

FJÆRBLADET

ORGAN FOR AGDER MOTORHISTORISKE KLUBB

NR. 3 - MAI 2020
42. ÅRGANG



Bakke Bru stenges



Ny nøkkel til gammel bil



På museum i Michigan



En fornem engelsk mann

REDAKTØREN HAR ORDET



Kjære AMK'ere!

Ja, dette blir en mer eller mindre ødelagt sesong. Det er ikke til å komme forbi. Det er fortsatt mulig å kjøre seg en tur med gammel-bilen, men noen samlinger blir det vanskelig å gjennomføre. Og vi i AMK vil slett ikke stå frem som en gjeng som gir blaffen i de nasjonale retningslinjene

for begrensning av corona-smitte. Det er dårlig PR.

I skrivende stund, i april, lever vi fortsatt i håpet om at vi kan følge opp terminlista fra juli og utover, men det vet vi ingen ting om ennå. Sannsynligvis vet vi mer når neste utgave av Fjærbladet kommer ut.

Neste utgave, ja! Styret har godkjent tanken om at vi i år, ut fra de spesielle omstendighetene, vil gi ut ett ekstra nummer av bladet, slik at det i alt blir 7 utgaver i 2020. Da

kan vi i alle fall holde kontakt med medlemmene, den kontakten vi går glipp av når vi ikke kan lage treff. Men litt er jo bedre enn ikke noe!

Og så får medlemmene da bære over med redaktøren som strever litt med å finne stoff. Det er jo ikke skjedd noe som en kan lage reportasjer fra! Ingen møter, ingen treff, ingen løp, ikke ingenting! Men vi forsøker så godt vi kan å fylle bladet uansett, så alle dere trofaste medlemmer skal få et livstegn fra AMK innimellom.

Tanken er at neste utgave kommer i begynnelsen av juli. Da har vi nok noen nyheter, forhåpentlig gode nyheter, om hva som kan arrangeres fremover mot høsten. Og inntil da, ha det fint og vær forsiktige med dere selv alle sammen!

*Beste hilsen
Bernt Erik*

FORMANNEN SVARER



Det er andre tider enn det vi er vant til i mai. Ingen arrangementer kunngjort her på side 3, i alle fall ikke på lange tider, og de som står her, vet vi ikke om vil bli gjennomført. Fjærbladet har tatt en prat med AMKs formann Håkon Omland om hvordan egentlig ståa er for klubben nå.

Det ble ikke noe greit, dette, Håkon?

Nei, det gjorde ikke det. Vi håpet i det lengste at denne epidemien var noe som ville gå fort over, men da vi først måtte avlyse den bestilte turen til Fredericia med 55 AMKere, så måtte vi se i øynene at her blir aktiviteten lav fremover.

Styret besluttet derfor å avlyse alle arrangementer frem til 1. juli, og så håper vi at det skal være mulig å komme forsiktig i gang etter det. Og uansett kan vi jo glede oss ekstra mye til neste år når dette året ble så dårlig.

Vi kan jo kjøre oss en tur, ikke sant?

Jo da, det er det ikke noe i veien for, og det vil jeg anbefale for alle. Det er jo fredelig og greit å kjøre en tur med det gamle kjøretøyet. Men det er ikke så greit hvis det blir for mange som kjører sammen, for det er jo svært mange som følger med, og vi vil jo nødig at verken AMK eller veteranbevegelsen i sin helhet skal få dårlig ord på seg blant folk om å være noen som ikke bryr seg om retningslinjene og ikke tar hensyn til den situasjonen vi alle befinner oss i.

Men det blir jo dårlig med kontakt mellom AMK og alle de over tusen medlemmene på denne måten?

Ja, dessverre, det gjør det. Og for i alle fall å bøte litt på det har styret sagt seg enige i at vi gir ut ett ekstra nummer av Fjærbladet i år, for på den måten å holde kontakten med alle våre folk. Det er greit at folk skal vite at vi jobber med sakene og allerede er i gang med planleggingen av neste år.

Skal det skje noe spesielt neste år?

Ja, i 2021 er det igjen det tradisjonelle Rallye Tronåsen som vi arrangerer sammen med Gammelbilens Venner i Stavanger. Der kommer det nok til å bli mye folk! Og så er det jo de faste postene da, alle de vi har gått glipp av og kanskje vil gå glipp av i år, vi har vårmønstringen, Kvinesdalsturen, Kristi Himmelfartstreffet, bygdedagene i Åseral, Setesdalstreffet og ikke minst Birkelandsmarkedet. Men det håper vi at vi får lov til å arrangere i år også.

Hvordan holder du medlemmene oppdatert?

Nå kommer det ut et nytt nummer av Fjærbladet i begynnelsen av juli, tenker jeg. Der vil det bli oppdatert oversikt over våre arrangementer. Og dessuten har vi jo

vårt ypperlige SMS-system som vi kan bruke til å informere alle om det som skjer.

Noe mer til slutt, Håkon?

Jeg er overrasket over hvor mange nye medlemmer AMK har fått de siste månedene til tross for forholdene. Det er veldig hyggelig. Alle er velkommen i AMK, til et godt miljø og mange gode tilbud til medlemmene!

Til slutt vil jeg bare oppfordre dere alle til å ta vare på hverandre, og bruke tiden på å være sammen med de nærmeste, samt kanskje gjøre noen oppgraderinger på kjøretøyet og sjekke de viktigste funksjonene som bremses, styring og lys.

Vi satser på at dette går over!

Terminliste 2020

(Med alle forbehold med tanke på corona-situasjonen)

Juli

- 18. Setesdalstreffet
- 19. Åseral, gudstjeneste

August

- 1. Hovedløpet
- 15. Birkelandsmarkedet

September

- 4.-6. Dyrskuet i Lyngdal
- 8. Medlemsmøte sentrum
- 15. Medlemsmøte øst
- 20. Sommerslutt-tur
- 30. Medlemsmøte vest

Oktober

- 13. Medlemsmøte sentrum
- 20. Medlemsmøte øst
- 28. Medlemsmøte vest

November

- 10. Medlemsmøte sentrum
- 17. Julemøte øst
- 25. Julemøte vest

Desember

- 8. Julemøte sentrum

Styret tar forbehold om at datoer kan endres eller fjernes ved behov.

DESSVERRE er den planlagte turen til England kansellert på grunn av usikkerhet om reisemuligheter fremover. Det vil bli arbeidet med en ny tilsvarende tur på et senere tidspunkt. Vi beklager!



Styret

Formann: Håkon M. Omland, Skogveien 13, 4630 Kristiansand, tel. 900 95 891, m-omlan@online.no

Nestformann: Inge Bråtlund, Kvåsveien 474, 4580 Lyngdal, tel. 905 70 245, inge@postkassa.org

Sekretær: Rolf A. Sørbo, Svartefjell 5, 4625 Flekkerøy, tel. 916 38 960, rolf.sorbo@gmail.com

Styremedlemmer:

Tor Sigurd Skåre, Strøget 105, 4760 Birkeland, tel. 994 52 199, torsigurd99@gmail.com
Oddvar Iveland, Songdalsveien 217, 4645 Nodeland, tel. 918 65 472, 57oddvar@online.no
Rune Ludvigsen, Manganveien 22, 4629 Kristiansand, Tlf. 415 58 320, rulud@hotmail.com

Varmedlemmer:

Torstein Knutsen, Mandalsveien 1049, 4520 Lindesnes, tel. 907 64 038, tgknutsen@hotmail.com
Aslak Berntsen, Gransangerveien 50, 4626 Kristiansand, tel. 957 52 700, aslak.berntsen@gmail.com

Kasserer (utenom styret): Bernt Erik Olsen, Astrids vei 22, 4633 Kristiansand, tel. 416 30 263 (kun SMS!)



Birkelandsmarkedet

Kontaktperson: Ånund Lunde, Tangen 112, 4608 Kristiansand, tel. 932 34 408, aanund@lundeas.no

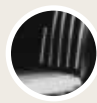


Fjærbladet

Redaktør: Bernt Erik Olsen, Astrids vei 22, 4633 Kristiansand, tel. 416 30 263 (kun SMS!), berneol@online.no

Korrespondenter:

Turid Liland, Brynebrinken 5, 4560 Vanse, tel. 38 39 78 56, tliland@online.no
Korrespondent øst – stillingen er ledig! Ta kontakt med redaktør.



Besiktigelsespersoner for LMK-forsikringen

Kontaktperson til LMK: Bernt Erik Olsen, Astrids vei 22, 4633 Kristiansand, tel. 416 30 263 (kun SMS!), berneol@online.no

Besiktigelsespersoner:

Jan Petter Kristiansen, Kvernhusheia 24D, 4634 Kristiansand, tel. 997 39 848, jpk@proffpc.net

Torstein Knutsen, Mandalsveien 1049, 4520 Lindesnes, tlf. 907 64 038, tgknutsen@hotmail.com

Trond Rane, Østre Tromøyvei 670, 4812 Kongshavn, tel. 412 11 572, trondrane@sikkerhetenforst.no

Motorsykler og mopeder:

Ernst Hansen, Lundeveien 67, 4550 Farsund, tel. 936 16 875, ernst.hansen@live.no

Tellef J. Tellefsen, Østre gate 14, 4838 Arendal, tel. 957 55 529

FJÆRBLADET I PAPIRUTGAVE: ISSN 1501-6811 / NETT: ISSN 1891-151X

17. mai i korona-tiden



17. mai kommer til å bli annerledes i år. Vi har ikke nå oversikten over hvilke arrangementer som er påtenkt rundt i kommunene på Agder, men vi vet i alle fall om et flott arrangement i Kristiansand, hvor også AMK skal være med.

Det skal arrangeres en kortesje som skal kjøre rundt i hele kommunen, fra Søgne til Tveit, og i denne kortesjen kommer det til å bli mange gamle kjøretøy. Vi i AMK vil i alle fall gjerne bidra til at det blir en stor og lang kortesje, og vi oppfordrer alle de av våre medlemmer som har anledning (spesielt de som bor i Kristiansandsområdet, selvsagt) til å bli med. Retningslinjene er som følger (fra Kristiansand kommune):

RETNINGSLINJER FOR DELTAGELSE BILKORTESJE 17. MAI 2020:

- Kjøretøyet må være i forskriftsmessig og forsvarlig stand
- Det er ikke tillatt å ha flere passasjerer enn det kjøretøy er registrert for.
- Førere og passasjerer skal ha sikringsutstyr (hjelme/bilbelte)

I kortesjen tillates maksimum 100 kjøretøy. Alle som skal delta må møte opp på Torvet senest kl. 08.00 for kontroll før kortesjen kjører ut kl. 09.00.

Godkjente kjøretøy får utdelt oblat som bekreftelse på at deltagelse er OK. Oblatet må være synlig i/på kjøretøyet under hele kortesjen.

Vi oppfordrer alle til å pynte kjøretøyene med flagg, bjørk og evt. blomster. Vi ber også alle til å delta i hele ruten, slik at kortesjen ikke blir «brutt». Planlagt rute: Sentrum - Lund - Søm - Korsvik - Odderhei - Tømmerstø - Hånes - Hamresanden - Tveit/Dønnestad - Ålefjær - Justvik - Justneshalvøya - Gimlekollen - Sødal - Mosby- Torridal - Grimsmyra - Tinnheia -Hellemyr - Nodeland - Hortemo - Brennåsen - Rosseland - Tangvall - Lunde - Ålo - Ausvika - Høllen - Stokkelandsskogen - Langenes - Voie - Møvig - Flekkerøy - Andøya - Vågsbygd - Slettheia - Hannevika - Grim og Sentrum.

PÅMELDING:

Send mail til post.arrangement@kristiansand.kommune.no med informasjon om kjøretøyet, registreringsnummer og hvor mange passasjerer som vil være med. Legg gjerne ved et bilde.

Og da sier vi i AMK bare VEL MØTT på 17. mai!

modellen fra Skottland, og blei eit praktstykke av eit arbeid.

Brua er 53,5 meter lang, og blei ein herleg forbindelse for postvegen over Tronåsen, og som sørlandske hovedvei frå 1844-1945. Bilane kom jo etter kvart og tok brua i bruk. I 1959 vart brua freda som nasjonalt kulturminne, og er



med i Statens vegvesen sin verneplan for vegrelaterte kulturminne. Det skjedde ei oppgradering av brua på 1980 talet. Brua har i mange år vore brukt lokalt av folket på Lende, av AMK /Gammelbilens venner ved løp over Tronåsen, og som sommar-turistveg frå Tronåsen til Sira.

I den seinare tid har det oppstått usikkerhet omkring brua si bæreevne. Det er kjent at brua har blitt nytta av traktorar og lastebilar, for tunge for den vekta ho er berekna til, sett til 2,0 tonn. Nå er det fare for at kjettingane som held brua, er overbelasta og kan bresta. Også ankera som held kjettingane er det fare for kan slitast laust. Derfor er brua nå sperra for all biltrafikk, og vil vera det framover, i alle fall inntil ho blir grundig undersøkt og eventuelt restaurert. Det vil kosta tid og mykje pengar. Fleire instansar er inne i biletet, m a riksantikvaren og fylkeskommunen. Fleire har uttalt at brua må restaurerast, men ikkje for biltrafikk. Siste ord er ikkje sagt.

Dette må alle respektera, også i veteranmiljøet, at brua frå nå av er- og kanskje forblir- gang og sykkelsti. Sjølv om det er leit, må ein tenkja på at brua var bygd lenge før det var oppfunne bilar, men derimot for hest og kjerre, hest og rytter og gåande, me har lett for å gløyma det. Og ho er eit eineståande kulturminne som kan beundrast fortsatt. Og der er jo alternativ vanleg bru lenger inne for biltrafikk.

Turid

Kjelde: Avisen Agder



Bakke bru har vært en sentral post i våre løp over Tronåsen, og det er trist om vi må finne en annen trasé til det tradisjonsrike løpet til neste år. Men må vi, så må vi! Vi tar med et par bilder fra Rallye Tronåsen 2016, som altså da sannsynligvis var siste gang Bakke bru ble brukt til dette arrangementet.



En sjelden og flott bil med spennende historie:

Armstrong-Siddeley Sapphire 1954

Armstrong-Siddeley er det nok ikke mange som husker, eller i det hele tatt har hørt om. Men i sin tid var det en av Storbritannias fornemme biler, og fremdeles føler mange vel «en doft från den fina värld» ved synet av dagens bilder.



Håkon Omland er svært fornøyd med bilen

Ingen solgt nye i Norge

Den gang Armstrong-Siddeley var et aktivt bilmerke, ble det selvsagt ikke solgt noen av dem her i Norge. For det første ble de bare levert med høyre ratt, og for det andre ville de bli forferdelig dyre med det norske avgiftsnivået, som var høyt allerede den gangen. Men i de senere år er det kommet en liten håndfull av disse eksklusive, håndbyggede bilene også her til landet. Det skal vi komme tilbake til.

Imidlertid har bilder på Internett vist at det muligens befant seg en Armstrong-Siddeley som tjenestebil på den britiske ambassaden i Oslo, en som faktisk var ganske lik bilen vi skriver om her, om enn med en annen farge. Hvor den ble av, er det ikke godt å vite. Sannsynligvis havnet den tilbake i hjemlandet.

I dag befinner det seg seks registrerte Armstrong-Siddeley'er i Norge, to førkrigs- og fire etterkrigsmodeller. Selvsagt kan det finnes noen «prosjekter» på låver rundt forbi, men særlig mange er det nok ikke.

Tradisjonsrik fabrikk

Armstrong og Siddeley var to fabrikker som begge startet bilproduksjon ved århundreskiftet, og begge gikk over til å produsere krigsmateriell under første verdenskrig. Da freden kom, slo fabrikkene seg sammen i 1919 og begynte å produsere biler i en noe større skala. Men dette var biler i øvre prisleie, så noen masseproduksjon ble det aldri snakk om.

Utover i 30-årene ble det lagt mindre vekt på bilproduksjon og større vekt på flymotorer, og denne virksomheten økte



Sekssylindret motor med 150 hester og to forgassere



I dette baksetet har The Queen Mother sittet ...



Flott interiør



Her er det edeltre og skinn i lange baner, til og med radio



Sfinx som panserpryd



Det originale skiltet fra Storbritannia er bevart

selvfølgelig kraftig på under annen verdenskrig. Men man hadde nok jobbet litt i det stille også med bilene, for i 1945 kunne firmaet presenterere helt nye modeller. De fleste bilfabrikker måtte vente et år eller to før de kunne komme med noe nytt, og produserte i det vesentlige lett oppjusterte førkrigsmodeller i 1945/46.

Bilen på bildene, Sapphire 346 som den het, ble imidlertid først presentert i 1952, og fikk en oppgradering høsten 1954. Denne bilen er ut fra chassisnummeret en av de første utgavene av den oppgraderte modellen, som ble solgt helt frem til 1958. Da kom det en ytterligere oppgradert utgave, men til liten nytte med de fallende salgstall og den økende konkurransen, og resultatet ble at bilproduksjonen ble endelig innstilt høsten 1960 da fabrikken gikk konkurs.

Dyr og fin bil

Bilprisene i Storbritannia var selvsagt mye lavere enn her i Norge, men så var da også lønnsnivået et helt annet, og forskjellen mellom rik og fattig svært meget større enn her hjemme. Biler som Armstrong-Siddeley var bare for «the upper Class» – i alle fall så lenge de var nye. En Rover, som midt på femtitallet kostet rundt 25.000 kr. i Norge, kostet i Storbritannia i underkant av 1.000 pund. En Morris Minor kostet på den tiden 416 pund, ei Folkevogn kostet 505 pund. Jaguar kostet fra 1.200 til 1.400 pund, og denne Armstrong-Siddeley'en kostet da 2.700 pund. En Rolls-Royce eller Bentley av rimeligste sort kostet 4.200 pund.

Bilen på bildene er altså en sen 1954 modell, den har en 3,4 liters motor med seks sylindere og to forgassere, og



150 hestekrefter. Den kunne leveres både med manuell girkasse, «preselector» og automatkasse. Denne bilen har manuell girkasse. For de uinnvidde kan vi opplyse at preselector var et opplegg hvor man la inn det giret man ønsket mens man kjørte, og så skjedde girskiftet «automatisk» når man trykket inn clutchen (lett forenklet forklaring). Dette systemet forsvant snart fra markedet igjen.

I perioden fra 1952 til 1958 ble det bygget i underkant av 6.000 slike biler, over halvdelen de to første årene, og så stadig færre pr. år fremover. Bilene var i det vesentlige håndlagede og holdt høy håndverksmessig kvalitet. Det ble også laget en håndfull forlengede limousiner med syv passasjerplasser.

Bilens første historie

Bilen på bildene har en interessant historie. Det følger en god del papirer med, og det fremkommer at bilen først ble registrert på bilfirmaet Wheeler of Newbury, 30. oktober 1954. Da sto den vel bare på utstilling, må en tro. Den første eier og bruker, som kjøpte bilen 11. januar 1955, het Derek Parker Bowles. Han var av adelig familie, idet hans bestefar var hertugen av Macclesfield, han var godseier og bodde på Donnington Castle House som han kjøpte i 1950. I Newbury ligger en av Englands store travbaner, og Parker Bowles var da også kjent som en fremstående «hestemann». I tillegg var han og hans kone nære venner med The Queen Mother, enkedronning Elizabeth, som også var fadder til deres eldste sønn.

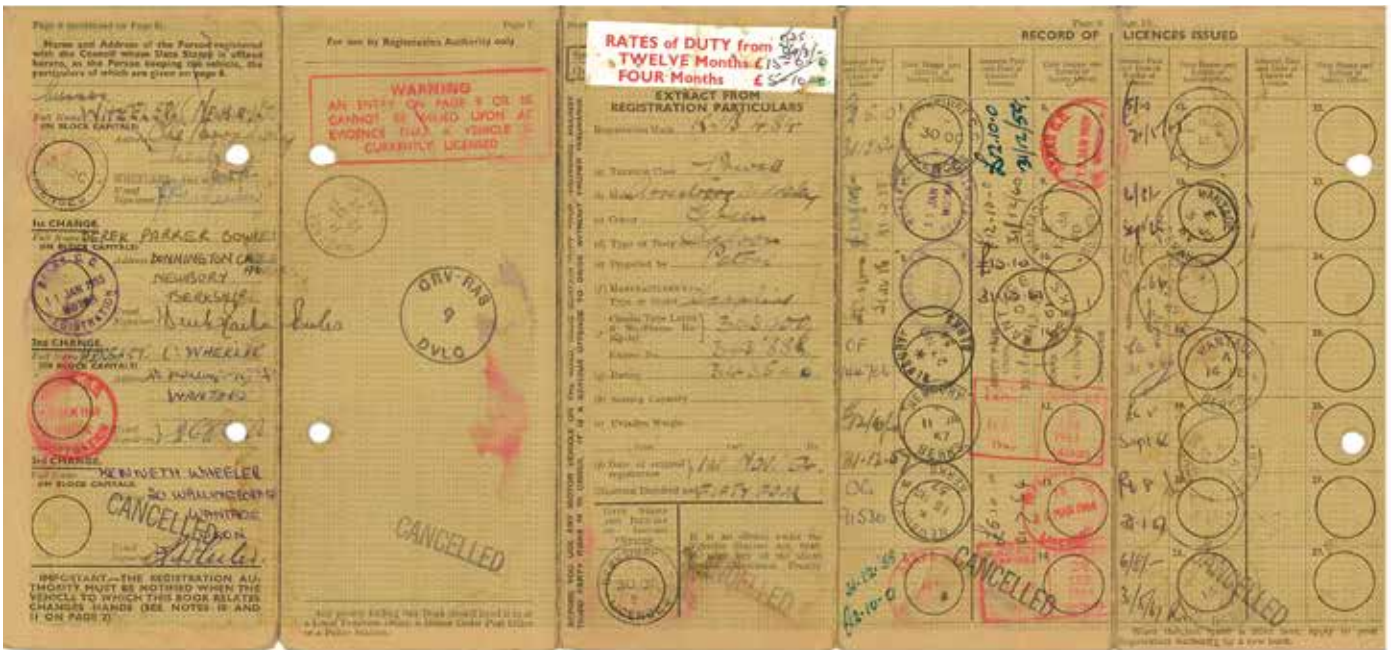
Derek Parker Bowles (1917-1977) giftet seg i 1939 med Dame Ann de Trafford (1918-1987), også hun av adelig familie, som «Dame»-tittelen viser. Han ble utnevnt til ærestittelen Sheriff of Newbury i 1966. Deres eldste sønn Andrew ble offiser, og ble gift med en ung dame som het Camilla Shand. Etter at de ble skilt, ble Camilla gift med prins Charles og er jo stadig et kjent ansikt i media. En tidligere eier av bilen har fått bekreftet fra The Queen Mother's sekretariat at hun sikkert har blitt kjørt rundt i denne bilen (se faksimile).



Over: Donnington Castle House
Til venstre: Derek Parker Bowles

Bilens videre historie

Allerede i januar 1959 kjøpte Parker Bowles ny bil. Den 19. januar ble Armstrong-Siddeley overført til Mr. Herbert C. Wheeler. Det spørs om ikke det kan være forhandleren som har overtatt bilen selv. I 1967 ble den avskiltet, og på et senere tidspunkt overtatt av Mr. Kenneth Wheeler, som vel kanskje var sønn av Herbert. Så vet vi ikke så mye mer før bilen ble solgt på auksjon 18. februar 1989. Det var en tvangsauksjon av mange biler fra konkursboet til Wheeler's Garage. Bilen ble da solgt til en Mr. Russell som vi ikke vet noe mer om.



I 1997 ble bilen eksportert til Norge hvor AMK-medlem Torleiv R. Johansen i Kristiansand ble den nye eieren. Den ble førstegangsregistrert i Norge 28. mai 1998. Johansen solgte bilen videre til nå avdøde Ove Bue Brun 28. august 2006. Etter Bruns bortgang ble bilen solgt fra dødsboet til AMKs nåværende formann, Håkon Omland, 11. september 2010.

Håkon har skrudd på bilen og tustet litt med den, men han har jo et par andre biler å dra omsorg for også, så Armstrong-Siddeley'en har for det meste stått parkert. Men vi hører rykter om at den nå etter hvert rykker frem på ventelista, så kanskje er det på litt sikt håp om å få se denne flotte bilen på veiene igjen!

To spesielle biler – Horch 930 S og 920 S

På August Horch-museet står der to biler som er veldig lite kjent. Den første av dem, Horch 930 S, ble presentert i februar 1939. Denne var svært strømlinjeformet, i alle fall i forhold til det som var vanlig på tyske biler den gang, og den skulle forstås som en luksusbil med blant annet utstyr som liggeseter. I tillegg hadde den egen varmtvannskran innebygget i skjermen, og det er vel noe som ikke har vært sett verken før eller senere!

930 S hadde åttesylindret motor på 3,8 liter som ga 82 hester. Produksjonen kom ikke i gang før krigen stanset nesten all personbilproduksjon, det ble bare bygget to



930 S var en elegant bil etter datidens normer, og sannelig ikke verst i dag heller!



Bakfra kan en tydelig se slektskapet med den lille IFA fra samme fabrikk.

stykker, men i årene fra 1946 til 1948 ble det bygget ytterligere syv av disse. Dette er en av de siste, bygget i 1948 og restaurert etter alle kunstens regler.

I neste omgang forsøkte Horch seg i 1950 med en litt mindre bil, med navnet 920 S, med tydelige likhetstrekk med 930-modellen. Den har også store likheter med den amerikanske Nash Ambassador. Denne bilen hadde sekssylindret motor på 3,3 liter som ga 75 hester. Den ble bare bygget i ett eksemplar, og hadde utstyr som klimaanlegg og radio. Denne bilen er ikke restaurert.



Varmtvannskran i høyre forskjerm.



Den eneste eksisterende 920 S.



AMCAR

AMCAR og LMK forener krefter. Tungvektene innen norsk kjøretøyhobby og kjøretøyhistorie står nå sammen.

Etter flere år med god dialog og godt samarbeid på enkeltsaker, har AMCAR og Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber funnet tiden inne for å formalisere et samarbeid. I april 2020 signerte styrene i AMCAR og LMK en formell samarbeidsavtale, som skal bringe de to organisasjonene nærmere hverandre.

Formålet med denne avtalen er at man gjennom aktivt samarbeid søker å bli en større, sterkere og bedre enhet for entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøy i Norge. Dette skjer gjennom et samarbeid hvor man tilfører hverandres organisasjoner kapasitet til å gjøre en bedre jobb for sine, til sammen, 88.000 direkte- og indirekte medlemmer samt 280 tilsluttede klubber, lag og foreninger.

Samarbeidet mellom organisasjonene avdekker mye felles historie. Forbindelsene mellom AMCAR og LMK går så langt tilbake som til stiftelsen av LMK. AMCAR var sammen med et knippe klubber stifter av LMK i 1978 - med virkning fra 1979. På slutten av 1980-tallet opphørte derimot samarbeidet - og organisasjonene gikk hver til sitt. I de senere årene har likevel begge organisasjoners styrer og administrasjoner konkludert med at det er til det beste for vår bevegelse - i en politisk og samfunnsmessig utfordrende tid - at man finner formelt sammen igjen. Begge organisasjonen er ideelle - eid av medlemmene, og begge jobber for retten til å kunne bruke og eie et entusiast-, hobby- eller motorhistorisk-kjøretøy uten urimelige hindringer fra myndigheter eller regelverk. De to organisasjonene har valgt en forskjellig tilnærming - der AMCAR ønsker å jobbe for de som har bil som hobby, så ønsker LMK å jobbe for det motorhistoriske og bevaringsverdige. Endringer i kjøretøymiljøet bidrar til at det er få eller ingen motsetninger i de to organisasjonenes ønsker og formål lenger – tvert imot. Ønsker og mål henger sammen og utfyller hverandre, og samlet skaper dette den bredden kjøretøymiljøet trenger for videre rekruttering og en levedyktig fremtid. Til slutt står alle i kjøretøymiljøet overfor de samme utfordringene og kreftene i samfunnet. Tid for å denne felles front er derfor nå!

For begge organisasjonene er det viktig å forene de to største miljøene; kjøretøyhobbyen og det motorhistoriske og bevaringsverdige, samt aktørene innen kjøretøy-organisasjoner. Dette for å få én tydelig og ensartet stemme for vår felles sak. AMCAR og LMK blir et felles

talerør for kjøretøyspørsmål knyttet til entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøy i Norge. Det faktum at AMCAR styrkes i arbeidet for å gi de som har kjøretøyhobby gode medlemstilbud og LMK styrkes samtidig i jobben for bevaring og vern av norsk kjøretøyhistorie og motorhistoriske kjøretøy, vil styrke begge organisasjoner i å jobbe felles mot egne mål.

Fremtidens utfordringer for kjøretøymiljøene krever langt mer ressurser enn det de to organisasjonene i dag har hver for seg. Et samarbeid vil derfor styrke organisasjonenes evne til å kunne jobbe for sine medlemmer og deres formål. Dette skal blant annet skje gjennom:

- At man samarbeider i og om myndighetssaker, som er relatert til kjøretøyspørsmål.
- At man engasjerer seg for hverandre.
- At man opptre felles på utvalgte treff, utstillinger, arrangementer og klubb-besøk.

AMCARs oppmykning i formålsparagrafen om å omfatte hele bilhobbyen og LMKs oppmykende definisjon om motorhistorisk og bevaringsverdig, har banet vei for et tettere samarbeid mellom to ideelle organisasjoner til det beste for egne medlemmer av norske entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøyklubber i Norge. Samarbeidet gjør AMCAR/LMK til Norges suverent største bilorganisasjon for hobbykjøretøy og Norges nest største bilorganisasjon, uansett kjøretøygruppe. President i AMCAR, Tore Tøtdal, uttaler om samarbeidet: «*Det er svært gledelig at AMCAR og LMK etter mange år har funnet sammen igjen, og inngått et formelt og forpliktende samarbeid. Interessene de to organisasjonene representerer har felles utfordringer, både når det gjelder utøvelse av disse interessene og når det gjelder rekruttering. Et godt og konstruktivt samarbeid mellom AMCAR og LMK er et svært viktig bidrag til en positiv utvikling for norsk kjøretøyhobby og -historie.*»



Styreformann i LMK, Torbjørn Evanger (bildet) uttaler om samarbeidet: «*Et hvert samarbeide må basere seg på gjensidig respekt og tillit mellom organisasjonene. Det føler jeg vi har oppnådd underveis, jeg ser derfor fram til et konstruktivt og godt samarbeid, til beste for våre medlemmer*»



Søndagstur i mars

Me fekk lyst til å lufta oss litt her en søndag, min mann og eg, me ville ta ein kjøretur for å sjå på livet i desse korona-tider. Med god nistepakke medbrakt tok me i veg, tidleg føremiddag.

Første stopp var Lyngdal, der var få kjøretøy på E 39, både av person- og lastebilar. Eit par damer som var ute og gjekk tur, spaserte tvers igjennom rundkjøringa på E 39 utan at det kom ein einaste bil!

Me kjørte mot Kvinesdal, der var ingen bilar ved Utsikten hotell. Det bar vidare til Flekkefjord, og nesten ingen trafikk. Flekkefjord by var folketom, og så godt som bilfri.

Det bar utover til fv 44. Nå hadde folk begynt å vakna, syklistar var ute og trimma, og ein på rulleski, og det var langt imellom bilane. Brått stod der ein gamal traktor parkert ved vegen, med tilhenger full av ved. Skogen var tvers over vegen, med masse ved rundt forbi. Moro å sjå ein veteran i arbeid, men som likevel respekterte søndagsfreden.

Folk gjekk tur, nokre hadde gjort stopp med bilen og sat og koste seg med nistemat og kaffe. Heller ikkje her var det nevneverdig trafikk. Dei fæle svingane ned mot Åna Sira er noko for seg, så er det opp igjen og vidare ned mot Jøssingfjord, og opp derifrå. At fv 44 er eit krevjande vegstykke frå Flekkefjord til Sokndal, det er sikkert. Ein og annan bil var å sjå.

I Sokndal brukte folk «Apostlenes hestar», vanlege hestar og sykkel. I eit byggefelt stod ein Ford veterantraktor, men den såg ut til å ha stått arbeidslaus i lengre tid, og heldt på å gro ned i gras og kratt, litt trasig å bli forlatt slik.

Det bar vidare over heia til Moi, og ut på E 39 igjen. Nå var det søndag ettermiddag, og på denne tida pleier vegen vera full av både trailerar og rogalendingar i privatbil på veg heim frå hytte i Lyngdal eller andre stader. I dag var det ikkje slik, det var få bilar i sving, og behageleg å kjøra, ikkje minst i tunnellane.

Inntrykket er at folk respekterer hytteforbudet, og andre reglar, det er jo bra.

Me håpar at korona-epidemien vil stagnera og gå tilbake, og unntakstilstanden ta slutt om ikkje så altfor lenge, så folk kan få lov til å samlast att. Inntil vidare får me følgja reglane så godt me kan.

Turid

Ett problem løst!

Da jeg (altså redaktøren) kjøpte min kjære Mercedes var den ene nøkkelen nokså dårlig, låsstammen hang ikke helt sammen med plastknotten i enden, så den ble utnevnt til reservenøkkel. Etter hvert ble den andre nøkkelen likedan. Jeg forsøkte med lim. Det holdt ikke. Så forsøkte jeg med en loddebolt for å smelte plasten der den var sprukket opp. Det holdt et par uker.

Men nå har jeg funnet løsningen! Jeg avla et besøk hos AMK-medlem Christian Berge Haugen i Lås- og nøkkelservice her i Kristiansand. Han hadde riktig nøkkelemne, og det å kopiere den gamle nøkkelen var en smal sak som var gjort unna på minutter. Han fikk derfor laget to nye nøkler til meg, og begge passet som et skudd i alle bilens låser. Fantastisk!

Op så skulle jeg betale. Da Christian sa prisen, ble jeg noe overrasket og minnet ham om at jeg hadde fått to nøkler, ikke bare en. Men prisen var for to, og den var behagelig, for å si det svakt. Virkelig et hyggelig besøk, kan trygt anbefales til alle AMK-ere (og alle andre også, selvfølgelig!)



Den gamle nøkkelen



Den nye nøkkelen



Christian i arbeid



**Styremøte
10. mars 2020**

1. Konstituering av styret

Rolf A. Sørbø ble valgt som sekretær
Inge Bråtlund ble valgt som
nestleder

2. Forrige referat

Ingen kommentar.

3. Ulike arrangementer

Birkelandsmarkedet

Det skal være innledende møte
11.03. på Birkeland. Tor Sigurd
følger opp og melder om det trengs
flere deltakere.

Hovedløpet

Tirsdag 17.03. kl. 19 er det
medlemsmøte i øst. Flest mulig fra
styret vil prøve å stille opp for å bidra
til å etablere en arrangementskomité.

Kr. Himmelfartstreffet

Styret er ikke kjent med nytt om
dette, men vi får anledning til å
diskutere det på medlemsmøte
øst om ei uke. Tor Sigurd er
kontaktperson fra styret.

3. Eventuelt

Det jobbes videre med en
Englandstur første uka i september.

Styret diskuterte opplegg for
medlemsmøter i høsthalvåret.
Besøk til flyskolen på Kjevik er
en god mulighet, gjerne på
medlemsmøtet i september.

Et forslag er å tilby bremsesjekk til
medlemmer, kanskje hos NAF?
Inge sjekker om 14.04. passer slik at
vi legger medlemsmøtet der.

**DET GJØRES OPPMERKSOM PÅ
AT DET MESTE AV DET SOM STÅR
I DETTE REFERATET ER BLITT
UAKTUELT ELLER UTSATT PÅ
GRUNN AV CORONA-SITUASJONEN.**

Gilmore Car Museum: Nord-Amerikas største bilmuseum

I fjor var redaktøren på biltur i USA, og blant de bilmuseene vi da fikk anledning til å besøke var nok dette det mest imponerende – og det største. Gilmore Car Museum ligger «på landet» i Michigan, nokså midtveis mellom Chicago og Detroit (se kart) og dekker et område på i overkant av 300 mål.

Byggingen av selve museet ble startet opp i 1963 av Donald Gilmore og hans sønner. Men biler hadde de spart på i mange år før det. Gilmores svigerfar begynte. Hver gang han kjøpte ny bil (fikk den første i 1904) satte han den gamle på låven. Dette ble tydeligvis en vane også i familien Gilmore! Senere er det selvsagt kjøpt inn massevis av biler utenfra.

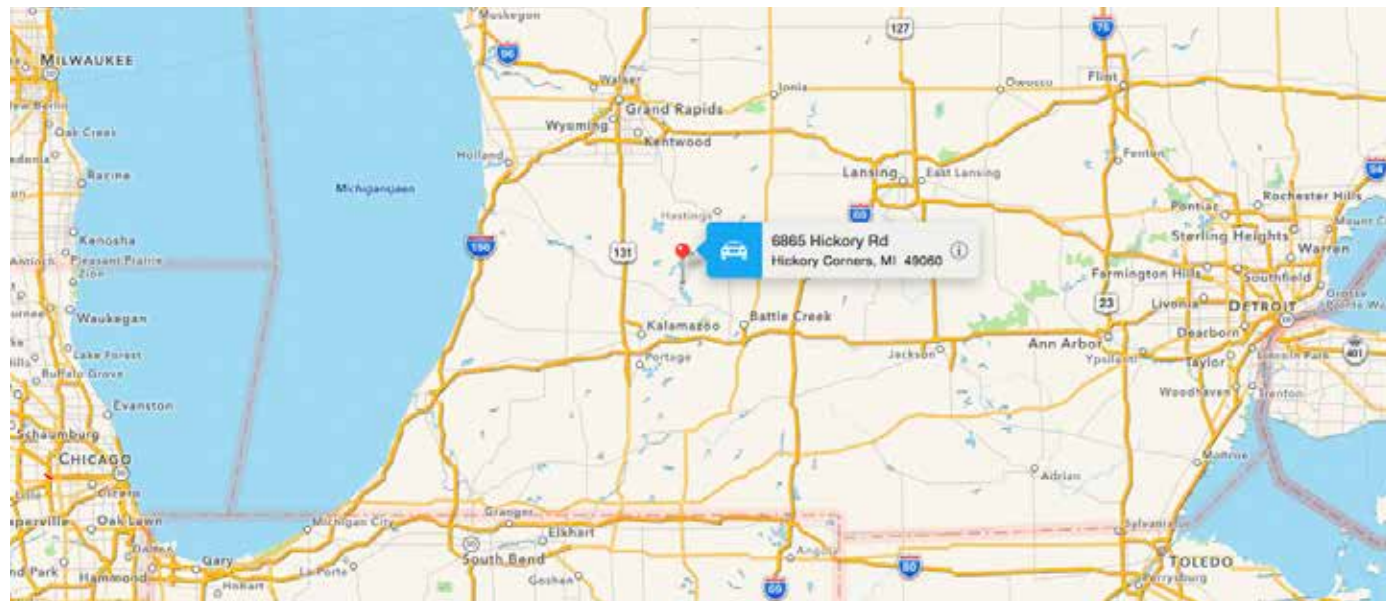
Museet er lagt opp litt annerledes enn de fleste andre museer vi har vært på. Foruten et stort sentralt museumsbygg, med kafeteria og butikk osv. er det 15 andre museumsbygg på eiendommen, som er parkmessig

opparbeidet. En del av bygningene er bygget som kopi av amerikanske låvebygninger fra ulike tidsperioder, mens andre er kopier av bilforretninger og verksteder fra opp til 100 år tilbake. Så er det en bensinstasjon og en diner i tillegg.

Gilmore-familien har etter hvert innledet samarbeid med en rekke merkeklubber, som har sine egne bygg på museet, og som da har hatt ansvaret for å fylle opp byggene med biler av sitt merke. Vi har tatt med en del bilder også fra noen av disse.

Ellers får vi vel la bildene tale for seg selv på sidene fremover! Her finner dere noen generelle bilder, på sidene lenger ut i bladet er det noe fra noen av «merkehusene».

Et besøk her kan virkelig anbefales for de som er på disse kanter.



Pierce-Arrows bygg

Pierce-Arrow var en liten, men eksklusiv bilprodusent som startet virksomheten i 1901 og måtte gi opp i 1938. De produserte ca. 85.000 biler i disse årene, og det anslås at det fortsatt eksisterer rundt 2.000, de aller fleste av disse er i USA. Fabrikken befant seg i Buffalo i staten New York og med en såpass liten produksjon var det nok ikke veldig mange forhandlere utover i de større byene, og sikkert ikke noen retningslinjer for hvordan bilforretningene skulle se ut.



Også dette merket har en ivrig merkeklubb som har lagt alt til rette, og viser frem mange perler fra luksusmarkedet. I forbindelse med depresjonstiden på slutten av 20-tallet ble livet så problematisk for produsenten at det hele ble solgt til Studebaker Corporation som da var en stor og mektig fabrikk. Disse valgte imidlertid å videreføre Pierce-Arrow som eget merke og fortsatte med produksjon i Buffalo, men med en del samkjøring på motorproduksjon og lignende tekniske ting. Men i 1938 var det altså slutt.



Cadillac-bygget

På samme måte som Ford hadde også General Motors opplegg for hvordan forhandlerne skulle fremtre. Dette bygget er satt opp etter en modell fra 1937, og det er Cadillac-klubben i Michigan som har skaffet til veie de bilene som er utstilt i dette bygget.

Cadillac var jo – og er fortsatt – det mest eksklusive merket innen General Motors, og det ble sagt at det ikke skulle spares på noen ting verken ved bilens utstyr eller ved anlegget til forhandlerne.

Også her var det mange biler, dette er bare et lite utplukk!



Ford A-huset

Museumshuset som er tilegnet Ford A er bygget som en tro kopi av en Ford-forhandler fra siste halvdel av 20-tallet. Ford-fabrikken sendte med jevne mellomrom ut en mal for hvordan slike butikker skulle se ut, og det er en slik mal som er brukt også ved byggingen av dette bygget, med salgslokale, plass for verksted og ikke minst et rikholdig delelager. Akkurat denne malen som er brukt her, ble sendt ut i 1927 for de forhandlere som ønsket å gjøre noe spesielt med tanke på at Ford A snart skulle introduseres.

Her er det mange A-modeller som i alle fall ikke vi hadde sett før. Veldig moro!



Bensinstasjon og diner

Her kan det også bli «mat» både for bil og sjåfør!

Shell-stasjonen er bygget etter tegninger som ble autorisert av Shell i 1935, og det har nok vært mange tusen som er bygget av disse stasjonene rundt om, ikke bare i USA, men sikkert i store deler av verden. Her er det både verksted, butikk og delelager, og alt er satt opp i tidsriktig opplegg og med mange flotte detaljer.

Ja, man kan trygt si at bensinstasjonene har forandret seg! Den gang var det bensinstasjon og deler, og kanskje var det noen ekstra oppfinnsomme som solgte litt is og brus og sigaretter. Men i dag er en bensinstasjon nærmest å oppleve som kombinert gatekjøkken og kolonial, med bensinpumpe. Ja, tingene forandrer seg ... og vi med dem!



Siste møte før corona

Den flokken på nærmere 40 stykker som samlet seg til møte i sentrum i begynnelsen av mars, hadde nok ikke tenkt seg at dette ville bli det siste møtet i AMK på lang tid. Men slik ble det, dessverre.

Hyggelig hadde vi det i alle fall, vi som var der. Praten gikk lett rundt bordet og latteren satt som alltid løst. Gode historier er det aldri vanskelig å komme over på et AMK-møte!

En av de gode, gamle filmene sto på programmet, og det var mange som kunne kjenne igjen både seg selv og andre mens filmen fra Terje Vigen-løpet i Grimstad sommeren 2003 rullet over lerretet.

Apropos film, er det fremdeles en del igjen av noen av filmene som vi kopierte for en tid tilbake, så dersom noen skulle ha lyst på en film eller to, så selger vi nå ut restopplaget.



Restopplaget av film selges ut nå!

Vi har ennå noen igjen av DVD-filmene som vi har fått kopiert fra gamle videoer og selger nå ut restopplaget så langt beholdningen rekker. Det er varierende antall igjen av de forskjellige filmene, så her er det først til mølla. Bestillinger ekspederes i den rekkefølge de kommer inn.

Filmene er følgende:

1. Hægebostad-løpet, 1988
2. Ekspedisjon Haukelifjell, 1988
3. AMK 10 år, jubileumsvideo, 1989
4. AMK Hovedløp Lillesand - Birkeland, 1992
5. AMK 15 år og Trekkferja 10 år, jubileumsvideo, 1994
6. Norgesløpet, Kristiansand og omegn, 1999

7. AMK Hovedløp, Evje, 2000
8. Rallye Tronåsen, 2001
9. Terje Vigen-løpet, Grimstad, 2002
10. Norgesløpet, Narvik, 2002
11. AMK Hovedløp, Vennesla, 2003

Prisen under restsalget er kr. 30 pr. stk + porto. Vi sender giro med bestillingen.

Filmene kan bestilles hos kassereren, enten på SMS 416 30 263, eller på mail berneol@online.no, eller pr. brev til AMK, Astrids vei 22, 4633 Kristiansand.

Så var det denne forsikringen, da ...

Som alle sikkert har fått med seg, tilbyr AMK en usedvanlig god veteranforsikring gjennom vår tilslutning til LMK (Landsforeningen for Motorhistoriske Kjøretøyklubber) som har en avtale med IF om forsikring av våre fine kjøretøyer, både på to og fire hjul.

Det er litt overraskende at over halvdelen av AMKs medlemmer ikke benytter seg av denne enestående muligheten til både å få en god forsikring og i tillegg en forsikring som er virkelig rimelig. Og i tillegg er det for de fleste kjøretøyene blitt mye enklere å tegne en slik forsikring, siden alle kjøretøy med en verdi opp til 300.000 kr. slipper unna besiktigelse.

For den utvidede forsikringen, altså de kjøretøyene som har en verdi over 300.000 kr., vil det fortsatt være nødvendig med besiktigelse og fotografering. På side 2 i hver utgave av Fjærbladet står det liste over AMK sine besiktigelsespersoner som kan kontaktes for å ordne med besiktigelse og fotografering.

LMK Helforsikring dekker ansvar, kasko og redningsforsikring for hele Europa. Det er ingen begrensning på årlig kjørelengde.

I tillegg til den ordinære Helforsikringen som gjelder for kjøretøy eldre enn 30 år, tilbys det også en ordning for «blivende klassikere». Disse må besiktiges på samme måte som ved Helforsikring. Det kreves at kjøretøyene som skal forsikres er mellom 15 og 30 år gamle, er i original stand og ikke minst i riktig god stand. For å få en blivende klassiker-forsikring må den som skal ha forsikringen også ha en Helforsikring fra tidligere.

Blivende klassiker-forsikringen har en kjørelengdebegrensning på 5.000 km. pr. år. Det kan også stilles andre krav med tanke på blant annet oppbevaring. Vi går ikke i detalj her, de som er interessert i en slik forsikring kan spørre og får da svar.

I tillegg tilbys det en lager- og restaureringsforsikring som kan tegnes for kjøretøy som er eldre enn 15 år. Denne forsikringen gjelder først og fremst kjøretøy som ikke er registrert, som lagres i påvente av å bli 30 år eller er under restaurering. Hvis et kjøretøy som er under restaurering sendes til verksted, salmaker, lakkering og lignende som en del av restaureringsprosessen, dekker forsikringen også transport til og fra disse stedene.

Skal et kjøretøy restaureres i utlandet, kreves det en separat avtale med IF i hvert enkelt tilfelle. Det må kontrolleres at verkstedet som skal utføre arbeidet, har sin egen ansvarsforsikring som dekker kjøretøyet mens det står på verkstedet.

Og så var det prisene, da! Helforsikring for kjøretøy 1959 modell eller eldre, med verdi opp til 300.000 kr., koster det 465 kr. i året å forsikre. Er kjøretøyet verd mer enn 300.000, plusses det på 150 kr. for hver 50.000 verdien økes med.

Helforsikring for kjøretøy 1960 modell eller nyere, med verdi opp til 300.000 kr., koster det 495 kr. i året å forsikre. Er kjøretøyet verd mer enn 300.000, plusses det på 150 kr. for hver 50.000 verdien økes med. Det vil si at for eksempel en bil som er verd 600.000 til få en forsikringspris på 1.395 kr.



Blivende Klassiker-forsikring koster 1.800 kr. i året for verdi inntil 300.000, her med en økning på 200 kr. for hver 50.000 verdien økes med ut over 300.000.

Mopeder og lette motorsykler har vel sjelden en verdi over 300.000. Ett års forsikring av en slik koster 295 kr. Tunge motorsykler betaler som bil.

Lager- og restaureringsforsikring koster 295 kr. i året opp til 300.000. Er kjøretøyet verd mer enn 300.000, plusses det på 150 kr. for hver 50.000 verdien økes med, akkurat som i Helforsikring.

Egenandelene er like for alle typer veteranforsikring:

Kaskoskade for Helforsikring og Blivende Klassiker har en egenandel på 2.000 kr. Brann, tyveri og glass-skader har en egenandel på 750 kr. Redningsforsikringen har egenandel på 200 kr. når redningen skjer i Norge, og 500 kr. i resten av Europa.

Høres ikke dette ut som en god handel? Vi må jo huske på at selv om en har alle sine forsikringer i ett selskap, og dermed får «mengderabatt», vil de fleste selskaper ikke ha noe imot at et veterankjøretøy forsikres i et annet selskap, særlig når dette er veterankjøretøymiljøets eget selskap, og vi har aldri hørt om noen forsikringselskaper som reduserer «mengderabatten» av den grunn.

Derimot, når man har fått gjort en avtale om LMK-forsikring med IF, koster det heller ikke noe å få et tilbud på øvrige forsikringer. Vi som har LMK-forsikring, får jo svært gode rabatter hos IF også på våre øvrige forsikringer, og i tillegg får LMK en liten andel av vår forsikringspremie, slik at vi støtter veteranbevegelsen på den måten. Man kan nesten si at dette er forsikringsvarianten av Grasrotandelen i tippingen!

Dersom du som nå har hatt tålmodighet til å lese gjennom dette, og som ikke allerede har LMK Forsikring, nå blir nysgjerrig, enten det er for å forsikre veterankjøretøyet eller å utvide LMK-forsikringen til også å gjelde andre forsikringsobjekter, så er det bare å ta en telefon.

Nå er det slik at AMK har en egen kontaktperson hos IF. Han sitter på IFs kontor i Arendal, han heter Glenn Pedersen, og ham kan du ringe på telefon 488 50 177, eller du kan sende ham en mail til glenn.pedersen@if.no så får du svar på alt du lurer på! Lykke til!



EN ROLIG VÅR ...

Normalt skulle denne siden være fylt av oppfordringer til å melde seg på alle de planlagte arrangementene våre, men slik ble det ikke.

I skrivende stund så ser det dessverre mørkt ut for de treffene vi alle hadde gledet oss til. Men i stedet blir det ene etter det andre avlyst. For klubben vår så gjelder det blant annet Heckflosstreffet på Tromøya, Stjerneløpet i Bergen, vårsliippet i Lyngdal og ikke minst treffet som mange av agderavdelingens medlemmer hadde planlagt å reise til: Det danske sommertreffet som skulle være i Flensburg. Også Agder Motorhistoriske Klubb har avlyst alle siden arrangementer, foreløpig frem til 1. juli.

For klubben vår som er tiltenkt å arrangere Stjerneløpet i 2021 så er det også i skrivende stund usikkert om Bergensavdelingen som er årets arrangør får flyttet årets arrangement fra juni til september, eller om de utsetter det til 2021. Da må vår avdeling følgelig utsette vårt arrangement til 2022. Avklaring på dette kommer snart.

Rammebiltreffet i slutten av august i Horten er så langt ikke avlyst. Vi får krysse fingrene for at rammebetingelsene i forhold til corona ligger til rette for at dette kan gå som planlagt, men dette er meget uvisst nå. I mellomtiden så får vi kose oss med bilene våre. Det er meldt om en tørr og fin mai måned, og det betyr gode anledninger til kjøreturer.

Ellers er det flott om noen flere kunne sendt inn litt om bilene sine og ikke minst litt om tekniske utfordringer og løsninger som mange av oss andre kunne ha nytte av. Også tips om verksteder og folk som behersker gamle håndverkskunster som kommer de eldste av medlemmenes kjøretøy til gode. Bilder og reportasjer om årets arrangementer blir det av naturlige grunner dessverre lite av.

Noen bilder fra årets arrangementer finnes på denne siden.

Sverre Monsen



Velg
LMK-FORSIKRING

Noen kjøretøy trenger EKSTRA KJÆRLIGHET

Med LMK-forsikring får du helt enkelt Norges beste forsikring for motorhistoriske kjøretøy.

Du får blant annet:

- ✓ Spesialiserte skaderådgivere som gir deg et rettferdig og smidig skadeoppgjør
- ✓ Gode dekninger både på veien og hjemme under lagring
- ✓ Opptil 15 % på dine private forsikringer hos If

Vil du vite mer?

RING OSS PÅ 21 49 24 00 ELLER BESØK IENO

I samarbeid med:



Rolig, vi hjelper deg.

Innmelding i AMK

Bli medlem i AMK! Innmelding må inneholde navn, adr., tel. og evt. e-post, og sendes kassereren til adr.: Astrids vei 22, 4633 Kristiansand. Den kan også sendes på e-post: berneol@online.no eller amk@lmk.no

LANTZ AUTO A/S
4735 EVJE
AUTORISERT BIL- OG LAKKERINGSVERKSTED

NAF - VIKING
Kranvognservice Dag & Natt - Leiebil
Mobil: 95 19 50 00 Tlf: 37 93 03 01

Verktøy Maskin
Langgata 15B, 4515 Mandal
Tlf: +47 38 26 00 10
Org nr: 813 501 252 MVA

Vi har bredt utvalg av skruer og bolt i metrisk, fingjenget og tomme gjenger.

Gumpens Auto Vest as
www.gav.no - tlf. 24 03 48 00

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

**NØKKEL TIL VETERANBIL?
SPØR OSS!**
LÅS - BESLAG - NØKLER -
LÅSSYSTEMER - POSTKASSER

LÅS & NØKKELSERVICE
Agder Allé 4, 4631 Kristiansand
t: 38 09 19 00
systemlaas.no - post@systemlaas.no

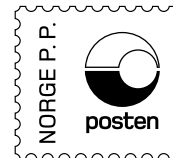
Nye medlemmer i AMK siden sist

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

Thomas Ousdal, Lyngdal
Einar Dale, Vennesla
Håvard Holmbakken, Vennesla
Geir Olav Seland, Vegårshei
Anders Rosseland, Brennåsen
Kåre Magne Kvåle, Tingvatn
Martin Gulbrandsen, Kristiansand
Jonny Viggo Olsen, Kristiansand
Tor Øystein Gulbrandsen, Kristiansand

Det **beste** utvalget
av **slitedeler** til din bil!

Velkommen
PER HAGEN A/S
BilXtra
www.perhagen.no



RETUR: AMK, Astrids vei 22, 4633 Kristiansand

mobile

Velkommen til vårt nye bilhus med 5 nybilmerker.



Størst utvalg av nye biler
– elektrisk, hybrid, plug-in hybrid, bensin og diesel.



Tor Arne Myhra
Salgsjef
476 59 062



Aidin Sohrabi
Citroën-ansvarlig
970 42 837



Halvor Barikmo
Honda-ansvarlig
908 66 930



Marcus Hæstad
Hyundai-ansvarlig
948 04 899



Kevin Vigebo
Mazda-ansvarlig
992 73 301



Einar Kolstad
Varebil-ansvarlig
915 48 658

Mobile Sørlandsparken AS

Skibåsen 2, Sørlandsparken, 4636 Kristiansand S • Tlf: 38 05 87 00 • sorlandsparken@mobile.no • www.mobile.no