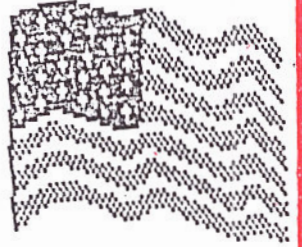




NR. 1. JAN 1992 ÅRG 7.

GAZINET

TELEFON TIL KLUBBLOKALET I VARTEIG GT 31. ER 150500.



Detroit Cars
8-9-1982
Sarpsborg

10 ÅR ANNIVERSARY

MEDLEMSBLAD FOR DETROIT CARS.

BOX 2136 SANNESUND 1701 SARPSBORG.

PRESIDENT'S MESSAGE



DETROIT CARS

LEDER

AMERIKANSK ETT HAKK BEDRE!



Først får jeg ønske godt nytt år til alle medlemmer, og for vårt 10års jubileumsår. Etter hvert vil det bli markert sterkere og sterkere. Men først litt om valg og nominasjon, Ca 20% av medlemmene hadde levert lister. Rent for svakt og er man ikke med bør man ikke klage. Til selve valget sier jeg bare møt opp mannsterke som i fjord. Feil kandidat på feil plass gjør ikke situasjonen lysere, så si din mening. I denne utgaven foreligger et foreløbig forslag til årsmøtevedtekter. Som et hvert annet lag eller klubb bør også vi ha våre vedtekter sik at vi har en form for retningslinjer å følge så vi ikke finner på noe under årsmøtet. I år vil vi kun bruke deler av fåreslåtte vedtekter og kun veiledene inntil de er endelig vedtatt. Vi skal også prøve å få til en familietilbudsordning for medlemmer med partnere og avkom. Med den økningen vi har opplevd i år er det nok på sin plass. Derfor følger det med et spørreskjema så får vi se videre. Hvis det er noen som har et forslag med "heading" for Østfoldsamarbeidet så kom med det.

Vi skal snart avgjøre det. (noe for Andre Aga?)

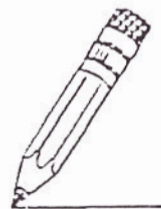
Desverre har også vår klubb fått føle ødlegellseslysten til enkelte da det i romjulen ble knust et vindu i vårt lokale. Ingenting ble stjålet, men det er en alvorlig påminnelse. Vi skulle hatt en vaktmester, har noen en ide om hvordan og hvem?

Vi sees på møtet og møt mannsterke opp.

På førstkommende styremøte ordner H. Podersen til med,

BEVERTNING OG RYDDER OPP ETTER PÅ.

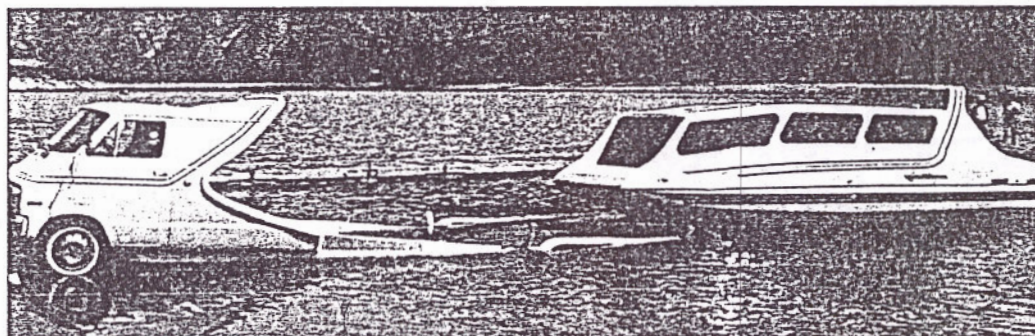
MEDLEMSMØTEREFERAT



Dato : 11/12-91

Møtet startet med at referat fra forrige møte blest opp. Egil Nevnte at det var dårlig oppslutning på 50-talls festen, og etterlyste forslag for å endre på dette. Han oppfordret også alle til å benytte seg av det oljetilbudet vi har fått til. Ang. julebordet så ser det ut til å bli så dårlig oppslutning at det ble vurdert å avbestille hygge for å flytte julebordet til klubblokalet. Dette ble også bestemt senere på møtet. Liste for påmelding til juletreff er opphengt på klubblokalet og det er bare å melde seg på. Egil snakket en del om AFFmøtet men alt dette blir beskrevet i eget referat. Til slutt var det tradisjonen tro gratis kake og kaffe til de 30 som hadde møtt frem denne gangen.

HENRIK PEDERSEN.



Hvis man får lyst på en tur på sjøen, rygger man den 11 meter lange Boaterhome ned til vannet. På et øyeblikk er båtdelen løsnet fra bilen, og båten er klar til å kjøre med en fart på 35 knop.

NAMPA:

Campingvognen gjør opp til 35 knop

Hvis man ikke kan bestemme seg for om man skal bruke sparepengene sine til en båt eller campingvogn, må løsningen være en Boaterhome.

Det er navnet på et nytt

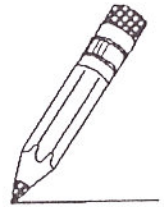
amerikansk fartøy som trives like godt på motorveien, innsjøer og på elver.

På landjorden er Boaterhome en fullt utstyrt auto-camper med alle bekvemmeligheter, så

som kjøkken, tv, air-condition og bad.

Skiller man sove- og bodelen fra resten av bilen, blir den omgjort til en 28 fots motorbåt, drevet av en motor med 260 hk, som gjør 35 knop.

STYREMØTEREFERAT



Dato :16/12-91

Egil åpnet møtet, og referat fra forrige møte ble gjennomgått. Vi gikk også igjennom klubbavisen og kommenterte den.

Egil ga skryt til de som hadde ryddet og vasket etter julebordet, som var det minste i D.C.s historie. Fremmøte på våre andre fester ble diskutert og det var enighet om å spre disse mer utover året.

Bingofesten blir utsatt, og det ble snakket om å slå denne sammen med dugnadsfesten.

Det var også dårlig oppslutning på desembermøtet tross gratis kaffe og kake.

Vi snakket litt om neste år, som vi har 10års jubileum. Dette kommer vi tilbake til utover.

ACCN kommer på besøk 19/2-92. Dette vil finne sted på CATS, og undertegnende vil sørge for at invitasjon blir laget og sendt ut.

Egil kom med forslag om å lage et budsjett for 1992, dette for lettere å kunne følge med på utgiftene utover året.

Forslag til årsmøtevedtekter ble gått igjennom og diskutert.

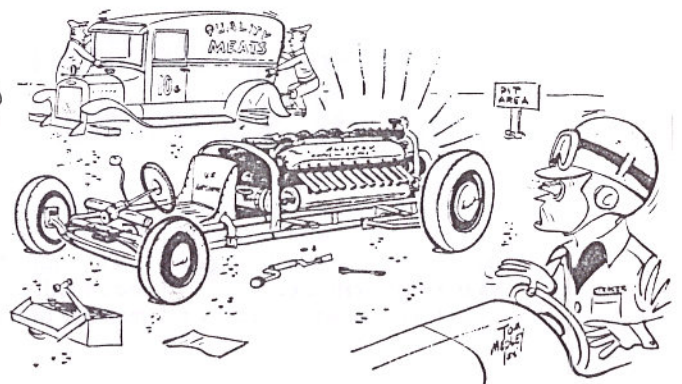
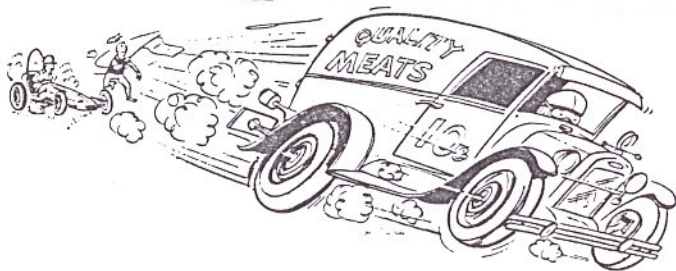
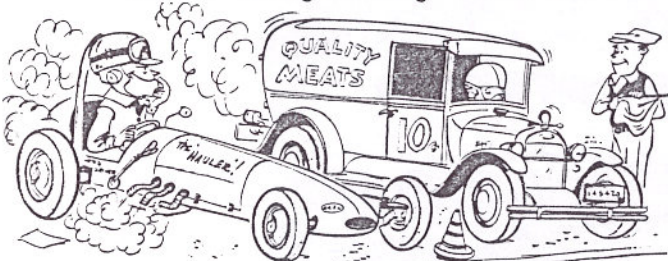
Dette blir skrevet om etter noen forandringer og sendt ut i neste klubbavis.

Årsberetning må også skrives og være klart til Januarmøtet.

Egil har skrevet en ny leiekontrakt for lagerplassen på Fossengen farm. Denne ble vedtatt etter visse justeringer.

Radio 3 prosjektet har stoppet opp en stund, men ser nå ut til å snegle seg videre.

HENRIK PEDERSEN.





DETROIT CARS

SARPSBORG

INNBYR TIL



MEDLEMSMØTE

PÅ KLUBBLOKALET

ONSDAG

8 JANUAR.

HOVEDEMNE: Valg, Regnskap, Budsjett.

DØRENE

ÅPNES

KL 18.30



STYRET LEGGER FREM:

1. Referat.
2. Familietilbud's ordning.
3. Regnskap, Budsjett.
4. ACCN møte bestemt.
5. Årsmøtevedtekter, forslag til endringer.
6. Valg.

ÅRSMØTEVEDTEKTER

1. Årsmøtet avholdes i januar
2. Årsmøtet skal inneholde:
Årsberetning, regnskap, budsjett og valg.
3. Årsmøtet er høyeste avgjørende instans.
4. Regulær dagsorden på årsmøtet:
 - A) Årsberetning leses opp og godkjennes.
 - B) Årsregnskapet legges frem skriftlig, debatteres, godkjennes eller underkjennes.
Ved underkjennelse legges det frem på nytt til februar møtet.
 - C) Budsjettet fremlegges, behandles og vedtas eventuelt med endringer.
 - D) Valg.
 - E) Forslag til lovendringer. Forslaget må være styret i hende innen styremøtet i november.
 - F) Eventuelt.
5. Valgregler og valgprosedyre.
 - A) Valgbare til tillitsverv er alle som har vært betalende medlemmer det siste året, og som fortsatt er medlem.
 - B) Det er kun medlemmer som har betalt sin kontingent, som har stemmerett.
Valgkomiteen godkjenner disse ved registrering, og stemmesedler deles ut.
 - C) Forhåndsstemmer må også godkjennes av valgkomiteen.
 - D) Ved minste uregelmessigheter tas omvalg.
6. Hvem er på valg.
 - A) Formann, viseformann, 3 varamedlemmer velges hverdt år.
 - B) Kasserer, hjelpesekretær, 2 styremedlemmer velges hverdt annet år. (Liketallsår)
 - C) Sekretær, 2 styremedlemmer velges hverdt annet år. (Uliketallsår)
7. Valgkomiteen er ansvarlig for korrekt opptelling ,samt kunnngjøringer i valgprosedyren.

Desember 1991
Detroit Cars
Sarpsborg

Alle nominerte medlemmer er nå fâarespurt og slik ser den endelige kandidatlisten for valget 1992 ut:

Formann	Egil Bergby
Viseformann	Henrik Pedersen
Sekretær	Vigdis Widell
Hjelpesekretær	Tom Vidar Bjercknes
Styremedlem	Vidar Elvestad Per Willy Mathisen Andre` Aga Stein Spetaas
Varamann	Ingar Karlsen Vidar Elvestad Truls Widell Wenche Skjekleseter Lars Molteberg Lise Torstensen Andre` Aga Terje Olsen Stein Spetaas Jon Arneberg Jon Løvåsen

Lot opp folkens
og bruk deres
stemmerett!

TIL ALLE MEDLEMMER I ØSTFOLD SAMARBEIDET.

Østfoldsamarbeidet vil i samarbeid med ACCN avholde et informasjons møte angående ACCNs arbeid som Amerikansk bilklubb i Norge.

Møtet blir avholdt på:

CATS REVYTEATER PÅ ROLVSØY
ONSDAG 19/2-92 KL.19.00

Alle med interesse for Amerikansk bil er velkommen.



ACGN og UNI Storebrand
er din beste garanti
for en rimelig og riktig
forsikring



SISTE PÅ AVGIFTSFRONTEN:

KONTROLL-AVGIFT

Er det fritt fram for det enkelte departement å innføre nye bilavgifter? Det å kjøre en trafikksikker bil, skal bli enda dyrere – periodisk kontroll hos biltilsynet blir avgiftsbelagt.

Det er samferdselsdepartementet som vurderer å innføre gebyr på periodisk sikkerhetskontroll. Dette betyr at de som blir kalt inn til en sikkerhetssjekk hos biltilsynet, f.eks. hvert annet år, må betale en avgift til biltilsynet for å få kontrollen utført. Kontrollen er obligatorisk, og derved har samferdselsdepartementet elegant innført en ny fast avgift på bilholdet på linje med årsavgiften.

Det er bred tverrpolitisk enighet om at bilavgiftene bør legges om fra det å eie bilen til det å bruke bilen. Likevel får vi den ene eieravgiften oppå den andre, særlig knyttet til trafikksikkerhet. Trygdeavgiften på 200 kroner, som kreves inn via den årlige forsikringspremien, er et annet eksempel på en ny årsavgift. Denne avgiften er selvfølgelig ikke øremerket til trafikksikkerhetsformål, navnet er valgt for å sukre pillen.

Det er helt utrolig at de enkelte departementer ut fra særinteresser kan pose på med nye avgifter, uten at dette er koordinert med de gamle avgiftene og stikk i strid med den tverrpolitiske enighet det er om å legge om bilavgiftene fra eie til bruk



NORGE I FARTA!!

250 MILLIONER FOR LUFT

En «sterk regel» er de millionene norske bilkjøpere betaler i avgift for ingen ting. Avgiften på en ny bil beregnes nemlig dels ut i fra vekt, dels ut i fra verdien bilen har ved ankomst kaia i Norge. Bilen «veies» som om både bensintanken, tanken for spylevæske og så videre, er fulle.

Men det sier seg selv at bensintanken på en bil ikke fylles opp før den settes på båten fra Japan. Det kunne blitt et pent bål. Regner vi volumet av bilens tanker til 70 liter, vil avgiften for denne «luften» utgjøre rundt 5000 kroner. Det skulle bli rundt 250 millioner i statskassa i året.

MILJØ-DIESEL BLØFF

I statsbudsjettet for 1992 er regjeringen raus på ett område: Avgiften på miljø-diesel senkes med ett ore pr. liter. Problemet er bare at miljødiesel ikke er å få kjøpt. Dette er et drivstoff med mindre enn 0,02 prosent svovel, og er foreløpig bare forsøkt på noen få kjøretøyer i Norge. I Sverige resulterte liknende forsøk i store problemer for bilene. Skal man produsere miljø-diesel, må man først forandre raffineringsprosessen, og det tar flere måneder etter at beslutningen er fattet.

PANSRET BIL UTEN AVGIFT

For oss vanlige dødelige finnes det få, om noen, muligheter til å få inn biler til Norge uten å betale avgift til Staten. Men for «lett pansrede biler til offentlig bruk» finnes det ingen avgift. Det går bare noen få slike i Norge, og de brukes av regjeringstoppene i viktige oppdrag og i forbindelse med statsbesøk. Mens småbarnsforeldre må betale 75 000-100 000 kroner i avgift for å bytte til en litt sikrere bil, skal altså en pansret bil være avgiftsfri.

● MINST

Verdens minste fungerende bil er bare 4,8 millimeter lang. Det er japanske Nippondenso som har bygget den, og det er brukt en elektrisk motor i mikro-størrelse.

BIL- ORDBOK

Om du leser utenlandske bilblader, studerer reparasjonshåndbøker til bilen din eller har annen tilknytning til bil, bør denne biltekniske ordboken være av interesse.

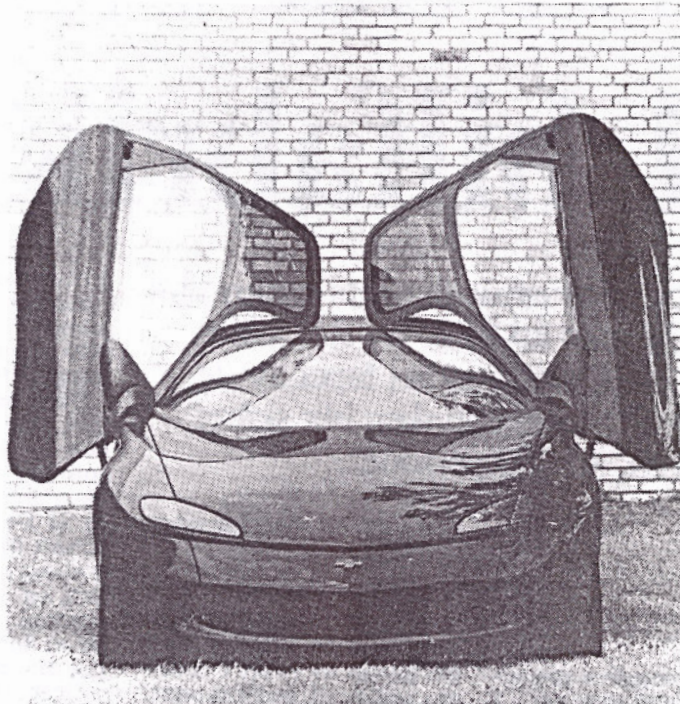
Redaktør er PR-sjef Reidar Brustad hos GM Norge, og her finner du engelske og tyske faguttrykk oversatt til norsk. Boken selges foreløpig hos GM-forhandlerne i Norge.

California – en amerikansk fremtidsbil

Pontiac Firebird, en av Amerikas mest populære sporsbiler, fyller i år 25. Med California vil GM vise hvordan jubilentens arvtaker kan komme til å se ut i sin tid.

For oppgaven til det 50 mann sterke «California Team» av konstruktører og designere var først og fremst å utvikle en fremtidsbil, en impuls til skaperne av GMs kommende generasjoner av biler, bygget over den såkalte «F-plattform». Men det ble ikke anvendt glassfiber, som i så mange forsøksmodeller. Man ville vise hvilke dramatiske effekter som kunne oppnås med konvensjonelle materialer.

Aerodynamisk til minste detalj
Den lange (4,3 meter), lave (1,2



meter) og brede (1,85 meter) fartsmaskinen står faktisk visuelt på spranget med sine gjennomført aerodynamiske

linjer, understreket av ultra-brede felger og dekk – 17 tomers dekk 225/45 foran og 235/50 bak.

Dørspeil, dørhåndtak og frontlykter er innfelt i karosseriet, og dørene er laget etter måkevingeprinsippet, elsket av bilfans og desingere. De går langt inn på taket og trekker i retning mot midten når de åpnes. Og det er ingen problemer med inn- og utstigning. Åpningsvinkelen er på ca. 45 grader.

En «Driver's car»

Interiøret er utformet som en Formel 1 cockpit, spesielt konstruert for å gi føreren fullstendig overblikk og kontroll. Førersetet har sågar sin egen farge: rødt, mot det sorte trekket på de øvrige tre setene. Og det er innebygget en liten støvsuger i midtkonsollen for å holde kabinen ren.

«F-plattformen» er basis for to av General Motors største sportsbiler gjennom tidene: Pontiac Firebird og Chevrolet Camaro.

Bilsalget opp i Sverige

Et aldri så lite lys i en ellers høstmørk svensk økonomi er at bilsalget i november viste oppgang. Det er første gang i år AB Bilstatistik noterer høyere salgstall enn i tilsvarende måned ifjor. Men salget ligger fortsatt på et meget lavt nivå. Fjoråret var det dårligste siden 1980. Ialt ble det i forrige måned nyregistrert 17 218 personbiler, mot 16 484 i samme måned ifjor. Økningen er altså meget beskjeden, omkring fire prosent, og i bransjen er man forsiktig med å snakke om et trendbrudd. Gledelige er tallene likevel, og for de svenske bilprodusentene er der også ting å glede seg over. Totalt vil det i Sverige i år bli solgt ca. 190 000 nye biler, mot drøye 215 000 ifjor. (Aftenpostens korrespondent)

70 km/t kan bli normalhastighet

Blir fremtidens generelle fartsgrense på vanlig vei her i landet 70 km/t? Vegdirektoratet skal nå utrede konsekvensene av en slik fartsreduksjon. Det er Trafikksikkerhetsrådet som har bedt om dette. Og rådets formann, Karsten Krogseter, fremholder overfor Norpress at det foreligger forskningsresultater som klart viser at hvis man senker fartsgrensen, går ulykkestallet ned. (Norpress)

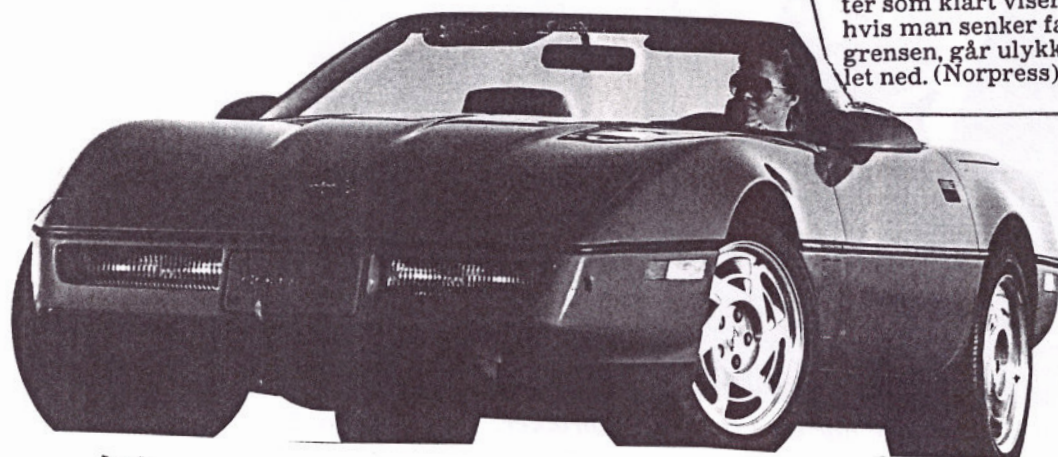
General Motors

Det kom nye elendighetsmeldinger fra arbeidsmarkedet igår, da toppsjefen i General Motors kunngjorde sine planer om å eliminere 20 000 arbeidsplasser i løpet av de nærmeste to år. Denne industrigiganten vil antagelig få et underskudd på seks-åtte milliarder dollar i år fordi bilsalget svikter. Det vil si at selskapet taper godt over 100 millioner norske kroner hver dag.

General Motors er anvendelig som bilde på mye av det som er galt i amerikansk økonomi idag, og ikke bare på grunn av det berømte sitatet om at «det som er bra for General Motors, er bra for USA.» Når 20 000 av selskapets ansatte må gå – mange av dem fra administrative mellomlederstillinger som for ble regnet som sikre – sprer ringvirkningene seg i lokalsamfunnene. Og det medfører automatisk at folk har enda mindre penger å kjøpe bil for.

Ifølge forhåndsrapportene skulle konsernet også stenge et par moderne fabrikk-anlegg som ble reist i 1980-årene for å møte den effektive japanske konkurransen.

Blant de tanker som USAs økonomiske politikere nå sysler med, er en direkte oppfordring til bankene om å være mer lånevillige. Men det er ikke lett i denne pessimistiske kli-



Jon G



GM øker bileksporten

Eksperten av nord-amerikanskproduserte personbiler og lastebiler fra General Motors til de internasjonale markedene vil i år øke til 130 000 enheter – 30 prosent mer enn ifjor, opplyser selskapet. Hele GM-konsernet, med fabrikker i en rekke land, opplever dessuten en kraftig økning i eksporter til Midt-

GM må stenge 21 bilfabrikker

Som ledd i et drastisk slankeprogram skal General Motors lukke 21 av sine bilfabrikker i USA og Canada i løpet av de neste fire år. Arbeidsstyrken blir skåret ned med ca. 30 000 personer.

Washington. Vi må gjennomføre grunnleggende forandringer i den måte General Motors drives på, sa det store bilkonsernets toppsjef da han kunngjorde omfattende nedskjæringer igår. Frem til 1995 vil 21 av GMs bilfabrikker bli stengt.

Generaldirektøren, som bærer det bransjekorrekte navn Robert Stempel, sa at 30 000 arbeidsplasser vil bli borte. Det er ikke avgjort hvilke fabrikker som skal stenges, og på fagforeningshold blir det hevdet at General Motors spiller de forskjellige fabrikanlegg ut mot hverandre foran

neste runde med lønnsforhandlinger.

Verdens største

General Motors er verdens største bilprodusent. På grunn av svikt i bilsalget anslås nå underskuddet til omtrent 15 millioner dollar eller 100 millioner kroner pr. dag. Overslagene over årets samlede underskudd ligger mellom seks og åtte milliarder dollar. Etter flere ukers gjennomgåelse av situasjonen fremla topplødsen den plan som skal stanse dette blodtapet.

I løpet av neste år skal selve arbeidsstokken minskes med 15 000, for det meste ved førtidspensjoning. Men denne reduksjonen kommer i tillegg til andre arbeidsplasser som

forsvinner hos underleverandører. 9400 funksjonærjobber forsvinner også. 6000 slike stillinger er eliminert i løpet av 1991.

Direktør Stempel avla en indirekte, men klar visitt hos de ledende politikere som har ansvaret for USAs økonomiske politikk. Han sa at Det hvite hus hadde fortalt ham i mars at økonomien nå var i ferd med å snu, og at oppgangen ville komme. – I sommer varslet vi dem om at vi ikke så noe til oppgangen, og at vi mistet både selgere og underleverandører. Igjen fikk vi høre at vi var for pessimistiske. Vel, nå kan vi ikke vente mer, sa han.

For sent ute

Blant General Motors kritikere er det mange som hevder at konsernet ikke var raskt nok ute med den modernisering som har gjort japanerne til effektive konkurrenter over hele verden, og også på det amerikanske marked. Ett av de mange tall som ble trukket frem i diskusjonene igår, er at de moderne Ford-fabrik-

Forts.
UNDER
BILDET.



Generaldirektør Robert C. Stempel må stenge 21 fabrikker.

(Foto: Reuter)

kene og de japanske bilselskapene produserer en bil med 18 timeverk, mens det tilsvarende tallet for General Motors er ca. 40 timeverk.

Den restruktureringen som kommer nå, skal gjøre produksjonsprosessen un-

na på kortere tid. Men det er et stort antall kritikere som hevder at GM hadde ventet for lenge med å innføre «japanske» metoder, og derfor har for mange ansatte. Ifølge disse innvendinger kommer slankeringen for sent.

En av USAs økonomer sa igår at i en større sammenheng er det ikke den enkelte arbeidsledige som er hovedproblemet. Det er frykten hos alle dem som er reddet for at også de blir oppsagt, og som følgelig ikke bruker penger.

MØTEREFERAT

AMCARKLUBBENES FELLESFORUM

OLAVSGÅRD HOTELL, 16. NOVEMBER 1991.



REFERAT FRA AMCARKLUBBENES FELLEFORUM 16/11 1991:

Møtet ble holdt på Olavsgård Hotell.

President Tom Pettersen i American Car Club of Norway åpnet møtet med et kort historisk tilbakeblikk på AFF's historie.

Asle Hoel-Knai ble valgt til referent, og Gunnar B Johannesen ble valgt til referatkontrollør.

Første punkt på dagsorden var endring av AFF's statutter. I punkt én ble ACSN tatt ut, og ACCN blir for ettertiden stående som enearrangør av AFF.

Arrangementene i sesongen 1991 ble gjennomgått.

ACCN viste til en liten nedgang i deltagelsen på årets arrangementer.

MOTORAMA ble en skuffelse økonomisk, men det må tilskrives den uheldige kombinasjonen med den 12. internasjonale bilutstillingen på Sjølyst, som ble arrangert samtidig. Messen drives likevel med overskudd.

Dragrace stevnet på Gardermoen var imidlertid en ubetinget suksess på alle måter.

Klubbene forøvrig kunne vise til stabil eller lett minkende oppslutning om sine arrangementer.

Nye klubber, og klubber om hadde forsøkt å gå nye veier med sine arrangementer, kunne vise til god oppslutning.

Tom Pettersen orienterte om "raggarklasse" på treff. Påfunnet har vist seg å være et skikkelig bomskudd, og er på full fart ut.

Lokale arrangementer av drag- eller streetrace har resultert i en del negative avisoverskrifter.

Det oppfordres til alle som ønsker å gjennomføre slike arrangementer å sørge for at alle formaliteter er i orden og at sikkerheten ivaretas.

Kontakt ACCN's DR-utvalg på forhånd.

Forholdet til myndighetene.

Det ble referert til forslag fra samferdselsministeren om å innføre gebyr ved innkallelse til teknisk kontroll.

Det er videre foreslått "frys" i importavgiften for nye biler i 1992. Dette vil gi staten et budsjettap på 40 millioner kroner. Økning av andre avgifter (drivstoff, årsavgift vil imidlertid gi staten en gevinst på 795 millioner uten at dette blir slått opp på samme måte.

Det ble opplyst at avgifter til staten pr. i dag utgjør 70% av utsalgsprisen på bensin (65% for blyfri).

Forslag om omlegging fra kilometeravgift til tillegg i literpris på diesel vil falle ugunstig ut.

Konklusjon: Det vil fortsatt bli dyrere å være bileier i Norge.

ACCN har valgt å ligge lavt i terrenget i forhold til Veidirektoratet siste år.

EF-tilpassing er den dominerende sak i direktoratet, og ACCN ønsker å se tiden an.

Det haster imidlertid for organisasjonen med å utarbeide en egen EF-politikk.

Av saker som er aktuelle kan nevnes høytmonterte bremselys, markeringslys og sikkerhetsseler i amerikanske biler.

El Camino-saken er lagt på is. Bilmerket lages ikke lenger, og saken har dermed mindre aktualitet.

Det opplyses forøvrig at amerikanske bilprodusenter tilbyr Europatilpassede modeller.

F.o.m. 12. juni 1991 ble det gitt adgang til å anskaffe tidsriktige skilter til eldre kjøretøyer.

Dette har dessverre resultert i en rekke såkalte "personlige" skilter som må betegnes som reneste misfostre. ACCN og LMK må ta selvkritikk for manglende opplysningsarbeid i forkant av loven. Det

må nå arbeides for å rette opp de verste skjevhetene, samtidig som det oppfordres til en bedre "skiltkultur" hos bileierne.

Forbudet mot airconditioning i bil i Norge ble diskutert. Trass i at både SFT og Miljøvern-

departementet har vist liten og ingen vilje til å snakke fornuft i denne saken, har det etter hvert

kommet dispensasjon for busser og lastebiler (gjelder også bl.a. Suburban og vans). Dispensasjon

har også kommet for personbiler med originalt montert AC eller med AC som en integrert del av varmesystemet.

Fra 1993 vil det bli levert alternativ gass til AC i alle nye biler (kan også benyttes i gamle anlegg, men gir redusert effekt).

Prisguide.

Ove Johansen orienterte om arbeidet med ny prisguide for biler.

I nr. 1/92 vil det bli utgitt en egen "yrkesbilliste". Prislisten for personbiler ventes å komme på trykk i Amcar nr. 3/92 eller 4/92.

Egil Bergby påpekte det store ansvar som hviler på utgiveren av prislisten da denne har meget stor betydning for markedet, både innenlands og for eventuell eksport av biler.

Regelverk for ombygde biler.

Spørsmål om et fast regelverk for ombygging av biler ble diskutert.

Ove Johansen refererte til tidligere diskusjoner på Teknisk Forum 1991, der det ble advart mot "å rote opp" i denne saken. Det er stor variasjon i praksis hos de forskjellige Biltilsyn rundt om i landet.

ACCN stilte spørsmål om det er ønskelig med et fast regelverk, eller om praksis skal fortsette som i dag.

Egil Bergby ønsket et utarbeidet regelverk for hele landet. Han mener dette er en oppgave for ACCN.

Magne Andersen advarte mot å referere til liberal praksis enkelte steder. Det kan fort bli ris til egen bak.

Det ble også pekt på at en fast ombyggingsregel kan spare eldre opprinnelige norske biler (f.eks. ved adgang til import av rammer).

ACCN ble rådet til å sette i gang arbeidet med et fast regelverk.

Detroit Cars ved Egil Bergby la frem sak om "overgrep" mot bileiere i forbindelse med teknisk kontroll av amerikanske biler. Det ble vist til konkret sak om kontroll av 1987 Oldsmobile i Sarpsborg.

Bergby viste også til artikkel i bladet Samferdsel om liten nytte av periodiske kjøretøykontroller. (Egen sak på Teknisk Forum 1991).

Flere klubber viste til godt forhold til lokale Biltilsyn, men det ble også dokumentert tildels grove overgrep mot enkeltpersoner. Magne Andersen anbefalte søksmål mot biltilsynsfolk i forbindelse med slike episoder. Det ble også anbefalt å be om vedkommendes navn.

Forsikringsavtalen.

Stein Bromstad orienterte om den nyreviderte avtalen mellom ACCN og UNI Storebrand, som vil basere seg på erfaringstariffing. D.v.s. bonus til ACCN-medlemmer avhenger av gruppens skaderesultat. Avtalen er forbedret på flere punkter, men en høy skadeprosent gjør at vår gruppebonus går ned fra 10% til 8% i 1992.

Spesielt for gruppen moderne klassikere har skadeprosenten vist seg å være oppsiktsvekkende dårlig (130% for modeller mellom 1962 - 69). Denne gruppen må beregne en prisoppgang på 20% i 1992, mens årlig kilometerbegrensning settes til 5000 for disse.

Skadeforebyggende arbeid må prioriteres.

ACCN vil i ettertiden gå inn å se på alle skader. Gjennkjøp av vrak vil bli muliggjort når det er snakk om kjøretøy som har affeksjons- eller historisk verdi.

Kontakt ACCN i slike saker.

AMCAR Magazine, synspunkter.

Rask orientering ved Stein Bromstad.

Transportbilaget er blitt positivt mottatt. AMCAR har snudd en negativ trend, nr. 8/91 oppnådde beste løssalg på over to år.

Mange etterlyste mer stoff og reportasjer fra treff.

Det ble etterlyst stoff om utgåtte bilmerker og mer gammelbilreportasjer.

Enkelte syntes det ble lagt for mye vekt på "uinteressante" bilmodeller.

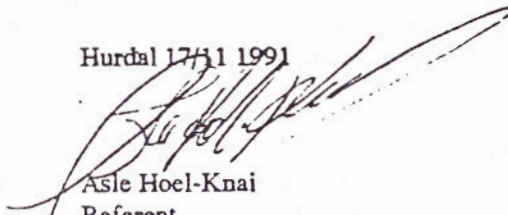
Det ble også reist kritikk mot at historikk og bilpresentasjoner ble blandet sammen.

ACSN mente AMCAR boikotter vårmønstringen.

ACCN og AMCAR har oppfordret klubber og medlemmer til å sende inn stoff. Det ble påpekt at slikt stoff sjelden kommer i bladet. Innsendere ettelyster tilbakemelding. Det ble etterlyst lister over f.eks. amerikanske bilklubber og merkeklubber.

I forbindelse med terminlisten ble det stilt en rekke spørsmål til ACCN om hvorfor organisasjonen velger å kutte ut dragrace-stevnet i 1992 etter det meget gode stevnet i år. Bromstad viste til arbeidssituasjonen og stor økonomisk risiko.

Hurdal 17/11 1991


Asle Hoel-Knai
Referent

AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY

«EN ORGANISASJON I BEVEGELSE - ET EVENTYR PÅ HJUL»



US CARS
Enthusiasts Club
P.O. Box 2519 Begby
1631 Gamle Fredrikstad

Gjøvik, 18.12.91

INFORMASJONSMØTE I ØSTFOLD 19. FEBRUAR 1992

ACCN takker for invitasjonen om å avholde et informasjonsmøte i et samarbeidsforum for Østfolklubbene. Vi kan bekrefte at vi møter onsdag 19. februar kl. 19.00 på CATS i Fredrikstad. De som møter vil bli Tom Pettersen (President) og Stein Bromstad (Daglig leder).

For vår del vil det være viktig å få orientert om hvilken rolle ACCN har i arbeidet med og for amerikanske biler i Norge. Det blir en presentasjon av vår virksomhet, muntlig og med eksempler. Vi ønsker tilgang på både overhead og stor skjerm for visning av lysbilder. Dersom UNI-Storebrand stiller med en representant, kan vi også gå nærmere inn på forsikringsavtalen.

Programmet bør ikke være for stramt, siden salen helt sikkert vil stille noen spørsmål om ACCN også.

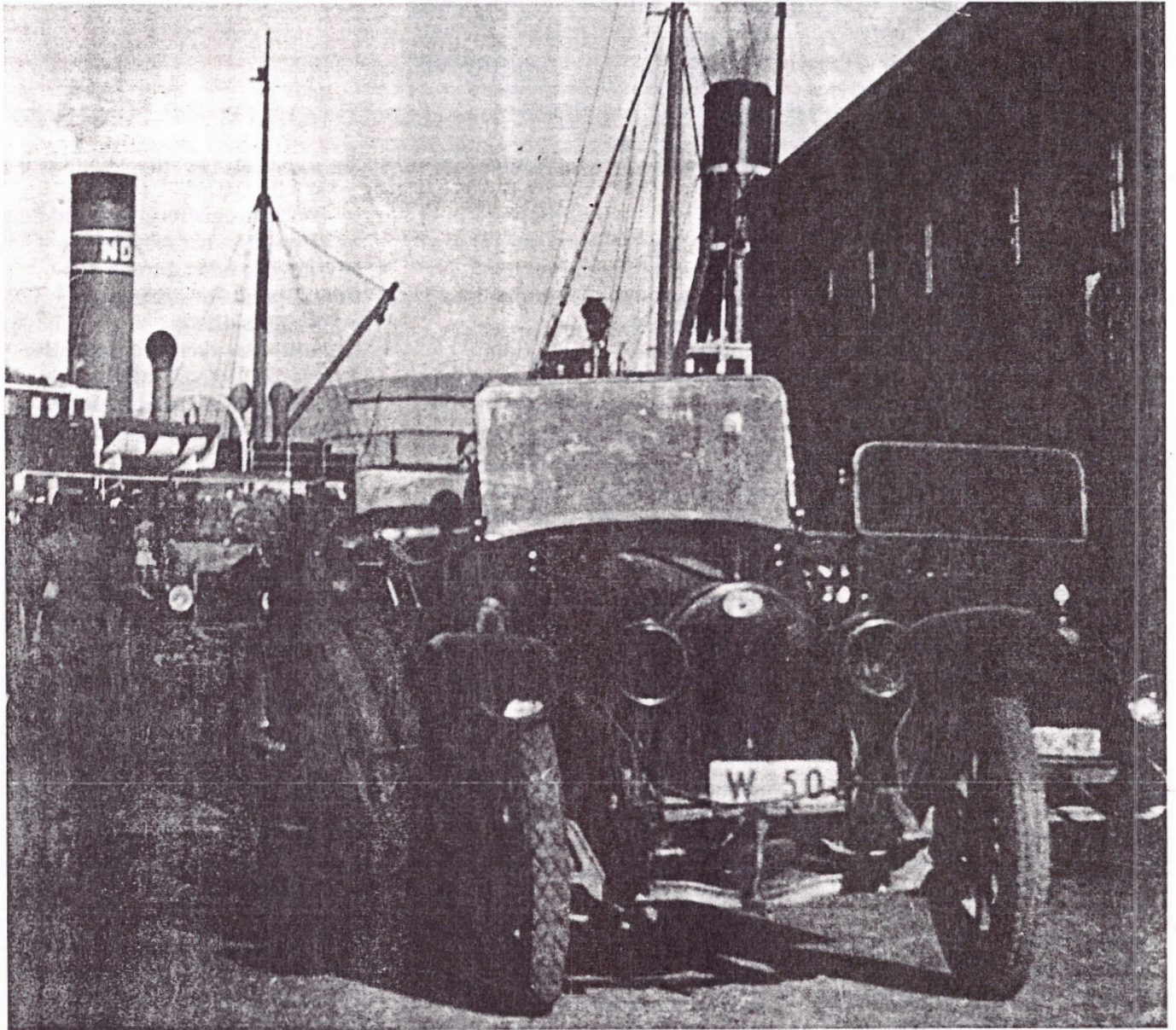
Med ønske om
God Jul og Godt Nytt År

fra 

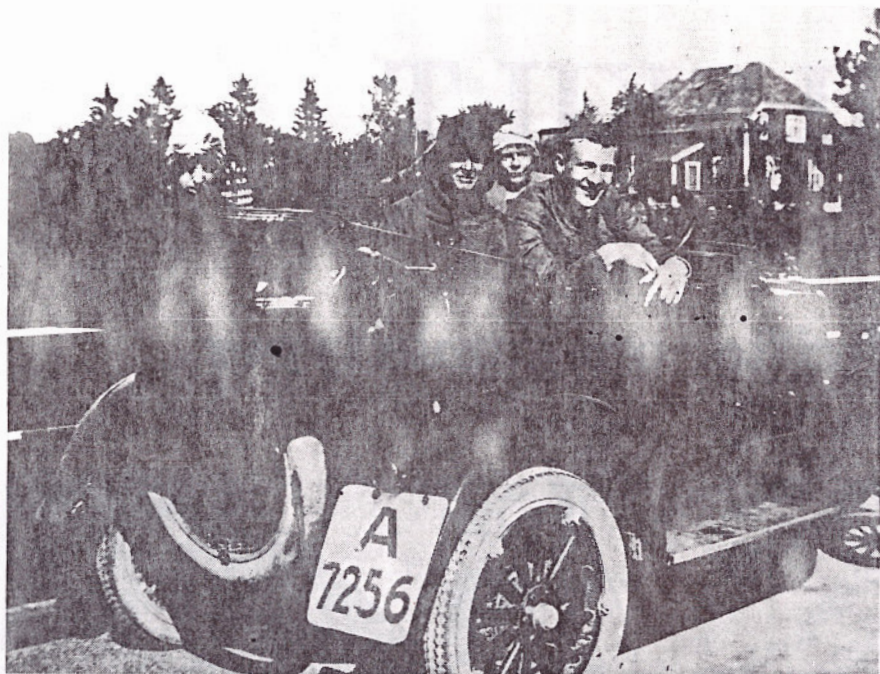
Tom Pettersen
President

BILSKILT

- nye forskrifter om gamle typer



**Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber**



Bilskilt - gamle typer

Tekst: Trygve Krogsæter

Historikk

Den første tildeling av kjennetegn skjedde i 1899 da Schous Bryggeri ble tildelt No.1 på sin Daimler varebil. Frem til 1913 ble de fleste kjøretøyer registrert i Kristiania, uansett om de senere ble benyttet i andre byer og steder. Men det er kjent at flere byer og amt innførte egne registre fra 1909 og frem til en felles ordning begynte å gjelde fra 1913.

Fra 1913 fikk man et ens system over landet der bilene skulle ha kjennetegn både foran og bak. Foran skulle skiltet være 11,5 cm høyt med 7,5 cm høye tegn, og bak skulle skiltet ha en minste høyde på 30 cm med 12 cm høye tegn. På baksiltet skulle fylkesbokstaven stå over tallene. Bokstaver og tall ser ut til å variere etter de forskjellige skiltmakerne eller privatpersoner som lagde skiltene. Men felles var blyplomber påsatt av Biltilsynet rundt om i distriktene.

Denne praksis holdt seg frem til 1929 da støpte skilt ble innført. Nå ble skiltene like foran og bak, og tallene var opphøyet fra bakgrunnen. Enten var tegnene støpt i ett med bakplaten eller så var disse naglet til standard bakplater. Bakgrunnen varierte fra helt glatt til kuplet og smårutete.

Inntil 1929 hadde kravet til nasjonalitetsmerke vært et ovalt skilt med en bredde 30 cm. Det ser ut at med innføringen av støpte

skilt så ble den mindre typen N-er innført. Dog må det nevnes at også store støpte N-er er funnet.

I perioden 1928-1932 hadde man i Norge noen fargerike avgiftsmerker. Disse skulle plasseres lett synlig foran på bilen. Men et støpt registreringsskilt som integrerte avgiftsmerket kom straks på markedet. Ellers var det mange som festet merket til radiatorregisteret med ståltråd.

Innføring av de velkjente aluminiumsplateskiltene med pregede tegn kom straks etter krigen, men innføringen av disse ut over landet tok tid, sannsynligvis til langt ut i 50-årene.

I 1958 hadde Oslo kommet opp i så mange registrerte sifre at 6-sifret nummer var aktuelt. Man fant dette vanskelig lesbart og valgte i stedet et nummer uten bokstav, men med tallene gruppert to og to, såkalte "telefonnumre". Det inkonsekvente var at noen år senere fikk man det samme problem i Akershus. Men nå var muligheten med "telefonnumre" oppbrukt. Dermed fikk man likevel de vanskelige lesbare 6-sifrede numre. Dagens skiltssystem ble innført i april 1971.

Formål

Veterane kjøretøyer representerer en vesentlig del av vår kulturhistoriske hverdag de siste 100 årene. De endrede bestemmelser gjennom tidene for

praksis for registrering og tildeling av kjennetegn har gjort at kjøretøyene i dag gir et svært uriktig preg. For det første ødelegger skiltene helhetsinntrykket, for det andre har eierne i tillegg valgt numre som gjenspeiler bilens årgang/type og dermed ytterligere understreker anakronismen.

LMK har søkt Veidirektoratet om å få benytte de gamle kjennetegnene for på den måten å gi kjøretøyene et mer autentisk og kulturhistorisk preg, noe som nå har gått i orden.

Gjennomføring

Gjennomføringen av den nye skiltordningen er lagt til de enkelte Biltilsyn. Man skal altså henvende seg til sitt lokale biltilsyn selv om man skal ha tilbake et nummer så fjernt som Troms (eller Oslo).

Vi som har arbeidet med denne nye ordningen i årevis vil anmode om at den enkelte eier legger vekt på å velge et kjennetegn som er så tidsriktig som mulig. Det er som kjent bakgrunnen for hele ordningen.

1. I den grad det er mulig bør det første kjente kjennetegn benyttes. Er bilen bruktimportert, som bruksbil eller veteran, bør et tidsriktig nummer velges. Se i de lister som er utarbeidet av LMK.



2

2. Prøv å unngå registreringsnumre som henspeiler på runde tall, årgang og typebetegnelser. Alle innsær vel at det vil ikke gi noe riktig bilde om alle landets A-Forder hadde registreringsnumre innenfor 1928-1931!

3. Ordningen er bindende. Det skal normalt ikke være mulig å skifte kjennetegn når man først er tildelt et. Nummeret følger altså bilen, ikke eieren. Har du et kjørt nummer, ikke velg det uten å være sikker på at du også beholder bilen!

Bruk

Eieren må selv stå for anskaffelse av "originalt" kjennetegn. For perioden frem til 1929 kan skiltene males av eieren etter de angitte retningslinjer. Men prøv å velge bokstav og talltyper som er tidstypiske, ikke "festlige" og "gammeldagse".

For de støpte skiltene vedkommende er det to muligheter, kjøpe løse bakplater og tall, eller ferdigstøpte skilt med korrekt nummer. Det finnes i alle fall et tilbud på markedet for dette, nemlig Eirik Mathisen, 2266 Arneberg.

Aluminiumsskilt med utpregede tall kan fortsatt leveres av Urbye i



3

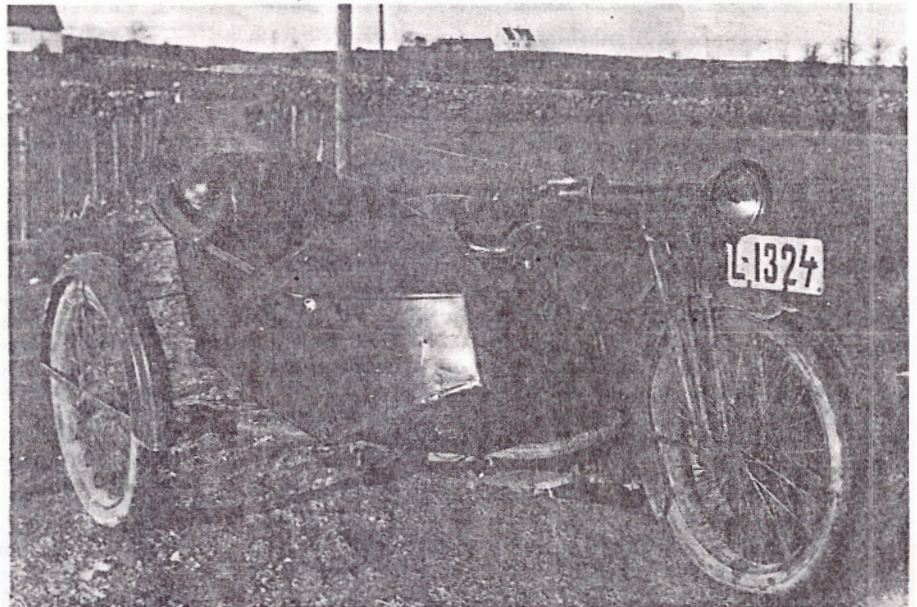
Oslo, en av de opprinnelige leverandørene. Som før nevnt, vis måtehold og tenk på bilene og skiltene som et stykke kulturhistorie som skal spille sammen i all fremtid, ikke tenk kort-siktig.

1. Tidlig tyvetalls Overland med "grotesk" skrift. Fylkesbokstaven er korrekt plassert over tallene.

2. 1916-18 Fiat med håndmalt skilt med "antikva" skrift. - Ingen tvil om at dette skiltet kler bilen, selv om bokstav og tall nok er høyere enn hva forskriftene forlangte.

3. Christiania Droscher med vakre skilt. Alle biler fra før 1913 hadde slike skilt, med hovedstadens navn i tillegg til nr. - selv om de hørte hjemme i Ålesund eller Elverum.

4. Motorsykler med sidevogn hadde gjerne baksilt som på biler frem til 1928. For-skiltet var normalt noe mindre enn dette, men praksis varierte tydelig endel.



3

4

Skiltforskrifter gjeldende for tidsrommet 1913 - 1926

Skiltforskrifter gjeldende for tidsrommet 1927 - 1928

Kjendingstegnene bestaar av et kjendingsmerke med nummer. Hvert fylke har som merke et bokstav i det store alfabet:

Kristiania by	A	Rogaland fylke	L
Østfold fylke	B	Bergens by	O
Akershus	C	Hordaland fylke	R
Hedmark	D	Sogn og Fjordane fylke	S
Opland	E	More fylke	T
Buskerud	F	Sør-Trøndelag fylke	U
Vestfold	G	Nord-Trøndelag	V
Telemark	H	Nordland	W
Aust-Agder	I	Troms	X
Vest-Agder	K	Finmark	Y

I fylker med flere politijurisdiktioner bestemmer fylkesmannen, hvilke numre de forskjellige politimestre skal benytte ved registreringen.

Opgave over nummerfordelingen indsendes av fylkesmannen til Veidirektøren, som sørger for fornøden bekjendtgjørelse.

Politiet kan, hvis det anser det ønskelig, tildele visse klasser kjøretøier bestemte nummerserier inden det antal numre, som fylkesmannen har tildelt vedkommende jurisdiktion.

Kjendetegnet skal anbringes saavel foran som bak paa vognen.

For motorcykler forlanges dog kun ett kjendingstegn, som festes foran.

Kjendingstegnet males med sorte typer paa hvit bund. Typene gives følgende størrelse i m/m:

Skilt	Typernes			Skiltets mindste høide
	høide	bredde	avstand	
1. Foran	75	12	20	115
2. Bak	120	20	20	300
3. Motorcykler	60	10	10	150

Paa det forreste skilt anbringes kjendingsmerket foran nummeret, paa samme linje og adskilt ved en tverstrekk, 12 m/m tyk og 20 m/m lang.

Paa det bakre skilt sættes kjendingsmerket over nummeret; det samme gjælder for motorcykler.

I mørke eller taake skal det bakre kjendingstegn være klart belyst ved en særskilt lygt, som festes over tegnet.

Dette kan ogsaa anbringes i transparent paa selve lygten.

Den lygt, som belyser kjendingstegnet, maa ikke kunne slukkes hverken fra førerens plads eller indefra vognen.

Kjendingstegnene skal anbringes paa iøinefaldende sted og saa høit, som kjøretøiets konstruktion med rimelighet tillater.

Skiltene maa ikke kunne klappes om og maa aldrig dækkes. Det paasees spesielt, at det bakre skilt ikke skjules av bagageholdere ell. lign., samt at det forreste skilt ikke dækkes av motorsveiven. I saa fald maa sveiven under fart op-hænges i en strop.

Skiltene skal til enhver tid holdes i saadan stand, at kjendingstegnet let kan læses.

Hvis et skilt av en eller anden grund maa fornyes, meldes dette til vedkommende politimester, som efter besigtigelse av det nye skilt forsyner dette med politistempel. Ældre skilt indleveres i tilfælde til politimesteren.

§ 22. Naar der foreligger tilfredsstillende attest fra den bilsakkyndige, og den i lovens § 11 omhandlede garanti er deponert samt bevis fremlagt for at avgiftene i henhold til lovens § 22 post 1 og § 34, første avsnit er betalt, opgir politiet eieren, hvilket kjendemerke vognen vil faa. Derefter fremstilles motorvognen snaest mulig for politiet, som undersøker om bestemmelsene om kjendemerker og deres anbringelse er iagttat. Er dette tilfælde plomberer politiet kjendemerken, utsteder kjøretilladelse (vognkort) og registrerer vognen.

§ 23. Kjendemerken skal bestaa av bokstav og nummer saaledes at fylkene betegnes med følgende bokstaver:

Oslo by	A	Rogaland	L
Østfold	B	Bergens by	O
Akershus	C	Hordaland	R
Hedmark	D	Sogn og Fjordane	S
Opland	E	More	T
Buskerud	F	Sør-Trøndelag	U
Vestfold	G	Nord-Trøndelag	V
Telemark	H	Nordland	W
Aust-Agder	I	Troms	X
Vest-Agder	K	Finmark	Y

I fylker med flere politidistrikter bestemmer Veidirektøren hvilke nummerserier de forskjellige politimestre skal bruke ved registreringen.

§ 24. Kjendemerke skal anbringes saavel foran som bak paa vognen. Kjendemerken skal ha sorte typer paa hvit bund. Typene gis følgende størrelse i mm.:

Skilt for	Typenes		Skiltets mindste høide
	høide	bredde	
A. Motorvogner:			
1. Foran	75	12	115
2. Bak	120	20	300
B. Motorcykler:			
1. Foran	70	10	90
2. Bak	60	10	150

Paa det forreste skilt sættes kjendingsbokstavet foran nummeret paa samme linje. Paa det bakre skilt sættes kjendingsbokstavet over nummeret.

Kjendemerken kan ogsaa anbringes i transparent paa selve lygten.

I særlige tilfælder kan Veidirektøren godkjende kjendemerker av anden form og utseende end foran nævnt.

§ 25. Skiltene skal anbringes paa iøinefaldende sted og saa høit som kjøretøiets konstruktion med rimelighet tillater.

Det forreste kjendemerke paa motorcykler skal anbringes parallelt med sykkelens lengeretning og være forsynt med kjendingsbokstav og nummer paa begge sider.

Andre kjendemerker skal anbringes vinkelret paa vognens lengeretning.

§ 26. Skiltene maa ikke kunne klappes om og maa aldrig dækkes. Det paasees spesielt at det bakre skilt ikke skjules av bagageholdere eller lignende, samt at det forreste skilt ikke dækkes av motorsveiven. Isaafald maa sveiven under fart op-hænges i en strop. Skilter og baklygt skal til enhver tid holdes i saadan stand at kjendemerket kan læses.

§ 27. Hvis kjendemerket maa fornyes meldes dette til vedkommende politimyndighet som lar det nye skilt besiktige og plomberes. Det kasserte indleveres samtidig.

Registreringsnummernes historie

Disse lister med tall i det uendelige skjuler i realiteten mye spennende kjøretøyhistorie. Det viser utviklingen av antall kjøretøyer pr. distrikt, og hvordan sammensetningen var mellom de forskjellige grupper. I utgangspunktet er oversikten UNØDVENDIG for de fleste av oss. De fleste har jo muligheten for å benytte et av de opprinnelige kjennetegnene ens egen vogn har hatt. Vegdirektoratet har opplysninger om dette i det såkalte understellsregisteret. Se illustrasjon på et registerkort. Første tildelte kjennetegn står øverst, de senere under.

Understellets nr.	Fabrikk	Kjennemerke
821	Brough, Superior	4617 A. 1909

Skiltseriene ble tildelt hvert politidistrikt for bruk ved Bilsakkyndiges registrering. Til å begynne med ble det naturlig nok tildelt svært små serier. Inntil 1928 gikk dette greit, men behovet for opprydding må ha meldt seg i 1929. På dette tidspunkt skjedde følgende :

Skiltene fikk nye typer

Vestfold gikk over til Z fra G 20.04.29.

Politidistriktenes nummerserier ble ryddet opp i. Gjennom en overføring av de tidligere tildelte småserier, fra et politidistrikt til et annet, ble nå seriene på flere tusen nummere.

I ca. 1960 overlot Politiet skilttildelingen/registerføring av understellsregisteret mm til det lokale Biltilsyn. På dette tidspunkt hadde det også blitt en vesentlig opprydding av Bilsakkyndigeavdelinger. Når denne oppryddingen skjedde nøyaktig er for meg ukjent.

Merk at Vegdirektoratet ikke har kjennetegn i registeret for akkurat denne perioden. Ble kjøretøyet registrert på nytt (etter ca. 1962) er det ikke noe problem. Da finnes kjøretøyet i Biltilsynets (Nytt navn ca.74) nye understellsregister. Ble kjøretøyet ikke registrert på nytt må kjøretøyet letes opp i en serie med avregistreringsprotokoller. Skal dette lykkes må man ha en viss kunnskap om avregistreringsår for det kjøretøy det gjelder.

Bruksanvisning

Følgende forkortelser er benyttet ;

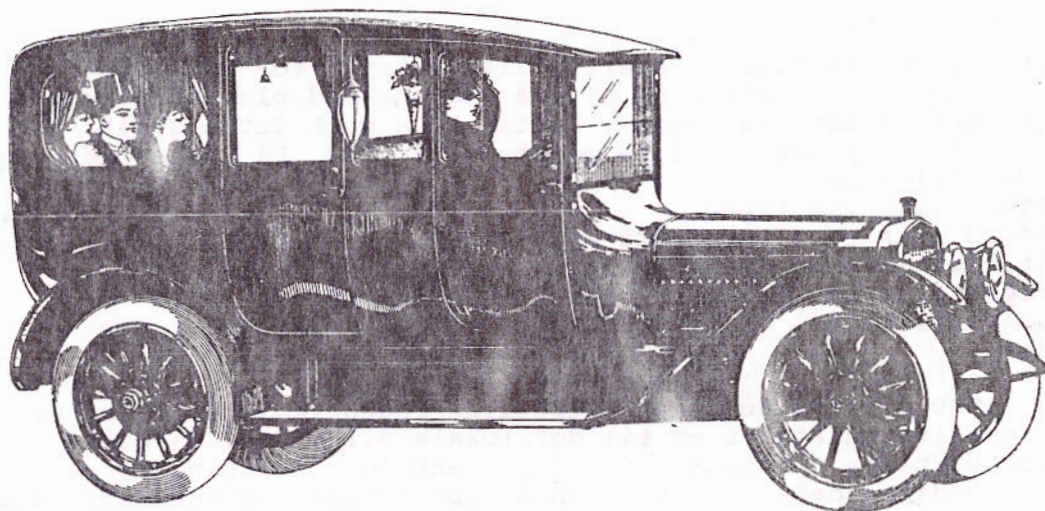
Mc Motorsykkel
P Personbil
V Varebil
L Lastebil
R Rutebil
T Tilhenger
D Drosje
Pr Prøvekjennermerke

Overskriftene skal forstås på følgende vis ;
"SERIETILD." betyr at serien er tildelt et Politidistrikt innen angitt periode.

"KOMMET TIL" betyr det siste kjennetegn som er notert i serien i det årets bilbok. Merk at redaksjonen ble avsluttet i juni 1921 og mai 1925. Jeg antar derfor at de senere år også viser situasjonen på sommeren angjeldende år.

Når man f. eks. på bruktimportert bil skal velge kjennetegn, må man passe seg for følgende felle ; Ved overføring av serier fra et politidistrikt til et annet ble serien først gjort tilgjengelig i det nye distrikt av politiet, når den var ledig i det gamle distrikt. Som oftest skjedde dette etter naturlig avgang (avregistrering etter eierskifte). Når serier er tatt i bruk straks burde det gå frem.

Ved den store revisjonen i 1929 ble mange serier holdt tilbake. Disse var sjelden ledige før ca.1934. Se rubrikk for 1929.



ETTERORD

Jeg håper veiledningen er til nytte for mange. Det er fremdeles en mengde upløyet stoff som kan gi ny viten, og komplettere listene. Har noen av dere informasjon å spe på med, spesielt fra perioden 1936-1958 vil det gjøre 2. utgave til en vesentlig bedre veiledning.

Oslo 4.6.91

Kjetil David-Andersen

KONTINGENTEN FOR 1992

Det vil ikke bli foretatt noen direkte endringer i kontingenten for neste år.

Nytt av året derimot er at det vil bli innført familiemedlemsskap, og dermed også en juniorgruppe.

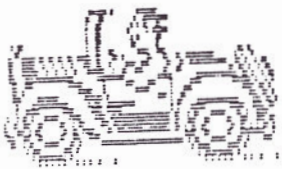
Dette kan bli et interessant alternativ for par, hvor begge er medlemmer, og som har barn. Det vil bli arbeidet med å få til spesielle tilbud til de som er med i juniorgruppa, men foreløpig har vi desverre ikke noe konkret å komme med.

Kontingentene er som følger:

Enkeltmedlem	200,-	
Fast følge	100,-	(Gjelder kun den ene av medlemmene)
Værnepliktige	100,-	
Funksjonshemmede	100,-	
Familie	350,-	

Når det gjelder familiemedlemsskap, vennligst skriv navnene på postgiroinnbetalingen over navnefeltet. Det vil i slike tilfeller bli tilsendt et nytt medlemskort, slik at alle i familien kan benytte seg av våre rabattavtaler og fordeler. De som har mottatt to innbetalinger, benytter kun den ene. Betalingsfrist er 1. mars 1992.


Stein Spetaas



KVOP

OG

SAVG



SELGES.

CHEVROLET-MOTOR 283" 66 MOD.
KOMPLETT MOTOR, IKKE DEMONTERT.
VIRKER BRA.
TLF. 09-149442 RUNE KULLTORP.

CHEVROLET 2 DØRS FASTBACK
1950 MOD. 1. GANGSREG. I NORGE I
1955. KUN 3 EIERE.
REG. NR. B 1950. KAN BYTTES I
BRUKSBIL.
TLF. 09-155416.

TIL SALGS.
GENERAL GRIPPER DUAL-STEEL.
P225/75 R4 M/S TLF. 09-312145.

TIL SALGS.
HI-JACKERS PASSER TIL FORD
FULL-SIZE.
FESTER: PINNE OPPE-ØYE NEDE.
HENV. PER ARNE TLF. 09-346294.

- Far, far, skynd deg bort til vinduet!
- Hva er det som står på, gutt?
- Det er kjempemoro! Mor holder på å
skubbe garasjen ut på veien med bil-
en...

De to vennene satt ved baren og den ene gjorde iherdige forsøk på å sjarmere den kvinnelige bartenderen. Han holdt på i timevis, og etter atskillige drinker hadde den andre hørt seg lei på kameraten og sa:

- Hold opp med det tullet, Jørgen! Du må da snart skjønne at du ikke har tjans på henne.

- Tull! Det er like før jeg får overtalt henne til å bli med opp på rommet!

- Tror du det? Så anbefaler jeg at du kikker nærmere på den snora som henger over kanten på glasset ditt med Bloody Mary!

GARASJE TIL LEIE.

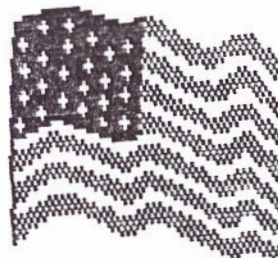
GARASJE TIL LEIE I
KELNERSVEI PÅ OPPSUND.
SISSEL MIKALSEN.
TLF. 154204.



WEBERG
KAROSSERI a/s

ALT I KAROSSERISKADER.
SPESIALITET:
OPPRETTING AV RUSTFRIE LISTER.
OPPRETTING AV STØTFANGERE FOR KRØMMING.

Ordfører Thorbjørnsens vei 6, 1700 Sarpsborg. Tlf. 09-14 51 50



Jørgensen kom hjem fra en vellykket safaritur til Afrika og skrytende fortalte han vennene om alt han hadde skutt:

- Jeg skjøt to elefanter, en løve, tre sebraer og en hel masse pleaser!

- Pleaser? Hva slags dyr er det? ville vennene vite.

- Jo, det er noen små, spinkle, svarte dyr som ligger på kne og roper: Please! Please!

Hva kalles en same som fyller femti år?
En femtilapp...

Den høyeste form for troskap er en mann som går hjem til sin kone når skjenkestedet stenger...

KLUBBEN INFORMERER FØLGENDE:

VI TILBYR FRA VÅR OLJE OG REKVISITA-AVDELING PÅ KLUBBLOKALT³:

OLJE 10-30 a 20L	KR 150.-	DIVERSE OLJEFILTER	KR 55.-
OLJE 10-40DLa 4L	KR 85.-	DIESELFILTER OLDS	KR 60.-
OLJE 80-90HPa 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...

RESULTATET ER EN VIL HELLE VAPESEKTE TIL BORG BRYGGERIER smaskens for noen og enhver.

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
VISEFORMANN	: TORMOD MAGELSSSEN 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 Bjørnefarett 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 Bodalsvei 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.