

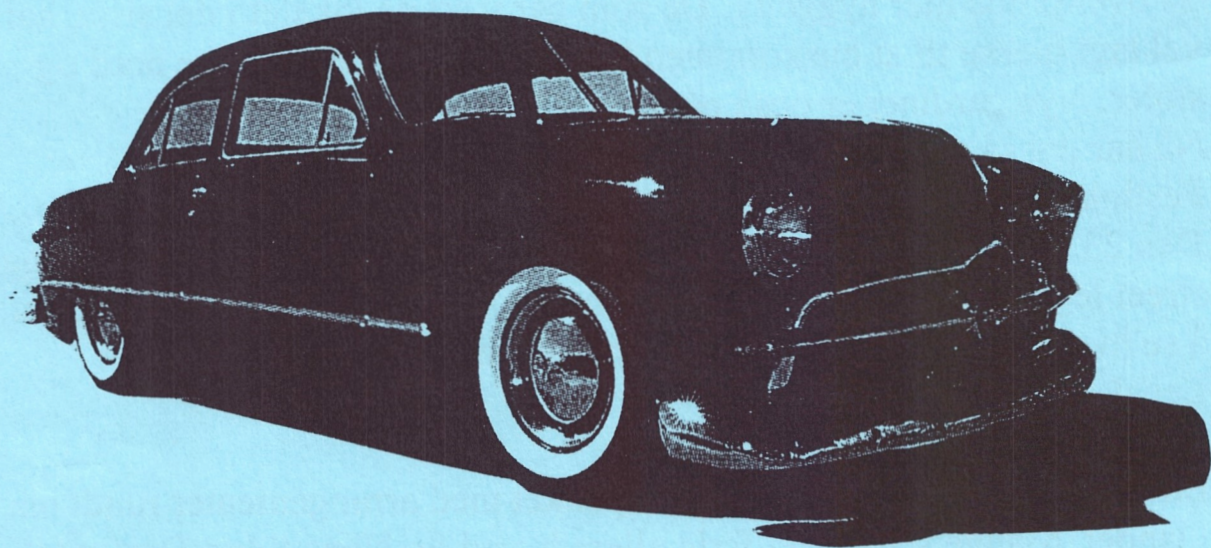
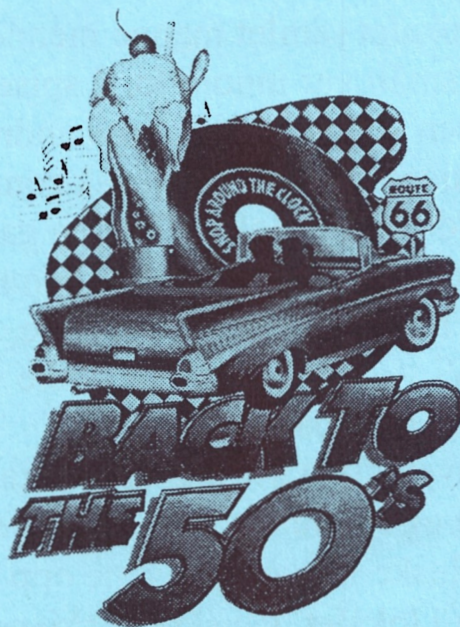
# CRUZI NEWS

---

---



Medlemsblad for Detroit Cars  
Nr 6 Juni 1998



Klubblokale  
Varteiggt 31  
Tlf 69 15 05 00

Member of AMCAR/



## FORMANNEN HAR ORDET!

Sommeren har kommet, selv om det ikke er så veldig høy temperatur i været nå om dagen. Jeg skal i hvert fall ikke klage på været vi hadde på 16. Og 17. Mai. Selv måtte jeg vrenge av meg bunaden ganske tidlig på dagen den 17. Å gå rundt i en ull-stakk når det er så varmt, er ikke behagelig.

17. mai-frokosten på lokalet samlet mange mennesker. Ca. 50 personer med stort og smått var innom for å spise og hygge seg. En stor takk til huskomiteen som står på for oss andre på en sånn dag. På medlems- og styremøtet tok vi opp en sak som jeg har lovet å skrive litt om. Det gjelder rot på lokalet! Noen ganger ser det ut som om det har vært krig der, spesielt på det lille rommet inn til kontoret. Har for eksempel ikke barna som er der foreldre, som kan se til at de rydder opp etter seg? Vi voksne er ikke så flinke vi heller. Kaffe-søl og fulle askebegere står igjen på bordene.

Den 23. Mai skulle en venninne av meg låne lokalet fordi hun fylte 40 år. Hun måtte støvsuge og rydde før hun kunne begynne å pynte til festen. Det var flaut! Huskomiteen skal sette opp noen plakater rundt omkring i lokalet, kanskje vi skjerper oss litt mer da. Kontoret er også til tider ganske rotete, jeg håper dette blir bedre. Så over til noe mer hyggelig. De som har vært på lokalet i det siste, har vel lagt merke til at huskomiteen har gått til innkjøp av flere bord og stoler. Nye gardiner er også på plass. Det ble kjempefint.

Nå har jeg så smått begynt på forberedelsene til Østfold-festen.

Festlokalet er bestilt, og det blir Musikkhuset på Greåker i år igjen.

Den 23.-24. Mai var det full fart på Rudskogen med både Nars-race og street legal. Detroit Cars stilte med noen observatører som var med for å se hvordan det blir arrangert. Kanskje kan vi arrangere et Street Legal-race en gang også.

Ellers er vel juni og juli veldig tettpakket med arrangementer rundt om i landet. Mange starter vel ferie allerede ved St. Hans-tider. Derfor vil jeg benytte anledningen til å ønske dere alle en god sommer.

Unni

# ***DETROIT CARS***

***INNBYR TIL MEDLEMSMØTE  
PÅ  
LOKALET I VARTEIGGATA  
ONSDAG 10. JUNI 1998***

## **SAKER:**

- 1. ANKOMMET POST**
- 2. INFORMASJON OM DIV. TREFF, CRUISING m.m.**
- 3. GLATTKJØRING RUDSKOGEN**
- 4. NYE MEDLEMMER**
- 5. EVENTUELT**

**Har du tenkt å være med på noen arrangementer i sommer, er det lurt å ta en tur til klubben for å vite om det blir fellesavgang til noen av disse. Ellers vil det bli kiosksalg, loddsalg og masse tid til en hyggelig prat med likesinnede.**

# MEDLEMSMØTEREFERAT

13. MAI 1998

24 Medlemmer deltok på møtet.

Unni ledet som vanlig møtet, og åpnet med å ønske velkommen. Hovedpunktet var selvfølgelig 1.Mai-arrangementet.

Det må sees som svært vellykket, både vær, deltagermessig og økonomisk. Plassen er liten, noe som medfører tett parkering, og dermed vanskelig å komme ut og inn. Det var også vanskelig å få biler fram til bedømming.

Mange drar tidlig hjem, noe som medfører at få er igjen til premieutdelingen. Dette er noe som går igjen på mange lignende arrangement.

De som satt i portene savnet et stempel til besøkende som gikk ut og ønsket å komme inn igjen.

Når det gjelder pressedeckningen i lokalavisa, så var den som vanlig elendig. Noen få linjer i en artikkel som gikk på amcarmiljøet generelt i Østfold, er alt som ble skrevet.

Dette til tross for at dette er det største arrangementet i Østfold denne dagen. Tydlig at S.A. mangler konkurranse. Derimot var radio 3 meget bra i år.

Vi har mottatt referat fra Østfoldsamarbeidsmøtet.

Amcarklubben i Aurskog-Høland ønsker å være med i samarbeidet.

Vi har fått henvendelse fra arrangørene av treffet på Hunderfossen, som ønsker funksjonærer.

Vi har mottatt støtte til fremming av trafikksikkerhet.

Dette vil bli brukt til leie av glattkjøringsbanen på Rudskogen til høsten. Vær med på dette.

Husstyret ønsker å kjøpe nye møbler til klubblokalet. Dette ble enstemmig godkjent, så møbler vil være på plass til 17.Mai-arrangementet.

Vi har fått henvendelse fra Obs, om vi kan stille med 5 biler 20.Juni fra 12,00 ->15.00 i forbindelse med et arrangement som skal gjennomføres.

Østfold VeteranVogn Klubb innbyr til samling på Høk hver Torsdag i sommer fra kl 18,00.

Så hadde vi fått besøk av to herrer som driver med sikkerhetsmerking, d.v.s. de etser inn et nummer i bilens ruter, som blir registrert i en database i England.

Dette så ikke ut til å vekke den helt store interesse hos klubbens medlemmer.

Til slutt kom det en sterk oppfordring fra husstyret om at alle som har vært på klubblokalet, rydder etter seg når de går.

Jan Erik Bergdal

# STYREMØTEREFERAT

TIRSDAG 19. MAI 1998

Til stede var: Nina, Vigdis, Henrik, Bjørn, Geir, Grethe, Unni, Kenneth S, Flemming, Kenneth N og Jan Erik

Første punkt var 1.mai

Vi har fått klage på uhøflige parkeringsvakter.

Vi må ikke glemme at de som kommer er gjester, og bør behandles deretter.

Et møte med parkeringsvaktene med innstruks før arrangementet, bør kunne eliminere dette, sammen med at det trengs fler vakter. Det bør være minst 8 stk i perioden 11-14.

VI bør vurdere en ny lay-out for neste år. Kanskje bør scenen og kiosken bytte plass? Hvis Obs bygger på og får større P-plass, må vi begynne fra bunnen av igjen, når det gjelder lay-out.

Sarpsborg Arbeiderblad er bønn når det gjelder omtale etter arrangementet. Kanskje kunne Tormod Magelssen ta jobben som free-lanser. Radio 3 var derimot bra.

Henrik har laget en liste over punkter som skal gjennomgås før neste års Østfoldmønstring. En slags sjekk-ut list. Østfoldmønstringen blir ISO-godkjent.

Til et arrangement på Obs 13.Juni trengs 5 biler.

Vi har også anledning til f.eks å selge vafler.

8.August ønskes det dltagelse fra oss med noen biler i forbindelse med Ullerøydagen på Marinaen.

Det vil bli hengt opp en oppfordring på klubblokalet, om at de som har vært der skal rydde etter seg.

Det skal også ryddes på boden. Det som ikke er i bruk på lokalet bør flyttes til Ise. Husstyret og bok/verktøykomitéen sørger for dette.

Det vil også i år bli avholdt eget møte for de som har blitt medlemmer det siste året. Her skal det orienteres om hva klubben har å tilby medlemmene.

Detroit Cars skal i år være verter for årets Østfoldfest. Festkomitéen bør sette igang og boke lokale og band.

Fler bør bruke Shell-avtalen. En kampanje for økt bruk bør igangsettes.

P.g.a. nye regler fra postverket, må vi heretter frankere klubbavisene med frimerker. Dette betyr at vi må ha frimerker liggende på lokalet for utsendelse av Cruzinews. Kenneth Noréen som er redaktør sørger for dette.

Våre innbetalingslapper for kontigent er nå ugyldige. Vigdis sørger for å skaffe nye.

Kenneth Noréen skal ringe rundt å få tak i sommerens program fra de mest nærliggende folkparkene i Sverige.

Glattkjøringskurs for amcars vil bli avholdt på sensommeren. Gå ikke glipp av muligheten til friskt hjulspinn og brede sladder.

Det vil også i år bli arrangert tur for juniormedlemmene. Stedet blir Tanum Sommarland, og det er søndag 16.August som er foreløbig dato. Blir det drittvær, går turen til Tanumstrand som har innendørs badeanlegg.

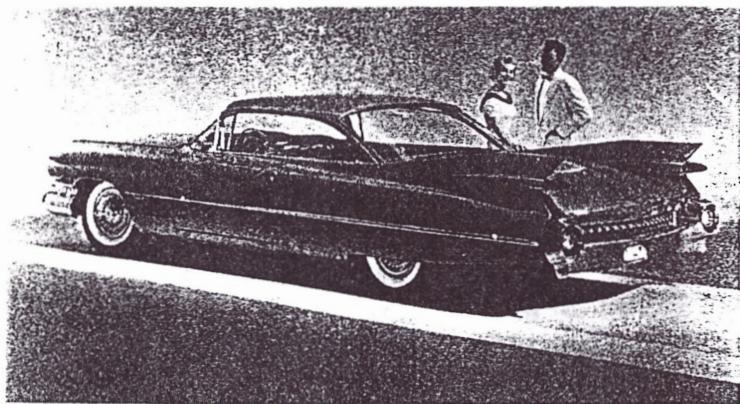
Søndag 24.Mai blir det arrangert Street-legal løp på Rudskogen. Der bør de som er i vår street-legal komité være med mest mulig.

Jan Erik Berqdal

# NYE MEDLEMMER :

**LINDA MARIE BØ** hun bor på Bø gård i Ingedal, og er sett mye sammens med Terje Ekeberg. De har også kjøpt seg en hvit **1959 CADILLAC SERIE 62 COUPE** bilen har 390 motor og hydramatic gearkasse av utstyr er servo styring og bremses, elektriske vinduer og antenne, air condition og fjernstyrt speil. Registreringsnummer er B 1612.

Vi ønsker henne velkommen.



The 1959 Cadillacs were probably the most radically-styled Cadillacs ever placed into actual production. Their towering, dagger-tipped tail fins with podded, dual-bullet taillights became synonymous with the automotive styling excesses of the 1950s. Cadillac, which had started the tail fin styling craze a decade earlier, carried them to ludicrous heights in the 1959 model year. All of Cadillac's 12 standard 1959 production models sported these monstrous rear fender appendages which were not at all in keeping with Cadillac's quietly conservative former image. This is the 1959 Cadillac Series 62 Two-Door Hardtop, at \$4,892 the lowest-priced car in the division's 1959 model line. Production totalled 21,947 making the Style 6237 Coupe the second most popular Cadillac body style this year.

**ØYSTEIN RENE ANDERSEN** bor i Hoppveien på Hafslundsøy, han jobber på lageret til Autoutstyr - bilrekvisita forretningen ved Østfoldhallen. Ellers er han mye på Esso på Hafslund sammens med gjengen som treffes der.

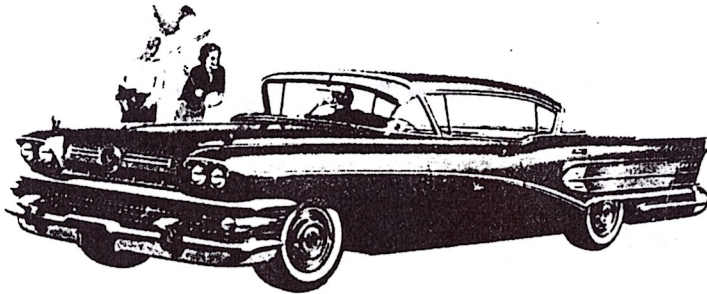
Vi ønsker ham velkommen.

**FAMILIEN FORSELL** har tegnet familiemedlemskap, de bor i Ringgata i Sarpsborg. Familiemedlemmene er **JON, SYLVI, TOM HEINE OG JON PETTER**. Jon er bilmekaniker og jobber som flere av medlemmene på Custom, Sylvi er i hjemmesykepleien på Hannestad, Tom Heine går på Kruseløkka ungdomsskole og Jon Petter går på Borg videregående skole.

Vi ønsker familien velkommen.

**BERNT ANKER KLEIN** bor i Skarprnordveien på Hafslundsøy, og arbeider som serviceelektroniker. Han er eier av en rosa **1958 BUICK RIVIERA SUPER 4 DØRS HARDTOPP** denne har en 364 cid motor og 3 gearet automat, av utstyr er servo styring og bremses og elektrisk antenne. Registreringsnummeret er V 580.

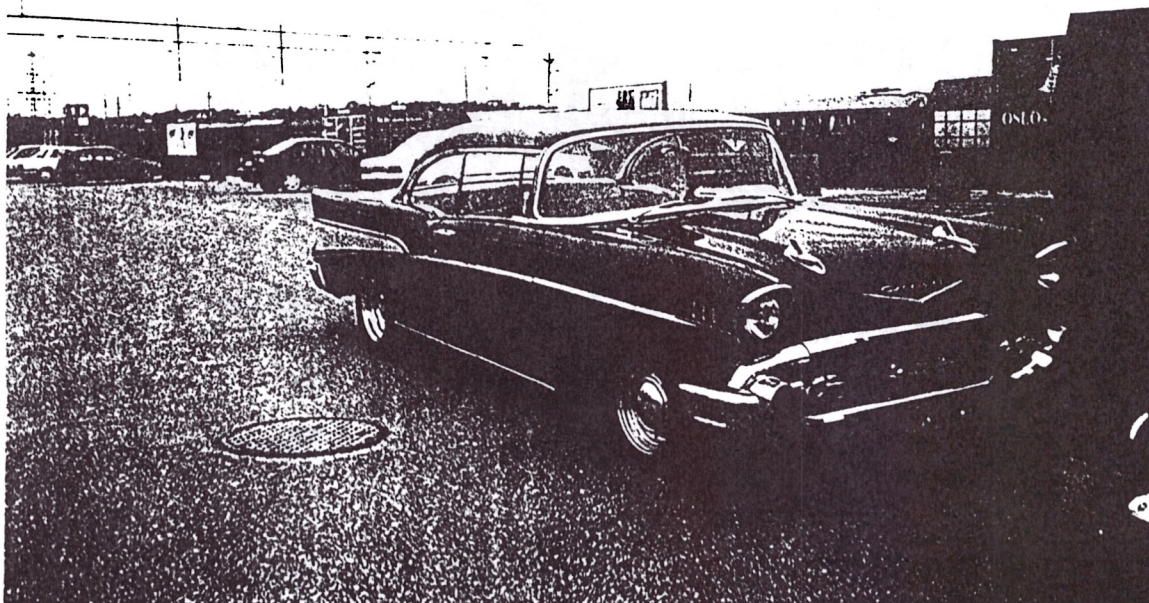
Vi ønsker ham velkommen.



With its convertible model gone, the Super Series was reduced to a two-model line, consisting of two Riviera styles. The most popular was the Super Riviera Sedan, Model 53, which had a run of 28,460. It cost \$3,789 and weighed 4,500 pounds. Rear leg room was 44.5 inches.

**TOR - INGE BORGAAS** bor i Hovdenveien med postadresse Sarpsborg, han arbeider som fagoperatør. Tor-Inge har en **1957 CHEVROLET BEL AIR** med 350 motor og 350 gir av utstyr er servo bremses. Registreringsnummeret er WW 5757.

Vi ønsker ham velkommen.

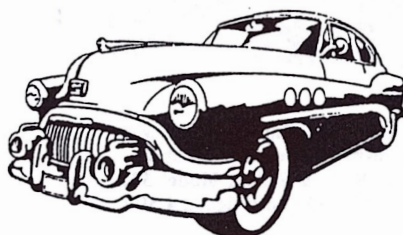


# **AMCAR-TREFF**

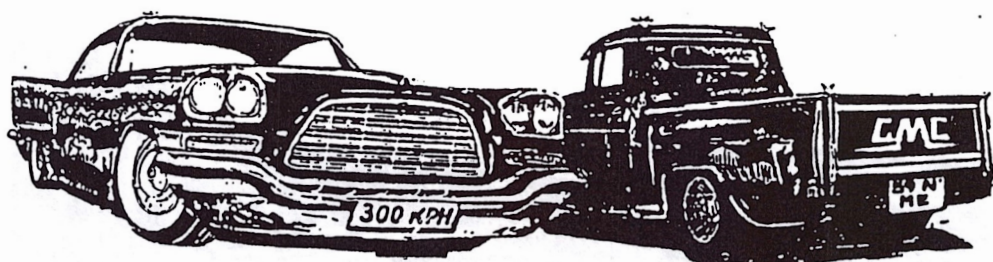
**-for hele familien**

**RØSHOLMSTRANDA-98**

**Hønefoss 24-26 juli**



**Rebusløp**  
**Grilling av hel gris**  
**Felles frokost**  
**Leker for barn og voksne**  
**Fine bademuligheter**  
**Kiosk**



**VELKOMMEN PÅ TREFF!**

**Us Car Club of Buskerud reg. Hønefoss**

**Også spesielle europeiske biler velkomne**



# JENTE CRUISING

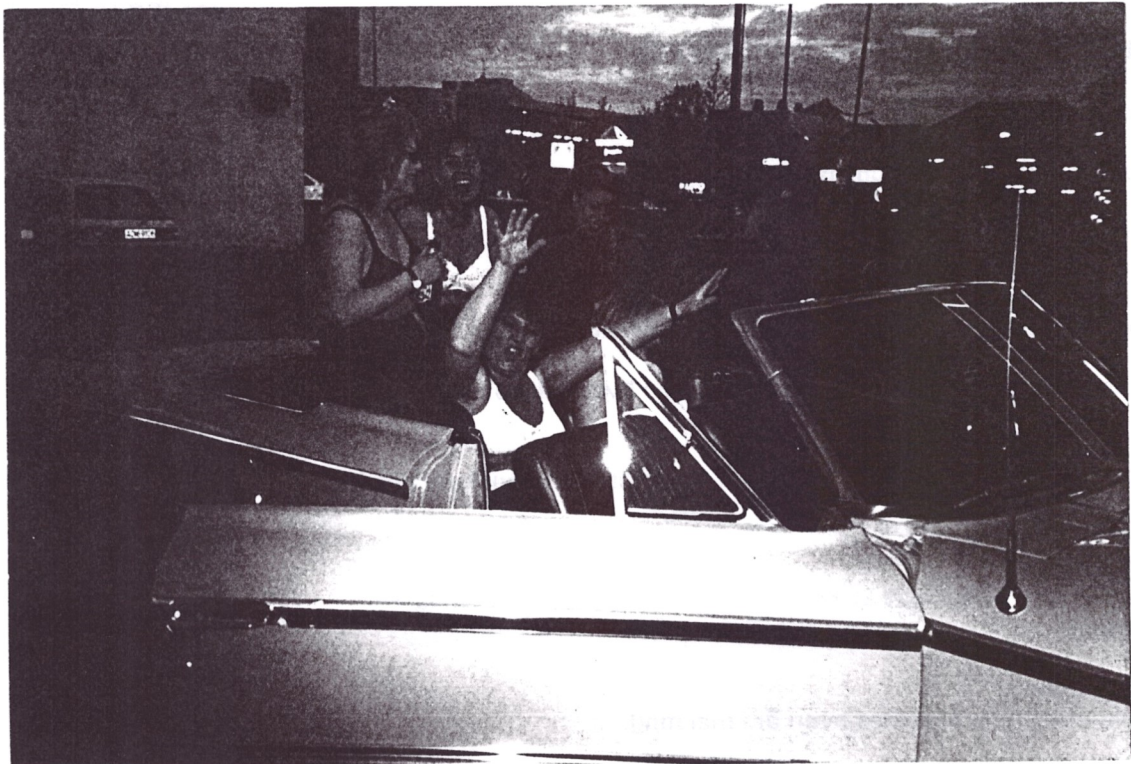
JA NÅ ER TIDEN SNART INNE TIL EN NY  
CRUISING, DEM SOM VAR MED I FJORD  
VET AT DETTE HER BLIR KJEMPE SKØY.

TUREN GÅR TIL SVERIGE, MEN VI VET  
IKKE HVOR I SWEDEN  
DET BLIR. BLI MED SÅ FÅR DU SE.

DAGEN BLIR LØRDAG 20 JUNI  
KL:19,00 PÅ KLUBBEN.

TA MED MASSE DRIKKE OG GODT  
HUMØR.

HILSEN JENTER PÅ TUR m/ Arne Brimi.



# DETROIT CARS PÅ NETTET

Go surfing on the wild superhighway of information

Tekst : Jon Grasto

En tid tilbake hadde vi en diskusjon om klubben skulle knytte seg til internett og de mulighetene dette byr på. Det ble nedstemt , på grunn av at de som er mest interesert i dette har internett hjemme eller på jobben. Nok om det.

NÅ ER VI I ALLE FALL NEVNT PÅ NETTET. *AMCARS NETT-SIDER*

Har du tilgang til nettet finner du Amcars mega proffe nett sider på følgende link

## WWW.AMCAR.NO

Ikke for å skryte ,men forståegpåere omtaler sidene som helprofesjonelle og meget lettfattelig oppsatt. Det meste av informasjon om Amcar, Bilhobbyen og alt som dertil hører ligger inne. Her er direktelinker til bilfabrikkene i USA , det meste av dele-leverandører og selvfølgelig info om alle ACCN tilsluttede klubber. Her kommer vi inn og under ser du et utsnitt av vår klubbs spalte. Noen småjusteringer må vi sende inn til kontoret i Trondheim ,slik at klubbens korrekte åpningstider kommer med.



**american car club**

**Amcar nett-annonser**

Lokalclubber

Bli medlem

Amcarsenteret

Lokalclubber

Introduksjon

Mailbox

### Klubber på Østlandet:

**Detroit Cars (nr.: 10088).**

**Post adr.:** P.O. Box 537, 1701 SARPSBORG.

**Besøks adr.:** Varteig gt. 31, 1707 Sarpsborg.

**Klubb tlf.:** 69 15 05 00 (Onsdager 19.30 - 22.00).

### Kontaktpers.:

President: Unni Blakkestad. Tlf priv.: 69 14 61 17.

**Antall medlemmer:** 43 AMCAR medl. + 82 direkte medl.

**Medlemsmøter:** Rundt den andre onsdagen i hver måned.

### Klubbhus:

Medlemslokale med tilhørende kjøkken og fasiliteter, åpent hver onsdag fra kl. 19.30 til kl. 22.00.

### Medlemsblad:

12 nr. i året blir utsendt til klubbens medlemmer. Bladet har en fast redaksjon.

### Arrangement:

Østfold-mønstring avholdes hvert år i mai mnd.

### Amcarclubb, men ikke tilsluttet?

Kontakt oss for å få vite om hvilke fordeler din klubb får ved å være tilsluttet AMCAR. Tilslutningen er dessuten helt gratis!

# *Gutte cruising!*

*Nå får det være nok med jentecruising,  
la kjæringa passe ungene å bli med på  
cruising med KUN oss gutta !*

*Noe sted vi drar til er ikke fastsatt, men vi ender  
nok opp på et sted hvor det er liv.*

*Dagen for cruising blir Lørdag 27 juni  
kl:19.00 på klubben.*

*Ta med kaldt drikke, dette blir en raggar tur!*





## BRYGGEDANS PÅ GLENNETANGEN!

1998-sesongen på Glenne Brygge  
slår alle rekorder!

I år har vi satset på et bredt spekter av  
de beste nordiske orkestre som noen  
gang har vært samlet i Østfold:

- Flamingokvintetten
- Lotta Engbergs Orkester
- Stephen Achles
- Torry Enghs
- Streaplers
- Ole Ivars

med mange flere. Se hele programmet  
på motstående side!

### Hvordan du kommer til oss!

#### Med bil

Sarpsborg:  
Kjør riksvei 114  
(mellom Vestvannet  
og Tunevannet) til  
Skiptvet. Følg skilt til  
Glennetangen 100m  
fra kommunegrensen.

Askim/Spydeberg:  
Kjør rv 115/122 til  
Skiptvet. Følg skilt til  
Glennetangen ca. 3  
km syd for Meieri-  
byen.

#### Med buss

Til de arrangementer  
som er på listen oven-  
for vil det bli satt opp  
busser tur/retur Glen-  
netangen fra Sarps-  
borg, Askim, Mysen  
og Spydeberg.

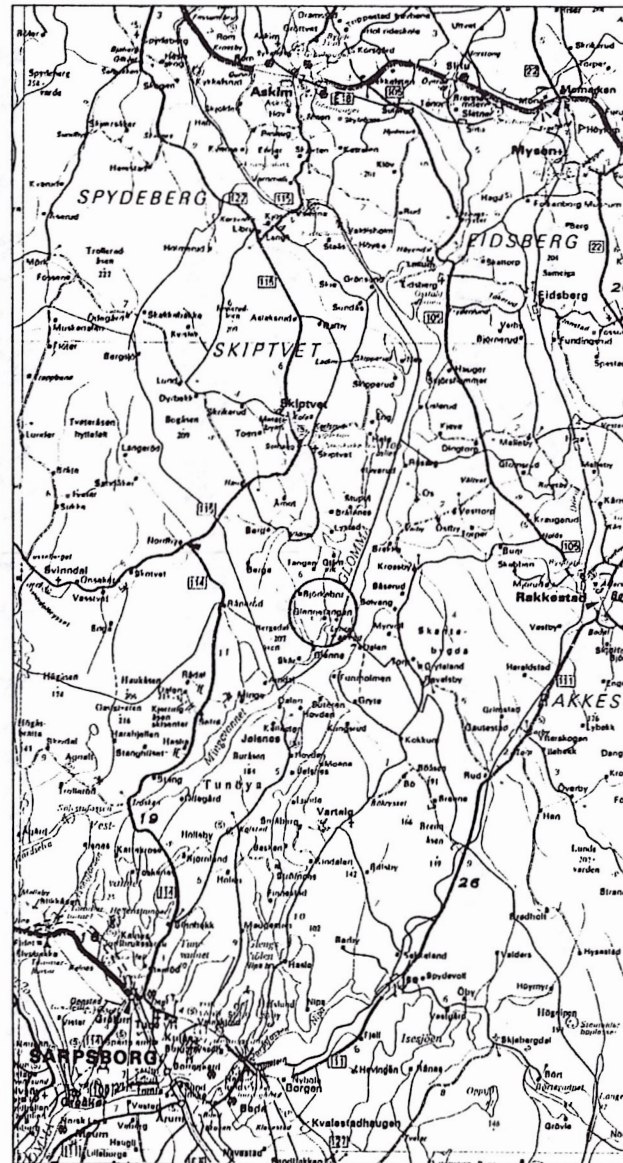
Bussavgang, tider og  
priser vil bli kunngjort  
i lokalpressen i god tid  
før de enkelte arrang-  
ementer finner sted,  
så følg med!

#### Med båt

Vi tilbyr egne spesial-  
cruise med M/S  
Krabben for hvert av  
hovedarrangementene  
Turen går fra Glengs-  
hølen i Sarpsborg til  
Glennetangen/retur.

Opplev festen med  
reservert bord på  
skipet, - felt ved scene  
og dansegulv! Billetter  
kjøpes ved turistkon-  
torene, vær tidlig ute!

# Velkommen til Glennetangen



Glennveien 478-480 - 1816 Skiptvet  
Tlf: 69 80 70 00 - 90 87 70 00 Fax 69 80 70 10

## SE VÅRT 1998-PROGRAM!

Overbygget scene og stort  
dansegulv, samt brygge med plass  
til over 500 gjester skaper en  
perfekt ramme rundt  
arrangementet.

- 16.5 Hans Petters
- 13.6 Flamingokvintetten
- 20.6 Loveletters
- 23.6 Rix Duo
- 26.6 Lotta Engbergs Orkester
- 4.7 Hans Petters
- 11.7 Stephen Achles
- 18.7 Torry Enghs
- 25.7 Online
- 31.7 Streaplers
- 1.8 Gunnar Fjeldset Band
- 8.8 PE-TO Bandet
- 15.8 Ole Ivars
- 22.8 Rix Duo
- 29.8 Lill Ingmars

### Billetter får du hos:

- Sarpsborg turistkontor, tlf.: 69 11 43 70
- Borg Destinasjon, tlf.: 69 32 10 60
- Glennetangen, tlf.: 69 80 70 00

**BESØK OSS I  
SARPSBORG!**

# ***STREET LEGAL***

## **DRAGRACING IN THE STREET.**

### ***RUDSKOGEN 24 MAI***

Foto : Ingar og Nina Karlsen

Tekst : Jon Grasto

Så var det klart for lovlig Dragracing på Norske gater. AMCAR og Norsk Bilsportforbund har i samarbeid utviklet et reglement for 1/8 dragracing med registrerte gatebiler. Ikke bare har AMCAR/NBF produsert et enkelt regelverk ,men også kommet med fornuftige lisensavgifter. AMCAR's hovedstyre har så gravd i pengesekken og investert store summer i profesjonelt tidtagerannlegg og hjelp til med utdanning av funksjonærer.

Først her i Østfold til å arrangere STREET LEGAL dragracing var NAF-OSLO med Arild Christansen og Bjørn Gulbransen som primus motorer. Med seg hadde de også noen representanter for Halden-klubben som tjenestegjorde som vakter. Vår klubbs medlemmer Rene Sjøberg og Flemming Hein var og på stripa som «Burn-out inspektører». Fra AMCAR stilte Reidar Frog med assistent og Jon Grasto i tidtagerbua. Dette var 2 gang utstyret var i bruk ,og dette fungerte stort sett perfekt. Litt problemer ga regnet oss ,idet regndråpene brøt fotocellene. Reidar funderte litt på dette

og fant ut at vi kunne kjøre computeren på topfuel snowmobile. Her var sensitiviteten på cellene nedsatt og det hele fungerte bra. Eneste skjær var at finale-stigene måtte settes opp manuelt og derav den lange pausen etter kvalifiseringen.

På tross av glatt bane, fikk vi bevist at Street Legal også kan kjøres under lett regnvær.

Vi gjør oppmerksom på at også Kenneth Noren og Kenneth Solberg var tilstede og hjalp til. Dette for at vår egen klubbs Street Legal komite skulle få danne seg et bilde av hva dette arrangementet innebærer av arbeide.



Vår egen Pål Chr. Hasselgren var i aksjon med sin egen 65 Chevelle og Helge Johansen kjørte innlånt 70 Charger RT/SE . Helge kjørte nok litt pent ,for det var ikke særlig sprut i 440, mener da bestemt denne bilen gikk bedre med original-prylar i motoren. Pål kjørte som han hadde stjålet både bensin og bil . I de første dragene hadde Pål noen heftige sladder på bilen og dro kanskje litt langt på gira. Etter vært så satt det bedre og børsa gikk styggfort. Faktisk holdt det til en andreplass i klassen og stor pokal ble med i kofferten hjem. Pål Fikk smak på dette og det er nok ikke siste gangen vi ser denne villmannen sidelengs ned stripa.

Ellers var det nok en T-Ford 23 Hotrod som vakte størst pirring hos publikum. Med ene hånden rundt veltebøylen og den andre på rattet ,dro galningen fra sverige heftige 7.6 sek 141 km/t. Bilen hadde ham kjørt på veien hit med campingvogn på slep. Rett så heftig eller hur ???? En 72 Mustang Mach 1 som snurret i piruett ned stripa kunne fort ha blitt alvorlig , men den stoppet tross alt på gresset, 1 meter ifra guardrailen. Per Jorsett hadde nok gikk denne 5.9 i fristil , hadde han vært tilstede. Alt i alt en meget opplevelsesrik dag og vi kommer igjen neste gang, vær sikker.

*PS !!!*

## *NARS Racing på Rudskogen 6-7 Juni*

*Be there for the adventure of race-spirit*



# AMERICAN NEWS-FLASH!!

BY "BOPPIN' KID"

## NY GRAND CHEROKEE AVSLØRT PÅ INTERNET

Det er noe som heter å slippe katta ut av sekken, det har Chrysler nylig erfart. En observant Dodge Durango-eier fikk se et "spionbilde" av den nye Grand Cherokee, og syntes den hadde flere drag av Durango i utseendet. Som en "gag" la han bildet ut på Internet, men da ble det rabalder.

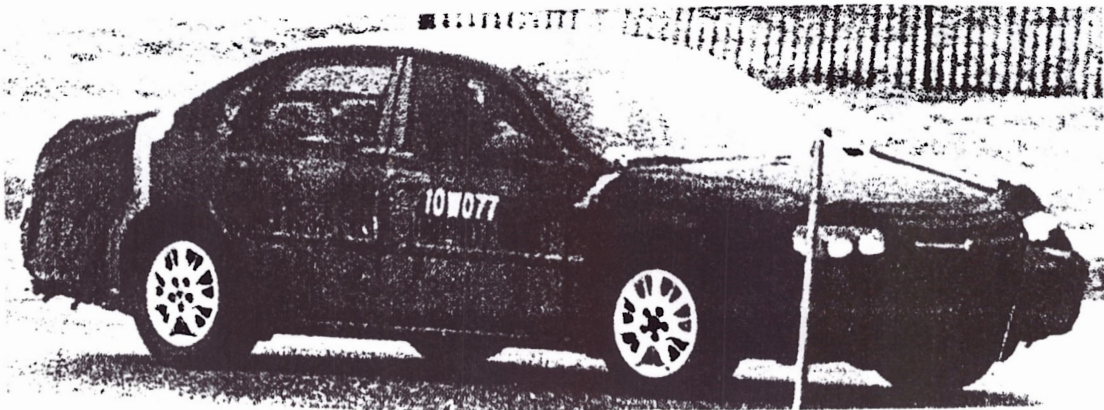
Det store tidsskriftet USA Today trykte bildet, og flere personer påsto at det var Chrysler selv, som sto bak det hele. "Spionbildet" var nemlig av en umaskert bil, noe som er heller uvanlig. Det har vært en tilsvarende avsløring tidligere, nærmere bestemt i 1996, da noen plasserte et bilde av 1997 Corvette på nettet bare uker før bilen skulle lanseres.

Dette viser hvor ukontrollerbart informasjonen på Internet er. Chrysler hadde ventet at et spionbilde ville dukke opp, og kan ingenting gjøre med saken. Den nye Grand Cherokee har premiere 29. Juni.



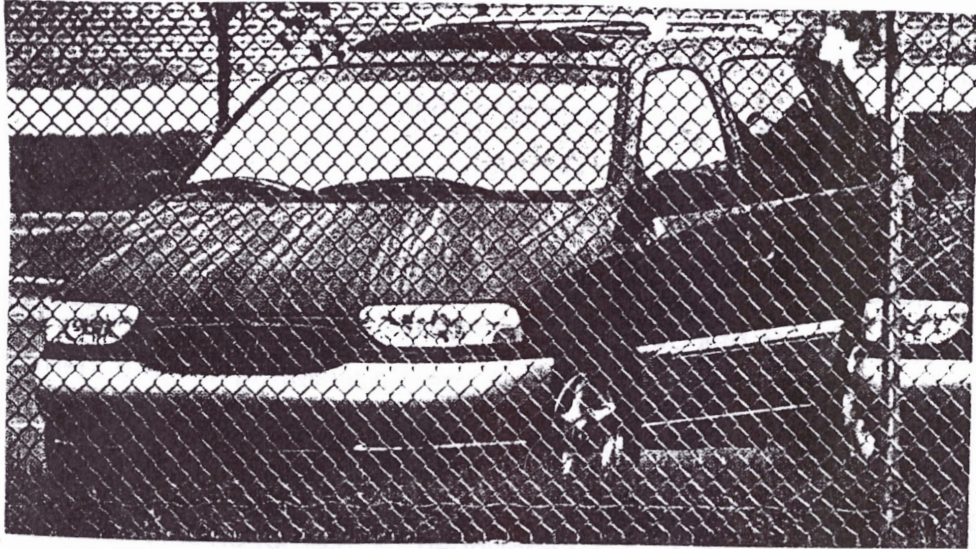
## IMPALA ER TILBAKE

Chevrolet Lumina blir erstattet med Impala for år 2000 modellen. Den nye bilen blir forhjulsdrevet, og vil være noe lengre og bredere enn dagens Lumina. Sett fra siden ligner modellen litt på den nye Ford Taurus. Bakparten blir utstyrt med fire store, runde baklys på en flat hekk. En stil vi kjenner fra tidligere Corvette-modeller.



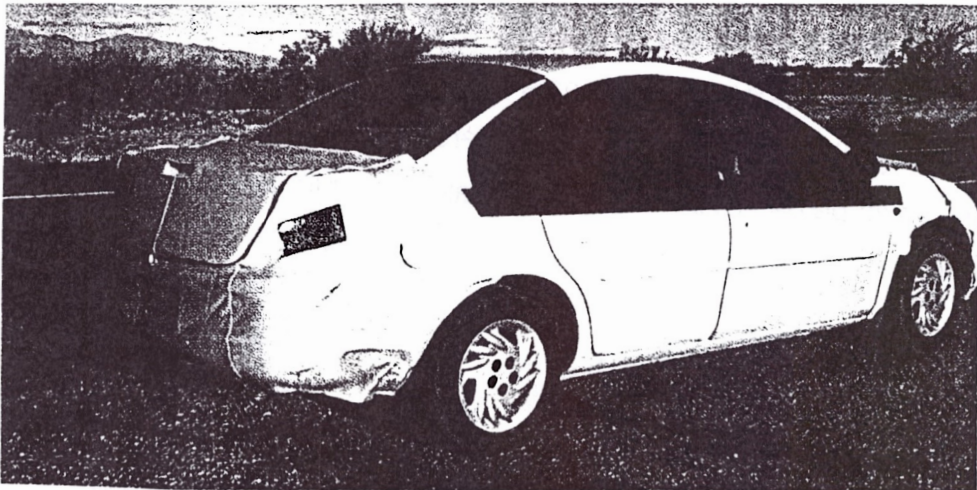
### NY MOTOR I MERCURYs MINIVAN

Mercury Villager får en rekke nye forandringer på 99-modellen. Blant forandringene er ny motor, oppgradert interiør og ny front. 1999 Mercury Villager og dens søstermodell, Nissan Quest, vil få en passasjerdør på skinner på førersiden og Nissan 3,6 liter V6-motor. Begge bilene skal bygges på fabrikken til Ford i Avon Lake, Ohio.



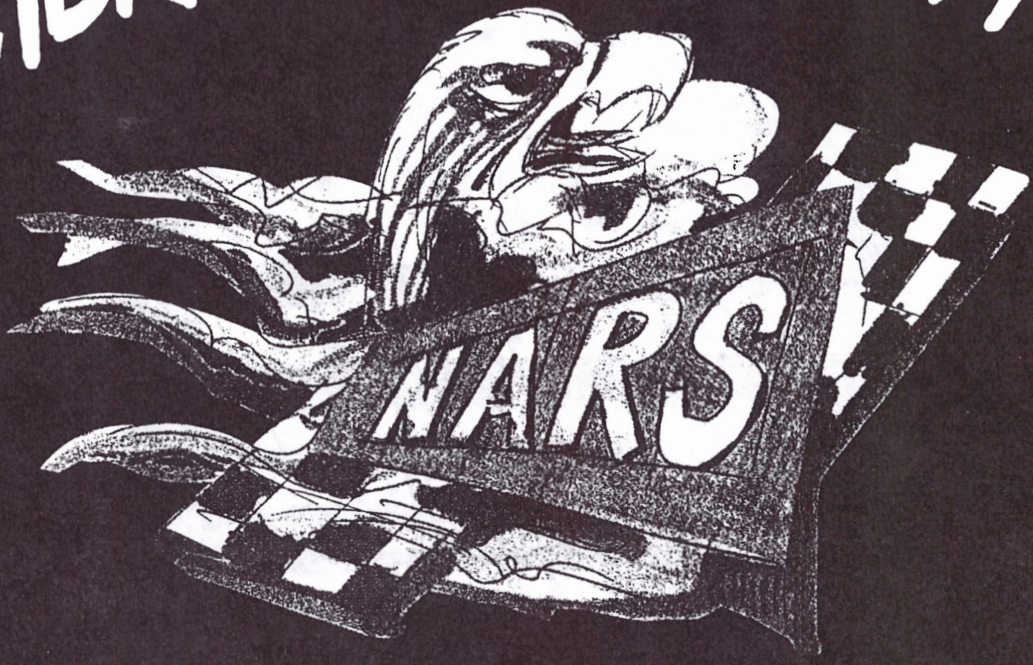
### NY NEON

Til modellåret 2000 kommer det en ny Dodge/Plymouth Neon. Den nye bilen har kortere hjulavstand enn dagens modell, grunnet det europeiske markedets ønsker om en mindre svingradius. Takformen på den nye bilen blir rundere, og hekkpartiet med støtfangeren får et glattere utseende. Det hele gjør at den nye Neon ser mer sportslig ut enn dagens modell.





# WHERE TO RACE IN 1998



**6.-7. JUNI**

**RUDSKOGEN MOTORSENTER**

**27.-28. JUNI**

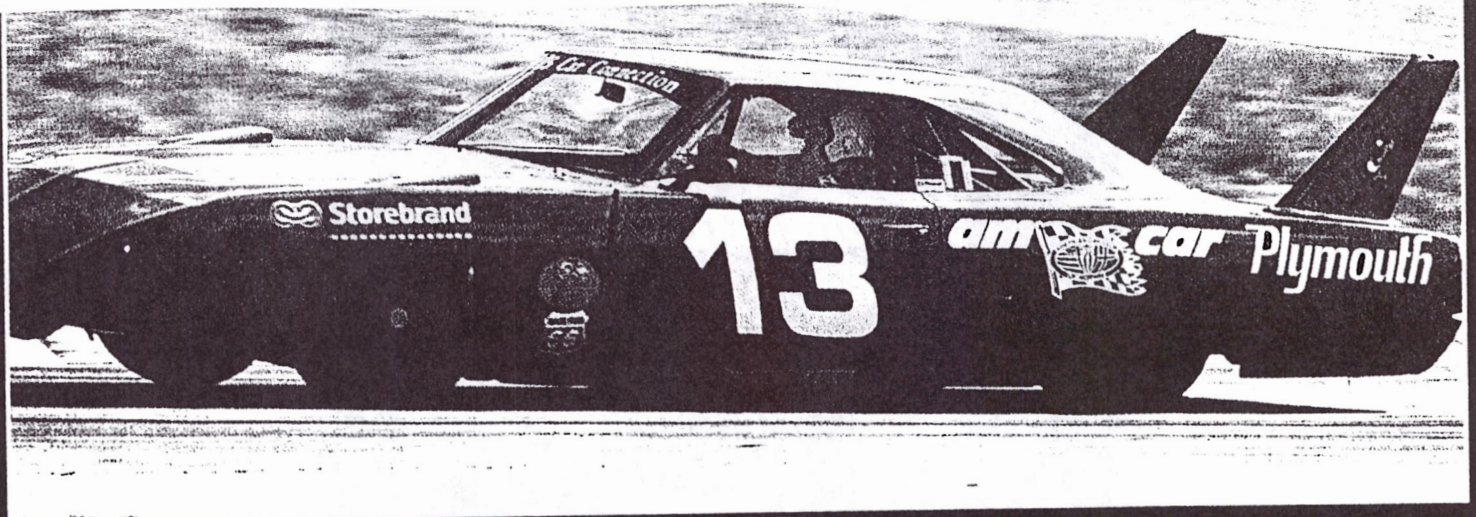
**ARTIC CIRCLE RACEWAY**

**29.-30. AUGUST**

**RUDSKOGEN MOTORSENTER**

**19.-20. SEPTEMBER**

**NORSK TRAFIKKSENTER, VÅLER**



**NARS – THE SOUND OF RACING**



***PROWLER - Kommer?***

# ***BILENS DAG***

***HELLERUDSLETTA 28. JUNI***

***Se de aller råeste bilene!***

***Vinn en stilet CHYSLER coupé!***

***NB! Trekning den 23. september***

***Masser av biler til salgs!***

***Her finner du drømmebilene***

***Stort delemarked for bil og MC!***

***Gratis standplass - løs ordinær billett***

***Stor bilpremiering!***

***Premie til alle som stiller til bedømming***

***Street Rod parade!***

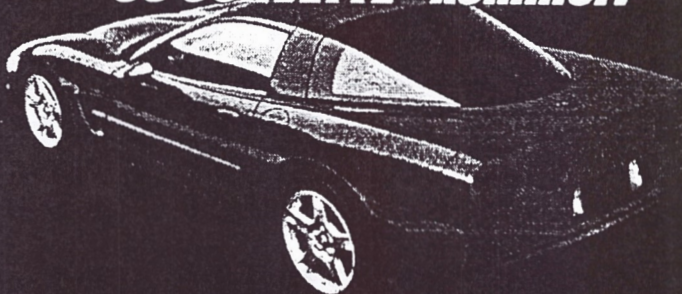
***Gratis! T-shirt til de 200 første bilene!***

***BILLETTPRISER:***

***BIL OG FØRER: KR. 50,- VOKSNE: KR. 50,- BARN: KR. 10,-***

***ÅPNINGSTID: KL. 11.00-18.00***

***'98 CORVETTE - kommer!***



***am***  ***car***

## Våger noen å ta et oppgjør med de særnorske bilavgiftene?

Bilsalget har sunket med 17% de første månedene av 1998. Det bør ikke overraske noen. Den vanlige forbruker i Norge har ikke råd til å kjøpe en ny bil. Private husholdninger uten bilordning står for drøye 50% av nybilsalget i Norge. I overkant av 45% av nybilsalget er finansiert av næringslivet. Både fra et miljø- og et sikkerhetsmessig synspunkt er utviklingen meget betenkelig. Bilsalget er alt for lavt til å oppnå den utskiftningen av bilparken som er nødvendig. Den kraftige progresjonen i vektavgiften og i de motorrelaterte avgiftene er en medvirkende årsak til denne håpløse situasjonen.

Ved Siviløkonom Terje G. Aasen

Private husholdninger bruker i dag mer på bil og bilhold enn på mat. Bilistene må betale vektavgift, effektavgift, volumavgift, merverdiavgift, drivstoffavgift, miljøavgift, bomavgift, omregistreringsavgift, årsavgift, vrakpantavgift, personskaadeavgift, piggdekkavgift, radioavgift, parkeringsavgift og kontrollavgift. Den avgiftspolitikken som føres i dag er skadelig for både miljøet og for trafiksikkerheten.

Norge har omtrent verdens høyeste avgifter både på kjøp og bruk av bil. De høye kjøpsavgiftene gjør at vi har en av Europas eldste bilparker, med et betydelig innslag av gamle, trafikkfarlige og forurensende biler uten katalysator.

En rapport fra NAF i forbindelse med den nylig innførte EØS-kontrollen, konkluderer med alvorlige feil og mangler på 1/3 av bilparken. Så vidt over 50% av bilparken i Norge er utstyrt med katalysator!

Dagens norske avgiftssystem har lite til felles med intensjonen om bedre sikkerhet og miljø i trafikken. Tvert imot fører avgiftene til at mange av de mest trafiksikre og miljøvennlige bilene som produseres nå blir uforholdsmessig dyre i Norge. Den kraftige avgiftsprogresjonen i det foreldede avgiftssystemet får ta hovedskylden for dette forholdet. Norske politikere får ta ansvaret!

Norske myndigheter bør nå ta fatt i dette og legge om til et avgiftssystem som passer til dagens virkelighet og til den teknologiske utviklingen innenfor bilindustrien. Den norske bilbransjen burde også ha en langsiktig interesse av en mer fornuftig avgiftspolitik.

Men hvorfor er det da ingen som våger å ta et oppgjør med denne politikken?

**Bilorganisasjonene** med NAF i spissen sitter tafatte på gjerdet. NAF har som erklært målsetting å sørge for at avgiftene ikke øker. Med andre ord aksepterer NAF både nivået og systemet, og går på denne måte de avgiftskåte politikeres ærend - på bekostning av de forbrukerinteresser en slik organisasjon burde forventes å ivareta. At de store bilorganisasjonene aksepterte systemomleggingen i 1996 var et svik mot norske forbrukere, som dessverre er ganske uopplyste når det gjelder forholdet mellom fabrikkpriser og avgifter på biler i Norge.

**Den norske bilbransjen** er livredde store endringer i avgiftene fordi man ønsker langsiktige rammebetingelser, og fordi man er engstelig for tap på sine bruktbillagre.

Et moment er også at bransjen kalkulerer sin avanse på et grunnlag som inkluderer engangsavgiftene. Lavere avgifter betyr derfor mindre fortjeneste. Den omleggingen av systemet som ble foretatt for to år siden ble hyllet av den norske bilbransjen fordi det ikke førte til vesentlige endringer i bilprisene i Norge. Tyske luksusbiler ble betydelig billigere, og amerikanske biler fikk en gjennomsnittlig avgiftsøkning på 100.000 kroner. Det passet bra for flertallet innen bilbransjen! Bilbransjen ønsker som nevnt ikke dramatiske endringer. I så måte er bransjen en hemske for en fornuftig omlegging av systemet.

**Norske forbrukere** står på denne bakgrunn helt uorganisert alene ovenfor denne problematikken. Norske forbrukere er imidlertid identisk med norske velgere, og burde derfor forlange at de politikere man har valgt inn på tinget nå rydder opp.

### Progresjonen...

Det er også grunn til å stille spørsmålet om norske forbrukere (og norske politikere) i det hele tatt er orientert om de kraftige progresjonssatsene i engangsavgiftene på bil her i landet, og om de fatter konsekvensene av dette. En klargjøring rundt disse forhold kan derfor være på sin plass. Engangsavgiften er bygd opp av tre komponenter, alle kraftig progressive:

1. Vektavgiften
2. Motoreffektavgiften
3. Motorvolumavgiften

En familie som har behov for en noe større bil blir således først straffet med en kraftig progressiv vektavgift.

En noe større bil må igjen nødvendigvis ha en noe kraftigere motor, noe som fører til at forbrukeren straffes ytterligere med uhørt kraftig progressive motorrelaterte avgifter.

### Hårreisende eksempler...

For å illustrere galskapen i denne kraftige progresjonen, kan vi ta for oss et eksempel. Vi tar utgangspunkt i en bil som veier 1450 kg, har en motor på 125 hestekrefter (90 kw) og et motorvolum på 2 liter (2000 cm<sup>3</sup>). Den totale engangsavgiften på en slik bilmodell blir 85.469 kroner, hvorav volumavgiften alene utgjør 28.218 kroner. Dersom man heller velger en modell med de samme spesifikasjoner, men med en 4-liters motor (4000 cm<sup>3</sup>), vil volumavgiften alene øke til 134.532 kroner. En dobling av motorvolumet fører i klartekst til en femdobling av volumavgiften!

### Bilpolitisk Informasjon

Utgitt 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  
Harald Ellefsen

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

Dersom vår eksempelbil utstyres med en GDI-motor (Mitsubishi) med 20% lavere bensinforbruk, 20% lavere avgass og 10 ekstra hestekrefter (7 kw), vil miljøgevinsten effektivt bli straffet gjennom den kraftig progressive effektivavgiften. I dette konkrete tilfellet vil dette bety et avgiftspåslag på 4.711 kroner pluss merverdiavgift. Dersom vår eksempelbil utrustes med ekstra sikkerhetsutstyr - som nødvendigvis bidrar til økt vekt - vil dette effektivt bli straffet gjennom den kraftig progressive vektavgiften. Vi putter inn 80 kilo med sikkerhetsutstyr, og straffes med et avgiftspåslag beregnet til 7.411 kroner pluss merverdiavgift.

### Må velge bil på laveste hulle...

Den kraftige progresjonen fører til at norske forbrukere blir tvunget til å velge bil på laveste hulle. Her finner vi de absolutt dårligste bilene - de mest miljøskadelige og de minst sikre bilene.

Teknologisk Institutt har påvist at små og billige biler som bruker lite bensin ikke har nevneverdig lavere utslipp enn større biler med større motorer - heller tvert imot. Nye biler produseres i dag med hensyn til at de skal tilfredsstillende bestemme nasjonale og internasjonale avgasskrav - ikke slik at de skal ha lavest mulig utslipp. Dagens avgasskrav innebærer at alle personbiler må ha montert treveis katalysator for å klare disse kravene. Derfor er det katalysatoren som bestemmer hvor mye bilen slipper ut - og ikke motoren. Biler med liten motor og få hestekrefter er som regel de billigste på markedet. Ved produksjon av slike biler har fabrikanten mindre økonomisk slingsmonn, også når det gjelder katalysator-systemet, enn når bilen er i en høyere kvalitet og prisklasse. Dermed blir den

katalytiske rensingen på billigbilene ofte en minimumsløsning som ikke gir de minste utslippene, mens dyrere biler kan ha lavere utslipp.

På den annen side er det helt riktig at det er en direkte sammenheng mellom drivstofforbruk og utslipp av klimagassen CO<sub>2</sub>. Derfor kan en drivstoffkomponent i avgiftssystemet bidra til lavere CO<sub>2</sub>-utslipp. Men en slik komponent må i så fall erstatte dagens avgiftsprogresjon i kjøpsavgiften og ikke komme i tillegg til den. Dagens uhørt kraftige progresjon i vektavgiften samt de motorrelaterte avgiftene betyr nemlig at mange av de mest miljøvennlige og trafikksikre bilene som finnes prises ut av det norske markedet.

### Progresjonen rammer den vanlige forbruker...

Progresjonen er sikkert tenkt å ramme de som kjøper luksusbiler og som har råd til dette - nærmest uansett pris - med samme fordelingsmessige begrunnelse som en progressiv skatt. Men man bør ikke legge de samme føringer her som i skattepolitikken forøvrig.

Problemet er at slik progresjonen er utformet, rammer den i dag den vanlige forbruker - deg og meg - mens den i realiteten ikke betyr så mye for den gruppe den var ment å ramme ut fra fordelingsmessige hensyn. Progresjonen fører også til at prisforskjellene på de ulike kvalitetene av biler på markedet i Norge er helt ute av takt med prisforskjellene på ulike kvalitetet biler i andre europeiske land. I Europa forøvrig er jo bilprisene ganske så "parallele" med prisene fra fabrikk (de står i et bestemt forhold til fabrikkprisene). Dersom dette hadde vært tilfelle med norske bilpriser, ville vi ha oppnådd betydelige miljø- og

sikkerhetsgevinster.

Disse uheldige forhold fører til at norske forbrukere i mange tilfeller blir henviset til å kjøpe biler som ikke oppfyller forbrukerens egentlige behov for bil. En stor andel av bilkjøpene er også av disse grunner direkte avgiftsmotiverte (varebiler, kombibiler, lastebiler). Vi mener at bilkjøp bør være motivert ut fra reelle bruksbehov samt ut i fra kriterier som miljøvennlighet og høy grad av sikkerhet.

En kraftig demping av progresjonen - eller helst en flat sats for engangsvgiftene i dagens system - ville gi norske forbrukere muligheten til å kjøpe bil etter behov, - bedre biler både med hensyn til sikkerhet og miljø.

### Provenynøytral systemomlegging...

En omlegging av avgiftene gjennom kraftig redusert progresjon vil neppe bety reduserte inntekter til statskassen fordi:

#### - En redusert progresjon

vil bety at de aller fleste bilkjøpere vil kunne få råd til - for det samme kronebeløp de har til disposisjon - å kjøpe den bilen de egentlig har behov for. Staten får de samme avgiftsinntekter som før.

#### - En redusert progresjon

vil føre til en betydelig reduksjon i bruktbilimporten - fordi forbrukerne da vil få råd til å kjøpe en tilsvarende ny bil av ønsket kvalitet. Dette betyr økte avgiftsinntekter.

#### - En redusert progresjon

vil føre til økt nybilsalg - nettopp den stimulans man nå trenger for å få en raskere utskifting av den tilårskomne bilparken. Staten får økte avgiftsinntekter.

- En redusert progresjon vil i sin tur gi betydelige miljø- og sikkerhetsgevinster, som vil gi positive utslag i andre statlige budsjetter. Positiv totalvirkning for Staten.

## Politiske utspill...

Vi har notert følgende aktuelle politiske utspill i denne saken:

- ★ Samferdselsministeren har uttalt at biler med lavt drivstofforbruk bør få avgiftslette.
- ★ Finanskomiteen har pålagt Regjeringen å se nærmere på avgiftslette for flerbruksbiler.
- ★ Struktur og nivå på enkelte av motorvognavgiftene vil kunne bli nærmere vurdert i departementets videre arbeid med oppfølgingen av Grønn skattekomisjon.
- ★ Finanskomiteens saksordfører for bilavgifter, Kenneth Svendsen, arbeider med et alternativt avgiftssystem som vil bli presentert i løpet av året.

Samferdselsministerens utspill om avgiftslettelse er interessant og bør følges opp og konkretiseres. Å ensidig lette avgiftene for biler som bruker lite drivstoff vil nok dessverre ikke gi vesentlige utslag for miljøet. Disse bilene er allerede "billige" nok etter norsk målestokk.

Vi viser her igjen til at dette er grundig dokumentert gjennom den undersøkelse som Teknologisk Institutt har gjort. Instituttet har påvist at små og billige biler som bruker lite drivstoff ikke har nevneverdig lavere utslipp enn større biler med større motorer - heller tvert imot, med unntak av CO<sub>2</sub>-utslippet som varierer i takt med bensin-forbruket.

Dersom det skal komme en drivstoffkomponent som gjør "billigbilene" eller "småbilene" billigere, mens de bilene som belastes mest med avgifter i dag blir enda dyrere, vil myndighetene gjøre vondt verre. Det må derfor være et ufravikelig krav at en drivstoffkomponent i engangsvgiften må kobles sammen med en fjerning av de motorrelaterte avgiftene samt en kraftig demping av den øvrige progresjonen i avgiftssystemet.

Et annet moment er at de små billigbilene som regel er de minst sikre i trafikken. En avgiftsbetinget vridning av bilparken til fordel for småbiler bekymrer oss derfor sterkt.

En betydelig andel av trafikkulykkene i dag involverer sammenstøt med store lastebiler samt utforkjøring. Det er slått fast at man har langt større sjanse til å overleve i en større og kvalitetsmessig sikrere bil. Små biler egner seg ypperlig i bytrafikken hvor hastigheten ikke overstiger 50 km/t. På E6 bør man ikke oppfordre bilistene til å kjøre små, motorsvake biler med lett karosseri. I høye hastigheter må motorsvake biler ofte presses, noe som fører til økte utslipp, motorslitasje og liten sikkerhetsmargin ved forbikjøring m.m.

### Teknologien...

Den teknologiske utviklingen innen bilindustrien går meget raskt. Alt for raskt for det avlegse norske avgiftssystemet. Bilfabrikkene er nødt til å ta miljøkravene på alvor og utvikler stadig mer miljøvennlige motorer. Denne utviklingen blir i dag straffet av norske myndigheter. I internasjonal bilproduksjon skjer det i dag en klar utvikling i retning av både bensin- og dieselmotorer som bruker vesentlig mindre drivstoff enn de tradisjonelle bilmotorene. Bilimportører markedsfører allerede biler med de nye miljøvennlige GDI-motorene med betydelig lavere utslipp og flere hestekrefter for økt sikkerhet. Disse bilene straffes av det norske avgiftssystemet. Det haster derfor å få gjort noe med dette nå.

En omlegging som favoriserer lavt drivstofforbruk vil derfor være en stimulans til denne teknologien. Det vil også gjøre det enklere for Norge å innfri miljøkravene i Kyoto-avtalen. Miljøgevinsten i Norge ligger først og fremst i å bytte ut de gamle stinkbombene uten katalysator. Alle nye biler er miljøvennlige i større eller mindre grad. De færreste ønsker vel å kjøre en gammel bruksbil bare fordi den er gammel, men i Norge er store deler av befolkningen tvunget til nettopp det.

### Flerbruksbiler...

Etter hva vi har forstått av avgiftsvedtaket siste høst, har Finanskomiteen pålagt Regjeringen å se nærmere på en avgiftslettelse for de såkalte flerbruksbilene. Dette er meget positivt, men det er sterkt ønskelig at dette kan oppnås ved en generell omlegging av avgiftssystemet, slik at man unngår de uheldige vridninger og avgiftstilpassninger som vil bli konsekvensen av å innføre en egen avgiftsklasse for flerbruksbiler.

På sikt vil det være fornuftig at kombibilene forsvinner som avgiftsbetinget biltype. En fjerning av kombibilklassen vil imidlertid måtte forutsette en betydelig reduksjon i avgiftene på personbilutgavene av slike biler.

## Alternative avgiftssystemer:

### System A: Stykkavgift...

Det gjeldende systemet for beregning av engangsavgift virker sterkt negativt nesten uansett hvilken synsvinkel man ser det fra. Den kraftige progresjonen fører til store vridninger som er svært uheldig samfunnsøkonomisk. Den svekker trafikksikkerheten fordi den gjør mange av de mest trafikksikre bilene uforholdsmessig dyre. Den skader miljøet fordi mange av de mest miljøvennlige bilene prises ut av det norske markedet. Med andre ord forsterker selve avgiftssystemet - og da i første rekke progresjonen - de uheldige virkningene av det generelt sett høye nivået på engangsavgiften i Norge.

Vi mener at det prinsipielt sett riktige avgiftssystem er en ren stykkavgift. Den vil være billigst og enklast å administrere. Den vil også være mest rettferdig, fordi den enkelte bilkjøper da kan velge bil etter behov uten å måtte ta i betraktning avgiftsforskjeller fra biltype til biltype. Et slikt system vil gjenspeile de reelle verdiforskjeller mellom de ulike biltyper, fordi prisen vil bli fastsatt på grunnlag av bilens verdi og kvalitet fra fabrikk, justert for konkurranseforholdene på det norske markedet. Med en stykkavgift vil egenskaper ved det enkelte bilmerke som fremmer miljø og trafikksikkerhet ikke bli diskriminert avgiftsmessig. I praksis vil det være slik at de biler som koster mest fra produsent også har de mest avanserte løsningene for miljø- og trafikksikkerhet. Med en ren stykkavgift kan alle forbrukere være sikre på at de slipper å bli belastet med en ekstra engangsavgift dersom de ved sitt bilvalg velger ekstra kvalitet.

Konsekvensen av et slikt standpunkt er at engangsavgiften ved kjøp av en Cadillac Seville vil bli den samme som for en Opel Corsa. Men dette er faktisk ikke mer oppsiktsvekkende enn at det nettopp er et slikt ikke-diskriminerende avgiftssystem som ellers gjelder i vårt samfunn. Avgiftsforskjellen vil da utelukkende komme til uttrykk ved at merverdiavgiften med sin faste prosent gjenspeiler prisforskjellene. Vi tar jo alle for gitt at slik skal det være ellers i vårt samfunn. Ingen har så langt foreslått at det skal innføres en differensiert særaggift ved kjøp av for eksempel skinninnbundet leksikon for å presse folk til istedet å velge leksikon i form av en haug med uinnbundne pocketbøker. Det er heller ingen som har foreslått at det skal innføres en differensiert, skyhøy engangsavgift for å gjøre kvalitetsmøbler fra Sunnmøre, de best kvalitets-sikrede PC-ene, de mest velklingende pianoene eller den mest utsøkte indrefilet så dyr at dette blir forbeholdt de aller rikeste blant oss. Skjønt et slikt vanvittig system hadde egentlig vært enklere å forsvare på nesten alle andre områder enn ved bilkjøp, hvor et system som reduserer folks mulighet til å velge den beste kvalitet har langt alvorligere konsekvenser både for den enkelte og for samfunnet.

Det eneste som da gjenstår til forsvar for dagens system er det såkalte utjevningshensynet, eller mer korrekt, misunnelsehensynet. I praksis betyr det at de fremste kvalitetsbilene skal forbeholdes de rikeste, som uansett har råd til å velge kvalitet. Utjevningen betyr altså at folk flest ikke skal ha anledning til å velge bil "på øverste hylle" så lenge ikke alle kan det. Uansett hva man ellers mener om økonomisk utjevning som virkemiddel i den økonomiske politikken, fremstår det som ekstremt usosialt og uholdbart å la et slikt hensyn tvinge gjennom et bilavgiftssystem som har så negative konsekvenser både sosialt og for trafikksikkerhet og miljø.

Avgiftsmyndighetene, i hvert fall fagfolkene i Finansdepartementet, har selv innsett at en ren stykkavgift åpenbart er å foretrekke rent samfunnsøkonomisk. Vi vil i den forbindelse vise til følgende uttalelse fra den daværende Arbeiderparti-regjeringen i St.prp. nr. 1, tillegg nr. 3 (1995-96) i forbindelse med omleggingen av systemet for beregning av engangsavgift på motorkjøretøyer:

**"En ren stykkavgift, dvs. et likt kronebeløp for alle biler, er det alternativet som er enklast å administrere. Samtidig gir en stykkavgift minst vridninger i sammensetningen av bilparken. Videre blir hensynet til miljø og sikkerhet ivaretatt på en god måte, ved at ekstrautstyr og innebygde egenskaper som fremmer disse hensynene ikke medfører økt avgift."**

Det er nok mulig at mange vil oppfatte det som "urealistisk" å arbeide for en omlegging til en ren stykkavgift. Vi fikk da også i sin tid vite at det var urealistisk å arbeide for å fjerne verdiavgiften. Til slutt ble den likevel fjernet. Vi har tro på at fornuften til slutt vil vinne frem også her.

På den annen side er vi realistiske nok til å erkjenne at engangsavgiften bringer så mange penger til statskassen at det neppe er håp om å få den helt fjernet. Men det prinsipielt riktige, og fornuftige både samfunnsøkonomisk, trafikksikkerhetsmessig og miljømessig, ville være å fjerne hele engangsavgiften. Dette er en særaggift som uansett utforming har negative konsekvenser på alle disse områder. Hele avgiften er en fortidsløpning fra den tid bil ble ansett som luksus.

I realismens navn vil vi konsentrere oss om ulike modeller for engangsavgift, basert på at engangsavgiften vil bestå i overskuelig fremtid. I denne sammenheng er en ren stykkavgift vår prinsipielle løsning.

**Subsidiært vil vi arbeide for å forbedre dagens system, som er helt uakseptabelt og som har betydelige skadevirkninger. Men vi vil understreke at de ulike modellene vi drøfter videre i denne redagjeringen må anses som subsidiære løsninger og som skritt på veien mot et stykkprissystem.**

### System B: Bygger på nåværende system...

Den raskeste måten å gjøre endringer for å følge opp de politiske føringer, vil være å flikke på dagens avgiftssystem. I første omgang bør man da innføre en flat vektavgift samt en kraftig reduksjon i progresjonen i de motorrelaterte avgiftskomponentene.

En flat vektavgift ble også antydnet av Finansdepartementet i St.prp.nr.1 høsten 1997, og vi vil tro det burde være politisk flertall for en slik tilnærming nå.

Økte krav til sikkerhet i bilene gjør at nye biler ofte veier mer enn tidligere grunnet sikkerhetskarosserier, stål-bjelker i dører, ekstra airbags m.m. Gjennomsnittsvekten på importerte nye biler til Norge har økt de siste par årene. Til tross for dette går drivstofforbruket ned. Dette harmonerer godt med den teknologiske tendensen innenfor bilindustrien, men straffes altså gjennom det norske avgiftssystemet.

### System C: Alternativt avgiftssystem...

Basert på tilbakemeldinger vi har fått på våre henvendelser til de ulike politiske partiene kan vi ikke skjønne annet enn at det nå eksisterer et politisk flertall på Stortinget som ønsker å dreie avgiftene fra kjøp til bruk av bil. Muligens er det også et flertall som ønsker en endring i systemet slik at drivstofforbruk bør erstatte de motorrelaterte avgiftskomponentene.

Vi har arbeidet mye med denne problematikken de senere årene, og har vurdert forskjellige avgiftssystemer. Vårt utgangspunkt har hele tiden vært hensynet til miljø og sikkerhet i trafikken. Dagens avgiftssystem er 100% fiskalt, og er helt i utakt med utviklingen i bilindustrien når det gjelder hensynet til miljø og sikkerhet.

Vi synes det bør være et mål å arbeide for en avgiftsstruktur i samferdselssektoren der alle transportformer legges avgifter som reflekterer de samlede samfunnsøkonomiske miljøkostnader. Vi billister bør da akseptere vår andel av denne belastningen.

Den beste løsningen vil derfor være et system som baserer seg på følgende komponenter:

#### 1) En stykkavgift i bunn

En stykkavgift bør være fast for alle typer biler. Den skal reflektere at alle biler har en minimum belastning både på miljøet (i kraft av produksjon og bruk) og en samfunnsøkonomisk belastning i relasjon til den infrastrukturen (veier m.m.) og de helsemessige virkninger (ulykker m.m.) som bilen genererer. En slik avgift må ikke være progressiv.

#### 2) En avgift gradert etter drivstofforbruk

En avgift basert på drivstofforbruk vil være det mest fornuftige ut ifra en miljøprofil. CO<sub>2</sub>-utslippet har direkte sammenheng med drivstofforbruket. En slik avgift bør heller ikke være så problematisk å innføre som departementet hevder i St.prp. 1.

Fra 1997 er dette forbruket oppgitt på en klar og definert måte for alle nye biler. I en overgangsperiode må man imidlertid leve med overgangsordninger for bruktbilimporten - biler som ikke har et definert drivstofforbruk. Her må man da i 4-5 år akseptere at avgiften på brukte biler baseres på drivstofforbruket for tilsvarende bil etter 1997-normene.

Alternativt vil det også kunne la seg gjøre å operere med noe enklere sjablonsetser som tar hensyn til utviklingen i retning av bilmotorer med lavere drivstofforbruk. Dersom man fjerner progresjonen i vektavgiften og erstatter de motorrelaterte avgiftene med en drivstoffkomponent, samt forutsetter at det totale provenyet fra engangsavgiften skal opprettholdes, kan man imidlertid akseptere en progressiv drivstoffavgift. En progressiv drivstoffavgift vil bli et betydelig incitament for å velge biler med lavt forbruk. Her vil en progresjon virke positivt. Under dagens system virker progresjonen negativt.

En slik omlegging av avgiftssystemet, med mer fornuftige komponenter og redusert progresjon, trenger ikke bety reduserte inntekter til statskassen. Imidlertid vil en omlegging gi betydelig uttelling på miljøet samt på sikkerheten i trafikken i landet vårt. Det vil under et slikt system være naturlig å regne med at forbrukerne jevnt over vil velge å anskaffe kvalitetsbiler med høyere ciffverdi. Dette vil føre til økte inntekter for statskassen i form av økt merverdiavgift.

# Konkret forslag til nytt avgiftssystem (System C):

I vårt forslag har vi tatt utgangspunkt i følgende realiteter:

- ★ Gjennomsnittlig engangsavgift på importerte nybiler i 1996 var 53.600 kroner (1998-kroner).
- ★ Gjennomsnittsbilen har et forbruk på 0,75 liter pr mil.
- ★ Gjennomsnittsbilen veier 1.170 kg, den har et motorvolum på 1.690 ccm og en effekt på 73 kw.

Vi har også tatt høyde for en generell reduksjon på 17% i engangsavgiften basert på gjennomsnittsbilen. Dersom man ønsker å opprettholde provenyet fra de totale avgifter på bil og bilbruk, bør man heller øke avgiftene på bruk tilsvarende.

Man kan eksempelvis tenke seg en formel for beregningen som ser slik ut:

S = Stykkavgift (Stykkavgiften er satt til 15.000 kroner)

F = Drivstofforbruk

K = Konstant multiplikator (Satt til 70.000 av hensyn til at gjennomsnittsbilen skal ha 17% avgiftslette)

Engangsavgift i kroner =  $S + (F^3 \times K)$  Engangsavgift i kroner =  $15000 + (F^3 \times 70000)$

Drivstofforbruket "opphøyd i tredje" innebærer en betydelig progresjon i denne avgiften.

I følgende tabell har vi gjort beregninger og sammenlikninger for en rekke aktuelle bilmodeller i alle klasser:

| Bilmodell          | Forbruk<br>i liter<br>pr mil | Forslag<br>drivstoff<br>avgift | Forslag<br>stykk<br>avgift | Forslag<br>total<br>eng.avgift | Gjeldende<br>total<br>eng.avgift | Motor<br>volum<br>ccm | Motor<br>effekt<br>kw | Gjeldende<br>utsalgs<br>pris |
|--------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|
| Opel Corsa Cit.    | 0,58                         | 13658                          | 15000                      | 28658                          | 30165                            | 973                   | 40                    | 121200                       |
| Ford Fiesta        | 0,70                         | 24010                          | 15000                      | 39010                          | 36310                            | 1242                  | 55                    | 146400                       |
| Toyota Corolla XL  | 0,68                         | 22010                          | 15000                      | 37010                          | 39708                            | 1332                  | 55                    | 172500                       |
| Mitsubishi Carisma | 0,62                         | 16683                          | 15000                      | 31683                          | 60137                            | 1834                  | 85                    | 225900                       |
| Gjennomsnittsbilen | 0,75                         | 29531                          | 15000                      | 44531                          | 53752                            | 1690                  | 73                    |                              |
| BMW 316 1/4 E      | 0,77                         | 31957                          | 15000                      | 46957                          | 55700                            | 1596                  | 75                    | 249900                       |
| Audi A6 5V         | 0,78                         | 33219                          | 15000                      | 48219                          | 70834                            | 1781                  | 92                    | 369500                       |
| Chrysler Stratus   | 0,90                         | 51030                          | 15000                      | 66030                          | 83963                            | 1996                  | 98                    | 249900                       |
| Chrysler Voyager   | 0,92                         | 54508                          | 15000                      | 69508                          | 150350                           | 2429                  | 111                   | 436000                       |
| Volvo S 90         | 1,11                         | 95734                          | 15000                      | 110734                         | 167143                           | 2922                  | 132                   | 494000                       |
| Chevrolet Camaro   | 1,17                         | 112113                         | 15000                      | 127113                         | 228565                           | 3800                  | 142                   | 658000                       |

Av denne tabellen ser vi at de rimeligste bilene får noe redusert avgift - i samsvar med vår oppfatning av at de billigste bilene er billige nok.

Gjennomsnittsbilen får en avgiftsreduksjon på 17% i samsvar med våre forutsetninger innledningsvis. Mitsubishi Carisma med GDI-motor får en betydelig avgiftsreduksjon grunnet lavt forbruk.

Avgiftsreduksjonen på personbilutgaven av Chrysler Voyager viser at dette systemet gjør kombibilklassen overflødig. Som kombibil belastes Voyager i dag med 52.622 kroner i engangsavgifter. I vårt forslag vil personbilutgaven belastes med en avgift på 69.598 kroner.

På gjennomsnittsbilen (0,75 liter pr mil) legges det en drivstoffavgift på 29531 kroner, mens en Chevrolet Camaro (1,17 liter pr mil) straffes med en drivstoffavgift på hele 112.113 kroner - hvilket burde være mer enn nok. Avgiftsreduksjonen blir naturlig størst for mellomklassebilene samt for de dyrere bilene med lavt bensinforbruk, og dette vil føre til en betydelig kvalitetsforbedring av den norske bilparken.

Forbrukerne vil under dette systemet kjøpe bedre biler til samme pris som de tidligere kjøpte dårlige biler for. Satt på en annen måte får norske forbrukere igjen råd til å kjøpe de bilene de virkelig har bruk for, og som er best både for miljøet og sikkerheten.

## Forbrukeren skiller ikke mellom de forskjellige avgiftene...

Utover disse engangsavgiftene vil forbrukeren også måtte betale merverdiavgift av kaipris (cif-verdi) og av engangsavgifter og avanse. Merverdiavgiften kan ofte ramme med beløp tilsvarende eller høyere enn engangsavgiften på dyrere biler etter dette systemet.

Fra et forbrukersynspunkt klarer man selvsagt ikke å skille mellom de forskjellige avgiftene. Det er prisen på bilen som avgjør for de aller fleste. Prisen på bilene i Norge i dag, er slik at man ikke velger bil ut fra behov, men ut fra lommeboken. Det ideelle var at det her fantes et fornuftig nivå, som gjorde at behov, sikkerhet, miljøhensyn og økonomi (lommeboken) var i balanse ved vurderingen. Med andre ord at norske forbrukere kunne ha råd til å velge en sikker og miljøvennlig bil som samtidig oppfylte transportbehovet.

## Myndighetenes ansvar...

Vi må nå unngå den stadige flikkingen fra år til år i bilavgiftene. Nå må det tas et skikkelig løft, en endelig systemomlegging, som sikrer at Norge ikke skandaliseres som miljøsinke i Europa.

Vi er overbevist om at norske bilister vil være med på å vise vei dersom de får lov. Det er norske myndigheter sitt ansvar å nå legge forholdene til rette for dette. Norsk bilpolitikk har vært båret frem av Arbeiderpartiregjeringer. Norske forbrukere nektes de beste, mest miljøvennlige og sikre bilene fordi Arbeiderpartiet i alle år har ført en "misunnelsesbasert" politikk som for enhver pris skal straffe og tyne de mest velstående grupper i samfunnet, uten hensyn til om denne politikken i hovedsak rammer den vanlige mann og kvinne samt norske barnefamilier - eller for den saks skyld miljøet og folkets sikkerhet. Nå bør det være tid og politisk temperatur til å tenke nytt!

## Bilpolitisk Informasjon

DISTRIBUERES GRATIS  
TIL ALLE SOM ØNSKER DET.

GI OSS BESKJED DERSOM  
DU ØNSKER Å KOMME PÅ  
VAR MAILING-LISTE.

Bilpolitisk Informasjon  
Box 6006 - 7003 Trondheim

Nå finner du også  
**Bilpolitisk Informasjon**  
som egen nettavis på

**www.amcar.no**

ÅRETS  
MEDARBEIDERE I  
KLUBBAVISEN

REDAKTØR  
KENNETH NORÉN  
RED.ASS.  
ØYSTEIN ANDERSEN

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

SAMMENSETTING/  
KOPIERING

VIDAR ELVESTAD  
BJØRN JOHANNESSEN  
KENNETH NOREN  
ØYSTEIN ANDERSEN  
KENNETH SOLBERG  
GRETHE NORD  
THOMAS JOSEFSEN  
GEIR KRISTENSEN

ANSVARSSOMRÅDER

NYE MEDLEMMER/  
BILER

GRETHE NORD  
JAN ERIK BERGDAL

FORSIDE

KENNETH SOLBERG

MØTEREFERAT

JAN ERIK BERGDAL

LEDER/  
MØTEINNBYDELSE

UNNI BLAKKESTAD

TREFF REFERAT

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

BAKSIDE/  
TERMINLISTE

THOMAS JOSEFSEN

FESTINNBYDELSE

UNNI BLAKKESTAD

DC-BØRSEN

KENNETH NORÉN  
901 74 292

# DC-BØRSEN

TIL SALGS

72 mod. BUICK LE-SABRE

350CID MED AUT.  
OVERFLATE RUST I GOLV.  
ELLERS RUSTFRI.

Pris: 47.500,-

Svein

Tlf: 69 16 14 97

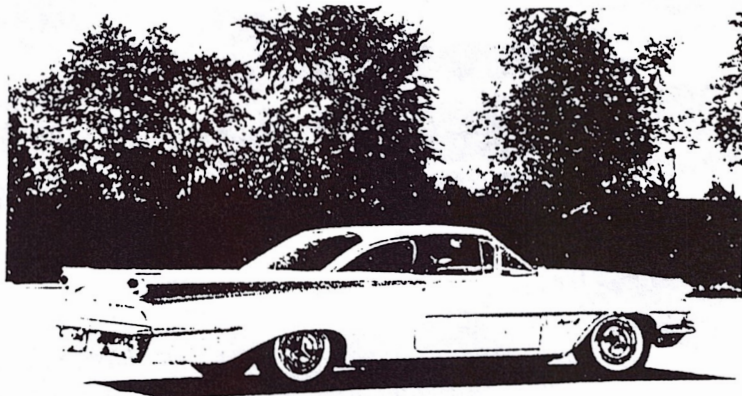
59 mod. OLDSMOBILE SUPER 88

HOLIDAY COUPÉ, 394 MOTOR  
HYDRAMATIC AUTOMAT

Pris: ca 65.000,-

Roger

Tlf: 69 16 38 27 / 93 03 13 60



Hardtop styling looked good on the Super 88 Holiday Scenic Coupe. Production for model number 593537 was 20,259. Base prices began at \$3,328 and the scales were tipped at 4,140 pounds. Oldsmobile continued to expand its option list and available items included: power windows at \$107.50, heater and defroster at \$101.88, air conditioning at \$430.40 and HydraMatic Drive at \$231.34.

1959

## DC-børsen forts.

### TIL SALGS

#### DEKK TIL SALGS:

215-60/14 2 STK.M/HVIT SKRIFT 500,-

7.50-80/14 4 STK.BF-G. SILVERTOWN ca.1.300,-

245-60/14 4 STK.HVIT SKRIFT FIRESTONE ca.2.000,-

TLF: 69 14 14 13 / 90 87 71 66 Øyvind Moe

#### 65-CADILLAC DE-VILLE CONV

429 CID . ALT UTSTYR . IKKE TILT OG CRUIZE.

ROBBER METALIKK,HVIT CAB.KUN GÅTT

37000 MILES .KUN 130.000,-

TLF: 69 14 91 07 / 94 43 36 34 Odd Ivar Jørgensen



The convertible reached the peak of its popularity among American car buyers this year. The U.S. auto industry built an all-time record 507,000 convertibles in 1965. Of these, 21,325 were Cadillacs, including 19,200 de Ville convertibles and 2,125 Fleetwood Eldorado soft-tops. This is the dashing 1965 Cadillac de Ville Convertible, Model 68367, which sold for \$5,639. De Ville convertible sales also topped out this year. A total of 11 interior color combinations were offered in the de Ville Convertible along with five convertible top colors—white, black, blue, green and sandalwood. Bucket seats with a center console were a \$184 extra-cost option.



## DC-børsen forts.

Selges :

1984 mod HOBBY campingvogn 14fot med helt nytt fortelt.  
Vognen er i meget god stand . Selges billig.  
Henv: 69 155895 Finn el 69 153174 Jon G.

Selges :

Front fanger til 1969 CHEVROLET C-10 Pick up.  
Denne er forniklet og helt ny.  
Henv. til Georg Moen Opstadvein 57 1719 Greåker

Selges :

V8 motor til Ford . 239 Cid helt komplett med starter og 3 trinns  
manuell girkasse med el. Overdrive  
Jan Erik Hansen. 69 263350

Selges :

CADILLAC Hjulcapsler . 2 stk til 67 deVille + 3 stk til 60 DeVille og serie 62.  
4 stk wirewheelcovers til 75 DeVille + et par fenderskirts til samme bil  
Jon Grasto 69 153174 / 90587422

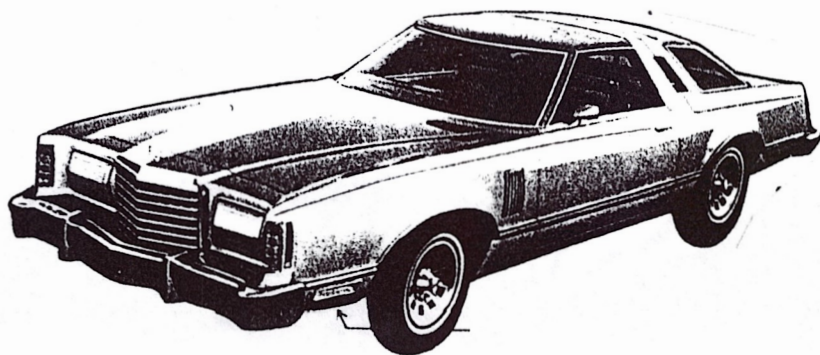
Selges :

Diverse deler fra hugget Malibu Wagon 79/80 mod.  
Bakaksel ,el seteunderstell, varmeapparat, radiator  
Farget sideglass + mye annet. BILLIG  
69 153174 Jon Grasto

Selges :

Mengder av originale salgsbrosjyrer til amerikanske  
biler 1950 -1998 . Ring og spør om jeg har det du leter  
etter. Hyggelige priser.  
69-153174

**HOT TIPS.** Bergheim Ugland på Tunejordet har en  
megastrøken,eneiers ca 78 THUNDERBIRD. til salgs.  
Lys gul og solgt ny i Norge. Ikke billig ,men vel verd  
pengene. This is a once in a lifetime offer.



# AMCAR MAGAZINE

Neste nummer må du bare kjøpe.

Flott story i neste nummer av Detroit Cars medlem Steinar Johansen sin flotte 1961 Cadillac coupe DeVille . Dette må du bare se .

In your local news stand by june 19.

Du kan også lese om HotRod Ford , 99 Chevy Silverado og den nye Oldsmobile Intrigue og Lincoln Continental 98. Videre finner du reportasjer fra Ekeberg treffet og NARS racing på Vålerbanen.

Mer vil vi ikke røpe ifra årets spekkede sommernummer.

**amcar magazine**

**e nummer av AMCAR er i handelen 19. juni**

► Neste Måned

Neste måned

Arkivet

Redaksjon

Abonnement

Amcar Marked

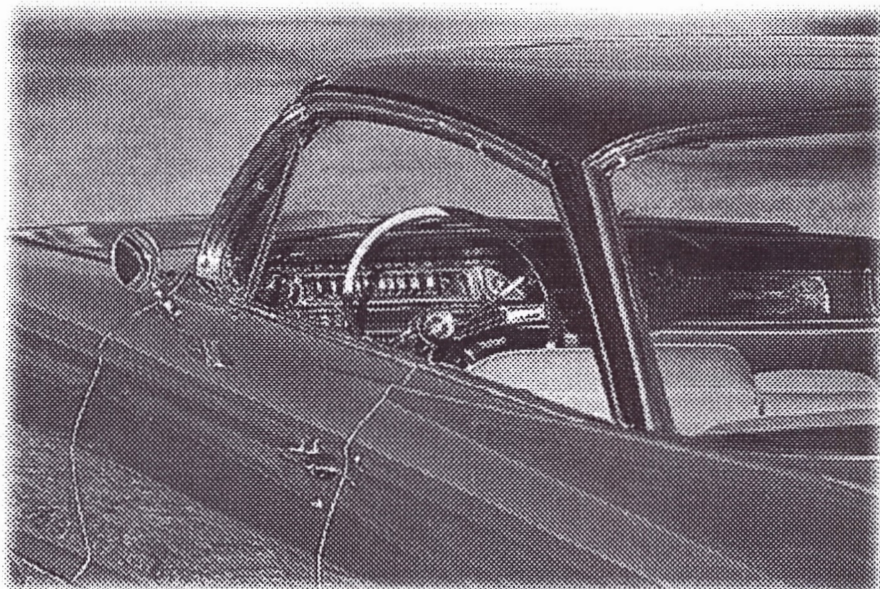
Annonsørinformasjon

Introduksjon

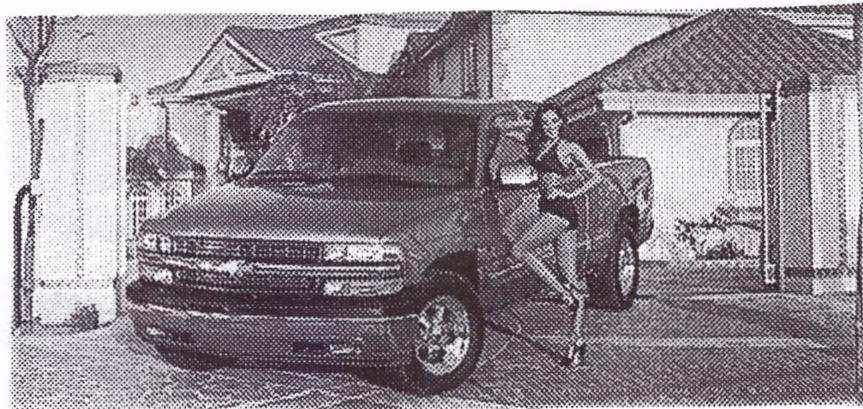
Mailbox

## Kjærlighet ved første blick

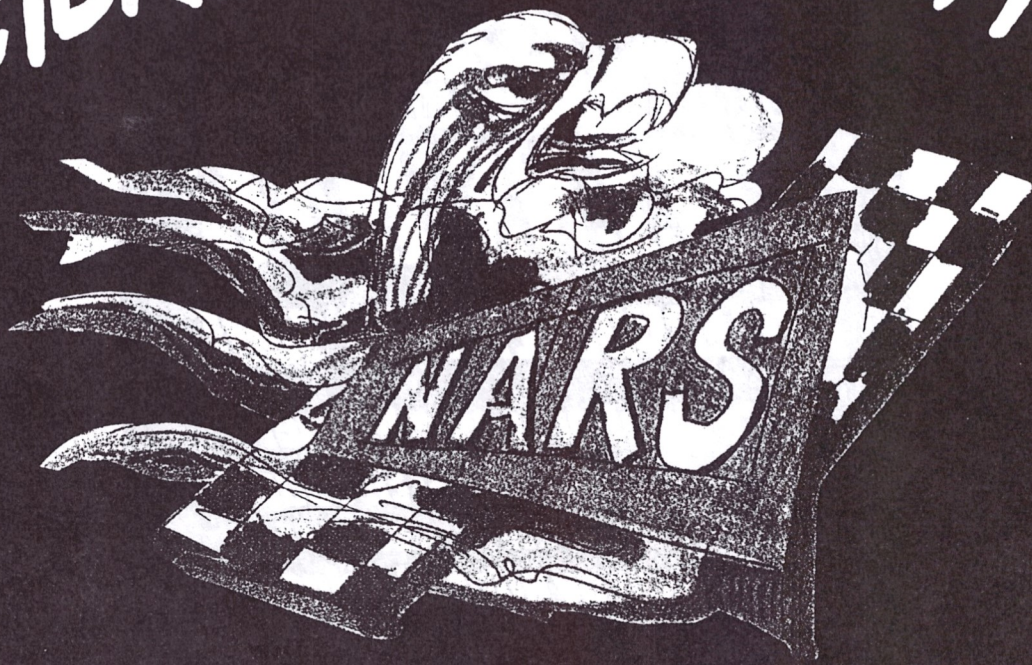
Hvem har ikke hørt om kjærlighet ved første blick? At det ikke bare gjelder det annet kjønn, bevises av Steinar Johansen med adresse Borgenhaugen. Steinar har i alle år vært bilinteressert, men da han fikk se annonsen på denne Cadillac'en fra 1961, sov han ikke på tre netter! Da vet du det er alvor!



*Jon Gr.*



# WHERE TO RACE IN 1998



6.-7. JUNI

RUDSKOGEN MOTORSENTER

27.-28. JUNI

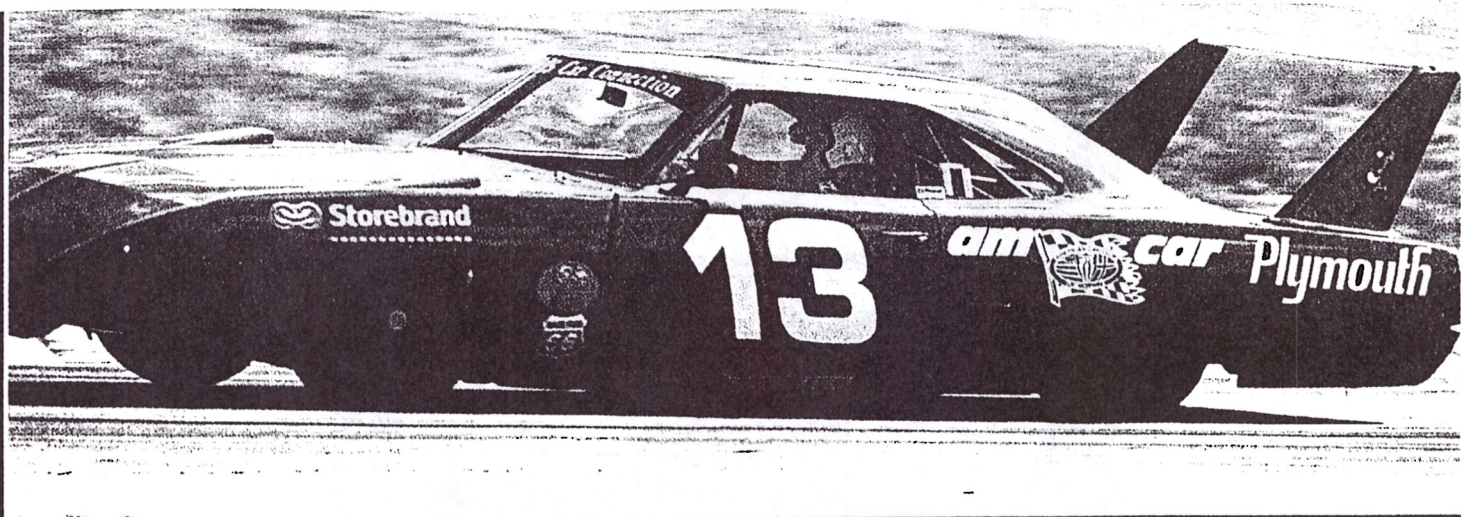
ARTIC CIRCLE RACEWAY

29.-30. AUGUST

RUDSKOGEN MOTORSENTER

19.-20. SEPTEMBER

NORSK TRAFIKKSENTER, VÅLER



NARS – THE SOUND OF RACING

## HVA KAN VI HOS AARNES TILBY DEG SOM MEDLEM I DETROIT CARS?

FOR DET FØRSTE SITTE VI MED ET  
KJEMPELAGER AV DELER.  
MANGE TUSEN DELENUMMER FINNES  
I HYLLENE. HOVEDSAKELIG SLITEDELER  
SAMT ET EGET LAGER MED DELER TIL  
AUTOMATGIRKASSER.

DELER VI IKKE HAR PÅ LAGER BLIR BESTILT  
SAMME DAG OG BLIR MED I NESTE UKES  
FLYSENDING OVER ATLANTEREN.  
VI SITTE MED ET UTROLIG GODT UTVALG  
AV KATALOGER PÅ ORIGINALDELER,  
CUSTOMDELER, TRIMMINGSDELER OG  
EKSTRAUTSTYR.

VI KAN BESTILLE DET DU MÅTTE ØNSKE  
FRA F.EKS. *HOT ROD* ELLER *HEMMINGS*  
*MOTORNEWS*.

GIKK DU GLIPP AV KLUBBENS BESTILLING  
FRA *MOON*?  
IKKE NOE PROBLEM! BESTILL VARENE HOS  
*OSS* OG DELENE KAN HENTES HER ETTER  
TO UKER !!!

ER DU AV TYPEN SOM KLARER Å  
PLANLEGGE LITT?  
ANNENHVER UKE FÅR VI INN BÅT-  
SENDINGER FRA USA. BÅTFRAKT BETYR  
10% LAVERE PRIS TIL DEG, DA MED CA 6  
UKERS LEVERINGSTID.

BAK DISKEN HER HOS *AARNES* FINNER DU  
KUN PERSONER MED INTERESSE FOR  
AMERIKANSKE BILER OG MED DET ENE  
MÅLET Å KUNNE HJELPE DEG MED DITT  
PROBLEM!  
TO AV DETROIT CARS EGNE MEDLEMMER,  
SIGBJØRN LARSEN OG JAN ERIK BERGDAL,  
JOBBER HER, NOE SOM GJØR AT VI  
GJENNKJENNER DEG SOM KUNDE.

*AARNES A/S* STØTTER DETROIT CARS SOM  
KLUBB.

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

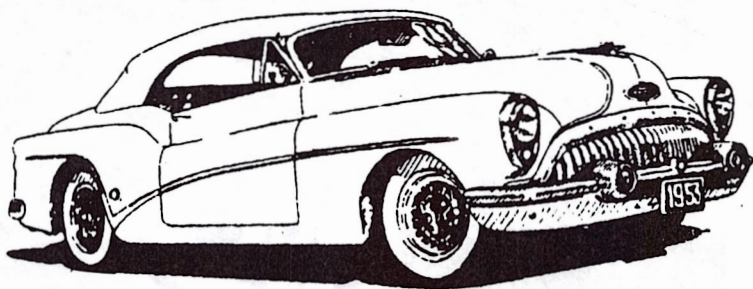
ORDRETELEFON: 69 16 61 00

## MEDLEMSSERVICE-NYTT

NYTT VERKTØY Nr. 74: Etter å ha hjulpet Ingar Karlsen å demontere motoren i Forden, så vi behovet av noe å dreie motoren med. I biltema katalogen var det et verktøy til å sette på startkransen for å dreie veiva. Dermed fikk klubben et verktøy til i utlånsskapet. Det har sine fordeler å være i verktøykomitéen. Oppdager du når du skrur at det er verktøy som ikke går under betegnelsen generelt håndverktøy, så kom med forslag til oss i bok og verktøykomitéen.

Ellers er det ikke stort mer å tillegge fra bok og verktøykomitéen, enn å ønske alle medlemmer en fin sommer.

JAN ERIK BERGDAL



# 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,-      |
| <u>OLJEFILTER:</u> | 1qt SAE 80-90W.....45,- |

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



### UTLANSVERKTØY:

|                          |                              |                              |
|--------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 01 STROBOSKOPLAMPE       | 28 BRYTE GAFFEL              | 55 TYNNPLATENIBLER           |
| 02 UNIVERSALINSTRUMENT   | 29 FETTPRESSE                | 56 10-VEIS AVTAGER           |
| 03 1-TONNS TALJE         | 30 3-BENT AVTREKKER STOR     | 57 KULELAGERPAKKER           |
| 04 LOCKE-VERKTØY         | 31 3-BENT AVTREKKER LITEN    | 58 DØRKLIPSAVTAGER           |
| 05 OLJESKIFTER           | 32 BREMSEFÆRVERKTØY          | 59 FRONTRUTELISTKLIPSAVTAGER |
| 06 POLERINGSMASKIN       | 33 DØRTREK-KLIPS AVTAGER     | 60 VINDUSSVEIV KLIPS AVTAGER |
| 07 STOR MOMENTNØKKE      | 34 INSPEKSJONSPEIL           | 61 OLJETRYKKGIVER PIPE LITEN |
| 08 GLIDEHAMMER SETT      | 35 GRIPEKLO                  | 62 VACUMBRYTER PIPE          |
| 09 TORX TREKKER SETT     | 36 MAGNET GRIPER             | 63 OLJETRYKKGIVERPIPE STOR   |
| 10 RATTAVTREKKER         | 37 VINDUSSVEIV KLIPS AVTAGER | 64 OXYGENSENSOR PIPE         |
| 11 BITS SETT             | 38 STIFT JUST VERKTØY        | 65 LITEN MOMENTNØKKE         |
| 12 FJÆRKLEMMER           | 39 BREMSELUFTEVERKTØY        | 66 SIMMERING UTTREKKER       |
| 13 SLAGTREKKER           | 40 MUTTERKLYVER              | 67 HOVEDPUMPE LUFTSETT       |
| 14 STOR CYL HONER        | 41 MOMENTNØKKE               | 68 HOVEDPUMPE LUFTSETT MM    |
| 15 STOR 3-BENT AVTREKKER | 42 ENDELEDDAVTREKKER         | 69 MUTTER VISE-GRIP LITEN    |
| 16 STORE KOMBINØKLER     | 43 ENDELEDDAVTREKKER         | 70 MUTTER VISE-GRIP MEDIUM   |
| 17 VENTILFJÆRTANG        | 44 STOR BRYTEGAFFEL          | 71 MUTTER VISE-GRIP STOR     |
| 18 OLJETRYKKMÅLER        | 45 FROSTVÆSKEMÅLER           | 72 DASHBOARD MUTTER VERKTØY  |
| 19 CLUTCH SENTR.SETT     | 46 AVTREKKER                 | 73 FJÆRKLEMMER               |
| 20 GJENGESETT I TOMMER   | 47 FLEKSIBEL DRILL AKSEL     | 74 SVINGHJULSVERKTØY         |
| 21 STOR HAMMER           | 48 OLJEFILTERAVTREKKER       |                              |
| 22 SLANGEKLEMMETANG      | 49 OLJEFILTERAVTREKKER       |                              |
| 23 GJENGEFIL             | 50 OLJEFILTERAVTREKKER       |                              |
| 24 STEPELMANSJETT        | 51 OLJEPLUGGNØKKESETT        |                              |
| 25 2-BENT AVTREKKER      | 52 SVINGNINGSDEMPE AVTREKKER |                              |
| 26 RØRFLENSEVERKTØY      | 53 TROMMELAVTREKKER          |                              |
| 27 BREMSEHONER           | 54 BREMSEFJÆRTANG            |                              |

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

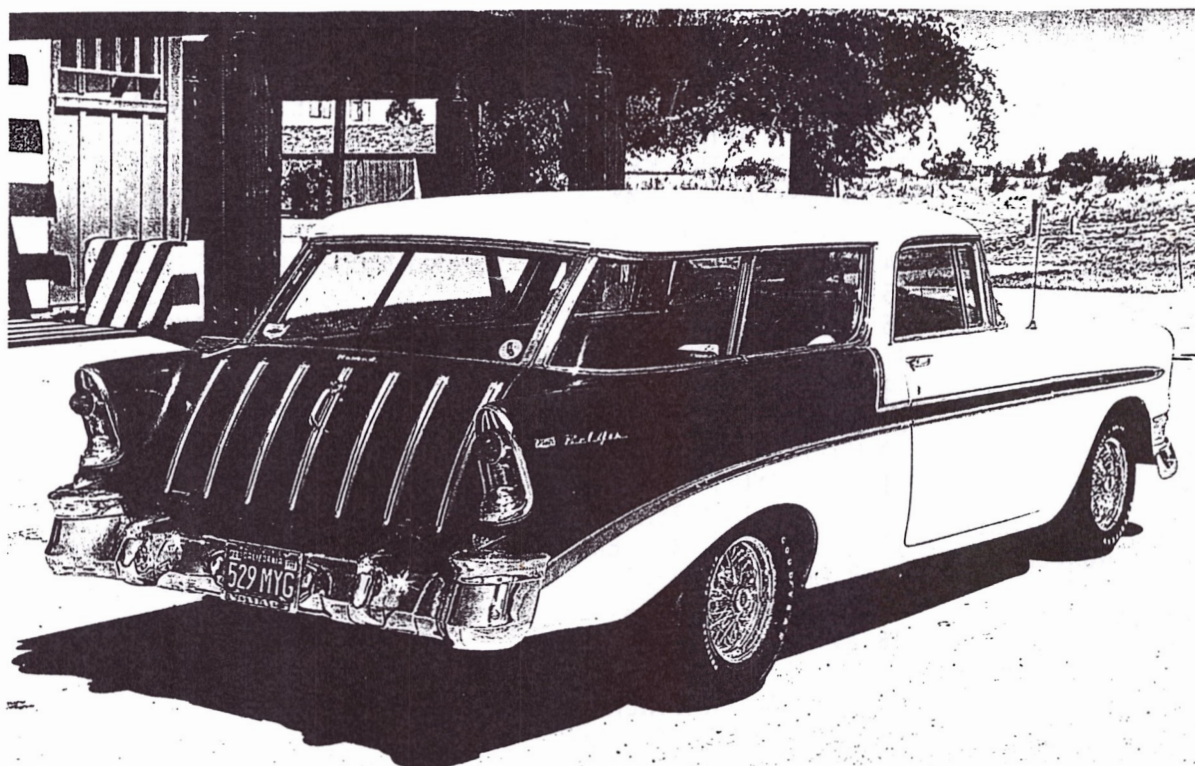
**B**  
BLAD

RETURADRESSE  
DETROIT CARS  
POSTBOKS 537  
1701 SARPSBORG, NORGE

BAKSIDEN

### TERMINLISTE

ONSDAG 10. JUNI. MEDLEMSMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
FRE-SØNDAG 12.-14. JUNI: TREFF I BLAKER  
TIRSDAG 16. JUNI. STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
FRE.-SØNDAG 19.-21. JUNI. BUICK TREFF GEIRANGER  
FRE-SØNDAG 19.-21. JUNI: ST. HANS TREFF KRAGEVIKEN TRØGSTAD  
LØRDAG 20. JUNI: JENTECRUIRING KL. 19.00 FRA KLUBBEN  
LØRDAG 27. JUNI. GUTTECRUIRING KL. 19.00 FRA KLUBBEN  
LØR-SØNDAG 28-29. JUNI: "BILENS DAG" HELLERUDSLETTA. AVGANG FRA KLUBBEN 11.00  
MANDAG 29. JUNI. AVISMØTE PÅ LOKALET KL. 18.30  
FREDAG.-SØN 3.-5 JULI. BØ TREFFET 98  
LØRDAG 4. JULI. NIGHTCRUISE LILLESTRØM **FELLES AVGANG FRA KLUBBEN KL. 19.00**  
LØRDAG 4. JULI. CRUISING SANDEFJORD  
FREDAG.-SØN 10.-12. JULI. POWER BIG MEET VESTERÅS  
TIRSDAG 14. JULI. STYREMØTE PÅ KLUBBLOKALET KL. 18.30  
**. DEADLINE NESTE KLUBBAVIS ONSDAG 27. MAI**



### **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. 69156573.  
STYREMEDLEM.: BJØRN JOHANNESSEN. 69167054.  
VARAMEDLEM: KENNETH SOLBERG. 69166080. AVISKOMITE.  
VARAMEDLEM: GEIR KRISTENSEN. 69150798. AVISKOMITE.  
VARAMEDLEM: ARNE GLOMSRUD. AVISKOMITE.