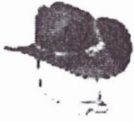


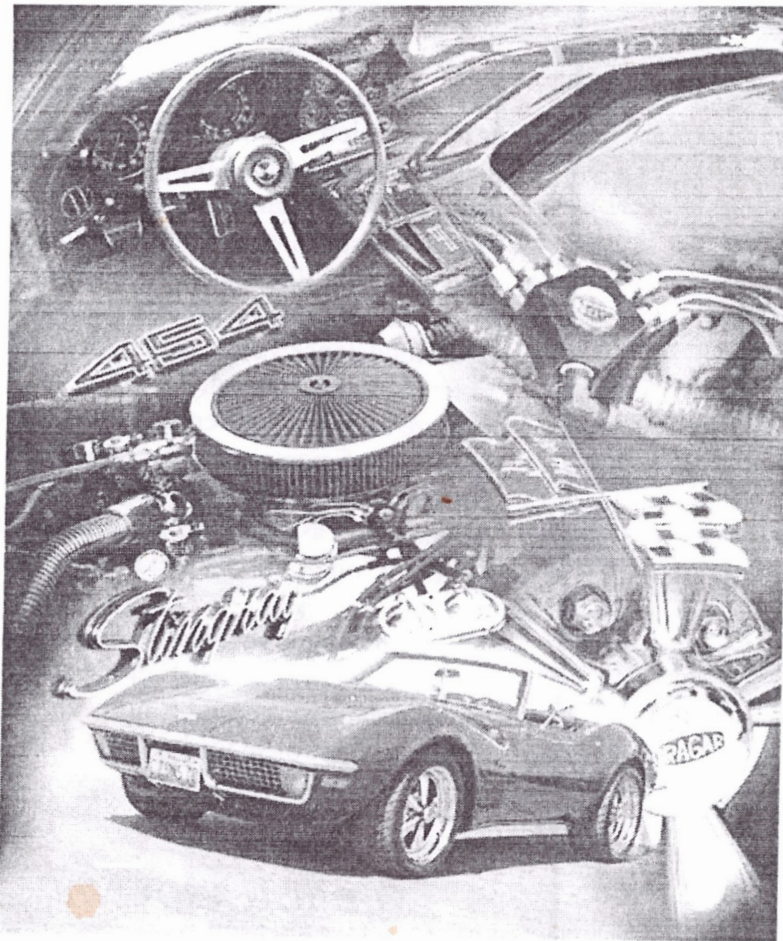
Cruzinews

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb

Detroit Cars



Etb,



Klubbens Adresse.
Edvard Strandsvei 46, 1734 Hafslundsøy
www.detroitcars.net



NR. 10, Nov.
2005

**ÅRETS
MEDARBEIDERE
I CRUZINEWS:**

REDAKTØR

Jan Thomas Johansen
Tlf: 69153550-90949827

JOURNALISTER

Alle klubbens medlemmer

SAMMENMONTERING

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

NYE MEDLEMMER

Egil Berby

KJØPT / SOLGT

Per Gerhardt

FORSIDE

Gjermund Jansen

MØTE REFERAT

Anette Jansen

REDAKTØR

Jan Thomas Johansen

FORMANN HAR ORDET

Egil Berby

MØTEINNKALLELSE

Egil Berby

TREFFREFERAT

Alle klubbens medlemmer

BAKSIDE

Ingar Karlsen

FESTINNKALLELSE

Festkomiteen

DC-BØRSEN

Henrik Pedersen, Tlf:69 14 48 15-
99 55 03 82

MEDL. SERVICE / NYTT

Tom Einar Karstensen/Gjermund Jansen

**REDAKTØR `N
MENER**

Hei alle medlemmer, små og STORE !

Hei alle sammen! Nå går tiden fort mot jul og vi kan vel være fornøyd med klubbens drift så langt i år. Økonomien er tilfredsstillende og ting skjer også når det gjelder klubblokalet. Riktignok i det sakte og skjulte, men jeg føler at "skuta" går framover.

Vi har investert i et nytt musikkanlegg og det er meningen at dette kun skal disponeres av klubben. Det har kostet en del og vi kan ikke la alle feststemte danseløver klå på det. Det er Gjermund Jansen som skal stå for dette og han er det jo ikke så lett å skubbe seg på.

Videre så har vi hatt en aktivitetsekveld i okt. og der var fremmøtet 5 personer. Dette synes vi er veldig bra og håper at det kommer færre neste gang.

Ellers vil vi avslutte vår serie om tenning- og ventiljustering i dette nr. og ellers blir det litt av hvert

Til slutt vil jeg nevne at klubben arrangerer sitt årlige julebord 26.11. og ALLE er hjertelig velkommen. Da er det på med dansesko og godt humør.

Videre er det også lørdagskafe 5.11 kl 11.30

SEE YOU AROUND!

Jan T.

PRESIDENT MESSAGE

På siste medlems møte gikk vi igjennom erfaringer vi fiinnsatsen i Østfoldhallen. 8000m2 ble platelagt og visitter inne med en hel del erfaringer om dette. Medlemmene har sagt sitt om dette, og det må til en del praktiske endringer før en spør om noen er villige til å gjenta dette . Utspillet ligger først og fremst hos Østfoldhallen når betingelser måtte stilles. Uansett bør alle tenke seg om hvis en ny forespørsel kommer. Vi har nok en liten stjerne –og-- det er snakk om et ikke ubetydlig beløp. Når det gjelder bilder og omtalen vi fikk er vel den grei nok ,men etter teksten rundt "hundesporten" vil redaktøren ta fram "vær varsom" plakaten for framtiden. Vi har alle litt forskjellig oppfattning om all slags SPORT ikke alt egner seg på trøkk.

Snart er det tid for fornying av medlemskapet-og fortsatt være med –og registrert. I en forening som vil verne om vår hobby mot myndigheters inngrep. Byråkrater og mange politikere kan finne på de mest utrolige bestemmelser som kan for vår hobby, for ikke å snakke om avgifts-hengemyren vi er i. Men er vi mange nok registrerte rundt i dette land er vi ikke så lette å skvise bort. Men blir vi få og usynlige ,ja da kan de straks være der. STOREBROR SER DEG. Egentlig burde vi vært mange flere, men jeg tror at ikke alle tenker over at det er viktig å være registrert medlem i et system. SAMMEN ER VI STERKERE. Klubbens økonomi styrkes ikke nevneverdig,den går stort sett tilbake i form av klubbavisen .Den koster alt i alt ca.40000kr pr.år.

Vi skulle gjerne hatt med både samboerelektefeller og de unge. For ikke snakk om de yngste. Juniorer opp til 18 år de er viktige slik at vi får kontinutet i rekruteringen.Det offentlige ser også positivt på at de yngste er med, vi får jo også enviss støtte.

JOIN US AND SUPPORT US TOO. .

MEDLEMSMØTE!

DET INVITERES TIL MØTE PÅ KLUBBHUSET I
EDV. STRANDSVEI!

ONSDAG 9. november, Kl. 18.30.

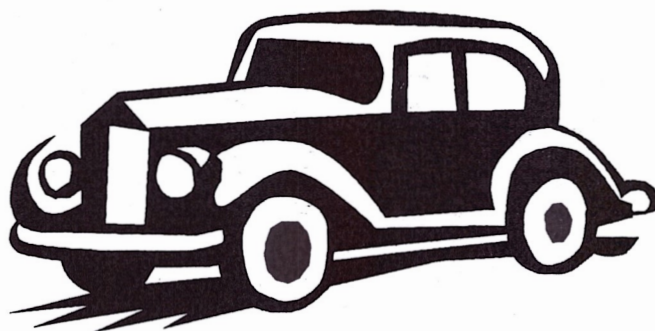
Ca. kl. 19.00.

STYRET LEGGER FRAM:

1. Konteiner som lagerplass.
2. Erfaringer fra Østfoldhallen er oversendt.
3. Utleiepriser klubbhuset.
4. Østfoldsamarbeidet enkelt sammendrag.
5. Dugnadsfest overføres til 2006
6. Julebord lørdag 26 november.
7. Åpen post.

Vi tar en sosial pause, med utlodning og noe attåt.

Alle ønskes Velkommen!



Medlemsmøte 12-10-05
Seniorer 29 Juniorer 3

Vi fikk besøk av Sarpsborg Arbeiderblad og Nygårdshaugen.
Nygårdshaugen takket for oppmøte vårt på den årlige cruisingen, og vi ble overrakt med SA kaka.

Gjermund har anskaffet nytt anlegg med miksebord.
Styret ettersøker hardisk på over 60 giga, for å kunne spille musikk fra PCén.

Aktiviteter i september:

Cruisenight 7-10, 10 stk var med, droppe denne for rebusløpet?

Rebusløp 24-09, 10 stk på cruisingen, i overkant 30 stk på festen på kvelden.

Cruisingen med Nygårdshaugen gikk kjempe bra.

Samarbeide med de andre klubbene på cruisenight?

Østfoldhallen:

Ble litt tatt på senga vedrørende jobben når vi kom dit.

Måtte finne egne jekketraller.

Medlemmer følte at de "måtte" ned å hjelpe til.

Bør være flere oppmøtte.

Per måtte komme med egen truck.

Møtet avsluttes med loddtrekning.

Anette

Styremøte 18-10-05

Tilstede: Bodil, Egil B, Gjermund, Kjell-Ingar, Jan Thomas, Christin, Anette.

Avisa:

Fyldig og grei.

Forsiktig med hva vi sier i avisa.

Jan Thomas: ha egen annonse side med flere annonser.

Siste klubbmøte:

Bra oppmøte.

ACCN kommer på neste medlemsmøte.

Økonomi:

Gjøre noen endringer på innmelding/innbetaling.

Klubbhus:

Ang container må vi søke, bilde av containeren, byggemelding. Ser på saken.

Igangsatte saker:

Sjekke opp partytelt til 1.Mai.

Nytt på kalenderen/fra styremedlemmer:

Aktivitetsdag 27-10-05, kl 18.30.

Dugnadsfest kommer på nyåret.

Utleie: eventuelle endringer fra nyåret.

Styret har stemt at det er lik pris for alle ang leie av lokalet, årsaken er at det har forekommet framleie.

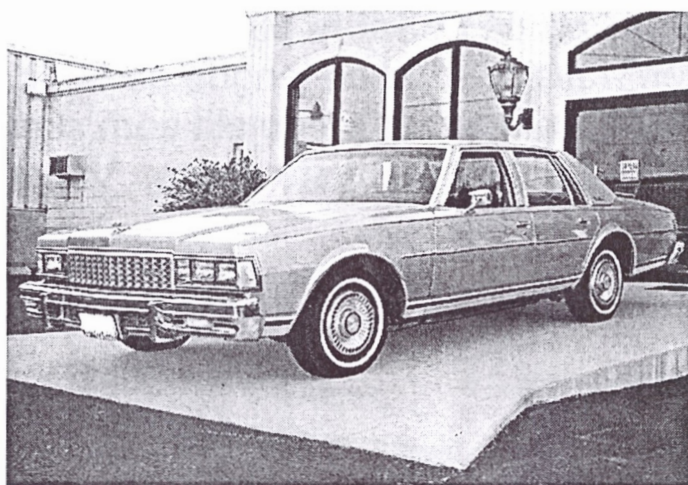
Kontakte Diplom Is.

Østlandsforum 12-11-05.

Ny utleieavtale – godkjent av styret.

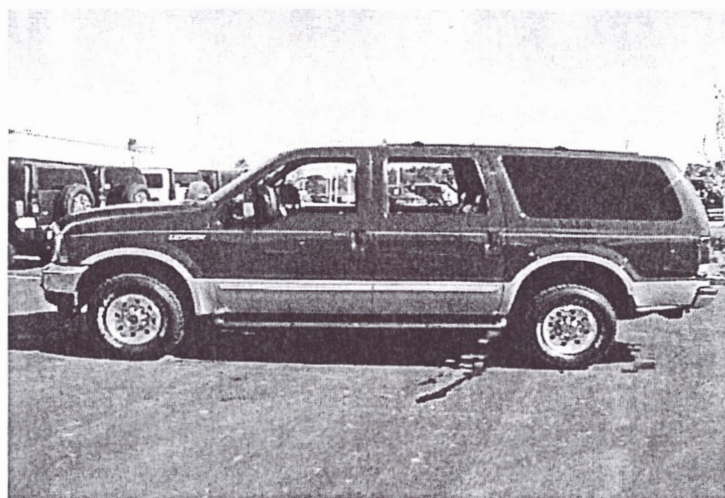
Nye medlemmer

Rune Skammelsrud er nytt medlem og bor i Svingen på Hafslundsøy. Han er sjåfør av yrke og er ofte på langturer rundt i landet. I sommer ble hans 1971 Cadillac Eldorado cab. stjålet og han måtte dermed se seg om etter en ny bil. Valget falt på en 1977 Chevrolet Caprice 4d. som ble kjøpt av en 80 år gammel mann i Sykkulven, og bilen har alltid stått i garasje. Bilen er utstyrt med 305 og TH350 automat, er svart innvendig og gull metallic utvendig med svart vinyltak. Vi ønsker Rune velkommen som medlem.



Illustrasjons bilde

Geir Erik Larsen bor også på Hafslundsøy, nærmere bestemt nesten nabo til klubblokalet i Edv. Strandsvei. Han er også sjåfør og kjører til daglig kranbil. Geir Erik eier en 2000 Ford Excursion med 6,8 liter V10 bensin / gass motor. Bilen har det meste av utstyr, er rød utvendig med beige skinn interiør. Vi ønsker Geir Erik velkommen som medlem.

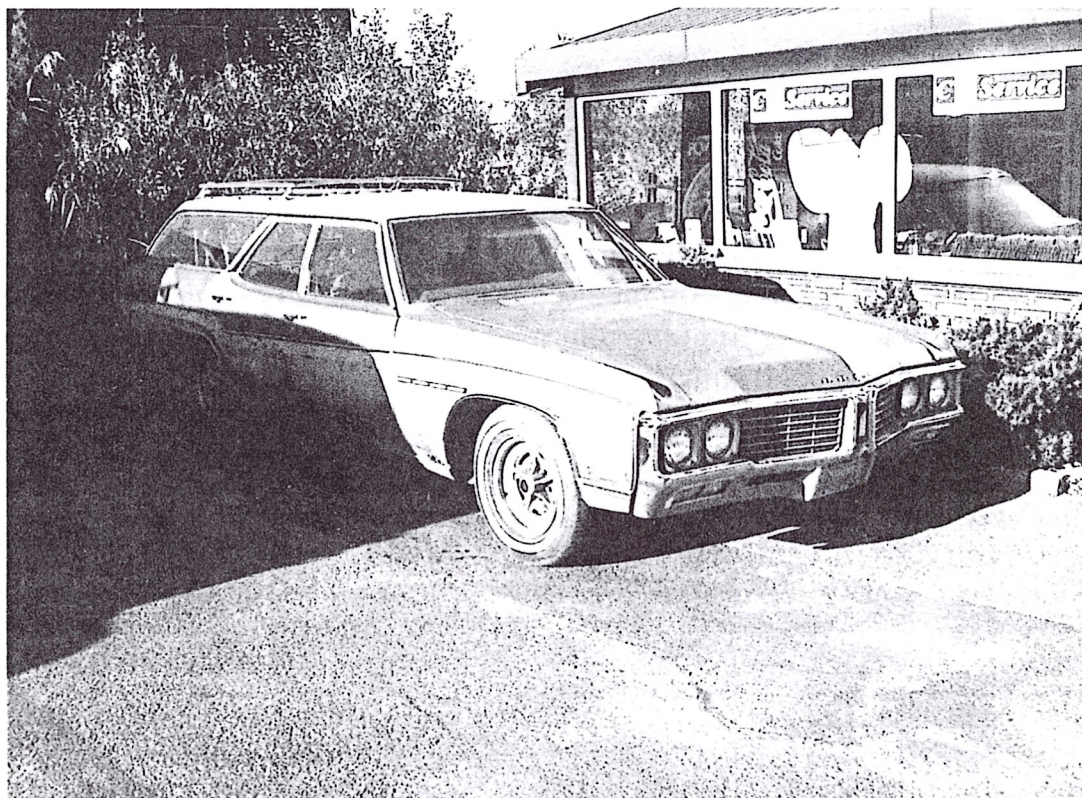


Illustrasjons bilde

BILER INN OG UT AV KLUBBEN

Stein Tveter har etter noen måneder med kun en amcar, hvert ute og skaffet ny amcar igjen. Også denne gangen har det blitt en Buick, nå en 1970 9 seters Estate Wagon.

Som de andre fullsize Buicker i 1970 har bilen originalt ps, pb og ac. Motoren er en 455 oppgitt til 370hk etterfulgt av en TH400. Bilen er "masse produsert" i 16.879 eks, men ikke så veldig mange overlevde de første 10-15 årene. Estate Wagon er bygd på LeSabre plattformen (ikke Electra) og er derfor en "liten" fullsize med en lengde på 567cm kontra Electra som er 574cm. Bilen er ett objekt som skal "restaureres" til bra bruksstand i løpet av de neste årene. Vi gratulerer Tveter med ny bil.



PER



JULEBORD 2005



**DETROIT CARS
HAR GLEDEN AV Å INNBY
KLUBBENS MEDLEMMER MED PARTNER
TIL JULEBORD
PÅ KLUBBLOKALET
LØRDAG 26.11.2005 KL. 19.00.
JULEMIDDAG MED
DRIKKE + AKEVITT
STÅR PÅ MENYEN**

**HEDRING AV 5 OG 10 ÅRS JUBILANTER KÅRING AV
ÅRETS MEDLEM**

PRISEN ER KR. 300,- PR PERSON

**BINDENDE PÅMELDING INNEN 18/11 TIL CHRISTIN
ELLER PEDER TLF 69129291/92430835 ELLER PÅ LIS-
TE PÅ KLUBBLOKALET.**



Avansert førerkortsteori



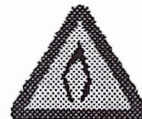
En dag da jeg var ute og gikk en tur



Så jeg en kvinne med fine former



Det gikk rundt i hodet mitt



Det kjentes som en brann inni meg



Jeg lengtet etter Et kjølebad



Hun syntes det var moro at våre veier krysset



Hun ville at jeg skulle følge med henne hjem



Vi hoppet i senga



Hun sa at hun tok p-piller



Nå var det ingen vei tilbake



Hun løftet på det ene benet



Og etterpå det andre



Min reaksjon var voldsom



Jeg kjørte den inn



Det kjentes at hun ikke var uskyld



Snart var vi i full gang



Ikke engang ville elger kunne stoppe oss



Vi kjørte på med mange stillinger



Det kjentes som lyn og torden



Etter en masse «give and take»



Avtok pasjonen



Hun bad meg roe ned



Plutselig sa hun: Jeg har glemt pillene!



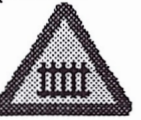
Det var stor fare for barn



Min opphisselse døde ut



Det var på tide å dra



Jeg hoppet over gjerdet



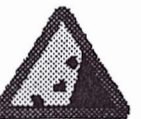
Og vaklet derfra



Etter ni måneder ringte hun



Fra sykehuset



Hele verden raste sammen



Jeg var blitt far!

VALG 2005

Vi er nå i gang med forberedelsene til valget i januar. Vedlagt vil du finne valgeregler, liste over medlemmene som er stemme / nominasjons - berettigede, samt nominasjonsliste.

Det du skal gjøre er å skrive opptil to forslag til kandidater til to av vervene. Listen kan leveres til valgkomiteen (Per Gerhardt, Unni Blakkestad eller Nina Karlsen). Listene kan også legges i postkassa på lokalet eller sendes pr. post. De fleste velger derimot å levere disse på medlemsmøtet i november.

MEDLEMSMØTET 14. DESEMBER ER SISTE FRIST FOR INNLEVERING !!!

NOEN PRAKTISKE OPPLYSNINGER :

- **Du kan gjerne nominere de samme personene som sitter i styret i dag (hvis de er på valg)
- **Du kan gjerne nominere deg selv.
- **Det er ikke nødvendig å skrive det samme navnet flere ganger på det samme vervet. Det holder med en nominasjon pr verv for at vedkommende skal bli forespurt om valgdeltakelse.
- **Styremedlemmer og varamedlemmer vil bli nominert under ett.
- **Alle nominasjonslister er anonyme.

VI HÅPER Å FÅ INN SÅ MANGE LISTER SOM MULIG.

FORSLAG TIL ÅRSMØTE

I FØLGE ÅRSMØTEVEDTEKTENE SKAL ALLE FORSLAG TIL ÅRSMØTE VÆRE STYRET I HENDE INNEN STYREMØTE I NOVEMBER. ALLE FORSLAG KAN LEVERES TIL EN I STYRET ELLER SENDES TIL KLUBBEN MERK GJERNE KONVOLUTTEN MED "FORSLAG TIL ÅRSMØTE".

THE ALL NEW Chevy HHR

GM had such good luck with the Chevy SSR Pickup even though it was priced out of this world that it thought it would do a follow up with the 50's nostalgia look but at an affordable price (start prices LS \$15,990, LT \$ 16,990 and top of the range 2LT 18,790). Unlike the SSR which started at the lowest level at \$45,000.

Answer was the Retro Styling of the Chevy Suburban Panel Wagon which was first introduced in 1949 and continued in the 50's. They needed an eye-catching exterior to dress up the versatile cargo- and people-hauling interior of the NEW FIVE door model. GM wanted to come up with something to fit this bill but would bring attention to it when it drove by.

BINGO the all NEW Chevy HHR Modern Platform mini to mid size van fits the requirement.

HHR is not the easiest to say. HHR letters come from the following: First "H" stands for "heritage" meaning the vehicle style dates back to the old Chevy as said by an executive of GM. "HR" refers to the "high roof" and was the codename used by Chevy years ago for the tall panel wagons (old style suburban).

BUT the Old Styling is only on the outside. Interior includes very comfortable firm seats that sit a bit higher above the road than in a regular car and provide a panoramic view. Modern air condition and air filtration / ventilation system are standard. A few other standard features are Cargo net, Cruise Control, Power Windows, Remote Keyless Entry, Theft-deterrent system PASS-Key with vehicle immobilizer, AM/FM Radio with CD Player.

HHR has No Straight Lines just a sculptured, harmonious look from the front fenders to the door handles to the tail lamps. It has the storage of a utility vehicle, the riding comfort and turning radius of a car, with the bold design that stands out in a crowd.

HHR is strong and quiet. Rigid platform and body structure helps reduce noise, vibration and harshness. "Quiet Steel" technology sandwiches an elastic material between two thin layers of steel to minimum the noise from the outside. HHRs Quiet Steel body has been tested in a wind tunnel to see how it would react with outside wind-noise. Results were very good QUIET.

SO BIG QUESTION will the HHR out sell, out perform and over take the popularity of the PT Cruiser ? GM sure hopes so.

Who knows you might even see one in Norway as a Varbil :-)))

Was lucky and found ONE (1) at a dealer in New York on my trip in September 2005

Donald Baliszewski

RETNINGSLINJER FOR NOMINASJONER OG VALG

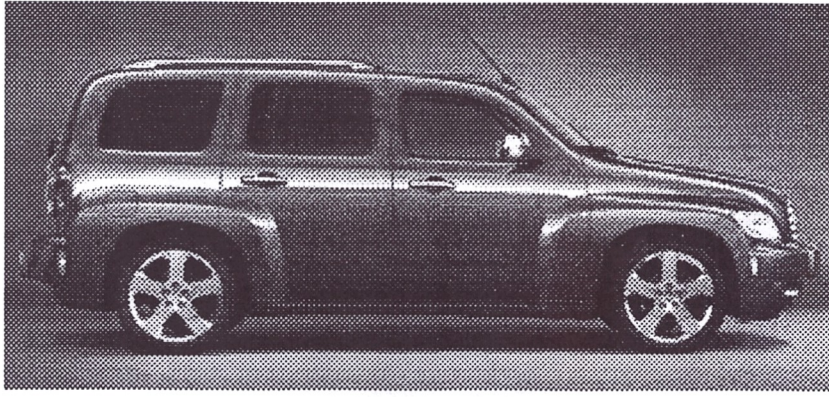
1. Alle som har betalt kontingent for inneværende år, kan velges til tillitsverv.
2. Valget skal foregå i januar.
3. Halve styret velges hvert annet år, med unntak av formann, viseformann, samt varamedlemmer, som er på valg hvert år.
4. Før valget skal en valgkomite opprettes. Denne skal bestå av 2 personer som har vært medlemmer minst et år, samt sittende sekretær. Disse skal være en arbeidende komite og tilrettelegge valget for medlemmene.
5. Alle medlemmer har rett til å nominere sine kandidater til det nye styret. Nominasjoner skal leveres til valgkomiteen senest to måneder før valget finner sted. Valgkomiteen plikter å undersøke om de nominerte er villig til å stille til valg, senest en måned før valget.
6. Kandidater som har sagt seg villig til verv, kan ikke trekke seg eller reservere seg overfor det øvrige styret.

VALGREGLER UNDER NOMINASJONEN

1. Det er kun medlemmer som har betalt sin kontingent inneværende år som har stemmerett.
2. Valgkomiteen er ansvarlig for korrekt utdeling av stemmesedler, opptelling og kunngjøring av resultat. De er også ansvarlig for nominasjon.
3. Ved minste uregelmessigheter gjøres omvalg.
4. Ved likt utfall har den gamle formann dobbeltstemme.
5. Forhåndsstemmer kan gis av medlemmer som er forhindret i å komme. Disse leveres til valgkomiteen, medlemsfelle eller sendes via post slik at den kommer fram.
Konvolutten må være uåpnet.
Dette må skje i god tid før valget.



2006 Chevrolet HHR	
Base price (est)	\$15,000
Vehicle layout	Front engine, FWD, 4-door, 5-pass, wagon
Engine type	I-4, aluminum block/head, DOHC, 4 valves/cyl
Displacement, ci/cc	133.6 / 2189
Max horsepower SAE net	140 @ 5400 rpm
Max torque SAE net, lb-ft	150 @ 4000 rpm
Displacement, ci/cc	145.5 / 2384
Max horsepower SAE net	170 @ 6000 rpm
Max torque SAE net, lb-ft	170 @ 4400 rpm
Transmissions	5-speed manual;4-speed automatic
Curb weight, lb (est)	3300
0-60 mph, sec	8.0-10.0
EPA mpg, city/hwy	23 mpg city - 33 highway
On sale in U.S.	Summer 2005



In New York at dealer September 2005 (ONLY HAD ONE as DEMO)



- Får ikke vite om bilenes feil

Har bilen din alvorlige feil som produsenten vet om? Du kan ikke alltid være trygg på at den blir innkalt til sjekk, tror folk i Vegdirektoratet.



Tilbakekalles. Hundretusener av Fords F-150 tilbakekalles sammen med andre Ford-modeller på grunn av alvorlige feil.
foto: APB

ØIVIND SKAR

redaksjonen@sarpsborgavisa.no

Bilprodusentene blir i noen tilfeller tvunget til å tilbakekalle biler for å rette alvorlige feil. Når slike tilbakekallinger inntreffer – og de har vært omfattende i USA den siste tiden – går det alltid på bilens understellsnummer: Via nummeret oppspores kunden av importør, som får beskjed om å møte på verksted til sjekk av kjøretøyet.

Men hvert år skifter noen hundre biler identitet på vei fra originalprodusent til kunde. I hovedsak gjelder dette amerikanske biler som tilpasses det norske avgiftsregelverket hos ombyggere i Canada.

Ikke nødvendigvis noe galt med det, men da skifter samtidig bilen identitet fra eksempelvis Dodge til Truckmaster og får den "nye" produsentens navn og understellsnummer. Det er dette nummeret som følger bilen og er sporbart i Vegdirektoratets database, ikke originalprodusentens nummer – selv om dette gjerne står som en fotnote i vognkortet.

Importør-ansvar

- Her er vi inne i en gråsoner, og det påhviler importører av slike biler et stort ansvar, sier Erik Olling, fagleder for registrering ved kjøretøyseksjonen

i Vegdirektoratet. Olling tror problemer også kan oppstå ved privatimport, selv om bilen bærer originalt navn og understellsnummer.

Ole Halkinrud, importør av Truckmaster til Norge, ser ikke problemet og sier at kundene ivaretas.

- Når vår produsent i Canada får beskjed om tilbakekallinger, får vi umiddelbart vite hvilke biler dette omfatter. De innehar alle understellsdata om bilene vi har solgt. Dernest kontakter vi kundene, sier Halkinrud.

Han legger til at Norge tross alt er et lite land og det ikke dreier seg om så mange biler hvert år.

Klart ansvar

Ute på Kolbotn sitter administrerende direktør i Ford, Thormod Skofsrud og sukker.

- Vi tror ikke vi har tatt hjem noen av de bilene som nå omfattes av amerikansk Fords siste tilbakekalling. Men vi har mistanke om at slike biler befinner seg i Norge, og vi skal gjøre en innsats for å spore dem opp. Det er biler som har vært via Canada som er problemet, hevder Skofsrud.

Han er meget klar på hvor langt Fords ansvar strekker seg:

- Biler som bærer Fords emblemet og Fords originale ram-

menummer er alltid vårt ansvar, slår Skofsrud fast. Vi vil at Fords eiere skal føle trygghet.

Forlengede armer

- De bilene vi har tatt til landet selv, har vi full kontroll på. Samtidig har vi god kontroll på biler kjøpt via GMs forhandlernett i andre land fordi disse bilene har det originale chassisnummeret intakt. Men biler som har vært via ombyggere og skiftet understellsnummer har vi ingen styring på, sier Erik Skagenes, teknisk sjef hos Bergheim Support i Drammen. Selskapet er GMs forlengede arm i Norge.

- Vi opptrer som forlengede armer av forhandlere i USA eller Canada, derfor er det ingen forskjell på om bilen bærer originalnavnet eller får ny identitet hos ombygger. I våre databaser ligger alle innkallinger inne, og kundene kontaktes så snart det er noe, presiserer Wagen-eier Trond Hetle. Wagen er en av de store frittstående aktørene på amerikanske biler i Norge.

Tilbake sitter Olling i Vegdirektoratet og ser mangler og svakheter når store mengder biler tilbakekalles, men vedgår samtidig at selv om det generelt er mange aksjoner på biler gjennom året, så er det svært få klager knyttet til dem.

**JA, SISTE DEL AV VÅR SERIE OM
TENNINGS-OG
VENTILJUSTERING FØLGER
HER**

**HÅPER AT NOEN HAR HATT
NYTTE AV DETTE ELLER
KANSKJE DET BLE FOR
"TØRT"?**

OK! FINN PÅ NO`BEDRE SJÆL!!!

Red.

PS-Tips: Dersom stiftavstanden er ok, kan brente stifter med nedsatt evne til spenningsdannelse være en sterk indikasjon på at kondensatoren bør skiftes.

Stiftene bør også rengjøres en gang i blant ved at man filer bort (platinafil) litt av belegget som dannes, og passer på at flatene får jevn kontakt med hverandre: dersom de er for mye slitt, eller for ujevnt slitt, bør de nokså snarlig skiftes ut.

Stiftene åpnes av fordeler-kammene (en for hver sylinder), og det er av stor viktighet at maks stift-åpning er korrekt, da for liten avstand kan føre til at det dannes brente belegg og både liten og svak gnist, mens for stor avstand lett vil medføre for svak gnist-dannelse.

Men en del erfaring kan vi lykkes å stille stifteavstanden rel. bra med et blad-mål, når det ser ut til at fordelerkammen har løftet stiftene lengst vekk fra hverandre, men det er likevel et godt råd å stille avstanden med en kamvinkel (Dwell)-måler, da dette gir et mye mer presist resultat (den viser i hvor mange grader stiftene er lukket og bygger opp strøm).

Måleren kobles enkelt til i løpet av få sek. . deretter tar du av fordelerløkka (coil-kabelen trukket ut), løsner på justerings-skruen for stiftene, får en person til å (prøve) starte (hvilket medfører at fordeler-kam og stifter beveger seg), og dermed kan justere stiftavstand og se kam-måleren indikere når kamvinkelen er innenfor det korrekte området.

ØVRIGE TENNINGS-KOMPONENTER:

(Tennkabler, coil, elektronisk-fordeler, tenningsforsterker, tennplugg)

Tennkabler:

Her er det viktig å sjekke at det ikke er for høy motstand (med ohm-måler), som kan komme av delvis brudd eller dårlig festing av kontaktpunktene i endene, og at kontaktpunktene sitter godt rundt tennpluggens ende (klyp de forsiktig sammen med tang om nødvendig), at alle kontaktpunkter (også de i coilen) er rengjort skikkelig, og at det ikke er sprekker i isoleringen.

Har du headers og pluggene på kablene kan komme for nær, finnes det typer som tåler ekstra høy varme og/eller du kan beskytte de med varme-isolerende materiale.

Tennplugg:

Dersom alt annet er i orden på motoren, og du likevel får for sotete (mørke) plugg, kan det fikses ved å gå over til en "varmere" plugg, dvs. en plugg som ikke leder bort varme så fort, men som isteden blir tilstrekkelig varm til at sotbelegg blir brent bort mer effektivt; og dersom du ofte tar mange kortere kjøreturer og motoren ikke oppnår full drifts-temperatur lenge nok, kan dette problemet forsterkes ytterligere.

I motsatt situasjon, hvor pluggene blir veldig lyse og får "brennmerker", kan det være en løsning å gå over til en "kaldere" plugg som leder bort varmen bedre.

Det kan også ofte være fornuftig å investere i de dyrere "platina-pluggene" som både har elektroder som holder seg rene og intakte vesentlig lengre og derfor har både sjeldnere behov for rengjøring samt lengre levetid; og på motorer hvor det er et "hekkan" å komme til pluggene lettvindt, er dette en særlig velsignelse å få skiftet til.

Pass på at elektrode-avstanden er korrekt, den bør være standard med standard tenningsanlegg og kompresjon, men kan økes noe ved vesentlig høyere spenning (enkelte høyeffekt-

anlegg) og/eller høyere kompresjons-trykk/temperatur, og ellers er det viktig å inspisere pluggene en 2-3 ganger pr. sesong, fjerne sotbelegg (platina-fil), og sjekke om elektrode-avstanden trenger justeres.

Elektronisk fordeler:

Disse fordelene er stifteløse, og noen kan fungerer på den måten at en "tann-krans" (en "tann" pr. sylinder) roterer rundt sammen med fordeler-akselen, og når en "tann" passerer en tilsvarende "magnet-tann-krans", blir det indusert en liten strøm i den omsluttende spolen, og denne "styrestrommen" gir så signal til en computer-styre-enhet om å bryte strømmen til primærviklingen i coilen, hvilket forårsaker (slik beskrevet i avsnittet om justering av stift-åpning over) at det går høyspenning til pluggene.

Når vakum-klokka aktiviseres, fører dette til at en mekanisk arm trekker "magnet-tann-kransen" nærmere i møte med rotasjonsretningen til "tann-kransen" (dvs. trekkes mot venstre på Chevy V-8), og sentrifugal-reguleringen skjer ved at vektskinkene trekker "tann-kransen" nærmere i møte med "magnet-tann-kransen" (dvs. trekkes mot høyre på Chevy V-8).

Den største fordelen er at tenningen nå blir mer nøyaktig og stabilt, og ingen stifter trenger heller justeres eller skiftes ut, og særlig ved høyere turtall vil nøyaktigheten bli klart forbedret, og da vel å merke for den type fordelere som er designet for rel. høyere turtalls-områder.

Høyeffekt-coil, tenningsforsterker:

Dersom det originale tenningsanlegget fungerer optimalt og motoren har normalt høy kompresjon (ca. 9:1 eller høyere for jern-topper) og ikke går på "racing-turtall" til vanlig, er det som regel ikke vesentlig merkbar gevinst på å investere i oppgraderinger på disse områdene, men ved lavkomp-motorer (de fleste 70-talls biler) kan særlig "multi-gnist"-forsterkere (type MSD-6 og lignende) føre til en mer effektiv forbrenning (opp til ca. 2-3 % dreiemoment/hk-gevinst er blitt dynotestet).

TENNINGS-BANK (se fig. 7):

Ja, dette er noe som har skapt mye fortvilelse, forbannelse, (og en del mindre pene kraft-uttrykk) hos noen og enhver i forhold til erfaring og/eller tilgang til nødvendige data fra deleleverandører; og særlig gjelder det da i situasjoner hvor motoren er blitt modifisert.

Man bruker gjerne betegnelsen "tennings-bank" som beskrivelse på et symptom som kan ha 3 forskjellige hoved-årsaker, i det ene tilfellets skyldes det at kompresjons-trykket og dermed også temperatur-økningen fører til spontan selvantennelse før gnisten kommer, i det andre tilfellet skyldes det tenning med "detonasjon" pga. "flamme-front-kollisjon", og i det tredje tilfellet skyldes det at selve tennings-tidspunktet er stilt for tidlig (og en kombinasjon av alle disse forhold kan også oppstå).

(Jeg vil gjøre oppmerksom på at det selv i faglitteraturen kan være noe avvik i definisjonene vedr. tennings-bank og detonasjon, og jeg har valgt de definisjonene som for meg ser ut til å være mest dominerende).

1. SELVANTENNELSE VED FOR HØYT TRYKK/TEMPERATUR:

I dette tilfellet tenner brennstoff-blandingen alt for tidlig pga. at **temperaturen i hele blandingen er så høy at selvantennelse-punktet oppnås.**

Det karakteriseres av en høyfrekvent "kneppende/knitrende/knapprende" lyd (omtrent som lyden av et knitrende peisbål), og denne lyd er tilsvarende det man hør fra alt for tidlig stilt tenning (i begge tilfelle blir jo blandingen for tidlig antent, og i begge tilfelle kommer "ulyden" av at dette forårsaker en ekstra-ordinær høy temperatur og trykk-oppbygging som følge av at stampelet fremdeles er på vei oppover og dermed kolliderer med trykk-bølgen for det så snur og blir skjøvet nedover igjen i arbeids-takten).

Dermed blir stampelet (og topp) utsatt for ekstra store påkjenninger (trykk, temp.), som kan føre til skader på disse, samt på komponenter i forbindelse med de.

Og siden en god del av trykket som bare skulle ha skjøvet stampelet ned, nå i steden blir brukt til å "bremse" stampelet på siste del av kompresjonen, så blir resultatet (som noen sikkert har merket), at man mister en god del "guffe" i motoren.

HVA FÅR BLANDNINGEN TIL Å BLI FOR HET OG OPPNÅ SELVANTENNELE ?:

Følgende er beskrivelser på forandringer ved en motor (som for har gått greit), og som kan føre til tennings-bank; og merk at kun en av disse faktorene i tilstrekkelig stor dose kan være nok, men at det ofte er en kombinasjon av flere (selv om de hver for seg ikke ville være avgjørende), men som totalt vil kunne summere seg opp til å bli utslagsgivende.

- **For lavt oktan-tall:**

Blandingens temperatur kan være like under selvantennelse, men så fører bruk av bensin med for lavt oktantal til at selvantennelses-punktet likevel oppnås.

Dette pga. at temperaturen for selvantennelse blir lavere med lavere oktan-tall, og følgelig inntreer selvantennelsen også ved lavere blandings-temperatur.

NB-Tips: Tidligere brukte man mest blytilsetninger for å øke oktan-tallet på bensinen (slik at høyere komp. ikke skulle føre til tennings-bank), samtidig som blyet også virket tilstrekkelig smørende for ventiler, ventiler-styringer og ventilseter; men i våre dagers blyfrie bensin-typer bruker man i steden andre mindre giftige stoffer, og for å unngå skader pga. manglende smørings-effekt etter blybortfallet, har motorene rustfrie ventiler, herdede ventilseter, og spesial-legeringer i ventilstyringene.

Derfor kan eldre motorer kun beregnet for blybensin få alvorlige skader om man bruker blyfri bensin, mens det ikke får slike skader på en moderne motor om man skulle glemme seg å kjøre med blyholdig bensin (men katalysator og oksygen-sensor kan få skader og/eller nedsatt funksjon, særlig etter repeterte "forglemmelser").

- **For høy "dynamisk" kompresjon:**

Kompresjons-trykket (og dermed temperaturen) blir økt for mye under motorgangen; dette kan komme av at den "**statiske**" kompresjonen blir økt for mye: f.eks stempler som gir høyere kompresjon, topper som gir høyere kompresjon, plansliping av topper, plansliping av blokk-dekk, tynnere topp-pakning, samtidig som man også har (eller skifter til) en kam med rel. kortere åpnings-tider og mindre overlapp, og kanskje også har dårlig avkjøling av sylindrene (kjøle-system, jern-topper).

Nå vil kammen ha begge ventiler lukket i rel. lang tid under kompresjonstakten: det er altså mindre lekkasje av kompresjons-trykket som følge av at begge ventiler er åpne samtidig (mindre overlapp), og begge disse forhold gjør at den **"dynamiske" kompresjonen** (dvs. det reelle kompresjons-trykk/temp under motorens gange) blir høyere, og følgelig også blandingens trykk og temperatur.

TIPS !: Prosedyre for beregning av "statisk kompresjon" (se fig. 8):

Det å beregne den statiske kompresjonen er både viktig mht. å unngå tennings-bank, ved behov for å tilpasse kompresjonen til kammens karakteristikk, og for å optimalisere motor-kraften (dreiemoment og hk), så herved følger en prosedyre for å beregne dette (i cubic-inch).

Hoved-beregningen for kompresjons-forholdet består av å finne alt "total-volum" over stampelet i nederste stilling, dvs. addere slagvolumet (volumet som stampelet fortrenger i sitt "slag" fra nederste stilling, til sin øverste stilling) med det volum som er over stampelet i øverste stilling ("kompresjons-volumet"), og deretter dele dette "total-volum" på "kompresjons-volumet": dermed får vi frem hvor stort "kompresjons-volumet" er i forhold til "total-volumet" (ved en rel. høy kompresjon på 10:1, er altså "kompresjons-volumet" så lite at det går 10 slike volum i "total-volumet", og dette tilsier følgelig at gass-mengden blir presset sammen vesentlig mer enn om forholdet bare hadde vært f.eks 8:1).

"Kompresjons-volumet":

Dette består av event. volum fra stempel-toppens ytter-kanter (hvor stempel-toppen har sin laveste flate rundt kantene) til blokk-dekkets flate dersom stampelet ytterkanter ikke går helt opp (dvs. stampelet ikke går helt opp) og kan kalles **"dekk-høyde-volum"**, pluss **"paknings-volumet"** (som pakningen forårsaker), pluss toppens **"forbrennings-kammer-volum"**, og fra alt dette adderes eller trekkes fra det **"stempel-volum"** som utgjøres av "utvekster" (domes) på stampelet (i så fall blir det en subtraksjon), eller ved "uthulinger/fordypinger" (dished) i stampelet (og i så fall adderes dette til "kompresjons-volumet").

Helst skulle vi om praktisk mulig (lar seg gjøre sammen med væske-målemetoden for stempel-volumet beskrevet lengre ned) også tatt med volumet fra stempel-toppens ytterkanter ned til øverste kompresjons-ring, dvs. "ring-dekk-volumet", det er i så fall snakk om sylindervolumet (ut fra boringen) ned til første ring (distansen i inch) minus volumet (samme lengde) beregnet ut fra stampelets diameter, men siden det dreier seg om et rel. lite volum kan det event. droppes i denne sammenhengen, da det kun har rel. liten innvirkning på total-kompresjonen.

(Dersom vi ikke har opplysninger om slagvolum, kan det beregnes ut fra info om boring og slaglengde i bilens tekniske data, rep-håndbøker, etc.).

- **Formel for slagvolum:** (ps: dette er en snarveisformel i forhold til den vanlige):

Boring² * slaglengde * 0.7854 (konstant)

Eks: $4.030^2 * 3.48 * 0.7854 = 44.389 \text{ cid.}$

- **Forbrenningskammer-volum:**

Hvis vi ikke vet dette fra før og har toppene av, kan det beregnes ved å legge en tynn plate med hull over, og så ved hjelp av pipette se hvor stort volum vann/olje vi må fylle på før det er helt opp til "bredden".

Om dette volum er f.eks 76 cc, så konverterer vi til cid, med formelen:
 $\text{cid} = \text{cc} * 0.061$ eks: $76 * 0.061 = 4.636 \text{ cid}$.

- **Topp-paknings volum:**

Om du ikke får tak i pakningfabrikantens data, brukes samme formel som for slagvolum ovenfor, og dersom paknings-tykkelsen f.eks er på 0.038 inch, og paknings-åpning-diameter er 4.218 inch, blir dette:

$$4.218^2 * 0.038 * 0.7854 = 0.531 \text{ cid.}$$

- **Dekk-høyde-volum:**

Dekker volum fra stempel-toppens ytter-kanter (hvor stempel-toppen er på det flateste) til blokk-dekkets flate dersom stempelet ytterkanter ikke går helt opp (dvs. stempelet ikke går helt opp), og beregnes etter samme formel som for slagvolum og pakningsvolum ovenfor, og dersom høyden er f.eks 0.025 inch blir det:

$$4.030^2 * 0.025 * 0.7854 = 0.319 \text{ cid.}$$

- **Stempel-volum ("dished/domed"):**

Dersom vi ikke vet dette ut fra stempel-produzentens data, må det måles med "væske-målemetoden" som for "forbrenningskammer-volum" ovenfor (står stempelet i sylindere så smør først litt fett på sylinderveggen så ringene holder bedre tett).

Mål distansen fra blokk-dekk-flaten til stempel-toppens ytter-kanter hvor stempel-toppen har sin laveste flate rundt kantene (la oss i dette eks. si at den er på 0.100 inch), fyll så opp med pipetten og noter hvor stort volum som måtte til før "bredden" ble nådd (la oss si 25 cc) som blir: $25 * 0.061 = 1.525 \text{ cid}$.

Så beregner vi hvor stort dette volumet hadde vært om det hadde dreid seg om en helt "perfekt" sylinder, dvs. om det ikke hadde vært noen "utvekster" (domes), eller "uthulinger/fordypinger" (dished), eller begge deler (som ved "dome"-stempler med "dish" for ventilene skal få passe klaring) og "glippe" til første ring dvs. "ring-dekk-volumet", og dette blir å bruke samme formel som for pakningsvolum igjen:

$$4.030^2 * 0.100 * 0.7854 = 1.275 \text{ cid.}$$

I dette eksemplet er altså det "væske-målte" volumet klart større enn ved en helt slett stempel-overflate, og følgelig dreier det seg om et stempel med "uthulinger/fordypinger" (dished).

Hvor mye større enn med et slett stempel ("perfekt" sylinder-volum) beregner vi da

greit med en subtraksjon: $1.525 - 1.275 = 0.250 \text{ cid}$.

Siden det nå dreier seg om en økning av det totale volum over stampelet i full kompresjons-høyde, skal derfor dette volum adderet til de øvrige volum som utgjør det totale kompresjons-volum.

Dersom det "væske-målte" volumet i steden var på f.eks 12 cc (0.732 cid), og dermed klart mindre enn ved et slett stempel ("prefekt" sylinder-volum) ville det dreie seg om et stempel med "utvekster" (domes), og det klart mindre volum blir: $1.275 - 0.732 = 0.543 \text{ cid}$., og siden dette betyr en minking av det totale volum over stampelet i full kompresjons-høyde, skal derfor dette volum subtraheres fra de øvrige volum som utgjør det totale kompresjons-volum.

- Kompresjonen i vårt eksempel:

I vårt eksempel har vi nå alle data vi trenger, dvs. alle volum for total-volumet over stampelet i nederste stilling (dvs. **slagvolum + kompresjons-volum**) som vi skal **dele på** og alle volum for totalvolumet over stampelet i øverste stilling (dvs. **kompresjons-volumet**), og dette blir som følger (ps: vi bruker stempel-volumet for "dished"-stampelet som skal adderes til de andre volum):

$$\frac{44.389 + 4.636 + 0.531 + 0.319 + 0.250}{4.636 + 0.531 + 0.319 + 0.250} = \frac{50.125}{5.736} = 8.74: 1$$

ANDRE FORHOLD SOM KAN MEDVIRKE TIL SELVANTENNELSE:

- **For mager blanding:**

Dette kan foruten forgasser-blandeforholdet, komme av vakum-lekkasje "falsk luft" fra manifoldet (mellom topper, forgasser, slange/rør-forbindelser) som gjør at uønsket ekstra-luft forer til alt for mager blanding (selv om forgasserblende-forholdet ellers er ok), og dermed mister den mye av den "kjølede" effekten som en bensin-rikere, "våtere" blanding har når den suges inn i brennkammeret).

- **"Hot-spots":**

Dersom det finnes "hot-spots" (ekstra-opphetede-punkter), vil dette medføre at en blanding som er nær selvantennelse vil kunne antennes enda tidligere/raskere.

Slike "hot-spots" kan være: skarpe kanter i forbrennings-rommet (toppene, stempel-oversiden), sotdannelser (som kan gløde etter forrige forbrennings-takt), pluggen som er for "varme", pakningskanter (sjeldnere).

(Ps: I sterkere grad av "hot-spots" vil også en blanding med mer normal temperatur kunne føre til selvantennelse og tenningsbank, det kalles gjerne da for "glødetenning").

- **Særlig store sotdannelser på stempel og i forbrenningsrommet på toppene:**

Dette er noe som mest kan forekomme på biler med uoverholte motorer med rel. lang kjørelengde, og som har slitt med dårlig forbrenning av forskjellige årsaker, og når

sotlagene har blitt så tykke at dette har redusert størrelsen av forbrenningsrommet, og dermed høynet kompresjonen (som var høy fra før) til et kritisk nivå.

- **Ekstra høy innsugnings og motor-temperatur:**

Dårlig design av innsugnings-systemet, og utilstrekkelig avkjøling av motoren (og da særlig toppene), kan også bidra til å øke brennstoffblandingsens temperatur ugunstig mht. tennings-bank.

- **Manglende EGR (Eksthaust-Gas-Resirculation):**

Dette systemet "resirkulerer" en del eksos inn i brennkammeret ved bestemt belastning og/eller turtall, men (i tillegg til sin "rensefunksjon") fører den også til en senking av forbrennings-temperaturen; slik at dersom dette systemet er "de-aktivisert", så vil den økte temperaturen i brennkammeret og kunne bidra til tenningsbank.

2. "DETONASJON" VED FOR HØYT TRYKK/TEMPERATUR:

Forbrenningen kan også arte seg "detonerende"; dette kommer av at flammefronten skapt etter at tennpluggen har antent blandingen i ene enden forårsaker et tilstrekkelig høyt ekstra-trykk/temp mot et "hot-spot" punkt i kammeret til at blandingen ved dette selv-antenner og skaper en ny flammefront som kolliderer mot den første.

Dette er den mest skadelige form for tennings-bank (og kan ført ødelegge mye på motoren), og karakteriseres av en vesentlig kraftigere, mer "solid", mer "knallende, knakkende" lyd, en de andre to typene.

I modernere motorer har man ved utforming av brennkammeret (virvel-kammer-prinsippet) og gunstigere komponent-utforming, klart å redusere dette fenomenet så mye at det heldigvis er rel. sjelden det inntreffer.

3. FOR TIDLIG TENNING:

Dette er ikke snakk om selvantennelse pga. for høyt trykk og temperatur (som under punkt 1 ovenfor), men her skyldes den for tidlige antennelsen at gnisten fra tennpluggen kommer på et alt for tidlig tidspunkt.

Dermed oppstår en for tidlig trykk-oppbygging, slik at stampelet som fremdeles er på vei oppover, "kolliderer" med denne trykk-bølgen og blir bremsset; og dette medfører en tilsvarende reduksjon av trykk-oppbyggingen etter at stampelet har passert TDC, som så fører til at skyvkraften i arbeids-takten også blir merkbart redusert.

Konsekvensene og symptomene (og "ulyden") av for tidlig tenning, er nokså identisk med det som er beskrevet under punkt 1 (selvantennelse pga. for høy blandings-temperatur); men siden det i dette tilfellet er gnist-tidspunktet og ikke den for høye kompresjonen (og andre forhold) som er "skurken", så vil som regel trykk og temperatur bli noe lavere (og derfor bety noe redusert risiko for nokså "umiddelbare" skader).

- **Den "statiske" fortenningen (grunntenningen) er stilt for tidlig:**

Dvs. hvor mye fordelerhus m/kontaktpunktene er vridd mot for tidlig tenning.

- Den ”dynamiske” ekstra-forteningen er stilt mot for mye fortetting:

Dette kan komme av at enten sentrifugal-forteningen, eller vakum-forteningen, er stilt inn til for tidlig tenning (eller er av feil type).

PROSEDYRE FOR VENTILJUSTERING (hydraulisk):

(Se fig. 9 og 10):

Jeg vil her beskrive en ventiljusterings-metoden som i høy grad sikrer at ventilene virkelig er godt stengte, og dermed bidrar til optimal justering.

Man kan gjerne lykkes greit med å få til en brukbar justering ved å f.eks følge med på at innsugningsventilen er på vei til å stenges, dreie veiva noen grader til (samtidig som man ser at begge ventiler virker lukket (kompresjon), og så stille begge ventiler samtidig; men det viser seg dessverre ofte at mange i praksis da lett kan begynne å ”tulle” slik at en av ventilene likevel ikke er helt igjen (man kanskje beveger veiva litt for lite/mye, og/eller ikke klarer helt å se at en ventil ikke er helt igjen); så derfor er det ofte fornuftig å bruke en sikrere metode særlig siden man faktisk holder på med noe av det viktigste mht. en motors funksjon.

1.

Skru vippearmene så vidt på så det ikke vil være risiko for at de er for mye innskrudd uansett hvordan støtstengene står.

2.

Sjekk så en om gangen at støtstengene sitter godt ned mot løfterne og følg med når de er omtrent helt nede, og skru da vippearmene så mye til (med lett håndkraft), at stengene ikke detter ut av sine seter/skåler.

3.

Du dreier motoren rundt med pluggene ute, alle kraftkrevende drivreimer koblet fra, og dra rundt svinghjulet via svinghjul-mutteren med lang skralle-arm (ha gjerne en medhjelper).

Så må du vite i hvilken rekkefølge eksos og innsugnings-ventilene sitter; og på Chevy small-blokk hjelper denne enkle ”huske-regel”.

Huske-regel:

Uansett fra hvilken av de 4 endene på begge sylinderekkene du starter; så sitter ventilene (**E**=Eksos, **I**=Innsug), i denne rekkefølge på begge sylinderekkene:

EI – IE – EI - IE

(Husk kald motor, og det er ikke nødvendig å fylle løfterne med olje først (om de f.eks er nye) da løfter-setet og støtstanga blir utsatt for mekanisk fjær-belasting som holder de på samme høyde (og kompenserer for slitasje) uansett om du fyller i olje eller ikke; oljens funksjon (foruten smøring til bl.a vippene), er jo å sørge for at støtstanga og løfter-setet ikke synker

særlig ned i fjæra når kammen går rundt og løfteren blir presset kjapt og hard oppover for å løfte stanga (som i sin tur vipper ned vippe-armen for å presse ned ventilen):

4.

EKSOS-ventil-justering:

Når INNSUGS-stanga har beveget seg helt OPP og så vidt begynner å gå ned igjen (altså når vippetuppen så vidt BEGYNNER å gå OPP igjen for å lukke innsugs-ventilen, men når den fremdeles er nesten helt åpen):

*** EKSOS-vippe-skruen er nå klar for justering (da denne ventil nå er godt lukket)**

(Fordi vi vet at stempelet nå er omtrent helt nede etter å ha sugd inn brennstoffblandingen, og straks skal begynne å bevege seg oppover mot kompresjons-takten).

5.

(NB !: Juster skruen med kun litt håndkraft og føl med fingrene ved å snurre stanga rundt at den sitter godt ned i fordypningene både på løfterne nede og under vippearmene, og ikke skru igjen mer enn at du nå begynner å føle at det blir merkbar motstand når du prøver å snurre rundt stanga med tommel og pekefinger, men at du likevel klarer å vri den greit rundt).

6.

Trekk så til skruen ca. en halv til $\frac{3}{4}$ omdreining ekstra

INNSUGNINGS-ventil-justering:

7.

Når EKSOS-stanga har vært helt nede, og så vidt begynner å bevege seg OPPOVER igjen (altså når vippetuppen så vidt BEGYNNER å bevege seg NED igjen for å åpne eksos-ventilen, men når den fremdeles er nesten helt lukket):

*** INNSUGS-vippe-skruen er nå klar for justering (da denne ventil nå er godt lukket)**

(Fordi vi nå vet at stempelet er omtrent helt nede etter kompresjonstakten, og straks skal begynne å presse ut eksosen).

8. (Juster så ellers likt som angitt for eksos-ventilen i punkt 5. og punkt 6. ovenfor).

9.

Fortsett så par-vis med de andre eksos og innsugs-ventilene på samme måte, sylindere for sylindere bortover, og det spiller ingen rolle fra hvilken ende av sylindere-rekkene du begynner (så lenge du holder styr på hva som er I og E ventil).

10.

Etter-kontroller så til slutt (i tilfelle noen støtstang likevel var ute av styresporet) ved å gå igjennom prosedyre (punkt 4., og 7.) ovenfor en gang til, men denne gangen kjenner du bare etter at støtstengene sitter skikkelig ved å prøve å dreie de rundt med tommel og pekefinger, og ved å prøve å bevege de opp/ned (det skal være omtrent umulig å dreie de rundt nå)..

Dersom noen av stengene likevel lett kan dreies rundt, og/eller virker "slerkete", så følg justerings-prosedyren på ny for den/de ventiler/stenger som har et problem, etter at du har løsnet på vippe-skruen når stanga er helt nede og vippe-tuppen oppe.

LYKKE TIL, HÅPER DU FANT NOE VERDIFULLT !

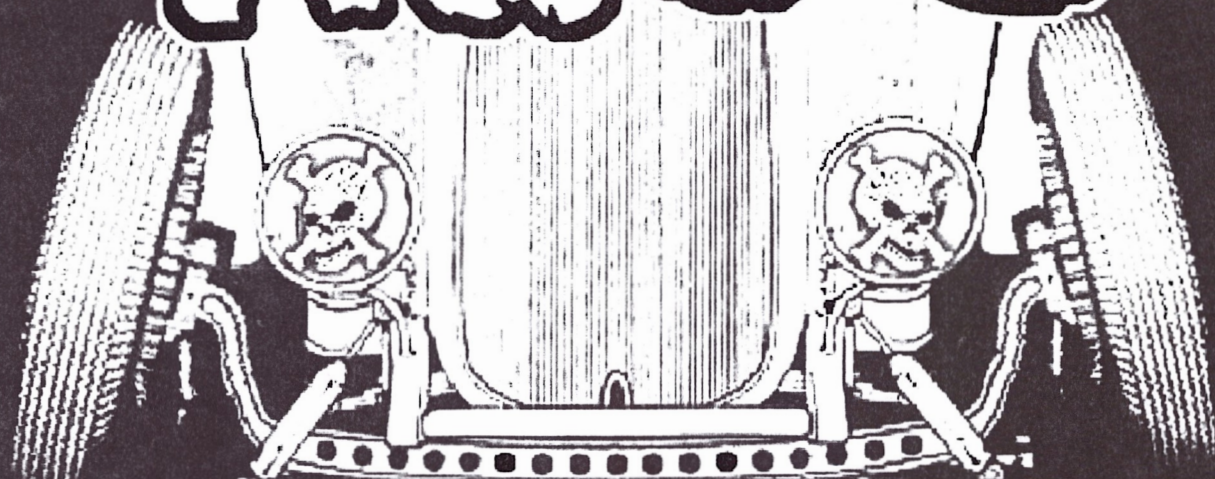
Du har herved også min tillatelse til å kopiere og videresende denne artikkel til hvem du vil, også event. dele den opp som "fortsettelse-serie" i klubb-blader, og/eller legge ut kopier til avhenting for interesserte i klubb-huset, etc.

Hilsen: Torbjørn Lindstrøm

(Se illustrasjonene under som ref. i enkelt-kapitler):

THE WILD BUNCH

Waacos



HARD HOTROD ROCKABILLY

12 November

Hard Hotrod Rockabilly fra Sverige. Med en fartstid på 4 år isammen har gutta gledet det svenske folket med sitt ville sceneshow og en drivenes energi. Denne kvelden setter de fyr på The Wild Bunch R'N'R Club!

Stands Cruisin' and Hellcat Records

Aldersgrense 18år, Inngang 130, Dørene åpner kl 20.00
Osloveien 151, Kambo utenfor Moss.

www.the-wildbunch.net



ROCK'N'ROLL CLUB

KLUBBINFO

KLUBBENS ADRESSE:

Edvard Strandsvei 46
1734 HAFSLUNDSØY
TLF. 69 15 05 00 / 99 46 27 98
Web: <http://www.detroitcars.net>
E-post: post@detroitcars.net



Styret år 2005

- Formann.** Egil A Berby. Tlf- 69 13 21 66. mob 930 41 258. jobb 69 11 84 15
e-mail fossengen.gaard@c2i.net
- Viseformann.** Gjermund Jansen. Tlf - 69 33 69 96. mob 992 64 922
e-mail gjjanse@online.no
- Kasserer.** Kjell Ingar Olsen. mob 916 46 035
e-mail kjell-io@online.no
- Sekretær.** Per W Gerhardt. Tlf - 69 14 00 75. mob 917 77 514.
e-mail 57merc@online.no
- Hjelpesekretær.** Anette Jansen. Tlf - 69 33 69 96. mob 922 40 624
- Styremedlem.** Bodil Tromop Hansen. Tlf - 69 15 41 76. mob, 995 50 326
mail fjatilebrok@hotmail.com
- Styremedlem.** Tom Einar Karstensen. Tlf - 69 12 92 52. mob. 932 53 475
- Styremedlem.** Jan Thomas Johansen. Tlf - 909 49 827.
e-mail, jan.t.johansen@c2i.net
- Styremedlem.** Christin Isaksen. Tlf - 69 12 92 91. mob, 924 30 835.
- Varamedlem.** Egil Gronn. Tlf - 69 14 94 24. mob, 911 00 164.
- Varamedlem.** Stein E. Tveter. Tlf - 69 16 77 02. mob, 924 58 184.
e-mail, buickowner@home.no
- Varamedlem.** Peder Eriksen. Tlf - 69 12 92 91. mob, 970 93 518.
- Varamedlem.** Ken Olavesen Skogli Tlf - 69 16 88 28. mob, 414 36 482.

Årets komitéansvarlige

Bok og verktøy: Tom Einar Karstensen og Gjermund Jansen
Avis: Jan Thomas Johansen m.fl.

Huskomité: Bodil Hansen
Vedlikeholdskomité Tom Einar Karstensen
Festkomité: Christin Isaksen og Peder Eriksen

Andre kontaktpersoner

Utleie av klubblokalet:	Bodil Hansen	69 15 41 76	99 55 03 26
Utlevering av nøkler til klubblokalet:	Egil A. Berby	69 13 21 66	93 04 12 58
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

B

Returadresse:
Detroit Cars
Edvard Strandsv. 46
1734 Hafslundsøy
Norge

THE REAR END

	Halloween Rock'n'roll, Folkets	Rock'n'Roll West	
5. nov.	HusUddevalla	Detroit Cars	KI 11.00
5. nov.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	KI 18.30
9. nov.	Medlemsmøte klubblokalet	Wild Bunch Kambo	KI 20.00
12. nov.	Konsert Moss, Wacos (SWE)	ACC Lillehammer	
12-13. nov.	Østlandsforum Lillehammer	Detroit Cars	KI 18.00
14. nov.	Styremøte klubblokalet	Moss Amcarklubb	KI 19.00
17. nov.	Konsert Ken Hensley	Detroit Cars	KI 18.30
24. nov.	Aktivitetsskveld	Detroit Cars	
26. nov.	Julebord, Klubblokalet	Wild Bunch Kambo	KI 20.00
3. des.	Konsert Moss, Wildcats (NL/GER)	Detroit Cars	KI 11.00
3. des.	Lørdagskafé / Åpent hus	American Car Club	
4. des.	Julemarked	Sandefjord	KI 13.00
5. des.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18.30
14. des.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18.30
19. des.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	KI 18.00



For mer utfyllende terminliste se vår webside: www.detroitcars.net
Hver torsdag treff/jukekveld i Østfoldsamarb./Veteranvognklubben. Høk kl.18.

Deadline neste klubbavis onsdag 30. nov.