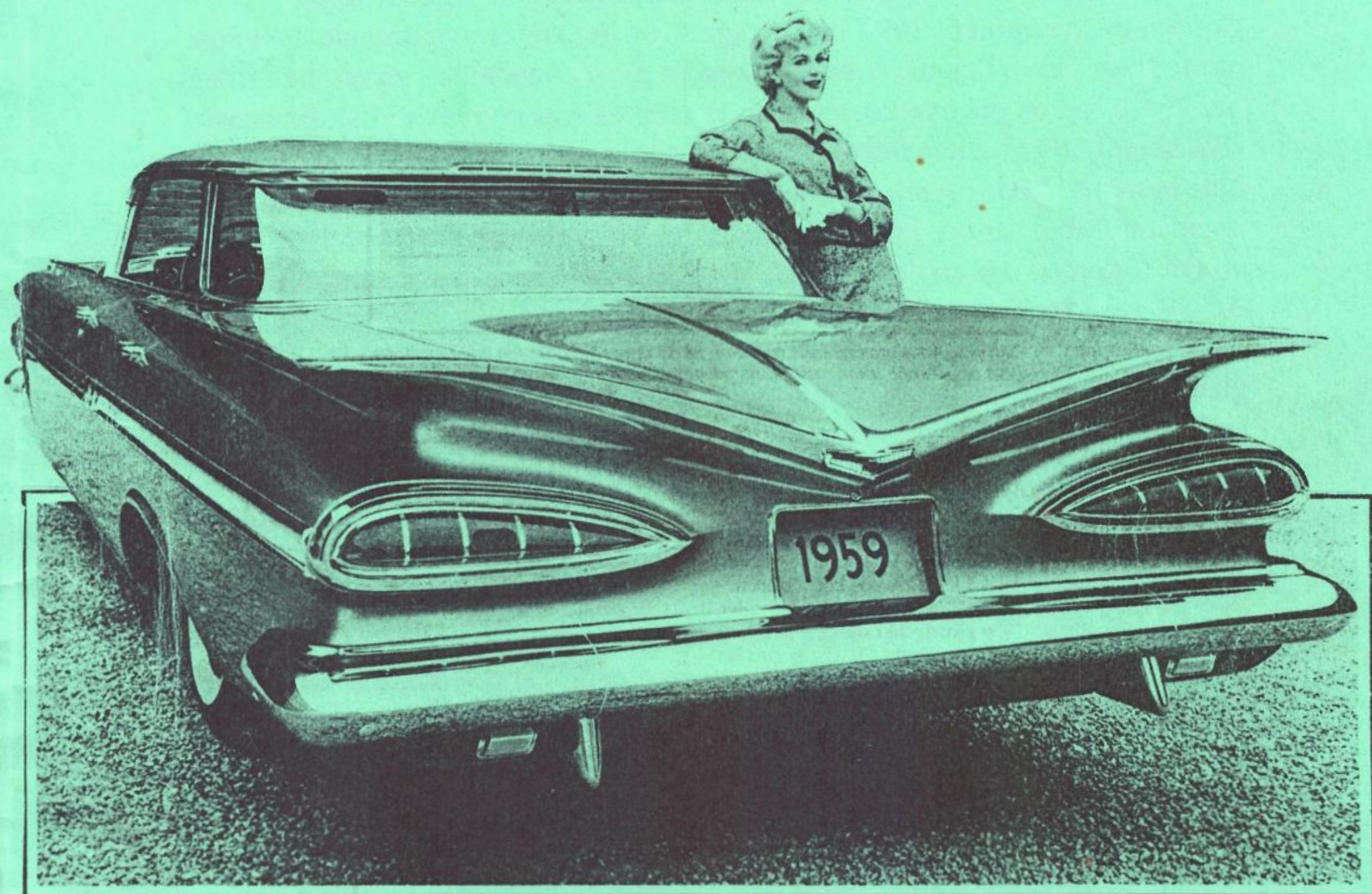


# CRUZINEWS

*Medlemsblad för DETROIT CARS*

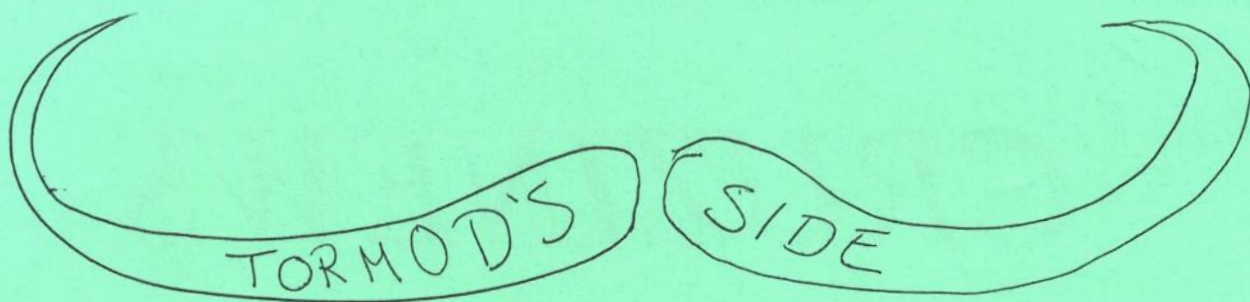
*Nr. 2 – Februar 1997*

---



KLUBBLOKALE:

VARTEIGGT. 31 – TLF. 69 15 05 00



## HELLO , I AM BACK AGAIN!

Ja, ja folkens, jeg har nok en gang innsett at jeg er for avhengig av styreverv til å holde meg unna. Det siste året har gått med til skolegang samt familieførøkelse så det har vært dårlig tid til klubbaktiviteter, men nå er jeg klar igjen.

Det første styremøtet i 1997 er unnagjort, og det var et nygammelt styre som møtte fram. Endel gamle travere har igjen gjort comeback i styret, og i tillegg har vi fått inn en del nye koster som er med på å gi styret en push framover. Hva skjer i 1997? Det viktigste er vel at vi har meldt oss inn i ACCN. Dette er blitt bestemt i både styret, samt vedtatt på årsmøtet til klubben. Det vil bety noen små forandringer i klubbens drift, men ingen store overraskelser. Derimot vil det føre med seg en del fordeler, samt at vi blir en viktig støttespiller for ACCN her i Østfold.

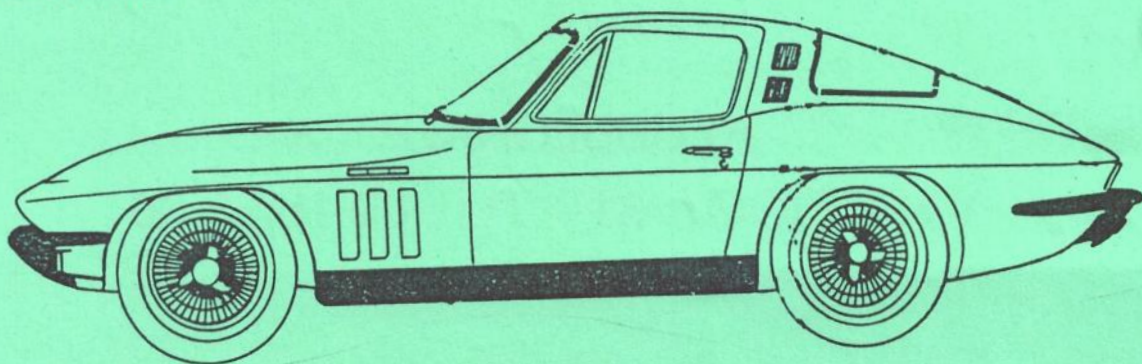
Vi driver en stor og aktiv klubb, i en tid preget av store forandringer, det gledelige er at det ser ut til at ungdommen igjen har fått øya opp for gleden av å eie en amerikansk bil. Hvorfor ikke spenne 40000.- på en gammel amrikk, som på en 79 modell Ascona med vregnte felger og blåroyk fra eksosrøret? Denne nye gruppen amcar-frelste trenger vi i Detroit Cars, slik at ikke gjennomsnittsalderen bare øker for hvert år som går. Kjenner du noen av amcarfolket i Sarp som ikke er medlem hos oss, så prøv å få dem med på noen fester eller medlemsmøter. Vi er nemlig ikke så treige som mange tror.

Det er i år ØSTFOLDMØNSTRING for femtende gang, dessuten fyller klubben femten år i løpet av høsten, har du forslag til hvordan dette bør markeres så ta kontakt med undertegnede for en liten jubileumsprat. Vi satser på et givende og innbringende jubileumsår.

Husk at vinteren snart er omme, og at det atter en gang skal bli vår.

WE SNAKES!!!

Hilsen Tormod



# DETROIT CARS

## INNBYR

### TIL

# MEDLEMSMØTE

ONSDAG 12.FEBRUAR 1997

KL:18.30.

På klubblokalet i Varteiggt.

### Saker

ANKOMMET POST/BLADER

KLUBBENS 15 ÅRS JUBILEUM

ØSTFOLDMØNSTRINGEN 97

DUGNADSJØBBING?

TEATERTUR

EVENTUELLT

Klubben har fått tilgang på en video med forskjellige bilstoff, bl.a. POWER 95 i Vestby, 4.juli96 i Lørenskog og WHEELS 96 i Varberg. Filmen er "skutt" og resigert av THE ROCKET MAN himself, Mr. Jon G.

Don't miss this award-winning movie!!

## MEDLEMSMØTE 8/1-97/ÅRSMØTE 1997

Ingar åpnet som møteleder på vanlig måte, men Egil Bergby ble valgt til ordstyrer for årsmøtet.

### Årsberetning

Årsberetningen ble opplest av Unni, og ble godkjendt med tilføyelse av styret for det inneværende år.

### Regnskap

Regnskap og budsjett er ikke ferdig ennå, så det vil bli opplest på Februarmøtet.

### Årsmøteforslag

Det forelå denne gangen to forslag:

Fra Jon Grasto om å melde oss inn i ACCN etter de nye retningslinjene, samt et motforslag fra Egil Bergby om å vente et år, for å først få klargjort alle punkter.

Etter en redegjørelse fra Jon om en del uklare ting, trakk Egil sitt forslag.

Det ble med overveldende flertall vedtatt at vi melder oss inn, mot at punktet om innkreving av kontingenten blir utsatt til Mars møtet.

Det kom også et benkeforslag fra Egil om at vi skulle forsøke å få klubbene til å arrangere et treff som går på rundgang mellom klubbene.

Det ble vedtatt at vi skal foreslå dette for Østfoldsamarbeidet.

### Valg

Følgende styre ble valgt for 1997:

|                |                       |              |
|----------------|-----------------------|--------------|
| Formann:       | Tormod Magelssen      | 24 stemmer   |
| Viseformann:   | Jan Erik Bergdal      | Klappet inn  |
| Kasserer:      | Ingar Karlsen         | Ikke på valg |
| Sekretær:      | Unni Blakkestad       | Klappet inn  |
| Hj. sekretær:  | Stein Spetaas         | Ikke på valg |
| Styremedlem:   | Vigdis Schnell Larsen | 21 stemmer   |
|                | Bjørn Johannesen      | 23 stemmer   |
|                | Vidar Elvestad        | Ikke på valg |
|                | Jon Løvåsen           | Ikke på valg |
| Varamedlemmer: | Terje Ekeberg         | 21 stemmer   |
|                | Stian Fredriksen      | 20 stemmer   |
|                | Grete Nord            | 19 stemmer   |

Dette betyr at vi igjen har et fulltallig styre.

*Stein Spetaas*

## STYREMØTE 14 JANUAR

Hele styret var samlet denne gangen.

Vi har fått tilbud på verkstedkran (elefant) for utheising av motor, fra Aarnes A/S. Denne vil koste 2900,- + MVA. Det ble vedtatt at denne bestilles.

### Styrefest

USCEC Fredrikstad har bedt alle styrene i Østfold til felles bespisning på Bjørnen Rock cafe'. Tidligere ble det bestemt at vi vil arrangere vår årlige styrefest i denne forbindelse. Etterpå er det mulig vi vil besøke USCEC's lokale, hvor Tor Hilmersen spiller.

### Komiteer

Det første styremøtet velges det ut ansvarlige til de forskjellige komiteer. Unni og Helge fortsetter i festkomiteen, Vigdis fikk ansvaret for huskomite, Jan Erik og Vidar bok og verktøy, og aviskomiteen vil bestå av Jon, Bjørn, Vidar, Terje og Stian.

Unni har også ansvaret for 1. maikomiteen, og vil avholde et møte i nær framtid.

### Besøk fra ACCN

18-21 mai vil vi få besøk av ACCN. De vil blant andre fotografere en del biler i distriktet. Jon Grasto fortalte at vi har fått tilbud om å delta på et NARS arrangement på Vålerbanen (ved Elverum) 31/5-1/6. Vi må da stille med 15 mann, og vi har mulighet til å tjene mellom 10- og 20.000,-. Vi må vente med å gi svar på dette til etter medlemsmøtet i Februar.

### Oppussing/fornyning av kontor

Inventaret på kontoret er gammelt, utslitt og lite hensiktsmessig. Vi vil satse på å få skiftet ut dette. Vi bør også skifte ut belegget på gulvet. Jon Løvåsen vil ta seg av å innhente priser på dette.

ACCN medlemskapet - spørsmål om tilbakebetaling utsettes.

Ambulerende årlig treff vil bli tatt opp på Østfoldsamarbeidsmøte.

### 1. mai

Det er faktisk 15 gangen vi arrangerer Østfoldmønstringen. Dette bør markeres, og det ble diskutert å forespørre Teddy Bears om å spille. Unni vil ta seg av dette.

### Dugnadsfest

Da det var få påmeldte denne gangen, ble det bestemt at dette var siste gangen dette blir arrangert.

**STEIN SPETAAS**

## EKSTRAORDINÆRT STYREMØTE 21. JANUAR

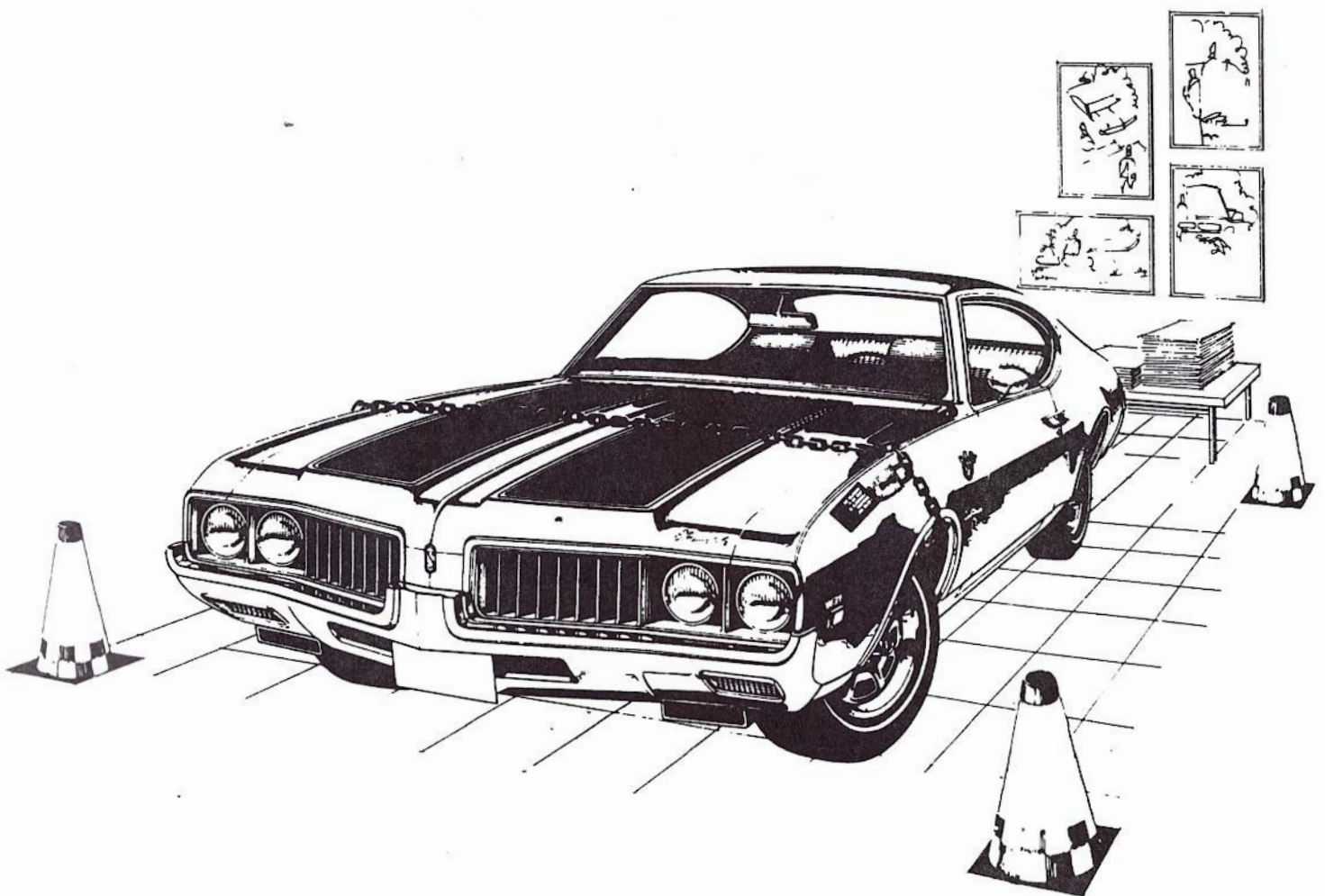
Alle tilstede.

Styret var samlet til et ekstra styremøte da vi hadde fått tilbud fra Teddy Bears vedrørende spilling på 1. mai.

Tilbudet var på 6000,- men forutsatte at bandet fikk spillejobb i Sarpsborg på kvelden. Unni forhandlet med både Teddy Bears og Bjarne Åserød fra Gleng om dette. De skulle igjen forhandle seg imellom, så hvordan det gikk fikk vi aldri vite.

Det ble i alle fall bestemt at vi ikke er villige til å betale mer en 6000,-. Det ble også diskutert andre muligheter som f.eks Beatniks som visstnok er noe rimeligere.

*Stein Spetaas*



# JULETRIFEST 12/1-97

Tekst og Foto JON GRASTO

Ja, så var tiden kommet nok en gang for et av klubbens populæreste tiltak. JULETRIFESTEN for våre barn. Etter fjorårets massive påmelding til festen på klubblokalet, hvor vi måtte begrense antallet foreldre, var vi i år på utkikk etter alternative steder for arrangementet. Lars Stene tro til, og med sin arbeidsgivers tillatelse ble årets juletreff avholdt på Fylkeshusets kantine. Imponerende 90 stk påmeldte, herav ca 47 barn møtte frem på vinterens sureste dag til nå. Juletreet i gangen var på plass og med Nissemannen på lur inntok vi kantina med boller, saft og brus til barna og kaffe og wienerbrød til de voksne. Barna hadde god tumleplass og vannfallet i lobbyen var svært populært, så ille at Lars' ern måtte stenge av vannet. Etter en stund ble det sang og gang rundt juletreet og med proffesjonell trekkspiller, burde vi nok ha klart og sunget noe bedre. (Har vi ikke et medlem som er med i Sarp Sangforening????).

Og så kom Nissemannen da, med stor sekk og langt hvitt skjegg. Til alle barna ble det delt ut en imponerende gottepose og for 10 kr i inngangspenger, var dette delvis sponset av klubben. Loddsalget gikk over all forventning og Nina hadde handlet masse leker til barna, som ble trukket ut til stor jubel ifra de små og store. Etter ca 2,5 time begynte aktivitetene å stilne og da var det på tide å reise hjem. Nok et vellykket arrangement ifra klubben og spesielt av Nina K og Bodil H.

Tusen takk ifra oss alle.

En honor til Lars vaktmester og Nissemann Marcussen skal vi heller ikke glemme.

La oss håpe vi kan repetere dette neste vinter også....

Til dere som ikke kunne komme, får nyte godt av bildene på neste side.



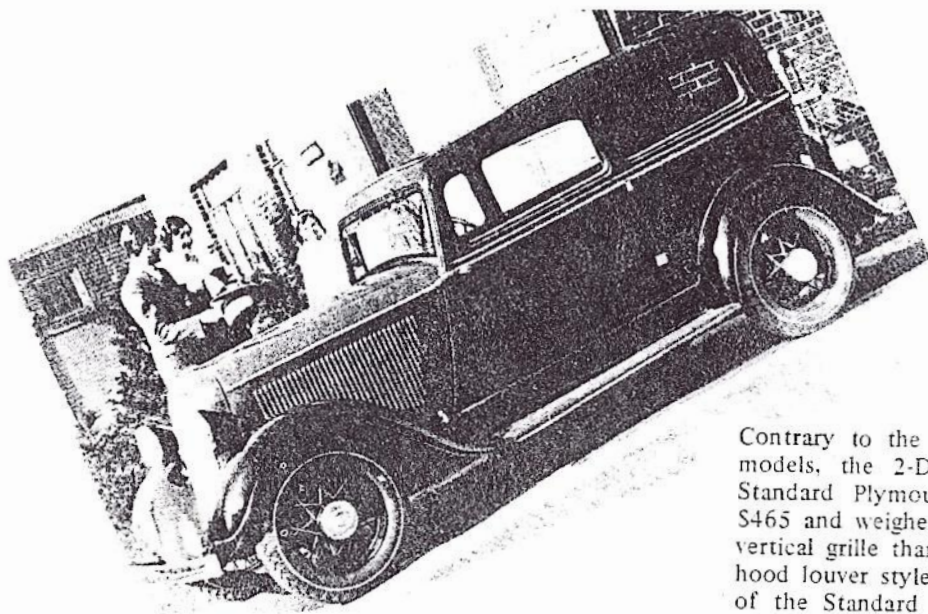




## NYTT MEDLEM

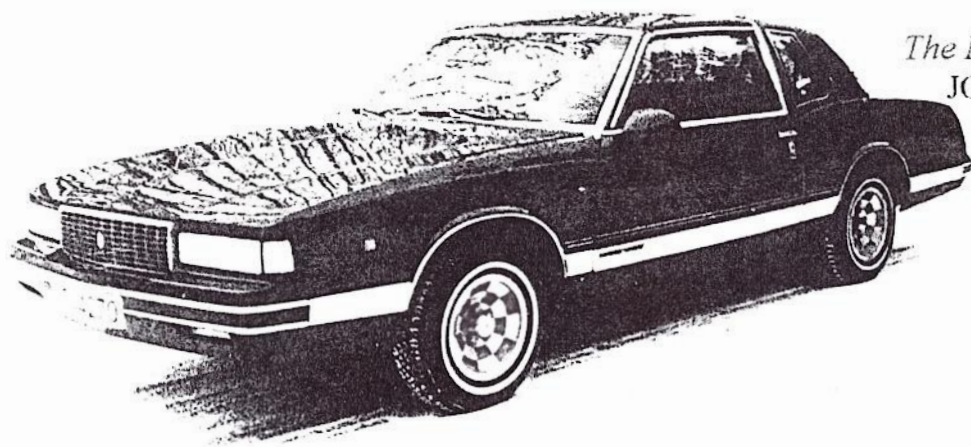
Tekst : Jon Grasto

**Jan Olav Ekeberg** bor i Lilleborgveien i Borge og er bror av Terje. Jan Olav kjører lastebil til daglig hos Brdr. Odegaard i Borge Sandtak. Jan Olav eier en meget artig bil og svært fin stand er den også. 1933 PLYMOUTH 2 door sedan i vinrød farge og et meget lett roddet stuk. Etter det ryktene sier er det en artig motor foran i tuppen også. Vi ønsker brorsan velkommen i klubben vår.



Contrary to the usual overwhelming popularity of 4-door models, the 2-Door Sedan drew the most favor in the Standard Plymouth line. It attracted 17,736 sales, cost \$465 and weighed 2,443 pounds. The Standard had a more vertical grille than the former PC, but retained the vertical hood louver style used on some PC cars. The radiator shell of the Standard could be ordered in chrome-plate finish. The new headlamps were a cone-like shape rather than the bowl style of before. This model was priced only \$15 above the Ford 4 Standard Tudor, \$35 under the similar-bodied Ford V-8, and \$10 more than the Chevrolet Standard Six Coach. Plymouth had at last attained a competitive price position with the "biggest two."

Etter ca 12 år som fast stoff-leverandør til klubbavisa , ønsker jeg nå å trappe ned . Ikke så å forstå at jeg ikke synes dette er OK , men det trengs alltid nye koster etterhvert. Vi har en kjempefin avis og det vil den helt sikkert fortsette å være også. Håper dere i alle år har stått ut med all feilskrivningen min, men det har vel hjulpet med åra, tror jeg. Artig har det iallefall vært og sier med dette takk for meg.



*The Rocket Man*  
JON GRASTO

# BILER SOLGT-KJØPT-BYTTET

Tekst : Jon Grasto

**Flemming Hein** har solgt sin **1963 Ford Galaxie XL coupe** til **TERJE EKEBERG**. Vi har omtalt denne bilen i et tidligere Cruizenews og vi repeterer at dette er en off-white 60-tallsklassiker og det er kjempeartig at denne bil beholdes i klubben. Særdeles at det er den yngre garde som eier den.



Outside of the Kelsey-Hayes wheels on the Thunderbird, one of the most attractive accessories this year was the vinyl top option for the new Galaxie 500 and XL versions of the Fastback Coupe. Selling for \$75 and usually done in black canvas-grain vinyl, this top contained all of the ribs and seams found on the true convertible, and at a quick glance looked just like a top-up rag-top. This view of the XL version gives a good look at the rear window of the Fastback, which was a good bit smaller than that found on the Club Victoria. Also notice that Ford continued its traditional rear styling, with large round taillights, and a bright escutcheon plate repeating the design theme of the grille.

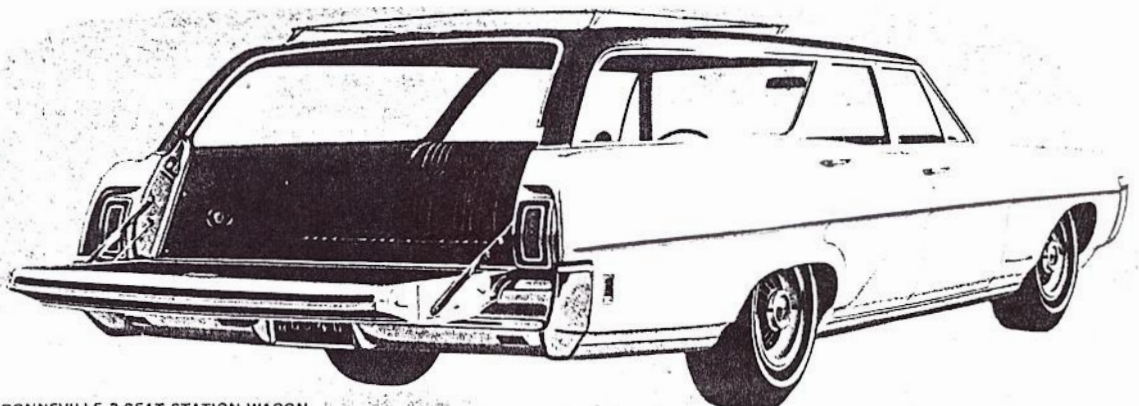
**FLEMMING HEIN** har dog tatt steget fult ut og handlet en **1963 Ford Galaxie XL Convertible**. Bilen er turkis av farge og kommer ifra Flisa. Bilen var annonsert i Amcar for et nummer siden og er i bra stand. Reg nummer er I-390, tar jeg ikke feil. Det er ganske utrolig at vi nå har 2 slike biler i klubben og at begge er av omtrent samme fargetone. Oyvind Moe eier den andre. I tillegg finnes det som ovenfor nevnt en coupe også..



Vi Gratulerer

A split-back 3-passenger front seat and column mounted shifter show that this is the plain Galaxie 500 Sunliner, and not the XL version. The car was far more popular in this form, possibly because of the \$485 difference in price. As a plain Galaxie 500, it cost \$3,033 and drew 36,876 orders, which was almost twice that the XL model. Designated Style 65, it weighed 3,770 pounds. Notice that for the first time in several years, the top of the line Fords did not use the large stone guards on the rear fenders. These units were quite attractive and certainly helpful in rural areas where gravel roads were still commonplace. Yet, with this year's models, they were gone for good.

**JON GRASTO** har handlet en sølvfarget **1968 Pontiac Bonneville Safari**. Bilen er 9-seter og har el.vinduer etc. , 400 cid V8 og automat og en imponerende størrelse. Bilen vil bli stående i Dallas til sommeren og så får vi ser hva som skjer. Bilen skal selges for en rimlig penge ,når den kommer til Norge.



BONNEVILLE 3-SEAT STATION WAGON

# AMCAR - NORGE

Where did all the cars go.....

Tekst : JON GRASTO

Tilhører også du i gjengen blant oss, som lurer på hvor alle bilene tar veien . Ofte slår det meg at selv før 30-års importen kom igang ,var det mange fine biler å se i distriktet og ikke minst på Økern. Dette var kanskje det nærmeste klimaks som vi kom den gangen. Selv har jeg hatt interessen siden 1974, når jeg fikk mitt første Start og Speed blad. Siden har det blitt bare værre og værre. Selv husker jeg for eksempel den fine 58 Edsel Corsair, som kom til Borgenhaugen ,jeg tror det var i 1978. Sist jeg så den bilen var vel i 85, og den står nedplukket og avskiltet i en garasje i distriktet. Der ser det ut at den blir stående. Selv i klubben vår har vi biler som står på stedet hvil og Tor Johnny sin 70 Dart Custom GT har vært avskiltet siden 03.05.83. Har ikke også Halvard Lysaker i Os en ca 65 Dart convertible stående siden årtier tilbake.??? Ole Trondsen sin 1954 Ford Customline ble avskiltet i begynnelsen av 80åra og sto lenge stille. Ole byttet den bort mot en jobb på sin Opel og den nye eieren har den fortsatt stående, under en presenning på sin tomt i Son. En annen bil jeg tenker på er en 1961 Pontiac Tempest sedan med AR-skilter .Jeg kan huske den fra tiden før jeg fikk sertifikat. Tar jeg ikke feil hørte den til på Rolvsøy og var lysegrønn. Den ble avskiltet i 1980, men det er levert inn melding om eierskifte i 86 og den står idag i en garasje i Halden.

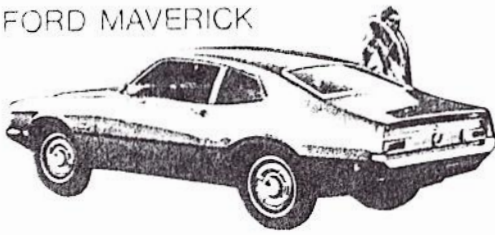
Hjemme i gata hos mine foreldre var det også litt Amcar-miljø på 70-tallet. Det var stort husker jeg ,når Arvid Johansen (Bilmann) kjøpte sin 1969 Plymouth Barracuda Formula 340s Fastback. Det var ALDRIG sett en tøffere bil i gata .Arvid har den ennå ,avskiltet og nedplukket siden 1986. Noen år senere kjøpte naboen ved siden av en 1975 Ford Granada Coupe V8 , selv kjøpte jeg min 79 Cutlass Coupe i 84 . Disse to er det skilter på fortsatt. En annen kjent fyr i byen leide hybel hos naboen i tiden rundt 78-82. Han var ungar og byttet bil minst 6 ganger i året. Han kjøpte vel stort sett alle biler som var innom Østfold Bilformidling, og dagens høydepunkt var vel under middagen, å speide over gata å se hva for en bil som Hedley kom med .Det var alt ifra Mustanger til Fury og Vans . Mange av disse bilene har jeg heller aldrig sett igjen.

*Dette er nostalgi ifra  
ca 1978. Ole sin  
Customline på vei hjem  
ifra treff . Med ryggen til  
sitter Øyvind Elverum  
og the big bopper i  
T-Shirt er ingen  
ringere enn vår formann  
Tormod Magellsen*

*Those were the days ,my friends..*



FORD MAVERICK



Et annet minne ifra tidlig 70tallet var en 1970 Ford Maverik Coupe ,lysgrå-beige og registrert på AD 13003. Denne bilen ble flyttegods importert av en hjemvendt Norsk.Amerikaner ,og han hadde en affære gående med en enkefrue nede i gata. Bilen var der noen år ,men når forholdet sprakk ,så forsvant både gubben og bilen. Ifølge Reidar Berg i NordNorge så er bilen avskiltet i 1989 og befinner seg på Skedsmo.

Som dere sikkert husker,importerte California Classic Car i Halden en mengde 50-talls jern og det forundrer meg når jeg ser at en 59 Coupe DeVille er avskiltet i mars 91 og ikke siden sett på veien. 1956 Corvette fortjener bedre skjebne enn å stå avskiltet siden 1991. Det samme kan jeg si om en 1957 Oldsmobile Super 88 Convertible som kom til landet i 87 og har ikke vært på veien siden . SYND og SKAM . En 57 Eldorado Biarritz Conv. feirer også 10 års jubileum i garasjen ,men denne restaureres og vil nok bli en av landets flotteste femtitalls biler ,når den dukker opp om et par år. Nei , vi får nok være litt mindre kritiske og benytte våre biler flittigere ,selv om de ikke er helt perfekte. Vi må få bilene ut på veien og synes i trafikkbildet ,ellers er jeg redd at vår hobby dør ut. Jeg fikk iallfall kikket til hobbyen når jeg så alle bilene som ragget rundt i byen under oppveksten. Sannsynligvis er jeg den eneste som har sett Ole Trondsen sin 49 Hot Rod Lincoln Coupe sladde på tørr asfalt i byens gater, selv Ole selv ikke kan huske episoden ca 17-18 år tilbake i tiden.(Vil ikke huske??)

Slik kunne vi fortsatt side opp og side ned, men vi får vel bare konstatere at det finnes en mengde Amcars rundt i garasjer og skjul. Trolig vil flertallet bli stående ,noen få blir restaurert og noen blir skrotet.

Her er Olavsens brødre sine 1958 EDSEL CORSAIR fotografert bare noen dager etter at den kom til byen. Fortsatt sitter de gamle F-11165 skiltene på plass. Tar jeg ikke feil er bildet tatt ved ESSO på Hafslund.



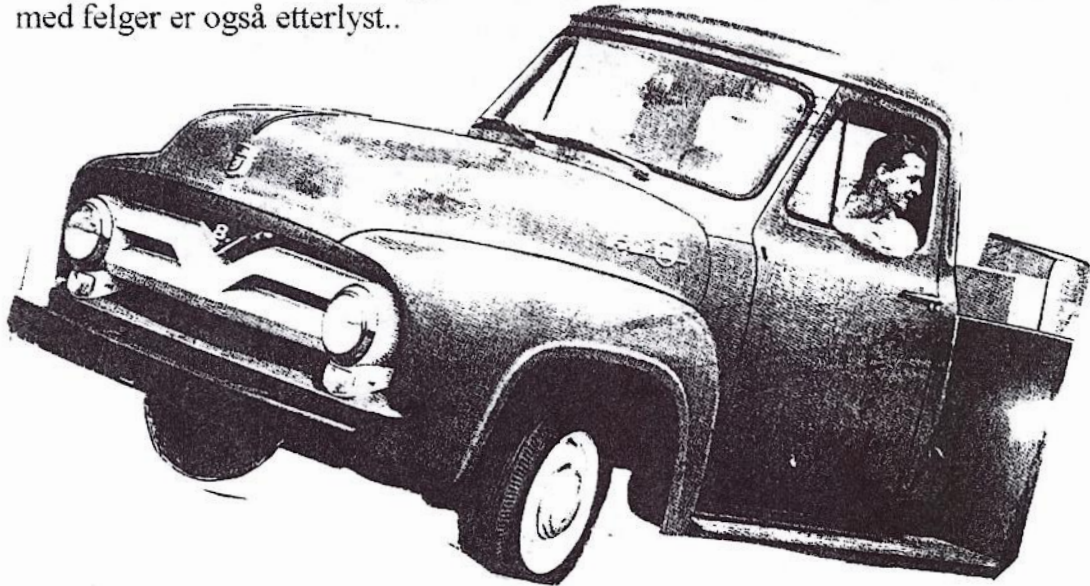
# SPOTLIGHT NORTHERN NORWAY

TEKST : Jon Grasto

Det er virkelig ikke ofte at noen av klubbens medlemmer bidrar med stoff til klubb avisa vår frivillig. Derfor synes jeg det var svært hyggelig at det var vårt medlem i NARVIK ,Geir S.Kristensen som sendte meg en konvolutt med noen bilder og litt tekst til. At det er et bra miljø for amerikanske biler i nord vet vi jo ,selv om Geir påstår at det blir litt mange mil mellom treffa og bilene. Ikke rart at Geir har lyst til å flytte hit til Sarpsborg ,når han oppdaget hvor fint vi har det Amcarmessig. Er det noen som kan skaffe Geir en jobb, muligens innen transport/lager ,så si ifra til undertegnede. Geir arbeider som Ambulansesjåfør og tar utdannelse innen helsesektoren ,men er villig til almost any job to get down here..

Geir eier som vi tidligere har nevnt i Cruizenews en 1971 Dodge Dart Svinger som han har restaurert og Lars Stene sender stadig noen flere nye deler nordover for enda mer forbedringer.

I tillegg til denne har Geir en 1955 Ford F-250 som er solgt ny i Narvik. Kjøpt i deler og pappesker uten motor, kanskje ikke dette det smarteste trekket Geir har gjort. Alle rustsveisedelene er skaffet til veie og bilen er sandblåst. Mye arbeid gjenstår og Geir trenger en motor, hvis noen har en 223 Truckmotor eller noe annet artig liggende ,så hvet dere hvor maskinen trengs. En komplett F-100 bakaksel og Framspindler ditto med felger er også etterlyst..



GMC Sierra Classic ca 1978 mod eide Geir før Dart'n . Bilen var utstyrt med 350cid og 350 automat . Dette gjorde sitt til at det var lett å legge larver i gata..





Her er Geir til venstre med GMC'n og et par andre heftige trucks, som begge har vært presentert i Amcar. Bildene er tatt på Ballangen Camping i mai 1994.



Kjenner du igjen Buicken til vårt medlem Jonny Østby. Bildet er tatt på Nord-Norge treffet i Narvik i 1992, og da var bilen nettopp kommet til byen ifra Kristiansund. Fargen var da noe blekere grønn enn hva den er i dag. En gedigen fullsizer vi er stolte av å ha i klubben vår.

1959 Imperial Crown Coupe tilhørende Asmund Iseivmo fra Barbuoss. En bil som blir finere for hvert år og tilhører klart iblant the top 10 i NordNorge.



# DUESENBERG

## Frem ifra glemslen etter 50 år

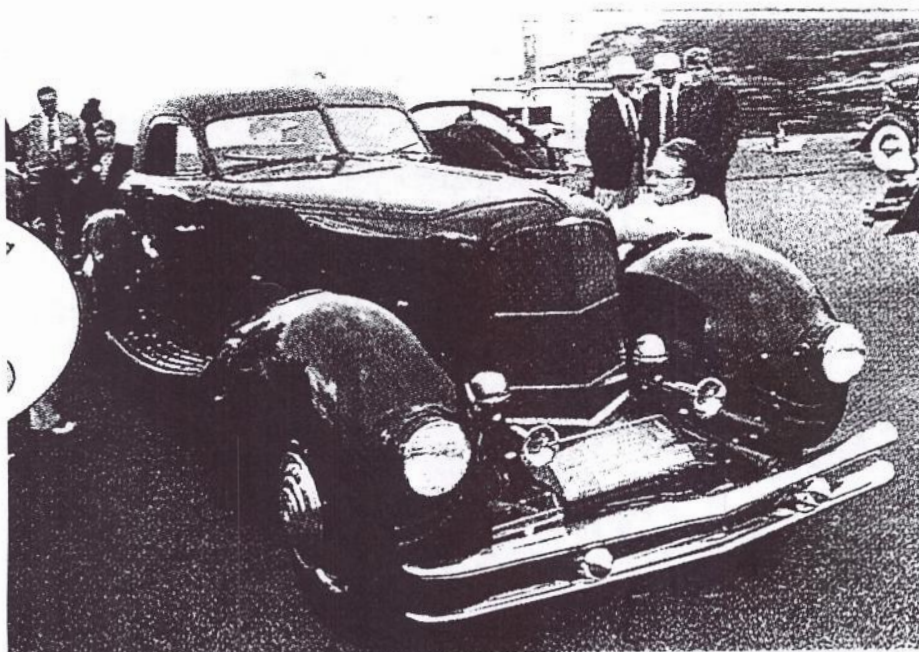
Tekst: Jon Grasto

På sist sommers PEBBLE BEACH eksklusive bilutstilling ,var der virkelig en bil som fikk folk til å miste haka i bakken. Denne bilen er eid av magastjernen i amerikansk TV , Jay Leno, også kjent her i Norge via kabelTV . Forøvrig eier Leno 3 andre Duesenbergs og kjører Viper til daglig.

Bilen det her er snakk om er en 1934 DUESENBERG J LaGrande Coupe. Bilen ble spesialdesignet av Herb Newport og karrosseriet ble bygget av A.H.Walker som ny for medisinerbaronen Eli Lilly. Denne bilen er omtalt i Duesenberg litteraturen, men er ikke blitt observert siden 1938 og den var av entusiaster regnet som tapt. Jay Leno fikk tips at bilen befant seg i en falleferdig garasje på Long Island og etter flere år med forhandlinger lyktes det han å kjøpe løs bilen. Leno kan fortelle at bilen tydeligvis har vært i Europa en tid og vært brukt som kranbil. Tilstanden var med andre ord misserabel. Heldigvis så eier Duesenberg eksperten Randy Ema alle originale fabrikkstegninger og han restaurerte aluminium karrosseriet og den meget kompliserte grillen, itillegg til å håndbanke ut 4 nye ponton-skjermer. Dette var gjort på kun et års tid. Det er godt at Leno så den historiske verdien i å restaurere bilen. Det finnes sikkert noe flere uoppdagede Duesenbergs der ute , men dette er den siste av de ekstreme skapelsene. Jay Leno sammenligner den med " Locomotive of the Devil" og det var kanskje derfor den originale eieren kun hadde den i 6 måneder, dog var hans alder over 70 år på den tiden.

Forøvrig vant denne bilen The Gwenn Graham Award for the Most Elegant Closed Car på Pebble Beach i 1996.

Tør vi anslå en verdi, tipper jeg at den burde ligge etsted rundt 1.6 til 1.9 millioner dollar. En sikker vinner på OBS skulle jeg tro....



**VI VIL GRATULERE**  
*VIGDIS LARSEN*  
**MED DE 19 ÅR OG 372 MND**  
**SOM VAR DEN 27 JAN**

**MANGE HILSNER FRA**  
**GJENGET OG JAG.**





# *Pace Cars* *from* **INDY 500**

Tekst : Jon Grasto

Helt siden starten av det første billopet på Indianapolis Motor Speedway i 1909 har billopet Indianapolis 500 vært et av de store høydepunkt for bilentusiastene i USA . Det første løpet som var 500 miles langt ble forøvrig ikke arrangert før i 1911 ,og helt siden den gang har løpet vært startet med en PACE CAR.. Denne bil kjører først i løpet i 1 runde og sørger for at alle deltagerene har innbyrdes riktig posisjon. I de første 10-20 åra var det ikke spesielt stor stas blandt bilfabrikkene om å være PaceCar leverandør . Slik var det helt til 1927 da det nyetablerte bilmerket LaSalle fikk en voldsom oppslutning og PR etter løpet. Lincoln introduserte sin V12 under løpet i 1932 og den første Hemibil startet løpet i 1951. Chevrolet skapte kjempeblest om sin nye V8 i 1955 og likeledes Mustang i 1964. Tidligere var det standardbiler rett ut av produksjonen men siden noen ti-år tilbake er det krav til akselerasjon og prestanda. Dette gjør at de 2 bilene som brukes under løpsdagene er spesialpreparert og modifisert.

Noen biler klarer dette uten ombygging og i senere tid er det vel 78 Corvette og Viper som har gått igjennom nåloyet umodifisert. Siden 1953 har bilfabrikkene tilbudt PaceCar kopier til salg for det vanlige publikum og Ford var først ute med 2000 stk av sin Sunliner Convertible. Chevrolet slo virkelig til i 1982 og solgte ikke mindre enn 6000 Camaro Commemorative Edition Z-28. 1979 Mustang fikk Ford solgt ca 11000 eksemplarer av. I de fleste år har bilene vært hvite ,men unntak finnes selvfølgelig. 1961 Thunderbird var lakkert i Gold metallic og 79 Mustang var silvergrey for å nevne noen . En del år har også vist røde biler og spør dere meg er den flotteste Pacecar gjennom tidene den 1949 OLDSMOBILE Rocket 88 convertible som Wilbur Shaw kjørte først i løpet dette år..





# Nyhets Drypp

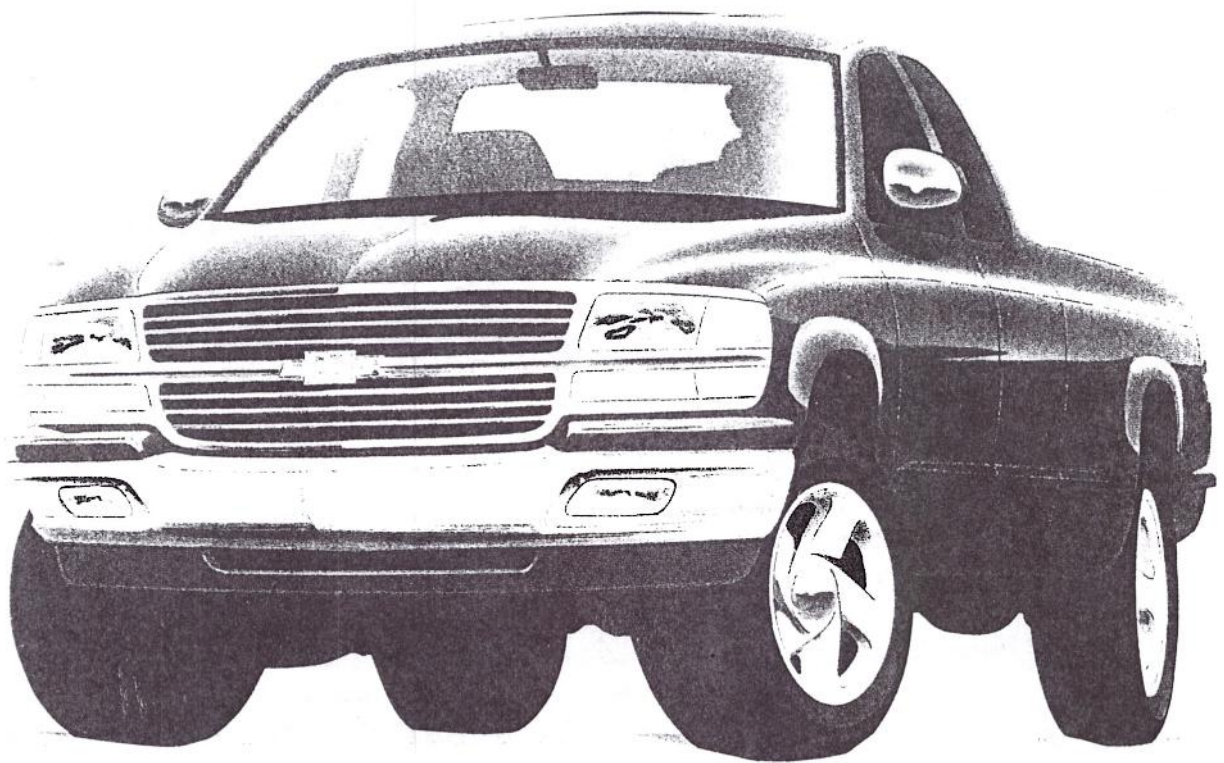
Jon Grasto

**Her ser dere den nye fullsize Chevrolet Trucken som GM har på trappene.**

Nåværende modell har allerede snart 10 år på nakken uten større modifiseringer og for ikke å havne så veldig langt bak Ford F-Serie har GM denne bilen i rute for lansering som 1999. Veldig tidlige prototyper er allerede spionfotografert og utifra dette er denne skisse laget. Bilene vil få doble airbags, ABS, nytt interior og en helt ny motorfamilie basert på den nye 5.7liter V8 som i disse dager introduseres i den nye Corvette..

Regn med at Ford vil gi sin F-serie en lettere oppdatering for 1999 slik at de fortsatt kan holde seg i soleklar ledelse i Pick-Up krigen som pågår. Dodge er ikke ventet å gjøre mye med sin RAM bortsett ifra at også Dodge vil komme med 2 extra dører på sin Extended Cab for modelår 1998.

Forøvrig kan vi nevne at Ford F-serie Pick-Up setter stadig nye rekorder. I perioden fra 1.januar til 1.oktober ble det solgt imponerende 663463 stk F-serie truck i USA. Sammenlign dette med 332060 stk Ford Taurus som var den mest solgte pesonbilen i perioden. F-Serie pick up ble forlvrig i høst kåret til TRUCK of The Year av Motor Trend. Den norske importøren vurderer for tiden å ta hjem F-150 med bensinmotor , men ingen avgjørelse er tatt ennå.



## RETTELSE

I forrige nummer av Cruizenews kom jeg til å takke festkomiteen for arrangementet av BeachPartyet. Siden dette ikke er helt riktig og at enkelte har irritert seg grønne over dette ,beklager jeg dette så mye. Det var Huskomiteen og andre ildsjeler på lokalet som sto som arrangør, og vi retter derved en takk til disse medlemmer med Bodil i spissen ,for en artig fest. (Til dere som ikke var tilstede ,er det nå en mengde bilder å beskue på lokalet)

Jon G.

# Baywatch-bil på

**I løpet av våren 1997 starter norske Ford-forhandlere salget av Ford Ranger Splash, en av «gjennomgangsfigurene» i den amerikanske TV-serien Baywatch. Dermed kan entusiastene velge transport som bringer tankene hen på både Pamela Anderson og sandstrendene utenfor Los Angeles. I tillegg er både Explorer og Windstar nå tilgjengelige i Norge.**

NÅR LIVREDDERNE i den amerikanske TV-serien «Baywatch» skal raskt frem langs de hvite sandstrendene i California, skjer det gjerne med en knallgul Ford Ranger Splash pick-up.

Nå er Splash, sammen med andre representanter for Ranger-serien, på plass hos norske Ford-forhandlere som selger amerikanske biler.

Splash er en firehjulsdrevne utgave av Ranger-serien med en 3-liters V6-motor som utvikler 147 HK gjennom en 5-trinns manuell gearkasse. Til standardutstyret hører airconditioning, ABS-bremser, servostyring, differensialbremser, Cruise Control,

tilt-ratt, elektriske vindusheiser og elektrisk drevne speil. Det er med andre ord en bil som fullt ut lever opp til ryet amerikanske biler har skaffet seg i Norge som ekstremt solide, driftssikre og meget velutstyrte.

## TO- OG FIREHJULSDRIFT

Du kan også få Ranger som XLT med bakhjulsdrift eller firehjulsdrift. Med drift på bakhjulene har den en 2,3-liters rekkemotor som utvikler 112 HK og manuell gearkasse, mens XLT 4x4 har samme motor som Splash, i kombinasjon med 4-trinns automatgearkasse. Mens Splash leveres med et vanlig

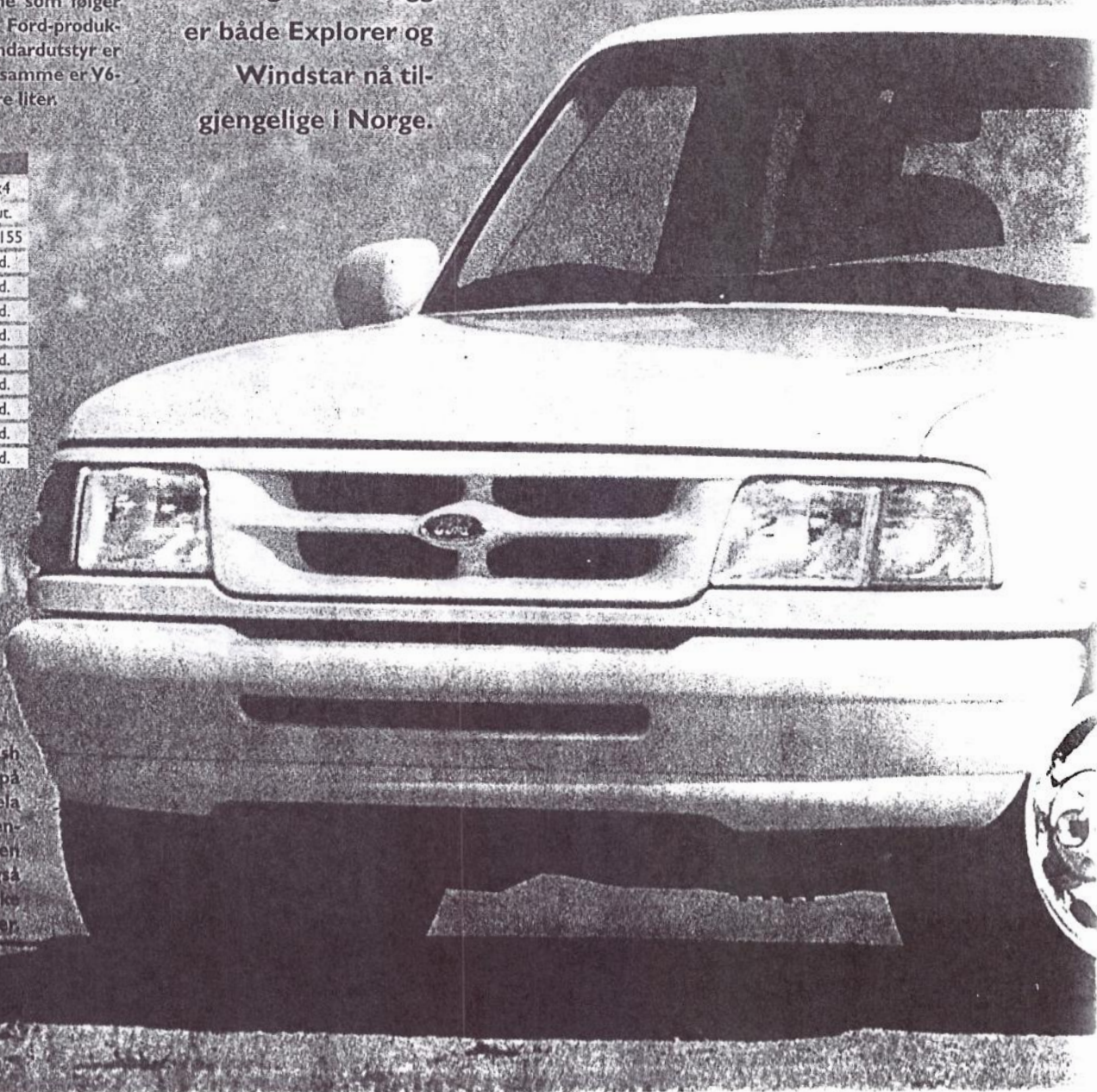


Explorer hører til blant de mest populære bilene blant folk som ønsker de fordelene som følger med amerikanske Ford-produkter. Listen over standardutstyr er imponerende. Det samme er V6-motoren på hele fire liter.

### FORD EXPLORER

|                     |         |
|---------------------|---------|
| Drift               | 4x4     |
| Gearing             | Auc.    |
| Motor               | 4.0/155 |
| Aircond             | Std.    |
| ABS                 | Std.    |
| Servostyring        | Std.    |
| Diffbremser         | Std.    |
| Aut. Nivåreg.       | Std.    |
| Startsperre         | Std.    |
| Cruise control/tilt | Std.    |
| El. Vindusheiser    | Std.    |
| El. Speil           | Std.    |

Ford Ranger Splash bringer tankene hen på Baywatch, med Pamela Anderson, strandene utenfor Los Angeles. Men Ranger-serien har også mange andre og minst like spennende kvaliteter.



# norske veier



Nå er også den amerikanske flerbruksbilen Windstar tilgjengelig i Norge. Med 7 seter og en 3-liters V6-motor er den et absolutt interessant alternativ til de europeiske flerbruksbilene.

2-seters førerhus, har begge XLT-modellene Super Cab. Dette er med andre ord en bil som egners seg meget godt både som transport for folk med mange og plasskrevende fritidsaktiviteter, og som yrkesbil der det er behov for å ha med seg verktøy og materialer.

En annen nyhet for dem som liker amerikanske biler, er at også flerbruksbilen Windstar nå er tilgjengelig i Norge. Windstar har syv seter, hvorav de fire første er av såkalt «Captain»-type, med separate armlener. Baksetet er av sofa-type, men i likhet med de separate setene har også de som sitter bak regulerbare hodestøtter.

## UTTAGBARE SETER

Som på Ford Galaxy kan også setene på Windstar tas ut og settes tilbake alt etter hvilke behov man har i øyeblikket, og når bare de to forsetene er på plass, har man ca. 4 kubikkmeter plass til bagasje. For minst mulig belastning på dem som bruker bilen er rammene og understellet på de fire bakre setene av magnesium. Dermed er vekten holdt på et absolutt minimum.

En annen fordel er at sofaen bak kan skyves frem og tilbake for å tilpasse seg enten passasjerene eller mengden av bagasje i bagasjerommet. Rygglenet kan for øvrig felles fremover slik at bagasjekapasiteten økes uten å fjerne setet.

Windstar-motoren er Fords 3-liters V6 på 147 HK kombinert med en 4-trinns

elektronisk kontrollert automatgearkasse som driver forhjulene.

Som andre Ford-modeller bygger også Windstar på Fords dynamiske sikkerhetskonstruksjon, og airbag på begge sider foran, stålbjelker i dørene og ABS-bremser er standard. Det er også Passiv Anti Tyveri Sikring (PATS).

Windstar kan naturligvis også leveres som to-seters varebil med reduserte utgifter.

## AMERIKANSK DIAMANTKJEDE

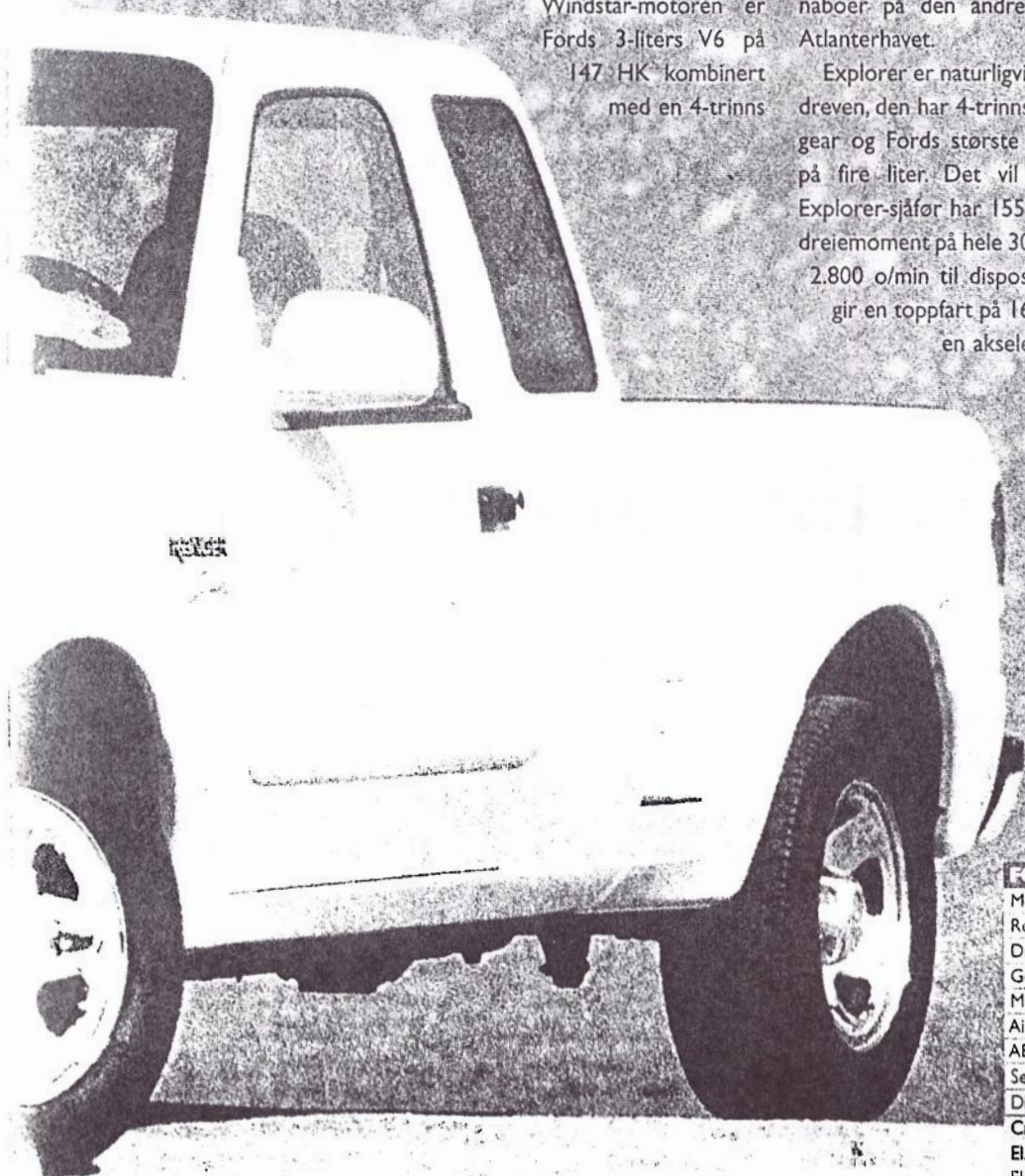
Den tredje diamanten i Fords amerikanske kjede er naturligvis Explorer, som i løpet av de siste årene er blitt en virkelig slager blant dem som liker biler fra våre naboer på den andre siden av Atlanterhavet.

Explorer er naturligvis firehjuls-dreven, den har 4-trinns automatgear og Fords største V6-motor, på fire liter. Det vil si at en Explorer-sjåfør har 155 HK og et dreiemoment på hele 305 Nm ved 2.800 o/min til disposisjon. Det gir en toppfart på 167 km/t og en akselerasjon fra

| FORD WINDSTAR       |         |
|---------------------|---------|
| Drift               | Forhjul |
| Gearing             | Aut.    |
| Motor               | 3.0/145 |
| Aircond             | Std.    |
| ABS                 | Std.    |
| Servostyring        | Std.    |
| Luftfjæring bak     | Std.    |
| Automatisk nivåreg. | Std.    |
| Startsperre         | Std.    |
| Cruise control/tilt | Std.    |
| El.Vindusheiser     | Std.    |
| El. Speil           | Std.    |

0 til 100 km/t på 12,7 sekunder. Det er meget imponerende for en bil som veier litt over to tonn.

Det finnes også andre biler i Fords amerikanske program, som for eksempel Econoline varebiler og chassis med førerhus for individuelt påbygg. Dersom du vil vite mer om hva du kan få fra «over there» vil din lokale Ford-forhandler kunne skaffe deg alt du trenger av informasjon. ☉



## FORD RANGER

| Modell:             | Splash    | XLT       | XLT 4x4 |
|---------------------|-----------|-----------|---------|
| Reg. cab            | Super cab | Super cab |         |
| Drift               | 4x4       | 4x2       | 4x4     |
| Gearing             | Man.      | Man.      | Aut.    |
| Motor               | 3.0/145   | 2.3/112   | 3.0/145 |
| Aircond             | Std.      | Std.      | Std.    |
| ABS                 | Std.      | Std.      | Std.    |
| Servostyring        | Std.      | Std.      | Std.    |
| Diffbrems           | Std.      | Std.      | Std.    |
| Cruise control/tilt | Std.      | Std.      | Std.    |
| El.Vindusheiser     | Std.      | Std.      | Std.    |
| El. Speil           | Std.      | Std.      | Std.    |

# Norsk el-bil produksjon

Det norske selskapet Pivco har lenge vurdert ulike alternativer for produksjon av elektriske biler. Valget stod til slutt mellom Uddevalla kommune i Sverige og Aurskog-Høland kommune. Nylig falt dommen. Bilene skal bygges i Norge. I slutten av 1997 forlater de første bilene fabrikken.

Den miljøvennlige el-bilen CityBee har vakt stor oppsikt i inn- og utland.

Mange har fått øynene opp for at et slikt kjøretøy er et godt alternativ for offentlige og private brukere for kjøring i byer og tettsteder, sier markedsjef Simen Bakken i Pivco.

Bilen er basert på et helt nytt konsept; å sette sammen et karosseri av termoplast og en sveiset aluminiumsramme. Målet har hele tiden vært å kunne integrere alle de krav som i fremtiden vil bli satt til en miljøvennlig bil. Prosjektet

har fått stor støtte av norske myndigheter.

Fabrikken som nå skal bygges, vil ha en kapasitet på 5.000 biler i året. Ved full utnyttelse vil 180 mennesker være sysselsatt.

## Nært samarbeid

Pivco har i Norge arbeidet nært med politiske myndigheter og SND. Resultatet av dette har bidratt til beslutningen om etablering i Norge, sier Bakken til Moderne Produksjon. De økonomiske rammebetingelsene har vært et viktig kriterium i denne prosessen.

I forbindelse med etableringen i Aurskog-Høland kommune

har flere lokale bedrifter tegnet seg som aksjonærer.

CityBee er designet og utviklet av Oslofirmaet Pivco, i samarbeid med partnere som Hydro Aluminium, Bakelittfabrikken, Statoil, Posten, Televerket, Oslo Energi, Universitetet i Zurich/ETH og NTH/Sintef.

Pivco AS ble etablert i 1991, og er eiet av Ringdal/Bakelittfabrikken, Tiedemannsgruppen, Gjensidigegruppen, Storebrand, Oslo Energi, Møller Investor, SND, Posten samt private investorer.



Oslo Energi er en av aktørene bak CityBee

## Dødelig bilvask

Konstantine Berdenis ble lei av at naboen vasket bilen hele tiden. Nå er New York-mannen siktet for drap og besittelse av dødelig våpen - nemlig nabos egen VW Golf!

Berdenis stjal nemlig naboen Jeannie Lees Golf og kjørte henne ned utenfor leiegården hvor de bodde, i bydelen Queens.

Til politiet har Berdenis

forklart at han er styremedlem i borettslaget der drapet fant sted, og at han var rasende på Lee fordi hun solte med dyrt vann med den stadige bilvasken sin.

## 25 mill. i fotoboksbøter

I overkant av 28 000 bilister ble i 1996 bøtelagt for å ha kjørt for fort forbi Vegvesenets fotobokser. Førerne måtte ut med over 25 millioner kroner i bøter.

Foregående år ble vel 24 000 bilister gitt forenklet forelegg etter å ha passert i for høy hastighet. Dette ga vel 21 millioner i statskassen, opplyser Statens innkrevingssentral i Mo.

En ny rapport viser at antall ulykker har gått ned

med 26 prosent der det er denne type automatisk trafikkontroll.

Tallene forteller at boksene er effektive, og derfor har Statens vegvesen planer om å plassere flere fotobokser langs veiene de nærmeste årene, opplyser avdelingsingeniør Arve Nyborg i Vegdirektoratet.

Vegvesenet ønsker å bruke 100 millioner til automatisk trafikkontroll, fremgår det av den nye langtidspla-

nen som venter på stortingsbehandling.

En av årsakene til at boksene er så effektive, er at de kommer overraskende på folk. Det vet bilistene, og derfor kjører de mer forsiktig, sier avdelingsingeniør Nyborg.

Vel 150 fotobokser er i dag plassert rundt om i landet, og 30 kamera går på rundgang mellom disse boksene.

## Heller golf enn fly

Av DAG FONBÆK  
Vet du forskjellen på en golfkølle og et SAS-fly? Golfsporet tar av - det gjør ikke SAS.

Grunnen til at så mange SAS-fly står motorløse på bakken, slik VG skrev i går, er nemlig

ikke bare at selskapet mangler reservemotorer.

En annen årsak er at motorfabrikanten Pratt & Whitney ikke klarer å skaffe nok reservedeler med titan - det solide metalliske grunnstoffet som brukes til motorde-

ler fordi det er så sterkt.

Golfkølle-produsentene tar alt titanet, så det ikke blir noe igjen til flymotor delene.

Det er i hvert fall forklaringen SAS' tekniske verkstedfolk får fra flymotorfabrikanten i USA.

Robert  
Taylor Co.

# Highlights of the first 100 years of the American automobile industry

**1896** Duryea Brothers produce 13 Duryeas. A Duryea driven by J. Frank Duryea comes in first in England's London to Brighton Emancipation run.

Henry Ford drives his first two-cylinder "Quadricyle" in Detroit on June 4.

**1897** Olds Motor Vehicle Co. is formed and is Michigan's first auto company.

Winton automobiles enter production.

**1898** The Empire State Motor Wagon Co. operates one of the first American used car lots, at Catskill, N.Y.

**1899** The U.S. Post Office experiments with motor vehicles for postal collections.

The Automobile Club of America is formed.

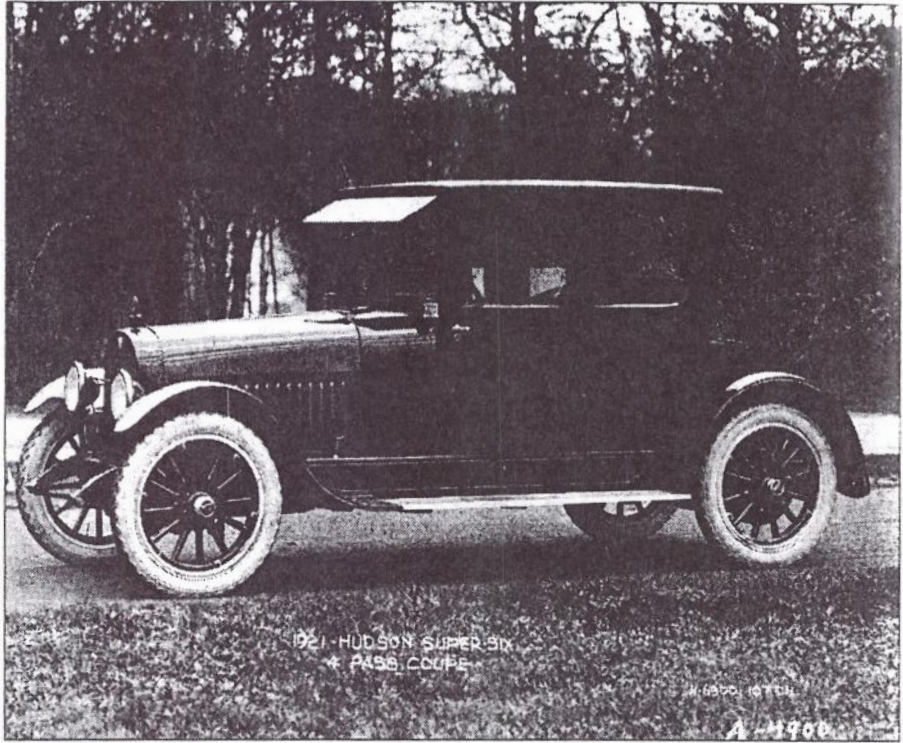
Engine emissions gain attention, including the concept of a catalytic converter.

**1900** A total of 4,192 autos are produced this year with prices ranging from \$280-\$4,000 for about 300 types of vehicles.

The newest Packard features a steering wheel that replaces the tiller.

**1901** Most engines now have multiple cylinders and are water cooled. Many cars now have removable tires.

Olds builds 425 Curved Dash



**1921 Hudson Super Six four-passenger coupe.**

**1903** Ford Motor Co. is incorporated with \$28,000 capital and first Ford Model A runabout is sold. Henry Ford rejects ALAM licensee and is sued by George Selden for infringement on a patent that dates back to 1877.

Buick is started.

Overland automobile goes into production (predecessor of Willys).

Peerless adopts a pressed-steel frame.

Power steering with an electric motor is installed in a Columbia Electric truck.

First Cadillac sold.

**1904** Autocar and others feature automatic lubrication. Sturtevant is one of first American cars with automatic transmission.

Prest-O-Lite Co. formed to perfect a safe method of using acetylene gas for headlights.

**1905** Innovations include Goodyear universal rims, an ignition lock, power tire pump, Gabriel exhaust horn, and Weed tire chains.

The first installment-payment-plan cars are sold.

**1906** Ford introduces the low-priced (\$500-\$600), 45-mph Model N; the forerunner to the Model T.

Production of Hartford, Wisconsin's

Kissel Kar begins.

Buicks come with storage battery as standard equipment.

Optional bumpers are offered on some makes.

**1907** Oakland Motor Car Co. (predecessor to Pontiac) is formed.

Hewitt, and also Buffum, offer first V-8-powered American cars.

President William Taft orders a White Steamer — the first White House automobile.

**1908** Innovations include left-hand steering, that will be popularized by the Ford Model T, Stewart Magnetic speedometers, silent timing chains, baked enamel paint, and motor drive horns.

General Motors is incorporated by William C. Durant.

Thomas Flyer wins 170-day New York to Paris race.

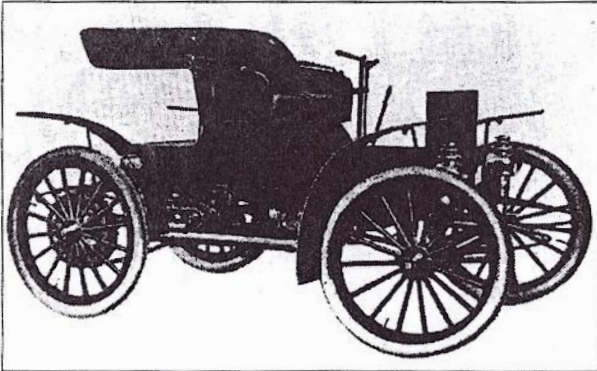
Cadillac recognized for its development of interchangeable components.

**1909** Hudson Motor Car Co. is formed.

Ford's Model T is modified for a three-pedal transmission.

Mrs. John R. Ramsey is the first woman to drive across America. The feat was accomplished in a Maxwell touring car.

**1910** Ford, the leading auto producer with production of 32,053 cars, makes a \$700 chassis that can accommodate bodies from outside suppliers.



**1911 Sears Model G.**

models.

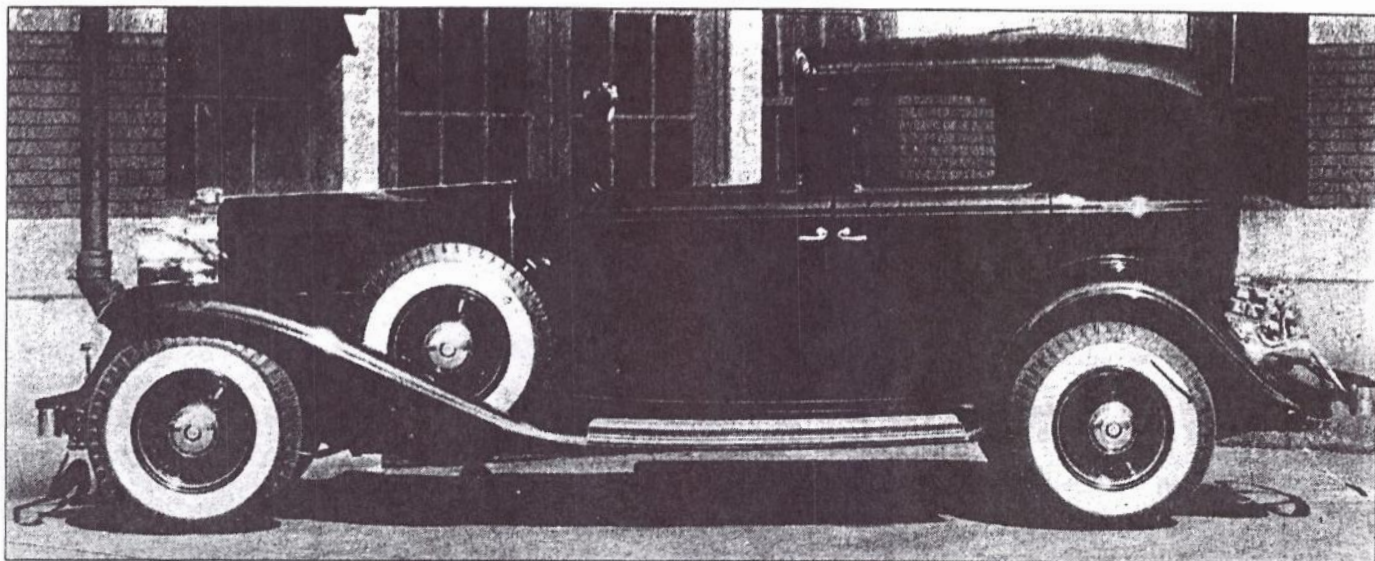
New York state begins to license motor vehicles.

**1902** Locomobile is first U.S. gasoline automobile with a four-cylinder, front-mounted, water-cooled engine.

Packard patents the "H" gearshift slot pattern that soon becomes commonplace.

Louis Clark designs first porcelain spark plug insulator and also double reduction gearing for rear axles.

Ford's "999" race car sets speed record of five miles in five minutes, 28 seconds.



**1932 Cadillac V12 town brougham.**

**1911** U.S. Court of Appeals holds Selden patent valid, but not infringed upon by Ford, thus stopping royalty payments made by other companies.

Ford Model T gets a new body and a price cut to a low \$650 and scores major victories in hill-climbing events.

General Motors Truck Co. formed. Several self-starting mechanisms start to emerge.

**1912** Edward Budd invents all-steel car body.

Boyce Moto-Meter is introduced to monitor engine temperature.

**1913** Cadillac earns second Dewar Trophy, for its development of the electric starter.

Bendix electric-starter drive appears.

Kissel Kar sports a primitive type of wrap-around windshield.

Pierce-Arrow features headlamps mounted into the fenders.

Gulf Oil Co. is the first to offer free road maps.

**1914** Construction of Lincoln Highway, the first transcontinental road running from New York to San Francisco, begins.

Dodge car is introduced.

Henry Ford announces an eight-hour day with a \$5.00 minimum wage.

Cadillac introduces a high-speed V-8.

Ford Model T sold in "any color as long as it's black." It is restyled with curved rear fenders and electric headlights.

Ford announces \$40-\$60 "rebate" to Model T buyers and 300,000 are

sold. Rebate actually comes to \$50.

**1915** Industry volume leaps to 895,930 cars and 74,000 trucks, of which more than a half million are Fords.

Prism headlamp lenses appear for first time.

**1916** Eighteen cars now offer V-8 engines.

Ford cuts Model T Runabout price to \$345 and the four-cylinder Chevrolet 490 lists at \$490.

Federal Road Aid Act paves way

wheel-drive "Quads."

Chevrolet becomes a member of the General Motors group.

**1919** Electric starter and demountable rims become available on Ford Model T.

Edsel Ford is named president of Ford Motor Co.

Nine out of 10 cars built are still open touring cars.

**1920** Duesenberg Model A is first American production car with all-wheel hydraulic brakes.

In-car heaters are becoming standard, using heat from the exhaust.

**1921** Henry Leland, who launched first Cadillac, now produces first Lincoln.

Checker cab goes into production.

Several makes start using hydraulic brakes.

Nation's first drive-in restaurant opens in Dallas, Texas.

**1922** Balloon tires are introduced. Air cleaners start being used.

Fuel gauges start making their appearance on dashboards.

Ford buys Lincoln Motor Co. for \$8 million.

Electric interlocked traffic signal installed in Houston, Texas.

**1923** Dodge offers all-steel body, except for roof.

Four-wheel brakes, power wipers, foot control dimmer switches become a standard on several auto makes.

Ethyl (anti-knock) gasoline goes on sale.

**1924** Chrysler is introduced with four-wheel hydraulic brakes, high-compression six engine that has oil filter and air cleaner.

Duco lacquer used to paint the



**Garage scene, 1930.**

for an interstate highway system.

**1917** First true Ford truck is launched and 39,000 are delivered during World War I.

Nation Automobile Dealers Association (NADA) established.

Lincoln Motor Co. formed by Henry Leland.

Chevrolet introduces a Series D V-8 for \$1,550.

**1918** Nash becomes world's largest truck producer as a result of an army contract for 11,494 four-

(100 YEARS, Page 26)



**100 YEARS**  
**(From Page 25)**

Oakland.

Chandler creates the forerunner of the synchromesh transmission.

**1925** A chain of National Rental Car stations is formed.

Auto accessories on market include stop signals, mirrors, ashtrays, cigar lighters, heat indicators, locking radiator caps, trunk racks, balloon tire jacks, and all-weather tops for touring cars.

Ford Model T prices are cut to all-time low of \$260.

Uniform marking for federally aided highways adopted; even numbers for east/west and odd numbers for north/south roadways.

**1926** GM's Pontiac name-plate introduced.

Cadillac introduces shatter-resistant safety glass.

Hot water heaters become available.

Ford Model T has choice of colors for first time since 1913, but fenders are still black.

Electric starter now standard.

**1927** Chevrolet out-produces Ford because of the close of the Model T era. A total of 15,007,033 Tin Lizzies had been built over 19 years.

**1928** New Ford Model A introduced with conventional three-speed gearbox, four-wheel brakes, shatter-proof safety glass.

Cadillac introduces synchromesh transmission.

Auto radios begin to appear.

Mechanical fuel pump replaces vacuum type on Studebakers.

**1929** Ford regains production lead from Chevrolet.

Duesenberg J hits 116 mph at Indianapolis Motor Speedway and the phrase "It's a Duesie" appears.

Front-wheel-drive Cord introduced.

DeSoto is officially on the market.

Dual taillights start to appear.

Ninety percent of all cars sold are now closed models.

**1930** Chevrolet "Stovebolt Six" is gaining favor.

Cadillac launches a 165-hp 16-cylinder car engine.

**1931** Chevrolet tops Ford production in a declining depression market.

Free wheeling is offered on several car makes.

Chrysler introduces "Floating Power" engine mounts.

A retractable hardtop convertible is patented by B.B. Ellerbeck.

**1932** Vacuum-actuated clutches appear on several auto makes.

Ford V-8 is introduced.

**1933** Nation's first drive-in theater opens in Camden, N.J.

NADA publishes first official "Used Car Guide."

**1934** Chrysler launches its Airflow, but public response was not favorable.

Some General Motors cars come with "knee-action" suspension.

**1935** Oklahoma City installs first parking meters.

**1936** The front-drive "coffin-nose" Cord 810 is introduced.

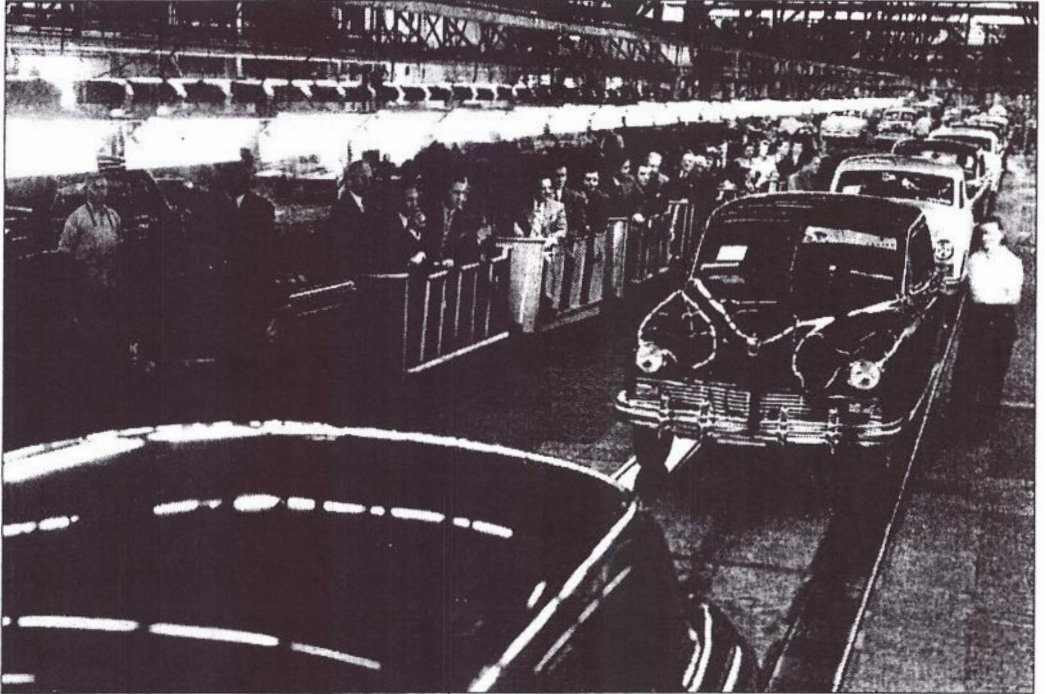
**1941** Ford introduces an inline, L-head, six-cylinder engine.

Packard introduces air conditioning as an expensive (\$275) option.

**1942** Automakers go to war as auto production halts in February and factories are converted to producing war materiel.

Best known wartime production vehicle is the "jeep." American Bantam, its designer, builds fewer than 3,000, while Willys and Ford produce over 650,000.

Gasoline rationing starts and



**Frazer production line, 1947-'48.**

The V-12 Lincoln-Zephyr is introduced.

All-steel bodies are developed for many car models.

Hand brakes are moved to driver's left on some car models.

**1937** Oldsmobile introduces a semi-automatic transmission.

Streamlined Fords get steel roof and choice of 60- or 85-hp V-8

**1938** Several car models appear with steering column-mounted gear-shift lever.

Chevrolet is again No. 1 in sales and retains that position until 1957.

**1939** Crosley's tiny car is introduced.

Ford finally adopts hydraulic brakes and also introduces Mercury.

Underseat heaters and push-button radios appear.

**1940** Hydra-Matic, the first true automatic transmission, is introduced by Oldsmobile.

Most models have enclosed running boards.

A demonstration of the military "jeep" to be built by Willys is held.

Sealed-beam headlights are on most car models.

continues through the war years.

Different auto companies produce airplanes, guns, engines for boats, tanks, trucks, and other vehicles.

**1943** War production continues.

**1944** War production continues.

Synthetic rubber is invented.

Joseph Frazer becomes chairman of Graham-Paige.

**1945** War ends August 14.

Kaiser-Frazer Corp. is formed and leases the former Ford-operated Willow Run aircraft plant.

Henry Ford II becomes company president and hires a team of "Whiz Kids" to revitalize the ailing company.

The 1946 Fords are shown to public Oct. 26, and new "warmed-over" prewar models are introduced by other companies as well.

**1946** It's a seller's market and a half century of auto production is celebrated.

Studebaker is the first to replace the carryover prewar models with a totally new postwar car.

Kaiser-Frazer begins production of its cars as '47 models. They also are all new.

Chevrolet is first to advertise on

network TV, others soon follow.

Tucker announces plans for its all-new automobile.

**1947** Some 82 million tires were produced for an all-time high. No doubt the result of the tire shortage during, and shortly after, the war.

Wilys offers an all-steel jeep-like station wagon.

The King Midget, available as a kit, is advertised in *Popular Mechanix*.

Sun visors regain favor as an accessory. Packard offers hydraulic power seats and windows on some models.

The Tucker Torpedo is unveiled, but only 51 will be built before the company folds.

Henry Ford dies at age 83, April 7, 1947.

An agreement is reached to standardize bumper height.

**1948** Most models are only slightly changed from prior year, until early introductions of '49s are made.

Cadillac introduces "tailfins."

Wilys introduces the Jeepster.

Green is the most popular color.

**1949** The all-new Ford, which probably saved the company, is introduced.

Most of the other companies make significant changes in their models as the seller's market becomes a buyer's market.

The import invasion gets its start when the first two Volkswagens arrive in the U.S.

Cadillac introduces a "hardtop convertible" model.

Kaiser introduces the "hatchback" sedan.

Ignition key starter introduced on Chrysler products.

"Rocket 88" Olds introduced.

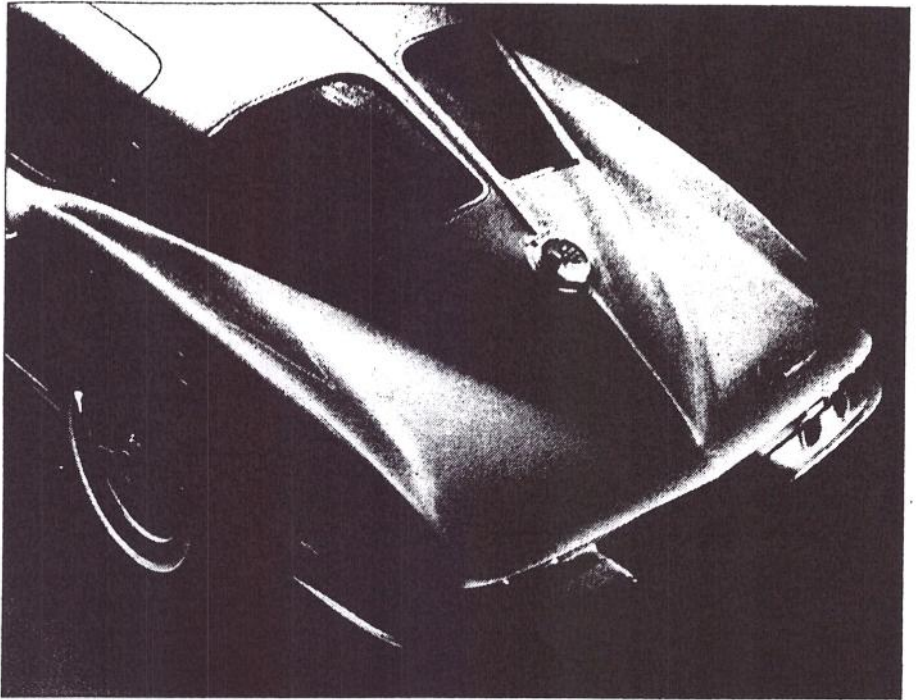
A number of new companies start up, but last only a short duration.

Hudson "Step-Down" design is introduced.

**1950** A majority of the models changed in 1949 continue with minor changes.

The industry again switches to limited wartime production when the Korean conflict breaks out.

Chevrolet introduces the Bel Air two-door hardtop. Most companies



**1963 Chevrolet Corvette Sting Ray split-window coupe.**

follow suit and continue this body type well into the '70s.

PowerGlide automatic transmission can be ordered on a Chevrolet and most other companies soon obtain or develop their own such transmission.

Fastback body styles are losing popularity.

Chrysler's Imperial adopts disc brakes.

Studebaker brings out with its "Bullet Nose" lines.

Goodyear develops puncture-sealing tubeless tire.

**1951** Chrysler introduces its "Hemi" (hemispherical-shaped combustion chamber) V-8.

Hardtops become much more popular than convertibles.

Power steering becomes available on Chryslers.

Ford develops its Ford-O-Matic automatic transmission.

The Kaiser Henry J is produced and later some are marketed as Allstates by Sears, Roebuck & Co.

Kaiser promotes safety with padded dash, pop-out windshield, and

recessed instrument panel.

**1952** Power steering now available as an option on Buick. This will grow into a popular option in coming years.

Ford gets an overhead-valve, six-cylinder engine. Suspended brake and clutch pedals appear in the all-new models.

Lincoln adds "Ball-Joint" front suspension.

Packards get power brakes, another forthcoming option on most car models.

Wilys introduces the Aero Willys lines.

**1953** Ford and Buick celebrate their 50th anniversaries.

The beginning of a selling blitz between Ford and Chevy starts to adversely affect the future of the "Independents."

The fiberglass-bodied Chevrolet Corvette is introduced.

Studebakers get a Euro-style redesign by Robert Bourke of Raymond Loewy's design studios. The sleek and low Starlight and Starliner coupes become very popular.

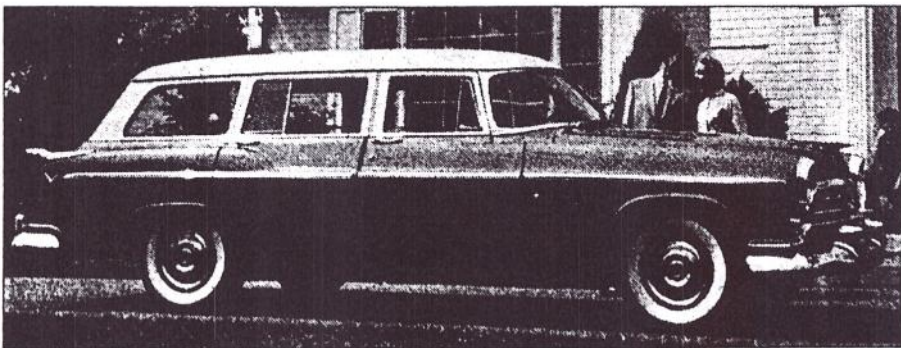
Chrysler products are redesigned. **1954** Ford's flathead V-8 is replaced by an overhead-valve version.

The horsepower race is started and will continue for several years.

Studebaker and Packard merge. Ford introduces a hardtop Plexiglas roof panel.

The new Kaiser-Darrin sports car features sliding doors.

Air conditioning, absent after 1942, again becomes available in a Packard. This option gains signifi-



**1955 Chrysler Windsor station wagon.**

(100 YEARS, Page 28)

**100 YEARS**  
(From Page 27)

cant popularity in most models during coming years.

Packard adopts tubeless tires that leads off the trend for most companies to follow in coming years.

Nash and Hudson merge and become American Motors Corp.

**1955** It is a boom year as auto output leaps 44 percent.

Engines in the V-8 configuration are adopted by Chevrolet, Plymouth, Pontiac, Hudson, Nash, and Packard. This makes V-8s available in most production car models except Willys and Kaiser.

Ford introduces the Thunderbird. Torsion level suspension is debuted by Packard.

ultra-expensive Continental Mark II.

**1957** Ford finally outsells Chevrolet again with a new design, but the '57 Chevy will become a more popular collector car than the Ford.

Ford markets its retractable metal hardtop/convertible — the Skyliner.

Plymouth has torsion bar suspension.

**1958** The Edsel is introduced. Packard production halts.

Quad-headlamp setup is adopted by most companies.

The four-passenger Thunderbird arrives.

Paper air cleaner elements found on some models.

Automatic speed control offered on Cadillac and Chrysler.

Fins gain popularity.  
**1959** Studebaker-Packard intro-

ducts the Lark. Buick Special, Oldsmobile F-85, Pontiac Tempest, and Dodge Lancer.

New-car warranties are extended to 12 months/12,000 miles.

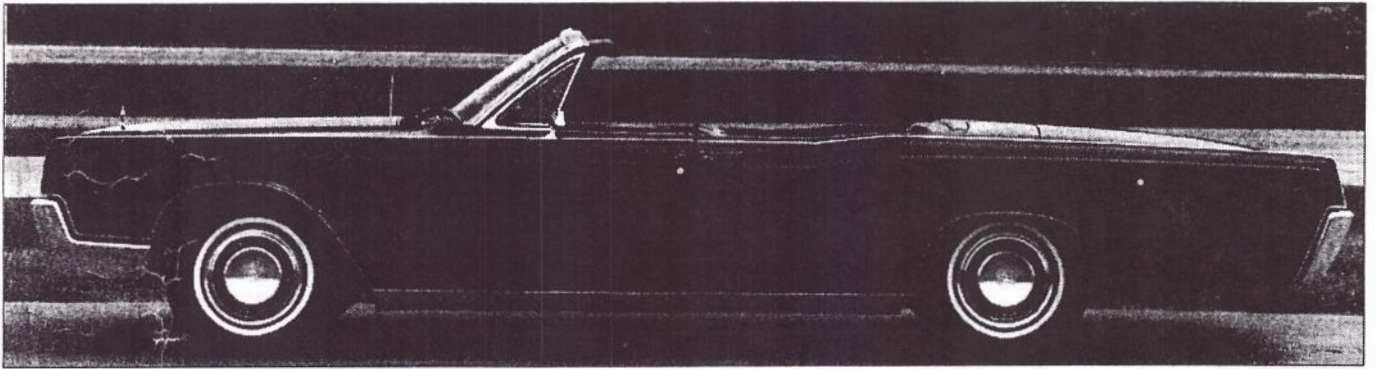
Lincoln Continental has a convertible sedan and a two-year/24,000-mile warranty.

Pontiac Tempest offers a four-cylinder engine and flexible driveshaft to a rear transaxle.

**1962** Ford Fairlane pioneers the "intermediate-size" field of car models.

The last Metropolitans are sold. Fifty Chrysler-built turbine-powered cars are tested, but never make it to the sales floor.

**1963** Chrysler has five-year/50,000-mile powertrain warranty.



**1966 Lincoln Continental four-door convertible.**

Many styling changes were evident this year.

First Buick, then Oldsmobile unveil their dramatic new four-door hardtop models.

A large number of vehicles have wraparound windshields or an adoption of this style introduced by Cadillac in 1953.

Seventy percent of new cars have automatic transmissions and 78.6 percent are V-8s.

Chrysler moves automatic transmission gear selector lever to dashboard.

Two-tone, and even three-tone paint schemes are popularized.

**1956** A 41,000-mile Interstate Highway System, with the federal government paying 90 percent of the cost, is approved. With the opening of the Indiana Tollway, there is a super highway from Chicago to New York.

Ford, Chevrolet, Plymouth and others introduce their four-door hardtops.

Push-button shift selectors are installed in Chrysler products.

Ford's safety promotion falls flat.

Studebaker brings out its Hawk line.

Lincoln introduces its

duces the Lark.

AMC earns a \$60-million profit on sales of 374,000 Ramblers produced.

Checker starts selling its cars to the general public.

**1960** Three new compacts — Chevrolet Corvair, Ford Falcon, and Plymouth Valiant are introduced, followed by the Mercury Comet. The Corvair is an air-cooled rear-engine vehicle.

Cadillac adopts self-adjusting brakes and automatic parking-brake release.

The "Slant 6" engine is new to Dodge and Plymouth.

The final Edsels are on sale. Thunderbird has an available sliding metal sunroof.

DeSoto production halts.

**1961** Four new up-market

Buick Riviera and Studebaker Avanti are introduced.

Amber front turn-signal lights are adopted by auto industry.

Redesigned Corvette appears. Studebaker ends U.S. auto production.

**1964** Ford Mustang is launched with record success.

All '64s have front seat belts. **1965** Ralph Nader publishes *Unsafe at any Speed*.

Tilt and telescope steering wheel is available on Cadillacs.

Thunderbirds have sequential turn signals.

**1966** Studebaker production stops completely.

Rear seat belts are now standard on all models.

The National Department of Transportation is established.

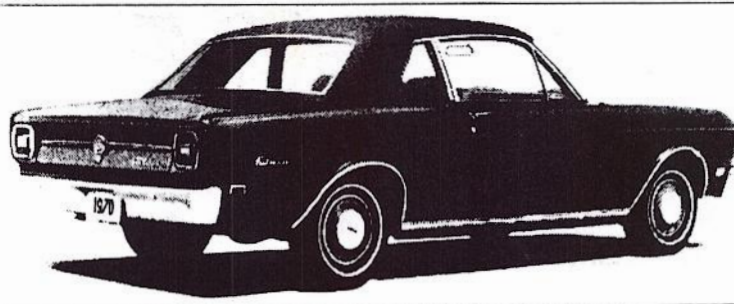
**1967** Dual braking is established in all cars.

GM cars get buzzers to remind driver who leaves keys in ignition after shutting it off.

GM, Ford and AMC adopt five-year/50,000-mile warranty plans.

**1968** Front shoulder harnesses are required on cars sold after January 1,

along with rear lap belts,



**1970 Ford Falcon Futura two-door sedan.**

side markers, non-reflective windshields, and padded interiors.

Hidden windshield wipers are on some GM cars.

**1969** Last year for Chevy Corvairs.

By government edit, cars must have front headrests.

Warranties are set at one-year/12,000-miles for entire car and five-years/50,000-miles for drivetrain.

Airbag-required rule first proposed.

Safety door beams installed on GM cars.

**1970** Anti-theft steering-column ignition locks; front and rear side marker lights are required.

AMC acquires Kaiser-Jeep Corp.

Trends include electric heated rear window defrosters and plastic grilles.

Final year for Ford Falcon.

**1971** Ford Pinto and Chevrolet Vega are launched.

Federal Highway Administration approves standard color combinations and symbols for warning signs.

Automatic-temperature-control-air conditioning available on some Fords.

**1972** GM cars get energy absorbing bumpers — a year ahead of government requirements.

Buzzers and warning lights remind occupants to fasten their seat belts.

Four-wheel anti-lock braking is available on Thunderbird.

Prest-O-Lite introduces a maintenance-free battery.

Fiberglass radial-ply tires go on sale.

Wankel rotary engines are experimented with by GM, but not used.

**1973** Emission control is started.

Electronic ignition is standard on all Chrysler engines.

Federal Law bans odometer roll-back.

**1974** Rebates are used to bolster sales of some cars.

Installations of four-cylinder engines are up while V-8s are down.

**1975** Catalytic converters are installed by all four automakers.

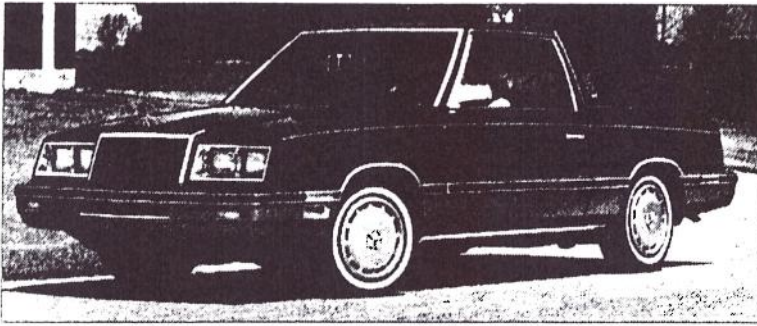
AMC Pacer hatchback introduced.

Borg-Warner introduces first U.S.-built five-speed gearbox.

**1976** Front disc brakes are standard, due to federal regulation.

No-lead gasoline averages 61 cents per gallon.

Companies are greatly concerned about government emissions control and fuel economy require-



**1982 Chrysler LeBaron two-door sedan.**

ments.

**1977** U.S. Department of Transportation orders that air bags must be installed in new cars by 1982.

**1978** Lee Iacocca is fired by Ford and hired by the ailing Chrysler Corp. The gas-guzzler tax is enacted.

Firestone recalls 7.5 million 500-series steel-belted radials — the largest tire call-back ever.

GM converts an Oldsmobile 350-cid V-8 gasoline engine to diesel and experiences many problems with it.

Last year for Ford's massive big cars before down sizing.

**1979** Renault buys 22.5 percent of AMC and will build Renault-designed cars in Kenosha, Wis. plant.

**1980** Lee Iacocca obtains federal loan guarantees to save Chrysler Corp.

Less than 30 percent of cars have V-8 engines.

On-board computers control engine emissions.

Keyless door locks are available.

**1981** The K-car is introduced and probably saves Chrysler.

**1982** Automakers continue to work on down-sizing.

GM's "J"-car front-wheel-drive subcompacts debut.

Renault acquires controlling interest in AMC.

Honda builds Accords in Marysville, Ohio.

**1983** Chrysler pays off its \$1.2 billion federally-guaranteed loan early.



**1994 Saturns.**

Convertibles, absent from the American new-car scene since 1976, now come in six models.

**1984** Chrysler introduces front-wheel-drive mini van. Front-drive models account for 40 percent of Ford sales, half of GM's and 87 percent of Chrysler's.

Many gadgets continue to be marketed with new cars.

Mini spare tires are now standard.

**1985** GM's new Saturn division is established.

**1986** Government requires all 1986 cars to have high, center-mounted stoplights.

Ford launches midsize, front-drive Taurus and Mercury Sable.

Ford offers driver-side air bags (optional) on the Tempo and Mercury Topaz.

**1987** Chrysler takes over the AMC.

Chrysler buys Lamborghini.

Chrysler introduces a seven-year/70,000-mile limited warranty.

**1988** Ford Tempo/Mercury Topaz offer an all-wheel-drive option.

Industry fuel economy rises to high point of 28.7 mpg.

This is final year for several GM rear-drive cars, AMC Eagle, and Plymouth Caravelle.

**1989** V-6s have replaced many V-8s.

**1990** Rebates up to \$1,000 are widespread in an attempt to bolster a bad year.

Lumina becomes Chevrolet's mid-size line.

Ford buys Jaguar.

**1991** Saturn debuts as first new American make in 30 years.

Low cost anti-lock braking is available in GM cars.

**1992** Dodge releases the Viper roadster.

**1993** Chrysler launches "Cab-Forward" models.

**1994** Driver's-side air bags are installed on most GM products. Passenger-side air bags optional for many cars.

An all-new Ford Mustang is launched.

**1995** Chevy offers revised Monte Carlo coupe.

Ford introduces all new Contour and Mystique to replace Tempo and Topaz.

**1996** Ford brings out all-new Taurus.

\*During the 1991-'96 model years the American auto industry developed many new cars, raised quality control standards and promoted "Buy American" in efforts to soften the adverse impact that imported models had had on the American market.

Referat

## **ØSTLANDSFORUM**

### **SAMARBEIDSMØTE FOR AMCAR-/MERKEKLUBBER**

**Sted: Hotell Victoria, Fredrikstad**

**Tid: Lørdag 30. Nov og søn. 1. desember 1996**

Rune Wesley-Hansen fra arrangørklubben USCEC åpnet møtet og ønsket velkommen til det 5. Østlandsforum. 17 klubber var påmeldt, en klubb meldte frafall.

#### **1. Registrering deltagere**

Se deltagerliste, vedlegg 1.

#### **2. Valg av møteleder og referent**

Tom Pettersen tok på seg jobben som møteleder, mens Asle Hoel-Knai ble referent.

#### **3. Referat fra møte 02.12.95**

Det var ingen kommentarer til referatet.

#### **4. Oppsummering av 1996-sesongen.**

Her følger en kort-versjon av dette punktet:

ACSN's vårmønstring (heretter kalt Oslomønstringen) på Ekeberg ble ødelagt av elendig vær, og som følge av dette rekordlav deltagelse. Et nytt tilbud på høsten mangler nok innarbeidelse og markedsføring enda. ACSN vil satse på både Oslomønstring og Høstmønstring også neste år.

Detroit Cars hadde et vellykket arrangement 1. Mai.

Det samme hadde Gjøvik ACC, som kjørte Mjøsa rundt og samler mange biler spesielt på Vegkroa ved Minnesund. Mjøstreffet første søndag i september samlet over 200 kjøretøyer.

ADC Blaker var utrolig heldig med været og hadde rekordstevne i pinsen.

ACDC Vestfold hadde et bra treff, men området er i ferd med å bli for lite, sentralt som det er nede ved bryggene.

USCCB, avd Hønefoss arrangerer årlig treff på Røssholtstranda. De har god erfaring med å legge dette til fellesferien. Tidligere mygg-år har visstnok skremt noen deltagere.

Norsk Mustang Club hadde et bra treff.

USCEC opplevde nok et kjempetreff på Vestby, nær 1000 biler hadde funnet veien til Power Meet Norway.

Midnight Cruisers Lillestrøm hadde rundt 250 biler på cruisingen. Litt problemer med burning, vesentlig med små europeiske og japanske biler, men også enkelte amcareiere med muskelbiler skeiet ut.

Generelt har klubber som arrangerer cruising et problem med utenforstående (?) personer som burner og på andre måter oppfører seg uheldig. Arrangementet kan bli nektet i ekstreme tilfelle, Vi husker godt både Yuongstorget og Fredrikstad's problemer. Lillestrøm-gjengen hadde snakket direkte til de som prøvde å ødelegge under årets 4.juli cruising, uten å møte noen forståelse. Det er kun et fåtall som ikke oppfører seg. Oppfordringen gikk ut på at de fikk se til å komme seg på Gardermoen og prøve seg der, hvis de var så tøffe.

Scanbike sin vårmønstring for sykler i Oslo ble lagt til Ekeberg, sammen med ACSN's Oslomønstring. Vera Bagstevold fra ACSN beklaget seg over de høye politikostnadene de ble pålagt i forbindelse med stevnet som en følge av dette. De klubbene som holder åpne treff for både MC og bil tok til ordet for å kutte ut MC-delen for å slippe lignende utvikling.

LUNSJ ble inntatt på Bjørnen Rock-Cafè. Et skikkelig lokale som var innredet med amerikanske bilfronter på veggene, sofaer av avskjærte bakdeler, verktøybord og plakater. Etter lunsjen viste Tom P. lysbilder fra årets treff på Hunderfossen, Hershey og Mjøstreffet. På dette tidspunktet begynte representanter fra ASCN å vise tegn på tretthet.

Hunderfossen '96 samlet 210 biler i år. Timeavtale for de som skulle vise bilen for juryen var en suksess. Frokosten samlet over 300 personer. Dårlig vær lørdag reduserte kjøregleden under cruisingen, men det lysnet igjen til festen på kvelden.

Ikke alle kan slappe av hele tiden. Det blir en lang dag for juryen, som setter pris på å få arbeide under telttak. Selv om vi har satt bort mer jobb til hundeklubben trengs det fortsatt noen funksjonærer for å holde treffet igang, men totalt sett mindre arbeid med gjennomføringen. Topp vær søndag førte til publikum og overskudd. Planer om noen endringer neste år. Regnskapet ble lagt frem. Til de klubbene som har vært med å betale inn andeler er det lagt ved en oversikt. (vedlegg 2)

Det er nå nødvendig risiko-kapital på kontoen til å dekke de forpliktelser vi har for å kunne arrangere treffet.

#### **5. Terminliste 1997**

Hovedposten var som vanlig terminlisten for neste sesong. Mange klubber melder sine arrangement i forbindelse med påmeldingen, og noen endringer ble nødvendig for å unngå kollisjoner. Det er ikke mulig å banke alle datoer for neste år så tidlig, bl.a. ønsker noen å ta hensyn til hva svenskene foretar seg. Se vedlegg 3.

Første dagen ble avsluttet med en omvisning og en skikkelig festaften på det velutstyrte klubblokalet til USCEC. Her manglet det ikke noe! (rimelig var det også).

2. dag foregikk på klubblokalet med kaffe og kaker. En kort oppsummering vedr. terminliste før møtet ble avsluttet med nyheter fra det foreslåtte statsbudsjettet.

#### **6. Informasjon og spørsmål.**

Tom P orienterte om foreslåtte bilavgifter. Nye satser for importavgifter basert på egenvekt, motoreffekt, volum og verdi, er foreslått økt med i gjennomsnitt 4,5%. Regjeringens forslag om å avgiftsbelegge kombibiler som personbiler ser ikke ut til å gå igjennom.

Nytt i år er at også MC vil bli behandlet på omtrent samme måte, med avgifter for slagvolum og motoreffekt. I tillegg innføres en stykkavgift på Kr. 8.100,-. 30-års regelen endres ikke. Justering med 4,5% som de andre avgiftene.

#### **Østlandforum 22. november 1997.**

Gjøvik AmCar Club fikk i oppdrag å invitere til neste års forum. Planen er at det skal gå på rundgang på Østlandet. Hovedprogrammet legges til lørdag, litt løsere program søndag.

Ref. v/ Asle Hoel Knai og Tom P.

KLUBBER SOM HAR INNBETALT TREFF-ANDEL ajour: 29.11.96

**HUNDERFOSSEN**

|    | KLUBBNAVN           | Bet<br>'93 | Bet<br>'94 | Bet<br>'95 | Bet<br>'96 | INNB.      |
|----|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1  | ACC LILLEHAMMER     | 2          | 1          |            |            | KR. 3000,- |
| 2  | GJØVIK ACC          | 2          |            | 1          |            | KR. 3000,- |
| 3  | ACDC VESTFOLD       | 1          |            | 1,5        |            | KR. 2500,- |
| 4  | ACBC BRUMUNDDAL     | 1          | 1          |            |            | KR. 2000,- |
| 5  | ACC SUNNDALSØRA     | 1          | 1          | 1          |            | KR. 3000,- |
| 6  | ASCOC ASKIM         | 1          | 1          | 1          |            | KR. 3000,- |
| 7  | ACC ØRSTA/VOLDA     | 1          |            |            |            | KR. 1000,- |
| 8  | ACC EIDSVOLL        | 1          | 1          | 1          |            | KR. 3000,- |
| 9  | RCOC ÅRNES          | 2          | 2          |            |            | KR. 4000,- |
| 10 | ACC GLÅMDAL         | 1          | 1          |            |            | KR. 2000,- |
| 11 | S&DA NITTEDAL       | 2          | 2          |            |            | KR. 4000,- |
| 12 | ACC VERDAL          | 3          |            |            |            | KR. 3000,- |
| 13 | ACC VALDRES         | 1          |            |            |            | KR. 1000,- |
| 14 | ACSN OSLO           | 2          |            |            |            | KR. 2000,- |
| 15 | USC AURSKOG/HØLAND  | 1          | 1          |            |            | KR. 2000,- |
| 16 | ADC BLAKER          | 1          |            |            |            | KR. 1000,- |
| 17 | USCEC FREDRIKSTAD   | 1          | 1          |            |            | KR. 2000,- |
| 18 | ACC ÅLESUND         | 1          |            |            |            | KR. 1000,- |
| 19 | DETROIT CARS        | 1          | 1          | 1          |            | KR. 3000,- |
| 20 | ACC STJØRDAL        | 1          |            |            |            | KR. 1000,- |
| 21 | ODAL AMCARKLUBB     | 1          |            |            | 1          | KR. 2000,- |
| 22 | ROGALAND AMCARKLUBB | 1          |            |            |            | KR. 1000,- |
| 23 | ACC TRONDHEIM       |            | 2          | 1          |            | KR. 3000,- |
| 24 | USCC JESSHEIM       |            |            |            | 1          | KR. 1000,- |

Til sammen innbetalt : Kr. 53.500,00

Overskudd 1993: Kr. 5.018,40

Underskudd 1994: Kr. - 23.922,46

Underskudd 1995: Kr. - 5.394,00

Overskudd 1996: kr. 32.681,00

RISIKO-KAPITAL, REST: Kr. 61.882,00

Saldo 31.12.94: Kr. 25.245,40. En andel er verdt Kr. 573,-

Saldo 31.12.95: Kr. 30.734,00. En andel er verdt Kr. 596,-

Saldo 31.12.96: Kr. 62.000,00. En andel er verdt Kr.1.155,- (bereg. årssaldo)

**ÅRETS  
MEDARBEIDERE I  
KLUBBAVISEN**

**REDAKTØR**  
JON LØVÅSEN

**JOURNALISTER**  
JON GRASTO  
VIGDIS SCHNELL-LARSEN  
JAN ERIK BERGDAL  
HELGE JOHANSEN  
GRETHE NORD

**SAMMENSETTING/  
KOPIERING**  
VIDAR ELVESTAD  
BJØRN JOHANNESSEN  
JON LØVÅSEN  
STIAN FREDRIKSEN  
TERJE EKEBERG

**ANSVAROMRÅDER**  
:

**NYE MEDLEMMER/  
BILER**  
JON GRASTO

**FORSIDE**  
VIGDIS SCHNELL-LARSEN

**MØTEREFERAT**  
STEIN SPETAAS  
**LEDER/**  
**MØTEINNBYDELSE**  
TORMOD MAGELSSEN

**TREFF REFERAT**  
JAN ERIK BERGDAL  
VIGDIS SCHNELL-LARSEN  
INGAR KARLSEN  
JON GRASTO  
GRETHE NORD

**BAKSIDE/  
TERMINLISTE**  
JON LØVÅSEN

**FESTINNBYDELSER**  
UNNI BLAKKESTAD

**DIV. MEDLEMS INFO**

**KJØP OG SALG**  
JON LØVÅSEN

# DC- BØRSEN

## SELGES.

### PHILLIPS BIL PLATESPILLER

1959 MOD. VIRKER OG I BRA STAND.

SELGES H.B.

TLF. 92 40 32 74 TRULS

### BILBLADER TIL SALGS

KOMPLETT AMCAR SAMLING SELGES

FRA NR 1 , 76 TIL NR. 10 ,92 SELGES

KR. 3500,-. HAR OGSÅ MANGE ANDRE

BILBLADER BÅDE KOMPLETTE

ÅRGANGER OG LØSE NR. AV

FØLGENDE BLADER , AMCAR, RIGHT

ON, WHEELS, BILSPORT, POWER, HOT

ROD, CLASSIC MOTOR, SPECIAL

INTREST AUTOS, STREETSCENE,

START OG SPEED OG MANGE FLERE.

HAR OGSÅ MOTORSYKKEL BLADER

FRA 1950 TIL 1990. RING OG HØR OM

JEG HAR NOE DU MANGLER. TLF. 69

16 67 59 KVELDEN VIDAR.

### 67 VOLVO AMAZON

SELGES TLF. 69 16 67 90 STIAN

### SIMO BAGVOGN CA. 1 ÅR

MØRK BLÅ, MEGET PEN, PRIS 2000,-

TLF. 69 14 57 32 INGAR

### RAMBLER AMERICAN 220

### WAGON

66-MOD. NOE ARBEID, PRIS 7000,-

M\CROME SPOKE

TLF. 69 14 98 38/90174292 NOREN

### ØNSKES KJØPT

53 CHEVROLET TLF. 69 34 82 90

TERJE.



# MEDLEMSSERVICE

**PÅ KLUBBLOKALET HAR VI FØLGENDE FOR SALG:**  
*Topp kvalitet og til en rimelig pris!*

**OLJEPRODUKTER:**

|                                |     |       |
|--------------------------------|-----|-------|
| 5L ESSOLUBE XD-3+ 10/30 VINTER | KR. | 85,-  |
| 4L ESSOLUBE XD-3+ 15/40 SOMMER | KR. | 75,-  |
| 5L ATF DEXTRON 2 AUTOMATOLJE   | KR. | 100,- |
| 4L ATF DEXTRON 2 AUTOMATOLJE   | KR. | 80,-  |

|                      |     |           |
|----------------------|-----|-----------|
| SILIKONTUBE 85 GRAM  | KR. | 35,-      |
| DIVERSE OLJEFILTRE   | KR. | 55,-      |
| DIESELFILTER OLDS.   | KR. | 60,-      |
| VINDUSPUSSERBLADER   | KR. | 35,-/40,- |
| FROSTVÆSKE PR. LITER | KR. | 15,-      |
| HÅNDRENS             | KR. | 27,-      |

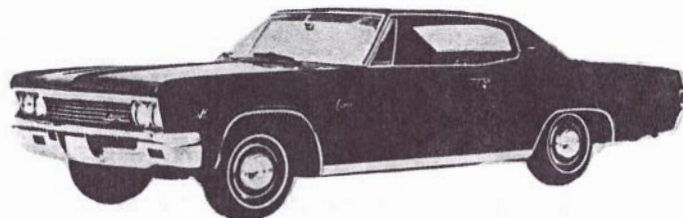
|                            |     |       |
|----------------------------|-----|-------|
| T-SHIRTS M/KLUBBEMBLEM     | KR. | 60,-  |
| GRILLEMBLEM I METALL       | KR. | 100,- |
| KLISTREMERKE M/KLUBBEMBLEM | KR. | 10,-  |
| TØYMERKE M/KLUBBEMBLEM     | KR. | 15,-  |
| METALL NÅL M/KLUBBEMBLEM   | KR. | 15,-  |



I *Verktøyboden* har vi et bredt utvalg av spesialverktøy som lånes ut gratis til alle klubbmedlemmer. Her finner du også en *poleringsmaskin* for maskinpolering av din bil. Du kan også få leiet *tepperenser* for kr. 100,- pr. gang.

---

I vårt *bibliotek* kan du lese det meste om de fleste Amerikanske biler. Dessuten abonnerer vi på en del bilblader. F. eks. Amcar, Right On, Power, Wheels, Hemmings, Special Interest Autos, Old Car Book..



---

I *kiosken* får du kjøpt:

Hamburgere, pølser, kaffe, sjokolade, snacks etc.....

Vi fører dessuten det meste av varespekteret til Borg Bryggerier!

***Klubblokalet har ingen faste åpningstider, men ta en tur innom - det er ofte folk på plass!***

FAM GERHARDT/NORD

DALVEIEN 99

1718 GREÅKER

B

BLAD

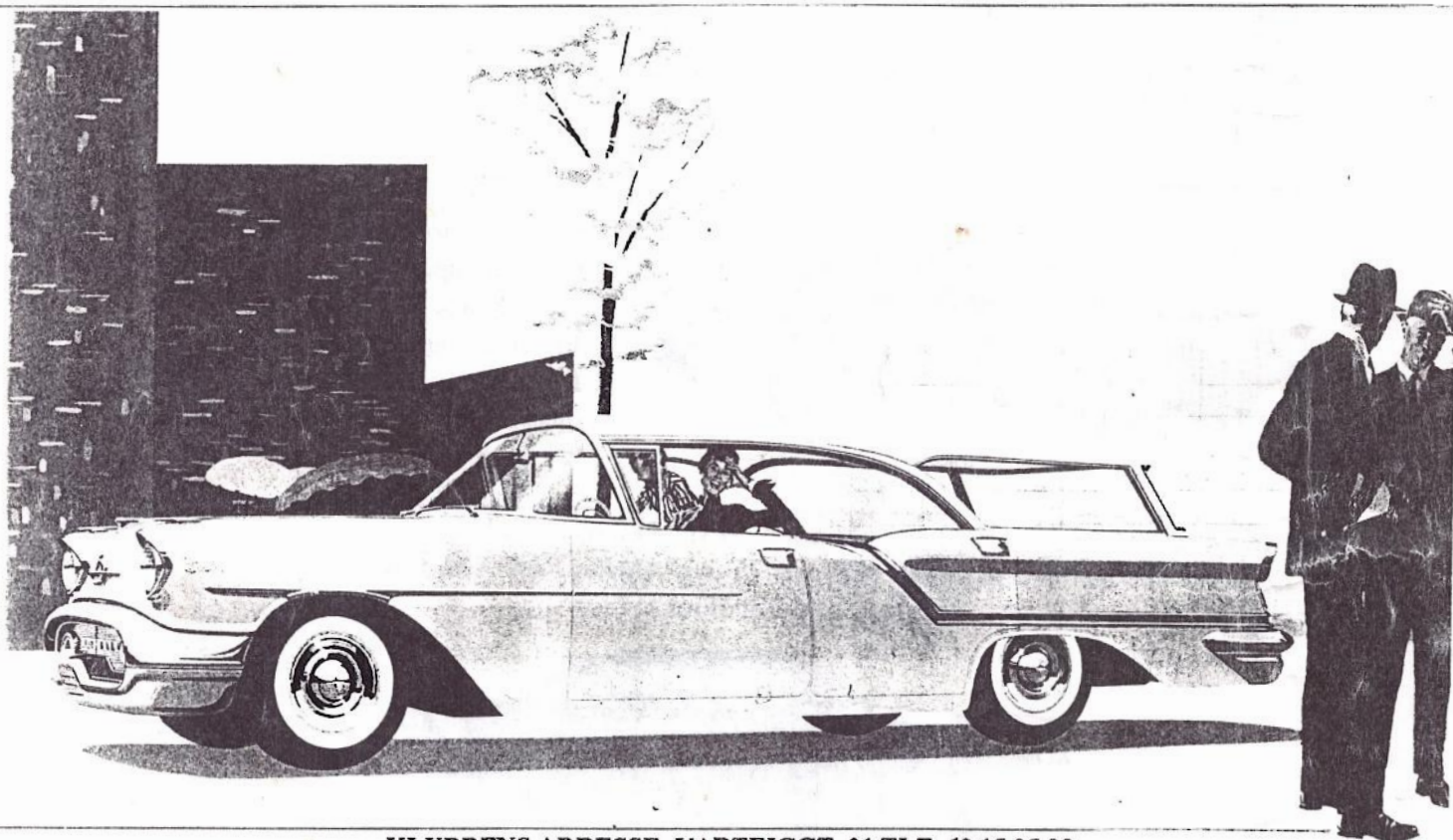
RETURADRESSE:  
DETROIT CARS  
POSTBOKS 2136, SANDESUND  
1701 SARPSBORG, NORGE

BAKSIDEN

### TERMINLISTE

ONSDAG 12. FEB: MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
TIRSDAG 18. FEB: STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
MANDAG 24. FEB: AVISMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
ONSDAG 5. MARS: MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
LØRDAG 8. MARS: TEATER TUR  
TIRSDAG 12. MARS: STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30

**DEADLINE NESTE KLUBBAVIS ONSDAG 19. FEB!**



**KLUBBENS ADRESSE: VARTEIGGT. 31 TLF. 69 15 05 00**

FORMANN: TORMOD MAGELSEN 69 16 82 24 HOVEDSTYRE

VISEFORMANN: JAN ERIK BERGDAL 69 16 59 89 BOK\VERKTØY, HOVEDSTYRE

SEKRETÆR: UNNI BLAKKESTAD 69 14 61 17, HOVEDSTYRE, FESTKOMITE, 1. MAIKOMITE

KASSERER: INGAR KARLSEN 69 14 57 32,

HJELPESEKR.: STEIN SPETAAS 69 15 68 37,

STYREMEDLEM: VIDAR EL VESTAD 69 16 67 59, BOK\VERKTØY, AVISKOMITE

STYREMEDLEM: JON LØVÅSEN 69 16 53 11, AVISKOMITE

STYREMEDLEM: VIGDIS SCHNELL LARSEN, 69 27 33 80, HUSKOMITE

STYREMEDLEM: BJØRN JOHANNESSEN, 96 16 70 54, AVISKOMITE

VARAMEDLEM: TERJE EKEBERG, 6934 82 10, AVISKOMITE

VARAMEDLEM: STIAN FRØDRIKSEN, 69 16 67 90, AVISKOMITE

VARAMEDLEM: GRETHE W. NORD, 69 14 00 75, AVISKOMITE