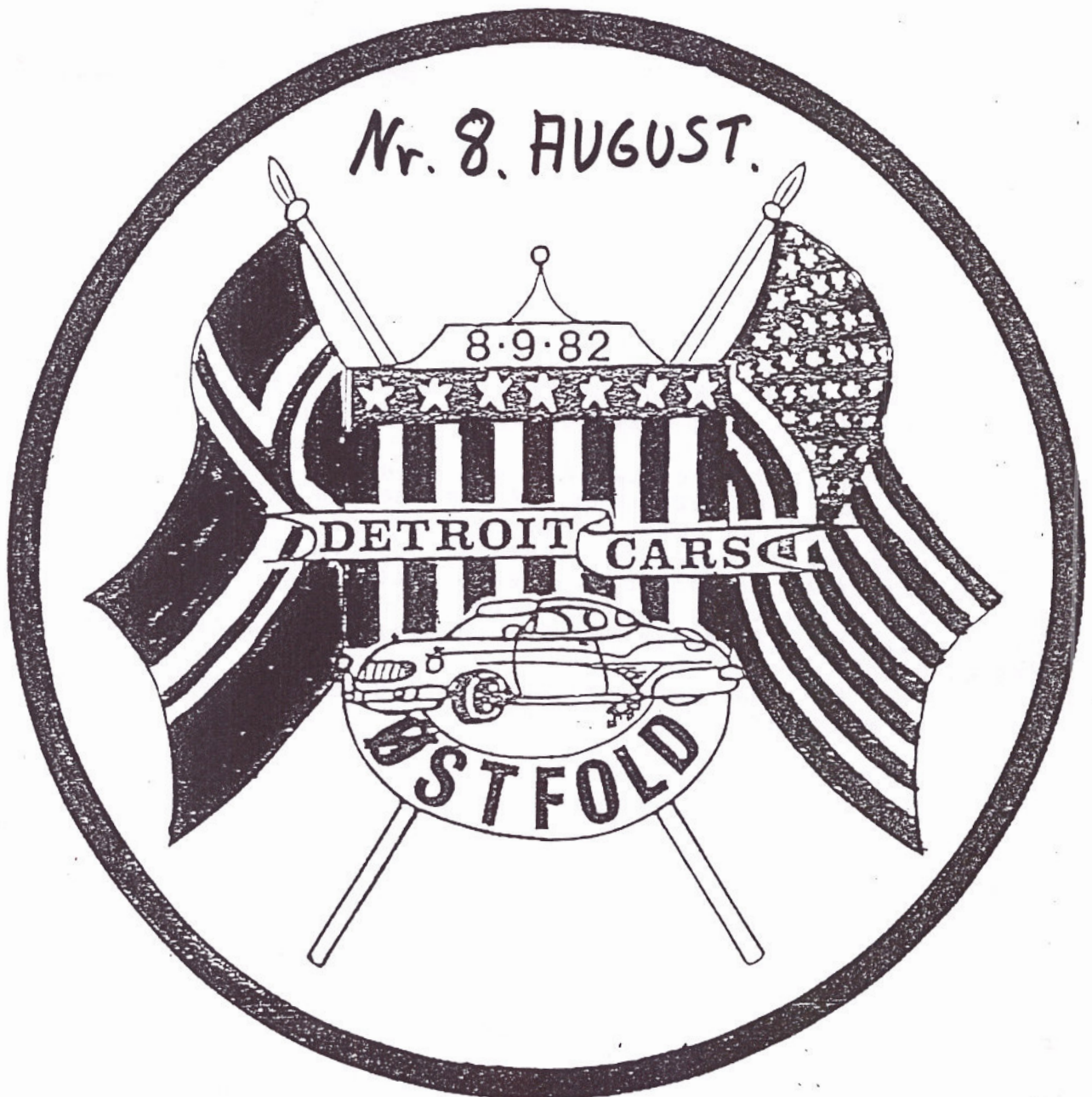


BOX 2136 SANNESUND 1701 SARPSBORG.

CRUZINEWS



1991 årg 6.



TELEFON TIL KLUBBLOKALET I VARTEIG GT 31. ER 150500.

MEDLEMSBLAD FOR DETROIT CARS.

PRESIDENT'S MESSAGE



DETROIT CARS

LEDER

AMERIKANSK ETT HAKK BEDRE!



Sommeren går altfor fort, vi kan nå ane høsten, men ennå finnes arrangementer som er verd å ta med seg. Kongsbergtreffet - Larvik mønstringen.

Vi er jo midt oppe i bingospillet, og har du ikke vært med eller skal være med, så ring Stein Spetaas 141444 (jobb), eller 156837 (privat).

Det er ikke alltid like lett å finne på noe til avisen hele tiden. Medlemmene har full anledning til å komme med bidrag. En ny og kunstnerisk haån har dukket opp, og tegningen taler for seg selv. Det er ikke mange aviser som synes så godt om bil og bilisme, og i særdeleshet Amerikansk bil. Men i dette nr er det sakset noe som er til vår fordel. Bedømm selv.

De tekniske spesifikkasjoner bør da være på og nyttigjøres når det er behov.

Redaksjonen har enda ferie-ånden over seg og er fremdeles noe amputert, men fortsatt god sommer.

På førstkommende styremøte ordner EGIL BERGBY til med,

BEVERTNING OG RYDDER OPP ETTER PÅ.



DETROIT CARS

SARPSBORG

INNBYR TIL



MEDLEMSMØTE

PÅ KLUBBLOKALET

ONSDAG

14 AUGUST

HOVEDEMNE: HØSTENS AKTIVITETER

DØRENE

ÅPNES

KL 1830



STYRET LEGGER FREM:

1. Tune-up kveld
2. Handikappkjøring
3. Besøk fra motorhuset, Chrysler(?)
4. Kåseri om plastreparasjoner.
5. Dugnadsfest
6. Infomøte/besøk fra ACCN

KLUBBMØTE 10/7-91.

Det var ikke så mye som skjedde på møtet denne gangen, men bingovaktene nærmer seg og liste ble sendt rundt.

Det ble også snakket litt om Ise-treffet som økonomisk gikk omtrent i balanse.

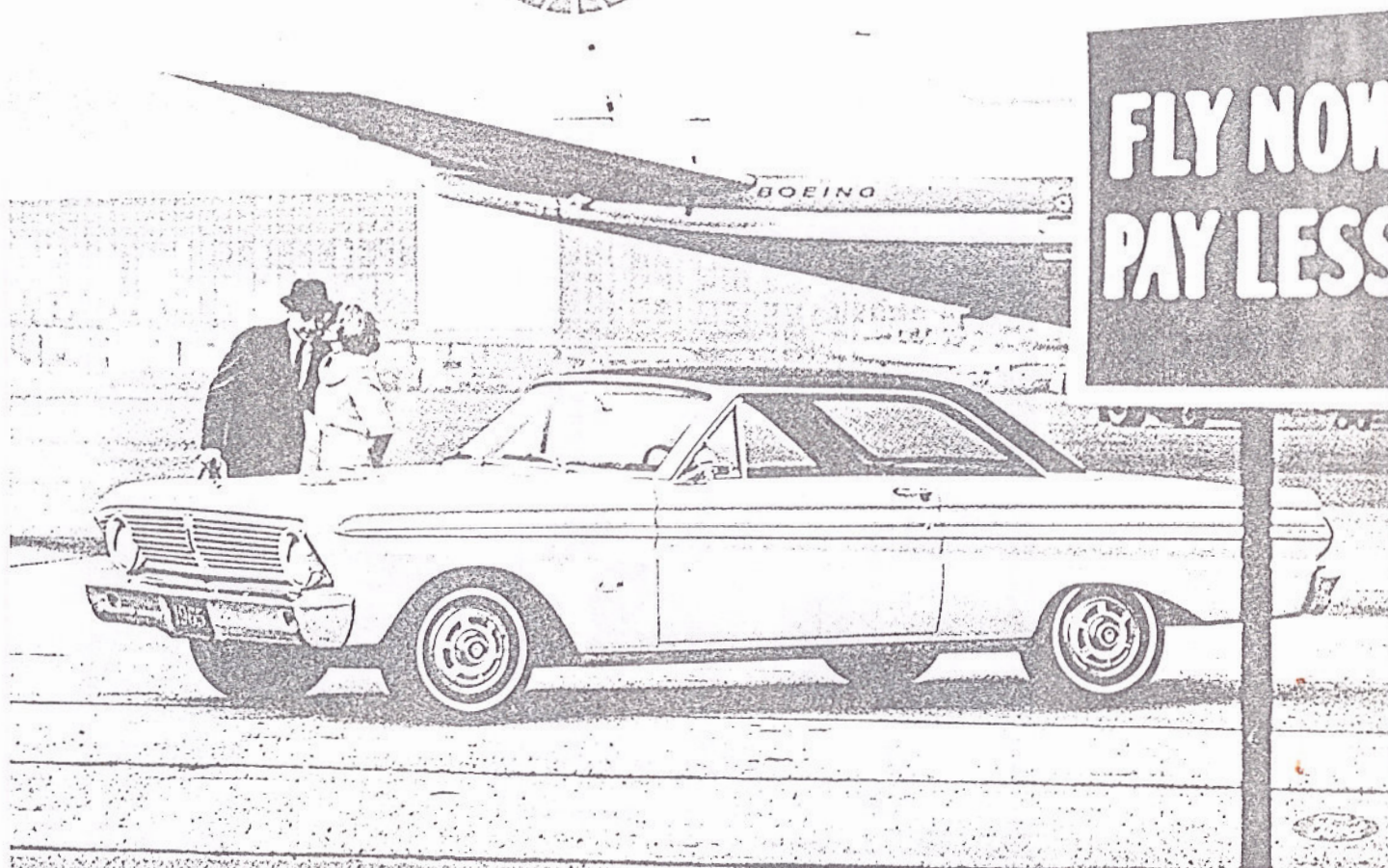
Kjøreturen med ferieklubben ble omgjort p.g.a.dårlig vær, men vi kjørte først en tur som endte på rudskogen hvor vi kjørte noen runder. Etter et ganske villt race kjørte vi til klubblokalet vårt. Her ble det servert pølser og saft til de som var med oss.

Båtturen står snart for tur og liste for påmelding ble sendt rundt.

Til slutt hadde Øyvind en økonomisk rapport for 1.halvår. Han fortalte også om problemet med dårlig servise i den banken vi benytter, så det blir vurdert å bytte bank.



HENRIK PEDERSEN.



THE TOTAL PERFORMANCE FALCON FUTURA HARDTOP

Falcon flies you First Class —at low economy fares!

First class? Falcon's ride is the plushiest in the compact class. Smoother, too—thanks to its lively new standard Six. *Economy?* There's Falcon's low initial cost, easy twice-a-year (or 6,000-mile) service schedule. And, when you couple its standard 170 cu. in. Six to a 3-speed Cruise-O-Matic option, Falcon delivers up to 15% more gas savings. Take a

Best year yet to go Ford!
Test Drive Total Performance '85

FORD

POWER BIG-MEET

Mye er skrevet her i Crusingnews om å prioritere norske treff. Nå vil jeg ikke si noe galt om det, for det er vel ikke mye som er bedre. Når det gjelder Power Big-Meet derimot, så finnes det ikke noe arrangement på denne siden av kjølen som kan måle seg i omfang (det måtte i så fall være 17. mai!). I tre dager står hele Vesterås by på ende. Resturanger har egne Power-Meet menyer, trafikken blir omdirigert og lokale kjøpmenn setter opp stands langs crusingstripa på Lørdagen. Kort sagt er Big-Meet en folkefest.

Selve treffplassen ligger på det enorme Johannisberg Flygfelt, og byr på treffplass med 4- til 5000 biler, kilometer med swap-meet/stands, samt campingplass. Når det gjelder sistnevnte, så er vel den beste overnattingsmuligheten et hotellrom, hvis man da ikke er på "gutte-tur". Campingen invaderes nemlig av svenske og finske raggere, og det eneste utholdelige er å drikke seg ned på deres nivå.

For andre året på rad hadde "Svensonresor AB" (alias "Marve", Øyvind og Erik), tatt på seg bryet å arrangere busstur, noe det lenge spøkte for på grunn av skuffende lav interesse. Under 30 personer (flere utenom klubben!) er for dårlig til et arrangement som dette, men nok om det.

Vi fikk en buss som var uten AC og WC, men på grunn av varmen ble ikke dette noe problem. Stemningen i bussen ble etterhverdt enorm, med både allsang og solo(?). Hotellet var meget bra, og dessuten plassert i nærheten av crusingstripa. Selve utstillingen, bedømmingen av bilene, swap-meetet og ikke minst crusingen i Vesterås på Lørdagsnatten, med flere tusen biler, må bare oppleves. Jeg vil takke "Svensonresor", og håper de også neste år finner det bryet verd å arrangere tur. Da blir det sannsynlighvis et annet sted enn Vesterås, og jeg vil anbefale alle som har anledning, til å melde seg på.

Stein Spetaas



Oppvarming (nedkjøling?) på lokalet før avreise.



"Marve" i slaget.



Stemningen på bussen ble etterhvert like høy som temperaturen.



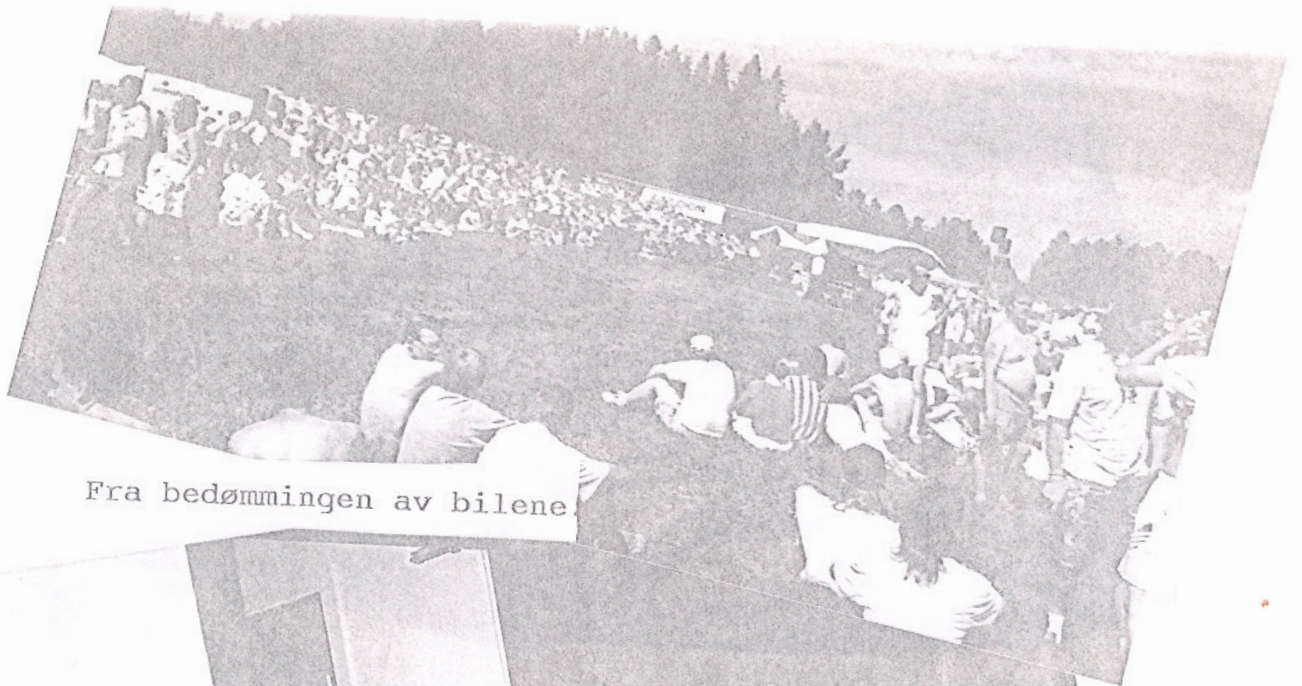
Parkeringsplassen på hotellet
var hele tiden full av biler.



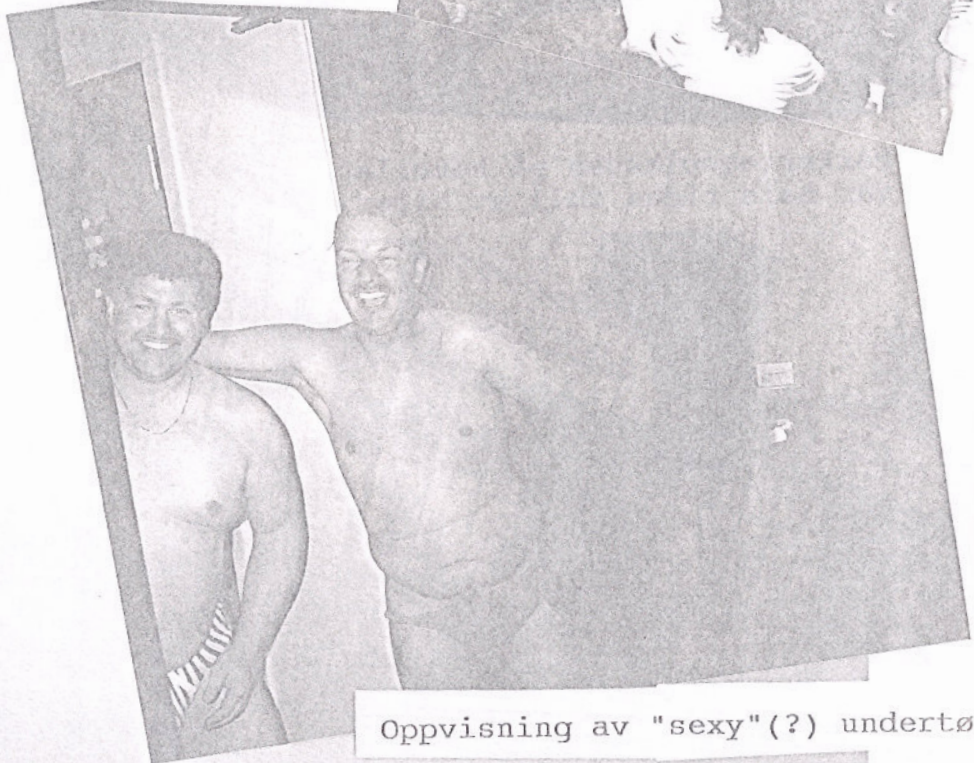
Avreise til Power-Meet og
Vesterås sentrum på Lørdags
formiddag. Vi ga bussjaføren
fri og tok taxi.



Hot-rods og custombiler begynner
å bli mødte i Scandic



Fra bedømmingen av bilene.



Oppvisning av "sexy" (?) undertøy.



Oppstilling foran bussen før avreise
fra Power-Meet.

KJÖP OG SALG

TIL SALGS.

Buick Riviera 52 mod.
2d H.T. selges med liten
defekt i gearkasse
for kr.45.000,-
Henv.tlf.02-224822 Kåre.
Mellom 08.00-10.00/14.00-15.00.

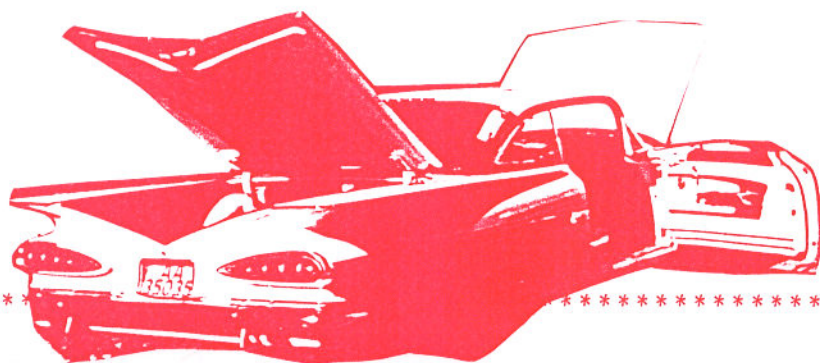
El Camino 1975 mod.
350 aut,air cond.,el.vind.,
sentrallås og tiltratt selges.
Henv.Sven H. Johansen
tlf.150129/150970.
Samme sted selges også en
Ford Fairlane`67 modell
2d H.T.



SOMMERNORGE

N Y T T M E D L E M .

Vi kan denne gang presangtere et nytt medlem som allerede er blitt godt kjent i klubben.Han kommer ifra Dørskogen i Son og er ofte å se i sin flotte Chevrolet Impala 2d.Sport Coupe. De fleste forstår sikkert at det er snakk om André Aga. Bilen har forøvrig aircondition,P.S. og 2 trinns Powerglide. Velkommen som medlem.





Sender med en tegning
av Klubbens 2 glade
gutter. Jeg vil gjerne takke
for en 100% fullklaffet
og opplevelse full busstur
til Vestcrås den 5-7 Juli

Takk.

Andrè

Vårt nyeste medlem, Andrè Aga, er også en talentfull
tegner. Her har han tegnet "2 glade gutter". Tegningen kommer
ikke til sin fulle rett, da den er fargelagt.

Amerikansk motorisering

Mange biltekniske nyheter stammer fra «Bilens Hjemland»

Ekspertene er i dag (nesten) enige om at det første personbefordrende landeveiskjøretøy drevet av en fire-takts motor stammer fra 1886/87 og ble bygget i Tyskland.

Men det var 6.000 km på den andre siden av et mektig hav at bilismen for alvor skjøt fart, i Amerikas Forenede Stater hvor folk med lengsel hadde ventet på en form for personlig transport som kunne klare store distanser på en ubesværet måte.

Enhver som studerer kartet over dette landet med areal på 9 millioner kvadratkilometer, vil forstå dette behov for mobilitet. Det er 4.500 kilometer mellom New York og Los Angeles, og avstanden fra den kanadiske grensen til Mexico er 2.500 kilometer. Dette umåtelige landet bebos av 250 millioner mennesker, og bortsett fra de store byene er befolkningstettheten stadig beskjedent med 26 personer pr. kvadratkilometer. Man kan f.eks. sammenligne med Vest-Tyskland som har 246 personer pr. kvadratkilometer. Bilens nesten rakettaktige start i USA var forutbestemt. Det betød nye forbindelser, holdt eksisterende kontakter ved like og ga borgerne i dette unge landet friheten på landeveien.

General Motors har forsynt USA med biler siden 1908, i begynnelsen med de tre merkene Oldsmobile, Cadillac og Buick. Allerede i 1914 var det 1.700.000 motor-

kjøretøyer på de få veier som landet rådde over (i Tyskland var antallet 64.000), og mange av disse veiene var ikke stort bedre enn kjerreveier. I slutten av 30-årene var det i USA like mange biler i bruk som det er i Tyskland i dag – ca. 30 millioner. Hva kundene ønsker, stod klart fra begynnelsen av: pålitelig, holdbar og rommelig transport, komfortabel på lange reiser og likevel med lave omkostninger. Henry Ford's innføring av samlebåndet i 1908 medvirket til å oppfylle denne drøm.

Stort sett har amerikanernes ønsker og behov ikke endret seg gjennom årene selv om 143 millioner biler nå er i bruk på verdens lengste veinett på ca. 6 millioner kilometer (Tyskland: 490.000 km).

Bilen – en faktor i valg av livsstil

På bakgrunn av disse tallene kan det neppe forbause noen at begrepet «det motoriserte samfunn» ble dannet i Amerika. Bilen er en vesentlig del av dagliglivet i USA og samtidig en uhyre økonomisk faktor. Det har satt sine spor i «den nye verden». I 1933 ble f.eks. den første drive-in kino åpnet i New Jersey, og i løpet av kort tid hadde landets foretaksomme forretningsfolk åpnet drive-in restauranter, banker, vaskerier og forretninger. Fra 1956 ble de mellomstatlige motorveiene (Interstate Highways) raskt utbygget til nåværende utstrekning på ca. 81.000 kilometer. (Tyskländs autobahn-system er 8.100). Det er et symbol på Amerikas «frihet på hjul». Samtidig skjøt forsteder opp i utkanten av de fleste større byer, og her viste bilen seg igjen å være det foretrukne fremkomstmiddel.

Oppfinnelser gikk verden rundt

Komfort og lett betjening har alltid vært

av største betydning for utviklingen av amerikanske biler. Her er noen av fremskrittene mot den perfekte standard som gjelder i dag:

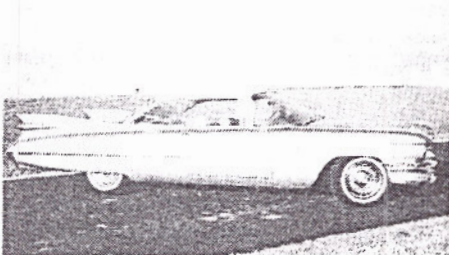
– I 1912 erstattet Cadillac for første gang håndveiven med den elektriske starteren.

– I 1924 ble hydrauliske bremses innført både for å hjelpe bilføreren og for å øke sikkerheten.

– Så tidlig som i 1926 utviklet en GM-ingeniør, Francis W. Davis, det første servo-styresystem som ble innført på mange modeller i begynnelsen av 50-årene.

– I 1958 gjorde Oldsmobile det manuelle girskifte overflødig med sin Hydramatic transmisjon. 10 år senere hadde nesten 75 prosent av alle Oldsmobile automatisk transmisjon, og fra 1955 var «to-pedal-kjøring» mulig med 90 prosent av alle amerikanske biler som i dag for langt de fleste vedkommende leveres med automatgir.

– I 1953 tilbød Cadillac et nytt ekstrautstyr: air conditioning. I dag er det standardutstyr på mer enn 90 prosent av alle biler som selges i USA.



Cadillac '59 Modell Coupé De Ville.

– Fra 1950 og fremover begynte elektromotorene å overta stadig mer av det arbeid som er forbundet med det å kjøre bil. Siden



Vi leverer følgende avanserte utstyr:

FOR MARITIMT OG INDUSTRIELT BRUK.



- Tavleinstrumenter
- Elektronisk måle- og reguleringsutstyr
- Simulatorer for diesel-automatikk

- Full-automatisk, elektronisk kontroll av diesel-generator, DELOMATIC II
- Computerbaserte alarmsentraler
- Kalle-anlegg

- Maskintelegrafer
- Lanterne - Signallyskontrollere
- Brannsentraler
- Vindmåleutstyr
- Meteorologiske værstasjoner

- Følere
- Signalgivere
- Punkskrivere
- Linjeskrivere
- Dataloggere

Postboks 5 - 3191 Horten - Tlf. 033 / 44 169 - 44 673 - Telefax 033 / 44 764 - Telex 70319 demal n

Amerikansk motorisering

Forts. fra forrige side

da er bilvinduene, kalesjen og til og med rattinnstillingen på enkelte modeller blitt betjent elektrisk.

Kraftige motorer med stort dreiemoment har alltid vært av stor betydning for avslappet kjøring. Fra 1930 til 1942 fremstilte Cadillac en V16 motor som arbeidet uten den fjerneste form for vibrasjoner. I 1938 presenterte Pontiac en bil med 3,7 liter V8 motor for mindre enn 600 dollar. Det første anlegg til bensininnspøyting ble presentert av American Bendix i 1955. Vel å merke det første anvendelige system til bilmotorer med bensin som brennstoff, for allerede for 70 år siden begynte man med eksperimenter i den retning. I 1957 ble Chevrolet Corvette med sin 4.7 liters innsprøytningsmotor den første seriefremstilte bil med en litereffekt på over 60 HK. I 1963 kom Oldsmobile med sin Jetfire som den første bil med turbolader for å øke motoreffekten. Det gikk 11 år før den neste personbil med turbolader så dagens lys i Tyskland.

Sikkerhet siden 1930-årene

Etter hvert som trafikk tettheten økte i USA, begynte sikkerheten å spille en stadig større rolle ved bilkonstruksjonene. I begynnelsen av 30-årene innførte amerikanerne stopplys, og det nåværende system med retningsblinklys kom først på GM's biler i 1942, hovedsakelig for å kunne skifte kjørebane sikrere i tett trafikk. Andre amerikanske sikkerhetssystemer: frontlysenes forbikjøringslys og Oldsmobiles «Autronic Eye» (1954) som automatisk blander ned når motgående trafikk registreres.

GM's systematiske forskning i sikkerhet begynte rett etter annen verdenskrig. Det første resultatet var polstret ratt og dashbord, samt kollisjonssikre låser som holdt dørene lukket ved sammenstøt. De første bilene med sikkerhetsseler av flytypen kom tidlig i USA, men hovedsakelig som ekstrautstyr. I dag er automatisk fastspenning av personene alminnelig utstyr i mange GM-modeller.

I 1966 bevirket den amerikanske lovgivning (Motor Vehicles Safety Act) en ny utfordring til forskning i sikkerhet, lovens

mest kjente krav er den om crash-testen – som bestemte at bilen skulle kunne klare en frontkollisjon i en fart av 48,3 km/t (30 miles i timen) uten at personene i bilen fikk dødelige skader.

US-standard ledetråd for sikkerhetskrav

Selv i dag er oppfyllelsen av den reviderte og utvidede amerikanske sikkerhetslovgivning overalt i verden garanti for at den størst mulige passive sikkerhet er oppnådd. General Motors har alltid oppfylt og til og med overgått den strenge sikkerhetsstandard. Siden 1969 har GM forsket i luftsekkenes (airbag) muligheter som supplement til den sikkerhet som bilbeltene gir. I 1974 kunne GM tilby denne livreddende luftsekk som ekstrautstyr for første gang. I dag er det standardutstyr i alle Cadillac inklusive Seville, samt i Allanté cabriolet, Chevrolet Corvette og Pontiac Firebird. General Motors er den første fabrikk som tilbyr sine kunder dette avanserte sikkerhetsutstyr uten ekstra kostnader.

Amerikanske bilingeniører var også først ute med forbedringer på hjuloppheng og fjærsystemer. I 1945 utviklet en GM-ingeniør, Earl MacPherson, et hjuloppheng som i sin nåværende skikkelse bærer hans navn, og i dag er det meste blitt internasjonal standard for biler av alle størrelser.

De blokkeringsfrie bremsenes seiersgang startet i USA

Bilenes blokkeringsfrie brems (ABS) stammer også fra USA. I 1970 banet General Motors veien med blokkeringsfrie bakhjulsbrems. I 1989 forlot mer enn 1 million biler GM's samleband med ABS brems. Og som et siste eksempel på høyteknologi i amerikansk bilindustri: Chevrolet Corvette er den eneste sportsbil med fiberforsterkede plastfjærer og hjuloppheng med lettmetallarm for å redusere den uavfjærede vekten og dermed forbedre veikontakten. Cadillac Allanté er den første bil med forhjulstrekk med et antihjulspinn-system.

I USA forstod man tidligere enn i de fleste andre land nødvendigheten av å gjøre noe ved forurensingsproblemet. I

1959 tok staten California et på den tiden revolusjonerende skritt ved å fastsette forurensingsgrenser gjennom lovgivning som i 1979 førte til den landsdekkende Clean Air Act. I 1972 ble de enkelte stater enige om en standardtest for forurensing ved eksosutslipp. De strengere bestemmelsene gjorde det nødvendig å innføre katalysatorer på samtlige amerikanske biler fra 1975, og GM spilte en ledende rolle i utviklingen av denne teknologi. GM Corporation har til nå fremstilt mer enn 100 millioner katalysatorer.

Impact er en elektrisk drevet bil med ferdigheter som nærmer seg en sportsbil, men også mer velegnet til den daglige kjøring enn tidligere viste elektrobiler. Det er helt tydelig at denne form for drivstoff stadig er blitt utviklet i en slik grad at dagen for serieproduksjon rykker stadig nærmere. GM har nå tatt skrittet fullt ut ved å beslutte serieproduksjon av Impact i den hensikt å selge.

Elektronikk i biler, en av GM's sterke sider

Mange former for avansert teknologi er innført på de nåværende GM-modeller. Det såkalte head-up display beforder viktige informasjon til føreren uten at denne behøver å ta øynene fra veibanen. Denne nye form for instrumentering er allerede en realitet i visse Pontiac-modeller. Den automatiske blending av bakspeilet som reagerer på kraftig lys bak bilen ble først innført på Cadillac, og systemet gjør nattkjøring mer sikkert og avslappet. Høyt utviklede computere i bilen gir ikke bare føreren viktige opplysninger, men gjør det også mulig for verkstedet å finne feil i alle bilens viktige systemer uten tidkrevende søking. GM har også vært ledende innenfor dette felt. Cadillac var f.eks. i 1983 det første bilmerke med innebygget computer i bilen. På et annet teknisk område var Chevrolet Corvette ZR-1 verdens første serieproduserte bil med en manuelt betjent seks-trinns-girkasse. Det var også Cadillac som i 1953 revolusjonerte konstruksjonen av sportsbiler ved å benytte et glassfiberforsterket plastkarosseri, den første serieproduserte bil som brukte denne teknikk.

Sikkerhetsstandard som er et forbilde, maksimal miljøvennlighet, utpreget komfort og avansert teknologi er mer enn noen sinne retningsgivende for amerikansk bilindustri, og General Motors slår an tonen som den største bilprodusent i USA.

Med moderne modeller som luksusbetonte Cadillac Seville, Chevrolet Corvette ZR-1 sportsbil, den eksklusive Cadillac Allanté cabriolet og den rommelige og avanserte Pontiac Trans Sport kan «Den Gamle Verden» nå oppleve og glede seg over «amerikanernes måte å kjøre på».

Er strømregningen for høy ?

GRATIS strømanalyse til bedrifter med elektrisk varmeanlegg

En unik mulighet til å få analysert bedriftens strømkostnader.

Uten omkostninger foretar vi en faglig analyse på bakgrunn av registrert strømforbruk siste 2 år.

Ring tlf.: 07/53 06 11, eller 07/91 89 72 for nærmere informasjon.



Jarlevn 4, P.B. 1842 Lade
7002 Trondheim

Energianalyse - Energispareanlegg (ESA)

TABELL FOR ALTERNATIV FELG OG DEKKDIMENSJONER

Felg Brekke	P Metric & Metric	78-Serie	70-Serie	60-Serie	50-Serie
5.0	145R-13 155R-13		165/70-13 175/70-13		
5.5	165R-13 175R-13 185R-13 195R-13 175R-14 175R-15	AR78-13 BR78-13 CR78-13 AR78-14 AR78-15	185/70-13 195/70-13 205/70-13 175/70-15		
5.5-6.0	185R-14 195R-14		185/70-14 180/70-15	AR60-13	
5.5-7.0		ER 78-13	BR70-13 CR70-13 DR70-13 195/70-14 205/70-15 195/70-15 205/70-15	AR60-13 BR60-13 ER 60-13	BR50-13 CR50-13
6.0	185R-15 195R-15	BR78-14 CR78-14 DR78-14 BR78-15 CR78-15 DR78-15	BR70-15 CR70-15 215/70-14 215/70-15		
6.0-7.0	205R-14 215R-14 225R-14 205R-15 215R-15 225R-15 235R-15	ER 78-14 FR 78-14 GR78-14 ER 78-15 FR 78-15 GR78-15 HR78-15	CR70-14 DR70-14 ER 70-14 FR70-14 DR70-15 ER70-15 FR70-15	AR60-14	
6.0-8.0		HR78-14 JR 78-14	GR70-14 HR70-14 JR70-14	ER 60-14 FR60-14	
6.0-8.5		JR 78-15 KR78-15 LR78-15 MR78-15 NR78-15	GR70-15 HR70-15 JR70-15	ER60-15 FR60-15 GR60-15	
6.75-8.0			LR70-14	GR60-14 HR60-14 JR 60-14 LR 60-14	GR50-14
6.75-8.5			KR70-15 LR 70-15 MR70-15	HR60-15 JR 60-15	GR50-15
6.75-10.0				LR 60-15	HR50-15
8.0					JR 50-14
8.5-10.0					JR50-15 LR50-15

WHEELS

BILMERKE/MODELL	FELG DIM.	P.C.D. ANT. MM/HULL	BOLTER (B) MUTTER (N)	ORIG. OFSET	SELBO OFFSET	DELENUMMER		NAV- KOPP
						HVIT	KROM	
AMC(American Motors)								
Javelin, AMX, Pacer, Hornet, Marlin, Gremlin, Rambler	6×14 7×14	114.3-5 114.3-5	1/2" N 1/2" N		-10 5	46125U 47125U	46126U 47126U	B D
With 15" Wheels	7×15	114.3-5	1/2" N		-5	57125U	57126U	D
Jeep with 5bolts	6×15 7×15 8×15	139.7-5 139.7-5 139.7-5	1/2" N 1/2" N 1/2" N		13 -5 -20	56265U 57265U 58265U	56266U 57266U 58266U	CB/CO CB/CO CB/CO
Jeep with 6bolts CJ5, CJ7, 19ps, Renegard, Wagoneer, Cherokee	7×15 8×15	139.7-6 139.7-6	1/2" N 1/2" N		-5 -20	57105U 58105U	57106U 58106U	CB/CO CB/CO
BUICK								
Full size pass cars (ex. 403engine) -77	7×15	120.65-5	7/16" N		-5	57115U	57116U	D
Full size rest 65-80	7×15	127-5	1/2" N		-5	57135U	57136U	D
All with 14" wheels	6×14	120.65-5	7/16" N		-5	46115U	46116U	D
CHEVROLET								
Full size pass cars -77	7×15	120.65-5	7/16" N		-5	57115U	57116U	D
Full size pass car 71-76 Full size st. wgn -71	7×15	125-5	1/2" N		-5	57135U	57136U	D
Camaro, Chevelle, Malibu, Monte Carlo, El Camino	6×14	120.65-5	7/16" N		-5	46115U	46116U	D
Same with 15" wheels plus Corvette and Z.28	7×15	120.65-5	7/16" N		-5	57115U	57116U	D
VAN G10, G20, C10, C20, Silverado, Jimmy, Blazer 2wd	7×15	127-5	1/2" N		-5	57135U	57136U	D
Blazer, Jimmy 4wd	7×15 8×15	139.7-6 139.7-6	7/16" N 7/16" N		-5 -20	57105U 58105U	57106U 58106U	CB/CO CB/CO
DODGE(Chrysler)								
Dart 73-W.disc brakes and all other w.14' wheels	6×14 7×14	114.3-5 114.3-5	1/2" N 1/2" N		-10 5	46125U 47125U	46126U 47126U	B B
All pass. cars w15' wheels and Maxivan B100, 200, D100, W100 -74	7×15	114.3-5	1/2" N		-5	57125U	57126U	D
Ramcharger -80 W100 1/2Ton 4wd	7×15 8×15	139.7-5 139.7-5	1/2" N 1/2" N		-5 -20	57265U 58265U	57266U 58266U	CB/CO CB/CO
FORD-USA								
Full size & stat wagons-73 T. Bird 73.76	7×15	127.5	1/2" N		-5	57135U	57136U	D
All other with 15' wheels	7×15	114.3-5	7/16" N		-5	57125U	57126U	D
All with 14" wheels and 5 bolts	6×14 7×14	114.3-5 114.3-5	7/16" N 7/16" N		-10 -5	46125U 47125U	46126U 47126U	B B
Bronco, Pickups/Vans	7×15 8×15	139.7-5 139.7-5	1/2" N 1/2" N		-5 -20	57265U 58265U	57266U 58266U	CB/CO CB/CO
Econdine E100, 150, G200, Ranchero	7×15	114.3-5	1/2" N		-5	57125U	57126U	D
INTERNATIONAL								
1010, 1110-2wd, Pickups and 4wd Travellall Scout	7×15 8×15	139.7-5 139.7-5			-5 -20	57265U 58265U	57266U 58266U	CB/CO CB/CO
Sherokee-6 bolts, Wagonee J.10	7×15 8×15	139.7-6 139.7-6	7/16" N 7/16" N		-5 -20	57105U 58105U	57106U 58106U	CB/CO CB/CO
OLDSMOBILE / PONTIAC								
Full size pass. cars (ex. 403 engine) -77	7×15	120.65-5	7/16" N		-5	57115U	57116U	D
Full size pass car -76 Full size st. wagons Full size pass W.403 77-79	7×15	125-7	1/2" N		-5	57135U	57136U	D
All with 14" wheels	6×14	120.65-5	7/16" N		-5	46115U	46116U	D

Luftforurensningen minker

Luftforurensningen i byer og tettsteder for bly og svoveldioksyd er fortsatt i nedgang. Den reduserte blyforurensningen skyldes lavere blyinnhold i bensin og mer bruk av helt blyfri bensin. Forurensningen er imid-

lertid fortsatt stor bl.a. i Grenlandsområdet i Telemark, Sørfjorden i Hardanger, Sunndalsfjorden i Romsdal og Kristiansandsfjorden. Også svovelutslippene viser en nedgang på 1980-tallet.

Av ERIK AASMUNDVEIT

En ny SFT-rapport om forurensningssituasjonen i Norge viser opplysende resultater på flere områder. Deres overvåking av luftforurensningen i byer og tettsteder viser at nedgangen i forurensningsnivået av bly og svoveldioksyd fortsetter. Det skyldes at blyinnholdet i bensinen er redusert betydelig og at stadig flere bilister kjører på blyfri bensin.

Stor nedgang i Oslo

Nedgangen i svoveldioksyd og bly i luften er særlig stor i hovedstaden. Målinger i Oslo sentrum viser at det gjennomsnittlige blyinnholdet er redusert med hele 75 prosent siden 1980. Dette til tross for at biltrafikken har økt i samme periode. Mer salg av helt blyfri bensin og lavere blyinnhold generelt får æren for det gledelige resultatet.

Tungmetallkonsentrasjonen i by- og tettstedsluft er særlig høy i Sarpsborg, Stavanger, Sauda og Odda. Spesielt høyt var det på Noatun i Sor-Varanger der man lider av utslipp fra smelteverksindustri på Sovjetisk side av grensen.

Kommer fra utlandet

SFT-rapporten viser at Norge mottok 140.000-150.000 tonn svovel og tilsvarende mengde nitrogenoksider i 1989. De største svovelløstofferne mottas fra Sovjet, Polen, Storbritannia og Tyskland.

Norge står selv for bare 5 prosent av svovelledfallet og omlag 17 prosent av nitrogenavfallet på norsk jord. Den største forurenseren på norsk jord er Storbritannia, viser undersøkelsen fra Statens Forurens-



RENERE LUFT: Blyforurensningen i byer og tettsteder minker i takt med reduksjonen av blyinnholdet i bensinen og at stadig flere bilister fyller blyfri bensin på tanken.

ningstilsyn.

Det totale utslippet av svoveldioksyd i Europa viser imidlertid en ned-

gang. I perioden 1980-89 ble utslippet redusert med 23 prosent til tross for en svak økning i siste halvdel av

1980-tallet. Ikke overraskende er Sorlandet mest utsatt for luftforurensningen fra det europeiske konti-

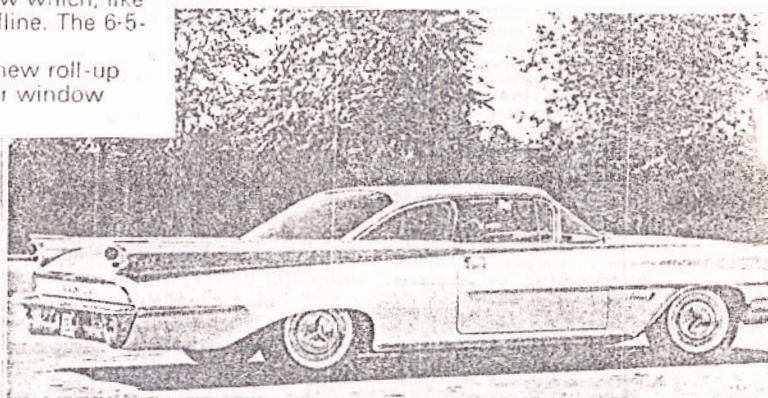
netet, mens Østlandet plages av de høye svovelutslippene fra Øst-Europa.

76B: Oldsmobile, like the other General Motors car-producing divisions, offered entirely new models with about 40 per cent more glass area and a new flat roof line for Holiday Sport Sedan four-door

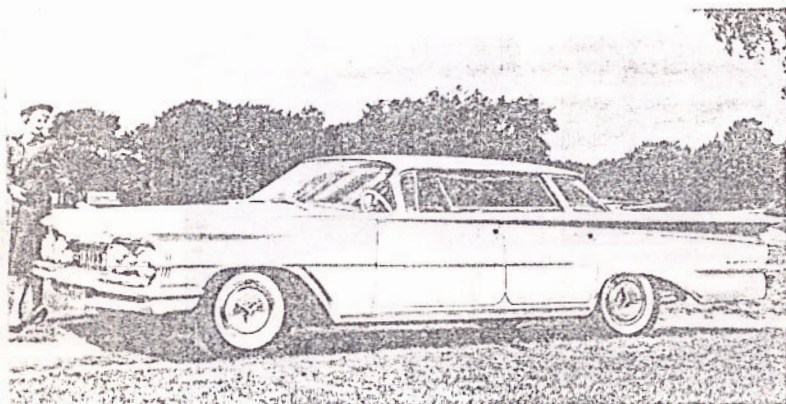
Hardtops. The latter body style was available in the 98 (shown), Super 88 and Dynamic 88 Series. Hydra-Matic was standard on the 98, optional on other Series. Air suspension was optional also.

76C: Oldsmobile Super 88 Holiday Scenic Coupé was two-door hardtop coupé with extra large heat-resistant rear window which, like the Vista-Panoramic windscreen, contoured into the roofline. The 6-5-litre Rocket V8 developed 315 bhp.

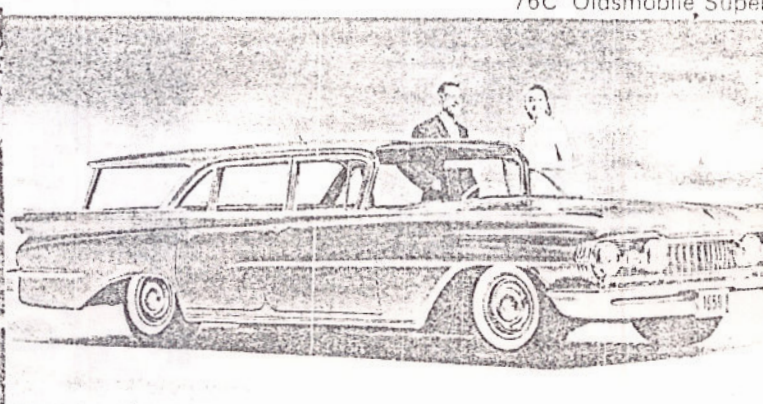
76D: Oldsmobile Super 88 Fiesta Station Wagon had new roll-up rear window. As an optional extra, a power-operated rear window could be operated from both inside and outside.



76C Oldsmobile Super



76B Oldsmobile Ninety-Eight



Bilen

- statens melkeku

Det er ikke bare Dågros som melker mer enn før. Bilen, som ofte karakteriseres som statens melkeku nr. 1, gir stadig mer «melk». I 1991-utgaven av «Bil- og Veistatistikk», som utgis av Opplysnings-

rådet for Veitrafikken, går det tydelig frem at avgiftsbelastningen på bilen bare øker. Til tross for lavt nybilsalg, tar staten nå inn mer i bilavgifter enn den får inn i skatt på inntekt og formue.

Særagifter på biltrafikken i forhold til statens skatteinntekter 1984-1991

År	Ordinær skatt på inntekt og formue ¹⁾	Særagifter på biltrafikken ²⁾	
	Mill. kr.	Mill. kr.	%
1984	11 975	9 946	83
1985	10 920	13 897	127
1986	13 105	17 633	135
1987	17 325	16 873	97
1988	20 748	14 769	71
1989	21 639	14 478	67
1990	20 165	15 730	78
1991	19 420	19 850	102

1) Unntatt spesiell skatt på utvinning av petroleum. 1984-90 er regnskapstall. 1991 er budsjett.

2) Toll og m.v.a. er ikke inkludert. Jfr. tabell for "Statens inntekter av biltrafikken". 1991-tall er budsjett.

Kilde: Statistisk Sentralbyrå og Finansdepartementet

OPPSIKTSVEKKENDE: Den mest oppsiktsvekkende statistikken fra Opplysningsrådet for Veitrafikken, er oversikten over statens inntekter fra bilen sammenlignet med inntektene staten får i skatt på inntekt og formue. Den viser at statens skatteinntekter er lavere enn bilavgiften!

Av ANDREAS SCHEEL

Opplysningsrådet for Veitrafikken fører statistikk over det meste som har med kjøretøyer, veier, trafikk, bilavgifter og veibeveiligninger å gjøre. Noe av statistikken går helt tilbake til 1899, så grunnlaget for å følge bilens utviklingen er meget god.

I «Bil- og Veistatistikk 1991» går det tydelig frem at nybilsalget har gått dramatisk ned siden 1987. Antall personbiler på veiene i 1991, har gått ned med ca. 10.000 fra 1987. Reduksjonen i nybilsalget har også ført til en dramatisk nedgang i statens inntekter på bilen, spesielt på grunn av importavgiften (engangsavgiften) på nye biler.

Denne trenden har myndighetene klart å snu ved å øke bensinavgiften, og ikke minst den velkjente CO₂-avgiften. I tillegg har bomstasjoner og bomringer skutt opp som padderhatter de senere årene, samtidig som bevilgningene til veibygging over statsbudsjettet er redusert.

Oppsiktsvekkende

Den mest oppsiktsvekkende statistikken fra Opplysningsrådet for Veitrafikken, er oversikten over statens inntekter fra bilen sammenlignet med inntektene staten får i skatt på inntekt og formue. Den viser at statens skatteinntekter er lavere enn bilavgiften!

Som det fremgår av tabellen var skatteinntektene høyere i perioden 1987-90 og det skyldes det lave nybilsalget. Nå har myndighetene «justert» avgiftsivaet på særagiftene og tar igjen inn mer på bilen enn fra skatten. Dette til tross for at nybilsalget fortsatt er meget lavt.

En konsekvens av det lave nybilsalget er at den norske bilparken stadig foreldes. Dette er ikke i tråd med myndighetenes ønske om en mer miljøvennlig og trafiksikker

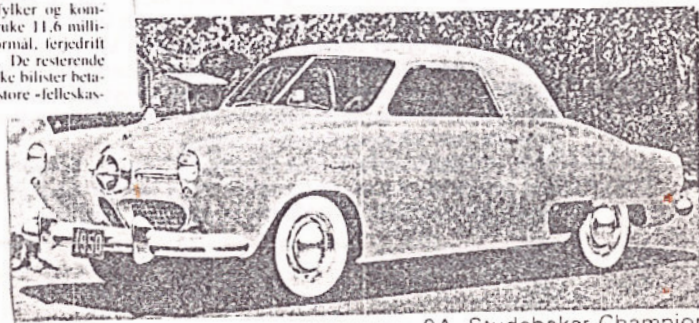
bilpark. Norge er snart på «Europatoppen» når det gjelder gjennomsnittsalderen på bilparken. En statistikk vi ikke har særlig grunn til å være stolte av.

Bilistene betaler

Når man ser på statens totale inntekter av biltrafikken i 1991, inkludert toll og merverdiavgift av særagifter

og toll, er budsjettet på 22,8 milliarder kroner. I tillegg betaler bilistene bompenger, trykkgift og merverdiavgift på alt biltilbehør.

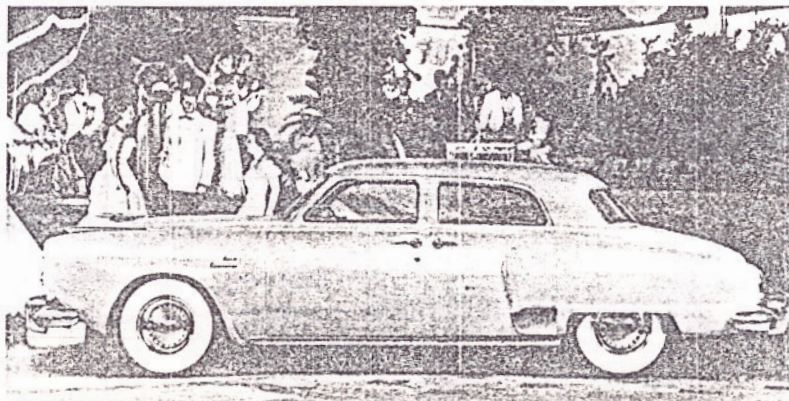
Staten, inkludert fylker og kommuner skal i 1991 bruke 11,6 milliarder kroner til veiformal, ferjedrift og veiadministrasjon. De resterende 11,2 milliardene norske bilister betaler i år, går inn i den store «felleskassa».



9A Studebaker Champion

9A: Studebaker 1950 models had restyled front end and new coil spring front suspension, replacing transversal leaf type. Shown is the Model 9G-Q1 Champion DeLuxe 3-pass. Coupé which had 113-in wb and 85-bhp 169-6 CID L-head Six engine. Five-pass. Coupés, two- and four-door Sedans and a Convertible were also available.

9B: Studebaker Commander Land Cruiser, Model 17A-Y5, was top-line sedan. Mechanically similar to other Commanders, its wheelbase was four inches longer, at 124 in. The engine was a 102-bhp 245-6 CID L-head Six. All Champion body styles were available also on the 120-in wb Commander chassis.



DIVERSE FELGDIMENSJONER

5 HULL
 4 " BOLTSIRKEL
 7/16 " GJENGEPARTI

' 65 - '69 Barracuda
 ' 61 - '73 Dart
 Lancer (ikke '73 V8)
 ' 60 - '73 Valiant
 Duster, Scamp
 (ikke '73 V8)

62 mm Felgsenter

5 HULL
 4 1/2" BOLTSIRKEL
 1/2" GJENGEPARTI

' 57-'73 Chrysler
 ' 49-'73 Dodge
 ' 49-'73 Plymouth
 ' 70-'73 Barracuda
 ' 73 Dart V8
 ' 73 Valiant,
 Duster, Scamp V8s
 ' 49-'62 Desoto
 ' 63-'73 Comet, Falcon
 V8Models
 ' 67-'73 Cougar
 ' 62-'73 Fairlane,
 Torino
 ' 49-'72 Ford
 ' 61-'72 Mercury
 ' 65-'73 Mustang V8
 ' 58-'72 Thunderbird
 ' 58-'73 Rambler
 Javelin
 Mange Studebaker

68 mm Felgsenter

5 HULL
 4 3/4" BOLTESIRKEL
 7/16 " GJENGEPARTI

' 64-'73 Buick Special
 Skylark
 ' 67-'73 Camaro
 ' 64-'73 Chevelle
 ' 49-'70 Chevrolet
 ' 64-'73 Chevy Truck
 ' 64-'73 Chevy 11
 Nova
 ' 65-'69 Corvsir
 ' 54-'73 Corvette
 ' 67-'73 Firebird
 ' 64-'73 Oldsmobile
 F85, Cutlass, 442
 ' 64-'73 Pontiac
 Lemans, Tempest, GTO
 Noen Studebaker

Felgsenter 73 mm

5 HULL
 5" BOLTESIRKEL
 1/2" GJENGEPARTI

' 39-'73 Buick (ikke
 ' 64-'73 Special,
 Skylark)
 ' 39-'73 Caddilac
 ' 71-'73 Chevrolet
 ' 48-'73 Oldsmobile
 ,ikke F35, Cutlass,
 442)
 ' 48-'73 Pontiac
 (ikke Lemans,
 Tempest, GTO)
 ' 67-'73 Imperial
 ' 73 Ford
 ' 61-'73 Lincoln
 ' 55-'60 Mercury
 ' 73 Thunderbird

76 mm Felgsenter

5 HULL
 5 1/2 " BOLTESIRKEL
 1/2 " GJENGEPARTI

' 40-'56 Chrysler
 ' 57-'66 Imperial
 ' 66-'73 Bronco
 ' 49-'60 Lincoln
 ' 41-'73 Jeep

84 mm Felgsenter

AB: Alle felger i samme kolonne har samme boltmønster, men sjeldt felgsenterets størrelse i hvert tilfelle.

HVA PASSER HVOR NÅR DET GJELDER FELGER OG BOLTSIRKEL

KLIPP UT OG TA VARE PÅ DENNE SIDEN.
DEN KAN VÆRE NYTTIG Å HA.

WHEELS-WHAT FITS WHAT

Bolt Circle	Make	Model	Year	
4x4"	Austin Healy	Sprite	'72-'80	
	Buick	Skyhawk	'75-'81	
	Chevrolet	Vega	'71-'81	
	Jensen-Healy		'72-'80	
	Pontiac	Sunbird Astra	'76-'81 '75-'77	
4x4 1/4" (4x108mm, same)	Audi	Quattro	'84-'85	
	Ford	Fairmont	'78-'86	
		Mustang (except SVO)	'74-'86	
		Thunderbird	'80-'86	
		Pinto	'71-'80	
		Fiesta	'78-'85	
	Escort	'80-'86		
	Mercury	Merkur	'85-'86	
		Zephyr, Z-7	'78-'86	
		Cougar, XR7	'80-'86	
Merkur XR4Ti, Lynx, LN7, Topaz		'82-'86		
Capri, Capri II	'71-'86			
Porsche	924	'77-'82		
Sunbeam	Tiger, Alpine, Arrow	'65-'70		
4x4 1/2"	Chevrolet	Corvair, Chevy II, Nova	'60-'64 '86	
		Sprint		
	Datsun	B-210, 510, 610, 710, 200SX, 310, GX, Stanza, Sentra, Maxima, 810, Pulsar, 240Z, 260Z, 280Z, 300 ZX (except turbo)		'68-'86
		Dodge	Challenger	'78-'83
		Ford	Falcon 6-cylinder	'68-'70
			Mustang 6-cylinder Granada, Maverick	'65-'73 '81-'83
	Mazda	626	'83-'86	
		RX7-GSLE RX7	'84-'85 '86	
	Plymouth	Sapporo, Arrow	'76-'84	
		Colt	'84-'85	
Toyota	Celica, Supra	'68-'85		
	Corona Van Wagon	'71-'81 '84-'86		

Bolt Circle	Make	Model	Year	
5x4 1/2" (continued)	Lincoln	All (except Versailles)	'70-'72; '80-'86	
	Mercury	Marauder, Grand Marquis, Meteor, Montclair, Park Lane	'52-'54 '61-'72 '79-'85	
		Cougar, Eliminator	'67-'72	
		Plymouth	All full-size cars Barracuda, Cuda Duster, Valiant, Scamp	'49-'86 '70-'74 '73-'80
	Pontiac	Tempest, Le Mans	'61-'63	
	Studebaker		'51-'66	
	Toyota	Pickup (2WD only), SR5	'69-'86	
	5x4 3/4"	Buick	Le Sabre Regal, Special, RWD Century and Gran Sport (through '81), RWD Skylark (through '79)	'77-'85 '61-'86
Chevrolet			All (except as noted elsewhere in list)	'49-'86
Oldsmobile		88 (All except w/403 engine) Cutlass, F85, 4-4-2, Jetstar 88	'77-'85 '64-'81	
Pontiac		Firebird, GTO, Le Mans, Tempest, Trans Am, Grand Prix	'64-'86	
5x5"		Buick	All (except Skylark, Special, Regal, Century, Gran Sport)	'35-'75
	Electra Riviera		'64-'85 '64-'78	
	Cadillac		DeVille, Fleetwood	'38-'59; '68-'85
	Chevrolet		Belair, Biscayne, Caprice, Impala, Kingswood	'71-'76
		Above models, with HD package Blazer (full size) 2WD	'77-'86 '71-'86	
	Chrysler	Imperial	'67-'75	
	Ford	Thunderbird Galaxie, Custom, LTD, XL, Truck and Van	'72-'76 '73-'78	
		Lincoln	All (except Versailles)	'58-'69; '73-'79
	Mercury	All Marauder, Grand Marquis, Meteor, Montclair, Park Lane Cougar, XR7	'55-'60 '73-'78 '73-'77	
		Oldsmobile	All (except Jetstar 88, F85, Cutlass, 4-4-2)	'48-'76
		Pontiac	All (except Firebird, Trans AM, GTO, Le Mans,	

Bolt Circle	Make	Model	Year
4x100mm	Audi	Fox, 4000	'73-'85
	BMW	1600, 2002, 320i	through '86
		318i	'84-'85
	Opel	Kadet, GT, Manta	'68-'79
	Buick	FWD Century	'82-'85
	Cadillac	Cimarron	'81-'86
	Chevy	Chevette	'76-'86
		Spectrum, Nova	'86
	Dodge	Omni, Rampage, Aries, 024	'79-'85
		FWD Charger, Daytona	'82-'84
	Honda	Civic, CRX, Prelude	'79-'86
		Accord	'82-'85
	Plymouth	Horizon, TC3	'78-'86
Toyota	Celica MR2	'86 '85-'86	
Volkswagen	Rabbit, Dasher, Scirocco, Jetta, VW Pickup, Golf, GTI	'76-'84	
	Golf, GTI (optional)	'83-'85	
4x110mm	Mazda	RX2, RX3, RX4, GLC, RX7, 626, Pickup RX7 (except GSLE)	'71-'82 '84-'85
		4x130mm	Porsche
4x130mm	Volkswagen	Bug, Squareback	'68-'80
		5x4"	Dodge
5x4"	Plymouth	Barracuda, Cuda Duster, Valiant, Scamp Duster, Valiant (w/o discs)	
		5x4 1/2"	American Motors
Chrysler, De Soto	All full-size RWD cars (except Imperial '71-'74)		
Datsun	300 ZX (turbo only)		'85-'86
Dodge	All full-size cars and pick-ups Dart, Demon, Swinger		'49-'86 '73-'80
	Ford		Galaxie, LTD, XL Fairlane, Falcon (8-cylinder) Thunderbird Mustang (8-cylinder) Mustang SVO Ranchero, Ranger

Bolt Circle	Make	Model	Year	
5x5 1/2"	American Motors	All 5-lug Jeep, All 2WD (except '79-'85 Eagle, Cherokee, Chief)	'42-'86	
		Chrysler	Imperial (Special HD)	'54-'66
		Ford	All full-size pickup and van	'28-'48 '49-'86
	Mercury		'39-'51	
	5x100mm	Buick	Skylark, Century (FWD) Skyhawk FWD	'79 1/2-'86 '82-'86
Chevrolet			Citation, Cavalier, Z24	'80-'86
Chrysler		Laser	'85-'86	
Dodge		Daytona Omni	'85-'86 '86	
Oldsmobile		Firenza, Calais	'82-'86	
Pontiac		Sunbird, Fiero, J2000, FWD Grand AM	'79-'86	
5x112mm		Mercedes	All (except 300E)	'72-'86
Volkswagen	Transporter, Vanagon	'71-'86		
5x130mm	Porsche	911, 912, 944	'64-'86	
6x5 1/2"	Chevrolet	All	through '48	
		Chevrolet and GMC	pickup, van K-10, K-1500, 4WD Blazer and Jimmy Luv pickup	through '70 '71-'86 '72-'83
	Datsun	pickup, All	'67-'86	
	Dodge	D-50, Ram 50 pickup	'79-'86	
	Ford	Courier pickup	'77-'84	
	Mazda	pickup	'72-'84	
	Toyota	Landcruiser, 4WD Hilux	'69-'85	



J.G.

Vegutgifter og motorvognavgifter

	Millioner kroner		
	1988	1989	1990
Statens utgifter til veger	6 711	7 710	8 111
Kommunalforvaltningens utgifter til veger ¹⁾	5 055	4 736	4 575 ²⁾
Offentlig forvaltnings utgifter til veger	11 766	12 446	12 686
Bruksavhengige motorvognavgifter³⁾	7 822	8 401	8 994
Kilometeravgift m.m.	1 658	1 681	1 695
Bensinavgift ⁴⁾	5 889	6 454	6 916
Avgift på mineraloljer	275	266	383 ²⁾
Ikke bruksavhengige motorvognavgifter³⁾	9 121	8 132	9 023
Årsavgift	1 954	2 099	2 166
Engangsavgift	3 914	2 994	3 615
Registreringsavgift	1 080	982	939
Toll ⁵⁾	131	95 ²⁾	100 ²⁾
M.v.a. på særavgifter og toll	2 042	1 962	2 203 ²⁾
Samlede avgifter	16 943	16 533	18 017
Forskjell mellom det offentliges inntekter og utgifter	5 177	4 087	5 331

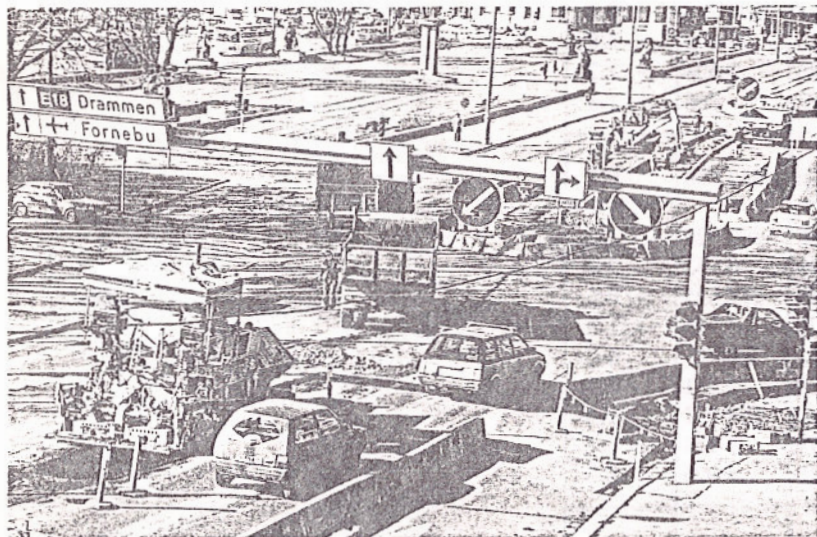
1) Kilde: Statistisk Sentralbyrå

2) Anslag

3) Kilde: Toll- og avgiftsdirektoratet

4) Fra bensinavgiften trekkes 2% som er beregnet ikke å være innbetalt av biltrafikken

5) Kilde: Opplysningsrådet for biltrafikken.



Forskjellen mellom statens inntekter fra biltrafikken, og det offentliges utgifter til veger er omlag 1.2 milliarder kroner større i 1990 enn i 1989. De bruksavhengige avgiftene viser en moderat stigning, mens de ikke bruksavhengige kostnadene har økt betydelig i 1990. Dette har sammenheng med nybilsalget. Siste år tok bilsalget seg opp og statens inntekter fra engangsavgiften på bil ble derfor større enn i 1989. De bruksavhengige kostnadene sammen med årsavgiften, er fremdeles lavere enn utgiftene til veger. I 1990 var denne differansen i overkant av 1.5 milliarder kroner.

Utviklingen i 10 tonn tillatt aksellast utenom teleløsningen på riks- og fylkesvegnettet

1. januar	Riksveg	Fylkesveg
1981	16	2
1982	24	3
1983	31	4
1984	49	6
1985	57	8
1986	63	11
1987	67	16
1988	71	19
1989	74	23
1990	76	25
1991	78	27

De ti lengste bruene på riksvegnettet pr. 31. desember 1990

Veg	Bru	Åpnet år	Fylke	Total lengde
E18	Drammensbrua	75	Buskerud	1 892
E6	Sannesundbrua	78	Østfold	1 528
E6	Mjøsbrua	85	Hedmark/Oppland	1 421
Rv15	Måløybrua	73	Sogn og Fjordane	1 273
Rv555	Sotrabraua	71	Hordaland	1 236
Rv863	Sandnessundbrua	73	Troms	1 220
Rv86	Gisundbrua	72	Troms	1 147
E78	Tromsøbrua	60	Troms	1 016
Rv19	Hadselbrua	78	Nordland	1 011
Rv19	Tjeldsundbrua	68	Troms	1 001

De ti lengste tunnelene på riksvegnettet pr. 31. desember 1990

Veg	Tunnel	Åpnet år	Fylke	Total lengde
Rv17	Steigentunnelen	90	Nordland	8 040
Rv17	Svartistunnelen	86	Nordland	7 610
Rv13	Høyangertunnelen	82	Sogn og Fjordane	7 522
Rv7	Vallaviktunnelen	85	Hordaland	7 511
Rv625	Fjærlandstunnelen	85	Sogn og Fjordane	6 381
Rv803	Tosentunnelen	87	Nordland	5 800
E76	Haukelitunnelen	67	Hordaland	5 688
E68	Flenjatunnelen	85	Sogn og Fjordane	5 024
Rv14	Eikefettunnelen	79	Hordaland	4 910
E76	Røldaltunnelen	67	Hordaland	4 656

Kjøretøyparken

Registrerte kjøretøyer pr. 31. desember 1980-90

Kjøretøygruppe	1980 Antall	1985 Antall	1989 Antall	1990 Antall	1989-90 Endring
Personbiler	1 233 615	1 513 954	1 612 674	1 613 037	0.0
Busser	11 919	17 082	20 199	21 222	5.1
Kombinerte biler	8 642	28 362	58 268	68 910	18.3
Varebiler	76 517	130 681	165 183	164 738	- 0.3
Lastebiler	64 666	70 436	72 742	70 679	- 2.8
Trekkbiler	2 379	2 752	3 646	3 604	- 1.2
Beltebiler	341	361	373	368	- 1.3
Sum biler	1 398 079	1 763 627	1 933 085	1 942 558	0.5
Traktorer	139 031	178 695	201 983	205 026	1.5
Mororredskap	2 995	4 764	5 949	6 153	3.4
Mopeder	117 585	141 594	138 348	137 585	- 0.6
Lette motorsykler	8 706	7 394	5 429	4 788	- 11.8
Tunge motorsykler	6 822	13 265	24 131	25 581	6.0
Beltemotorsykler	13 459	24 357	34 279	35 551	3.7
Påhengsvogner	330 879	470 752	547 080	554 932	1.4
Slepvogner	5 271	6 748	7 979	7 924	- 0.7
Semitrailere	3 117	3 759	4 150	4 026	- 3.0
Sum kjøretøyer	2 025 944	2 614 956	2 902 413	2 924 124	0.7

Kreftene samles mot myndighetenes bilpolitikk



Landets syv største bil-organisasjoner har nå dannet en samarbeidsgruppe for mer effektivt å kunne påvirke myndighetene og deres bilpolitikk. «Bilpolitisk Forum» skal samle kreftene til organisasjonene som representerer 2 millioner bileiere og -brukere. De første utspillene fra gruppen tar for seg myndighetenes avgiftspolitik og utspillet om bruk av bompengemidlene.

Av ANDREAS SCHEEL

Syv av de største bil-organisasjonene her i landet har nå gått sammen i en samarbeidsgruppe, for bedre å kunne påvirke myndighetenes bilpolitikk. Bilpolitisk Forum, som samarbeidsgruppen heter, representerer eierne og brukerne av over 1,9 millioner kjøretøyer i Norge. Blant medlemmene kan nevnes Norges Automobil-Forbund, Kongelig Norsk

Automobilklub, Norges Lastebileier-Forbund og Bilimportørens Landsforening.

Bilpolitisk Forums sekretariat holder til hos Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), som også er en av medlemmene i samarbeidsgruppen. Lederen i OFV, Sven B. Urving mener det er mye som kan gjøres for å bedre bilpolitikken i Norge.

—Formålet med samarbeidsgrup-

pen er å samle kreftene, og bruke organisasjonenes samlede ressurser i saker hvor de har sammenfallende syn og interesser. Dem er det mange av, og samarbeidet er ment å effektivisere og lette organisasjonenes praktiske arbeid. Både overfor myndighetene og media vil det være bedre å sammenfatte organisasjonenes syn, fremfor at alle syv uttaler seg i enhver bilpolitisk sak, sier Urving.

SAMARBEIDSPARTNERE:

—Formålet med samarbeidsgruppen er å samle kreftene, og bruke organisasjonenes samlede ressurser i saker hvor de har sammenfallende syn og interesser. Dem er det mange av, og samarbeidet er ment å effektivisere og lette organisasjonenes praktiske arbeid. Både overfor myndighetene og media vil det være bedre å sammenfatte organisasjonenes syn, fremfor at alle syv uttaler seg i enhver bilpolitisk sak, sier Sven B. Urving i opplysningsrådet for veitrafikken.

Milliardbeløp

En av samarbeidsgruppens hovedsaker vil være myndighetenes avgiftspolitik. I følge OFV-lederen har alle organisasjonene sammenfallende syn på avgiftspolitikken, nemlig at nivået er for høyt.

—Statens inntekter fra bilen er langt høyere enn utgiftene. Selv om man tar hensyn til kostnadene ved

støy, miljø og sikkerhet, er det mange milliarder igjen som ikke kommer bilistene til gode. Vi er klar over at det er vanskelig å øremerke samtlige av statens midler, men bilistene betaler langt mer enn de får igjen. Myndighetene ser også ut til å glemme at bilen faktisk tilfører samfunnet en mengde fordeler, sier Sven B. Urving.

Samarbeidsgruppen vil også arbeide for at utskiftingstakten på den norske bilparken økes. Det begrunnes ikke bare med hensynet til arbeidsplassene i bilbransjen, men også hensynet til miljø og sikkerhet. Bilpolitisk Forum mener at myndighetene må betale sin del av denne utskiftingen gjennom reduserte avgifter.

Forutsetninger brytes

Med henvisning til myndighetenes siste utspill når det gjelder bruken av midlene som tas inn ved landets utallige bomstasjoner, kaller Bilpolitisk Forum utspillet som et kunstgrep.

—Det er et mislykket kunstgrep å knytte en sammenheng mellom trikkelinjer og de bompengene bileierne betaler for å få en bedre vei som staten burde ha bygget for mange år siden. Der brukerfinansiering i form av bompenger har vært nødvendig for å forsere veibyggingen, er dette akseptert av veibrukerne. En annen bruk av disse midlene vil være et klart brudd på forutsetningene som ble gjort kjent for publikum da prosjektene ble igangsatt, sier Sven B. Urving.

På veiene av Bilpolitisk Forum er Urving optimistisk til myndighetenes holdning til bilismen. —Senest mandag åpnet miljøvernminister Torbjørn Berntsen en tunnel i Oslo og hevdet at dette var positivt for miljøet. Dette må være bittert for samferdselsdepartementet som har hevdet at man ikke kan bygge seg ut av miljøproblemene, avslutter Sven B. Urving.

8 kroner literen for bensin

Oljeprisen har liten betydning

Råoljeprisen har minimal betydning for fastsettelsen av bensinprisen her i landet. Råoljeprisen ble mer enn halvert i løpet av åttiårene uten at norske bilister fikk

særlig glede av det. Norsk Olje a. s. har vurdert faktorene som påvirker bensinprisen, der skatter og avgifter er totalt dominerende.

Av ANDREAS SCHEEL

I løpet av de siste ti årene har prisen på råolje variert kraftig. Fra en topp på begynnelsen av åttitallet på nesten 40 dollar pr. fat til en pris rundt 15-20 dollar pr. fat mellom 1986 og 1990. Disse prisvariasjonene har ikke kommet

norske forbrukere tilgode. Selv om prisen på bensin i faste priser er blitt redusert, har de offentlige avgiftene fortsatt å øke.

Firedobling

I følge Norsk Olje a. s. ville for-

brukerprisen på 98 oktan bensin ekskludert avgifter ligget mellom to og tre kroner literen. I og med innføringen av den nye CO 2-avgiften på bensin betaler norske bilister nå ca. 300 prosent avgift til staten ved kjøp av bensin. I tillegg betaler oljeselskapene store beløp i produksjons- og andre skat-

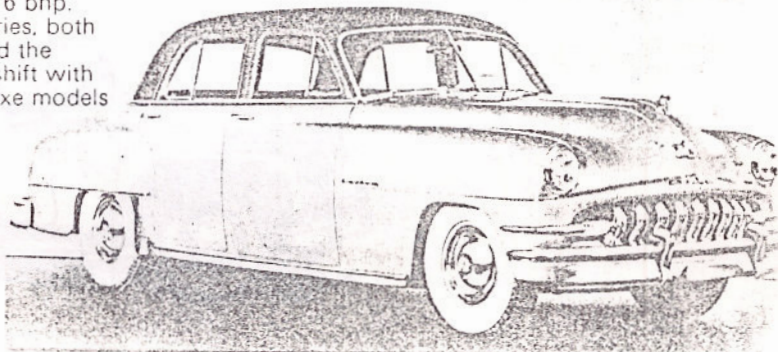
ter og avgifter som inngår i oljeselskapenes varekostnader.

—Denne varekostnaden utgjør nå ca. 25 prosent av bensinprisen, sier Per Wangen i Norsk Olje a. s. Ifølge Wangen er det den gjennomsnittlige oljepris over en periode som er grunnlaget for fastsettelsen

av bensinprisen.

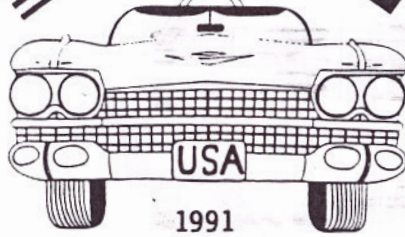
—Likevel er det avgiftene som påvirker bensinprisene mest. Disse avgiftene er faste og lettere å forholde seg til enn svingningene i råoljeprisen. Bensinprisen er i faste 1990-kroner blitt noe redusert i løpet av åtti-årene, men denne trenden har nå snudd, sier Wangen.

11D. DeSoto Custom Sedan featured revised front end styling. Engine piston stroke was increased, resulting in greater piston displacement (250.6 vs. 236.7 cu.in). Power output was up from 112 to 116 bhp. Again there were DeLuxe (S-15-1) and Custom (S-15-2) series, both with 125½-in wb, as well as some special 139½-in models and the 118½-in wb Diplomat SP-23 (for export). Tip-Toe hydraulic shift with Gyrol Fluid Drive was standard on Custom, optional on DeLuxe models (as in 1949-50).



11D. DeSoto Custom

AMERICAN CRUISERS LARVIK



1991

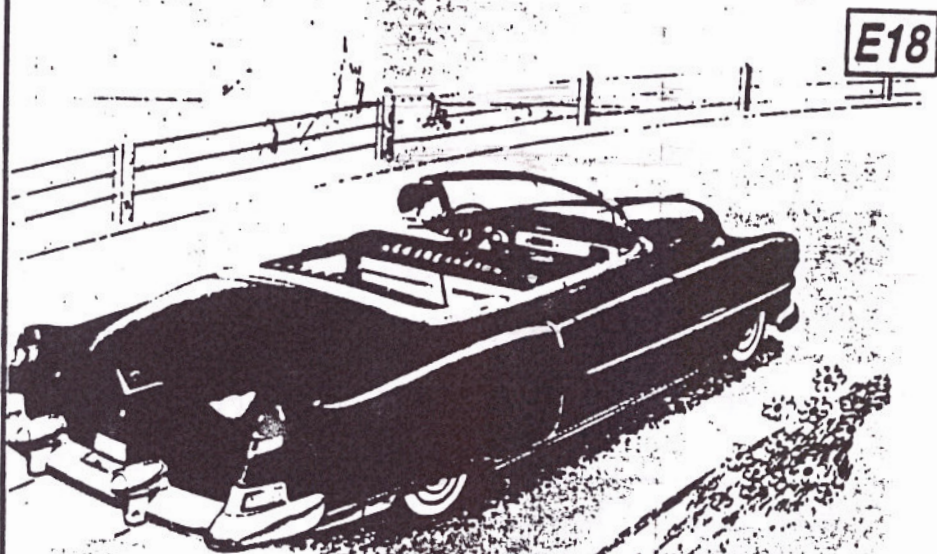
25. AUGUST

HOVLANDBANEN LARVIK

HØST MEETING

HOVLANDBANEN, LARVIK

Søndag 25 august 1991



Følg skiltene fra E18

- ★ Portene åpner kl. 09⁰⁰
- ★ Swap-Meet
- ★ God premiering - Car of the Meeting
- ★ Alt foregår på grønt-anlegg i permanent utstillingsområde

BILER TIL HELE VERDEN

En verdensomspennende bilproduksjon garanterer lokal identitet, mens utveksling av modeller over landegrensene kan også tilfredsstille alle kunders ønsker.

General Motors er verdens største fabrikkant av personbiler og kommersielle kjøretøy. I 1989 forlot ca. 5 millioner kjøretøy fabrikkens samlebånd.

Beskjeftiger 775.000

GMs historie går tilbake til 1908 da Oldsmobile (grunnlagt i 1903), Cadillac (grunnlagt 1902) og Buick (1903) ble sammenslått for å danne begynnelsen til den nåværende multinasjonale GM-gruppen.

Chevrolet (grunnlagt 1911) fulgte i 1918, og 1932 avrundet Pontiac virksomhetens serie av bilmerker.

I dag eier General Motors alene i USA 214 virksomheter, plassert i 145 byer, og på verdensplan beskjeftiger GM 775.000 mennesker i 40 land.

Siden begynnelsen av 80-årene har GM investert det som tilsvarer 385 milliarder kroner i utviklingen av nye modeller, ultramoderne fabriker og forskning. En av konsekvensene av denne ekstraordinære innsats: i 1988 og 1989 presenterte GM flere nye modeller enn tidligere i virksomhetens historie.

Mere enn 100 typer

På det amerikanske markedet selger General Motors for tiden mere enn 100 forskjellige typer motorkjøretøy.

Sigende interesse for amerikanske biler i Europa har bevirket at man har utvalgt ca. 20 personbiler og andre vogner til dette markedet.

Programmet inneholder klassiske, kraftige sportsvogner som Chevrolet Corvette (første modell kom i 1953) og Pontiac Firebird, luksusbetonede sedanmodeller som Cadillac Eldorado og Seville, den nye fire-dørs versjon som Pontiac Grand Prix samt Buick Park Avenue og Chevrolet Caprice, som begge har en lav luftmotstand.

Dessuten vil europeerne få fornøyelse av den nye og spennende familiesedan til seks eller syv personer, Pontiac Trans Sport. En av de første «off-rodere», Chevrolet Blazer, med AMS-bremser som standardutstyr, vil også gjøre sitt inntog.

27.000 i Europa?

I 1989 solgte over 100.000 amerikanske GM-biler utenfor USA, og man regner med at tallet i år vil stige til 120.000. I 1989 var det dog kun 18.000 av disse biler som fant veien til Europa, men ved utgangen av 1990 ventes det solgt 27.000 i løpet av året.

I Norge selges General Motors amerikanske biler av forhandlere som selv importerer bilene fra USA.

9C: Willys produced the famed Universal Jeep, CJ3A, as well as a wide range of Jeep-inspired models including Jeepster Phaetons, Station Wagons and Pickups. Some types were available with either conventional (4x2) or all-wheel drive (4x4). For use in the Korean conflict, the US Army ordered a military version of the CJ3A and a substantial number of these (designated Truck, 4-ton, 4x4, Utility, M38) were built during 1950-52. One of these is shown. 9D: Willys Jeepster Phaeton, styled by Brooks Stevens, was first introduced in May 1948. In 1950 it was available with either the 134 CID Four or 161 CID Six engine. Wb was 104 in.

Amerikansk luksus

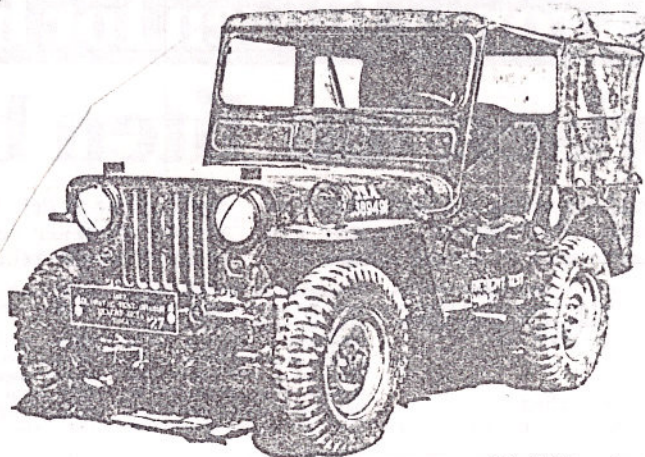
General Motors nord-amerikanske biler inneholder et stort antall utstyrsdetaljer, tilpasset kundenes ønsker om sikkerhet og luksus. Mange europeiske bilister setter også pris på dette utstyret og velger av samme grunn en amerikansk bil. Dette ekstra tilskudd av bekvemmelighet og luksus er ofte GMs oppfinnelser og utgjør en del av standardspesifikasjonene for hovedparten av de modeller som selges i USA.

Forsinket slukking av lysene: Når det er mørkt forblir lyktene tent en kort stund etter at tenningen er slått av. Dette setter føreren i stand til å komme ut i en opplyst garasje eller å få en ellers dårlig opplyst sti til huset gjort mere «gangsikkert». Den forsinkede slukkingen kan varieres fra noen få sekunder til tre minutter.

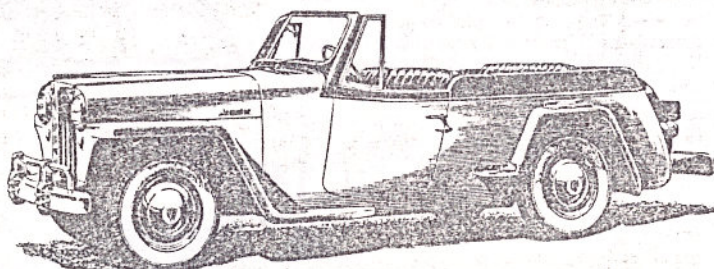
Automatisk blendfritt speil: Ekstrautstyr på mange amerikanske GM-modeller er det spesielle bakspeilet som gjør nattkjøringen mer sikker og behagelig ved automatisk å skifte til den ikke-blendende stilling, så snart lyset fra en bakenforkjørende bil treffer den innbyggede fotoelektroniske celle. Vinkelen på speilet endres ved hjelp av en meget liten elektromotor. Føreren kan stadig se det som kommer bak uten å bli blendet. Den fotoelektroniske cellen kan innstilles til tre folsomhetsgrader.

Kodet tenningsnøkkel. Alle Cadillac og mange andre GM-modeller fra USA er forsynt med en kodet tenningsnøkkel som gir effektiv tyveribeskyttelse. Med mindre bilens innbyggede computer identifiserer nøkkelen som ekte når den settes i tenningslåsen, vil motoren ikke kunne starte fordi strømmen til tennning, bensininsprøytning og startmotor er avbrutt. Aircondition: Bilstene utsettes for ekstremt høye temperaturer i USA. Alle GM-biler fra den minste til den største og mest luksusbetonede kan derfor leveres med et effektivt aircondition-system, som ikke lenger betraktes som ren luksus, men i nok så høy grad som sikkerhetsutstyr. Aircondition er standard på modeller som Pontiac Grand Prix, Bonneville, Firebird og Trans Sport SE samt Chevrolet Caprice, Cadillac-modellene, Buick Regal og Electra Park Avenue samt Chevrolet.

Komfort blant annet ved lavere toppfart: Det skal innrommes at det er forskjell på amerikanernes måte å kjøre på og på kjørevanene hos den gjennomsnittlige europeiske bilist. De fleste amerikanske bilister vil uten tvil erklære at de legger stor vekt på avslappet kjørestil, luksus, lav bensinforbruk og en tolerant oppførsel bilistene imellom enn på hestekrefter og stor hastighet. Ta for eksempel dekk: de kan konstrueres til et optimum av sikkerhet og komfort, hvis den mulige hastighet ikke er så stor, og gøynen er mere behagelig kjørestil og mindre hjulstøy i bilen.



9C Willys Jeep

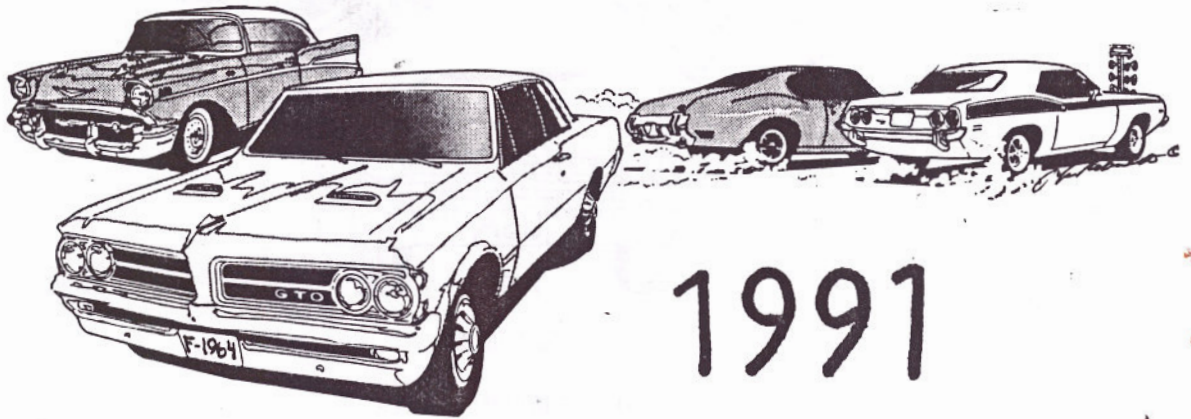




AMERICARS KONGSBERG

Postboks 604, Steglet, 3601 Kongsberg

KONGSBERG - TREFFET



1991

9.-11. AUGUST!

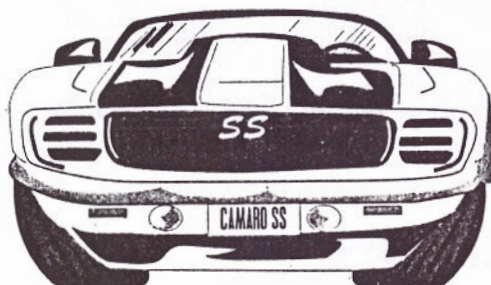
AMERICARS KONGSBERG HAR GLEDEN AV Å INVITERE DERE TIL ÅRETS KONGSBERG - TREFF 9.-11. AUGUST. TREFFET VIL I ÅR SOM I FJØR FINNE STED PÅ SUNDHAUGEN FRILUFTS-OMRÅDE VED EIKEREN. TREFFPlassen LIGGER SENTRALT LANGS E-76 MELLOM KONGSBERG OG HOKKSUND. FØLG SKILTING FRA DARBU. SUNDHAUGEN LIGGER I NATURSKJØNNE OMGIVELSER MED STORE GRØNT-AREALER, FIN BADESTRAND, KAFETERIA OG TOALETTER / VASKEROM.

TREFFET BYR PÅ AKTIVITETER BÅDE FOR STORE OG SMÅ, OG LØRDAGSKVELDEN BLIR DET DANS TIL LEVENDE MUSIKK. PREMIERING I MAUGE

KLASSER!

INFO-TELEFONER:

03-72 40 78 / 73 63 99



VELKOMMEN!

KLUBBEN INFORMERER FØLGENDE

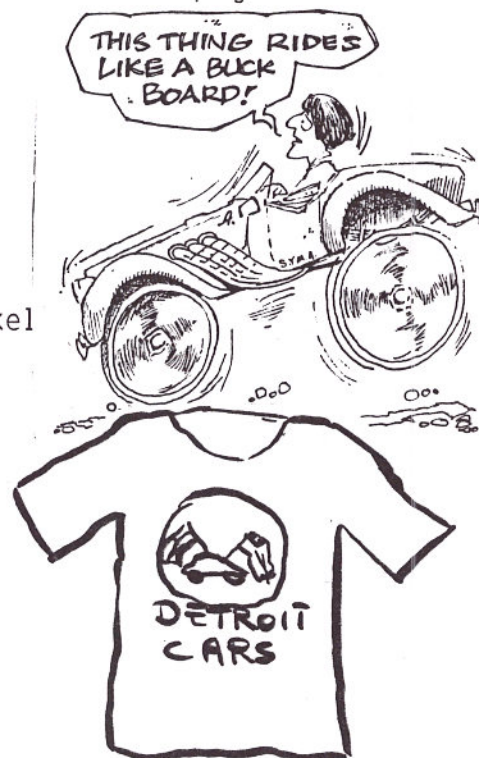
VI TILBYR FRA VÅR OLJE OG REKVISITA-AVDELING PÅ KLUBBLOKALT² :

OLJE 10-30 a 20L	KR 150.-	DIVERSE OLJEFILTER	KR 55.-
OLJE 10-40DL a 4L	KR 85.-	DIESELFILTER OLDS	KR 60.-
OLJE 80-90HP a 1L	KR 40.-	VINDUSPUSSEBLAD	KR 35.-/40.-
DEXTRON II aut olj.	KR 30.-	FROSTVESKE pr liter	KR 15.-
FLH automatolje	KR 30.-	HÅNDRENS	KR 27.-
SILIKONTUBE 85gram	KR 35.-		

KVALITETSVARER FRA QUAKER STATE US MADE

VERKTØYBODEN INFORMERER

STROBOSKOPLAMPE-for tenningsinnstilling
UNIVERSALINSTRUMENT-for innstilling av tenning og kamvinkel
MOMENTNØKLER-for tildraging av bolter til moment
FJÆRKLEMMER-for spiralfjærer
1 TONNS TALJE
LOKKEVERKTØY-for hulltaging i karosseri
STEMPELMANSJETT-for montering av stempel i sylinder
VENTILFJÆRTANG-for demontering av ventiler/fjærer i topp
GJENGEFIL-for oppfrisking av skadde gjenger
SLAGTREKKER-for vanskelige skruer, f.eks. i dørhengsler
3 TYPER AVTREKKERE
IMPULSAMPEREMETER-for måling av ledning og strømforbruk
RATTAVDRAGER
GJENGESETT I TOMMER-bakker og tapper
SLANGEKLEMMETANG-for amerikanske klemmer
STORE TOMMENØKLER
GLIDEHAMMER-nappeverktøy
TREKKERSETT I TORX-spesiell stjernetype
ADAPTERSETT I TORX/STJERNE-kan monteres på annet verktøy
POZIDRIVE/12 KANT



KJØP KLUBBENS
T-SKJORTER OG
EMBLEMER!!!

Dette er en fortegnelse over spesialverktøy som medlemmene kan låne gratis.

Er det noe spesielt verktøy du synes vi bør ha? Kontakt verktøykomiteen!!

NORGEST BESTE KLUBBLOKALE

Åpnings tidene i helgene er ikke absolutte. Både før og etter tidene er det ofte folk på plass

Er klubblokalet stengt? ta kontakt med en i styret for lån av nøkkel.

Vanlige åpnings tider er:

ONSDAGER 1900-2200 FREDAGER 1900-2200 LØRDAGER 1200-1700 SØNDAGER 1700-2100

I VÅR STORKIOSK FÅR DU KJØPT MASSER AV SNACKS, BÅDE TØRT OG VÅTT, VARMT OG KALDT
HAMBURGERE , WIENERTOAST , PØLSE I BRØD/LOMPE , VAFLER , SJOKELADE , POTETGULL ETC...

DESSUTEN FØRER VI HELE VARESPEKTRET TIL BORG BRYGGERIER smaskens for noen og enhver.

BLAD I POSTABONNEMENT

RETURADRESSE:
DETROIT CARS
POSTBOKS 2136
1701- SARPSBORG
NORGE

FOR YOUR INFORMATION

BAKSIDEN

KLUBBENS STYRE FOR KALENDERÅRET 1991

HOVEDSTYRE

FORMANN	:EGIL BERBY Fossengen Farm, 1730 ISE, 09/132166,
Ansvarlig redaktør	Jobb09/118818 Mor150306
UISEFORMANN	:TORMOD MAGELSSEN Råkilv.51, 1700 SARPSBORG
Avismedarbeider	Priv.09/129273, Jobb09/165361
SEKRETÆR	:STEIN SPETAAS Skogbrynet 31c, 1700 SARPSBORG
Avismedarbeider	Priv.09/156837 Jobb09/141444
HJELPESEKRETÆR	:HENRIK PEDERSEN Korsgata 30, 1700 SARPSBORG
Avismedarbeider	Priv.09/156045
Varamann hovedstyre	jobb-09/118696.
KASSERER	:ØYVIND SØRBY Bjørnefarete 14, 1740 BORGENHAUGEN
Kontaktmann husstyre	Priv.09/167870 Jobb09/140144
Avismedarbeider	
STYREMEDLEM	:HARALD KJUUS Kleversvei 32b, 1740 BORGENHAUGEN
Festkomite	Jobb09/154333
STYREMEDLEM	:BJØRN JOHANNESSEN Johan Paulsensvei 7, 1740 BORGENHAUGEN
Kontaktmann festkomite	Priv.09/167054 Jobb09/163511
STYREMEDLEM	:PER WILLY MATHISEN Bodålsvei 4c, 1742 KLAVESTAD
festkomite	Priv.09/163255 Jobb09/163333
STYREMEDLEM	:PETTER WEBERG Hannestadfjellet 37, 1714 YVEN
	Priv.09/142932 Jobb09/145150
VARAMANN	:HENNING AASBERG Hoppveien 12, 1700 SARPSBORG
Bok/Verktøykomite	Priv.09/149335 Jobb-09/145140
VARAMANN	:TOR JOHNNY HANSEN Opsundveien 52a, 1700 SARPSBORG
Avismedarbeider	Priv.09/154176 Jobb09/155508/155566
VARAKVINNE	:BODIL NILSEN Opsundveien 52a, 1700 SARPSBORG
Huskomite	Priv.09/154176

På førstkommende styremøte ordner _____ til med,
BEVERTNING OG RYDDER OPP ETTER PÅ.