

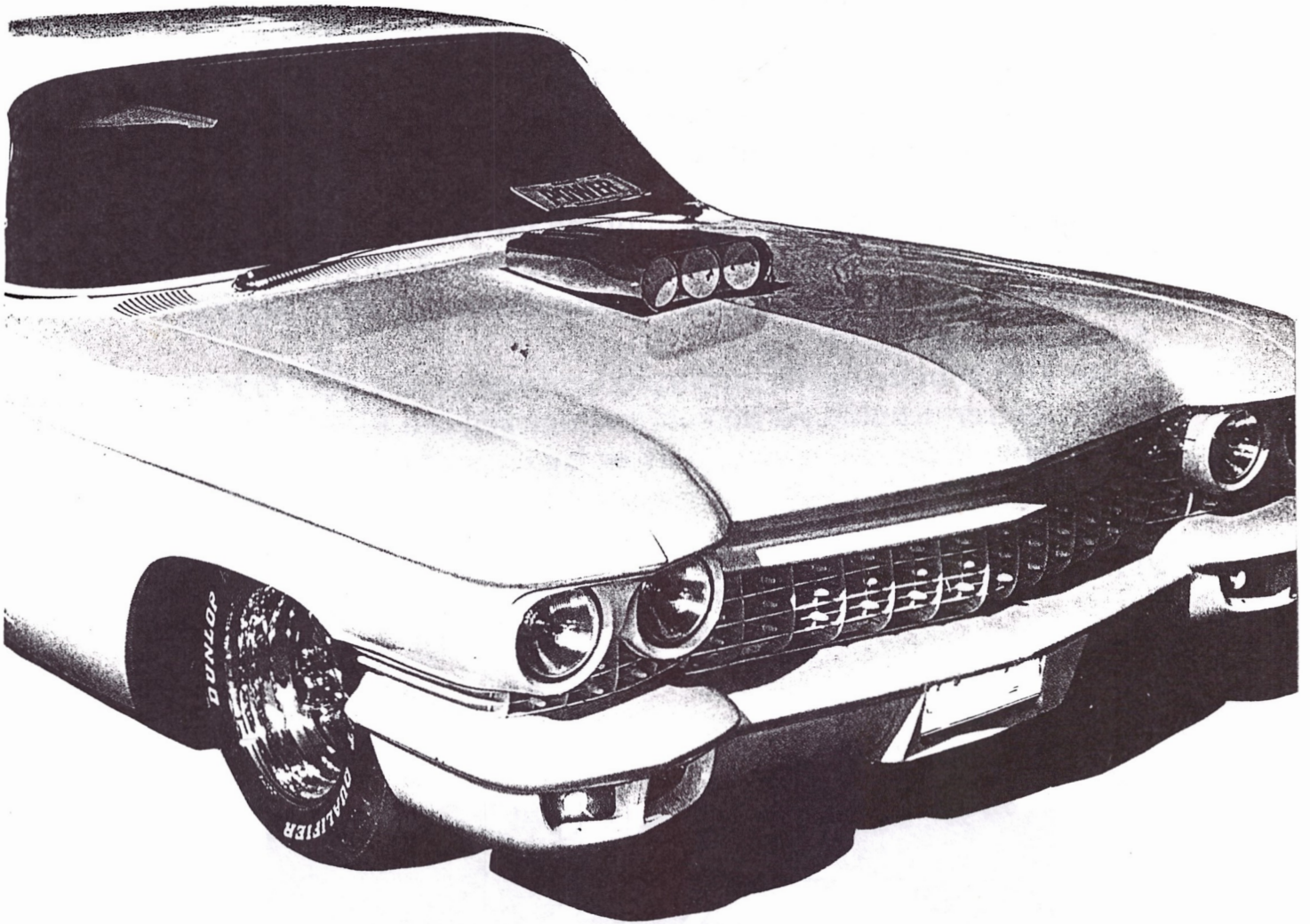
# CRUZI NEWS

---

---



Medlemsblad for Detroit Cars  
Nr 2 Februar 1998



Klubblokale  
Varteiggt 31  
Tlf 69 15 05 500

Member of AMCAR



## *Formannen har ordet!*

Nå er valget over, og som dere sikkert vet, ble det altså min tur til å overta formanns-vervet denne gang. Jeg har ligget søvnløs mang en natt i det siste, og grublet på hvordan dette her skal gå.

Vi har allerede hatt vårt første styremøte, og med en så fin gjeng, tror jeg det blir bra.

Vinteren har kommet for fullt, og det er lett å drømme seg bort til sol og sommer. Derfor er det vel på tide med et aldri så lite "Beach-party" igjen. For å få det like vellykket som forrige gang, må vi ha hjelp av medlemmene til å tømme lokalet for møbler. Dette kommer vi tilbake til på medlemsmøtet.

Ellers er det 1. Mai som blir gjennomgangs-tema de neste månedene. 1997 ble et rekord-år. Er vi heldige, kan vi få et like bra arrangement i 1998 også.

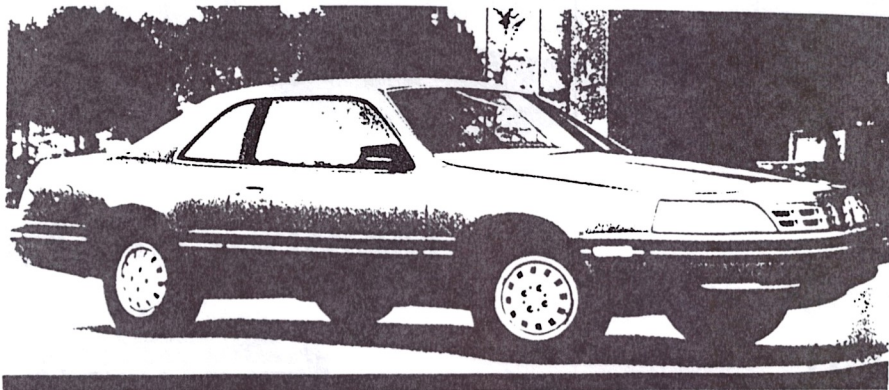
Vi skal prøve å gjøre medlems-møtene litt mer spennende. Så på neste møte får vi besøk av en som har greie på bilstereo. Det er sikkert mange som er i tvil om hva de skal velge av utstyr til "grom-bilen" sin.

Vi har 165 senior- og 45 juniormedlemmer pr. 31.12.97. Målet er jo at vi klarer å holde på de som melder seg inn i klubben.

Om vi lykkes, får tiden vise. Selv er jeg en stor optimist.

Vi sees!

*Unni*



# DETROIT CARS

INNBYR

TIL

MEDLEMSMØTE

ONSDAG 11. FEBRUAR 1998  
KL. 18.30 PÅ KLUBBLOKALET  
I VARTEIGGATA

SAKER:

ANKOMMET POST/ BLADER

ØSTFOLDMØNSTRINGEN 1998

TEATERTUR

SAMARBEID MED GLENG

REGNSKAP 1997

EVENTUELLT

Vi får besøk av "Nicke" fra GMJ, Svinesund som skal snakke litt om bilstereo  
Kanskje vi får tid til å se en videofilm også.

## MEDLEMSMØTE 14. JANUAR, ÅRSMØTE 1998

Hele 38 medlemmer hadde møtt fram denne gang.

Tormod åpnet med litt informasjon vedrørende valget. Styret og Valgkomiteen hadde møte mandag 12/1 vedrørende problemer med å få til et styret.

Dette løste seg ved at Unni, som var sittende sekretær stilte som formann. Henrik var da villig til å stille som viseformann. Grete tok over som sekretær, og Jan Erik gikk inn som hjelpesekretær. Vigdis, som satt som styremedlem tok over kasserer jobben. Derfor vil vi velge en ekstra styremedlem, som vil sitte 1 år isteden for Vigdis.

Ingen hadde noen innvendinger til dette.

Juletefest vil bli avholdt 18. Januar på fylkeshuset.

### Årsmøte

Jon Grasto ble valgt til ordstyrer.

Årsberetningen ble opplest og vedtatt med noen rettelser.

Regnskap og budsjett er ennå ikke klart, men Jan Erik Bergdal gikk i gjennom nøkkeltall fra regnskapet da Ingar Karlsen var fraværende.

### Valg

Styret for 1998 vil bestå av

Formann	Unni Blakkestad
Viseformann	Henrik Pedersen
Sekretær	Grethe Nord
Kasserer	Vigdis Schnell-Larsen
Hjelpe sekretær	Jan Erik Bergdal
Styremedlem	Nina Karlsen
	Kenneth Noren
	Flemming Hein (1 år)
	Bjørn Johannesen (ikke på valg)
Varamedlemmer	Kenneth Solberg
	Geir Kristensen
	Arne Glomsrud

Tormod takket så for seg og det gamle styret.

Møtet ble avsluttet på vanlig måte med utlodding.

*Stein Spetaas*

# STYREMØTEREFERAT

TIL STEDE: INGAR, FLEMMING, VIDAR, STEIN, JON, GRETHE, UNNI, KENNETH N, ARNE, VIGDIS, GEIR, KENNETH S og JANERIK

ÅRSBERETNING gjennomgått og godkjent.

REGNSKAPET ble gjennomgått av Ingar. Dette vil bli delt ut til interesserte på neste medlemsmøte.

DISKOTEKANLEGGET ble diskutert. Ingar som er radio/tv-repratør av utdannelse mente at ved å bytte noen enkle komponenter, vil anlegget være oppgradert. Det vil også bli undersøkt om muligheten å skaffe en enkel liten miksepult, slik at de to cd-spillerne vi bruker til discotekanlegget også kan kobles til anlegget som står fast på klubben. Dermed kan vi bruke dette anlegget når det er fest på lokalet.

KOMITEVALG:

BOK/VERKTØY: JAN ERIK BERGDAL, VIDAR ELVESTAD, INGAR KARLSEN

HUSKOMITE: NINA KARLSEN

FESTKOMITE: UNNI BLAKKESTAD

AVISKOMITE: REDAKTØR KENNETH NOREN

MEDARBEIDERE I AVISKOMITEEN: JAN ERIK BERGDAL, KENNETH SOLBERG, GRETHE NORD, GEIR KRISTENSEN, ARNE GLOMSRUD.

1.MAI KOMITE: HENRIK PEDERSEN

En oversikt over hvem som blir i de forskjellige komiteene vil bli offentliggjort i klubbavisa når de blir fyllt opp.

MOONEYES: Det ble vedtatt å ta en felles bestilling fra MOON. Bestillingen blir en non-profitt ordre. Klubbens visa-kort vil bli benyttet, og de som bestiller betaler når varene har kommet. Bestillingen blir sendt etter neste møte. Se eget skriv i avisa.

BEACH-PARTY ble diskutert. Styret går inn for å arrangere Beach-party i samme stil som forrige gang. Det er bekymringer om lokalet er stort nok. Å arrangere en fest av denne typen på noe annet sted er ikke aktuelt. Konklusjonen ble å forsøke fest den 21.Februar. Se egen innbydelse i avisa.

TEATERTUR går som planlagt. Alle 40 bilettene til forestillingen "fast følge" på Dizzie-teateret er utsolgt. Dermed blir det busstur til Oslo Lørdag 28.Mars.

FEST for forrige års styre blir avholdt Lørdag 31.Januar

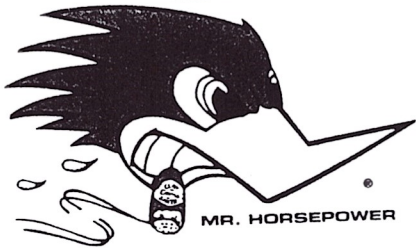
Jan Erik Bergdal



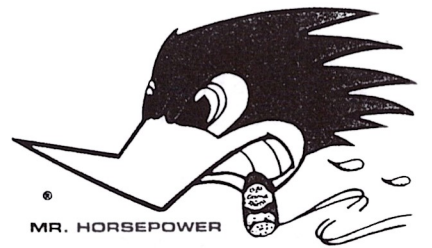
DETROIT CARS



GOES TO THE



**MOON**



Vel, ikke rent fysisk, men vi har tenkt å ta en felles bestilling fra det legendariske firmaet i California.

Moon var store på Hot-Rod parts lenge før noen hadde hørt om Boyds eller Duce Factory.

Det er vel kanskje ikke så mange i klubben som trenger Hot-Rod parts, men ved å ta en kikk i katalogen, så er det ikke umulig at T-skjorter, gensere og andre ting kan virke lokkende. Fristende for oss som er "lost in the 50's".

Regn med å gange us-dollar prisen med ca. 13 før du får prisen i norske kroner.

Hvorfor 13, dollar'n står jo i ca syv og enhalv?.

Jo, fordi det er ekspedisjonsgebyr, frakt, moms, toll tollgebyr og oppkravsgebyr, og da tror vi at dollar'n kommer opp i ca 13.

Dette er et non-profitt tiltak fra klubben.

På klubblokalet ligger katalogen fra MOON + bestillingskuponger.

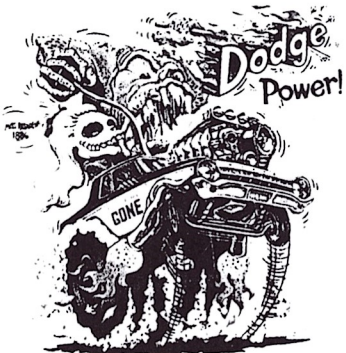
Betales når varene kommer.

Bestillingen sendes etter neste medlemsmøte.

Regn med ca 6 ukers leveringstid.

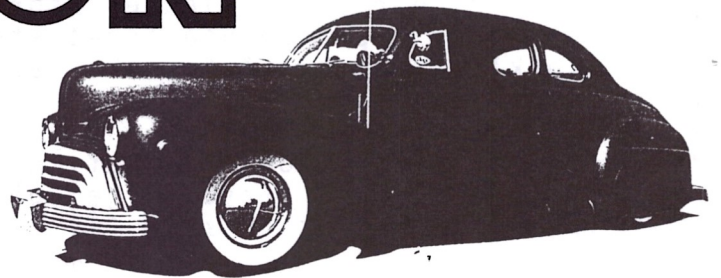
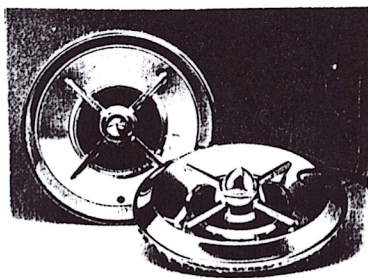
JOIN THE MOON GANG!!!

Jan Erik



**MOON**

**KOOL**  
ACCESSORIES

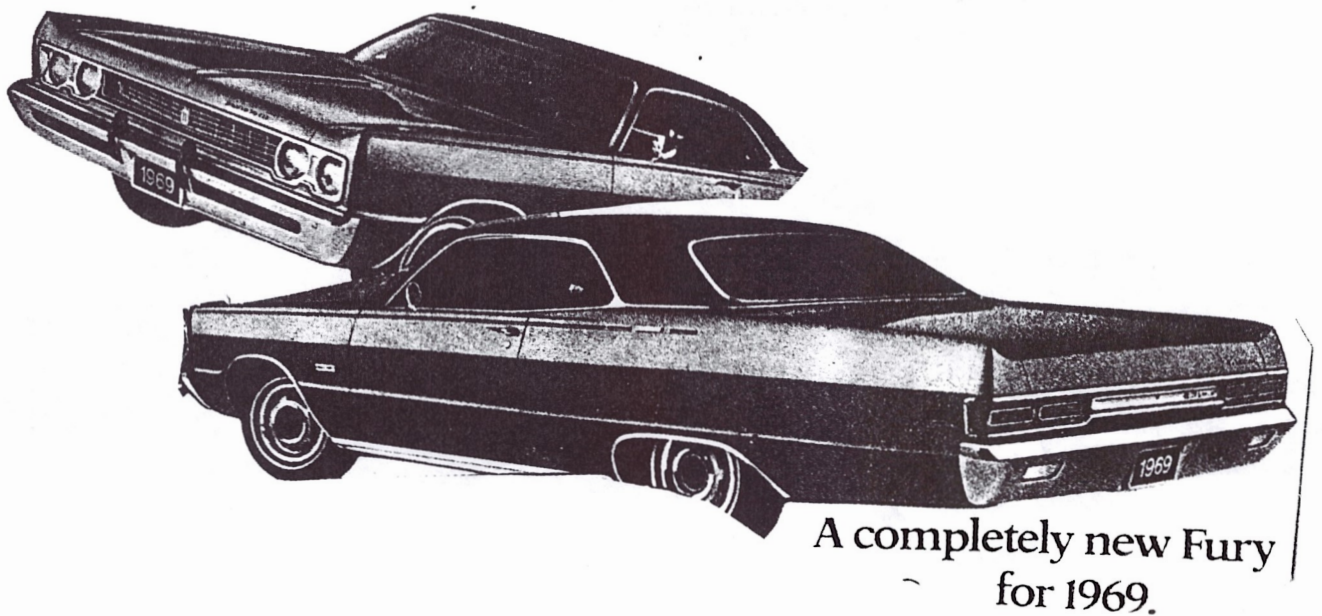


**VOOM**

# NYE MEDLEMMER :

**Christer Hall** bor i Smørbukkveien i Sarpsborg og jobber sammens med Jon Løvåsen på Sarpsborg bryggeri. Christer har skrevet kontrakt på en **1969 PLYMOUTH SPORT FURY** den er i Canada, og hvis alt er i orden er det meningen at bilen skal komme hit i april eller mai måned. Bilen har hatt bare en eier og ser bra ut på de bildene Christer har sett av den og stort mer vet han enda ikke om bilen.

Vi ønsker Christer velkommen som medlem og håper bilkjøpet går i orden.



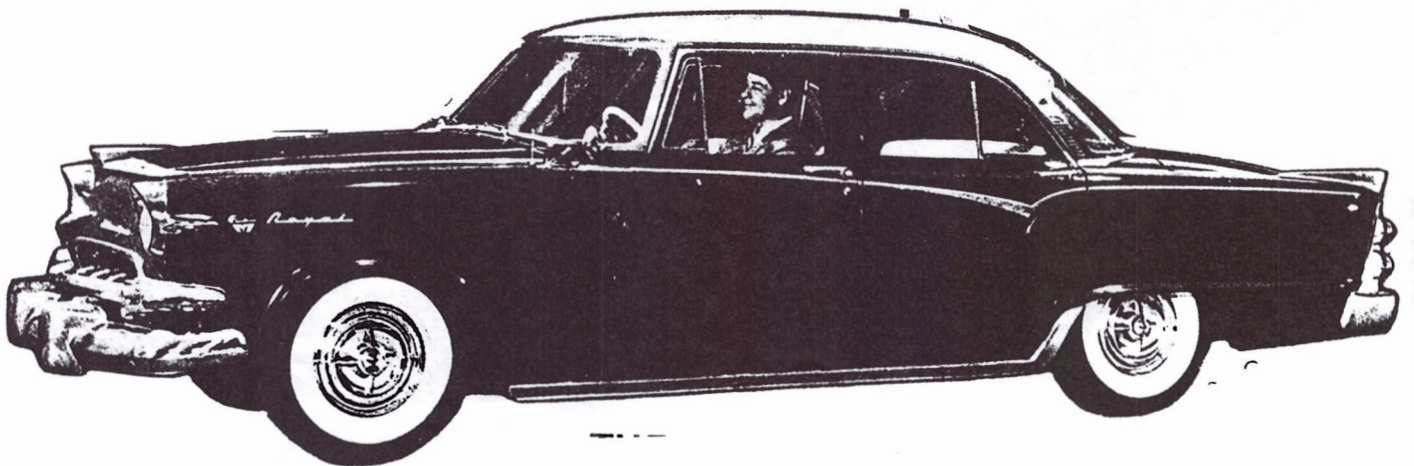
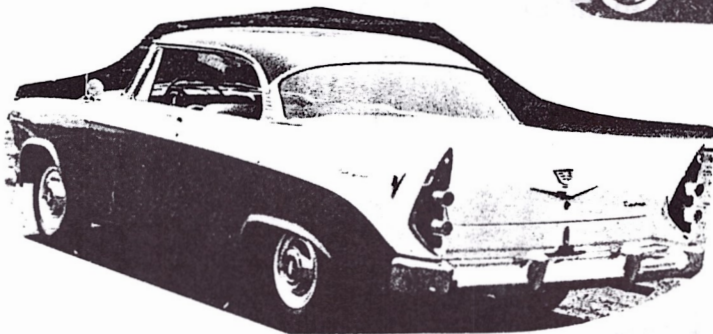
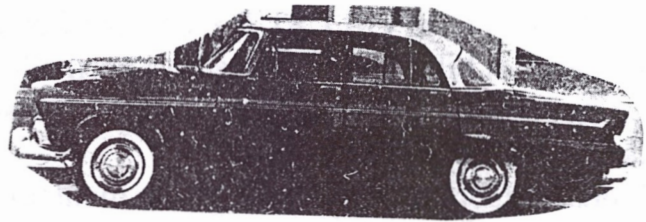
A completely new Fury  
for 1969.

**STEIN E. TVETER** bor i Kalaveien på Borgenhaugen og han var medlem i Detroit Cars før i 1990, 1991 og 1992. Han er eier av 4 ulike amcars, det er en rød og svart **1955 PLYMOUTH BELVEDERE 4 DØRS SEDAN**, bilen har en 260 cid motor og Powerflite automat bilen er original og har ikke noe ekstra utstyr bilen har han hatt siden 1993 og den er i bruksstand og har registreringsnummer I - 1955.

Han har tre ulike **DODGE'ER EN 1955 CUSTOM ROYAL LANCER 2 DØRS HARDTOPP**, med 270 Hemi og Powerflite automat dette er et objekt, og en **1955 DODGE ROYAL LANCER 2 DØRS HARDTOPP** denne har 270 cid motor og 3 trinns manuell gearkasse dette er en delebil - begge disse bilene prøver han å selge ( stod i DC-børsen i januar nummeret ).

Og den 4. bilen er en hvit og lys blå **1956 CUSTOM ROYAL LANCER 2 DØRS HARDTOPP** med 315 cid motor og Powerflite automat. Denne bilen har han under reovering og håper på å få skilter på om ikke alt for lenge, men foreløpig er den demontert.

Vi ønsker Stein velkommen tilbake.



*Grethe*

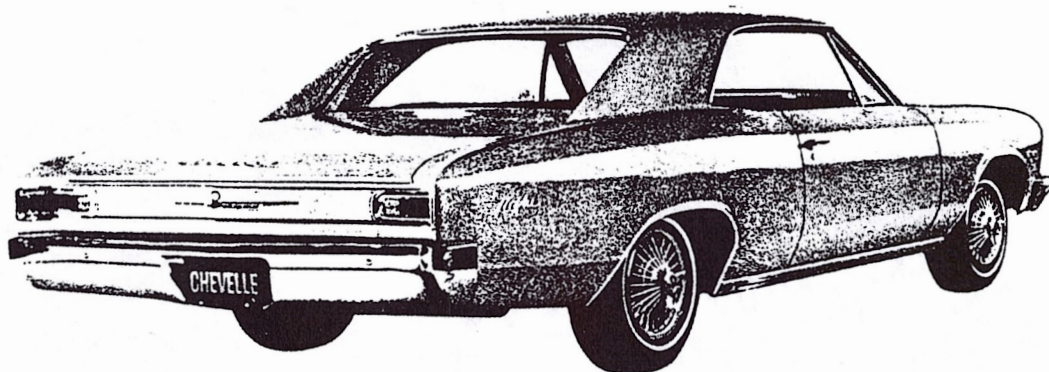


# KJØPT & SOLGT

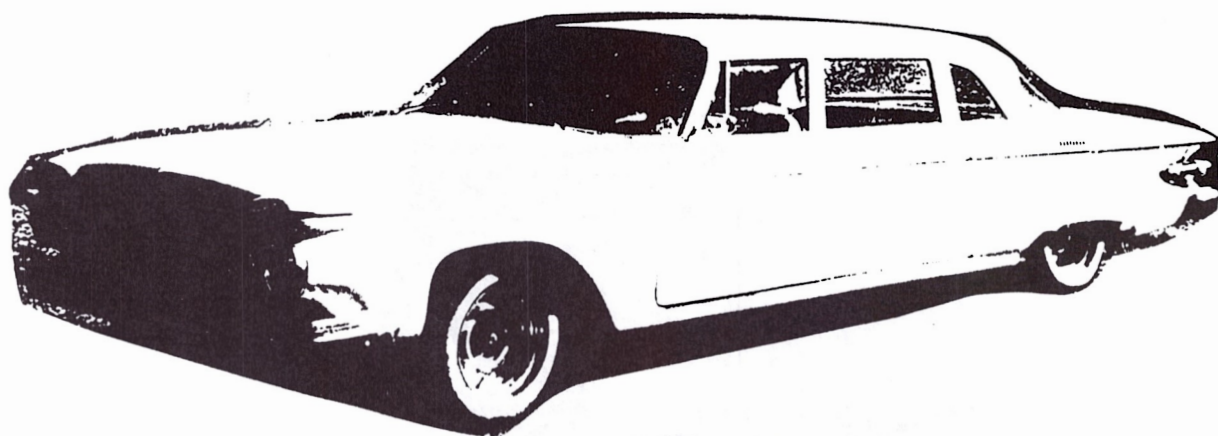
Nytt år og ny redaksjon. Fra og med nå er det jeg som skal ta meg av presentasjon av nye biler i klubben. I tillegg skal det lages nekrolog over solgte biler. SÅ - Skjer det utskiftninger i bilparken din, så er det din plikt å gi beskjed til undertegnede. Du kan ikke bli sur for at den nye bilen du har kjøpt ikke står omtalt i avisa hvis jeg ikke får beskjed.

Jan Erik Bergdal 69165989

Jeg begynner med å beklage at det ble brukt feil bilde i forrige klubbavis på Henning Blombergs nye bil. Chevellen er en Sport Coupe og ikke en Sport Sedan som var avbildet. Hvis vi i tillegg nevner at bilen har fått nye 16" American Racing felger, så melder du deg ikke ut vel? Jeb



Her for en tid tilbake ble det skrevet at Flemming & co's 1961 Plymouth Belveder limo ble solgt. Det som ikke ble nevnt var at bilen gikk til et annet medlem i klubben, nemlig Morgan Iversen. Morgan er som regel å observere i en svart niogfemti Impala. Morgan som er bosatt i Greåkerdalen, har fått seg en bil som så vidt strekker seg over 6 meter. Bilen er utstyrt med nyere 318 og automat. Dessuten finnes servo styring og brems. Gratulerer med utvidet bilpark. Jeb



# KJØPT & SOLGT

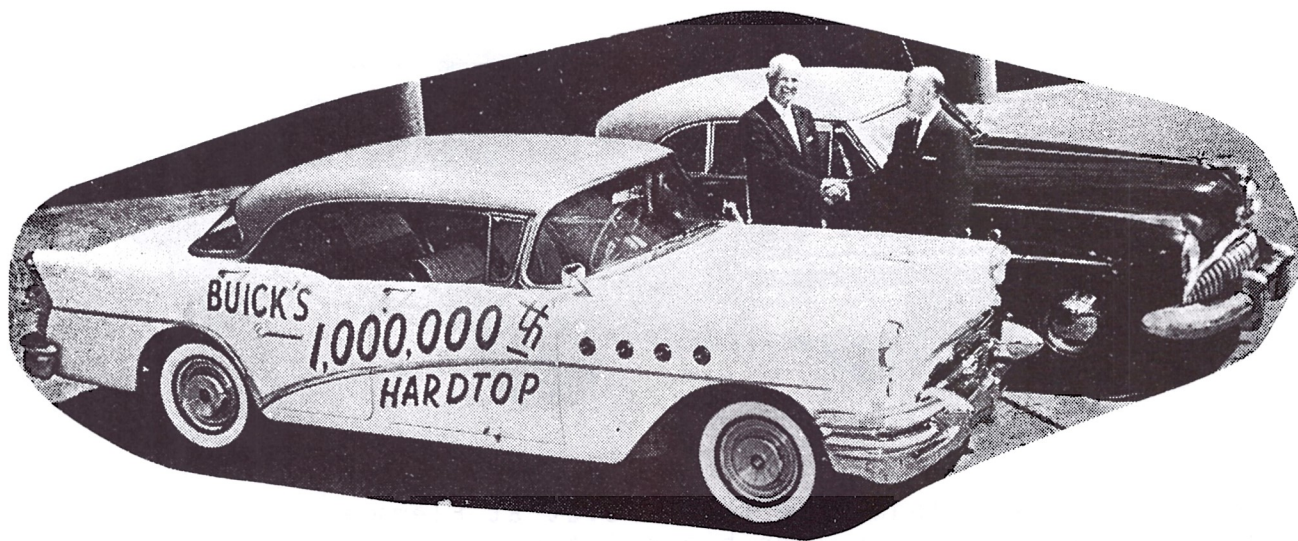
TOR ARNE KOPPEGODT har solgt sin '53 Chevy. Bilen havnet i Skjeberg hos broder'n til Geir Johansen. Det er vel ikke noen umulighet at den gjenintreder i klubben.

I stedet har Tor Arne kjøpt Buick igjen. Mannen har ikke helt vært helt seg selv etter at han solgte sin '55 Special coupe til Kenneth Norèn i november 1996.

Bilen Tor Arne har fått tak i nå, er Norges Buick-guru Knut Byklums 1955 Buick Century 4dHT. Denne bilen har vært i Byklum's eie siden 1971, og var hans første bil. Bilen er svart og er utsyrt med 322 V8 og Dynaflo automat. Av utstyr utenom standard er el. vinduer og 6-veis sete. Servo styring og bremses er også utstyr som første eier bestilte bilen med. I tillegg er vindene farget. 1955 var det første året med 4-dørs hardtop. Century var den mest eksklusive modellen på den korteste hjulbasen.

Vi gratulerer med "ny" bil, og håper at du nå har kommet til deg selv etter oppholdet i Chevy'n.

Jeb

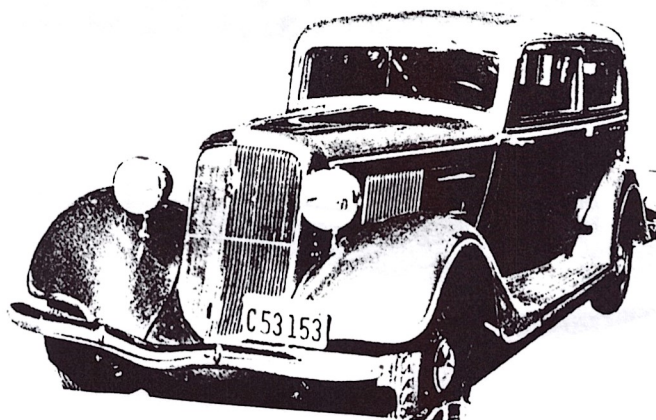


JON GRASTO, mannen som har biler nok til å starte sin egen amcar-klubb, har kjøpt seg en til. Denne er av eldre årgang enn hva som er vanlig der i gården. Denne gangen ble det et Mopar-produkt. Plymouth 2 DOOR SEDAN SPECIAL FRA 1934. Bilen kom til Arendal fra San Fransisco i 1938. Bilen har stått nedplukket siden 1978.

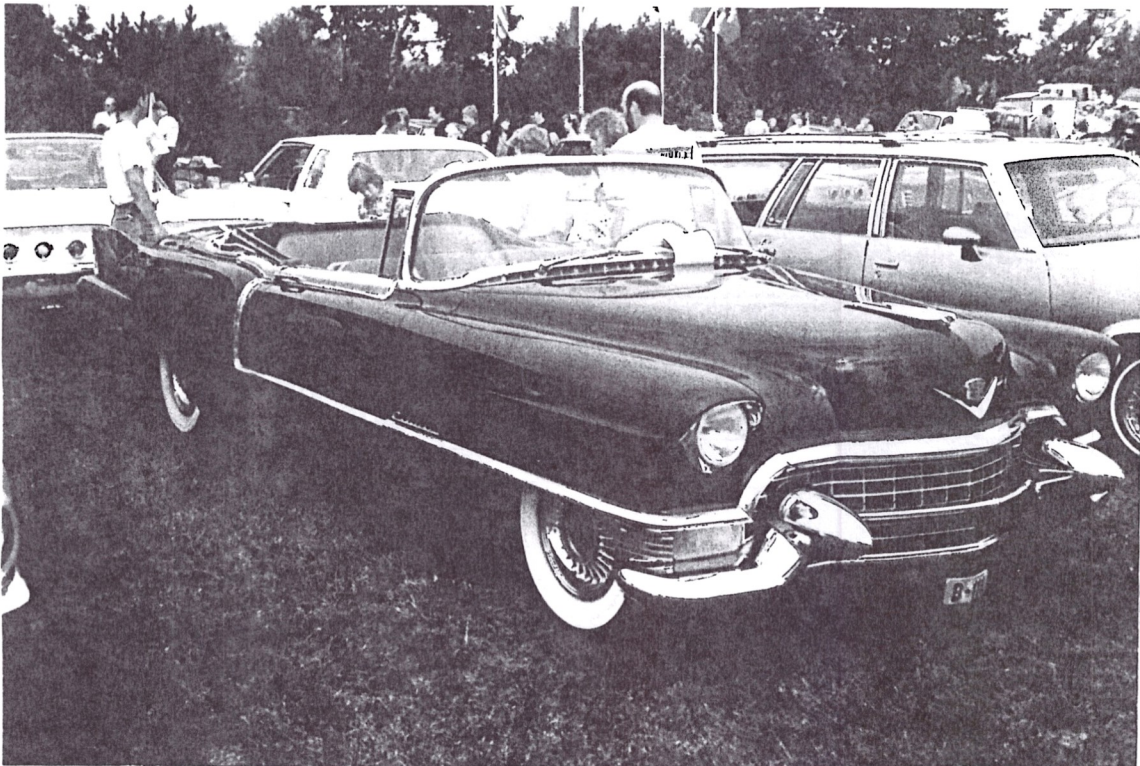
Bilen er ikke noen tradisjonell Grasto-bil, da den er en "plain-jane" eller fri for utstyr som det heter på godt norsk.

Kun 12 497 eksemplarer er laget. Hvilke planer Jon har videre for sitt nyinnkjøpte kjøretøy er uvisst. Vi gratulere.

Jeb



Tom Karstensens bil har alt utstyr og har 331 cid motor og Hydramatic gearkasse. Tom fikk bilen fra California i 1986 hvor den hadde gått litt nord for San Francisco fra tidlig på 1970 tallet. Bilen var i utrolig dårlig stand da den kom hit Tom hadde ikke sett den ( han hadde vært i California litt tidligere for å se etter bil uten å finne akkurat denne og fikk den sendt hjem i følge med andre biler ) og ble rådet av andre til å kvitte seg med den, men han var bestemt på at denne bilen skulle han ha. Tom har sveiset rust, overhølet motor og gearkasse, sydd nytt interiør det var originalt rødt mens det nå er rødt og hvitt. Han har lakkert den bilen var sølv metallic for deretter å bli gul og nå er den omlakkert til svart, caben er også ny og den var original også svart. Tom har etter hvert kostet litt på bilen for hvert år. Bilens registreringsnummer er B – 111.



Chevrolet hadde salgsrekord på totalt 1.704.667 produserte biler og toppet listen over solgte biler.

Hvis Chevrolet noen gang har hatt sitt år så var det dette. Ikke bare kom en helt ny bil på markedet, men også en ny forbedret og kraftigere toppventilerte V8. Dette var 265 cid som hadde kompresjonsforhold på 8:1 dette ga 162 hk ved 4400 RPM ( omdreining ) i standard form, ved et tillegg på \$95 kunne en få "Plus - Power" og dette økte hestekreftene til 180 ved 4600 RPM.

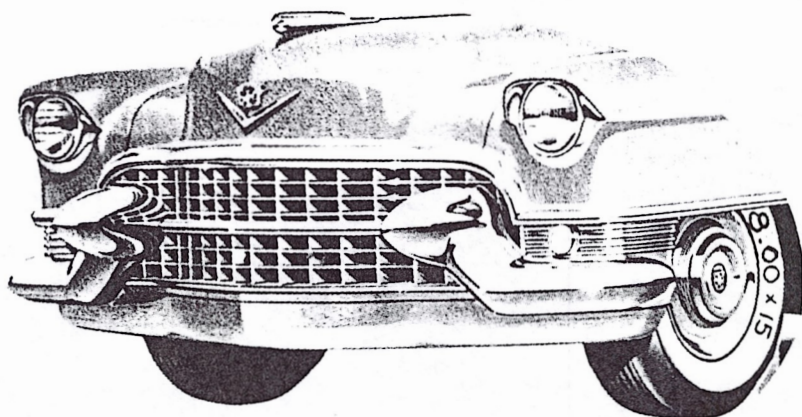
Samme motor var i Corvette , men her var "Plus – power" standard og det var tatt ut flere hestekrefter ved å sette på 4 portet forgasser og dobbelt eksosanlegg og det ga her 195 hk ved 5000 RPM.

Også 2 av de 6 sylindrede motorene var forbedret med litt flere hk enn før. Motorene hadde nytt kjøle og smøresystem, pluss andre mindre forbedringer.

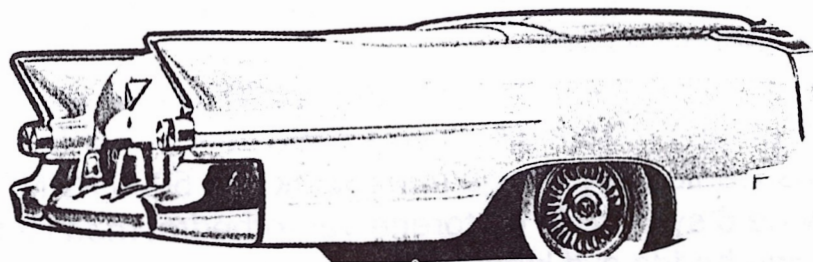
# I ÅRET 1955 BLE...

Vi fortsetter med bilene fra 1955, og som dere ser på nye medlemmer har Stein E. Tveter 2 Dodger en Royal Lancer og Custom Royal Lancer og han har også en Plymouth Belvedere disse kommer da i tillegg til de jeg har skrevet om – Kenneth Noreen's Buick Spezial Riviera Coupe og Erik Bruno Eriksens Oldsmobile 88 Holiday Coupe, og de andre som er Tom E. Karstensens Cadillac Eldorado sport conv, Frode Fosby Olsen's Chevrolet Ble Air og Raymond Bergeruds Ford Brannbil.

Vi tar Cadillacen først og her satte de en salgsrekord på 140.777 biler totalt og gjorde en 10. Plass på listen over flest solgte biler. Her var 62-serien den som solgte flest med 45.300 biler, og den annonserte stort med en ny eggformet grill.



Fra 1955 og oppover begynte Eldorado med større hjulåpninger og en ny utforming av halefinnene denne var skarpere og spissere over/rundt baklysene, de andre seriene fortsatte med Cadillac's smalere baklys - og halefinne design. Motoren var fortsatt 331 cid, men ved hjelp av 2 fireports forgassere fikk den nå 270 hestekrefter. Eldorado's forgylte emblem og spesielle lister skilte den enda mer ut fra de billigere modellene. Bilen kostet \$ 6.286 ny og det ble solgt i alt 3.950 convertables.

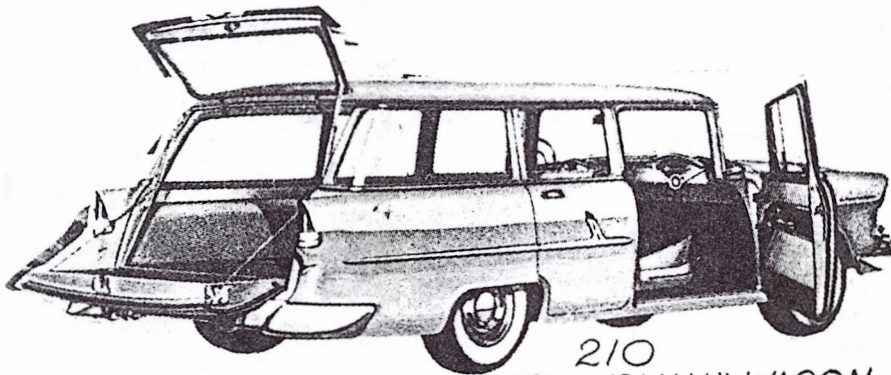


Ny design 2,5 tommers lavere bil og 6 tommers lavere stasjonsvogn, nå begynte det som var Chevrolet's nye tidsepoke med "moderne biler" og dette varte til slutten av 1957.

Et av de andre store forandringene for Chevrolet dette året var at årets modeller hadde 12 volts elektrisk anlegg. Det var kun noen få Corvette med 6 sylindret motor som fortsatt kom ut med 6 volts elektrisk anlegg. Nytt ekstra utstyr var også overdrive som kunne kobles på V8 og den største 6'ern.

I mars 1955 kom Chevrolet's andre serie med lastebiler og disse kom ut kun med bare 6 sylindrede motorer.

Prisene dette året var \$100 lavere pris for biler med 6er  
\$ 92 ekstra for servo styring  
\$ 38 ekstra for servo bremses  
\$178 ekstra for power glide  
\$108 ekstra for overdrive.



Frode Fosby Olsen's bil en 2 dørs Chevrolet Ble Air, var nr.2 av mest solgte hardtopp det var bare 4 dørs Ble Air som solgte flere. Dette året foretrakk kjøpere biltyper som gikk saktere framfor de mer sportslige. Denne modellen ble produsert i 168.313 eksemplarer og kostet \$ 1.987 og veide 3.125 pound. Dette var den eneste i Bel Air serien som hadde en basis pris under \$ 2.000, og det var eneste av Chevrolet's modeller som kom ut med fender skirt.

I Frode sin bil sitter det nå en 350 cid motor og han vet at for en 2 – 3 år siden var det en stor motor der så han lurer på om den kanskje har vært brukt til drag racing, men vet ikke. Bilen har TH 350 gearkasse, servo styring og servo bremses og det er satt inn Buick tiltratt. Frode kjøpte bilen på Kløfta dagen før skjærtorsdag i 1997, og da hadde bilens forrige eier sveiset og senket karosseriet, fjernet lister, gjort om hjulhusene bak og satt på 10 bolt bakaksel og Camaro forstilling med skivebremser. Den var også nylakkert og Frode fikk med de lister som skulle brukes pluss litt ekstra, lykter, vindusglass, men ikke noe interiør det. Innvendig har Frode satt i Recaro stoler og dekkene er 205x50x15 framme og 295x50x15 bak. Bilen er gammel norskregistrert og registreringsnummeret er Z – 7210. Bilen er nå grønn, men var originalt enten helt rød eller rød og hvit dette er noe uklart.



Filmer som kom dette året var :

Billy Wilders «The Seven-Year Itch» med Marilyn Monroe

30.9.: Filmskuespilleren James Dean hadde suksess i filmene «Øst for Eden» og «Rotløs ungdom», og dør så i en bilulykke 30 september 24 år gammel og blir en kultfigur.

Walt Disney kom ut med ” Lady og Landstrykeren ”.

Vi ble ikke ferdig med 1955 nå heller og fortsetter i neste nummer.

*Hilsen Grethe*

# BILKARTOTEK FOR DETROIT CARS

1975	AMC	GREMLIN	KJELL INGAR OLSEN
1955	BUICK	SPECIAL RIVIERA COUPE	KENNETH NOREN
1957	BUICK	SPECIAL SER 40 CONV	ERVIN WOGOWITCH
1965	BUICK	WILDCAT CONV.	CATO JANSEN
1965	BUICK	WILDCAT CONV.	VIGDIS SCHNELL-LARSEN
1966	BUICK	SKYLARK 4DHT	KNUT KRISTIANSEN
1972	BUICK	LE SABRE 2DHT	SVEIN IVAR JENSEN
1973	BUICK	CENTURION CONV.	JOHNNY ØSTBY
1975	BUICK	ELECTRA 225 LIMITED	GUNNAR THON
1979	BUICK	CENTURY ST.V.	BJØRN JOHANNESSEN
1984	BUICK	REGAL LIMITED SEDAN	JOHN EDGAR HANSEN
1955	CADILLAC	ELDORADO SPORT CONV.	TOM E. KARSTENSEN
1956	CADILLAC	COUPE DE VILLE	TOR SANDAHL
1958	CADILLAC	SERIE 62 COUPE	NINA KARLSEN
1961	CADILLAC	COUPE DE VILLE	STEINAR JOHANSEN
1962	CADILLAC	SEDAN DE VILLE	STIG ANDRE TOMTA
1964	CADILLAC	DE VILLE CONVERTIBLE	JON GRASTO
1965	CADILLAC	ELDORADO BIARRITZ CONV.	BJØRNAR BLAKKESTAD
1967	CADILLAC	FLEETWOOD ELDORADO	JON GRASTO
1973	CADILLAC	ELDORADO CONVERTIBLE	TRULS WIDELL
1978	CADILLAC	ELDORADO BIARITZ	SVEIN MARIENLUND
1934	CHEVROLET	2D SEDAN	PETER ABRAHAMSON
1938	CHEVROLET	2D SEDAN	PETER ABRAHAMSON
1953	CHEVROLET	210 SEDAN	TOR A. KOPPEGODT
1955	CHEVROLET	BEL AIR	FRODE FOSBY OLSEN
1956	CHEVROLET	BEL AIR 2D SEDAN	GEIR JOHANNESSEN
1957	CHEVROLET	BEL AIR 2DHT	TRYGG HØIBERGET
1957	CHEVROLET	BEL AIR CONVERTIBLE	TERJE BERG
1959	CHEVROLET	IMPALA	MORGAN IVERSEN

25.01.98

<u>ÅRSMOD.</u>	<u>MERKE</u>	<u>MODELL</u>	<u>EIER</u>
1960	CHEVROLET	BISCAYNE 4D SEDAN	ARNE GLOMSRUD
1963	CHEVROLET	IMPALA	KENNETH SOLBERG
1964	CHEVROLET	CHEVELLE	SIGBJØRN LARSEN
1964	CHEVROLET	IMPALA SS 2DHT	RONNY NOREN
1965	CHEVROLET	CHEVELLE MALIBU 2 DHT	PÅL CHR. HASSELGREN
1965	CHEVROLET	CHEVELLE SS	PER-ERIK HELTORP
1966	CHEVROLET	CHEVELLE	THOMAS KARLSEN
1966	CHEVROLET	IMPALA SS 2DHT	CATO JANSEN
1966	CHEVROLET	MALIBU	HENNING BLOMBERG
1968	CHEVROLET	CORVETTE	GEIR JOHANNESSEN
1968	CHEVROLET	CORVETTE COUPE	LARS O. NILSEN
1973	CHEVROLET	CAPRICE CLASSIC 2DHT	JOHN SUNDBY
1974	CHEVROLET	MONTE CARLO	UNO ANDRE MØLLER
1975	CHEVROLET	CAPRICE CONV.	UNO STEEN
1975	CHEVROLET	MONZA HATCHBACK	KRISTEN STRØMSVÅG
1977	CHEVROLET	CAMARO LT	SIMON EKEDAL
1977	CHEVROLET	CAPRICE CLASSIC	GRETHE NORD
1977	CHEVROLET	IMPALA 4D SEDAN	NICOLAY EDVARDBEN
1978	CHEVROLET	CAMARO Z-28	FRODE AASERØD BERNDT
1979	CHEVROLET	CORVETTE	ANN KRISTIN FAULI
1980	CHEVROLET	MALIBU SPORT COUPE	ERIK BRUNO ERIKSEN
1986	CHEVROLET	CAPRICE CLASSIC BROUGHAM SEDAN	VIDAR TØNNESEN
1987	CHEVROLET	CAPRICE CLASSIC BROUGHAM LS	JØRN HARRIDSLEFF
1987	CHEVROLET	MONTE CARLO LS COUPE	JON GRASTO
1987	CHEVROLET	VAN	TERJE HÆREN
1988	CHEVROLET	C-1500 PICK UP	TROND VIDAR HEIBERG
1988	CHEVROLET	CAPRICE CLASSIC	HELGE JOHANSEN
1988	CHEVROLET	MONTE CARLO LS	JON GRASTO
1989	CHEVROLET	STARCRAFT MINIBUSS	KENT ERICHSEN

25.01.98



<u>ÅRSMOD.</u>	<u>MERKE</u>	<u>MODELL</u>	<u>EIER</u>
1991	CHEVROLET	K2500 SILVERADO	SVEN HILDING JOHANSEN
1997	CHEVROLET	EXPRESS VAN	RONNY MARCUSSEN
1977	CHRYSLER	MEW YORKER BROUGHAM 4DHT	EGIL BERGBY
1978	CHRYSLER	NEWPORT 4DHT	EGIL BERGBY
1992	CHRYSLER	SARATOGA	ERIK GJERLØW
1958	DE SOTO	FIRESWEEP SPORTSMAN 2DHT	BODIL HANSEN
1955	DODGE	CUSTOM ROYAL LANCER 2DHT	STEIN E. TVETER
1955	DODGE	ROYAL LANCER 2DHT	STEIN E. TVETER
1956	DODGE	CUSTIOM ROYAL LANCER 2DHT	STEIN E. TVETER
1964	DODGE	DART CAB.	HALVARD LYSAKER
1965	DODGE	CORONET 4D SEDAN	EGIL BERGBY
1965	DODGE	DART 4D SEDAN	FRANK ASBJØRNSEN
1966	DODGE	CHARGER	HARALD KJUUS
1968	DODGE	DART GTS CONV.	LARS STENE
1969	DODGE	CORONET SUPERBEE SIXPAC	GUTTORM FRISELL
1970	DODGE	DART CUSTOM GT	TOR JOHNNY HANSEN
1972	DODGE	DART SWINGER	GEIR KRISTENSEN
1979	DODGE	ASPEN SE	KENT CHARLES GERHARDT
1932	FORD	DELUXE FORDOR SEDAN	RENE SJØBERG
1937	FORD	STANDARD SEDAN	GEIR JOHANNESSEN
1954	FORD	CUSTOMLINE	VIDAR ELVESTAD
1955	FORD	620 BRANNBIL	RAYMOND BERGERUD
1956	FORD	FAIRLANE CROWN VICTORIA	VIDAR LUDVIGSEN
1957	FORD	FAIRLANE 2DHT	MORTEN WILHELMSEN
1957	FORD	FAIRLANE 500 VICTORIA CPE	STEIN SPETAAS
1957	FORD	THUNDERBIRD	PETTER WEBERG
1959	FORD	FAIRLANE 500 CLUB COUPE	KENT T. ANDERSEN
1960	FORD	FAIRLANE 500 4D SEDAN	PER GERHARDT
1961	FORD	COUNTRY SEDAN	INGAR KARLSEN

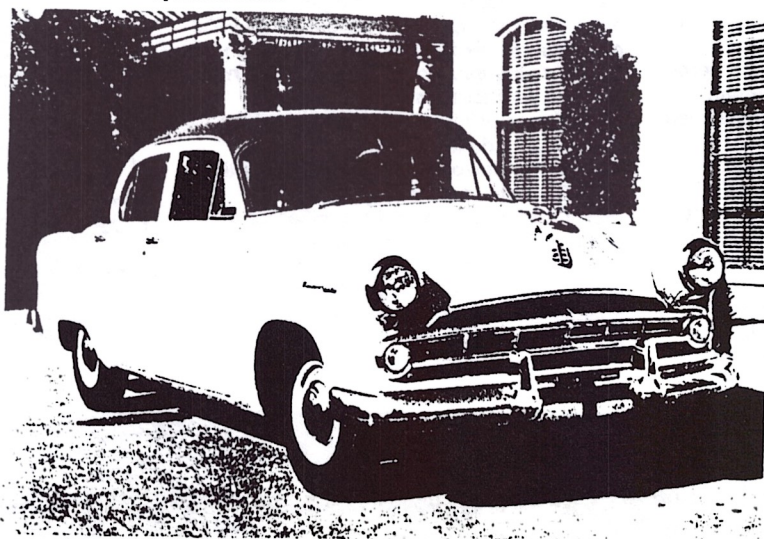
25.01.98

<u>ÅRSMOD.</u>	<u>MERKE</u>	<u>MODELL</u>	<u>EIER</u>
1962	FORD	COUNTRY SEDAN	EIVIND PAULSEN
1963	FORD	GALAXIE 500XL CONV.	ØYVIND MOE
1964	FORD	COUNTRY SEDAN	TERJE EKEBERG
1965	FORD	MUSTANG	FRODE SKARPNORD
1965	FORD	MUSTANG FASTBACK	JAN EGIL HOLTER
1967	FORD	FAIRLANE 500 GTA	TOMMY TRONSDEN
1970	FORD	MUSTANG COUPE	PER ÅGE BRENNE
1977	FORD	LTD II 2D	STEIN SPETAAS
1987	FORD	THUNDERBIRD LX	UNNI BLAKKESTAD
1990	FORD	ECONOLINE 250 CLUB WAGON	ANSGAR KRONSTAD
1992	FORD	TAURUS GL WAGON	SVEN HILDING JOHANSEN
1993	FORD	ECONOLINE 350	HALVARD LYSAKER
1993	FORD	ECONOLINE 350	HALVARD LYSAKER
1998	FORD	EXPLORER XLT 4X4	JON GRASTO
1980	GMC	SIERRA PICK-UP	SVEIN MARIENLUND
1949	LINCOLN	9EL CLUB COUPE 2D	OLE TRONSDEN
1947	MACK	EH TRUCK	NICOLAY EDVARSDEN
1957	MERCURY	MONTEREY CONV.	JOHN EDGAR HANSEN
1965	MERCURY	COMET CALIENTE CONV.	CATO JANSEN
1955	OLDSMOBILE	SUPER 88 HOLIDAY COUPE 2DHT	ERIK BRUNO ERIKSEN
1959	OLDSMOBILE	SUPER 88 HOLLIDAY COUPE	ROGER WILHELMSSEN
1960	OLDSMOBILE	88 CONV.	JAN OLAV EKEBERG
1968	OLDSMOBILE	CUTLASS HOLIDAY 442	MAGNAR BODUM
1971	OLDSMOBILE	CUTLASS 442	JON KRISTIANSEN
1971	OLDSMOBILE	VISTA CRUISER	LARS RINGDAL EDELL
1975	OLDSMOBILE	DELTA 88 CONV.	TOM JENSSON
1979	OLDSMOBILE	CUSTOM CRUISER WAGON	JAN F. GERHARDT
1980	OLDSMOBILE	CUSTOM CRUISER EST.WAGON 4D	JON LØVÅSEN
1981	OLDSMOBILE	CUTLASS CALAIS COUPE	LARS RINGDAL EDELL

25.01.98

<u>ÅRSMOD.</u>	<u>MERKE</u>	<u>MODELL</u>	<u>EIER</u>
1955	PLYMOUTH	BELVEDERE 4D SEDAN	STEIN E. TVETER
1961	PLYMOUTH	BELVEDERE LIMOUSIN	MORGAN IVERSEN
1965	PLYMOUTH	BARRACUDA 2DHT COUPE	JOHN EDGAR HANSEN
1967	PLYMOUTH	BELVEDERE I 4 D SEDAN	CARINE BRANDSRØD
1972	PLYMOUTH	VALIANT 4D SEDAN	CARINE BRANDSRØD
1975	PLYMOUTH	VALIANT SEDAN	HALVARD LYSAKER
1964	PONTIAC	CATALINA CONV.	LARS ÅGE RICHARDSEN
1966	PONTIAC	CATALINA CONV.	PER WILLY MATHISEN
1966	PONTIAC	LEMANS CONV.	HELEN NORDTUG
1967	PONTIAC	GRAND PRIX CONV.	JAN ERIK BERGDAL
1974	PONTIAC	TRANS AM	GJERMUND JANSEN
1977	PONTIAC	BONNEVILLE SEDAN	VIGDIS SCHNELL-LARSEN
1980	PONTIAC	GRAND LE MANS SAFARI	CARLOS SANCHES
1983	PONTIAC	TRANS AM	SVEN HILDING JOHANSEN
1963	RAMBLER	CLASSIC 660 ESTATE WAGON	TERJE BERG

Selling in an expanded and divided series, the Meadowbrook line made up the bottom end of the 1953 Dodge range. A medium priced entry was the Meadowbrook club coupe for six passengers. Available only with the 6-cylinder engine, selling for \$1,983 and weighing 3,085 pounds, the Meadowbrook club coupe combined big car luxury with all around economy. The chrome trim seen on this car was an optional extra.



25.01.98

# Bilpolitisk

Nr 1 - 98

INFORMASJON

Utgit av AMCAR Bilpolitisk Utvalg

## Bilavgiftene går ned!

### Seier for AMCAR Bilpolitisk Utvalg

Med den nye Kristelig Folkeparti-Venstre-Senterparti-regjeringen med statsminister Kjell Magne Bondevik i spissen var grunnlaget lagt for at høstens budsjettoppgjør skulle bli mer enn spennende. Regjeringen består av enkeltpartier som kraftig har signalisert at de ønsker forandringer i det norske samfunnet.

For bilbransjen knyttet det seg ekstra stor spenning til om Jagland-regjeringens "avskjedspakke" i form av økte bilavgifter og nye kjøretøydefinisjoner ville bestå. Forslaget om å fjerne kombi- og varebilene som egen avgiftsgruppe var tung å svelge for mange. Flere følte nok at dette var et drastisk skritt i feil retning, og hadde vondt for å tro at den nye Bondevik-regjeringen ville la det passere. I VG uttalte adm.dir. Arne Berg i Møller US Import at "Jeg tror Bondevik-regjeringen vil ha vanskeligheter med å gå med på dette".

Når det gjelder norske bilavgifter er imidlertid intet umulig, og Jaglands forslag passerte Bondevik-regjeringen uten anmerkninger. Glemte var uttalelser i AMCAR, Motor og Bil & Veiforum samt egne politiske målsetninger som familieprofil, miljøhensyn og trafikksikkerhet.

For å få årets statsbudsjett i havn måtte imidlertid flere partier involveres. Arbeiderpartiet hadde ikke mer å tilføye enn å vise til sitt eget budsjettforslag, så da var forhandlinger med Høyre og Fremskrittspartiet veien å gå.

Fremskrittspartiets nyalgte stortingsrepresentant fra Nordland, Kenneth Svendsen, fikk i oppdrag å lede FrP's forhandlinger med Bondevik-regjeringen vedrørende bilavgiftene. Som distriktpolitiker med god kunnskap om hvordan Stortingets politikk slår ut på lokalplan var han spesielt opptatt av bilavgiftene. Fra sitt eget lokalmiljø er Kenneth Svendsen godt kjent med hvordan de høye norske bilavgiftene påvirker folks valg av bil. 10-15 år gamle biler kjennetegner trafikkbildet, og sett i forhold til miljø og sikkerhet er vel det mest moderne på

disse bilene at enkelte av dem har servostyring. Fremskrittspartiet forhandlet seg frem til en reduksjon i bilavgiftene på 350 millioner kroner. Nå var spørsmålet hvor kuttene skulle komme. Formann i AMCAR Bilpolitisk Utvalg, Terje G. Aasen, ble konsultert, og han var klinkende klar: Verdigravtjenen må fjernes. Den bringer ikke mer enn 40-50 millioner inn i statskassen, og er en ren misunnelsesavgift. Videre må progresjonen dempes, og innenfor de rammene som er forhandlet frem er det mest naturlig i første omgang å ta reduksjonen på vektavgiften. Dette syntes Fremskrittspartiets forhandlingsutvalg hørtes fornøftig ut, og slik ble dette deres krav mht. bilavgiftene.

I pressen noen dager senere kunne man lese overskrifter som "Kombibilen reddet - biler blir billigere" (Aftenposten 19.11), "Prisfall på nye biler" (Dagbladet 20.11), "Du slipper kombi-sjokk" (VG 20.11). Prisreduksjonen utgjør 5-15.000 kroner på biler i 2-400.000 kroners klassen, og noe mer for tradisjonelt dyrere biler.

AMCAR Bilpolitisk Utvalg ser dette som en stor seier i forhold til de stadig økende bilavgiftene. AMCAR Bilpolitisk Utvalg forventer imidlertid at dette bare er første skritt på veien mot å få "normale" forhold for norske bilkjøpere, dvs. et prisnivå på bil på linje med det øvrige Europa. Fremdeles er progresjonen i det norske avgiftssystemet et kjempeproblem og hindrer norske bilkjøpere i å kjøpe en ny, trafikksikker og miljøvennlig bil. Nordmenn gjør fremdeles avgiftsmotiverte fremfor behovsrelaterte bilkjøp.

Den store bilpolitiske kampanjen som AMCAR Bilpolitisk Utvalg kjørte før valget har gitt resultater. Oppfordringen til velgerne om å gjøre et bilpolitisk valg basert på miljø og sikkerhet ble fulgt av mange, og som en følge av valgresultatet kommer det nå nye signaler fra Stortinget.

Det finnes politiske partier som tar bilavgiftene og de konsekvensene disse medfører på alvor. Og det er i grevens tid. Et nylig vedtak på Stortinget åpner for muligheten til bl.a. å bruke avgifter for å tvinge folk over på piggfrie dekk. Med en ti år gammel bilpark er både ABS og tractionkontroll ukjent for de fleste, for ikke å snakke om sikkerhetskarosseri dersom uhellet skulle være ute...

**Uten de riktige menneskene ved roret blir du lurt trill rundt.**

**Uten de riktige menneskene ved roret blir du knust.**

**Uten de riktige menneskene ved roret blir du flådd.**

Pris i Norge: 828.000  
NETTAV AVGIFTER: 974.774

Pris i Norge: 828.000  
NETTAV AVGIFTER: 974.774

Pris i Norge: 828.000  
NETTAV AVGIFTER: 974.774

AMCAR

### Bilpolitisk Informasjon

Utgit av AMCAR Bilpolitisk Utvalg  
P.O.Box 6006  
7003 Trondheim  
Telefon: 72 89 60 00  
Telefax: 72 89 60 20  
E-Mail: amcar@amcar.no

Redaktør: Morten Andersen  
Utvalgets formann: Terje G. Aasen  
Konsulenter: Stein Bromstad  
Dave Bates

Bilpolitisk Informasjon distribueres gratis til alle som ønsker det. Dersom du ønsker å komme på vår distribusjonsliste - gi oss beskjed straks!

**Samferdselsminister  
Odd Einar Dørum:**

**-"Ta bilpolitikken fra  
Finansdepartementet  
og plassér den i  
Samferdsels- og Miljø-  
departementet..."**

Venstres Odd Einar Dørum er ny samferdselsminister i Norge. Han er en erfaren politiker som med jevne mellomrom har kommet med harde utfall mot avgiftsnivået her til lands. Bilavgiftene er intet unntak. Kan Dørum bli samferdselsministeren som tar tak i problematikken med de høye norske bilavgiftene?

I mangel av et intervju med Dørum har vi valgt å hente frem endel bilrelaterte uttalelser han har kommet med. Dette er ikke årets valgflesk, men et utvalg av Dørums svar på AMCAR's bilpolitiske spørreundersøkelse i 1993:

..."Vi er ikke fornøyd med dagens avgiftssystem og ønsker at det skal fremme sikkerhet og miljø."

..."Videre foreslo Venstre allerede i 1989 å halvere kjøpsavgiftene og fjerne graderingen som går på importverdi. Vi vil til gjengjeld øke bensinprisen til ca. 9 kroner pr. liter."

..."Vi vil "ta" bilpolitikken fra Finansdepartementet og plassere den i Samferdsels- og Miljødepartementet. Det er dessverre korrekt at dagens politikk utelukkende er fiskal."

..."Ja, dagens bilavgifter bidrar bl.a. til å forverre miljøet."

..."Venstre forsvare absolutt ikke at en gjennomsnittlig norsk barnefamilie tvinges til å kjøre i utslitte, farlige og miljøfientlige biler. Derfor vil vi ha prisen ned på nye biler."

Dette er meget interessante uttalelser fra landets samferdselsminister. Nærmere maktens tinde enn Dørum er i dag kommer han vel neppe. Som øverste sjef for nettopp Samferdselsdepartementet burde han være riktig mann på riktig sted. Det er nok av utfordringer å ta fatt i. Avgiftssystemet og progresjonen i systemet sin innvirkning på bilparken i relasjon til miljø og sikkerhet bør være høyt prioritert.

Vil det bli Odd Einar Dørum som nå "tar" bilpolitikken fra Finansdepartementet og plasserer den hos Samferdselsdepartementet og Miljødepartementet hvor den vitterlig hører hjemme? Det aner oss at det kan bli litt av en drakamp mellom departementene.

Dørum har nok endel arbeid å gjøre i sitt eget parti for å forklare at nettopp bilavgiftene er en trussel mot miljøet. Isolert sett burde det være gode muligheter for positive endringer i bilavgiftspolitikken i.o.m. at også regjeringspartneren Kristelig Folkeparti har sammenfallende synspunkter. Med støtte fra Høyre og Frømskrittspartiet vil det være flertall i Stortinget for en sårt tiltrengt endring i bilavgiftene fra kjøp til bruk.

Samferdselsminister Odd Einar Dørums målsetting om en bensinpris på ca. 9 kroner literen er allerede nådd...

## Slik beregnes bilavgiftene i 1998:

<b>Vektavgift:</b> inntil 1150 kg <u>kr 23.16/kg</u>	neste 250 kg <u>kr 46.32/kg</u>	over 1.400 kg <u>kr 92.64/kg</u>	
<b>Avgift på motorvolum:</b> inntil 1.200 ccm <u>kr 7.05/ccm</u>	neste 600 ccm <u>kr 18.46/ccm</u>	neste 400 ccm <u>kr 43.41/ccm</u>	over 2.200 ccm <u>kr 52.54/ccm</u>
<b>Effektavgift:</b> inntil 65 kW <u>kr 92.23/kW</u>	neste 25 kW <u>kr 336.40/kW</u>	neste 40 kW <u>kr 673.01/kW</u>	over 130 kW <u>kr 1.139.07/kW</u>
23% merverdiavgift			

Som man ser har det oppsiktsvekkende skjedd at bilavgiftene i år har gått ned. Totalt er avgiftsreduksjonen på 350 millioner kroner, hvor fjerningen av verdiavgiften utgjør endel mens resten er reduksjon i vektavgiften. Nedgangen i satsene på vektavgiften utgjør 19 øre pr kg for første trinn, 38 øre pr kg for neste trinn og 76 øre pr kg for bilens vekt som overstiger 1400 kg.

Den årlige indeksreguleringen av avgiftene gjør at denne "spiser opp" endel av gevinsten som avgiftslettelsen gir, men det historiske har likevel skjedd at vektavgiften reelt går ned i hver sats.

- For avgiftsgruppe A (personbiler og varebiler klasse 1) er vektavgiften senket, mens volum- og effektavgift kun har en indeksregulert økning.
- Verdiavgiften er fjernet.
- For avgiftsgruppe B (kombibil over 3500 kg, varebiler klasse 2 og busser under 6 meter) er avgiften som i fjor 20% av avgiften i klasse A.
- For avgiftsgruppe C (campingbiler) er avgiften som i fjor 28% av avgiften i klasse A.
- For avgiftsgruppe D (kombibiler under 3500 kg) er avgiften økt til 35% av avgiftene i klasse A.

- Det er ingen endring av kjøretøy-definisjonene.

Intensjonen med reduksjonen av bilavgiftene er å følge opp et tvverpolitisk ønske om å vri avgiftene over fra kjøp til bruk av bil, samt på sikt å fjerne den særnorske kombibilen til fordel for ekte flerbruksbiler og stasjonsvogner. Det skjer ved at avgiftsnivået for personbiler senkes mens det gunstige fradraget for kombibilene gradvis blir mindre. Det kan altså forventes ytterligere reduksjoner av avgiftssatsene i fremtiden om denne intensjonen skal kunne gjennomføres. Det enkleste og mest rettferdige i den sammenheng hadde vært å fjerne et eller flere ledd i progresjonsskalaen både på vekt, motorvolum og effekt. Det vil bety minimalt for inntektene til statskassen, mens flere biler vil bli tilgjengelige i den prisklassen folk flest har råd til å kjøpe bil i.

Reduksjonen i vektavgiften er en begynnelse, men den må følges opp om vi noen gang skal ha håp om å få et prisnivå på biler i nærheten av nivået i det øvrige Europa.

## Også Bondevik vil ha billigere biler!

Kristelig Folkeparti har ved flere anledninger tatt til orde for billigere biler i Norge. Partiet er bekymret både for manglende miljøprofil ved bilavgiftene, og for at barnefamilie ikke har mulighet til å anskaffe bil etter behov. Her følger noen uttalelser fra Kristelig Folkeparti på direkte spørsmål foran årets Stortingsvalg:

**Motor 7/97, medlemsblad for Norges Automobilforbund:**

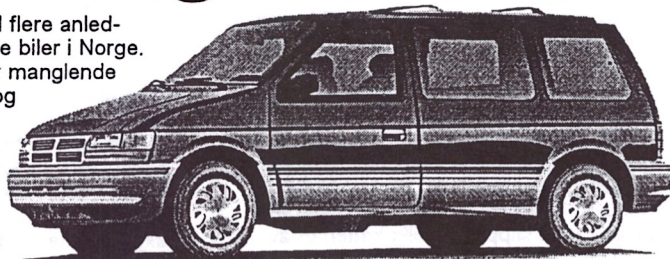
..."KrF har programfestet at det skal bli dyrere å bruke bil, men det forutsetter at engangsavgiften på ny bil går ned."

**AMCAR 7/97, medlemsblad for American Car Club of Norway:**

..."Avgiftene på kombibiler kan økes på sikt når avgiftene på andre biler som er mer velegnet for barnerike familier, for eksempel flerbruksbiler, er tilstrekkelig redusert."

**Bil & Velforum 3/97, medlemsblad fra Opplysningsrådet for Veitrafikken:**

..."Kristelig Folkeparti har gått inn for, og vil fortsatt arbeide for, å redusere kostnadene ved kjøp av bil, mot heller å gjøre det noe dyrere å bruke den."



Statsminister Kjell Magne Bondevik ble spurt før valget hvorfor det var så viktig å komme i regjeringssposisjon. Det kontante svaret var da at "i en regjeringssposisjon får man tross alt utrettet en hel masse som man ellers ikke ville fått til."

Når vi vet at både statsministeren og samferdselsministeren mener at avgiftssystemet for beregning av bilavgifter er feil i forhold til miljø, sikkerhet og folks muligheter til å velge en mest mulig hensiktsmessig bil, må vel det bety at regjeringen kan og bør få utrettet noe i denne saken? Første skritt i riktig retning er tatt. Kan det neste skrittet komme ved revidert nasjonalbudsjett?

# Myndighetene slår seg selv på munnen

Ordet "bullshit" hører så absolutt ikke hjemme i denne informasjonsbulletin. Oppgaven for Bilpolitisk Informasjon er å drive opplysning samt formidle faktisk informasjon, ikke polemikk. Det må likevel innrømmes at i en mer folkelig språkdrakt ville det foran nevnte uttrykk være dekkende for en del av de ytringer og påstander om bilavgiftene som Finansdepartementet og dermed avgiftsmyndighetene har fremsatt den senere tid. Vi tar her utgangspunkt i en del av de postulater som fremkommer i Stortingsproposisjon nr. 1 for budsjetterminen 1998. Det er i dette dokumentet Regjeringen legger frem og begrunner sine forslag til blant annet bilavgifter.

I dette dokumentet gir Regjeringen en flere sider lang redegjørelse for hvorfor den ikke synes det er fornuftig å erstatte motorvolum og effektavgiften i dagens engangsavgift med en drivstoffkomponent. Stortinget har flere ganger bedt om en slik vurdering. Departementet vender tomme ned, blant annet med en avgiftsteknisk begrunnelse. Departementet anfører at det først etter 1. januar 1999 vil være praktisk mulig å benytte forbrukstall for alle nye personbiler som er registrert etter EØF-typegodkjenning innen EØS-området. For andre biltyper, for eksempel varebiler hvor avgiften beregnes etter en prosent av personbilavgiften, vil det by på spesielle problemer å benytte drivstoff som avgiftskomponent. Det kan også være vanskelig i forhold til import av bruktbiler. Derfor avviser departementet en slik systemomlegging. Vi vil hevde at det sikkert lar seg gjøre å finne praktiske løsninger på disse problemene. Hensikten må i så fall være en omlegging som kraftig reduserer progresjonen i avgiftssystemet. Siste ord er neppe sagt fra Regjeringens og Stortingets side om denne sak.

## Selv Motsigelser

Direkte oppsiktsvekkende er det at Finansdepartementet i den foran refererte redegjørelse har viklet seg selv inn i flere selvmotsigelser på bilavgiftsfronten. På side 45 gjentas myten om at "det i praksis er god samvariasjon mellom drivstofforbruk og de tre komponentene som i dag inngår i avgiftsgrunnlaget". Departementet har åpenbart ikke fått med seg at denne myten ble tilbakevist av Teknologisk Institutt allerede da Stortingets finanskomite behandlet det nye bilavgiftssystemet høsten 1995.

Departementet hevder samtidig at avgifts-omleggingen har stimulert til kjøp av biler med lavere drivstofforbruk. Ikke et ord om at avgiftsprogresjonen er så høy at den utelukker mange av de mest trafikksikre og miljøvennlige bilene som finnes, og at det gir vridning i retning av eldre og mer forurensende biler enn om vi hadde hatt et mer "normalt" avgiftssystem.

Samtidig klarer tydeligvis ikke departementet å bli helt enig med seg selv, eller innser at "miljøargumentasjonen" ikke er faglig holdbar. Noen linjer lenger ned i samme proposisjon slippes nemlig katten ut av sekken: "Engangsavgiften er primært ment som en fiskal avgift". Det har de fleste av oss skjært hele tiden. Hensynet til penger i statskassen er det overordnede målet for engangsavgiften. Men det gir ingen god begrunnelse for den sterke avgiftsprogresjonen som har en så negativ effekt på sikkerhet og miljø.

Etter først å argumentere for hvor glimrende dagens avgiftssystem er for sikkerhet og miljø, går Finansdepartementet over til å argumentere imot at miljøet og drivstofforbruket i det hele tatt skal tillegges vekt ved utforming av engangsavgiften: "De bruksavhengige drivstoffavgiftene er både bedre og mer treffsikre virkemidler enn en drivstoffkomponent i engangsavgiften". Så kommer selve kronargumentet: "En drivstoffkomponent i engangsavgiften gir ingen incentiver til redusert drivstofforbruk

etter at bilen er anskaffet!"

Finansdepartementet har selvfølgelig helt rett. Det blir faktisk ingen utslipp fra bilkjøring, heller ingen trafikkulykker, dersom folk lar være å kjøre bil! De kan faktisk kjøpe seg en bil og plassere den som et klenodium i garasjen eller på gårdsplassen. At ingen har tenkt på det før!

Det er nesten pinlig å måtte si det, men folk kjøper faktisk bil fordi de har behov for den. Økes bensinprisen til 20 kroner literen vil det nok føre til at mange (men ikke de rike) vil kjøre mindre. Men uansett hvor mye eller hvor lite folk kjører kan det vel ikke være myndighetenes oppgave å sørge for at bilene forurenser mest mulig eller er mest mulig farlige den tid de faktisk befinner seg på veiene? Dessuten: Det er vanskelig å bestride at engangsavgiften påvirker folks valg av bil. Dagens progresjon gjør at svært mange unnlater å velge den bil som tjener deres formål, fordi disse bilene blir for dyre. Derfor kjøper de ofte en mer forurensende og mindre trafikksikker bil enn de ellers ville ha gjort. Det er uheldig for både sikkerheten og miljøet, enten folk kjører mye eller lite. Og det er først og fremst engangsavgiften som påvirker hvilken bil folk velger (eller er tvunget til) å kjøpe.

## Finnes ikke noe argument for progresjonen

For likevel å ta departementet på ordet: Dersom miljøhensynet plutselig er blitt irrelevant for utformingen av engangsavgiften, finnes det heller ikke noe argument for den kraftige progresjonen på vekt, motorvolum og effekt. Progresjonen har i all hovedsak negative konsekvenser både på sikkerhet, miljø og folks mulighet til å kjøpe den bil som best ivaretar deres behov. Etter som departementet nå (i noen avsnitt i en proposisjon) innrømmer at miljøargumentet ikke holder som forsvar for dagens avgiftsprogresjon burde konklusjonen faglig være grei: Innfør en ren stykkavgift.

I samme proposisjon gjentar også departementet et annet viktig formål med dagens engangsavgift: "I tillegg bør både struktur og nivået på avgiften ta hensyn til at avgiften skal gi minst mulig uønskede vridninger med hensyn til bilparkens størrelse og sammensetning". Det har vi vist hele tiden. De store skjevhetene i det gamle systemet (vekt og importverdi) skulle opprettholdes mest mulig uendret i det nye avgiftssystemet som kom i 1996! Plutselig har man glemte både miljø, sikkerhet og det hellige provenyet. Store konkurransevridninger, som massivt diskriminerer amerikanske og mange andre biler, blir i seg selv et overordnet mål. Urettferdigheten forsvares fordi rettferdighet blir urettferdig for dem som har tjent på urettferdigheten!

Med andre ord: Først forsvarer Regjeringen og Finansdepartementet dagens engangsavgift "med vekt på sikkerhet og miljø" (sitat fra Finansdepartementets pressemelding 3. november 1995 om det nye avgiftssystemet). Deretter avfeies sikkerhet og miljø med at Statens avgiftsinntekter er viktigst. Deretter biter man seg selv i halen ved helt å avvise miljø som argument for utforming av engangsavgiften. Til slutt blir komikken

fullkommen: Vi kan egentlig ikke gjøre noe som helst for da forstyrrer vi konkurranse-situasjonen for dem som har hatt særfordeler av det gamle misunnelsespregede avgifts-systemet. De som ville hatt fordeler av rettferdighet har aldri opplevd rettferdighet. Derfor trenger de heller ikke å nyte godt av rettferdighet for fremtiden!

## Avgiftsprogresjonen favoriserer de minst trafikksikre bilene

Etter å ha lest avgiftsproposisjonen for neste år, styrkes vår overbevisning om at vi fortsatt - må sette vårt håp til Stortingets flertall og Stortingets finanskomite. Det var her det kompromiss ble hamret ut som gjør at verdikomponenten i engangsavgiften (misunnelsesavgiften) ble fjernet fra siste årsskifte, samtidig som den sikkerhets-skadelige vektavgiften ble redusert noe. Samtidig viser den nevnte stortingsproposisjon og høstens budsjettbehandling i Stortinget at det er nødvendig for alle bilinteresserte å følge opp den politiske beslutningsprosessen på disse områdene svært nøye.

Teknologisk Institutt har ved flere anledninger påvist at det er en meget dårlig sammenheng mellom motorvolum og effekt på den ene siden og drivstofforbruk på den annen. Tvert imot bruker mange moderne kvalitetsbiler med mange volumenheter og hestekrefter under panseret mindre drivstoff enn mange biler med små motorer. I tillegg favoriserer dagens avgiftsprogresjon de minste og minst trafikksikre bilene. All dokumentasjon, blant annet fra det svenske forsikringsselskapet Folksam, viser at "minibilene" er de minst sikre i trafikken dersom først ulykken skulle være ute. Isteden for å straffe litt tyngre biler ved en særlig kraftig progresjon burde heller de minste bilene vært ilagt en tilleggs- og "straffeavgift".

## Staten straffer miljøgevinst med mer avgift!

Chrysler annonserte allerede for et år siden at de ville komme med nye motorer med lavere drivstofforbruk og mindre utslipp av skadelige avgasser. Motorene skulle ikke yte noe mindre av den grunn, men faktisk også ha høyere effekt enn de motorene de erstattet.

Nå har også et par japanske bilprodusenter lansert nye motorer med de samme miljøgevinstene i tillegg til at motorene har økt effekt for økt trafikk-sikkerhet.

Dette teknologiske fremskrittet blir det slått hardt ned på i det norske avgifts-systemet. De progressive elementene i avgiftssystemet sørger effektivt for at slike motorer automatisk blir dyrere. En byråkratisk oppfatning om at hestekrefter er unødvendig og "farlig" blir håndhevd ved hjelp av aksellerende avgifter.

Det samme sørger vektavgiften for ved å straffe sikkerhetskarosseri og stål-bjelker i dører med økt avgift pga økt vekt, selv om bilen bruker mindre drivstoff...

## - Bilen et rent skatteobjekt

**Hvordan slår den kraftige progresjonen i de norske bilavgiftene ut for den norske bilparken med hensyn til bilens alder, kvalitet og sikkerhet, samt miljøet? Hvordan er dette sammenlignet med det øvrige Europa?**

Av Finn Tandberg, Bilimportørenes Landsforening

Den første bilavgiften fikk vi sammen med vår første motorvognlov i 1913. Sett med våre øyne var avgiften beskjeden, men den var med å bygge opp under holdningene om at bil er luksus. Dessuten var avgiften progressiv. For biler med inntil seks hestekrefter var avgiften fem kroner per hestekraft per år. Var effekten inntil tolv hestekrefter, måtte man ut med seks kroner per hestekraft per år, mens for biler med motorer over tolv hestekrefter ble avgiften hele syv kroner pr. hestekraft per år. På dette tidspunktet var det registrert ca. 140 biler i hovedstaden og i tillegg var 300 biler spredd utover landet. Det kom likevel stadig klager på bilene og bilistene og ikke minst var den økte veislitasjen en stadig kilde til irritasjon. "En rikmandssport hvorunder hundreder lider, bare fordi noen faa skal ha den fornøielse at komme hurtig frem," skrev bl.a. veiingeniøren i Stavanger om den gryende bilismen.

Tanken bak de første bilavgiftene var at bilistene skulle betale for seg, først og fremst for den ekstra veislitasjen de førte til. Det gikk imidlertid ikke lenge før skattemyndighetene så potensialet i den raskt økende bilparken. For å bevege oss frem til vår tid - i dag er ikke bilen lenger et avgiftsobjekt, men et rent skatteobjekt! I 1996 beløp f.eks. særavgiftene på biltrafikken seg til ca. 32 milliarder kroner inklusive merverdiavgift. Trekker vi ifra statens utgifter til veiformål, får vi et "overskudd" til staten på ca. 17 milliarder. Avhengig av hvordan man regner, kan man plusse på noen milliarder på utgiftssiden i form av miljøulemper, ulykker m.m., men mye taler for at bilistene i dag mer enn betaler for seg.

I 1995 innså endelig Stortinget at man ikke bare kan skru avgiftsskruen til hardere og hardere for hvert år. Nybilsalget hadde da i en årrekke vært svært lavt, og gjennomsnittsalderen på personbilene nærmet seg 10,5 år. Dette betød bl.a. at den norske bilparken bare i liten grad hadde fått dra nytte av de siste årenes teknologiske nyvinninger. Riktignok hadde man da allerede i noen år gitt avgiftsfritak for utstyr som katalysator, blokkeringsfrie bremser, airbag m.m., men dette systemet fungerte dårlig og avslørte at tiden var moden for et nytt system. Det nye systemet som trådte i kraft fra 1. januar 1996, ble også kombinert

med en gjennomsnittlig reduksjon i kjøpsavgiften på ca. 10 % i forhold til året før. Stortinget la først og fremst vekt på at reduksjonen skulle komme familiebilene i vektklasse 1000 - 1400 kg til gode og at miljømessige fortrinn, så langt råd var, skulle premieres gjennom systemet. Mange beklaget i den forbindelse at mangelen på enhetlige standarder gjorde det umulig å få drivstofforbruket inn som et avgiftselement.

Denne utviklingen har holdt seg også i 1997, og innenfor de begrensninger som systemet gir, er Stortingets ønsker et stykke på vei oppfylt. Når det gjelder sikkerhetsutstyr som air-bag og blokkeringsfrie bremser i nye biler, ligger Norge blant de beste i Europa. Dette har først og fremst sammenheng med at importørene her i landet i stor grad har gjort slikt utstyr til standard på de bilene de tilbyr.

Det var mange som spådde at avgiftsomleggingen skulle føre til en undermotorisering her i landet. Dette har bare i liten grad holdt stikk, og mye av årsaken ligger i at effekten er den avgiftskomponenten som avgiftsbelegges minst. Energieffektive motorer får derved et fortrinn. Sammenlignet med resten av Europa, er også modellutvalget, inklusive motorvarianter, ganske likt. Det er et faktum at Norge får avgiftsomleggingen var blant de landene som bestilte de største motorene. Mange vil sikkert hevde at dette er fordi Norge er så bratt. Men det finnes bratte bakker i Alpene også!

Avgiftsomleggingen førte dessverre ikke til at man ga avkall på solid norsk tradisjon, nemlig en kraftig progresjon i avgiftene. Tynge biler med motorer over det gjennomsnittlige fikk avgiftsøkninger på opptil flere hundre tusen kroner, og ble i praksis uselgelige nærmest over natten. Dette er sterkt beklagelig, og fra vår side arbeides det selvsagt også med å få til et system som, i større grad enn tilfellet er i dag, vil premiere sikkerheten og miljøfordelene i slike biler. Når vi fra importørenes side støttet introduksjonen av dagens system, var det fordi vi for første gang i historien så mulighetene for å få et system som ville innebære vesentlige avgiftsreduksjoner for en stor gruppe biler, og i erkjennelsen av at vi ikke kan oppnå alt på en gang. Nå skjedd jo det beklagelige at vi fikk en avgiftsøkning i 1997, mens vi i 1998 igjen får en liten reduksjon, først og fremst ved at verdikomponenten forsvinner. Dette gir positive utslag for biler over ca. 500.000 kroner i utsalgspris. Biler med lavere pris får generelt en liten økning.

I 1996 og -97 har vi hatt et bilsalg som nærmer seg et normalnivå. Dette har ført til at gjennomsnittsalderen er under ti år. Fortsatt er dette høyt i europeisk sammenheng, og vi trenger derfor flere stabile og gode salgsår før vi er nede på et europeisk gjennomsnitt på syv til åtte år.

Det norske avgiftsnivået og systemet har også ført til at vi har biltyper som ingen andre har, nemlig våre spesielle varebiler og kombinerte biler. Dette er biler som det er

skåret og boret i for å tilpasse dem til en lavere avgift enn de ville fått i originalutførelse. Når vi vet at bilprodusentene bruker milliarder av kroner på å utvikle en biltype med spesielle fortrinn, er det nærmest forkastelig at vi skal hive ut alle "fortrinnene" for å kunne tilpasse bilen til avgiftssystemet. Et krav til politikerne fra vår side er i denne sammenheng at man raskest mulig må komme frem til overensstemmelse mellom de avgiftsmessige og kjøretøytekniske definisjonene, og at det totale avgiftsnivået må ned på et europeisk gjennomsnittsnivå. Dette vil gi oss alle større muligheter til å anskaffe oss de bilene vi har bruk for, og i større grad enn i dag vil den norske bilparken også kunne bli preget av og dra nytte av den teknologiske utviklingen.

**En følge av avgiftsomleggingen var at utstyr, både av sikkerhetsmessig, miljømessig og komfortmessig karakter, ble vesentlig billigere. Dette fordi verdien av utstyret ikke lenger hadde innvirkning på avgiftsberegningen. For utstyr som soltak, klimaanlegg m.m. førte omleggingen til ca. en halvering av prisen til kunde. På sikkerhetssiden ser utviklingen slik ut:**

### Utstyrsnivå på tilbudte personbiler 31/12 1995 og 1996

	1995	1996
Kollisjonspute førerside	93 %	98 %
Kollisjonspute begge sider		85 %
ABS-bremser	70 %	79 %
Hodestøtter bak	90 %	93 %
Bjelkeforsterkede dører	94 %	98 %

Når vi sammenligner størrelser, får vi følgende utvikling:

### Førstegangsregistrerte nye personbiler i 1995 og i 1996

	1995	1996
Lengde	431 cm	431 cm
Bredde	170 cm	170 cm
Motoreffekt	75,4 kW	73,2 kW
Slagvolum	1746 ccm	1680 ccm
Egenvekt	1155 kg	1166 kg

(Kilde: OFV)

# ***BEACH PARTY***

**Den 21. februar**

**skal vi ha beach party på klubben!**

**Dette må dere ha på eller med:**

**Sommerantrekk  
Campingstol/bord  
Solbriller og sololje**

**Dette skal ikke medbringes:**

**Engangsgrill  
Dårlig humør eller gummistøvler**

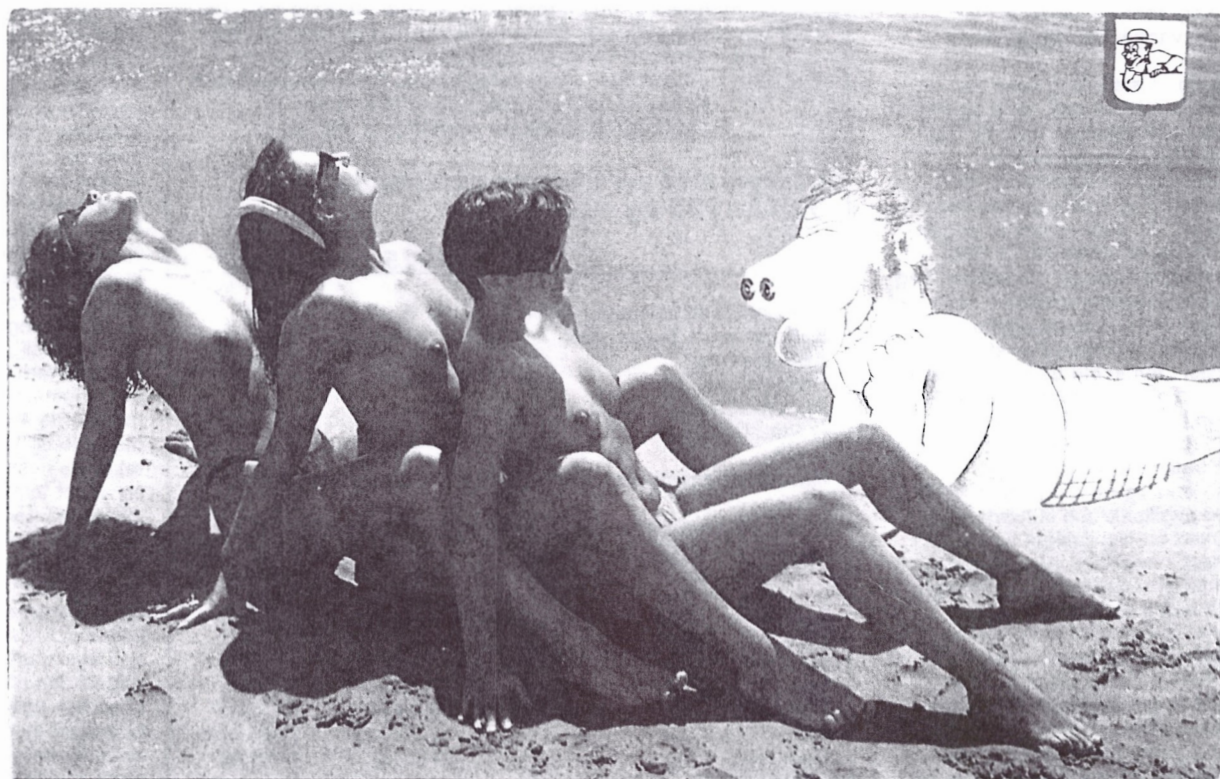
*Det vil bli premiering for minste, men ikke  
nødvendigvis beste antrekk!*

*Sommerlig drikke og iskalde forfriskninger i baren!!*

*Siri garanterer høy(t)trykk med gode badetemperaturer!?!*

***BEACH OPEN`s AT 19.00***

**There might be a Baywatch lady on the scene....**





# JULEKORT 1998

Som de fleste har fått med seg, uteble det tradisjonelle julekortet fra Detroit Cars i år. Årasken er enkel: Vi manglet motiv til kortet.

Derfor er det DEG det står på nå om det skal bli noe julekort neste jul.

Er det snø og sola skinner, så tar du BILEN ut og avfotograferer den foran noen trær med noe snø på eller lignende.

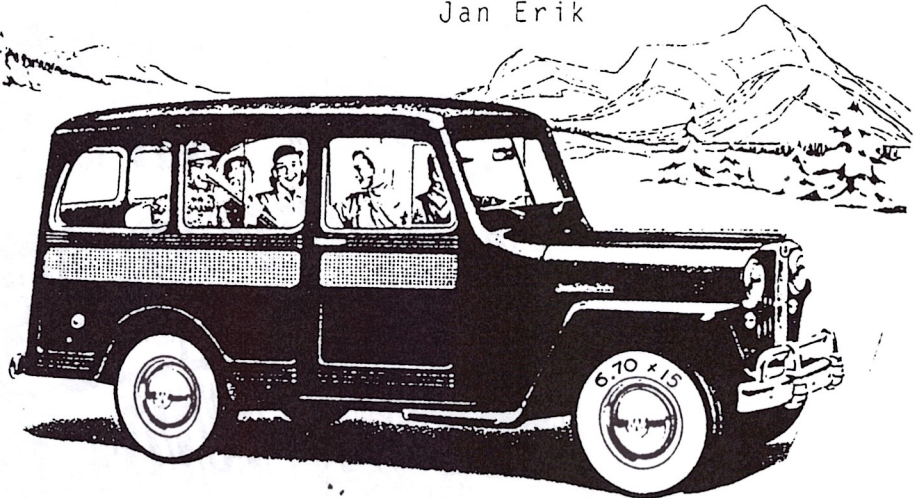
De fleste har vel en idé om hvordan et julekort bør se ut.

SÅ NÅ ER DET → DEG ← det står på.

Jan Erik



DEEP UPHOLSTERED SEATS, interior roominess and road-leveling wheel suspension add to the smooth, luxurious riding comfort of the 'Jeep' Station Sedan.



# GUTTETUR!!!

Vi, SÖCHS dragraceavd. arrangerer busstur til

Dragracemarknaden 7. Februar i Norrköping, Sverige.

Vi drar kl. 0300 fra SÖCHS klubblokale (v/Kjøpesenteret)

Pris pr. hode blir ca. 150,- kr.

## DEN 7 FEBRUARI

Norrköpings mässhallar  
**ÅBY MOTORKLUBB'S**

# DRAGRACING MARKNAD



**ENTRÉ SÄLJARE KL 7.00**  
**ENTRÉ KÖPARE KL 9.00**

**Nordens  
största  
marknad för  
racedelar!**

**En guldgruva för alla racefans.**  
Där du kan köpa eller sälja över-  
blivna delar eller bara träffas över  
en kopp kaffe och berätta hur fort  
det kunde ha gått, om inte...

Bokning tel 011-698 33, Fax 011-698 34

**OBS! ENDAST RACEDELAR**

**STOR  
SERVERING**



Noen av oss har vært der de fleste gangene siden marknaden st  
for ni år siden, derfor vet vi at der finns det "alt", også o  
motordeler, turboer, til Prostockmotorer, slicks etc. etc.  
Trenger du noen Hi-perf deler eller lign., så bli med å pru  
svenskane (det er værd turen bare det å få prute med dem)  
Her finns det prutningsmenn og da særlig utover dagen.  
Inntereserte kan melde seg på til Arild tlf. 93024765/691  
Petter tlf. 92456874/6

**ÅRETS  
MEDARBEIDERE I  
KLUBBAVISEN**

**REDAKTØR**  
KENNETH NORÉN

**JOURNALISTER**  
JON GRASTO  
VIGDIS SCHNELL-LARSEN  
JAN ERIK BERGDAL  
INGARD KARLSEN  
GRETHE NORD

**SAMMENSETTING/  
KOPIERING**  
VIDAR ELVESTAD  
BJØRN JOHANNESSEN  
KENNETH NOREN  
ARNE GLOMSRUD  
KENNETH SOLBERG  
GRETHE NORD  
THOMAS JOSEFSEN

**ANSVARSSOMRÅDER**

**NYE MEDLEMMER/  
BILER**  
GRETHE NORD  
JAN ERIK BERGDAL

**FORSIDE**  
KENNETH SOLBERG

**MØTEREFERAT**  
STEIN SPETAAS

**LEDER/  
MØTEINNBYDELSE**  
UNNI BLAKKESTAD

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

**BAKSIDE/  
TERMINLISTE**  
THOMAS JOSEFSEN

**FESTINNBYDELSER**  
UNNI BLAKKESTAD

**DIV. MEDLEMS INFO**

**KJØP OG SALG**  
KENNETH NORÉN

# DC- BØRSEN

## ØNSKES KJØPT

### DØR LÅSER M,nøkler

Til 61 mod. Ford  
TLF: 69 14 57 32/ 90 64 35 92 Ingar

### CHEVROLET 350 MOTOR

Overhalings objekt, helst komplett  
TLF: 69 16 46 90 / 90 66 90 62 Vidar

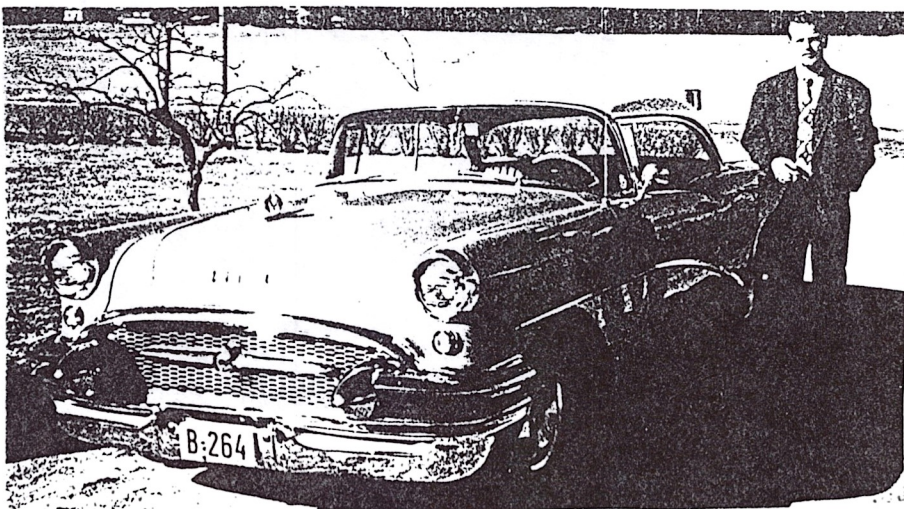
### CRAGAR OUTLAW FELGER

2 stk. 6x15 2 stk. 7x15 (hele m.nagler  
rundt).  
TLF: 92 85 37 08 Jim

## SELGES

### BUICK SPECIAL -55 MOD.

2 d.ht blå m,hvit tak & under list  
bra krom,99,99% fri for rust,pen bil i bra  
stand.  
TLF: 69 14 98 38 / 901 74 292 Kenneth



ANNONSE I D.C. BØRS KONTAKT KENNETH 901 74 292

GRATIS!!!!!!!

#### **4.STK APPILANCE FELGER**

Ekte eikefelger m/spinners 15x7", 4 3/4" boltsirkel

KR 2 000 ,-

TLF: 69 16 59 89 Jan Erik Bergdal

#### **VURDERES IMPORT FRA USA**

Veteranbil entusiast kan selge 1 av følgende biler

62 mod. T-bird ht , rød

Perfekt showbil, helrestaurert.

64 mod. T-bird landau black. Restaurert

Roadsterwheels

66 mod. T-bird coupé. Sandstone met. beige int.

restaurert.orginal krom.

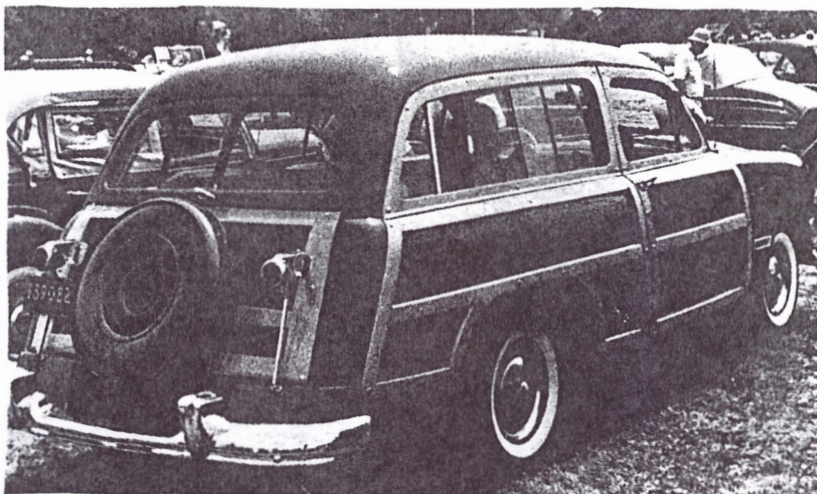
Alle bilene har nyoverhelt motor.

TLF: 69 15 31 74 Jon Grasto

#### **GIS BORT**

Fyringsved gis bort ved avhenting. Dette er gamle/nye matrialer og paller etc. Stor lånes ut ved behov. Først til mølla!!!

Ring Jon Grasto 69 15 31 74 priv. el. 69 13 92 90 jobb



***HER ER DET MYE VED Å HENTE!!!!***

## GARAGE -SALE

Deler til 78-84 Malibu .

Panser, framskjermer, frontstykke, framfanger, innerskjermer, høyre framdør til wagon/sedan, mellomaksel ,tiltrattstamme, speedometerwire, ~~bremsesfoterker, forstilling~~, div røde interiørdeler wagon, bakluke til wagon, alle sideruter farget glass til sedan/wagon, varmeapparat, sentrallås enheter, blinklys framme, baklykter. Alle deler selges VELDIG BILLIG. Alle chassis og tekniske deler +bakluke passer på Cutlass,Century og LeMans også.

HJULKAPSLER : 70 Challenger 2stk , 60 Cadillac 3stk ,67 Cadillac 2stk, 65-68 Pontiac Wirewheel covers 14" meget pene 4stk, Pontiac Rallywheels centercaps 2 stk,

DIVERSE DEKK : 2 stk 195/60-14 meget bra, 2 stk 255/60-14 BFG noe mønster igjen, 4 stk 235/65 -14 bra , 2 stk 205/75-15 WSW nye. Gi bort priser.

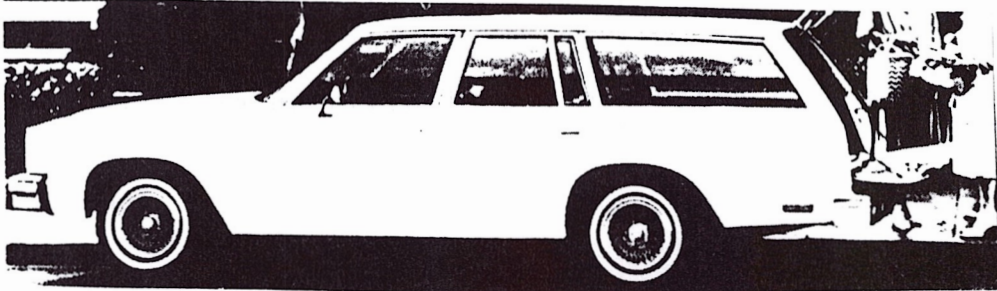
DIVERSE DELER : 63 Buick fullsize ryggelysglass og parklysglass fram. 1968-69 Riviera høyre fremre hjulbuelist og taklampeglass. 68 Pontiac bakre sidemarkeringslys til fullsize mulig også andre mod. 80-90 talls Suburban/Blazer hjulsylindre. ~~82-88 Buick Century venstre blinklampe~~ framskjermer + option 3.sete til varerom i grå skai. 1986-94 Taurus wagon selges sidemarkeringslys bak + takbremselys og framhjulslager 90-94 mod.

ORIGINALE INSTRUKSJONSBØKER. Chevrolet 1965, 1966, 1967 1969 fullsize+ 1990 G-VAN, 1978 Pontiac Grand Prix + 1987 Safari 1991 Ford Econoline + 1989 Mustang + 1990 Taurus, 1972 Buick GS Skylark og sportwagon + 1980 Regal/Century . ~~Også 1966 Buick option brosjyre.~~

ORIGINALE SHOPMANUAL . 1964 Cadillac , 1978 Chevrolet, 1983 Dodge Frontwheeldrive electrical section.

ORIGINALE BROSJYRER: Har ca 500 origanale salgsbrosjyrer til amerikanske biler 1940 til 1999 model. Mest dog til 60 talls og tidlig 70talls og ca 85 og nyere. Dog finnes mange godbiter som eks . 1955 og 59 Ford, 1942, 1957 og 1959 Buick , 1950 Cadillac , 1961 DeSoto, 1939 Studebaker , Camaro 1967 og mye annet . Skaffer også hurtig det som ikke er på lager . Gunstige priser. Ring da vel.....

JON GRASTO 69- 153174 priv / 69- 139290 jobb  
69- 143063 fax / E-mail : JG-Profmek@mail.link.no



# Problemer med din "amerikaner"?

## Vi har 25.000 delenummer på lager og 700 katalogsider med utstyr og tilbehør.

**D**et å ha amerikansk bil er slett ikke noe vent-deg-ihjel hvis du skulle trenge deler. Vi har nemlig hele 25.000 forskjellige delenummer til de fleste amerikanske merker på lager til enhver tid. Det betyr at vi dekker inn stort sett alt som er i perioden 1950-1997 med slitedeler.

Men vi nøyer oss ikke bare med dette. I vår nye 1997 Big Book finner du alt det utstyr og tilbehør du kan tenke deg. Mesteparten av dette er ikke lagerført, men det skaffes fra

USA på kort tid. Vi har ukentlige flysendinger, så finnes delen tilgjengelig i USA, er den her raskere enn du aner.

Vi sender selvsagt over hele landet, og vi er aldri lenger unna enn den nærmeste telefon. Rene nærbutikken altså.



Bestill vår nye 1997 "BIG BOOK".

Mer enn 700 sider deler og tilbehør. Du får den fritt tilsendt ved å sette inn kroner 94,- på vår postgirokonto 0809 33 06 644.

**AARNES A/S**  
**AMERIKANSKE BILDELER**

ORDRETELEFON: 69 16 61 00

FAX: 69 16 60 70

BOKS 14, 1740 BORGENHAUGEN

## MEDLEMSSERVICE-NYTT

Vi har fått mesteparten av verktøye vi har bestilt fra USA. Skal her forsøke å presantere det med enkle ord.

SVINGINGSDEMPERAVTREKKER som tittelen tilsier brukes til å ta av svingningsdemper. Også velegnet til rattavtrekker

TROMMELAVTREKKER trebent for gjenstridige bremsetromler.

BREMSEFJÆRTANG brukes til å spenne på fjærene igjen etter at du har byttet bremsesko.

TYNNPLATENIBLER når du skal skjære i tynnplåt og ikke kan bruke kappeskive. Brukes sammen med drill.

10-VEIS KLIPSAVTAGER når du skal ha av klips.

KULELAGERPAKKER når du skal fylle et kulelager med fett før du monterer det. Brukes sammen med fettpresse.

KLIPS AVTAGERE OG PIPER TIL SENSORER er også ting som er nye denne måneden.

Benytt gjerne anledningen når du er på klubblokalet til å sjekke ut det verktøyet vi har. Det er der for at du skal bruke det.

Minner igjen om Esso-oljen som står i hylla under Quaker-state produktene. Godt egnet til vinterbilen. Ennå noen kanner igjen.

Jan Erik

# MEDLEMSSERVICE

## OLJEBODEN

Vi minner igjen om at vi har Quaker State olje og Wix oljefilter til salgs til klubbens medlemmer til bra priser.

### OLJE:

1qt 15w-40....30,-	1qt 5w-30.....35,-
4qt 15w-40...120,-	1qt Dexron III 30.-
1qt 20w-50....35,-	1qt FLM/F.....30,-

### OLJEFILTER:

SPIN-ON FILTER:...45,-      INNSATSFILTER:.....60,-/100,-

Oljen og filterne finner du på boden på klubblokalet

Hvordan får jeg tak i dette?

Alle med nøkkel kan låse seg inn. Betaler gjør du i kassen i kiosken. De som ikke har egen nøkkel, må passe på når det er folk på lokalet, hilket det oftest er på kvelden Onsdag, Fredag og Søndag



**QUAKER STATE**  
The intelligent oil.  
FOR LONGER ENGINE LIFE

### UTLÅNSVERKTØY:

01 STROBOSKOPLAMPE	24 STEPELMANSJETT	47 FLEKSIBEL DRILL AKSEL
02 UNIVERSALINSTRUMENT	25 2-BENT AVTREKKER	48 OLJEFILTERAVTREKKER
03 1-TONNS TALJE	26 RØRFLENSEVERKTØY	49 OLJEFILTERAVTREKKER
04 LOCKE-VERKTØY	27 BREMSEHONER	50 OLJEFILTERAVTREKKER
05 OLJESKIFTER	28 BRYTE GAFFEL	51 OLJEPLUGGNØKKESETT
06 POLERINGSMASKIN	29 FETTPRESSE	52 SVINGNINGSDEMPER AVTREKKER
07 STOR MOMENTNØKKE	30 3-BENT AVTREKKER STOR	53 TROMMELAVTREKKER
08 GLIDEHAMMER SETT	31 3-BENT AVTREKKER LITEN	54 BREMSEFJÆRTANG
09 TORX TREKKER SETT	32 BREMSEFÆRVERKTØY	55 TYNNPLATENIBLER
10 RATTAVTREKKER	33 DØRTREK-KLIPS AVTAGER	56 10-VEIS AVTAGER
11 BITS SETT	34 INSPEKSJONSPEIL	57 KULELAGERPAKKER
12 FJÆRKLEMMER	35 GRIPEKLO	58 DØRKLIPS AVTAGER
13 SLAGTREKKER	36 MAGNET GRIPER	59 FRONTRUTELISTKLIPS AVTAGER
14 STOR CYL HONER	37 VINDUSSVEIV KLIPS AVTAGER	60 VINDUSSVEIV KLIPS AVTAGER
15 STOR 3-BENT AVTREKKER	38 STIFT JUST VERKTØY	61 OLJETRYKKGIVER PIPE LITEN
16 STORE KOMBINØKLER	39 BREMSELUFTEVERKTØY	62 VACUMBRYTER PIPE
17 VENTILFJÆRTANG	40 MUTTERKLYVER	63 OLJETRYKKGIVERPIPE STOR
18 OLJETRYKKMÅLER	41 MOMENTNØKKE	64 OXYGENSENSOR PIPE
19 CLUTCH SENTR.SETT	42 ENDELEDDAVTREKKER	
20 GJENGESETT I TOMMER	43 ENDELEDDAVTREKKER	
21 STOR HAMMER	44 STOR BRYTEGAFFEL	
22 SLANGEKLEMMETANG	45 FROSTVÆSKEMÅLER	
23 GJENGEFIL	46 AVTREKKER	

Når du skal låne verktøy, (det ligger i et gult skap på klubboden) så skriver du lånedato, verktøynummer og navnet ditt på lista som henger på innsiden av skapdøra.

Minner også om utleie av "elefant" (50,- pr uke) og motorbukk, (100,- pr måned). Disse tingene blir oppbevart hos Vidar Elvestad på Greåker tlf 69166759.

BØKER: Du kan låne med deg bøker hjem fra lokalet, mot at du setter igjen kortet baki boka i kartoteket. På kortet skriver du selvfølgelig navnet ditt og dato.

Bok og verktøykomiteen.

GERHARDT PER  
DALVEIEN 99  
1718 GREÅKER



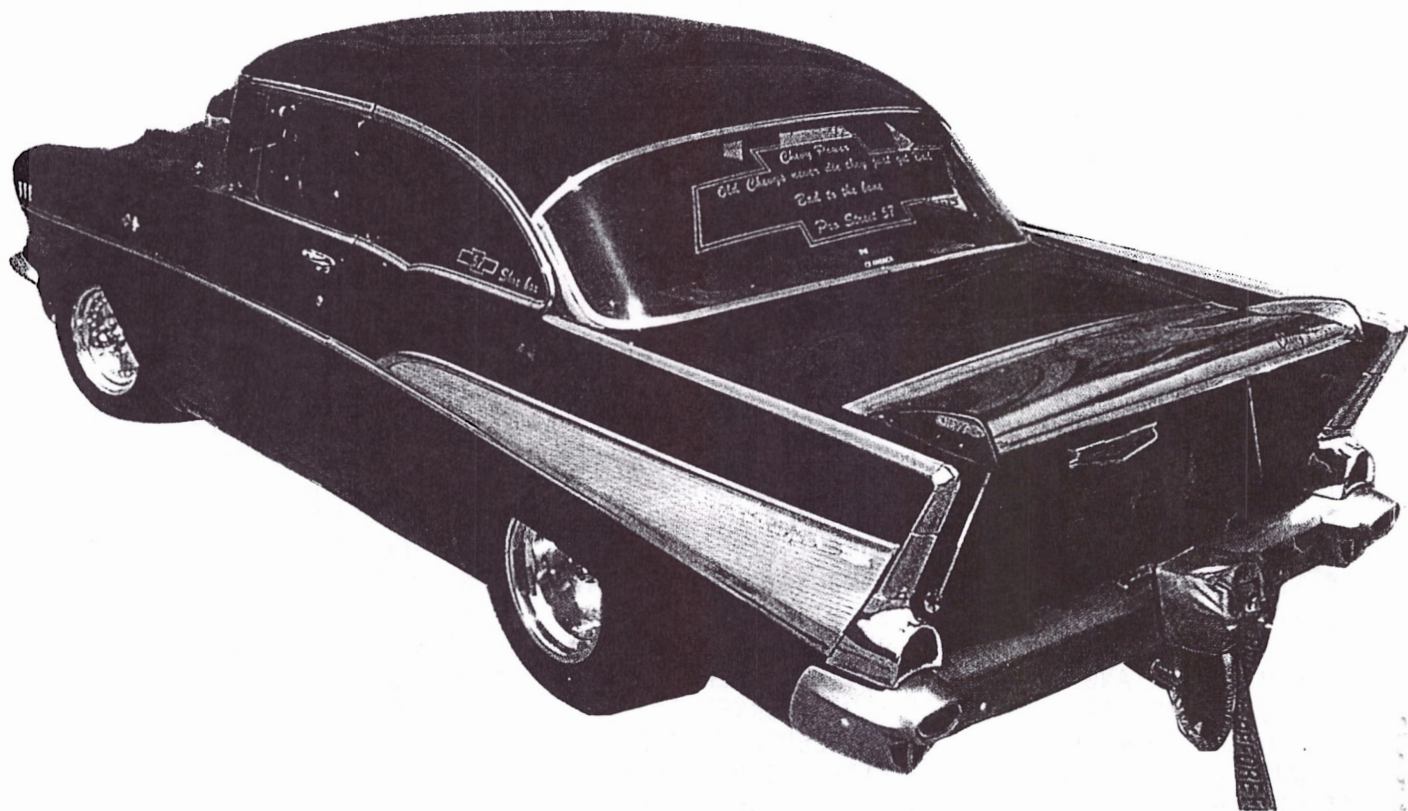
RETURADRESSE:  
DETROIT CARS  
POSTBOKS 537  
1701 SARPSBORG, NORGE

BAKSIDEN

### TERMINLISTE

ONSDAG 11. FEB: MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
MANDAG 16. FEB: STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
MANDAG 2. MARS: AVISMØTE PÅ LOKALET KL. 18.30  
ONSDAG 11. MARS: MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
MANDAG 16. MARS: STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
LØRDAG 28. MARS: REVYTUR

**DEADLINE NESTE KLUBBAVIS ONSDAG 25. FEB.**



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

FORMANN: UNNI BLAKKESTAD.69146117. HOVEDSTYRE.FESTKOMITE.  
VISEFORMANN: HENRIK PEDERSEN.69156045.HOVEDSTYRE.I.MAI KOMITE.  
SEKRETÆR: GRETHE NORD.69140075.HOVEDSTYRE.AVISKOMITE.  
KASSERER: VIGDIS SCHNELL-LARSEN.69140651.  
HJELPESEKR.: JAN ERIK BERGDAL.69165989.BOK/VERKTØY.  
STYREMEDLEM.: NINA KARLSEN.69145732.HUSKOMITE.  
STYREMEDLEM.: KENNETH NORÉN.69149838.REDAKTØR.  
STYREMEDLEM.: FLEMMING HEIN.69156574.  
STYREMEDLEM.: BJØRN JOHANNESSEN.69167054.  
VARAMEDLEM: KENNETH SOLBERG.69166080.AVISKOMITE.  
VARAMEDLEM: GEIR KRISTENSEN.69150798.AVISKOMITE.  
VARAMEDLEM: ARNE GLOMSRUD.AVISKOMITE.