men förgäves. Deras lomhördhet var total, och undra på det!



Lunch- och regnpaus vid Stocklycke



En stilstudie

av för T-Fordar

lämpliga vägar

När så småningom hjulbytet var verkställt torkade C J svetten ur pannan med ena kraghandsken och upptog jakten på de bägge rymmarna med s.m.s. slaka m.

Kommen ner till trakten av Vagnhärad började humöret återvända - en slurk kaffe ur den thermos som hustru Ulla medstoppat gjorde sitt till men även vetskapen om att målet närmade sig bidrog. En liten trudelutt visslades fram i motvinden, det var visst något gammalt stycke från en stenkaka med Artie Shaws orchester, lät det som. Just då syntes en svart prick långt borta på vägens högra sida.
En man kom gående med ett föremål i handen.
Tom dunk

Om Carl Johans humör nu började bli riktigt gott så blev det rent av uppsluppet då det visade sig att den mörke skepnaden var ingen mindre än Bengt Joel, och att föremålet i hans hand var en sannolikt mycket tom bensindunk.

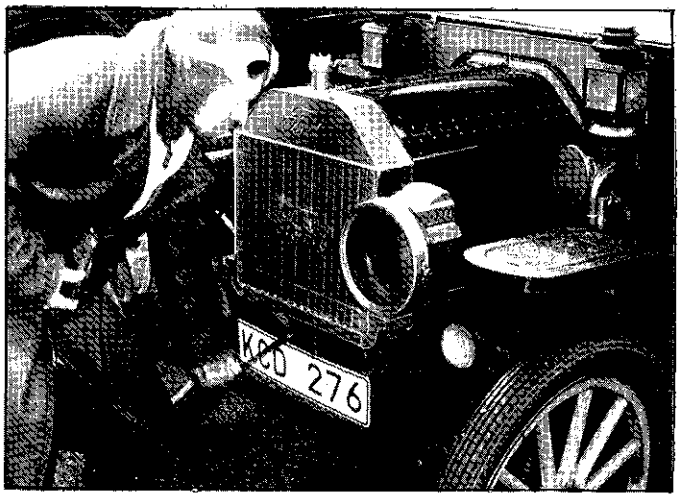
Vår snabbtänkte v.ordf. tänkte sju tankar under loppet av en knapp sekund: - Jag låtsas inte se honom...När passerade jag en mack senast? ....Jag stannar! ....Nej, det gör jag inte.....Tadidajdajdaj.. ....Lätt inbromsning.....Gas igen, en titt i backspegeln..... Så var det med det.

Hur episoden sedan utvecklades och sent om dagen avlöpte får väl de bägge inblandade själva berätta. Här må endast nämnas att när Karlavagnen med besättning mycket sent omsider anlände till värdshuset Kunds Starby så möttes den av en nyduschad, festklädd och utvilad skara klubbkollegor, däribland såväl Herr Ekbom som Magnusson. Huru det kom sig att dessa hunnit fram så långt före är för artikelförfattaren ännu i skrivande stund en gåta, trots att jag fåtf händelseförloppet mig beskrivet

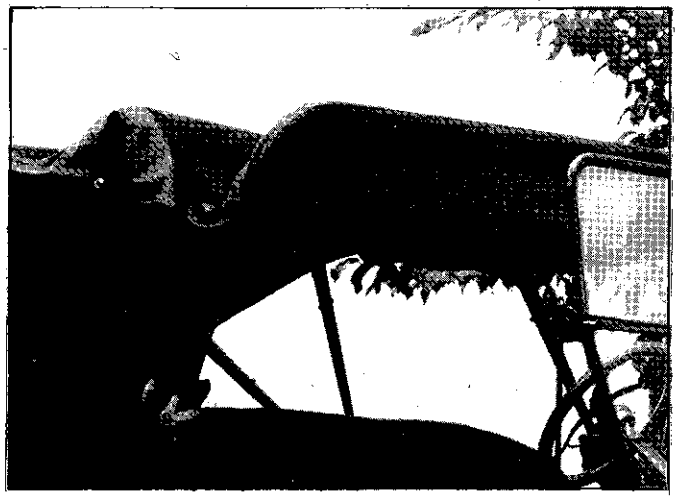
Nåväl, värdinnan på nämnda värdshus, som ligger i Vadstena är ingen mindre än Ulla (Sippan) Bergquist. Hon tog väl hand om det frusna och utsvultna färdsällskapet medan de festklädda bröderna uppsluppet spatserade iväg för att besöka en närliggande herrgård, Naddö, där mångårige medlemmen och he-mannen Ragnar Skogh fyllde femtio och skulle hyllas med mässingskana. Kring herrgårdsbrasan blev stämningen snabbt hög och värdfolket bjödo stärkande drycker i stora krus.

Äkta paret Praag i (bara) mässingen.

Ragnar Skoogh hade ingen anledning se så här bister ut.



Vilken backhand!


Sufflett av!

30 år!

Så blev det lördag, Svenska T-Ford Klubbens officiella födelsedag. Trettio år!
Programmet för dagen bestod av en femmilatur i Vätterbygd med kulturfrågor och manöverprov, arrangerat och administrerat av gårdagens jubilar Ragnar Skogh (50), med starkt bistånd av Birger, Bengt Joel o.a.

Det började med inmönstring och färdinstruktion framför Vadstena Slott, byggt mellan 1545 och 1620. Där firade Gustaf Vasa sitt bröllop med Katarina Stenbock år 1552 och där samlades 14 vackra T-Fordar år 1985 en tidig morgon i september (433 år senare, lätt att komma ihåg). Det regnade lätt men nunorna (och nunnorna) voro glada och kläderna rejäla.

De glada nunnorna voro:

Gerry Johansson, Erik Hansson, Inger Fahleson, Bengt Ekbom, Lars Lilja, Lennart Svensson, Bo Byman, Ad Praag, Veikko Hukka, Ragnar Ternvall, Bengt Romare, Peter Hjelm, Carl Johan Ljungwaldh och Tore Kemmer, samtliga med fruar, fästmör, barn och hund.

Sällan har en så vacker samling gammelbilar skådats i en så ståndsmässig miljö som denna höstmorgon.

Historia på väg

Täflingsgeneralen SKogh rörde sig värdigt bland de åksugna ekipagen och meddelade regler och navigatoriska rekommendationer. Så var det dags för avfärd.

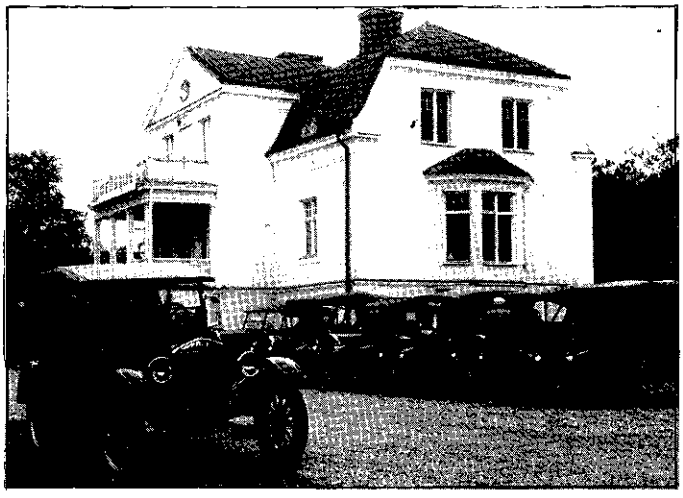
Under några intressanta och härliga timmar besågs ett antal svenska monumentalhistoriska minnesmärken och de täflande drogo sig säkert till minnes en och annan elak historielärarinna med grå knut i nacken och pekpinne i högsta hugg vid åsynen av Alvastra klosterruin.Färden gick via Väversunda Kyrka, Alvastra klosterruin, Ellen Keys Strand, Stocklycke, Borghamn till sluthamålet Naddö.

Där bor Ragnars hustru Marie Louise och hennes mor och där bor förstås Ragnar också. Alldeles vid Vätterns strand - en underbar miljö med mangårdsbyggnad, flyglar och en mängd uthus och lider där en och annan gammelbil skymtade genom springorna. Emellertid; här på Naddö väntade ett klurigt manöverprov, vars idé i varje fall var helt ny för artikelförfattaren. Det bestod i att ekipagen ett efter ett fick köra runt knuten och in på en mindre äng.

Lasse Lilja håller reda på knapparna. Han hade några innanför västen också.

Förste pristagaren Garry Johansson med en bråkdel av prisskörden.

Bengt Romare mottar pris och hyllningar



Vid festpalatset Kungs Starby

Det gällde att instruera en käppislagare var dessa skulle placeras längs en linje så att T-Forden skulle klara en slalomfärd med kortaste avstånd mellan första och sista käpp. Har jag uttryckt mig klart. Det gällde alltså att .....äh!

I vått....

Här var det många som överskattade...nej, underskattade...överskattade T-Fordens vändradie. Inger Fahleson årets motorkvinna, gjorde det så till den milda grad att framhjulen låste sig i läge babord dikt. Vinkelarmen i rattstångens ände hamnade i rät linje med förbindelstången till styrbords p-ända. Precis som på barndomens rattkälkar. Ack, det var tider med helt andra krav - som det står i en av klubbens mer kända visor.

Här jag glömt att berätta att regnet öste ner praktiskt taget hela dagen, det blev m.a.o. ett jubileum med uppfällda suffletter. Hursomhelst, det smakade utmärkt med varmt kaffe och goda bullar på Naddö efter avslutat manöverprov varefter återfärd skedde till natt- och banketthärbärget Kungs Starby.

Efter magnifik prisutdelning vid vilken samtliga deltagare inte bara fick fina utan även flera priser, skänkta av bl.a. generösa företag i Vadstena, blev det sång och glam kring dukade festbord. Sippan bjöd på jubileumsmeny bestående av Vätternsallad, Herrgårdsfågel à la Starby och Glace Omberg. T-Fordklubbens husband, Alviksgårdens filharmoniker underhöll, med L Lilja som Bälgsolist. Talen voro få men högtidliga.

De som var med tackar värdfolk och organisatörer för att vi fick komma och leka hos dem. Vi kommer gärna tillbaka. Åren går ju så fort och snart är det jubileum igen.

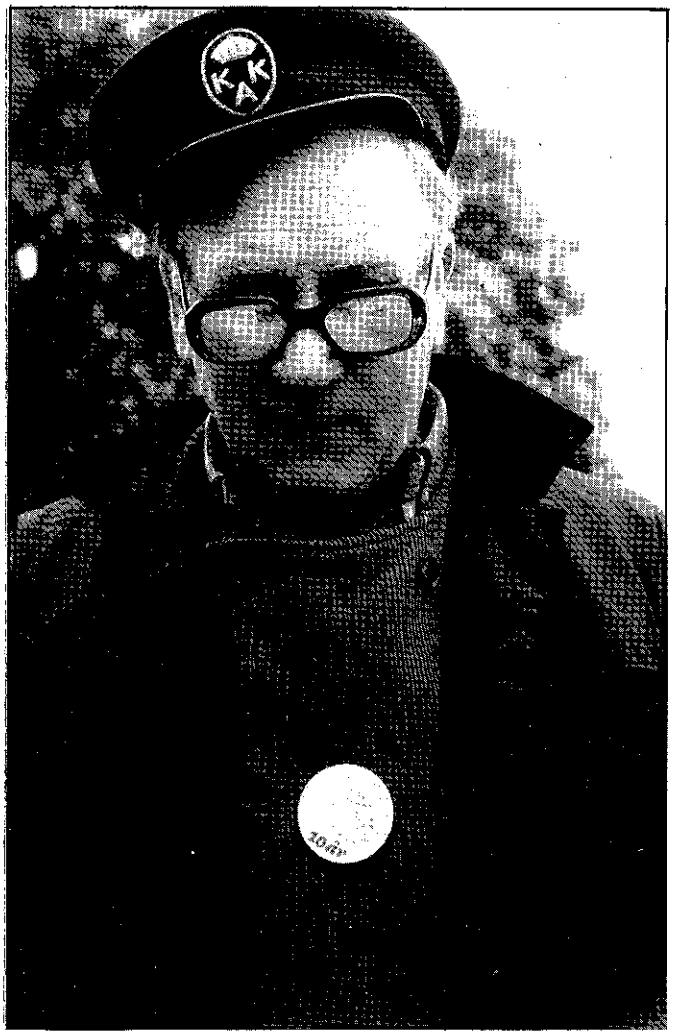
Så här placerade sig de täflande eqipagen:

1.	Gary Johansson	8.	Carl Johan Ljungwaldh
2.	Erik Karlsson	9.	Bo Byman
3.	Inger Fahleson	10.	Adriaan Praag
4.	Tore Kemmer	11.	Bengt Ekbom
5.	Peter Hjelm	12.	Lars Lilja
6.	Bengt Romare	13.	Veikko Hukka
7.	Lennart Svensson	14.	Ragnar Ternvall

Flen tur och retur på 30 år

Under hemresan från jubileumsträffen i Vadstena i början av september passerade flertalet av deltagarna från stockholmstrakten Flen. Vi ärade orten med att fylla tankarna i våra torstande T-fordar. Tyvärr ser man nu för tiden inte mycket av tätorterna då de moderna vägarna är dragna utanför stadsplaner och bebyggelse. Det gäller också Flen. Icke desto mindre såg platsen där vi stannat så välbekant ut, eller om det var namnet på orten som påminde mig, att jag varit där en gång förut. Vid närmare eftertanke kom jag så underfund med att jag sett Flen en gång tidigare, det var trettio år sedan. Inte bara på året jämna tal. Det var, så nära som på två dagar, precis trettio år sedan. Jag var där och hämtade "Jacob", min första bil, som var och ännu är min Touring 1919. I sanning blev inte den veckohelgen ett dubbeljubileum! Jubileer är inte bara något man firar, det är i lika hög grad, kanske mer, en fråga om eftertankar; vad som hänt och gjorts under åren som gått. Trettio år är ju en ganska lång period och jubileet fick portarna i hjärncellerna att öppnas på vid gavel och minnena forsade ut.
Det hände mig i Vadstena och Flen i september 1985

RESE- & SERVICERAPPORT



Start, som alla vet, vid Kungens Kurva. Första punktering: Salem. Nästa ingrepp från min sida var att visa skattmästaren ett bra matställe i Ålberga.

Så gick det bra, ända till Vadstena där vi samlades på lördagsmorgonen till rallystart vid slottet. Rallyt gick via bl a Stocklycke och Borghamn där allt var sik likt. (Sic, sätt:s anm.) Slutmål med manöverprov vid Naddö.

Söndag morgon var det hemresa med två punkteringar på samma bil och samma hjul. Kan möjligen bero på att Inger fick överbeLass-ning av höger bak. Men med hjälp av lånat reservhjul (tack, Ternwall!) kom alla hem.

Skulle vara kul att få åka T-Ford på rally någon gång.

Magnus

JOHANSSON I TOPP

Johansson i topp

När man läser T-Fordsmatrikeln får man lätt uppfattningen att den är internationell. Där finns namn som Praag, Romare, Tysk, en skotte (nej, förlåt, det var klubbens kassör). Men i toppen på prislistan har den senaste tiden varit Johansson med runabout 1926. Medlemsskapet i klubben är dock av betydligt senare datum.

Sin klubbmässiga ungdom till trots har han emellertid tagit sig före att vinna två rallyn i följd: 100-års respektive 30-årsrallyt.

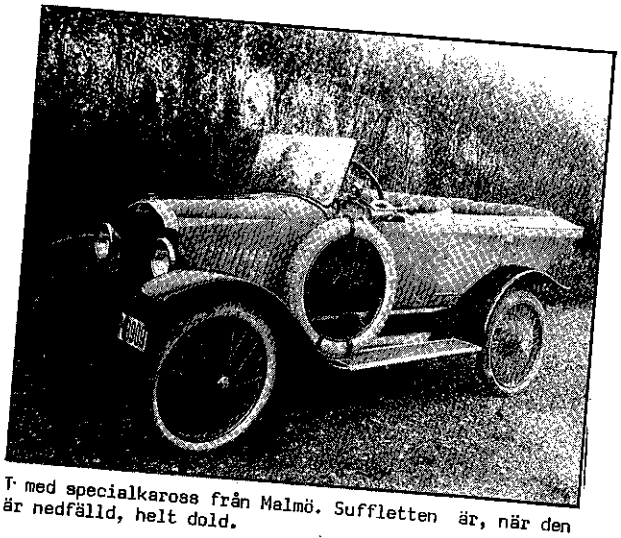
I den ordningen också, så han måste ha backat 70 år på några veckor. Enbart det manöverprovet gör att Garry Johansson är värd ett hedersomnämnande.

Magnus

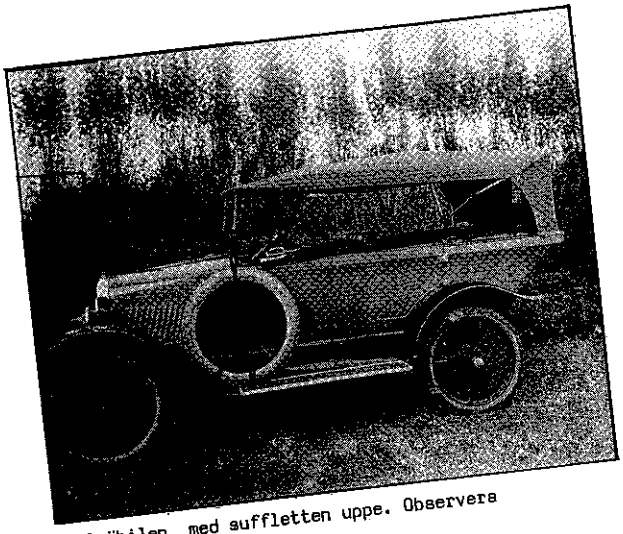
UDDA KAROSSER

Touring för vinterbruk med lös topp. Malmöbygge.

Tidigt exempel på kraftuttag. TT chassi gör tjänst som motorspruta i Nyköping. Observera slangen från kylarlocket. Motorn kyldes med färskvatten från motorsprutan. Tidigt 20-tal.

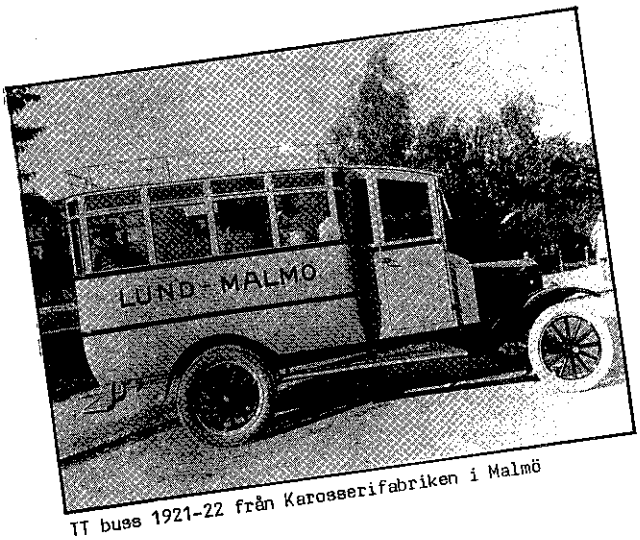


T med specialkaross från Malmö. Suffletten är, när den är nedfälld, helt dold.

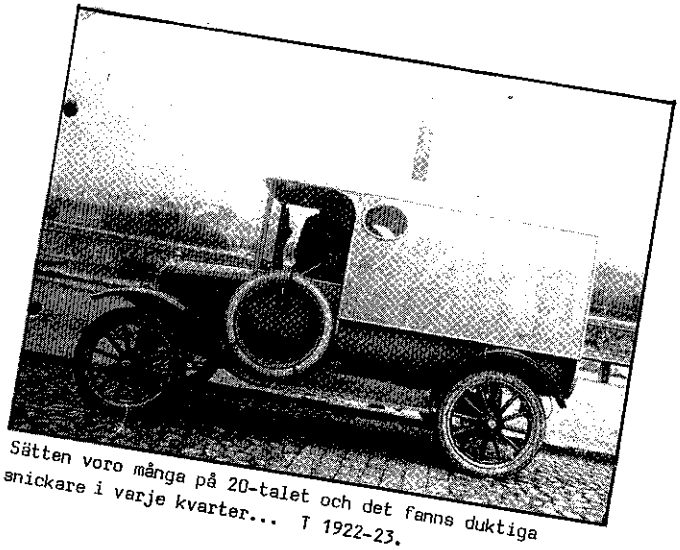


Malmöbilen med suffletten uppe. Observera trådekerhjulen!

UDDA KAROSSER



TT buss 1921-22 från Karosserifabriken i Malmö



Sätten voro många på 20-talet och det fanns duktiga snickare i varje kvarter... T 1922-23.

T från omkring 1924. NK leveransbil vid Riddarhuset. Byggd direkt på chassi

TT skåp Karosserifabriken i Malmö

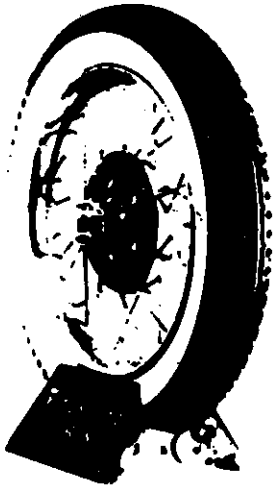
UDDA KAROSSER

T med kombinerad kaross försedd med skåp.
1920 ungefär.

Tidig TT från Malmö Karosserifabrik.

Vi
har
också
TE-blad

TEBODEN
HÖTORGSHALLEN



NU ÄR DET
LÄTTARE
ATT RINGA
TILL
DÄCKEXPERTEN

Slå bara **010-77 13 65.**

Om jag inte är i bilen kan jag ha vidarekopplat mina samtal dit jag för tillfället befinner mig, eller till NMT's sekreterarservice.

Vänliga hälsningar
Bertil Wiman

DÄCK - SLANGAR
FÄLGBAND
LÖSA VITA DÄCKSIDOR

RALLY TIRES AB
Box 4047 S-630 04 ESKILSTUNA

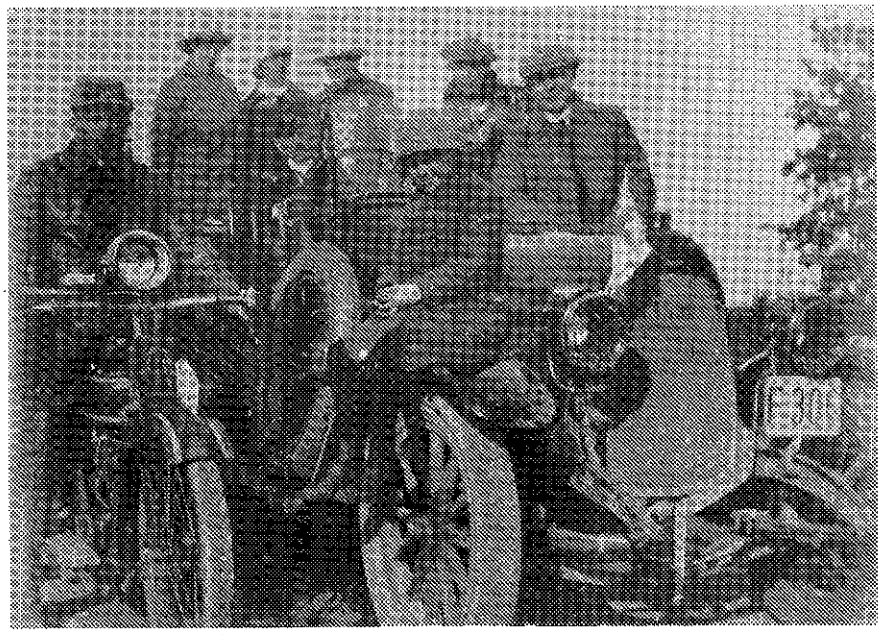
Från Norge 09546
Danmark 09946
Finland 99046
riktnummer utan nolle 10
abonnentnummer 77 13 65

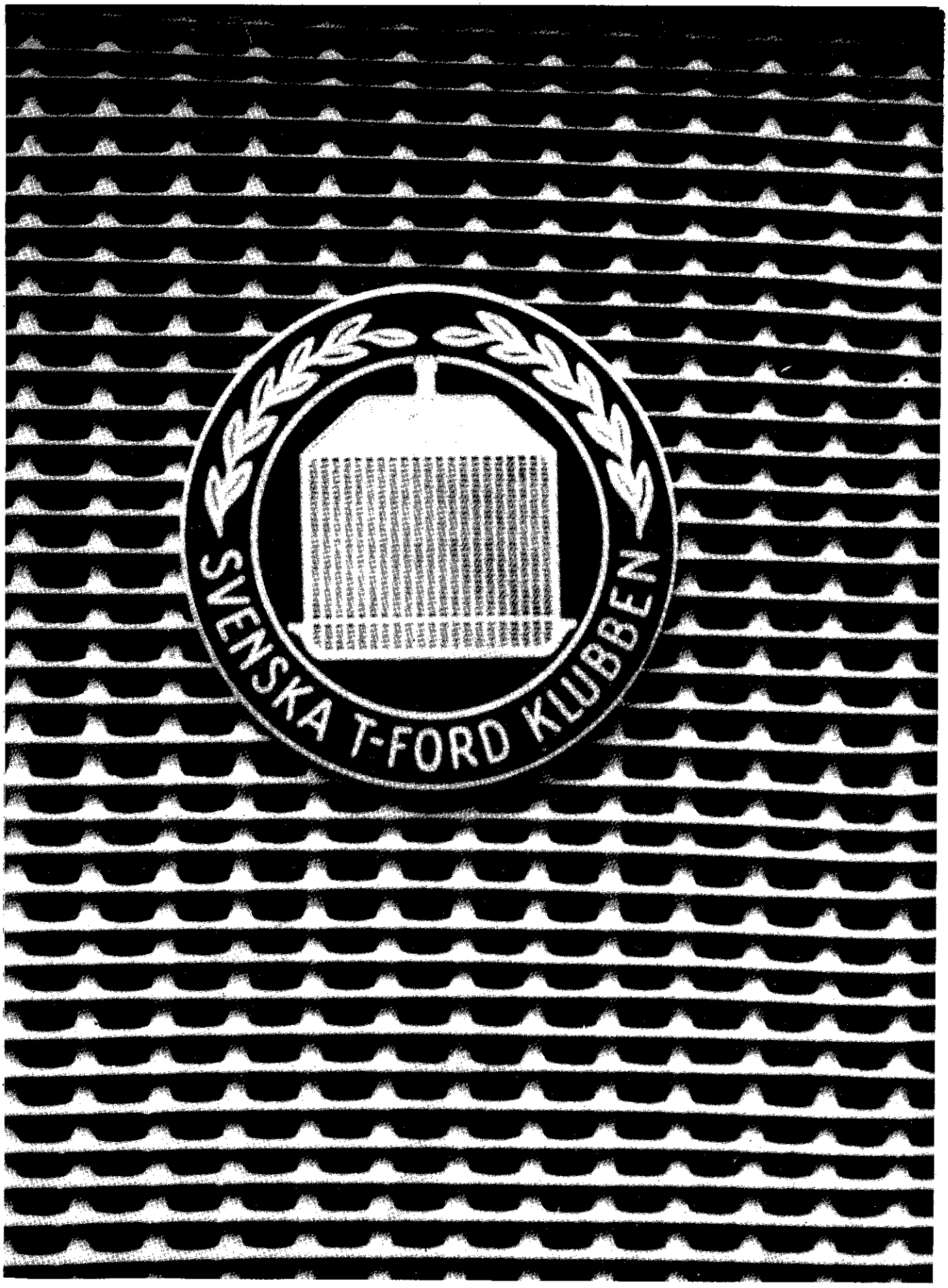
60 år

I BILISMENS
TJÄNST
1925–1985

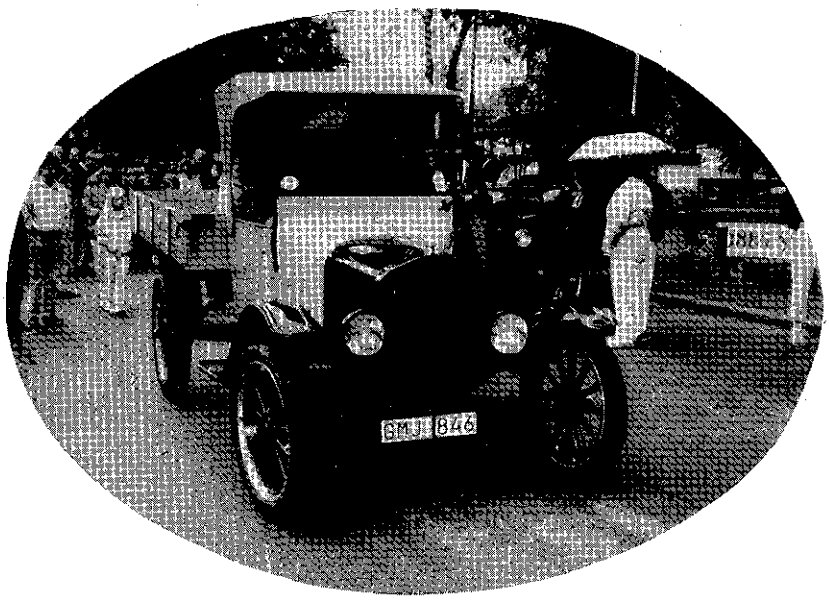
FOLKSAM

ÖVER 1 MILJON FORDON FÖRSÄKRADE





Vi sätter Sporrong främst

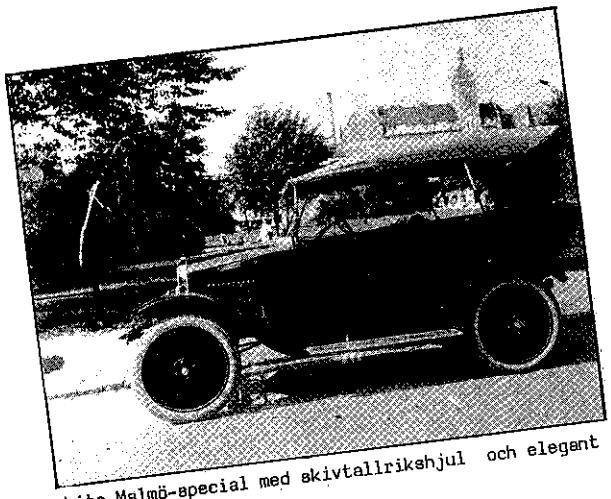


ALLTID FRÄMST
PÅ LÄTTA LASTBILAR

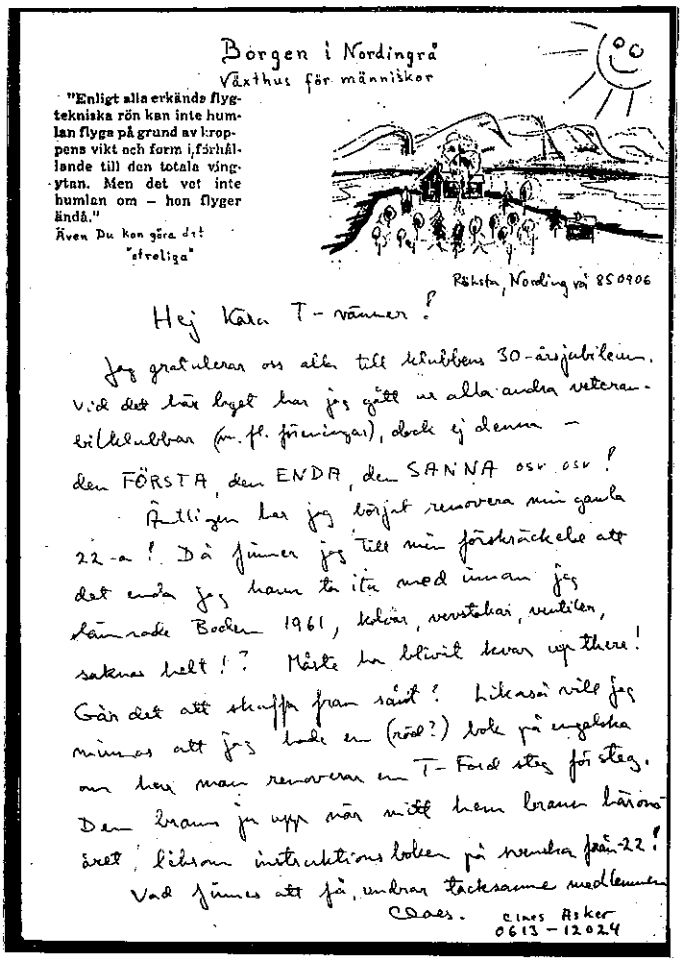
Ford

Nyckel till gåtorna

1. Samuel Owens Gata, Kungsholmen
2. Staty i kanten av Berzeliusparken vid Nybroplan
3. Mäster Mikaels Gata på Söder
4. John Ericssonsgatan, Kungsholmen
5. Karl XIV Johans staty vid Slussen
6. Trappa mellan Fjällgatan och Stigbergsgatan på Söder
7. Baksidan av Sjöhistoriska Muséet
8. Sällskapet Par Bricole, Urvädersgränd på Söder
9. Birger Jarls Torg, Riddarholmen



Lite Malmö-special med skivtallrikshjul och elegant sufflett.



Borgen i Nordingrå
Växthus för människor

"Enligt alla erkända flygtekniska rön kan inte humlan flyga på grund av kroppens vikt och form i förhållande till den totala vingytan. Men det vet inte humlan om – hon flyger ändå."
Även Du kan göra det "streliga"

Röhsta, Nordingrå 850906

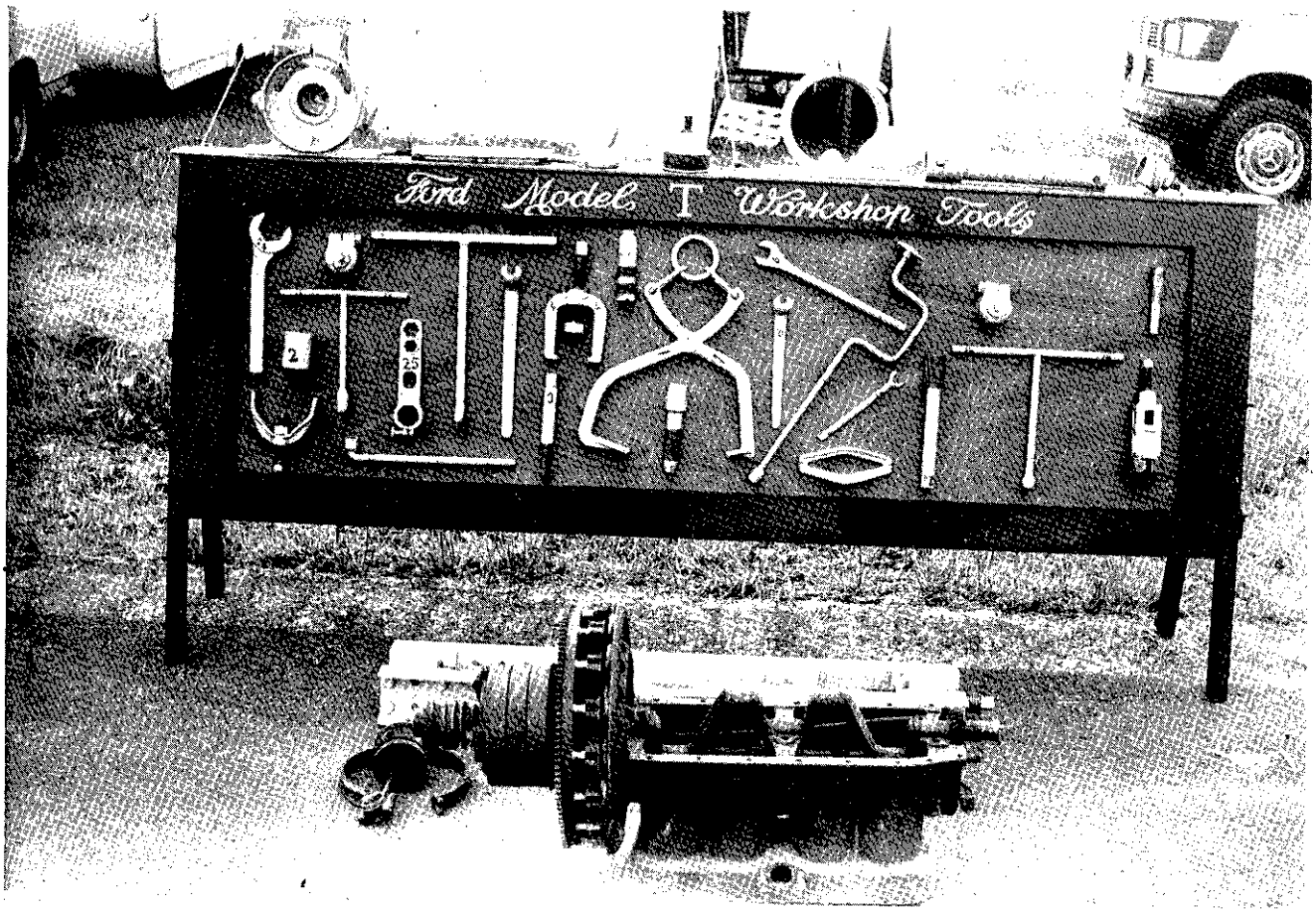
Hej Kära T-vänner!

Jag gratulerar oss alla till klubbens 30-årsjubileum. Vid det här laget har jag gått ur alla andra veteranbilklubbar (m. fl. föreningar), dock ej denna – den FÖRSTA, den ENDA, den SANNA osv osv!

Äntligen har jag börjat renovera min gamla 22-a! Då finner jag till min förskräckelse att det enda jag hann ta itu med innan jag slämnade Boden 1961, kolvar, vevstakar, ventiler, saknas helt!? Måste ha blivit kvar up there! Går det att skaffa fram sånt? Likaså vill jag minnas att jag hade en (röd?) bok på engelska om hur man renoverar en T-Ford steg för steg. Den brann ju upp när mitt hem brann häromåret, liksom instruktionsboken på svenska från 22!

Vad finnes att få, undrar tacksamme medlemmen

Claes. Claes Asker 0613-12024



Hans Tornebäck, vår kontaktman på FOLKSAM, var på motormarknad på Silverstone i våras. Där fanns utställt denna trevliga verktygstavla som skulle göra vilken T-Fordsrenoverare som helst grön av avund. Enligt uppgift är verktygen inte till salu

ACA