

CRUZIENEWS

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcarklubb

DETROIT CARS



1970 Ford Mustang Convertible Eier: Terje Holm
Edvard Strandsvei 46 Tlf: 69150500

www.detroitcars.net

Member of:



NR. 10 Nov.. 2003

ÅRETS MEDARBEIDERE

I CRUZINEWS:

REDAKTØR

Grethe Nord Gerhardt

JOURNALISTER

Alle klubbens medlemmer

KOPIERING OG

SAMMENMONTERING

Inger Edvardsen

Stein Spetaas

Henrik Pedersen

Kjell Ingar Olsen

Tom Einar Karstensen

Jan Erik Bergdal

Peder O. Eriksen

Grethe Nord Gerhardt

Tor Johnny Hansen

Christin Isaksen

STOFFANSVARLIG

NYE MEDLEMMER

Grethe Nord Gerhardt

KJØPT / SOLGT

Jan Erik Bergdal

FORSIDE

Dagfinn Lind Andersen

MØTE REFERAT

John Sundby

LEDER

Grethe Nord Gerhardt

FORMANN HAR ORDET

Henrik Pedersen

MØTEINNKALLELSE

Henrik Pedersen

TREFFREFERAT

Alle klubbens medlemmer

BAKSIDE

Ingar Karlsen

FESTINNKALLELSE

Festkomiteen

DC-BØRSEN

Henrik Pedersen

MEDL. SERVICE / NYTT

Helge Johansen

Leder'n

Ja, så er vi langt ut på senhøsten det er allerede november måned, vi har satt bort sommerbilen og tiden for vinterdekk er her. De fleste har vel byttet dekk nå tenker jeg, for etter å ha blitt "overrasket" med glatte veier bruker man å få gjort noe med det.

Husk å levere nominasjonslister førstkommende medlemsmøte. Og dere som har forslag til årsmøte skal disse leveres før styremøte i november.

Jeg håper fortsatt på at dere har vært flinke til å ta bilder når dere har vært ute på ulike aktiviteter i sommer. Kan dere ikke da dele opplevelsene med oss andre, lage side(r) til avisen.

Grethe



FORMANNEN HAR ORDET

Hei igjen .

Enda en måned har gått, og vi er nå godt på vei mot vinteren. Helge og jeg har vært på Østfoldsamarbeidsmøte, og der ble naturlig nok Østfoldfesten diskutert. Også i år var det svært få deltagere der, og alle klubbene var enig i at dette var nok den siste Østfoldfesten.

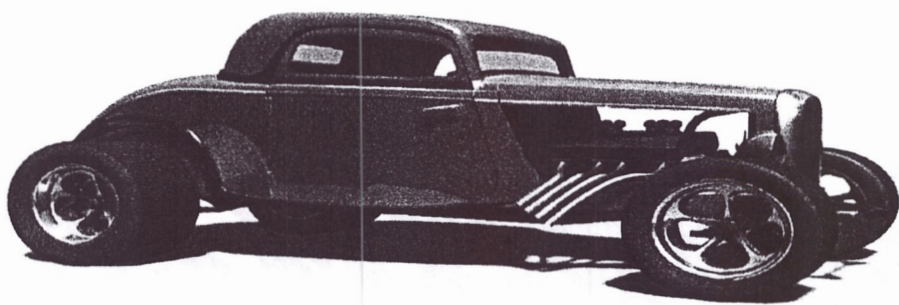
Festkomiteene for Østfoldfesten skal snart ha et evalueringsmøte, og der blir den endelige avgjørelsen tatt.

Vårt eget julebord står snart for tur, 29. november på klubblokalet. Vi satser også i år på det tradisjonelle, med musikk fra eget anlegg og god mat og drikke. Liste henges opp på klubblokalet, se for øvrig innbydelsen lengre ut i bladet.

Vi skal snart ha valg igjen, og nominasjonlistene til valget av nytt styre 2004 må leveres på neste møte. Her har du en viktig jobb å gjøre! Det er viktig for klubben at styret er sammensatt av medlemmer som gidder å gjøre litt for klubben. Dette er noe jeg regner med at de fleste er enig i, og det er derfor viktig å nominere noen du mener kan gjøre en god jobb. Det er ikke krevende å sitte i styret, men noe ekstra innsats må en regne med hvis en ønsker å bevare en klubb som tross alt gjør veldig mye for medlemmene.

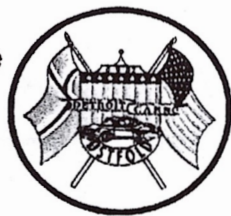
Fyll ut nominasjonslisten så godt dere kan og lever den til valgkomiteen innen november møtet!

HENRIK.





DETROIT CARS



INNBYR TIL MEDLEMSMØTE

ONSDAG 12 NOVEMBER

KL 18.30

SAKER:

1. INNLEVERING AV
NOMINASJONSLISTER
2. ANKOMMET POST
3. ØSTLANDSFORUM
4. PÅMELDING JULEBORD
5. EVENTUELT

VELKOMMEN!

MEDLEMSMØTE

ONSDAG 8.oktober 03

19 medlemmer hadde møtt fram da Henrik startet kveldens møte med ankommet post: Brev fra politiet om at anmeldelsen om innbruddet vi hadde tidligere i år er henlagt(Bombe). Sarpsborg kommune har bevilget et tilskudd til klubben på kr. 2000.- for handikapkjøringa. Diverse info fra Amcar, samt blader og regninger.

Det skal være møte i Østfoldsamarbeidsutvalget 28. oktober. Hvem kan stille og har noen av medlemmene noe som bør taes opp i dette fora? Div. kritikk fra medlemmene om både informasjon og dato, samt for sen innbydelsesutsendelse.

Det skal være møte i Østlandsforum 15. november i Tønsberg.

Påmelding til Østfoldfesten.

Eventuelt: Har noen tilgang på lastebil? Det ligger et lass med skrot på parkeringsplassen etter takrenoveringen. Burde vi ha investert i en tilhenger?

John



STYREMØTE

MANDAG 20. oktober 03

Tilstede: Inger, Christin, Vigdis, John, Helge, Henrik og Grethe.

Cruzinevs var ok denne gangen også.

Økonomisk rapport fra Vigdis: Taket ble noe billigere enn budsjettet. Det mangler snøfangere. Vi ser an videre investeringer.

Her skulle det kommet en kioskrapport fra huskomitèen, men Bodil var forhindret i dag.

Lotteribilen: Bilen står i Værdar`n. Kommer kanskje nedover til Østfold for vinterlagring. Noen der ute som vil kjøpe en pen klassisk Mustang?

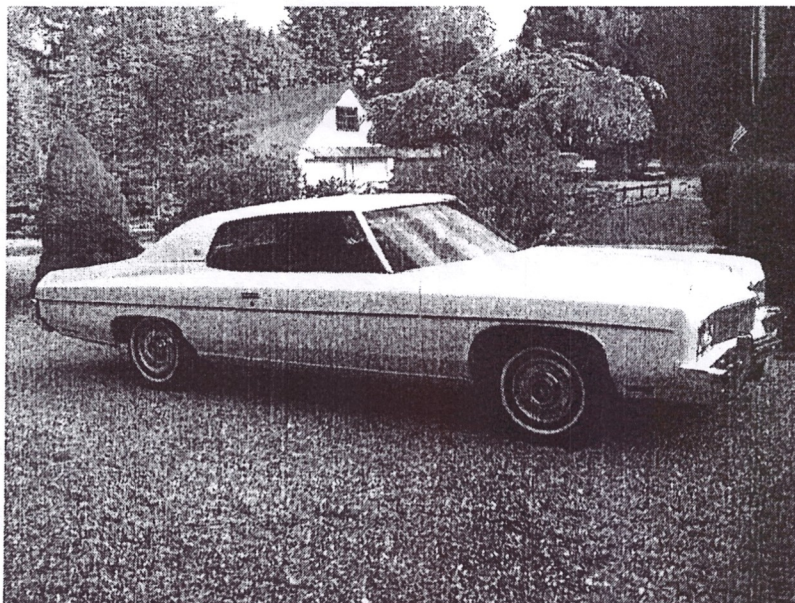
Dugnadslørdag(er) framover. Peder fjerner gammeltakrestene. Klubblokalet vårt er mye utleid framover. Vi sees til våren.

Østfoldfesten: 90 festdeltagere! Regner med at den blir evaluert på Østfoldsamarbeidsmøte i Moss tirsdag 28. oktober. Henrik og Helge drar dit.

Junioropplegg framover mot jul: Christin kontakter Bodil for innspill.

Eventuelt: Vi skal ha et valg og det er foreløpig ikke kommet inn mange nominasjonslister. Gjør din plikt og lever inn din seddel innen neste medlemsmøte 12. november! Ordne brøyteavtale for vinteren.

John



KJØPT & SOLGT

Medlem med medlemsnummer 1, Svend Johansen, har hatt utskiftninger i bilparken.

Han har solgt sin '92 Taurus til Larvik.

Som erstatning har han kjøpt en '96 Jeep Grand Cherokee med 5,2l V8. Denne er varebilregistrert med sitteplass til 2 personer.

Fargen er mørk, på grensen til svart med mørke brunt interiør i skinn.

Denne er godt utstyrt, som de fleste nyere amerikanske biler er.



Svend har også vært en tur hos Colloseum bil i Oslo og kjøpt en helt ny 2003 Chevrolet

Avalanche. Denne er svart med koksgrått skinninteriør, registrert for fem personer.

Motoren er en 8,1 liter V8 på 320 hk. Bilen er utstyrt med det som finnes av utstyr. Jeg tror ikke engang Svend har rukket å prøve alle bilens finurligheter.

Avalanche er spesiell med det at du kan legge ned veggen mellom lasteplanet og passasjerdelen. Dermed kan du velge mellom femseter med lite lasteplan og toseter med stort lasteplan..

Svends '91 Chevrolet PickUp er derfor til salgs. Den er blå og sølvfarget, har kort plan og extended cab, dvs sitteplasser til seks personer. Den har diesel og firehjulstrekk, og er i topp stand, slik alle Svends biler bestandig er. Han er det ikke farlig å kjøpe bil av.

Du finner neppe en '91 K-2500 i bedre stand. Benytt anledningen.

I tillegg har Svend fortsatt sin blå-lilla '83 Trans Am...

Gratulerer med nye biler.

Jan Erik



KJØPT & SOLGT

Klubbens racere, Pål Chr. Hasselgren, Jan Egil Thon og Henning Blomberg har solgt bilen. Du så den stod til salgs i siste Amcar. Motor og kasse har gutta beholdt, så det er meningen at det skal satses videre på sporten.

Den rød – oransje '65 Chevellen gikk til Vinstra.

Gutta har alt vært i Sverige å tippet på noe å ha motoren i....Følg med.

Jan Erik

DETROIT NEWS

For en gangs skyld skal det handle om Pontiac i denne spalten.

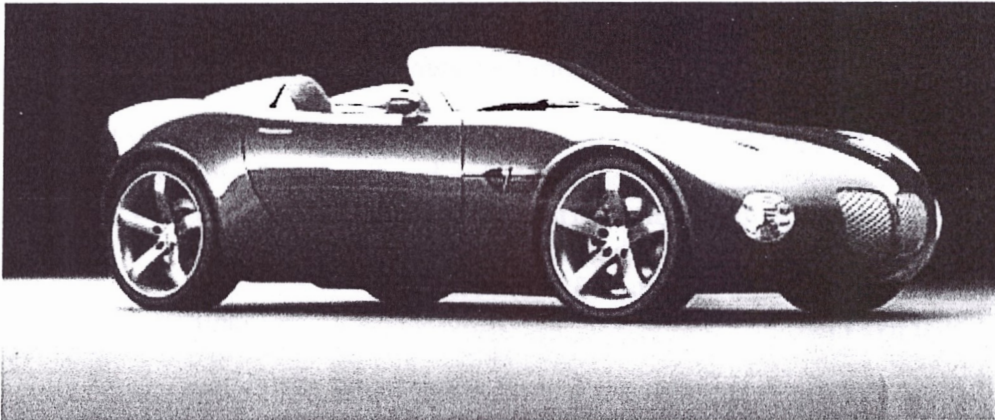
Det ser ut til både Pontiac Solstice og G6 vil bli satt i produksjon.

Solstice ble vist første gang på bilutstillingen i Detroit 2002. Det er en 2-seter roadster i klasse med Mazda MX5 Miata. Konseptvarianten hadde en 2,2 liter Ecotec firer med kompressor som ytet 240 hk. Bilen hadde 19" og 20" hjul (f/b) og bakhjulsterkk.

GM-sjefen Bob Lutz uttalte ved premiervisningen: "Keep it simple, pure and beautiful, and it will be easy to love."

G6 vil trolig bli erstatningen for Gran Am, basert på samme bunnplata som Malibu, Saab 93 og Opel Vectra. 3,9l V6 på 240 hester er vaslet som optionmotor.

Jan Erik



SOLSTICE



2005 PONTIAC G6

DETROIT NEWS

Ford har også ting på gang. I forbindelse med at en ny modell av Windstar introduseres, passer de på å bytte navn. Freestar heter den som 2004 modell. 3,9 og 4,2 liters V6 er motoralternativene. Regn ikke med å se mange personbilregistrerte slike her på berget.



Og så var det dette med navn da. Ford kommer med en ny crossover, og navnet? Freestyle. Nesten likt navnet på bilen over. Husk også Escape, Expedition, Explorer og Excursion. Hvor likt skal det være?

Freestyle FX blir en krysning av en sporty europeisk stasjonsvogn og en amerikansk SUV, som kan omgjøres til pick-up. Se bildene. 2005 er den første årsmodellen. Jan Erik

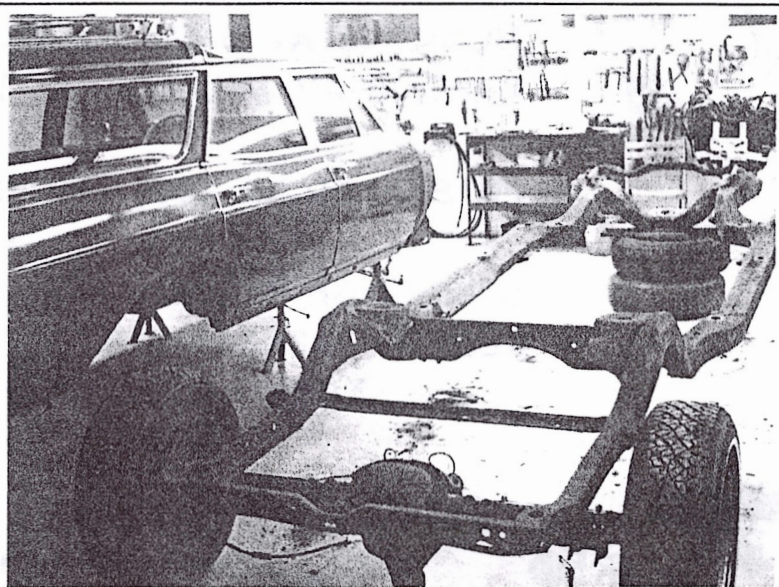


TILSTANDSRAPPORT FRA GARASJEN

Ramma er sendt til sandblåsing.
Målet er rustfri bil før nyttår.

Skal ikke gjøre bilen strøken, men
sette den i god bruksstand.
Håper å bli ferdig før 2004 sesongen.

Jan Erik





JULEBORD 2003



**DETROIT CARS
HAR GLEDEN AV Å INNBY
MEDLEMMER MED PARTNER**



**TIL JULEBORD
PÅ KLUBBLOKALET
LØRDAG 29.11.2003**

KL.19.00

**JULEMIDDAG MED
DRIKKE+AKEVITT
STÅR PÅ MENYEN**

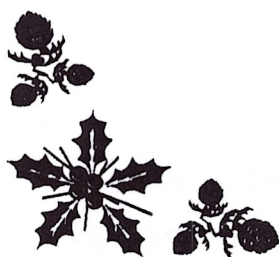


HEDRING AV 5 OG 10 ÅRS JUBILANTER
KÅRING AV MEMBER OF THE YEAR



PRISEN ER KR.200,- PR.PERSON

BINDENDE PÅMELDING :
PEDER 69129291/41579277
ELLER LISTE PÅ KLUBBLOKALET.



NYTTIG "OPPFRIKKNING" OM HK OG DREIEMOMENT:

(Av ACCN-medlem Torbjørn Lindstrøm torbjorn.lindstrom@halden.net (Motorteknisk Fagskoleutdanning), med sitater fra boken "On modifying small-block chevy engines" av en av USA's mest anerkjente motortrimmere, John Lingenfelter).

Trenger du friske opp litt om disse to begrepene, vite litt mer, eller har du kanskje misforstått litt i alle år; da vil jeg her prøve (på en forhåpentlig lettforklart måte) å gi deg en "a-ha"-opplevelse som også kan bli et verdifullt tips ved bil eller motor-valg:

HVA ER EGENTLIG DREIEMOMENT:

Dreiemoment er en kraft/trykk som kan dreie rundt et sentrum

(Med kraft menes hele trykket/kraften i løpet av sirkel-bevegelsen).

Et godt eksempel:

Dersom du trækker på en sykkelpedal, da utøver du en kraft/dreiemoment som kan få pedalen til å dreie rundt pedal-krankens sentrum, altså på samme måte som eksplosjons-kraften over stampelet kan få veivakselen til å dreie rundt.

Dess mer kraft du har i pedal-tråkket (for motoren: dess større eksplosjons-kraft over stampelet i løpet av slaglengden), dess høyere dreiemoment.

Og på samme måte som du får større kraft dersom pedal-"skaftet" er lengre, vil det også bli overført større kraft/dreiemoment til veiv-akselen om stempel-stangen er lengre, altså om slaglengden blir lengre (kraft x arm).

Dreiemomentet i motoren er dermed ikke mer komplisert enn:

Kraften/trykket/tyngden som forsøker å presse stampelet nedover x stempelstangens lengde x antall sylindere

Dreiemomentet er altså noe vi kan føle fysisk; dersom du prøver å holde igjen pedal-kranken når den begynner å bevege seg rundt pga. dreiemomentet som presser på, så vil du føle at du må bruke mer krefter for å kunne bremse den, dess høyere dreiemoment er.

Om du f.eks. sykler i jevn tempo med likt pedaltrykk (dreiemoment), og så ønsker å øke hastigheten (akselerere) i samme gir, da er den eneste måten å akselerere på at du øker trykket/dreiemomentet på pedalen (stampelet).

Blir du liggende i f. eks 3 gir i bilen og ikke forandrer noe annen, så er den eneste måten å få den til å akselerere raskere over et bestemt hastighets/turtalls-område på, det å øke motor-dreiemomentet innenfor dette området.

HVA ER EGENTLIG HK(HESTEKREFTER):

Tenk deg at du har kjempesterk bein-muskulatur (høyt dreiemoment), og tråkkende på en sykkel er du så sterk at du klarer å sykle i 15 km/t med en 10 kg tilhenger bakpå oppover en slag bakke, men du er så "treg" (lavt turtall) at du ikke klarer å trække fortere rundt enn 20 km/t på flat vei og nedoverbakker i samme giret.

Kameraten din derimot (m. lik ett-gir-sykkel), har svakere bein-muskulatur (lavere dr.-moment), og klarer ikke sykle fortere enn 10 km/t. i bakken med det tunge lasset, men er så kjapp i pedaltråkket (høyere turtall) at han suser forbi med 30 km/t på hver flate og nedoverbakke (som det i dette tilfellet er mange av), og etter noen mil vil han komme lenge før deg i mål (pga. av flere HK som vi skal forklare mer litt senere).

Men akselererer dere likt innen lavere fart vil alltid du med høyere dr.-moment vinne.

I bilens barndom rundt århundreskiftet var bilen for det meste et leketøy for rikfolk, og bil-løp i form av landeveis-løp over mange dager og store distanser var noe som begeistret og henrykte folk, og som bilprodusentene ofte brukte som salgsreklame.

I begynnelsen var det vanlig med åpne klasser, dvs. du kunne stille med omtrent så stor motor som helst, og ofte dukket det opp biler med de reneste "monster-motorene" som hadde dreiemoment i massevis, men som var store tunge, gav bilene dårligere kjøre-egenskaper, utsatte chassis for store belastninger, og som var så trege at maks turtall ofte lå på rundt 1500 o/m.

Racer-konstruktørene begynte derfor å bli mer interessert i mindre, lettere motorer som selv om de ikke hadde rekord-dreiemoment, i steden nådde maks-turtall vesentlig høyere (f. eks "hele" 3000 o/m) og resulterte i mindre lettere biler.

Dermed kunne det også la seg gjøre å øke dreiemomentet til bakhjulene ved å legge inn (numerisk høyere) utvekslinger, og samtidig øke hastigheten noe innenfor flere gir; bilen kunne i da også ligge i høyere topphastighet, noe som på lange dags-etapper med store flater og nedoverbakker var ensbetydende med å komme først i mål (og pga. den "lavere" utvekslingen kunne de beholde et brukbart dreiemoment også ved lavere turtall, og tapte derfor heller ikke så mye selv i de bratte bakkene).

Følgelig ble det altså veldig viktig for motorkonstruktørene at deres motor ikke bare var "råsterk" (hadde høyt dreiemoment) men at den også samtidig var raskt, dvs. kunne oppnå et høyt maks-turtall.

(Man fikk nå behov for å få et mål som samtidig klarer å vise hvor fort dreiemomentet klarer å få motoren å svinge rundt (altså også hvor "effektiv" den er til å dreie fort)).

Men hvordan skulle man vise/måle dette på en best mulig måte; jo (sa en "gluping"), hvorfor ikke rett og slett ta dreiemoment-kurven (trukket gjennom avmerkede punkter ved stigende turtall), og så lage en ny kurve (annen skala) som går ut fra den samme dreiemomentkurven, men som man X (ganger) med det stigende turtallet (altså kompenserer med en turtalls-faktor (altså dreiemoment X turtall = HK (Effekten))).

HK-kurven vil da alltid følge dreiemoment-kurven på den måten at når dreiemoment-kurven stiger og synker, så vil HK-kurven også gjøre det, men den stiger raskere, og synker langsommere pga. at den blir X (ganget) med den stigende turtalls-faktoren (multiplikatoren), og selve kurven er hold i en annen skala som gjør at den kan avleses høyere opp i de fleste typer felles-kurve-diagram.

Man kan derfor si at HK (effekten) er en ren "teoretisk" verdi som er resultatet (produktet) av det man får når man tar det "fysiske" dreiemomentet og X (ganger) med et bestemt turtall (dvs. hvor mange ganger motoren dreier rundt pr. min, eller "motor-hastigheten").

(Eller man kan si at HK er et total-mål for både motorens kraft og hastighet sett under ett, ved forskjellige motorhastigheter (turtall)).

Fordi en motor som regel har forskjellig dreiemoment ved ulike turtall, vil både dreiemoment og HK-kurven ha forskjellige "fjelltopp-punkter", og der hvor de største befinner seg, det er DER hvor motor/bil-produsenter liker å "skryte" for å overbevise deg hvor god motoren er: de reklamerer med motorens MAKS-dreiemoment, og MAKS-HK ("pøser" man f.eks. på med masse turtall så vil omtrent alltid HK stige).

Så når du leser at bilen du tenker kjøpe har f.eks. 105 HK (v/5800 o/m.) så betyr det ikke annet enn at KUN ved nøyaktig det høyeste topp-punktet de klarer å måle på HK-kurven, f.eks. nøyaktig når turtelleren viser 5800 o/m., kun DA (og verken før eller etter dette punktet), så har motoren 105 HK (altså omtrent bare i et "øyeblik" av noen hundredels-sekund, f. eks. når øyet ditt akkurat registrerer at speedometernåla har passerer f.eks. 80 i 2. gir ved 5800 omdreininger (eks. Golf 1.6 L.).

Siden du finner dreiemoment-kurven ved å dele/dividere HK-kurven med turtallet, så vil maks-dreiemoment ligge lavere (og kurven har annen skala med lavere stigning enn HK-kurven), i overnevnte eksempel ved f.eks. nøyaktig 4500 o/m-punktet.

SAMMENHENGEN DREIEMOMENT, HK, OG "HVERDAGS-AKSELERASJON":

La oss nå se bort fra alle andre faktorer som påvirker en bils akselerasjon (vekt, girkasse-utveksling, bakaksel-utveksling, hjuldiameter, dekk-friksjon, luftmotstand, osv.), og kun konsentrere oss om selve motorens karakteristikk, og hva som da er det viktigste mht. en god "hverdags-akselerasjon".

(Med "hverdags-akselerasjon" definerer vi nå som den akselerasjonen vi opplever når vi ligger i et bestemt gir (f.eks. 3. gir i en Golf 1.6) i ca. 50-60 og trækker til maks. og/eller minst halvt gasspådrag for å akselerere ved f. eks en forbikjøring, eller vil "imponere" passasjerer med følelsen av skikkelig akselerasjon (det å føle å bli trykket skikkelig bakover i sete-ryggen)).

I løpet av denne akselerasjonen/forbikjøringen så du på turtelleren at motoren jobbet i området ca. 2000 – 4000 o/m, og du merker deg at det er i dette turtallsområdet du som oftest foretar forbikjøringer, både i dette giret, og i event. øvrige gir (hastighets-områder).

Det er et poeng å merke seg at enkelte som gjerne har turtallsvillige mindre motorer i sine bruksbiler (gjerne med topp-effekten ved rundt 6000 o/m) veldig sjelden "tør" passere ca. 4000-4500, da motoren i en god del av disse bilene "hyler og lager et sånn hekkans leven" (hedelige unntak er en del 6'ere) at man både blir redd for å vekke oppsikt som "grise-kjører", eller frykter at diverse dyrbare deler i "innmaten" skal takke for seg når som helst, eller bli nedslitte på null-tid.

Alt dette indikerer i hvilket turtalls-område du vil føle/få størst nytte-effekt av å få forbedret akselerasjon; for det er jo liten "vits" i masse akselerasjons-potensiale i turtalls-områder som du omtrent aldri bruker, eller hva ?

Det du da trenger er altså en motor som har størst mulig dreiemoment-kurve i turtalls-områder fra "bunnen", og opp til ca. 4000 o/m (dvs. fra ca. 1000 – 4000 o/m).

(Om du ser på HK-kurven i dette området så er det like greit, men jeg liker personlig å holde meg til dreiemoment-kurven da den er det mer "fysiske" uttrykket for kraft).

"Gyldne" sitater fra John Lingenfelter:

"What you feel when you hit the throttle isn't horsepower, it's torque. Torque is what accelerates a car. In fact, horsepower is merely torque over time (rpm). Increasing torque in a streetable rpm range, between 2500 – 4500, will turn a "lazy" street car into a "stormer".

Always maximize power within the rpm-band where the engine spends its most time".

TIPS: Vurderer du ny bil/motor på bakgrunn av alt dette, så bør du følgelig se på (f. eks) dreiemoment-kurven (eller HK-kurven) mellom ca. 1000-4000.

Nærmere bestemt er det totale arealet/områder under dette dreiemoment-kurve-området (eller HK-kurve-området) som utgjør det totale akselerasjons-potensiale som du er på jakt etter for "hverdags-akselerasjon"; så dess høyere kurven er mellom f.eks. 1000-4000 o/m, dess bedre potensial har motoren for god akselerasjon der hvor DU har bruk for det.

Nå får du (som ikke har sett det fra før) sikkert også den virkelig store "a-ha"-opplevelsen; nemlig at du i alle år kanskje har latt deg "lure" av bilselgernes "reklame-jippo" (med opprinnelse fra bilbarndommens race-baserte reklame) som har fått deg til å kanskje vurdere/velge (og kanskje betale mer) for en 2 L. bil/motor som har f.eks. 130 HK v/6000 framfor en annen som "bare" hadde 100 HK v/4800 ! ?

Dersom du i steden hadde sett på dreiemoment-kurven i brosjyren (og at vi forutsetter at bilene er noenlunde like ellers mht. de viktigste faktorer som påvirker akselerasjonen), så hadde sannsynligvis bilen med "kun" 100 HK merkbart større areal/område under kurven mellom 1000-4000 o/m, og altså faktisk ville ha akselerert raskere i nettopp det området som er av størst interesse for deg !

Dette skyldes (hvis vi ser bort fra de seneste motorer med variabel kamaksel-styring), at det ofte har vært fristende for bilprodusentene å foreta en økning av maks-HK (som "reklame-jippo"), ved å nesten bare foreta en ren "kam-trimming", dvs. man har

fått frem den økte topp-effekten ved å sette inn en kam med lengre åpnings/lukkings-tider, og dette har ført til at hovedtyngden av dreiemomentet har blitt flyttet fra lavere og midlere turtall til områder på øvre del av turtalls-skalaen (som du kanskje omtrent aldri benytter ! ?).

Pga. noe høyere ventil-løft har man kanskje fått en smule høyere dreiemoment (f. eks 5 %) f.eks. fra 3500-5000, og motoren har dreiet til høyere turtall slik at maks-effekten har blitt høyere; MEN "straffen" er ofte at man har fått redusert (flyttet vekk) mye av dreiemomentet mellom 1000-3500 (kanskje 20 %), og totalt fått dårligere dreiemoment (og akselerasjon) fra 1000-4000; dvs. der hvor vi altså helst ønsker det.

(Og det blir jo temmelig verdiløst for deg at motoren da har "hele" 130 HK kun ved et lite punkt, kun et "hundre-dels-øyeblik" ved hele 6000 o/m, ikke sant ! ?).

For å si det rett ut: opplysningen om antall HK på en motor (altså topp-effekten) sier ofte VELDIG LITE om det akselerasjons-potensialet motoren har for "hverdags-akselerasjon" (slik vi her har definert og som folk flest har mest nytteverdi av).

Men med "kunstig puste-hjelp" som kompressor/turbo, vil selv en mindre motor virke som en større, fordi eksplosjons-trykket (kraften) over stemplene kan bli langt større.

Derfor er det ikke så merkelig at mange turbo-diesler blir uventet akselerasjons-raske mht. "hverdags-akselerasjon"; for de har som regel et overraskende høyt dreiemoment fra ca. 1000-(3000,3500).

For vanlige "suge-motorer" gjelder imidlertid (noe som særlig "Amcar-folk" har fått glede av) at dess mer sylinder-volum (boring x slaglengde) motoren har, dess mer potensial for dreiemoment ("no-substitute-for-cubic-inches"), og dess mer akselerasjons-kraft vil den i de fleste tilfeller ha.

Med så stor motor-volum som 5 – 7,5 L. (i noen tilfeller hele 7, 7 - 8,2 L.), som særlig mange U.S. V-8 motorer har, så er det faktisk mulig å få til unntak fra "regelen" om at "kam-trimming" ødelegger for mye i f.eks. området 1000-4000 o/m, for det skal ganske radikale kamtider til for at det skal bli direkte "dårlig" akselerasjons-potensiale igjen med så mye motor-volum dersom man sammenligner med mye mindre motorer.

Men uansett så ville man kunne fått enda mer kraft i "hverdags-området" på samme stort-volum-motorer med mildere kam og andre matchende komponenter.

Man ville miste %-vis omtrent like mye i "vårt" turtalls-område som mindre motorer om man flytter hovedtyngden av dreiemomentet lengre opp, og dermed mister man selvsagt også langt større "mengde" kraft i forhold til en mindre motor (det blir som ved lik skatte-% for liten og stor lønning), den "rike" vil miste langt mer (så her er det kanskje en "dyd" å være "gjerrig" selv med en "Amcar" ?).

HÅPER "OPPFRISKNINGEN" VAR LITT NYTTIG ?

(Neste artikkel planlagt blir "råd og tips" om trimming for "hverdags-akselerasjon").



Wild Bunch Rock'n'Roll Club

Norway

Presents live on stage:

Battle of the bands

8. November

A ROCK & ROLL SHOOT OUT



SNAKEBITE

TEDDY TRIGGER

AND HIS GATLINGGUNS

Battle of the bands, eller slaget mellom Norge og Sverige utspiller seg nok en gang i Østfold. Denne gang er det Norske Teddy Trigger som serverer mange egenkomponerte låter med høyt energinivå, fullt øs og energi.

Motstandere er Svenske Snakebite med sin Snakebite Rock'n'Roll, tøft og steady.

Skal du være med på slaget er Wild Bunch Rock'n'Roll Club på Kambo stedet!

Don't take Your guns to town (Medbrakt er ikke tillatt)

Lets all go wild!

Wild Bunch R'n'R Club Osloveien 151, Kambo ved Moss

(Ved siden av ACOC Moss's lokale)

Inngang Kr 120,-. 18 årsgrense.

DUGNAD

**Det trengs en opprydding rundt lokalet,
Og vi har derfor en liten dugnad
Lørdag 8 november Kl.12.00-15.00**

**Vi satser som vanlig også på det sosiale,
så her er det bare og komme!!!**



LEIE AV LOKALET.

HVERDAG KR: 250,- pr. gang.

HELG (Fra lørdag til søndag) KR: 900,- u/vask. + vask mot betaling.

Vi leier ikke ut onsdag og fredag da lokalet blir brukt av medlemmer. Søndag kan diskuteres (f,eks. til konfirmasjon, barne dåp osv.)

Ved bruk av lokalet til forskjellige arr innom klubben må det også sies i fra så det ikke kolliderer med noe annet.

Ring Bodil 69154176 eller 99550326.

VASK ETTER LEIE.

Som ansvarlig i huskomiteen har jeg tilbudt leietaker vask mot betaling. Alle medlemmer kan være med på dette. Betalingen tilfaller medlemmet.

Hvis inntresse kontakt Bodil.

Det blir satt opp en turnus som må holdes.

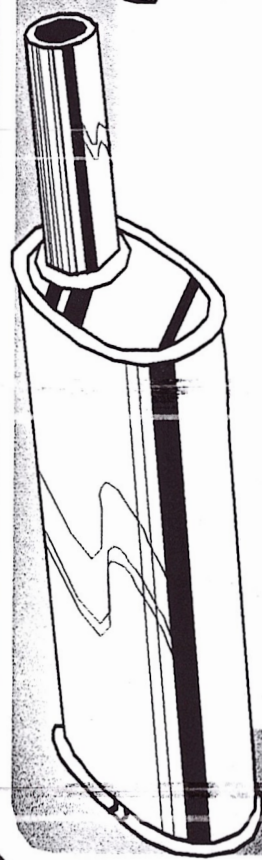
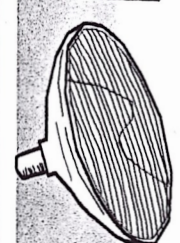
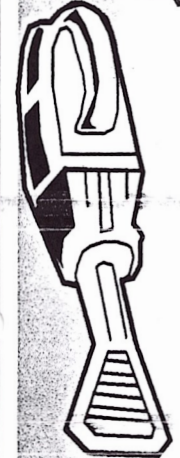
Jobben består av at du må møte opp på lokalet fredags kveld. Se at alt er i orden til leietaker skal ha det.

På søndag formiddag mellom 15,00 og 18,00 skal det ryddes og vaskes. Gå igjennom at det ikke mangler noe.

Bodil.



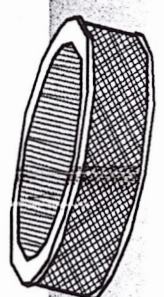
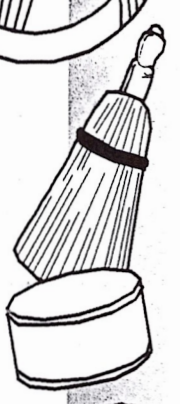
DC-BØRSEN



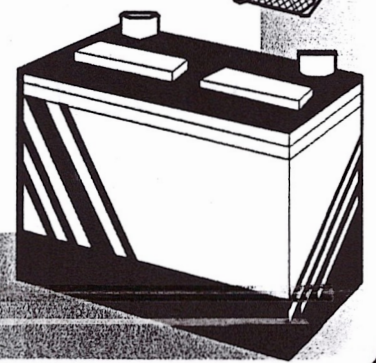
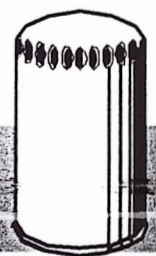
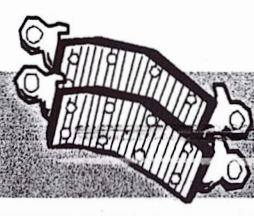
TIL SALGS:
 1991 Chevrolet pickup m/ topp.
 5 seter , 6,2 Diesel , Alt utstyr ex el.sete. Mye nytt bl.a. ny dieselpumpe.
 Selges ca Kr. 110.000,-
 Henv: Sven Johansen Tlf: 96150970

ØNSKES KJØPT:
 4 stk 14" ståfelger med 4-3/4" boltsirkel for hjulkapsel kjøpes.
 Henv: Jan Erik Bergdal tlf 69165989 / 92651929

TIL SALGS:
 1978 Volvo 245, rød m sort interiør. 2,1l, manuell, motorvarmer, hengerfeste, stereo, sommer og vinterdekk. Pen bil alder tatt i betraktning. En eier siste 12 år. Selges grunnet plassmangel. kr 6000,- ferdig prutet.
 Henv: Jan Erik Bergdal 69165989 / 92651929



**VET DU NOE SOM SKAL SELGES,
 KJØPES , BYTTES ELLER
 GIS BORT? KONTAKT:
 HENRIK 69144815 / 99550382**



RABATTAVTALER

Autoutstyr, Fredrikstad	ca. 20% utfra veil.utsalgspris
Aarnes	10% på alle varer
Custom Import	50% på alle amerikanske dekkdimensjoner og på 4x4 10% på en stor del av varespekteret
Sarpsborg motorverksted	10% på alle varer
Sarpsborg Motor E.P.D.	23%(unntatt veivaksel, forgasser, innsug, olje og på nettopriser)
Amerikanske bildeler	10% på alle deler
Bildelelageret	15% på alle varer
TEO glass	30% på varer
Verdensteateret	Studentrabatt

VIS MEDLEMSKORTET UOPPFORDRET NÅR DU HANDLER

KLUBBENS UTLÅNSVERKTØY

STROBOSKOPLAMPE	01	MUTTERKLYVER	40	VAKUMPUMPE FOR BREMS LUFTING	79
UNIVERSALINSTRUMENT	02	MOMENTNØKKEL	41	EN HANDS FETTPRESSE	80
1-TONNS TALJE	03	ENDELEDDAVTREKKER	42	EKSOSRØR KUTTER	81
HULL LOCKE-VERKTØY	04	ENDELEDDAVTREKKER	43	OPPHENGSKULE PRESSE	82
OLJESKIFTER	05	BRYTEGAFFEL	44	GIRKASSE JEKK	83
POLERINGSMASKIN	06	FROSTVÆSKEMÅLER	45	BÆREARM PRESSE	84
STOR MOMENTNØKKEL	07	AVTREKKER	46	DIGITALT MOTORTEST INSTRUMENT	85
GLIDEHAMMERSETT	08	FLEKSIBEL DRILL AKSEL	47	KAM-TUNER M/TDC INDIKATOR	86
TORX-TREKKER SETT	09	OLJEFILTERAVTREKKER	48	KOMPRESJONS TESTER	87
RATTAVTREKKER	10	OLJEFILTERAVTREKKER	49	VACUM/BENSINTRYKK MÅLER	88
BITS-SETT	11	OLJEFILTERAVTREKKER	50	STRAMMEVERKTØY DRIVA. MANSJET	89
FJERKLEMMER	12	OLJEPLUGGNØKKEL SETT	51	DRIVAKSEL MANSJETT TANG	90
SLAGTREKKER	13	SVINGNINGSDEMPE AVTREKKER	52	DRIVLEDD AVTREKKER	91
STOR SYLINDER HONER	14	TROMMELAVTREKKER	53	OPPHENGSKULE PRESSE	92
STOR 3-BENT AVTREKKER	15	BREMSEFJÆR TANG	54	VINDUSVISKER ARM AVTAGER	93
STORE KOMBINASJONSNØKLER	16	TYNNPLATE NIBLER	55	VENTILFJÆRTANG "I BIL"	94
VENTILFJÆRTANG	17	10-VEIS KLIPS AVTAGER	56	ENDELEDD JUST. VERKTØY	95
MEKANISK OLJETRYKKMÅLER	18	KULELAGER PAKKER	57	EKSOSRØR MEISEL	96
CLUTCH-SENTRERINGSETT	19	DØRTREKKLIPS AVTAGER	58	BREMSEFJÆR VERKTØY	97
GJENGESETT I TOMMER	20	FRONTRUTELIST AVTAGER	59	EKSOSRØR EKSPANDER	98
STOR HAMMER	21	VINDUSSVEIV KLIPS AVTAGER	60	DRIVLEDDMANSJETT LÅSETANG	99
SLANGEKLEMMETANG	22	OLJEGIVER PIPE	61	TRYKKLUFTTANK M/UTSTYR	100
GJENGEFIL	23	VACUMBRYTER PIPE	62	VENTILLÅS VERKTØY	101
STEMPELMANSJETT	24	OLJETRYKKGIVER PIPE	63	RØRKUTTER	102
2-BENT AVTREKKER	25	OKSYGENSENSOR PIPE	64	CALIPER STEMPEL VERKTØY	103
RØRFLENSEVERKTØY	26	LITEN MOMENTNØKKEL	65	LUFKNIPPEL TENNPLUGGHULL	104
BREMSEHONER	27	SIMMERING UTTREKKER	66	LÅSERING TANG	105
BRYTEGAFFEL	28	HOVEDPUMPELUFTSETT	67	FIKSERINGSVERKTØY	106
FETTPRESSE	29	HOVEDPUMPELUFTSETT	68	GLIDEHAMMER	107
3-BENT AVTREKKER STOR	30	MUTTER GRIPTANG LITEN	69	VENTILØFTER UTTREKKER	108
3-BENT AVTREKKER LITEN	31	MUTTER GRIPTANG MEDIUM	70	STETOSKOP	109
BREMSEFJÆRVERKTØY	32	MUTTER GRIPTANG STOR	71	PITMANARM AVTREKKER	110
DØRTREKK-KLIPS AVTAGER	33	DASHBOARD MUTTER VERKTØY	72	ENDELEDD PIPE	111
INSPEKSJONSSPEIL	34	FJÆRKLEMME INNVEDIG	73	GIRKASSE PLUGGER	112
GRIPEKLO	35	SVINGHJUL DREIER	74	MOTORBUKK	
MAGNET GRIPER	36	BREMSE RØR BØYER	75	MOTORLØFTEKRAN (ELEFANT)	
VINDUSSVEIV AVTAGER	37	SIMMERING MONT. VERKTØY	76		
STIFT JUST. VERKTØY	38	¼" PIPESETT	77		
BREMSELUFTEVERKTØY	39	VINKELDREV TIL DRILL	78		

Alt verktøy, bortsett fra elefant og motorbukk er å finne på klubblokalet. Alt verktøy er merket med det samme nummer som du ser i tabellen over.

Skal du låne verktøy, skriv på lista som henger på verktøytavla.

Nummeret på verktøyet du låner, dato, navn og telefonnummer skrives.

Utlån av dette verktøyet er gratis for medlemmer, men husk å levere verktøyet tilbake så fort som mulig. Andre kan trenge det.

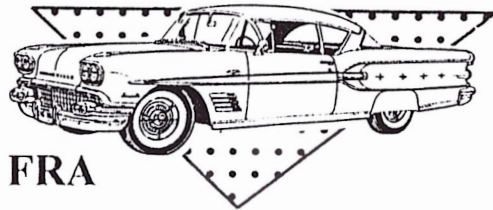
Kran for utløfting av motor (elefant) og motorbukk kan leies ved å kontakte Vidar Elvestad på Greåker, tlf 90828557.

Elefanten koster 50,- pr uke, motorbukk kr 100,- pr måned.

Du kan også låne bøker fra klubbens bibliotek. Bak i boka er det et kort, hvor du påfører navn og dato. Dette settes igjen i kartoteket som står i bokhylla.

Bok og verktøy komiteen

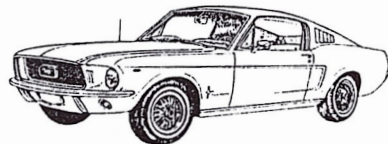
HOS AARNES FÅR DU:



-DET DU TRENGER AV SLITEDELER LEVERT FRA LAGER.

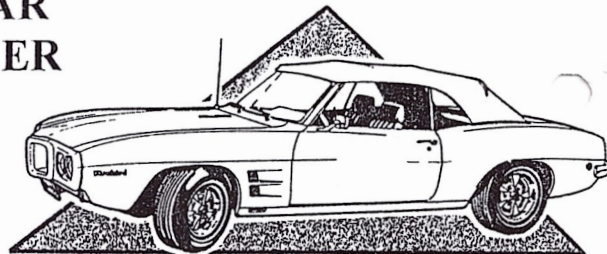
-DELER MED HØY KVALITET TIL RIKTIG PRIS.

-MULIGHETEN TIL Å FÅ HJEM DET DU MÅTTE ØNSKE FRA USA MED FLY.

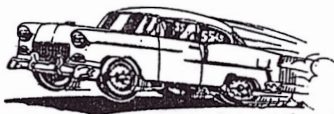


-SNAPPE MED EKSPEDITØRER SOM HAR INTERESSE FOR AMERIKANSK BIL OG ER TILSLUTTET AMCARMILJØET.

-10% RABATT FOR MEDLEMMER AV DETROIT CARS.



TLF:69 97 19 00



AARNES
AMERIKANSKE BILDELER

KLUBBENS OLJEBOD

Befinner seg i Skjebergveien 80 på Borgenhaugen hos Jan Erik Bergdal.
Her selges det QUAKER STATE oljeprodukter til medlemmer av Detroit Cars til en pris som både du og klubben har fordel av.

I tillegg til olje fra QUAKER STATE, så selges det oljefilter fra WIX.
Her er prisene og produktene:

80W-90 1qt til bakaksel og manuelle girkasser:	60,-
15W-40 1gal til diesel og bensinmotorer:	160,-
15W-40 1qt til diesel og bensinmotorer:	40,-
20W-50 1qt Performance til bensinmotorer:	45,-
ATF-F 1qt automatolje til eldre Ford:	40,-
DEX III 1qt automatolje	40,-
10W-40 1 gal til bensinmotor	160,-
10W-40 1 qt til bensinmotor	40,-
5W-30 1 qt til bensinmotor	40,-
Spin-on oljefiltere	50,-
Innsatsfiltere	60,-/100,-



1 gal = 1 gallon = 3,785l
1 qt = ¼ gallon = 0,946l



Avtale med Jan Erik kan du gjøre ved å ringe:
69165989 = hjem, 92651929 = mob, 69971904 = jobb.
Tar gjerne med på medlemsmøter.
Er du sjenert, så send en mail til jan-erik@aarnes.no.
Kan IKKE ta med olje for å selge fra jobben.

KLUBBINFO

HVEM GJØR
HVA I
KLUBBEN

KLUBBENS ADRESSE:

Edvard Strandsvei 46
1734 HAFSLUNDSØY
Postboks 537
1703 SARPSBORG
TLF. 69 15 05 00
Web: <http://www.detroitcars.net>
E-post: post@detroitcars.net



Styret år 2002

Formann:	Henrik Pedersen	69 14 48 15	99 55 03 82
Viseformann:	Helge Johansen	69 12 71 22	92 09 83 67
Sekreter:	Grethe Nord Gerhardt	69 14 00 75	97 18 16 18
Hjelpesekretær:	John Sundby	69 15 37 17	40 20 21 13
Kasserer:	Vigdis Schnell-Larsen	69 22 37 57	97 71 78 67
Styremedlem:	Bodil Hansen	69 15 41 76	99 55 03 26
Styremedlem:	Inger Edvardsen	69 14 30 07	95 28 31 37
Styremedlem:	John Edgar Hansen	69 22 37 57	41 41 80 81
Styremedlem:	Peder Eriksen	69 12 92 91	97 09 35 18
Varamedlem:	Gunnar Magnussen	69 16 71 90	41 42 53 39
Varamedlem:	Trine Johansen	69 16 65 96	99 58 72 33
Varamedlem:	Christin Isaksen	69 12 92 91	92 43 08 35

Årets komitéansvarlige

Huskomité:	Bodil Hansen
Bok og verktøy:	Helge Johansen
Avis:	Grethe Nord Gerhardt
Vedlikeholdsansv:	John Edgar Hansen
Festkomité:	Peder Eriksen
Supportgruppe:	John Edgar Hansen

Andre kontaktpersoner

Utleie av klubblokalet:	Bodil Hansen	69 15 41 76	99 55 03 26
Utlevering av nøkler til klubblokalet:	Huskomiteen		
Bilkartotek:	Nina Karlsen	69 14 57 32	92 44 37 99
Medlemskartotek / Adresser:	Ingar Karlsen	69 14 57 32	90 64 35 92

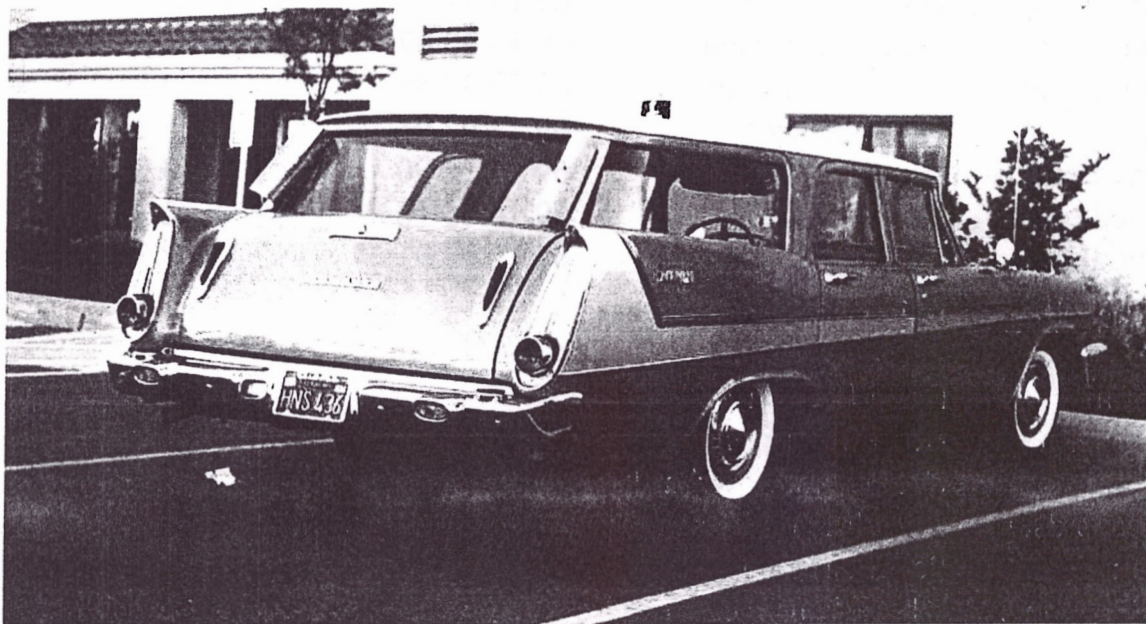
GERHARDT, PER
DALV. 99
1718 GREÅKER

B

Returadresse:
Detroit Cars
Postboks 537
1703 Sarpsborg
Norge

THE REAR END

8. nov. Konsert Moss, Snakebite/ Teddy Trigger	Wild Bunch Kambo	KI 20,00
12. nov. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
15- 16. nov. Østlandsforum Tønsberg	ACSN	
24. nov. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00
29. nov. Julebord, Klubblokalet	Detroit Cars	KI 19,00
1. des. Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
6. des. Konsert Moss, The Jime (DK)	Wild Bunch Kambo	KI 20,00
10. des. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
22. des. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00
27. des. Romjulsfest på klubblokalet	Detroit Cars	
5. jan. Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
5. jan. Trettondagsrockabilly Folkets Hus Uddevalla	Rock'n'Roll West	
14. jan. Årsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
26. jan. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00
2. feb. Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
11. feb. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
23. feb. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00



For mer utfyllende terminliste se vår webside: www.detroitcars.net
Hver torsdag treff/jugekveld i Østfoldsamarb./Veteranvognklubben. Høk kl.18.
Deadline neste klubbavis onsdag 26. november.