

# Cruzinews

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb

## *Detroit Cars*

*Etb, 08-09-1982*



**Klubbens Adresse.  
Edvard Strandsvei 46, 1734 Hafslundsøy  
[www.detroitcars.net](http://www.detroitcars.net)**



Member of:



**NR. 4, Apr.  
2004**

# ÅRETS MEDARBEIDERE

## I CRUZINEWS:

### **REDAKTØR**

Grethe Nord Gerhardt

### **JOURNALISTER**

Alle klubbens medlemmer

### **KOPIERING OG**

### **SAMMENMONTERING**

Stein Spetaas  
Inger Edvardsen  
Henrik Pedersen  
Kjell Ingar Olsen  
Tom Einar Karstensen  
Jan Erik Bergdal  
Peder O. Eriksen  
Christin Isaksen  
Grethe Nord Gerhardt  
Tor – Johnny Hansen

### **STOFFANSVARLIG**

### **NYE MEDLEMMER**

#### **KJØPT / SOLGT**

Grethe Nord Gerhardt

#### **FORSIDE**

Gjermund Jansen

#### **MØTE REFERAT**

Grethe Nord Gerhardt

#### **LEDER**

Grethe Nord Gerhardt

#### **FORMANN HAR ORDET**

Helge Johansen

#### **MØTEINNKALLELSE**

Helge Johansen

#### **TREFFREFERAT**

Alle klubbens medlemmer

#### **BAKSIDE**

Ingar Karlsen

#### **FESTINNKALLELSE**

Festkomiteen

#### **DC-BØRSEN**

Henrik Pedersen

#### **MEDL. SERVICE / NYTT**

Tom Einar Karstensen/Gjermund Jansen

# Leder'n

Hei igjen, ja endelig er'n her, våren, og vi kan vel kjenne at det kribler noen og en hver. Endelig kan vi lufte bilene og vi som har cabrolet kan få luftet håret, riktignok er det litt kaldt enda men pytt pytt hva så.

Jeg håper alle har fått avisen før påske vi har prøvd å få til det.

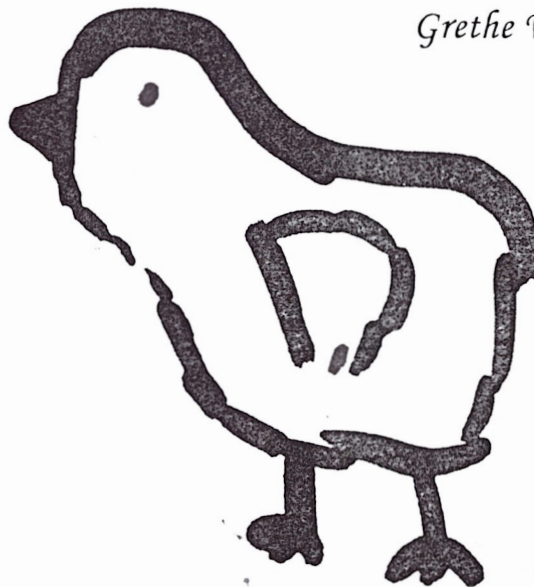
Ellers fortsetter vi med føljetongen som Henrik kom med forrige måned.

Jeg vil også oppfordre alle som har lyst til å komme på "Evergreens" møte 17. april, der sommerens treff blir diskutert og forslag på hvor en har lyst til å reise kommer. Og har er det åpent for ALLE.

Er det noen av dere som sitter hjemme med en ide om noe som kan stå i avisa vår så ta kontakt alle bidrag og ideer tas imot med takk.

## **GOD PÅSKE**

*Grethe W. Nord Gerhardt*



*Malin  
Tonje eg*

Det hadde ikke gjort noe om nettopp du hadde tatt deg en tur på medlemsmøtet

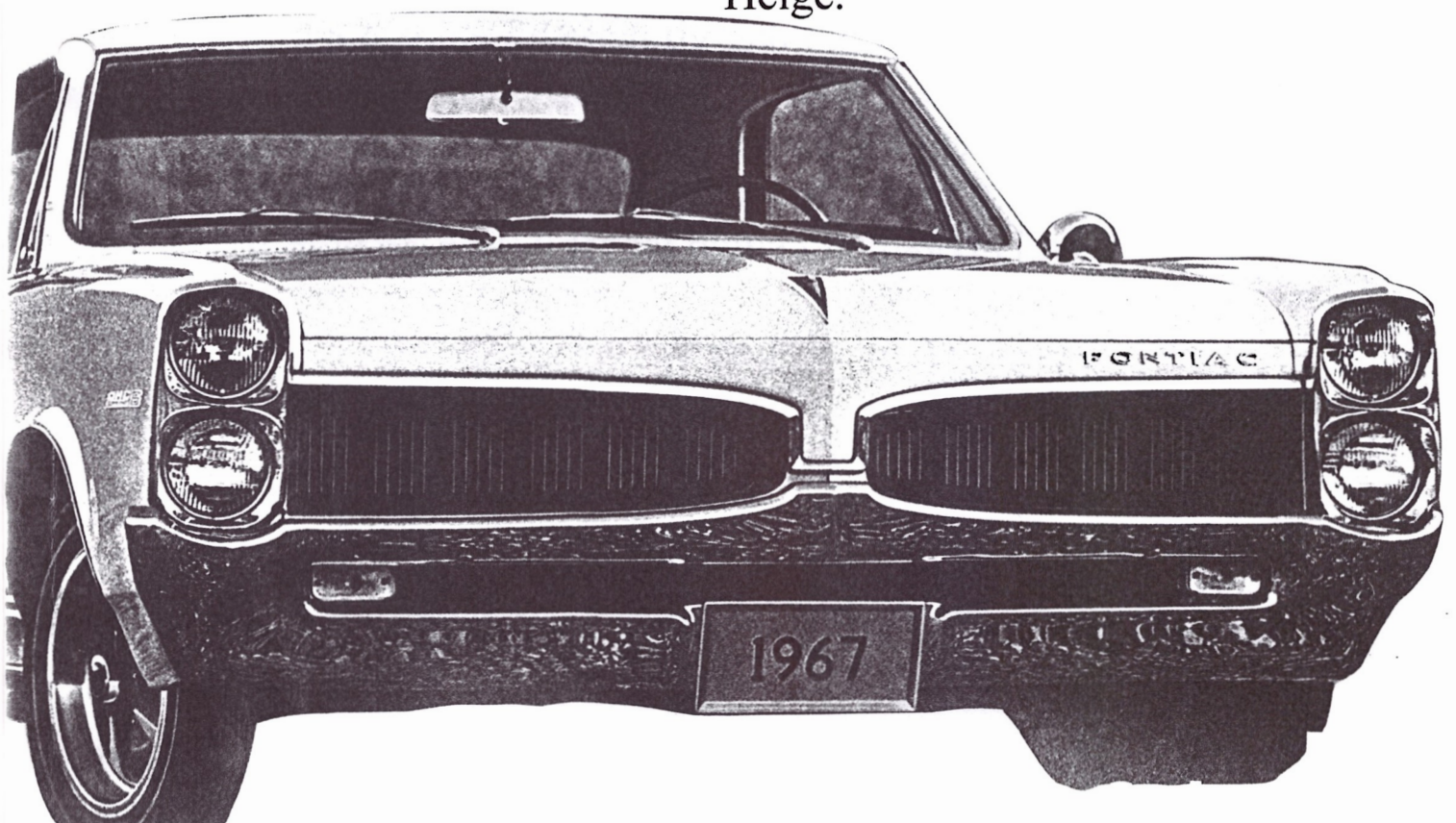
Onsdag 14. April kl. 18.30.

på klubbhuset.

Da skal vi blant annet velge ny kasserer, snakke om 1. Mai og gå gjennom posten vi har fått sammen. Hvis du har noe du vil snakke om også, er det bare hyggelig.

I tillegg får vi besøk av en mann fra Dekkmann. Han vil sikkert fortelle oss mye rart om dekk som vi ikke visste fra før. Han har også med seg annen mann som importerer diverse bilpleieprodukter, så har du en bil som er matt og fæl, kan du kanskje få lurt han til å polere bilen din. I hvertfall har han sikkert et eller annet mystisk stoff som kan få bilen din til å skinne som ny i en fei .

Vi sees.  
Helge.



## Formannens side.

Etter årsmøtet er kanskje medlemsmøtet i April årets viktigste. Her blir de siste forberedelsene til 1 Mai gjort. Klubben er som dere vet avhengig av et vellykket arrangement for å overleve. Hvor vellykket det blir, er det medlemmene som bestemmer.. Selv om du ikke ønsker å hjelpe til med selve gjennomføringen av arrangementet, hjelper du allikevel klubben ved å ta en tur med eller uten bil.

Etter siste årsmøtet signaliserte Vigdis at hun ønsket å trekke seg fra kasserervervet. Siden ingen andre gadd å stille som kasserer, valgte hun å fortsette fram til vi fant en som var villig til å overta kasserervervet. Det har vi nå fått !! Helen Nordtug, min hulde viv, har sagt seg villig til å overta som kasserer. Hun går nå siste året på folkeuniversitetet i Fredrikstad, hvor hun studerer regnskap. Forutsetningene for å bekle vervet burde derfor absolutt være tilstede. Hvis du har en annen kandidat eller argumenter mot bytte av kasserer, er det viktig at du kommer på neste medlemsmøte.

Når dette skrives er det bare en uke til Påskecruisingen ! Hvis været holder seg som i dag vil dette bli et av årets absolutte høydepunkt. Har du ingen amerikansk bil for øyeblikket, eller mangler noen å sitte på med, så husk at vi fremdeles har mustangen som kan bli din for det samme som du må gi for en halvgammel sliten japesebil. Løp og kjøp !!!

Vi sees.  
Helge.

# **MEDLEMSMØTE 22-03-04**

**TILSTEDE: 27 medlemmer + 6 juniorer**

Referat fra Østfoldsamarbeidsmøte

Forslag på fellescruising Amcar cruisenight's

1.mai Alt i rute vi følger lista til Henrik.

Dugnaden blir flyttet til lørdag 17. april kl. 12.00

Posten – Motorshow Fredrikstad vi er spurt om klubbstand

Forslag på å sette ned Mustangen

Tor-Johnny og Henrik tar ansvaret for å ordne stand

Motorfestival Hellerudsletta 25. april

Invitasjon til entusiast parkering

Felles Ford treff i Halden 5. juni

Eventuelt – vakter festen etter påskecruising

Så tok brannvesenet over og ga oss mange tips og tankevekkere.

*Grefte*

---

Har fått en mail fra Inger det er en etterlysning, så er det noen av dere som kjenner til denne bilen så RING

-----Original Message-----

From: Ebbe Jensen [<mailto:ebbejen@online.no>]

Sent: 30. mars 2004 22:15

To: acsn@acsn.no

Subject: Pontiac Cabriolet 1950-modell - flaskegrønn

Er interessert i å komme i kontakt med eieren. Bilen tilhørte min far på 60-tallet og jeg har hørt at den fremdeles befinner seg i østlands-området. Er interessert i alle slags opplysninger som kan føre meg frem til nåværende eier. Med vennlig hilsen Ebbe Jensen Tlf. 99 10 33 12 [ebbejen@online.no](mailto:ebbejen@online.no)

# **STYREMØTE 22-03-04**

**TILSTEDE: HELGE, PER, GJERMUND, PEDER, CHRISTIN, VIGDIS, BODIL OG GRETHE.**

1.Mai – gikk igjennom arbeidsoppgavene

Påskecruising – Radio 3 ønsker et forhåndsintervju, Helge hører med Henrik

Gjermund og Per har et samarbeide med politiet om stenging av gater gjennom byen

Festen er klar.

Mustangen – mangellapp ve EU godkjenningen, bremses og opphengskuler prisantydning på verksted ca. kr. 7-8000,-. Det har vi ikke råd til, Per skal se på hva han kan gjøre.

Eventuelt – Støtten fra Amcar 2003 får vi ikke fordi vi hadde levert for sent. Ny søknad skal vist leveres innen 1. april, men vi har enda ikke fått noen søknad.

Søknaden til kommunen om støtte, vi prøver å søke om driftstøtte også.

Skal vi sende sms meldinger før styremøter? Gjermund sjekker hva det koster, og sender.

*Grethe*

**Dekkmann**



**Arild Hansen**  
Avdelingsjef

**Dekkmann as**  
Vingulmorkveien  
Postboks 1040  
1710 Sarpsborg  
Tlf.: 69 10 22 90  
Fax: 69 10 22 97  
Mobil: 901 51 544  
Døgnservice: 918 88 483  
Privat: 69 14 70 08  
arild.hansen@dekkmann.no

**VI INVITERER**

**MEDLEMMER I**

**DETROIT CARS**

**PÅ DERES MEDLEMSMØTE 14/4-04 KL 18.30.**

*Terje Huse fra Norsk Prol A/S  
Representerer MEGUIAR'S  
Proff engro*



Vil demonstrere diverse produkter og fortelle historien om Meguiar's, som er et riktig gammelt og anerkjent merke.

**PANVULK AS**

*Ved Kristian Beck*

Vil stå for salg av detalj produkter til "god" pris.

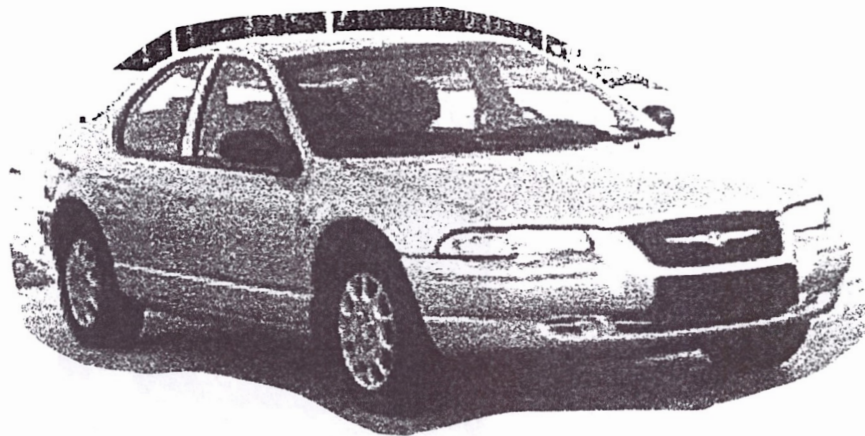
Alle interesserte er velkommen.  
Det kan lønne seg.

Supportgr.

## KJØPT OG SOLGT

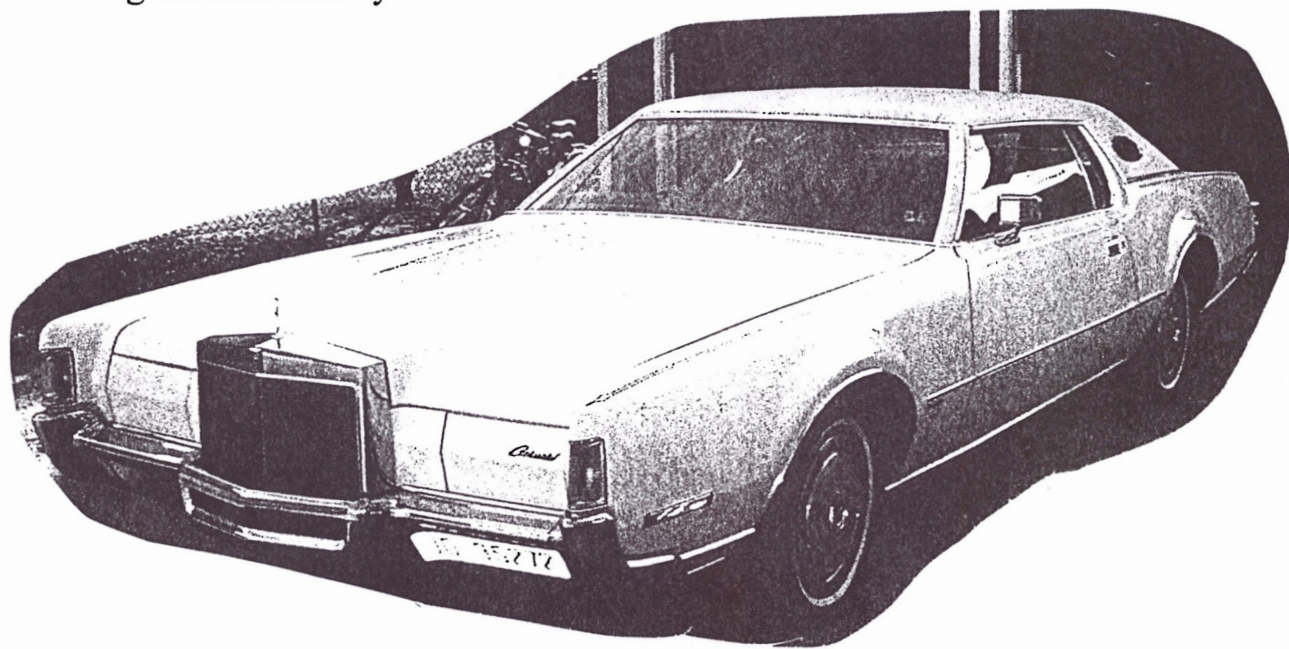
Stein og Sølvi Spetås har solgt sin grønne 1977 Ford LTD og gått til innkjøp av en **2000 CHRYSLER STRATUS** bilen er koksgrå metallic, har 2,0l motor og automat gir, av utstyr fins elektriske vinduer, elektriske speil, sentral lås og alarm. Bilen er kjøpt i Moss.

Vi gratulerer med ny bil.



Gjermund og Anita Jansen har solgt sin 1965 Buick Electra og kjøpt en 1972 **FORD LINCOLN MARK IV** bilen er hvit utvendig og svart skinn interiør, den er importert og hadde da bare hatt kun en forsiktig eier. Motor er 460 med C6 automatgear, utstyr: bilen har nesten alt utstyr, standarutstyrlisten er egentlig mye lengre enn optionslisten, bl.a. har den servostyring m/oljekjøler. Bilen er helt original og har gått 67 000 miles.

Vi gratulerer med ny bil.





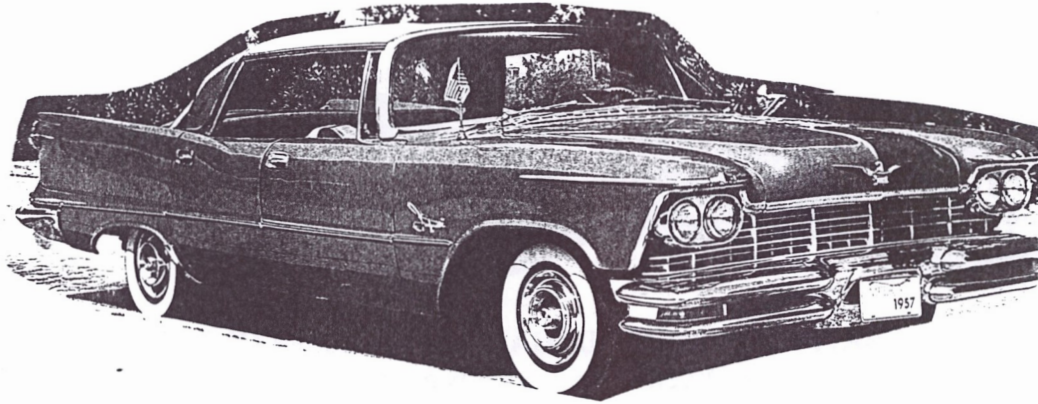
# NYE MEDLEMMER

**JAN THOMAS JOHANSEN** er nytt medlem han bor i Tellusveien på Hafslundsøy, han er for tiden hjemme han har vært veldig bilinteressert i alle år og var sist eier av en 1966 chevrolet chevelle som han hadde restaurert helt, han har for tiden ingen bil men håpet og drømmen er der.

Vi ønsker Jan Thomas Johansen velkommen som medlem.

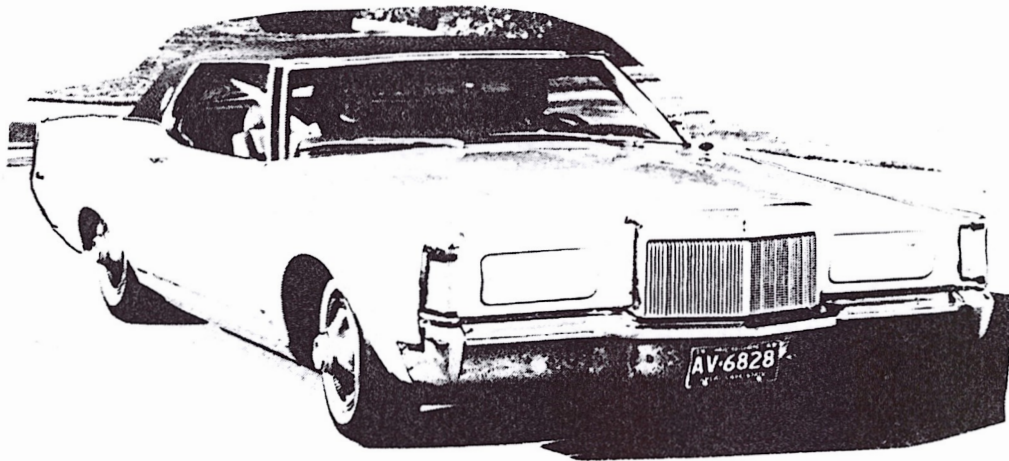
Nytt medlem er også **LEIF NIELSEN** han bor i Klevaveien på Greåker og jobber på basøferja. Han er eier av en **1957 CHRYSLER IMPERIAL**, den er hvit med svart stripe over bakruta, den er hel og fin men trenger noe restaurering innvendig. Under panseret er en 392 Hemi og det er knappeautomat, Leif håper å begynne å bruke bilen i juni.

Vi ønsker Leif Nielsen velkommen i klubben.



**RUNAR HALVORSEN** er også nytt medlem han bor i Krogstien på Greåker og har en **1969 LINCOLN MARK IV** bilen er hvit lakkert utvendig og har turkist interiør, motor er 460 og automatgear, den har det meste av utstyr bortsett fra air condition og cruise controll som er tatt ut, men dette skal inn igjen han vil at bilen skal være hel.

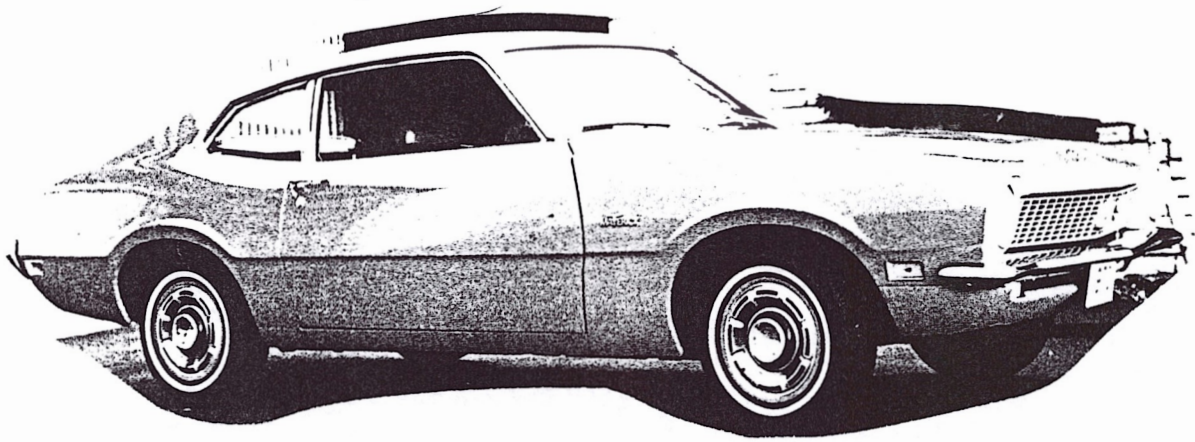
Vi ønsker Runar Halvorsen velkommen i klubben.



# NYE MEDLEMMER

Nytt medlem er også **KJELL ERIK ROSSING** han bor i Tegleverksveien på Greåker og jobber som platearbeider på Lande mekaniske verksted. Han er eier av en **1970 FORD MAVERICK** dette er en 2 dørs coupe, bilen er svart utvendig og innvendig har en 200cid motor en 120 hesters rekke 6er , automatgear og servostyring. Kjell Erik sliter litt med å få tak i deler så har dere noe liggendes eller vet om noe er det bare å ta kontakt. Registreringsnr er R-3278.

Vi ønsker Kjell Erik Rossing velkommen i klubben.

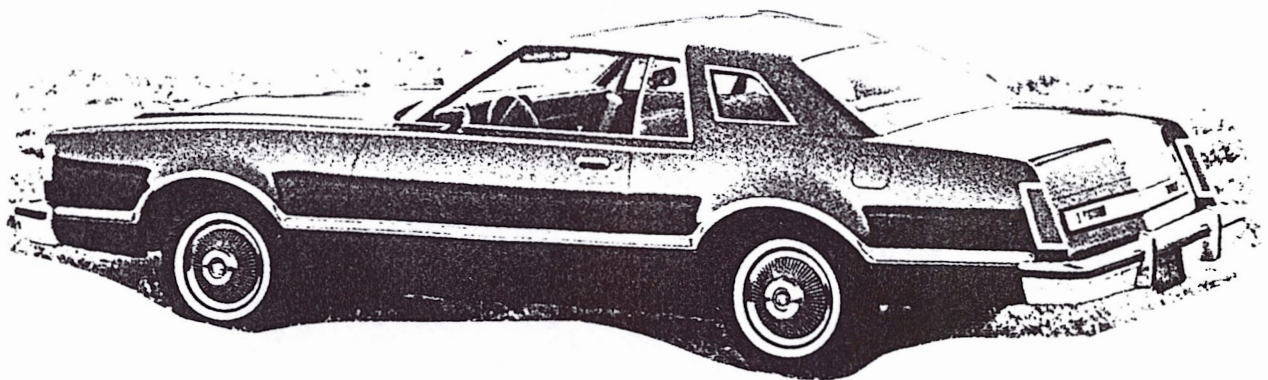


Nye medlemmer er også **BRITT ERIKSEN ØDEGÅRD** og barna **ISELIN** og **RAMONA**, de har nettopp flyttet til Nøtteveien på Yven så barna skal begynne på Hannestad Barneskole etter påske, mamma Brit er hjemmeværende sammens med bikkja. De er samboere med Tormod Krogstad som har en 1966 CHEVROLET CHEVELLE.

Vi ønsker Brit, Iselin og Ramona velkomne som medlemmer.

**ROAR JOHANSEN** er også nytt medlem han bor i Skoleveien på Krogstad hen kjører buss for Norgesbuss. Roar er eier av en **1977 FORD THUNDERBIRD**, denne har han kjøpt av en svoger som har vært meget forsiktig så bilen er topp stand gått kun 36000 km. Bilen har rød lakk utvendig og hvit interiør, 351 motor, automat og alt tenkelig utstyr.

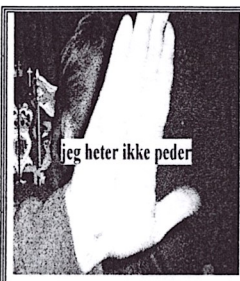
Vi ønsker Roar Johansen velkommen i klubben.



## Nytt fra klubblokalet

Kontakt oss  
Tel :69150500  
Epost: [post@detroitcars.net](mailto:post@detroitcars.net)

To på klubben



### ÅPNINGSTIDER

Mandag  
Onsdag  
Fredag  
20.00-22.00

Lørdags cafe:  
første lørdag i hver  
måned  
11.00-14:00

HUSK:  
påske cruising  
langfredag,  
Med fest på  
folkvang i  
skjeberg etterpå.

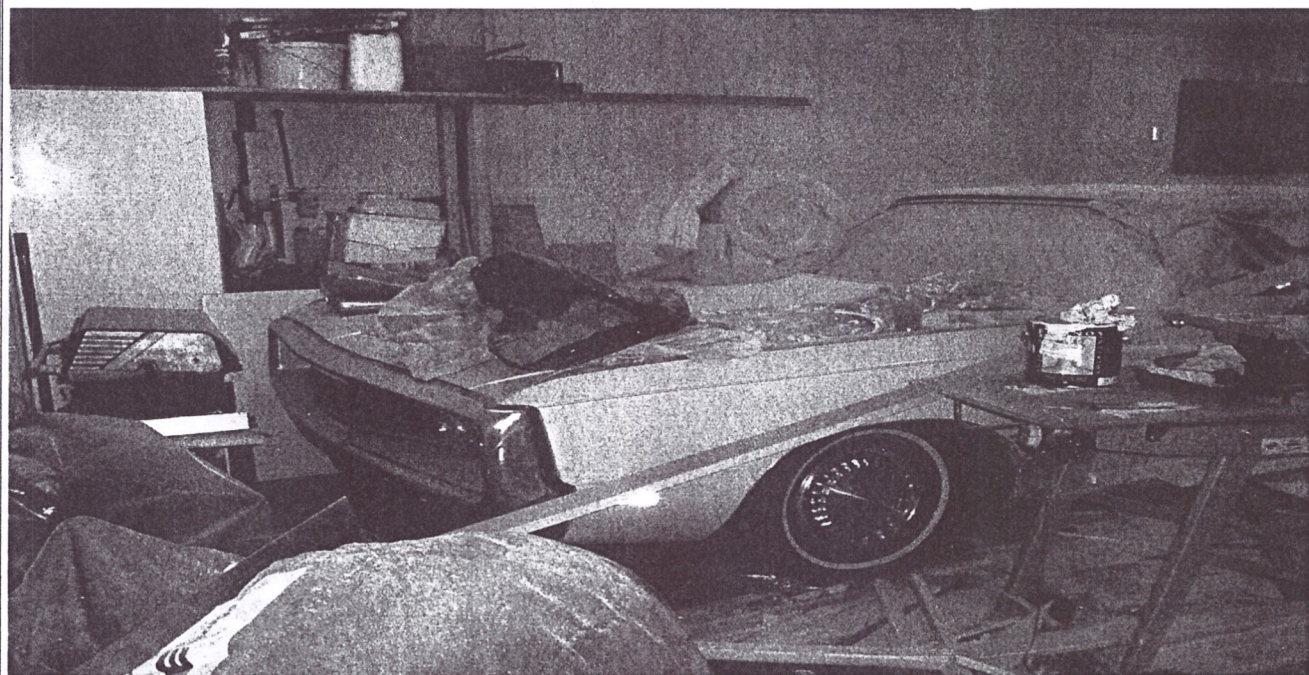
Danse festen til Gjermund gikk bra,  
Det var 42 betalende og musikken og  
opplegget var  
helt strøkent. Som vi vell har blitt  
vant med så var det mange  
som koste seg, og noen var  
misfornøyde.



På tide å grave frem bilen til årets første cruising ?.

Etter en mindre arkeologisk utgraving , Fant jeg nøklene i tenninga, Att jeg hadde glemt  
å slå av hovedstrøms brytern ,Og cd'n fra i fjor sto i spiller'n.

Starta gjorde både bil og musikk." Gammel møkk dør ikke, men det er fort gjort" ,



# hva skjer æ

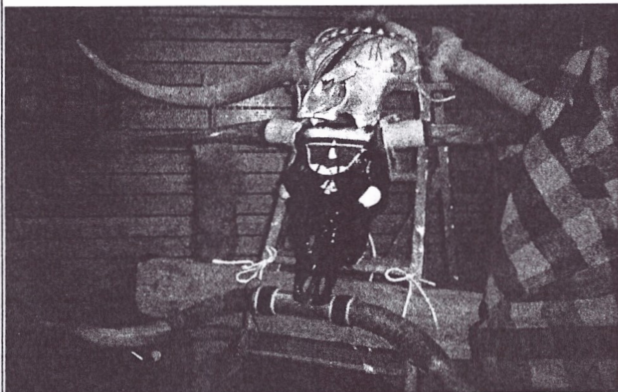
Driver du i garasjen å har lyst på besøk ring oss på 95055623 så kommer vi en tur og tar noen bilder.

Vi ville teste om det var noen deler å finne på powers vinter swap i norrkjøping. Men det viste seg fort att det var like mye krimkrams der som i vesterås.

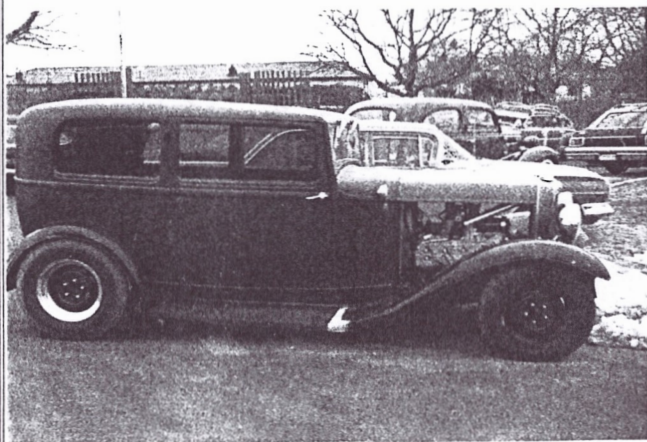
Tor johnny, Harald, og Lars på handletur til sverige. Som vanlig ble det dårlig med bildeler men pytt hva er 107 mil for "harry gutta"



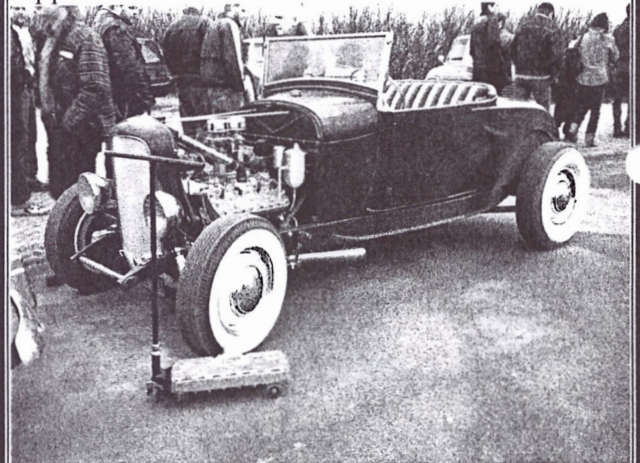
Hva gjør ei dø "ku" på swapmeet



Nevnte jeg att vi var der i to timer og kjøpte 4 permer å ett klistremerke.



Mye bra på utsiden av hallen. Legg merke til sparkesykkelen laget av en offenhauser alu topp.



Noe fant vi med riktig emblem på.



Nice vinter bil.





Mye folk var det.



Det er mye pent a få i små fordær også.



Det var kanskje ikke så mye deler men turen var bra.  
Og det svenske polet skuffer aldri.  
På hjemveien var vi innom ett nytt verktøyvarehus som heter jula på torp ved uddevalla. Der var det mange bra ting for oss som har garasje. Katalog ligger på klubben.

Og etterpå reiste vi hjem for å høre på trekkspill musikk???

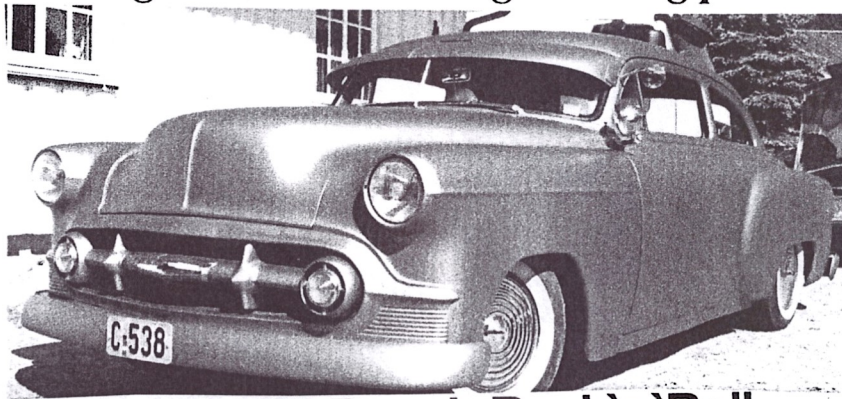
Tor Johnny, Harald og Lars

# 1 MAI MØTE FOR DAMER.

*Vi har møte søndag 2 påskedag  
kl 15,00 på klubblokalet.*

*Håper dere har tid å ta en tur da.*

*Vil du ha en vakt på 1 mai og ikke kan  
komme på møte  
ring Bodil 99550326 og skriv deg på.*



**Wild Bunch Rock`n`Roll**

**Club**

**Norway**

**Presents live on stage:**

## *The Rockcats*

Et av verdens beste rock`n roll band!!!!

**Lørdag 10 April kl 20.00**  
(Happy hour 20.00 til 22.00)  
**Lets all go wild!**

Wild Bunch R`n`R Club Osloveien 151, Kambo ved Moss  
(Ved siden av ACOC Moss's lokale)  
Inngang Kr 130,- 18 årsgrense.

Medbragt ikke tillatt.

Fortsett å støtt opp, slik at vi kan presentere noen av verdens beste Rock`n`Roll band også i 2004!

# Detroit Cars

SARPSBORG



**INNBYR TIL PÅSKEKRUSING LANGFREDAG 9 APRIL 2004.**

**VI STARTER FRA AMFI BORG STORSENTER KL 15.00.**

**MØT I GOD TID.**

**VI KJØRER EN RUNDE I ØSTFOLD.**

**ETTER CRUISINGEN BLIR DET FEST PÅ FOLKVANG I  
SKJEBERG MED DJ. MUSIKKEN BEGYNNER KL 19.30.**

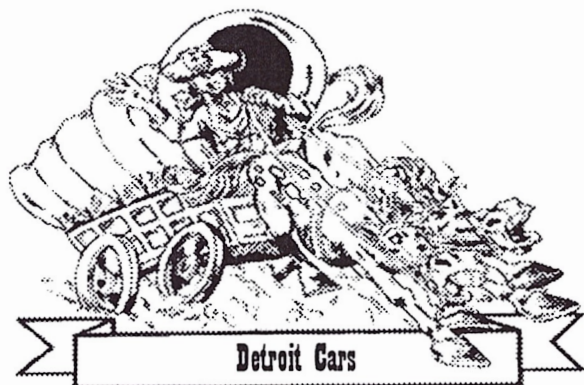
**MEN DØRENE ÅPNES ETTER CRUISINGEN.**

**INNGANG KR 100,-**

**Medbrakt er ikke tillatt.**

**Info: Gjermund. tlf 99 26 49 22**

**Per. tlf 91 77 75 14**



# VARBERG

16 og 17 Juli 2004

Hei nå er tiden inne for å tenke på sommeren, Gjermund har blitt oppringt for å høre om vi kommer.

Som i fjor er det 70 sengeplasser vi setter fristen for påmelding til 17. April, etter dette får andre klubber anledning til å bestille plass.

For dere som ønsker å reise gjelder det å være tidlig ute for å få overnatting der det passer dere. Det er rom og hus for både barnefamilier, unge og "gamle".

Ved påmelding må vi ha det klart om vi ønsker sengetøy, frokost og middag.

Ring Gjermund 69336996 / 91828222



# **SOMMERSESONGEN 2004**

I ÅR SOM I FJOR INVITERER VI ALLE SOM LIKER Å DRA PÅ TREFF TIL EN FELLES PLANLEGGINGSKVELD PÅ KLUBBEN.

HER ØNSKES DE SOM HAR PRØVD FLERE TREFF OG DE SOM HAR LYST TIL Å PRØVE VELKOMNE.

DET VIL KOMME FORSLAG PÅ BÅDE DAGSTREFF OG HELGETREFF. VI ØNSKER Å FÅ TIL FELLES TIDSPUNKT FOR AVREISER HVIS FLERE SKAL PÅ SAMME TREFF.

**VI MØTES PÅ KLUBBLOKALET DEN 17. APRIL  
KLOKKEN 19.00.**

Denne dagen er det også siste frist for påmelding til Åkulla, Varberg.

Kiosken vil være åpen for den som ønsker noe der og Gjermund spiller til dans senere på kvelden.

**HÅPER ALLE SOM HAR LYST TAR SEG EN TUR FOR  
FELLES PLANLEGGING OG HYGGE.**

# **FORMIDDAGS** **TREFF.**

**DETROIT CARS LOKALE I  
EDVARDS STRANDSVEI 46**

**HAR ÅPENT HUS**

**LØRDAG 8 MAI  
FRA KL 11,00 – 14,00.**

**HER BLIR DET MULIGHET Å FÅ KJØPT NOE  
GODT TIL KAFFEN.**

**KOM EN TUR Å SLÅ AV EN PRAT I TRIVELIG  
OMGIVELSER.**

**MANGE HAR IKKE SETT LOKALET VI HAR I  
KLUBBEN  
SÅ HER HAR DERE EN MULIGHET.**

**VELKOMMEN.**

Merk deg også at økning av "duration" vil (som oftest) bety større overlapp, men mindre tid hvor begge ventiler er lukket i kompresjons-takt (som betyr lavere kompresjons-trykk), og at den motsatte effekten gjelder ved minking av "duration".

Ved "mildere" kam med kortere åpningstider og mindre overlapp (som betyr roligere gange ved tomgang/lave turtall), vil altså ventilene åpne senere og lukke tidligere, og tiden begge ventiler er åpne samtidig vil bli mindre, noe som vil være gunstig ved lave og midlere turtall fordi gassmassen da har mindre hastighet og rekker å fylle opp godt i sylindren i mesteparten av tiden innsuget er åpent og tilsvarende når den forbrente gassen skal ut via eksos-ventilen.

Tiden begge ventilene er lukket samtidig (kompresjonen) blir da også lengre, og større trykk og temperatur kan bygges opp før gnisten antenner gassblandingen, hvilket gir mer kraft (dreiemoment/hk) ved lavere og midlere turtall.

Som regel prioriterer ofte kam-produsentene å forhindre at kammer med lengre "duration" mister for mye komp-trykk, så de blir gjerne gitt mindre "lobe-separation" for å motvirke dette noe, men dermed øker overlappet ytterligere, og gir ofte ubehagelig uryddig gange på tomgang og lavere turtall.

Ved kammer med mindre "duration" (som vi prioriterer i vårt tilfelle) gir man gjerne noen grader ekstra "duration" for å forhindre at kompresjons-trykket blir for høyt og forårsaker tennings-bank; og dermed blir overlappet enda mindre (enn det som mindre "duration" gir fra før), så derved vil motorens mer kultiverte/roligere gange på tomgang og lavere turtall forbedres ytterligere, samtidig som altså dreiemoment/hk blir bedre fra lavere opp til midlere turtall.

Sitat Lingenfelder:

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

**NB Felle-1:** Dersom du på en original-motor som ellers er tilpasset en mild kam (topper, innsug, eksos, etc.) kun skifter til en "racing-inspirert" kam med masse duration og overlapp, så vil det hele kunne bli en skuffende overraskelse; bilen vil nemlig få merkbart dårligere "aks" (og uryddig gange) utenom når du jager lavere gir og/eller ligger kun på de høyere turtalls-områdene (men selv da nokså begrenset, pga. original-restriksjonene på topper, innsug, luftfilter, forgasser, ekshaust, etc.).

**NB Felle-2:** "Racing-inspirert" kam med mye duration og overlapp gir ekstra uheldige utslag om du har en "lat" bak-akselutveksling fra før, fordi motoren i akselerasjon-situasjoner fra lavere turtall da bruker mer tid på å komme opp i de høyere turtall hvor kammen fungerer best, og altså bruker mer tid i lavere turtall hvor den gir mindre kraft til motoren og også ofte har uryddigere gange med mindre vakuüm.

## 2. VIPPE-ARMENE:

Til mange motorer er det mulig å få kjøpt vippe-armer med høyere løft; dette vil kunne være gunstig for de aller fleste motorer mht. økning av dreiemomentet, ofte også på lavere og middels turtall slik som i vårt tilfelle.

Bytte fra 1.5 til 1.6 løft vil bety så mye som 6 % høyere ventil-løft og har samme virkning som en kam med litt (marginalt) lengre åpningstider, samt raskere (brattere) og høyere løft (+ 6 %); og dette kan bidra til tilvarende større gass-gjennomstrømning og forbedret dreiemoment/hk.

De dyrere rulle-vippearmene, og de som har "roller-folcrum" (rulle-lager i vippefuksjonen), vil i tillegg ha fordelen av å redusere friksjon/varmeutvikling en del.

### 3. INNSUGET:

Det totale innsuget på en motor kan vi definere som alt mellom innsugnings-ventilen og innsugnings-røret til luftfilterboksen, dvs. innsugnings-kanalene i sylinder-toppen, kanalene i manifoldet, plenum til forgasser, forgasser-kanaler, luftfilter, og luftfilterboksens innsugnings-åpning/er.

(På injections-motorer har vi innsugnings-rørene fra manifoldet, et større plenum, og "Trottle body" med luft-spjeld).

Det er et **veldig viktig poeng å være obs på hvordan et rørs lengde og tykkelse påvirker en gass-strøms hastighet**; og hvordan dette påvirker fyllingsgraden ved rel. lavere turtall, i forhold til ved rel. høyere turtall, og ved forskjellig gassmengde og vakuum (innsug) eller trykk (eksos).

Sitat Lingenfelder:

*"Port velocity will improve cylinder filling more efficiently, especially at below peak torque, than big flow numbers generated by large, slow-moving ports".*

Dette kan sammenlignes med f.eks. vann i en hageslange; dersom du bare skrur på kranen så vidt og veldig lite vann strømmer ut av slangen, vil du likevel få lengre stråle (og raskere vannhastighet) dersom du klemmer på slangen ytterst, eller skifter til en slange med mye mindre diameter.

Men åpner du kranen for fullt vanntrykk, så trenger du derimot større diameter på slangen for å unngå at vannmengden blir vesentlig "kvalt"; og på tilsvarende tilsvarende måte er det nødvendig med større innsug (samt gjerne kortere også) dersom motoren blir utnyttet mest på høyere turtall.

Merk også at lengre rør øker "søyle-mengden" med luft, slik at det vil være en lang "søyle" luft med høyere hastighet som trykker på og gir god fylling når innsugningsventilen åpnes, og som er særlig gunstig ved lavere/middels turtall, og som ved optimal tilpasning av rørenes lengde også bidrar gunstig til trykk-fylling "wave-tuning" i sammenheng med trykkbølgene forårsaket av innsugnings-pulsene for hver innsugnings-takt.

Ved de lavere og midlere turtall går stempelen saktere nedover, og forårsaker dermed mindre vakuum enn ved høyere turtall (ved full-gass-spjeld), og følgelig blir en mindre mengde innsugnings-gass sugd inn via det totale innsugnings-systemet.

I et innsugnings-system med for stor diameter, vil da gasshastigheten bli lavere og sylindren dårligere fylt opp (som gir lavere dreiemoment), og likeledes vil for korte kanaler/rør (manifoldet på en forgasser-motor) redusere hastigheten ved lave gassmengder og ofte også redusere en gunstigere "wave-tuning" (trykkbølge-optimalisering under innsugnings-åpningen).

Det vil altså i de fleste tilfeller mht. optimalisering for lave og midlere turtall være fordelaktig å ikke "tukle" særlig med en standard-motor dersom den har de ønskede egenskaper fra før (f.eks. dual-plane innsug (forgasser-motor) med lengre kanaler og mindre diameter (som er å anbefale i vårt tilfelle).

Dersom selve luftfilteret er for restriktivt i forhold til forventet luftmengde, så er det klart fordelaktig å skifte til et filter/boks som har bedre gjennomstrømnings-kapasitet, for det nytter lite om det blir filteret som legger begrensningen for alle andre "smarte" forbedringer som er gjort.

**NB Felle !:** Dersom motoren ellers er tilpasset å gi dreiemoment og effekt ved lavere turtall, og det eneste du gjør er å skifte til manifold med vesentlig større og/eller kortere kanaler (som regel single-plane-manifold), så vil det medføre en "nedtur" i form av at den ofte blir merkbart sløvere (dårligere dreiemoment og "aks") unntatt kun på de høyere turtallene.

#### 4. INNSUGNINGS-LUFTENS TEMPERATUR !:

Dette har jeg som eget punkt da det ikke kan bli nok understreket hvor viktig dette faktisk er mht. motor-kraften.

Hvordan føles det for deg å gå raskt/løpe oppover en drøy bakke en gloheit sommerdag (+ 38 gr. i sola); nei du orker ikke mye fordi det føles som å bli kvalt av den varme luften å puste inn, nesten uten oksygen; men dersom du hadde fått en "maske" med iskald oksygenrik luft å puste inn; da hadde det blitt en annen fart på deg, eller hva ?.

Vel, det samme gjelder motoren din !, dersom mesteparten av innåndingen kommer fra luft i det enda glo-hetere motor-rommet (kanskje nærmere 80-100 + gr. eller mer), så vil den måtte nøye seg med luft som har vesentlig mindre oksygen-innhold til forbrenningen, og dette proporsjonalt med stigende temperatur !

Ja, noe av det mest undervurderte er effekten av å sørge for at motoren får kaldest mulig luft å puste inn; for da vil dreiemoment/hk øke over hele turtallsområdet fordi hvert innsug fra stemplet vil gi tilsvarende mer oksygen og kraftigere forbrenning.

Og vi snakker ikke her om bagatellmessige forbedringer; nei det dreier seg om forskjeller som ellers ville tilsvare andre rel. kostbare trimmings-metoder.

**Så vennligst hør her:** for hver grad du senker temperaturen så tjener du ca 0.16 % moment/hk ! (*Kilde: "How to Hot-Rod Small-Block Chevys": v/Bill Fisher & Bob War*); så bare ved å senke temperaturen ca. 31.5 gr. vil altså motoren få ca. 5 % mer moment/hk, og det å senke den med det dobbelte (ca. 63 gr.), som gir hele 10 % gevinst er heller ikke særlig problematisk å få til i de fleste tilfeller.

Har du f.eks. åpent filter over forgasseren fra før og motoren tvinges til å puste inn stadig mer oppvarmet motor-luft, vil temperaturen raskt komme opp i minst 85 gr. +, og om du da bygger et panser-scoop, eller drar en/to luftslange/r under bilen, eller fra grill-området, og forbinder den/de med et lukket filterhus (gjærne ekstra isolert på utsiden), så vil motoren nå isteden puste inn frisk kjøligere luft fra utsiden, og om uteluften holder f.eks. 20 gr. +, så vil forskjellen nå bli 63 gr., og vips har du hele 10 % mer moment/hk over hele turtallsområdet !

Ok, de fleste synes nok det ser mye "coolere" ut med åpent filter i nydelig forkrommet filter-boks; men på den annen side er det kanskje enda "coolere" med ca. 10-15 % mer kraft i "frasparket", eller ? (og det er faktisk mulig å få til en forkrommet og ikke altfor "stygg" lukket boks også, det finnes det en del gode eksempler på).

En motor på f.eks. 200 hk (i varmluft) fra før, vil med 10 % forbedring nå få 220 hk, og dr-momentet på 400 Nm blir på 440 Nm, det er bra betalt for en weekend-jobb !

Dersom du også får til "ram-air"-effekt og lar fartsvinden presse på, vil det bli ytterligere forbedringer (ca. 1-3 %, i takt med økende hastighet).

Det er altså snakk om radikalt merkbare forbedringer som ikke koster deg mer en helgs arbeid og bare ca. kr. 250-1000 i deler ! (Ble du inspirert ! ?).

**NB ! FELLE:** Dersom du tar all, eller mesteparten av innsugnings-luften fra den varme (og oksygenfattige) luften på innsiden panseret, så vil det føre til en dramatisk og meget merkbart redusering av dreiemoment/hk i forhold til om du sørger for mest mulig friskluft utenfra.

## 5. FORGASSEREN/INNSPRØYTNING:

Forgasseren skal sørge for å gi en optimal mengde luft/bensin i første rekke i forhold til hvor mye du trækker inn gassen, og i forhold til turtallet; du kan imidlertid ikke få sugd inn større mengde enn det vakuum som stemplene skaper på sin ferd nedover i innsugnings-takten (og som øker takt med turtallet og gass-spjeldets åpning), og med de begrensningene innsugnings-systemet tilsier.

Merk at dersom din forgasser har nok kapasitet til å gi tilstrekkelig mengde luft/bensin til din nye motor-kombinasjon ved fullgass innenfor turtalls-området hvor den gir beste effekt (og det greier mange standard-forgassere), så er det som regel sjelden grunn til å skifte forgasser mht. behovene ved "hverdags-akselerasjon".

Et tips er at en fin-justert forgasser på ca. 500-600 cfm gir nok luft/bensin til opp mot minst ca. 320 hk (DIN) ved ca. 4500-5000 o/m, og det skulle greie seg fint i vårt tilfelle.

2-portere er greie nok, men jeg vil nok anbefale 4-portere, da den har en mindre port som åpnes ved lavere gasspådrag (som er gunstig ved lavere turtall), mens den større åpnes først ved større gasspådrag, og dette fungerer greit også for midlere turtall dersom selve forgasser-størrelsen (cfm) blir holdt rel. mindre.

Med tanke optimalisering for høyt dreiemoment, er det ikke å komme utenom at et innsprøytings-system er suverent beste løsning; enten det er et enklere TBI (Trottle Body Injection) som nesten ser ut som tom forgasser med innsprøytings-dyser på toppen, eller det mer avanserte PFI (Port-Fuel-Injection) hvor injectorene sprøyter inn i innsugnings-kanalen like før ventilen (f.eks. Chevy TPI (Tuned-Port-Injection)).

TBI er enkleste og rimeligste erstatning for forgasseren, den er rel. enkelt å montere for en "middels hobby-mekker" og trenger ellers ikke annet enn en Fuel-return-line (som de fleste 70-talls-biler og oppover har fra før).

Det "geniale" med innsprøyting, er både at selve dysene gir bedre forstøvning av bensinen og at blandingsforholdet pga. computeren og flere sensorer også blir forbedret (som betyr både bedre blanding og blandingsforhold med luften (forstøvning) og merkbart kraftigere forbrenning (dvs. mer dreiemoment/hk)).

TBI-systemet kan gi opp til ca. 10 % mer dreiemoment/hk over omtrent hele turtalls-området, og PFI-systemet opp til ca. 15-20 %; ja dette er virkelig økning som merkes, i tillegg til at det gir en merkbart kjappere gass-respons og ofte ved hele 20-30 % lavere bensinforbruk en de fleste forgassere.

**NB Felle !:** Dersom motoren ellers er tilpasset å gi dreiemoment og hk ved lavere turtall, og det eneste du gjør er å skifte til vesentlig større forgasser (f. eks over ca. 650-700 cfm) vil du løpe høy risiko for å oppleve en skikkelig "nedtur" i form av at motoren går uryddig og "sløvere" på både lavere og middels turtall, i tillegg til at den "harkler og nøler" irriterende ved gasspådrag ved de samme turtall, og på toppen av det hele "har frekkeheden av" å påføre deg merkbart høyere bensin-regninger.

Dette kommer av at den for store forgasseren (med sine større nåler, dyser, venturi-åpninger) får problemer med å gi optimalt blandeforhold ved de lavere gjennomstrømnings-mengdene i de smalere kanalene i dette turtalls-området (det oppleves i praksis som om det er nærmest umulig å dosere gassen tilfredstillende).

## 6. EKSOS-ANLEGGET:

Dette kan defineres som alt mellom eksosventilen og enderøret, dvs. eksoskanalen i sylindertoppen, manifoldet/grenrøret (headers), og det øvrige anlegget inkl. event. katalysator og demperne (pottene) og enderøret.

Her er det i likhet med innsugnings-anlegget også noe tilsvarende viktig å være obs på, nemlig at det også her er gunstig for dreiemomentet/hk ved lave og middels turtall at anlegget ikke har for stor diameter; dette fordi gasshastigheten da kan bli så lav at mye vakuumb-effekt (scavenging) uteblir, med det resultatet at forbrenningsgassene ikke blir like godt tømt og gjør neste innsugnings-blanding dårligere (mindre kraftfull).

For motoren i vårt eksempel (ca. 220-320 hk DIN) vil det slik vi prioriterer mht. turtallet, være gunstig med et dobbelt anlegg og headers med innerste rør (primaries) på 1 5/8 " og øvrige rør etter collector på ca. 2-2,5 " tykkelse (som regel greier det seg med 2 " dobbelt siden vi ikke prioriterer høyere turtall).

Når det gjelder headers (grenrør), er det på samme måte som forklart vedr. innsugnings-anlegget mht. de lavere og midlere turtall, viktig å prioritere rel. lange rør med rel. mindre diameter, og det samme mht. collector (headers-samle-plenum før det øvrige eksos-anlegget); da dette sørger for høy nok gass-hastighet til at det bidrar til en gunstig "scavangig"-effekt; dvs. den sørger for ekstra vakuumsuge-effekt på etterfølgende eksos-trykkbølger for hver ny eksos-takt, og derved ekstra god tømning for eksos-gass som ellers kan forurense og føre til dårligere innsugnings-blanding.

Sitat Lingenfelder:

*"Choosing a header for this application means staying on the small side of header pipe size in order to enhance low and mid-range performance. Matching this with a short duration camshaft and dual plane intake results in a responsive, torque and fun to drive small-block".*

Dersom motoren har et nokså "kvalt" eksosanlegg (slik særlig mange 70-80 talls-biler), så vil headers + dobbelt anlegg (og uten katalysator) pluss et par gode potter med lav restriksjon være noe av det beste å investere i mht. hva man får igjen.

Mye motstand i anlegget betyr at stempelet på bruke masse kraft på å skyve ut eksosen for hver 4. takt, og dette har samme virkning som om du sykler og noen prøver å sinke deg ved å holde igjen i bukse-beinet !

Så ved å fjerne denne "parasitten" vil du isteden kunne bruke den igjenvunne kraften på å akselerere kraftigere (dvs. du får mer dreiemoment/hk).

Og på en motor spiller også det forholdet inn at dess høyere turtallet blir, dess mer kraft taper motoren på et restriktivt anlegg (da utblåsingstrykket og motstanden øker), men selv ved middels turtall vil gevinsten med et bedre anlegg være veldig merkbar.

Det er verd og merke seg at det på mange biler særlig er de meget restriktive støpejerns-manifoldene som er den verste "skurken", så et par headers vil da garantert gjøre ekstra stort "underverk".

I mange tilfeller kan det være opp til minst 15-20 % i moment/hk å vinne på et vesentlig forbedret anlegg over store deler av vårt prioritert turtallsområde, og dette er noe som virkelig kan merkes !

**NB FELLE-1:** For restriktivt anlegg i forhold til modifikasjoner som gir vesentlig mer gass-gjennomstrømning, vil føre til at motoren ikke får forventet kraft-økning, og da i økende grad med turtall og gasspådrag; og merk at om du har en innsnevring (mindre diameter) selv på et lite begrenset sted i anlegget, så hjelper det ikke om anlegget ellers har mye større diameter; for det får aldri bedre gjennomstrømnings-kapasitet (mht. mengde) enn hva minste diameter tilsier ("svakeste ledd i lenka").

**NB FELLE-2:** Dersom man overdriver vesentlig, og monterer et anlegg med nødvendig stor diameter, så kan det føre til at gasshastigheten og den gunstige

FOETSETTELSE NESTE NR...





## PRESSEMELDING FRA AMCAR BILPOLITISK UTVALG

---

### AMCAR kjemper mot fartssperren

Bilorganisasjonen AMCAR (American Car Club of Norway) har lansert en landsomfattende protestaksjon mot innføringen av fartssperre i lette lastebiler over 3,5 tonn. Aksjonen består av avisannonser, som dagens helside i VG, og distribusjon av protestslipper som skal overleveres Samferdselsminister Torild Skogsholm.

Selv om Samferdselsministeren bekrefter at innføring av fartssperre for personbiler er uaktuelt, fortsetter AMCAR kampen for de 25 000 bileierne som blir påtvunget fartssperren i sine biler. Størparten av disse bilene er kun av avgiftsgrunner klassifisert som lastebiler i Norge. I resten av Europa er kjøretøyene registrert som personbiler. AMCAR har beregnet at kostnadene ved ettermontering og verditap for bileierne og bransjen vil bli opp mot en milliard kroner. Vi protesterer også på at innføringen gis tilbakevirkende kraft og således vil ramme biler som allerede er registrerte.

Monteringen av fartssperren vil ikke bedre trafikksikkerheten, snarere tvert i mot! Man kan tenke seg faren ved at motoren "kutter" midt under en forbikjøringsituasjon. I tillegg er den norske veistandarden av en slik karakter at forbikjøringsmuligheten forverres betraktelig dersom titusenvise biler av typen Chevrolet Suburban eller Jeep Grand Cherokee skulle få fartssperre innstilt på 90 km/t. AMCAR frykter at liv vil gå tapt som følge av fartssperren. Ettermontering av fartssperre kan også medføre tekniske problemer når det gjøres på en bil som fra fabrikken ikke er beregnet på fartssperre.

AMCAR er en av høringsinstansene som skal uttale seg, og vi finner Vegdirektoratets håndtering av fartssperresaken svært mangelfull. VD kan for eksempel ikke svare på om det kun er dieslbiler som blir rammet etter 1. januar 2005, eller om også bensinbiler må ha fartssperre. Vi finner det også meget betenkelig at høringen ikke ble utsendt tidligere, mens man ennå hadde sjanse for få til unntak for Norge. Det er kritikkverdig at VD har ventet i over et år fra datoen direktivet trådte i kraft til bransje og brukere ble informert gjennom et høringskriv. VD slår fast at de ikke ser det som aktuelt å gjøre bruk av unntaksadgangen på inntil tre år, noe direktivet åpner for. VD konkluderer med at innføringen av fartssperren vil ha en gunstig påvirkning med hensyn til miljøvern, energiforbruk og trafikksikkerhet uten å begrunne dette nærmere. VD har heller ikke gjort noen konsekvensanalyse av kostnader, kontrollmuligheter og øvrige omstendigheter ved implementeringen som her hadde vært på sin plass.

AMCAR vil i sitt hørings svar argumentere for at det gjøres unntak fra kravet om montering av fartssperre på bakgrunn av at en slik innføring vil falle spesielt urimelig ut i Norge på grunn av vårt spesielle avgiftsregime.

Trondheim, 30. mars 2004.

Med hilsen  
AMCAR Bilpolitisk Utvalg

Kjetil Sveistrup, Tlf 920 26 174  
Daglig leder AMCAR

Terje G. Aasen, Tlf 909 60 427  
Ansvarlig redaktør

Stein Moe, Tlf 913 37 194  
Teknisk sjef AMCAR

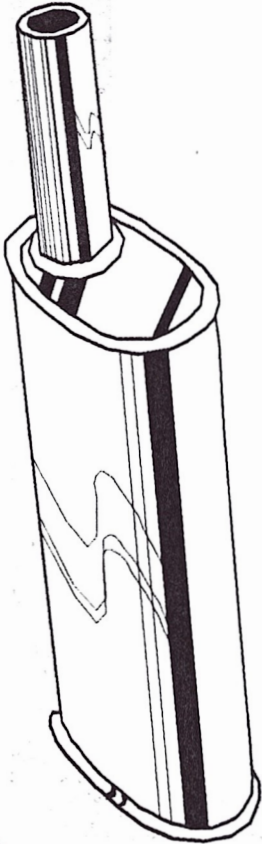
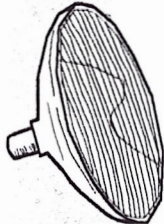
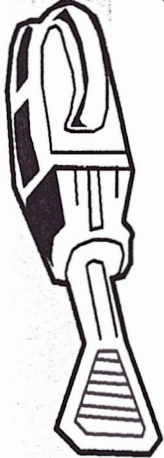
## Gullkorn fra norske skademeldinger

Innsendt av Rune Martinsen, Moss

1. Bilen måtte ta en større sving enn beregnet på grunn av en usynlig lastebil.
2. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar av meg.
3. Jeg kolliderte med et tre som stod stille.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis det ikke er tilfelle, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned. Han innrømmet at det var hans feil, for han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte i en annen vogn for å unngå sammenstøt.
8. En fotgjenger rammet meg og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, idet det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem, kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstanterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Tre damer stod og snakket sammen, og da to trådte fram og to tilbake og en fram var det ikke noe å gjøre.
13. Kua slentret inn i min vogn. Mannen fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.
14. Jeg forlot min Ford Coupè utenfor og når jeg kom tilbake fant jeg til min store overraskelse en Ford Cabriolet.
15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, før over veien og havnet i et tre.
16. Ulykken skjedde forat veien svingte.
17. For å unngå kollisjon kjørte jeg på den andre bilen.
18. Jeg kan ikke betale reparasjonen, da jeg underholdes av min svigermor, etterat min kone døde for tre år siden.
19. Jeg hørte et tut bak meg og fikk et støt i ryggen, en dame forsøkte tydeligvis å kjøre forbi.
20. En lyktestolpe før imot bilen og skadet seg på to steder.
21. Jeg kjørte inn i en forretning, og fikk skader på min kones ansikt.
22. Den andre bilen kolliderte med min, uten å gi den minste advarsel om sine hensikter.
23. Uheldigvis kjørte jeg over en fotgjenger, og den gamle herren ble kjørt til sykehus mens han sterkt beklaget forholdet.
24. En fotgjenger kolliderte med meg og før under bilen.
25. Jeg foretok en myk oppbremsing i den forankjørende bils bagasjerom.
26. Jeg kjørte på en lyktestolpe som jeg ikke var blitt oppmerksom på, ettersom den var skjult bak noen karer.
27. Jeg kom kjørende mot nevnte kryss, senket farten, så meg godt om, kjørte så ut i krysset - og traff hr. Pettersen. Dette er for meg en helt vanlig prosedyre.
28. For et valg! Skulle jeg treffe bil B eller bil C? Jeg traff begge!
29. Jeg skulle ut på E18, men på grunn av Bs plassering hadde jeg redusert sikt. Da jeg så en luke, kjørte jeg litt frem. Der fikk jeg bedre oversikt, og da så jeg at det ikke var noen luke likevel...
30. Jeg ga gass for å komme meg unna, men han klarte å treffe meg likevel.
31. Jeg tenkte vi kunne praktisere glidelåsprinsippet. Det tenkte ikke han.



# DC-BØRSEN

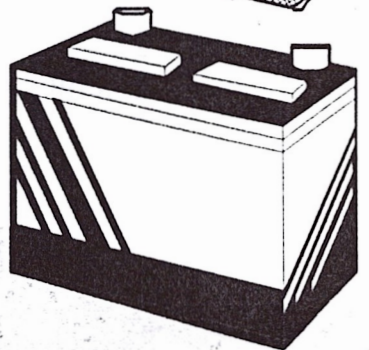
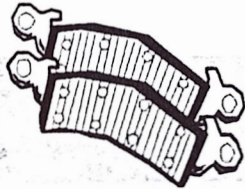
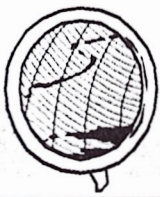
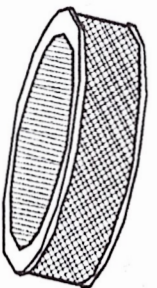
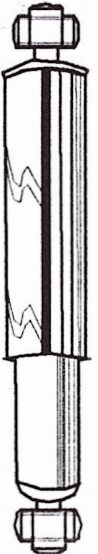


**Til Salgs**  
 Frontrutepakning 1959/60 Impala, Buick, Pontiac conv.  
 Fargekart 1971 AMC. 1973/75 VW  
**Henv: Lars Stene**  
**Tlf: 69140178, 92068088**

**TIL SALGS**  
 4 Stk. eke-kapsler til Caprice 89.mod.  
 selges ca Kr.2500,-  
 4 Stk. stålfelger til Caprice st.vogn selges ca kr 1000,-  
**Henv: Roy Martinsen Tlf:69252596 / 90680328**

**TIL SALGS**  
 1966 Ford Mustang HT. 289 Automat.  
 Meget pen og rustfri bil  
**DETROIT CARS V/ Henrik Pedersen.**  
**Tlf: 99550382**

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



## Brukte Mopar deler selges

Panser 70/72 Dart . Stikkaksler 8 3/4 A body Bremseskjold/trommel 8 3/4 A body . Bremeskjold/trommler/band 10 2 1/2 ( nytt ) . Innsug 4 port 4173915 318/360 cid . Innsug 225 2 port . Topper 273 cid 64/67 57cc . Ny slipt veiv 0.20 64/67 273 cid 2128869 . Bunnpanner/ventil deksler sb . Svigningdempere/registerdeksel sb . Eksos manifolder 2465719 vs 65/69 b-c 273/318 . 2843953 hs 67/72 a-b-c 273/318 . 3512077 vs 71/74 b-c-e 318 . 4014466 hs 77up sb . Radiatorer 4016995 26" med fanshroud . Radiator 2898021 68 A body 170/225 cid man . Radiator 75/76 225 cid? . Idlerarm ny 73/76 Dart . Nedre/øvre bærebroyer swaybar 73/76 A body . Nedre/øvre bærebroyer swaybar 67/72 A body . Strutrodde 67/76 A body . Håndbrekswire 75/76 A body . 5/6 lags bladfjærer A body . Luftslanger inne i bilen . Motorfeste braketter 70/74 E body 318 cid . Ratt 70 Cuda . Baklysglass h (uten ryggelys) 71/72 Dart . Baklysglass 69 Dart . Baklykter 74/75 Dart . Baklykt koffertlokk v 67 FuryIII . Ryggelysglass 66 Dart . Grill 75 Dart . Innebelysning komp 67/75 a-b body . 7" Sealbeam hovedlys . 4 knappes vindus bryter tidlig 60 tall . Hjulboks 68/70 Charger . Skjermemblem Custom Royal 58 . 67 FuryIII emblem koffertlokk . Ownersmanual 64 Chrysler . Shopmanual 68 Imperial . 64 Imperial baklykt hs m/crome . 68 Fury III baklykt vs til koffertlokk . 68 Fury III emblem . 63/4 New Yorker emblem mellom griller . New Yorker emblem Gold Dodge hubcap center 2823023 . Plymouth skinn lommebok fra 50-60 tallet NY

Har mer en dette ring 69140178 92068088  
Lars Stene

Nye Mopar deler selges

1138903 Startkrans Powerflite . 3586056 Solenoid Hood 71 Airgrabber .  
3438883 Solenoid forgasser 72 B 400 4bbl . 2883778 Batteri kabel -70/79.  
2240380 Endeled 60/61 V+Lancer . 3690181 Pinion snubber Dana 60 .  
2884893 Radio/varmeaperat deksel 70/71 Dart . 4301341  
Eksospotte 84 318 4port . 4150180 Eksospotte 79 Cordoba 360 cid .  
2582375 Dart GT 67 emblem skjerm . 3420743 Blinklysglass front vs 70/72  
V/Duster . 3420609 Sidemarkering lampe bak 69/70 Chrysler .  
2524407 Baklysglass vs 65 Dart . 2424862-3 Park/blinklamper 64 Valiant .  
7" Sealbeam hovedlys . Bremsetrommel 10"13/4 A body . 2448618  
Ryggelysglass Dodge Custom 880 63

Tlf 69140178 / 92068088  
Lars Stene

# 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

VIS MEDLEMSKORTET UOPPFORDRET NÅR DU HANDLER

## LEIE AV LOKALET.

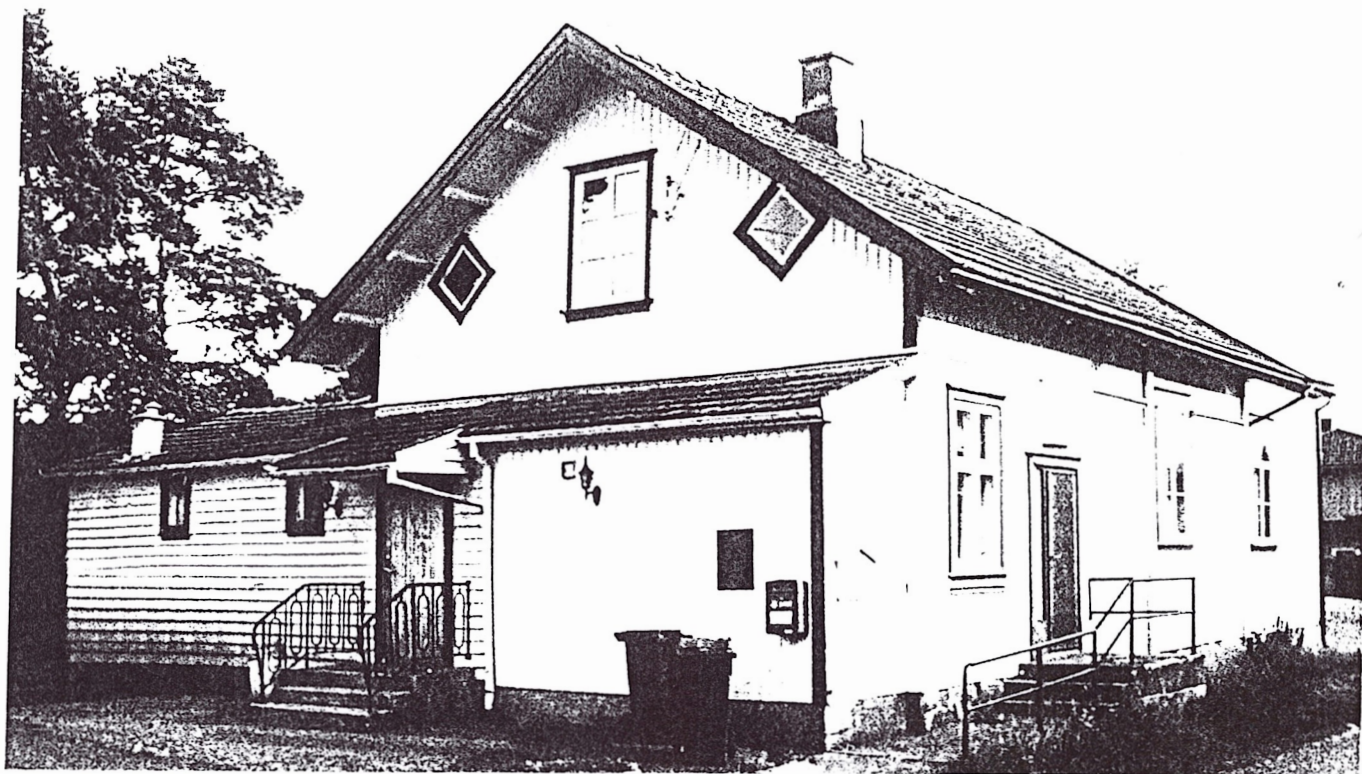
**HVERDAG Kr 250,- pr. gang.**

**HELG (Fra lørdag til søndag) Kr 1000,- u/vask + vask mot betaling.**

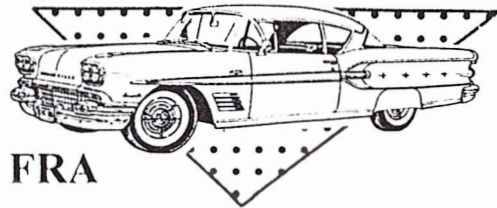
**Vi leier ikke ut onsdag og fredag da lokalet blir brukt av medlemmer. Søndag kan diskuteres (f.eks til konfirmasjon, barnedåp osv.)**

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

**Ring Bodil 69154176 eller 99550326**



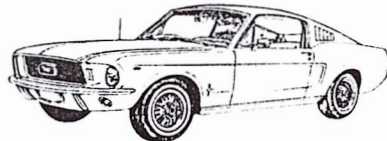
# HOS AARNES FÅR DU:



-DET DU TRENGER AV SLITEDELER LEVERT FRA LAGER.

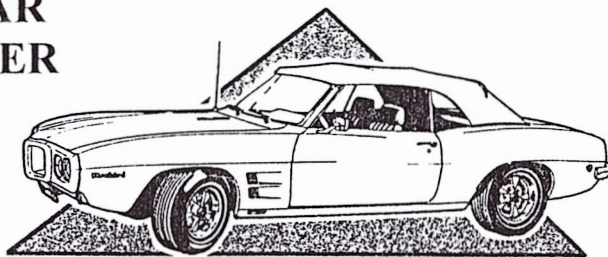
-DELER MED HØY KVALITET TIL RIKTIG PRIS.

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



-SNAKKE 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](mailto:jan-erik@aarnes.no).

Kan IKKE ta med olje for å selge fra jobben.

# KLUBBENS UTLÅNSVERKTØY

STROBOSKOPLAMPE	01	MUTTERKLYVER	40	VAKUMPUMPE FOR BREMS LUFTING	79
UNIVERSALINSTRUMENT	02	MOMENTNØKKEL	41	EN HÅNDS 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	DØRTREKKKLIPS 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	LUFTNIPPEL TENNPLUGGHULL	104
BREMSEHONER	27	SIMMERING UTTREKKER	66	LÅSERING TANG	105
BRYTEGAFFEL	28	HOVEDPUMPELUFTESETT	67	FIKSERINGSVERKTØY	106
FETTPRESSE	29	HOVEDPUMPELUFTESETT	68	GLIDEHAMMER	107
3-BENT AVTREKKER STOR	30	MUTTER GRIPTANG LITEN	69	VENTILLØFTER 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	FJÆRKLEMMER INNVEDIG	73	GIRKASSE PLUGGER	112
GRIPEKLO	35	SVINGHJUL DREIER	74	RATT LÅSEPLATE VERKTØY	113
MAGNET GRIPER	36	BREMSE RØR BØYER	75	MOTORLØFTEKRAN (ELEFANT)	
VINDUSSVEIV AVTAGER	37	SIMMERING MONT. VERKTØY	76	MOTORBUKK	
STIFT JUST. VERKTØY	38	¾" 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

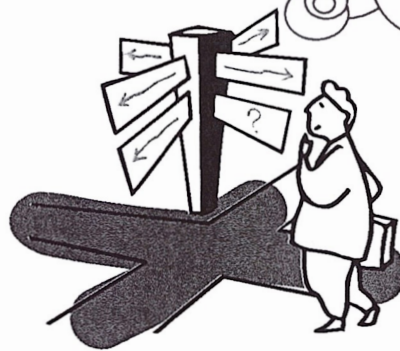


# KLUBBINFO

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](mailto:post@detroitcars.net)



## Styret år 2004

Formann:	Helge Johansen	69 12 71 22	92 09 83 67
Viseformann:	Gjermund Jansen	69 33 69 96	99 26 49 22
Sekreter:	Grethe Nord Gerhardt	69 14 00 75	97 18 16 18
Hjelpesekretær:			
Kasserer:	Vigdis Schnell-Larsen	69 22 37 57	97 71 78 67
Styremedlem:	Peder Eriksen	69 12 92 91	97 09 35 18
Styremedlem:	John Edgar Hansen	69 22 37 57	41 41 80 81
Styremedlem:	Bodil Hansen	69 15 41 76	99 55 03 26
Styremedlem:	Christin Isaksen	69 12 92 91	92 43 08 35
Varamedlem:	Per Willy Gerhardt	69 14 00 75	91 77 75 14
Varamedlem:	Rune Bech	69 14 92 76	93 09 79 06
Varamedlem:	Tom Einar Karstensen	69 12 92 52	93 25 34 75

## Årets komitéansvarlige

Bok og verktøy:	Tom Einar Karstensen og Gjermund Jansen
Avis:	Grethe Nord Gerhardt
Huskomité:	Bodil Hansen
Festkomité:	Christin Isaksen og Peder Eriksen

## Andre kontaktpersoner

Utleie av klubblokalet:	Huskomiteen		
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	91 13 77 91

GERHARDT,PER  
DALV. 99  
1718 GREÅKER

Returadresse:  
~~Detroit Cars  
Postboks 537  
1703 Sarpsborg  
Norge~~

# THE REAR END

10. apr. Konsert Moss, Rockats ( US/UK)	Wild Bunch Kambo	KI 20,00
14. apr. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
17. apr. Evergreens	Detroit Cars	KI 19,00
17- 18. apr. Motorshow 2004, Østfoldhallen	USCEC Fredrikstad	
24. apr. Black Nights, Folkets Park Uddevalla	Rock'n'Roll West	
26. apr. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00
30. apr. Night Cruise Sandefjord	ACC Sandefjord	
1. mai. Vårfest på klubblokalet	Detroit Cars	KI 20,00
1. mai. Østfoldmønstringen Obs! Sarpsborg	Detroit Cars	
2. mai. Vårmønstring Stormarkedet Hønefoss	ACC Hønefoss	
2. mai. Vårmønstring Labro	Americars Kongsberg	
3. mai. Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00
5. mai. Amcar Cruise Night, Sarpsborg	Detroit Cars	KI 19,00
8. mai. Cruising Mellerud	Big Lake Cruisers	
8. mai. Vårmarked Ekeberg	Norsk Veteranvogn klubb	KI 6,00
7- 9. mai. Spring Nats	Gardermoen Raceway	
9. mai. Oslo Mønstring, Ekeberg	ACSN	KI 09,30
12. mai. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
15. mai. Street Legal, Brumunddal	ACC Brumunddal	
15. mai. Vårtreff, Tyrigrava	Norsk Mustang Klubb	
20. mai. Bendix treffet, Lunner v/R4	Bendix / Hadeland Amcar Club	
20. mai. Chevrolettreff, Minnesund / Braaten	Chevrolet register Norge	
20. mai. National Lincoln Meet, Nebbenes	LCOC	KI 11,00
22. mai. Cruising Kungelv	Rightbacks	
22. mai. Cruising/ fest, Mariestad Karholmes Folkpark	Cruisin Club Mariestad	
22. mai. Vår cruising m/fest , Zeinertomta	ACC Tønsberg	
21- 23. mai. AMCAR Sørlandstreff, Kristiansand	USCC Agder	
23. mai. Hobbykjøretøyets Dag, Hof Samfundshus	Hof & Omegn ACC	
23. mai. Jessheimtreffet, Flysamlingen Gardermoen	USCC Jessheim	
24. mai. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,00
29. mai. Cruising, Trollhetan		
30. mai. Treff Motangen	ADC Blaker	
29- 31. mai. Treff Kjerrafossen	ACDC Vestfold	
31. mai. Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18,30
31. mai. Hobbykjøretøyets Dag, OBS! Foksrød	ACC Sandefjord	

For mer utfyllende terminliste se vår webside: [www.detroitcars.net](http://www.detroitcars.net)  
Hver torsdag treff/jugekveld i Østfoldsamarb./Veteranvognklubben. Høk kl.18.

**Deadline neste klubbavis onsdag 28. april.**