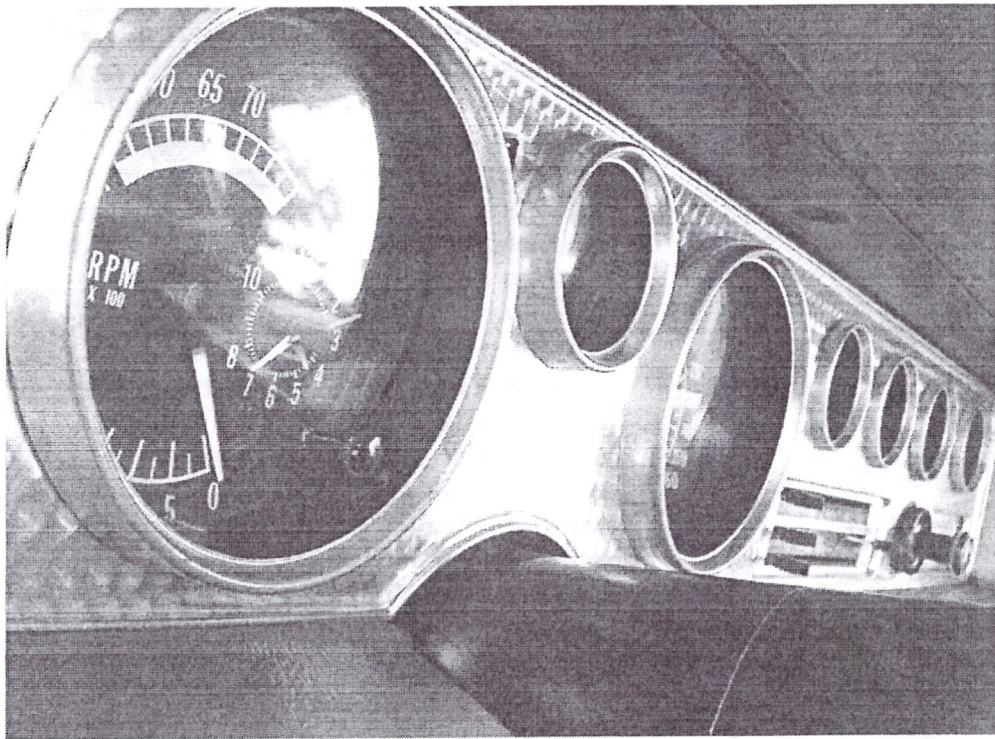


Cruzinews

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb

Detroit Cars

Etb, 08-09-1982



Klubbens Adresse.

Edvard Strandsvei 46, 1734 Hafslundsøy

www.detroitcars.net



Member of:



**NR. 09, Okt.
2005**

**ÅRETS
MEDARBEIDERE
I CRUZINEWS:**

REDAKTØR

Jan Thomas Johansen
Tlf: 69153550-48071581

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

henrik.pedersen@borregaard.com

Egil A. Berby, tlf: 69 13 21 66 -
93 04 12 58

MEDL. SERVICE / NYTT

Tom Einar Karstensen/Gjermund Jansen

**REDAKTØR 'N
MENER**

HEI ALLE MEDLEMMER, SMÅ OG STORE !

JA NÅ ER VEL SOMMEREN DEFINITIVT
OVER TIL TROSS FOR FINE HØSTDAGER, MEN
KLUBBEN SYDER JO AV AKTIVITETER. JEG
NEVNER I FLENG: HØSTCRUISING MED
REBUSLØP OG FEST ETTERPÅ,
SØNDAGSKJØRING MED DE AV OSS SOM
KANSKJE HAR MINST RESSURSER, NEMLIG DE
HANDIKAPPEDE OG IKKE Å FORGLEMME: 100
GUTTÆR OG JENTER FORDELT PÅ 4
DUGNADSKVELDER I ØSTFOLDHALLEN! MEN
NÅR SANT SKAL SIES SÅ VAR DET IKKE 100
FORSKJELLIGE KLUBBMEDLEMMER SÅ ÆREN
BLIR NOK LITT SKJEVT FORDELT!
JEG FOR MIN DEL HAR KVITTET MEG MED
HUS, HUND OG KJÆRRING I LØPET AV
SOMMEREN, MEN JEG HAR BEHOLDT CADDI 'N
SOM I HVERT FALL HOLDER KJEFT.
DENNE UTGAVEN AV BLEKKA VÅR VIL I
TILLEGG TIL FASTE SIDER INNEHOLDE
REPORTASJER FRA DIV. ARRANGEMENT OG
SÅ FORTSETTER VÅR SERIE OM
TENNINGSJUSTERING OG ALT SOM DET
INNEBÆRER. (DERE HAR VEL ILL. FRA AUG.
NR.?) SERIEN AVSLUTTES I NOV. NR.
DET KAN VIRKE TØRT Å LESE, MEN SKULLE
VÆRE INTERSSANT NOK.
SÅ LURER VI PÅ OM DERE SOM HAR "SMÅ
RÆGGÆRE" KAN TA EN BRAINSTORMING
ANG. ROMMET I 2. ETG. PÅ KLUBBEN. DET
HADDE VÆRT FINNT Å FÅ DET FERDIG EN
VAKKER DAG.

SEE YOU AROUND!

JAN T.

PRESIDENT MESSAGE

At september skulle bli en særdeles aktiv måned var noe en ante, men at det til de grader skulle aktivisere så mange av våre medlemmer, var ikke forutsett. Mer om det senere. Først om en nyervervelse. Nemlig et nytt skikkelig musikk og forsterker anlegg. Dette har det vært diskutert mye og lenge om. Men først nå, takket være G. Jansen med flere, kom et tilbud vi ikke kunne si nei til. Samtidig ble økonomien forbedret slik at vi kunne ta oss råd til dette. En berikelse for lokalet er det jo også. Sikkert en fordel ved utleie også.

Night cruise var tydelig på hell da kun 10 biler møtte fram. P. W. Gerhart ledet an. Neste bolk ble handikapkjøringa. Der ble vi tatt på senga. Hele 55 personer melde seg på, mot de vanlige 20-25. Det ble telefonert i øst og vest for og få nok biler. Ca 20 biler møtte opp og medlemmene tok turen på strak arm. FLOTT. En fin og artig opplevelse for våre passasjerer og bilførere.

Det har kommet en stor takk fra Nygårdshaugen og de andre. Deretter gikk det over i en morsom høstcruise med innlagte rebuser. Rebus General var igjen P. W. Gerhart. TAKK til ham for det.

Synd bare ca.10 biler startet.

På kvelden var det fest på K. huset hvor det nye musikkanlegget fikk sin "jomfruprøvelse". Ca.40 personer festet og hygget seg.

Flere burde bruke lokalet, gjerne leie til en vennefest.

Det som virkelig ble en maraton var jobben i å platelegge Østfoldhallens kunstgressmatte. Dette var upløyd mark både for vaktmesteren og oss. Etter mange telefoner gikk over 30 personer i gang onsdag 28 sept. Kl 18.00. Det ble en stri tøm med mange skjær i sjøen. Torsdag kveld ca kl 22.30 var vi ferdige, slitne men fornøyde. Etter hundeutstillingen søndag var det pån igjen og mandag 2 okt. kl 21.00 var vi ferdige. Alt var ryddet bort.

Her fikk man virkelig se at medlemmene virkelig kunne ta i et tak når det gjaldt. Og ikke bare medlemmer, her var venner, sønner, døtre, halvstore unger, ukjente medlemmer, you name it. Over 35 med smått og stort hadde vært i sving.

DETTE ER EN PRESTASJON DET STÅR RESPEKT AV!

Dette var strålende og virkelig noe å være stolte av.

Det er godt å se at dugnadsånden fortsatt lever blant mange.

Det er vanskelig å skryte av seg selv, men her kan vi gjøre det av mange.

KJEMPEBRA! STOR TAKK TIL ALLE DELTAGERE!

Belønning vil komme både i klubbkassa og til deltagerne i form av en fest- og noen vil det bli gjort ekstra stas på.

Atter en gang vil fellesskapet nyte godt av en formidabel innsats.

EGBE.

MEDLEMSMØTE!

DET INVITERES TIL MØTE PÅ KLUBBHUSET I
EDV. STRANDSVEI!

ONSDAG 12. oktober, Kl. 18.30.

Ca. kl. 19.00.

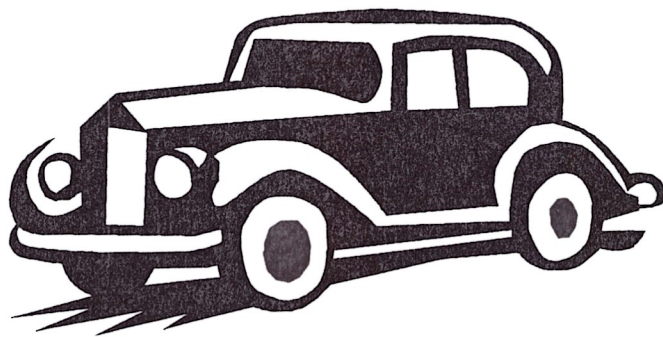
STYRET LEGGER FRAM:

1. Innkjøp av musikk anlegg
 - Etterlyser harddisk over 60Mbyte, samt bærbar PC til betjening.
2. Vi evaluerer september aktivitetene
 - Cruise Night onsdag 7. september.
 - Kjøring fra Nygårdshaugen 18. september.
 - Rebusløp m/påfølgende fest 24. september.
 - Østfoldhallen 28-29 september og 2-3 oktober.
3. Åpen post.

Hovedemne; diskusjon rundt dugnad i Østfoldhallen.

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

Alle ønskes Velkommen !



Medlemsmøte 14-09-05

Seniorer 23 juniorer 2

Street Legal:

- mindre enn i fjor
- neste år: hele parkeringen
- Fr.stad klubben var fornøyde med jobben.

Handikapkjøring:

- ca 55 stk som vil være med, trenger ca 20 biler.
- Blir en kjøretur som avsluttes på Route 66 med mat.

Høstcruising:

- blir en trivelig avslutning på sommeren.
- Cruisingen starter på tunevannet.

Referat:

- skal ikke endres.

Åpen post:

- dugnad på Østfoldhallen, platene legges på 28-29 sept. Og de tas av 3-4 okt.
- klubben i Moss skal ha Late summer meet 19-09 fra 10.00 til 16.00
- ekebergmarkedet er 18-09.
- Sarpsborg veteran klubb er på Obs 25-09 fra 10.00 til 18.00.

Pause.

**Ulf Amundsen fra biltilsynet var her.
Han kom med masse nyttig og interessant informasjon,
og svarte på alle spørsmål fra medlemmene.**

Anette

Styremøte 20-09-05

Tilstede: Egil G. Per, Gjermund, Christin, Bodil, Stein, Egil B. Anette.

Cruisenews:

- **mye bra innlegg.**

Siste klubbmøte:

- **dårlig fremmøte, selv om vi hadde besøk fra biltilsynet.**
- **Prøve å folk på møtene.**
- **Forslag om å få besøk av et forsikringssselskap.**

Økonomi:

- **undersøke eierform på Obs, Obs eier gropa.**

Klubbhus:

- **ny vri på utleien av lokalet**
- **prøve å få ett bilde av lokalet osv ut på hjemmesiden.**
- **40 fots container, Egil kontakter kommunen først.**

Åpen post:

- **musikkanlegg er bestilt, og vil være klart til høstfesten.**
- **Kjøpe store partytelt?**

Fra styret:

- **gjøre klar og sende ut nominasjonslister.**
- **Følge agendaen bedre.**
- **Istedenfor diskusjoner tar vi avstemninger.**

Evaluering handikapkjøring:

- **de som var med ble veldig fornøyde.**
- **Forberede tidligere.**
- **50 oppmøtte.**
- **Ha påmelding?**

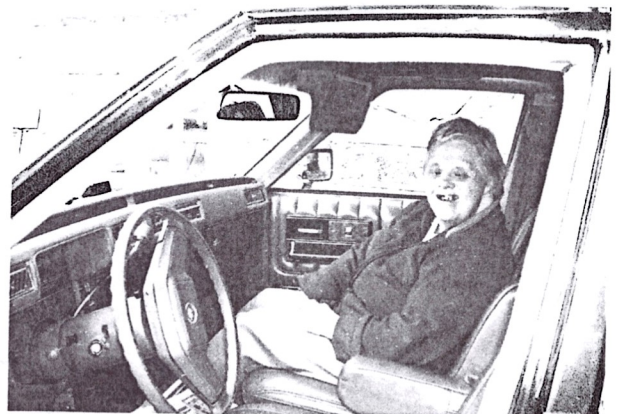
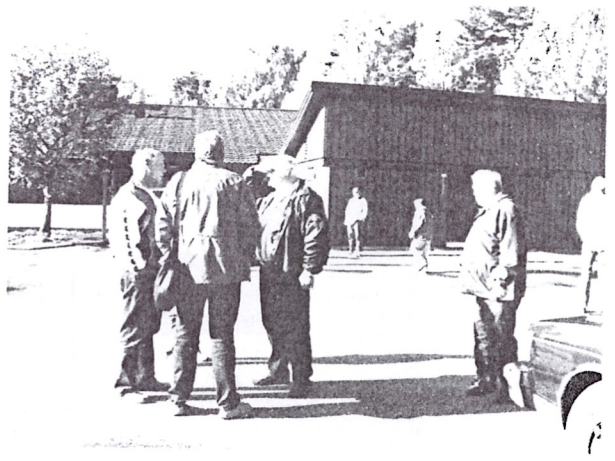
Østfoldhallen:

- **avtalen om dugnad er undertegnet.**

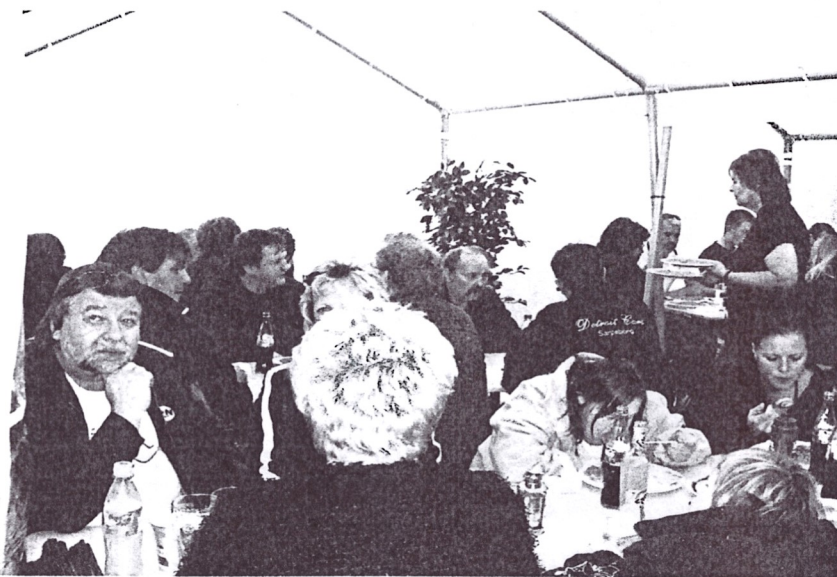
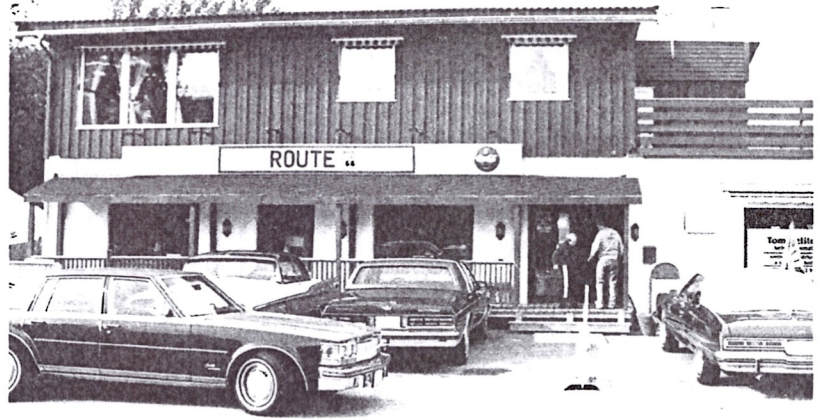
Anette

Handikapkjøring 18-09-05.

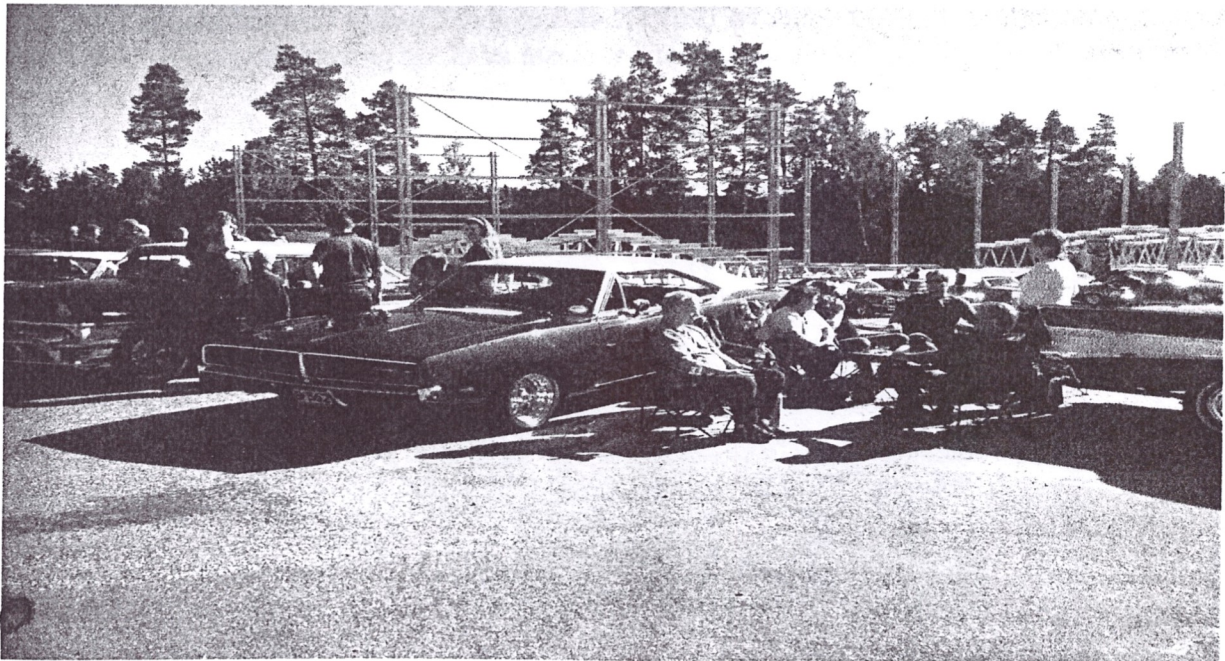
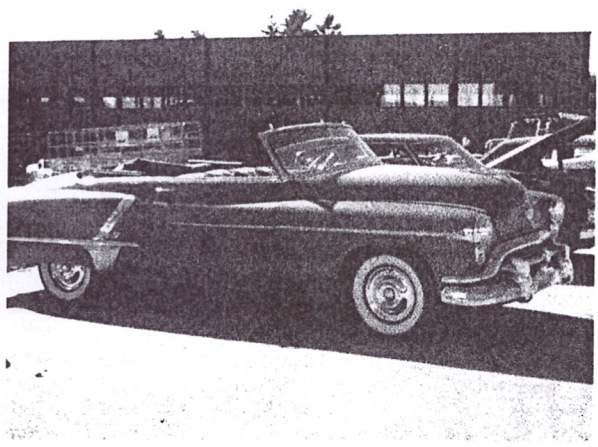
Søndag 18 september var det dags igjen for vår årlige handikaptur. Ca 22 biler stilte denne gang opp på Nygårdshaugen. Vi hadde på forhånd blitt forespeilet at det skulle komme ca 50 pasienter. Vi ble ca 74 stk totalt. Turen i år gikk om Skjeberg og Torsnes, vi var også en tur innom Gamlebyen i Fredrikstad hvor vi tok 5 minutter. Etterpå gikk ferden opp til den nye puben til Rune Wesley (Route 66) hvor det ble servert lapskaus og drikke. Derifra returnerte vi tilbake til Nygårdehaugen. Dette ble en meget vellykket tur . En stor takk til alle som stilte op.



Handikapturbilder forts:



aarnes 2005



Pent vær, Fine biler, Hamburgere, Og øl. Helt topp.
T.J.

Nye medlemmer

Svein Stenberg er oppvokst i Sarpsborg og er i dag bosatt i Nedre Kulåsvei. Han er taxisjåfør av yrke og man skal dermed ikke se bort i fra att han har fått flere av oss trygt hjem. Svein eier en 1973 Pontiac Firebird som er ombygd til Formula repro. Bilen er brun, har 400 motor, TH400 automat og bakaksel med sperre. Vi ønsker Svein velkommen i klubben.



Illustrasjons bilde

Jon Aksel Berger er også nytt medlem. Han bor i Torgautveien i Skjeberg og jobber som produksjonsarbeider. Jon Aksel eier en 1967 Buick LeSabre Custom Convertible, en bil som ble produsert i 2913 eks. I Custom serien var det meste av el. og power utstyr levert som standard.

Vi ønsker Jon Aksel velkommen i klubben.



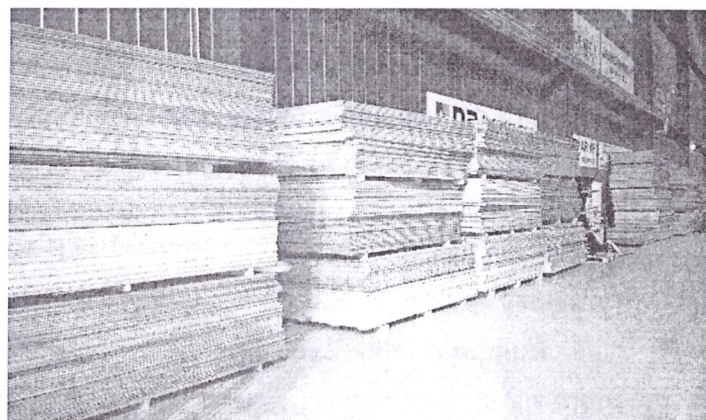
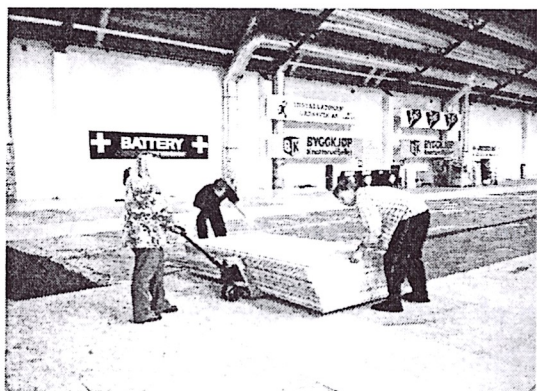
Illustrasjons bilde

ET HUNDELIV

2 dager med utlegging av lemmar og 2 dager for å ta de samme lemmene opp igjen bare for at en gjeng fjols(red.anm.) skal vise fram sine innavlede,degenererte,mishandlede bikkjer(red.anm.igjen) er nesten for mye av det gode.

Men vi gikk på med krum hals,bikkjemokk under beina,hundehår i nesa og en eim av piss i nesa.

Bildene sier resten.



Den som skal være med neste år bes melde seg på til treningsleiren som beg. i mars!!!!

Tekst & foto: Jan T.



- Dodge

Som Berlusconi på speed og kath, slarkete styring på min Dodge Diplomat
Som første gang i sko med stilet, du er redd for å velte i en Dodge Coronet.
Md en vendesirkel som sivbåten Ra, du lukeparkerer ikke med en Dodge Polara.
Som feltet i Tour de France i en massevelt, samme kaos under panseret på min Dodge Stealth
Som ti hester på flukt i et sirkustelt, akselrasjonen på en Dodge Stealth
Jeg skjønnte jeg gikk inn i et minefelt, da jeg begynte slenge dritt om hans Dodge Stealth
Han hadde verdens raskeste plenklipper, han monterte kniv og oppsamler på sin Dodge Viper
Tjuven la igjen på asfalten svarte striper, det var alt eieren hadde igjen av sin Dodge Viper
Like lett som å selge barbermaskiner til Tailban, å bli kvitt en Dodge Grand Caravan
Han hadde stor interesse for det paranormale, han trodde på ånder og kjørte Dodge Royale
Hans interesse for rustsveising var lett å forklare, han kjørte rundt i en Dodge Volare
De ventet og ventet og tenkte han kommer nok snart, de glemte selvsagt at han kjørte
gammel Dodge Dart
Det var en mann som danset tango, inne i sin Dodge Durango
Det var et vanskelig valg, men jeg gikk for cyanid, for alternativet var å kjøre en Dodge
Intrepid
Håndflatene blir svette og tarmen stram, første dag på glatta i en Dodge RAM
Stor avstand og splid, slik er interiørpanelene i min Dodge Intrepid
Han smilte bredt og ramma inn bota, han hadde passert 90 med sin Dodge Dakota
Like naturlig og vakker som nesa til 'Jacko', designet på min Dodge Monaco
Selv skattelister har mer pasjon, enn kjøreopplevelsen i en Dodge LeBaron
Like solid som ishuden på polskuta Fram, er støtfangeren på min gamle Dodge Ram
I baklommen har jeg tullings og en kam, i forlommen nøklene til min lekre Dodge Ram
Jeg er sleip som en slange og bytter ofte ham, i dag med Porsche i morra med Dodge Ram
Ser du en bil med en fjott i, vet du at bilen er den nye Dodge M80
Det meste som var skrudd fast bare henger og slenger, det er dårlig vedlikehold på min
Dodge Challenger
Det var enklest og handle olje på fat, det var ganske høyt forbruk på min Dodge Diplomat
Rumpa mi fikk 256 farger, etter å ha sittet på i en Dodge Charger
Du må være rik som et troll og vasse i penger, skal du klare drivstoffregninga på en Dodge
Challenger
Som en Jeppe som våkner i baronens senger, Hyundaieier på tur i en Challenger
Han samlet opp som en god gammel sweeper - det blir mye deler av en vraket Viper
Bilen slenger som armene på en håndballkeeper, når du gir på litt gass i en sving med Dodge
Viper
Like sterk i klypa som en bandy-keeper, må du være når du skal ratte en Dodge Viper

**PÅ DE NESTE 10? JA 10
NESTE SIDENE
FORTSETTER VÅR SERIE
OM TENNINGS- OG
VENTILJUSTERING, PROB
LEMER MED
TENNINGSBANK OG RÅD
OG TIPS OM DETTE.
ILL. FRA AUG. NR. VIL
NÅ KOMME TIL NYTTE,
MEN NYE KAN SKAFFES.
SERIEN AVSLUTTES I
NOV.UTG.**

Red.

RÅD OG TIPS: TENNINGSJUSTERING, TENNINGSBANK, VENTILJUSTERING

(Av ACCN-medlem Torbjørn Lindstrøm, torbjorn.lindstrom@halden.net, Motorteknisk Fagskoleutdanning, Street-Legal "Heads-up" vinner Forus, Stavanger, sep. 1999, med egenbygget 406 Small-Block-Chevy i familiebruksbilen, 79-Buick Century Wagon).

Det oppstår ofte en del problematikk mht. det å få til en optimal justering av tenningsanlegget og ventilene, samt det å unngå tenningsbank, og for de som misstenker de har en del slike problem, men har noe utilstrekkelig erfaring eller trenger friske opp kunnskapene litt, vil jeg herved (basert på ca. 30 års mekke-erfaring og noen "hyllemeter" faglitteratur) prøve å bidra til at man kan få mest mulig kontroll på disse områdene og unngå en god del frustrasjon (og "stygge uttrykk").

SÅ LES VIDERE OG SE OM DU FINNER NOE NYTTIG !

TENNINGS-JUSTERING:

Dårlig fungerende/justert tenning, resulterer ofte i tilvarende dårligere motor-kraft, høyere drivstoff-forbruk, økt nedsoting, tenningsbank, høyere motortemperatur, økt forurensing; så dermed vil det troligvis stå nokså høyt på "ønskelista" å få til en optimal justering (se skjema over tennings-systemet: **(fig. 1)**).

Vi skal nå ta for oss justering av den "statiske" grunn-forteningen, den "dynamiske" ekstra-forteningen (vakuum og sentrifugal-regulator), og justering av stift-avstand.

FORTENNINGEN (STATISK OG DYNAMISK):

Forteningen (dvs. det å tenne gnisten før TDC (Top-Dead-Centre), eller på norsk: før ØDP (Øvre-Død-Punkt), består av både den "statiske" grunn-forteningen, den ekstra vakum-fortening, og den ekstra sentrifugal-fortening.

Den "statiske" grunn-forteningen holder seg konstant uansett turtall og belastning (gass-spjeldets stilling), til motsetning fra den "dynamiske" ekstra-forteningen (via vakuum og/eller sentrifugal-regulatoren).

Dermed vil det antall grader denne "grunn-forteningen" er på, addere seg til det varierende antall grader ekstra-fortening som vakuum og/eller sentrifugal-regulatoren bidrar til ved forskjellige situasjoner; dvs. den vil litt over tomgang alltid bestå av både grunn-forteningen + sentrifugal-forteningen (som da aktiviseres), og den vil i visse del-gass-situasjoner også få ekstra vakum-fortening addert på toppen av det hele.

Så merk at ved tomgang skal normalt sett verken vakuum eller sentrifugal-regulatoren være aktive, så da vil forteningen kun bestå av den statiske "grunn-forteningen".

Det at vi i heletatt må tenne blandingen før stempelet når TDC (Top-Dead-Centre), kommer av at stempelet (selv på tomgangs-turtall), beveger seg så fort opp mot full kompresjon, at vi må la pluggen tenne noen grader før det når toppen; dette fordi gnisten trenger litt tid til å

antenne blandingen, og at det tar litt tid før flammefronten har antent så mye av blandingen at temp. og trykk er optimalt bygget opp.

Ved tomgang og delvis åpent gass-spjeld, spiller også det forholdet inn, at gassblanding er liten/mager og brenner saktere, noe som forsterker behovet får å tenne blandingen tidligere.

Etter hvert som turtallet øker blir det inntill et visst punkt behov for stadig mer fortenning (siden det blir tilsvarende mindre tid til forbrenningen), og dette sørger sentrifugal-regulatoren for.

Når stempelet er på topp og begynner å bevege seg nedover i arbeids-takten, skal eksplosjons-temp. og trykk være optimalt bygget opp for å skyve stemplet ned med mest mulig kraft, og det er dette som en korrekt fortenningen skal medvirke til best mulig.

Har man en del erfaring er det mulig å stille grunn-forteningen nokså bra på "gehør", men uansett er man langt mer sikker med stroboskop-lampe, og da har man også et eksakt tall for antall grader å holde seg til senere (greit om man kommer til å dreie på fordeleren, har hatt den ut, eller ønsker etterjustering på en mer systematisk måte pga. nye motor-komponenter).

Og jeg kan berolige de som har "elektronikk-fobi" med at det å stille grunn-forteningen med stroboskop-lampe ikke er noen som helst "kompleks", men en både raskt og enkel prosedyre.

Forhold som taler for økt grunn-fortening:

(PS: Og i tilfeller disse faktorene er av motsatt karakter i forhold til utgangspunktet, så vil de selvsagt tale for en redusert grunn-forteningen).

- Kam med vesentlig lengre åpningstider (duration) og større overlapp:

Dette er kanskje den viktigste faktoren; en slik kam fører som regel til dårligere fyllings-grad og langsommere forbrenning ved lavere og delvis midlere turtall.

- Dersom det skiftes til innsug med vesentlig større kanaler (high-rise) og større innsugs-volum, og dertil større forgasser:

Dette fører lett til at det blir mindre gass-hastighet og fyllingsgrad ved lavere og delvis midlere turtall, og tilsvarende langsommere forbrenning.

- Vesentlig større diameter/volum på: eksos-porter, eksos-manifold (headers), eksos-system:

Dette kan fort føre til dårligere "scavanging" (vakum/suge-effekt) pga. redusert gasshastighet og mindre gunstig eksospuls-effekt ved lavere og delvis midlere turtall og reduserer tømings-effekten av eksosgassen i disse områdene, med følge at fyllingsgraden etter påfølgende innsugningstakt også blir redusert, og dermed kreves mer fortenning for å få blandingen tidsnok gunstig forbrent.

Faktorer som teller i retning av redusert grunn-fortening:

(PS: Og i tilfeller disse faktorene er av motsatt karakter i forhold til utgangspunktet, så vil de selvsagt tale for en økt grunn-fortening).

- Økning av den statiske kompresjonen:

Dette fører som regel til raskere forbrenning og event. behov for ned-justering (selv om det vanligvis er snakk om små-justeringer).

- Høy-effekt tennings-anlegg (coil, forsterker, kabler, plugg):

Dette fører til raskere og bedre forbrenning, og kan (selv om det er marginalt), i visse tilfeller peke i retning av behov for noe redusert fortetting.

- Høyere kamløft (kamprofil, eller høyløft-vippearm) ved ellers omtrent samme åpningstider (duration):

Dette vil som regel bidra til bedre fyllingsgrad og dermed raskere forbrenning, og særlig da fra midlere og høyere turtall (hvor det ekstra løftet først begynner å få markert positiv virkning), og følgelig kan en viss fortennings-reduksjon være aktuell.

NB-Tips !:

Som en "tommel-finger-regel" kan man si at i turtalls-områder hvor en modifikasjon på motoren medfører en større gass-mengde og/eller en bedre blandings-kvalitet (finfordeling av luft/bensin i forbrenningsrommet) og/eller kraftigere (optimalt "fetere") blandingsforhold på forbrennings-gassen i forbrenningsrommet; så forbrenner blandingen raskere, og med tilsvarende behov for noe redusert fortetting; og når de motsatte forhold inntreffer, så vil det følgelig være behov for et tilsvarende økning av fortettingen.

Mange som trimmer bilene sine tror "automatisk" at de dermed må "pøse på" med masse ekstra fortetting uansett, men faktisk vil de i mange tilfeller etterhvert finne ut at flere av de oppgarderingene de har gjort peker nesten like mye i motsatt retning, og at den optimale fortettingen som regel bare betyr en meget beskjeden justering (kanskje bare 1-3 gr. mer.

NB-Tips !:

Dersom du finner ut at du f.eks bør øke grunn-fortettingen vesentlig, da vil det som regel vise seg at det også ofte er påkrevd å justere den ekstra sentrifugal-fortettingen (og da i første rekke ved at den kommer inn tidligere og/eller kraftigere), og dersom det viser seg at enten grunn-fortettingen og/eller sentrifugal-fortettingen bør forandres vesentlig, da er det troligvis også på tide med en regulering/skifting av vakum-regulatoren.

PROSEDYRE FOR REGULERING AV GRUNN-FORTENNINGEN:

- Koble fra vakum-fortettingen for å forhindre at denne blir aktivisert (og plugg slangen til forgasseren, ellers får du falsk luft som forstyrrer tomgangen).
- La motoren oppnå normal temperatur (choken de-aktivert).
- Reguler tomgangen til det som skal være korrekt, og **NB !-råd:** prøv å unngå at den blir så høy at sentrifugal-regulatoren blir aktivisert, da dette medfører en "unaturlig"

ekstra-stigning av turtallet, noe som gjør både tomgangsregulering og stilling av grunn-tenningen nokså problematisk ("nesten-stopper-eller-for-høy-type-tomgang").

- Finn merket for TDC (Top-Dead-Centre) for syl. nr. 1 på svinghjulet, og merk det med f.eks hvitt redigeringsblekk (et godt tips), og merk tilsvarende merke for TDC på tennings-skalaen på blokken (ofte festet til register-dekselet), samt også streken for antall grader anbefalt fortetting (f.eks 8 gr. før TDC).
- Den induktive gnist-sensoren på Stroboskop-lampen hektes så over kabelen til syl. nr. 1 (fremste syl. på venstre syl.-rekke sett fra føreren, for Chevy-V8).

Hver gang syl. nr. 1 tenner og du retter lampa mot tennings-skalaen og lyser opp begge de (hvit-malte) tennings-merkene, og samtidig også området hvor det hvit-markerte merket på sving-hjulet passerer, så er dette lysglimtet så kraftig i forhold til når ikke lampa lyser, at øyet ikke oppfatter annet enn et eneste "frosset foto" hver gang syl. nr. 1 tenner.

Disse "foto" viser deg nøyaktig hvor stempel nr. 1 befinner seg (merket på sving-hjulet) i forhold til når tennpluggen tenner for denne sylindere, og i forhold til tennings-merkene for både korrekt antall grader fortetting og ref-merket for TDC.

Siden disse "foto" av tenningstidspunktet kommer veldig raskt, fortøner ref-merket på svinghjulet seg som levende film for øyet når man dreier på fordelerhuset med kontaktpunktene; dreier man mot venstre (på Chevy-V8 hvor rotor og motor svinger med klokka) kommer fordeler-kontaktpunktene nærmere rotoren og medfører tidligere tenning, og ref-merket på svinghjulet beveger seg tilsvarende mot venstre og vekk fra TDC-merket på tennings-skalaen i retning mot tidligere fortetting.

- Når så ref-merket på svinghjulet er på linje med merket vi satte for 8 gr. fortetting, da vet vi at fortettingen er helt korrekt.
- Og dersom det er behov for å stille til senere fortetting, er det bare å dreie fordelerhuset mot høyre (på Chevy V-8, og motsatt for de fleste Ford V-8); og fordeler-kontaktpunktene "flykter" nå mer vekk fra rotoren, og vi kan da observere at også ref-merket på svinghjulet dreier mot høyre og nærmere TDC, slik at tenningen ikke lenger blir så mye tidligere før stempelet har nådd toppen.

Dermed har du på en rel. enkel og presis måte stilt den "statiske" grunn-fortettingen korrekt.

NB-Tips !: Vedr. fjerning/isettelse av fordeleren:

- Dersom du skal ta denne ut, så merk av (tips: hvitt redigerings-blekk) på fordeler-base-foten og innsuget, og ta deretter av fordelerlokket og merk av hvor rotor peker med et lite merke i kanten på fordeler-krage-kanten, og når du så skal sette i fordeleren igjen, så passer du på (med fordelerlokket av) at rotor peker mot merket på krage-kanten igjen, samtidig som også merket på fordeler-base-foten står overfor merket på innsuget, og setter så fordeleren rett ned igjen (og nå trenger du event. bare finjustere ved å dreie på fordelerhuset, slik at kontaktpunktet for tennkabel nr. 1 kommer litt etter rotor (som jo ikke beveger seg nå); for Chevy V-8 prøver du å stille kontaktpunktet ca. 4-7 fordeler-gr. til høyre for rotor, slik at rotor og dermed tenningen skjer 8-14 veiv-gr. før TDC).

PS: Dersom avstanden fra rotor-spiss til fordeler-aksel-sentrum er ca. 4 cm, så tilsvarer 4-7 fordeler-grader før TDC at du stiller kontaktpunktet for tennkabel nr. 1 i fordeler-lokket (ved å vri på fordelerhuset), slik at rotor-spissen kommer ca. 3-5 m.m til venstre for det (Chevy V-8), som vil gi ca. 8-14 svinghjuls-grader fortenning.

Er syl. 1, nå i korrekt kompresjonstakt og nøyaktig i TDC (det siste ser man når svinghjuls-merket for TDC er rett overfor TDC-merket på tennings-skalaen), ja da skal du få helt grei start, så lenge alt annet er ok.

Men om det slurves med dette, kan det fort skje at rotor peker for mye feil i fordelerhuset, og dersom f. eks rotor peker enten 22,5 fordeler-gr. BTDC, eller 22,5 fordeler-gr. ATDC, så får du start-problem fordi ingen av stemplene da er i særlig gunstig kompresjons-takt når pluggene tenner.

For en 8'er vil det tennes for en ny sylinder hver gang veiva har beveget seg 90 gr., altså en 1/2 slaglengde (dvs. når rotor har beveget seg 45 gr. siden den går halvparten så raskt), og ved en feil på 22,5 rotor-gr. (BTDC, eller ATDC), vil stemplene ha beveget seg 1/4 slaglengde for mye feil ned eller opp når gnisten går.

For en enhver normal V-8'er vil stemplenes stillinger være slik, at når 2 stempler er på topp, så er samtidig 2 på bunn, og 4 halv-veis ned i sylindrene; f. eks for SB-Chevy med tennings-rekkefølge 1-8-4-3-6-5-7-2, vil når syl. nr. 1 er på topp, også nr. 6 være på topp, 4 og 7 på bunn, og 8, 3, 5, 2, være halv-veis.

(Fig. 2): Viser et eksempel på hvordan stemplene står i en V-8'er med tennings-rekkefølge: 1-5-4-8-6-3-7-2, og hvor venstre syl-rekke er nummert: 1-2-3-4, og høyre: 5-6-7-8, når stempel nr. 1 er på topp: da vil 6 også være på topp, 4 og 7 på bunn, og 2,3,5,8 kommet halv-veis, og som man ser er antallet "stillinger" likt med f.eks Chevy, men de står i forskjellig rekkefølge på denne veiva.

NB-Tips !: Vedr. det å finne kompresjons-takten for syl. nr. 1:

- Har man kommet i skade for å svinge på veiva og ikke er sikker lenger på om syl. 1 er på topp for kompresjon eller utblåsning, så kan man skru ut pluggen for sylindren, stikke ned en lang, stiv ståltråd, og når denne beveger seg opp og akkurat opphører med det, og så vidt skal til å bevege seg ned, så er det enten kompresjon, eller eksos-takten; deretter kan man prøve å få start, og dersom det er på slutten av eksos-takten, så vil man ikke ha sjanse på start, da også alle de påfølgende pluggen som tennes (via rotor) også vil bli for sylindere som kommer i samme feilaktige eksos-takt-posisjon; så da er det bare å svinge veiva 360 gr., slik at stempelet kommer opp i kompresjons-takten med begge ventiler lukket.

Man kan event. også ta av ventildekselet (der dette er kjapt gjort) og vil da fort se om begge ventiler for syl. 1 er tilnærmet helt igjen (dvs. at begge vippearmene er helt oppe etter at innsugnings-ventilen er kommet opp), og at det er kompresjons-takten; eller enda raskere: man skrur ut pluggen for sylinder-1, får en annen person til å tette med en finger mens man drar rund veiva; da vil personen straks føle at det presser med vesentlig større gass-trykk under kompresjonstakten (og ingen gasser lekker ut), enn med en åpen ventil under eksos-takten.

JUSTERING AV DEN "DYNAMISKE" EKSTRA-FORTENNINGEN:

(Via vakum-regulatoren og sentrifugal-regulatoren):

Den statiske forteningen kan nærmest betraktes som den minimum-fortening motoren må ha for å gå greit på tomgangs-turtall, og som så adderes til ekstra-forteningen (sentrifugal og/eller vakum) når disse slår inn.

For så lenge motoren er på tomgang skal den normal ikke trenge noen ekstra-fortening utover den "statiske", men straks vi begynner å bevege litt på gass-spjeldet, enten ved kun rel. liten akselerasjon, eller for å opprettholde cruise-fart, og kommer over tomgangs-turtall, så trenger motoren en god del ekstra-fortening i tillegg til den statiske, og da kommer altså sentrifugal og/eller vakum-forteningen inn i bildet.

NB-Råd !:

Som punkt-1: Sørg for å kontrollere at både vakum-regulator og sentrifugal-regulator virkelig fungerer skikkelig som de skal; fjern all skitt og korrosjon som event. oppdages, rengjør og smør hvor det er på sin plass; test at vekt-skinkene i sentrifugal-regulatoren beveger seg "som smurt" hele veien til stopp-pluggene, og at vakum-regulatoren får regulerings-plata til å svinge når du suger i vakum-slangen (eller bruker suge-pumpe), føl med fingeren i slange-enden til forgasseren at det oppstår tydelig vakum når du åpner spjeldet for litt del-gass (med motoren i gang), og mål event vakum'et med vakum-måler om du er i tvil.

VAKUM-FORTENNINGEN (se fig. 3):

Denne fungerer på den måten at en kanal over gass-spjeldet ("Ported"-vakum) får nokså lite vakum når motoren går på tomgang og spjeldet står omtrent vannrett og nesten lukket (og gir dermed normalt ikke tilstrekkelig vakum til å føre til ekstra-vakum-effekt), men når spjeldet blir delvis åpnet (slik at spjeldet vipper opp og avdekker kanalen med det store vakum under) så øker vakum'et betraktelig gjennom kanal-slangen til vakum-klokka, og fører til at fordeler-plata med stiftene (eller pickup-coilen på elektro-fordeler) blir trukket mot rotor-kammen (mot venstre dersom rotoren med kam går med klokka) for tidligere åpning/tenning (mot rotasjonsretningen til magnet-tann-kransen rundt fordeler-akselen på elektro-fordeler).

Dette fører til at forbrenningen blir vesentlig forbedret ved del-gass (del-aks/cruising), og dermed også motorkraften, bensinøkonomi, og gangen.

Ved kraftigere akselerasjon, eller for å opprettholde høyere hastigheter, og gass-spjeldet dermed er vesentlig mer åpent, eller om spjeldet er i tomgangs-stilling igjen, så vil undertrykket til vakum-regulator-kanalen bli vesentlig mindre, og følgelig vil vakum'et til vakum-klokka bli så lite at retur fjæren til vakum-klokka sørger for at ingen ekstra-fortening inntreffer.

Dette er også ønskelig, fordi gassblandingen nå blir "fetere", med bedre fyllings-grad, og dermed forbrenner blandingen også raskere, slik at noen ekstra-fortening nå ikke blir nødvendig lenger, og ved tomgang så holder det med den "statiske" forteningen.

NB-Råd !:

Sørg for at vakum-forteningen fungerer skikkelig da den kun har klart positive egenskaper, øker motorkraften, gir bedre gange, og vesentlig bedre bensin-økonomi ved del-gass/cruising.

Og merk ! : Den reduserer ingen kraft ved fullgass-akselerasjon, eller ved mye gass og høyere turtall, da den i begge disse situasjoner ikke vil/skal være aktivisert .

NB-Tips !:

Pass på at du kobler slangen fra vakum-klokka til riktig vakum-kanal på forgasseren: du skal koble til den kanalen som er over gass-sjeldet ("ported"-vakum), og ikke under, og heller ikke til noen kanal på innsuget, for dersom du tar fra undersiden, får du jo maks vakum på tomgang og noe for mye også på enkelte delgass-stillinger.

Og særlig på tomgang fører dette til problem, fordi du nå får så mye ekstra-fortening at tomgangen går i været og du må stille denne ned til "kunstig lav" åpning på tomgangs-skruen for å kompensere (og da skal det veldig lite til for at det blir uryddig gange), men det verste problemet som kan oppstå (særlig hvis du er på nippen til tennings-bank fra før), er at det nå kan bli tennings-bank (knitring) selv ved minste berøring av gassen fra cruise-hastighet, eller når du kompenserer så vidt med gassen i en oppoverbakke.

Når er det nødvendig å justere/skifte vakum-regulatoren ?

Det kan være flere forandrings-faktorer som i noe mindre grad kan føre til behov for forandring av vakum-forteningen, men de mest forekommende og viktigste er som regel følgende:

Dersom det skiftes til innsug med vesentlig større kanaler (high-rise) og større innsugs-volum, og dertil større forgasser, vil det i en del tilfeller kunne føre til at det blir mindre vakum ved omtrent samme gass-sjeld-vinkel som før ved del-gass, slik at vakum-regulatoren ikke blir skikkelig aktivert; og dermed kan det være gunstig å justere/skifte vakum-regulator for å opprettholde respons og bensin-økonomi på et ønskelig nivå.

Likeledes vil en betraktelig "kvassere" kam med lengre åpnings-tider (duration), som regel bety mer overlapp (når begge ventiler er åpne samtidig) og en dårligere blanding på lavere (og ofte også midlere) turtall som medfører langsommere forbrenning og behov for enda tidligere vakum-fortening ved del-gass (i tillegg til også noe mer fortening totalt).

For noen motorer er eneste utvei til å forandre vakum-forteningen å teste/skifte til regulatorer som gir raskere og/eller mer ekstra-fortening; som regel er det sjeldnere man trenger særlig mer ekstra-fortening, men man kan oftere merke klare forbedringer ved å skifte til en type som gir raskere fortening (enten ved at den gir større vakum-sug til klokka og/eller at retur-fjæren (som holder igjen membranen med regulerings-stanga) er mykere og dermed tillater raskere regulering.

Men det greieste er om man får tak i en regulerbar vakum-regulator (eks. Crane), som enkelt kan stilles ved at man justerer på en skrue i innløpet fra vakum-slangen.

SENTRIFUGAL-FORTENNINGEN (se fig. 4):

Med økende turtall vil det bli stadig kortere tid til rådighet for blandingen å bli antent og forbrenne på en optimal måte og slik at trykk-oppbyggingen også er på det maksimale og på det mest gunstige tidspunkt i arbeidstakten.

Følgelig må vi helst også ha en ekstra-fortenning som sørger for en gradvis tidligere fortenning i takt med turtallet.

Men samtidig må vi ta hensyn til det forholdet at blandingen er dårligere "mixet" ved lavere, og delvis middels turtall, men blir klart bedre "mixet" (pga. gasshastighet og turbolens) ved høyere turtall helt opp til en viss grense; og dette medfører en forbrenningen som er tilsvarende langsommere ved de lavere turtall, mens den blir raskere ved de høyere (opp til en viss grense hvor fyllings-graden blir svekket igjen, og hvor en event. enda tidligere fortenning ville kunne føre til tenningsbank pga. kombinasjonen av høyt trykk og temperatur).

Så ekstra-fortenningen må derfor prøve å følge disse "to-sidige" behovene, og dette blir gjort ved at vekt-skinker montert til fordeler-kammen, blir slynget ut med økende sentrifugal-kraft i takt med turtallet og vrir med seg fordeler-kammen i retning mot tidligere stift-åpning.

På en type org. HEI-fordeler kan det som et eksempel være 4 ekstra svinghjuls-gr. mellom ca. 1000-1350 o/m, 13 gr. opp til 2000 o/m, 20 gr. opp til 3400 o/m, og så maks. 22 gr. opp til 4200 o/m, og så ikke mer over dette turtallsområdet.

En modifisert sentrifugal-funksjon for å tilpasse fortenningen etter trimming av motoren, kan f.eks være som følger: 4 svinghjuls-gr. mellom ca. 700-800 o/m, 12 gr. opp til 1050 o/m, 20 gr. opp til 1850 o/m, og så maks. 22 gr. opp til 2200 o/m, og så ikke mer over dette turtallsområdet.

(Den totale fortenningen til enhver tid vil da bestå av at grunn-fortenningen legges til disse tallene + også vakum-fortenningen i de situasjoner den blir aktivisert).

For å sørge for at fortenningen blir raskere (inntreffer ved lavere turtall) og/eller med større (antall gr.) ved lavere og midlere turtall, og langsommere og mindre (og oppnår sitt maks tidligere), ved høyere turtall, blir vekt-skinkene holdt igjen av fjærer (som regel to), som har fjær-egenskaper som gjør at de strekker seg tilsvarende raskere ved lavere og midlere turtall, helt til de omtrent stopper helt i strekkingen ved litt høyere turtall.

For å begrense denne fortenning til et bestemt antall grader, er det som regel også stoppekanter, eller utskiftbare stopp-plugger som vekt-skinkene går mot.

Når er det nødvendig å justere/skifte deler på sentrifugal-regulatoren ?

Som regel er det heller ikke ofte man trenger øke maks antall grader ekstra-fortenning for sentrifugal-regulatoren særlig mye (og i så fall er det vekt-skinkene og/eller stoppe-pluggene som bør skiftes), men derimot mye viktigere at den slår inn med optimal mengde så raskt som nødvendig ved de forskjellige turtall, og da er det å teste og skifte til fjærer med de ønskede egenskaper, dvs. varierende hardhet på den ene, eller begge fjærer samtidig (mykere vil medføre flere grader på tidligere/lavere turtall, og noe som er ofte er mest ønskelig etter de mest typiske motor-trimminger).

Merk at fjærene også har varierende progressivitet/fjærmotstand, dvs. forteningen blir raskere ved de lavere turtall, og så progressivt langsommere ved de høyere (som jo også er ønskelig karakteristikk)

For å optimalisere dette kreves det som regel en god del testing og prøve-kjøring, men dette er et så viktig område for å få motoren til å gå både pent og yte maks, at det aldri må ignoreres, og særlig ikke om man har gjort vesentlige forandringer ellers på den.

Men dette betyr ikke at man automatisk trenger justere en masse (eller kanskje i heletatt) ved enhver type forandring, for det er nemlig så at enkelte forandringer gjør at vakum-forteningen blir veldig lite, eller ikke berørt, fordi enkelte forandringer gjør at den bør tilbakestilles, mens andre igjen gjør det nødvendig å få en raskere fortensing; så det er summen av dette som avgjør til slutt.

For å få en verdifull pekepinn på dette, kan du studere følgende opplisting av noen av de mest aktuelle modifikasjoner, og så kan du selv summere opp i hvilken grad du trenger justere på sentrifugal-forteningen din:

Faktorer som teller i retning av raskere sentrifugal-fortensing:

(PS: Og i tilfeller disse faktorene er av motsatt karakter i forhold til utgangspunktet, så vil de selvsagt tale for et langsommere innslag av forteningen).

- Kam med vesentlig lengre åpningstider (duration) og større overlapp:

Dette er kanskje den viktigste faktoren; en slik kam fører som regel til dårligere fyllings-grad og langsommere forbrenning ved lavere og delvis midlere turtall, og derfor må du sørge for at regulatoren får mykere fjærer og tilsvarende raskere og større mengde av forteningen ved disse turtall (f.eks opp til ca. 2500-3000 o/m).

NB-Tips: Merk at en korrigerende av antall grader ekstra-fortensing nødvendig etter mange "vanlige" typer motor-trimming ofte ikke trenger bety så mange flere grader totalt, men at de trenger komme inn ved tidligere/lavere turtall.

- Dersom det skiftes til innsug med vesentlig større kanaler (high-rise) og større innsugs-volum, og dertil større forgasser:

Dette vil det lett kunne føre til at det blir mindre gass-hastighet og fyllingsgrad ved lavere og delvis midlere turtall, og dermed behov for raskere og større mengde fortensing i dette området (f. eks opp til ca. 2500-3000 o/m), mens det i området over dette enten ikke trengs forandringer, eller event. en reduksjon pga. medvirkning til bedre fyllings-grad der.

- Vesentlig større diameter/volum på: eksos-porter, eksos-manifold (headers), eksos-system:

Dette kan fort føre til dårligere "scavanging" (vakum/suge-effekt) pga. redusert gasshastighet og mindre gunstig eksospuls-effekt ved lavere og delvis midlere turtall, og redusere tømmings-effekten av eksosgassen i disse områdene, med følge at fyllingsgraden etter påfølgende innsugningstakt også blir redusert, og dette vil kreve mer fortensing for å få blandingen tidsnok gunstig forbrent.

Over f.eks ca. 2500-3000 o/m vil disse faktorene imidlertid kunne bidra til en bedre fyllingsgrad, så dermed vil fortenningen kunne beholdes uforandret der.

Faktorer som teller i retning av langsommere sentrifugal-fortemming:

(PS: Og i tilfeller disse faktorene er av motsatt karakter i forhold til utgangspunktet, så vil de selvsagt tale for et økt/raskere innslag av fortenningen).

- Økning av den statiske kompresjonen:

Dette fører som regel til raskere forbrenning og kan (selv om det vanligvis er snakk om marginale små-justeringer), i noen tilfeller påvirke i retning av behov for noe langsommere innslag av fortenningen.

- Høy-effekt tennings-anlegg (coil, forsterker, kabler, plugger):

Dette fører til raskere og bedre forbrenning, og kan (selv om det er marginalt), i visse tilfeller peke i retning av behov for langsommere innslag av fortenningen.

- Høyere kamløft (kamprofil, eller høyløft-vippearm) ved ellers omtrent samme åpningstider (duration):

Dette vil som regel bidra til bedre fyllingsgrad og dermed raskere forbrenning, og særlig da fra midlere og høyere turtall (hvor det ekstra løftet først begynner å få markert positiv virkning), og følgelig trengs noe langsommere innslag av fortenningen fra disse turtallsområder (f.eks fra ca. 2500 o/m).

NB-Tips !:

Som en "tommel-finger-regel" kan man si at i turtalls-områder hvor en modifikasjon på motoren medfører en større gass-mengde og/eller en bedre blandings-kvalitet (finfordeling av luft/bensin i forbrenningsrommet) og/eller kraftigere (optimalt "fetere") blandingsforhold på forbrennings-gassen i forbrenningsrommet; så forbrenner blandingen raskere, og med tilsvarende behov for langsommere innslag av ekstra-fortemming i disse turtallsområdene; og når de motsatte påvirkninger av blandingen inntreffer, så vil det følgelig være behov for et tilsvarende raskere innslag av ekstra-fortemmingen.

JUSTERING AV STIFT-ÅPNING (se fig. 5 og 6):

Når stiftene (og dermed også primær-vikling-kretsen i coilen rundt jern-kjernen) er lukket, bygges det opp en spenning i denne som i sin tur bygger opp et magnetfelt rundt kjernen.

Når så stiftene åpnes, brytes denne kretsen med følge av at også magnetfeltet bryter sammen og induserer strøm til i sekundær-viklingene (og transformeres opp til høyspenning), som så går videre til pluggkablene og pluggene.

Kondensatoren fungerer som et slags midlertidig "batteri" som lagrer opp den første store spennings-dannelsen i det stiftene begynner og åpne seg, og forhindrer skadelig gnist-dannelse mellom stiftene som da ellers ville kunne oppstå; men straks de går mot full åpning tar den ikke mot mer ladning, og sørger for at maks spenning går videre til pluggene.

P.S. FORTS NESTE NR!

LEIE AV KLUBBHUSET.

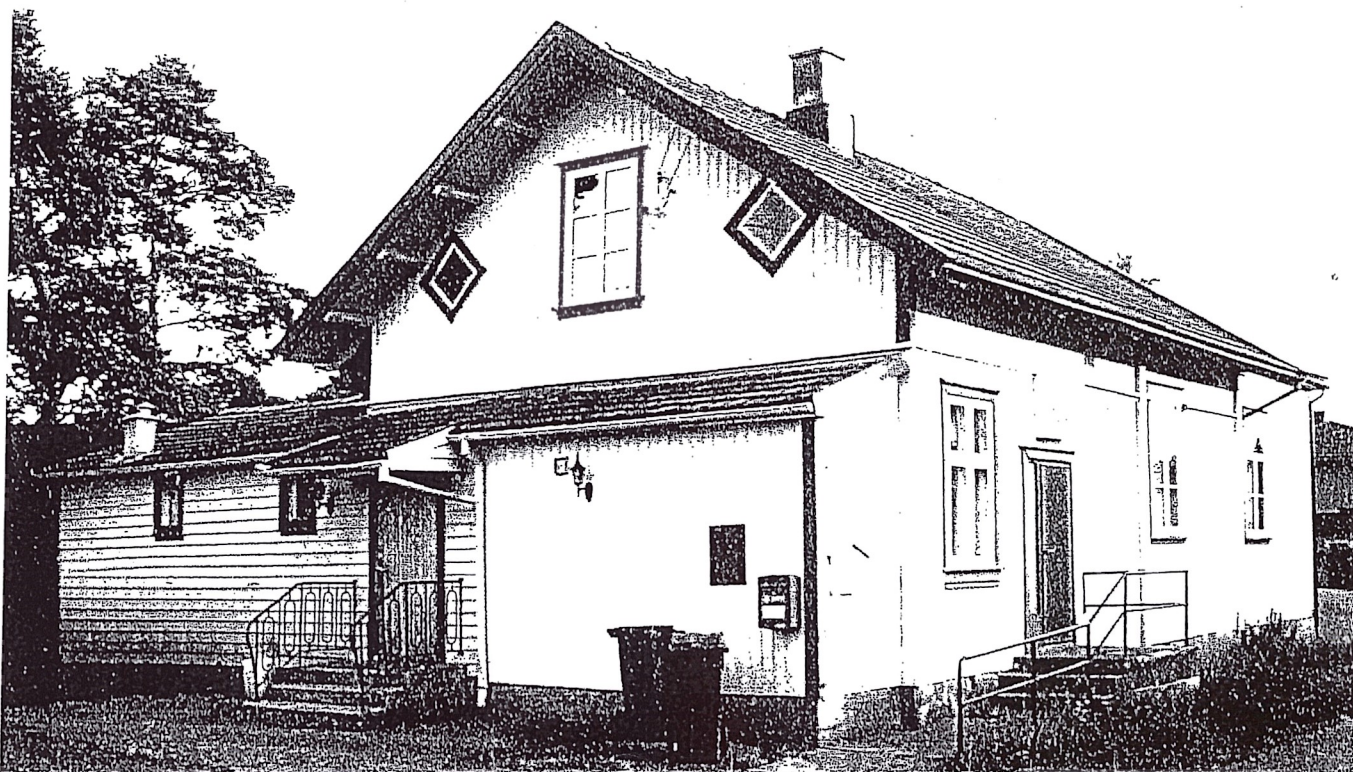
HVERDAG Kr 250,- pr gang.

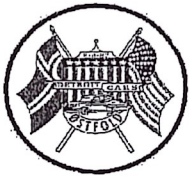
HELG (fra lørdag til søndag) Kr 1500,- m/vask.

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

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

Ring Bodil 69154176 eller 99550326.





OLD BOYS

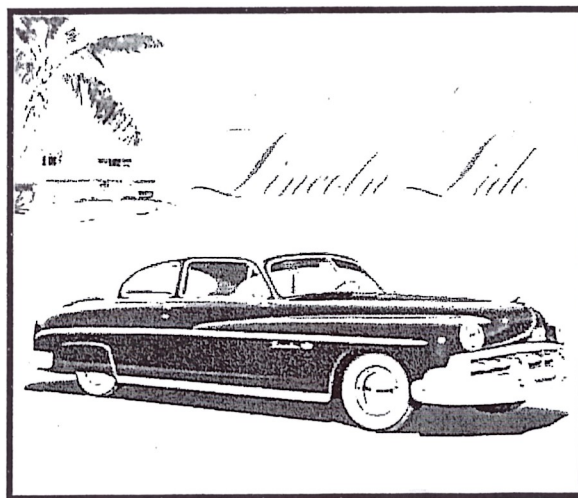
MØTE

"GUTTA" MED GRÅ STENK, UNGT SINN
OG BIL I "MINNE"
HOLDER MØTE HOS;
BIL GURU-OLE TRONDSSEN
STRAND GT. 7 I SANDESUND

DATO; 17/10 - TID; 19.00

HER FÅR VI NOE OG BITE I SAMT NOE ATTÅT.

DET BLIR MENGDER AV SOSIALT SAMVÆR-
BILPRAT-BLADER-BØKER-BILDER- OG
KANSKJE MODELL AV FAVORITT BILEN.

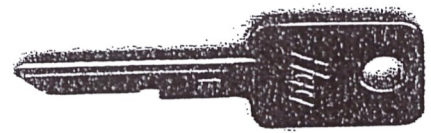
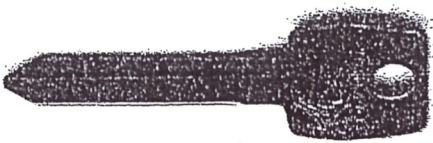
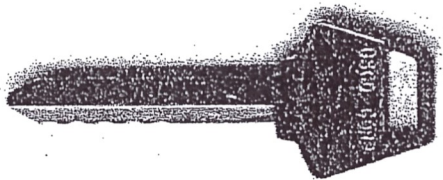
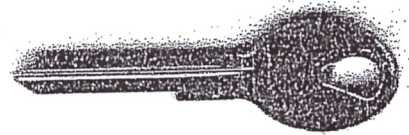
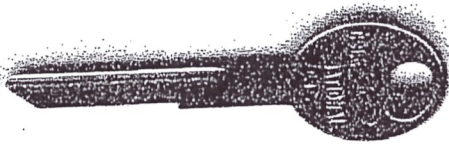
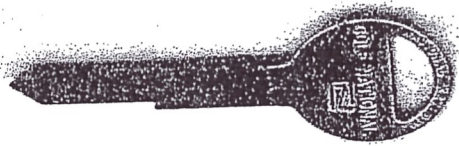


LÅSEMED

Har du problemer.

Med LÅS eller NØKKLER til bilen.

Da kan du ringe til Don i Skiptvet.





DC-BØRSSEN

Til salgs

1973 Lincoln i meget bra originalstand,
se amcar reportasje nr. 5 – 2004
Selges kr.98000.-

Kontakt Arild mob. 936 48 410 eller 69 16 67 03

Til salgs

Jag skal nå selge min Pontiac Catalina coupe 1965
En nydelig bil i god stand. Masse arbeid utført.
Hvis noen er interessert kan man se den på min hjemmeside:
<http://home.c2i.net/bethorsen>

Bjørn Erik Thorsen Bjørkeveien 1, 9800 VADSØ
Mobil: 905 52812, Priv: 789 52812, Jobb: 789 41763

Til salgs

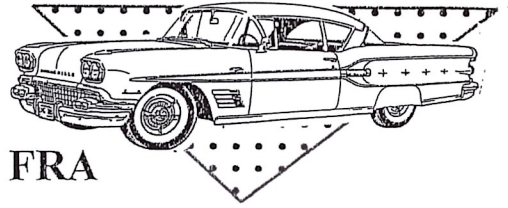
I live in Vancouver Canada, I am an owner of 78 mercury cougar in
mint condition, 130 000 original kilometres.
I wonder if anyone from your club would be interested in it.

pkkowalski@gmail.com

**VET DU NOE SOM SKAL SELGES,
KJØPES, BYTTES ELLER
GIS BORT? KONTAKT:
HENRIK 69144815 / 99550382
mrcamaro68@yahoo.no**



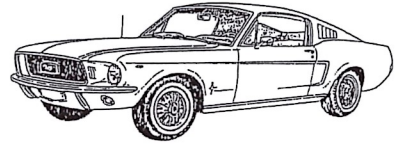
HOS AARNES FÅR DU:



-DET DU TRENGER AV SLITEDELER LEVERT FRA LAGER.

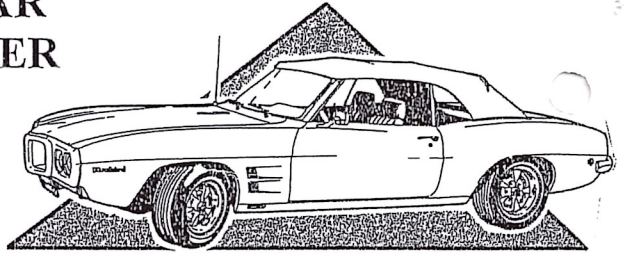
-DELER MED HØY KVALITET TIL RIKTIG PRIS.

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

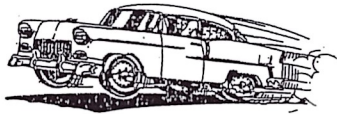


-SNAKKE MED EKSPEDITØRER SOM HAR INTERESSE FOR AMERIKANSK BIL OG ER TILSLUTTET AMCARMILJØET.

-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 = 3,7851
1 qt = ¼ gallon = 0,9461



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

RABATTAFTALER

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
Dekkmann	rabatt på dekk, polish og div.

VIS MEDLEMSKORTET UOPPFORDRET NÅR DU HANDLER

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
RATAVTREKKER	10	OLJEFILTERAVTREKKER	49	VACUM/BENSINTRYKK MÅLER	88
BITS-SETT	11	OLJEFILTERAVTREKKER	50	STRAMMEVERKTØY DRIVA. MANSJET	89
FJERKLEMMER	12	OLJEPLUGGNØKKEL SETT	51	DRIVAKSEL MANSJETT TANG	90
SLAGTREKKER	13	SVINGNINGSDEMPE AVTREKKER	52	DRIVLEDD AVTREKKER	91
STOR SYLINDER HONER	14	TROMMELAVTREKKER	53	OPPHENGSKULE PRESSE	92
STOR 3-BENT AVTREKKER	15	BREMSEFJÆR TANG	54	VINDUSVISKER ARM AVTAGER	93
STORE KOMBINASJONSNØKLER	16	TYNNPLATE NIBLER	55	VENTILFJÆRTANG "I BIL"	94
VENTILFJÆRTANG	17	10-VEIS KLIPS AVTAGER	56	ENDELEDD JUST. VERKTØY	95
MEKANISK OLJETRYKKMÅLER	18	KULELAGER PAKKER	57	EKSOSRØR MEISEL	96
CLUTCH-SENTRERINGSETT	19	DØRTREKKLIPS AVTAGER	58	BREMSEFJÆR VERKTØY	97
GJENGESETT I TOMMER	20	FRONTRUTELIST AVTAGER	59	EKSOSRØR EKSPANDER	98
STOR HAMMER	21	VINDUSSVEIV KLIPS AVTAGER	60	DRIVLEDDMANSJETT LÅSETANG	99
SLANGEKLEMMETANG	22	OLJEGIVER PIPE	61	TRYKKLUFTTANK M/UTSTYR	100
GJENGEFIL	23	VACUMBRYTER PIPE	62	VENTTILLÅS VERKTØY	101
STEMPELMANSJETT	24	OLJETRYKKGIVER PIPE	63	RØRKUTTER	102
2-BENT AVTREKKER	25	OKSYGENSENSOR PIPE	64	CALIPER STEMPEL VERKTØY	103
RØRFLENSERVERKTØY	26	LITEN MOMENTNØKKEL	65	LUFTNIPPEL TENNPLUGGHULL	104
BREMSEHONER	27	SIMMERING UTTREKKER	66	LÅSERING TANG	105
BRYTEGAFFEL	28	HOVEDPUMPELUFTSETT	67	FIKSERINGSVERKTØY	106
FETTPRESSE	29	HOVEDPUMPELUFTSETT	68	GLIDEHAMMER	107
3-BENT AVTREKKER STOR	30	MUTTER GRIPTANG LITEN	69	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	FJÆRKLEMME INNVEDIG	73	GIRKASSE PLUGGER	112
GRIPEKLO	35	SVINGHJUL-DREIER	74	RATT LÅSEPLATE VERKTØY	113
MAGNET GRIPER	36	BREMSEBØYER	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

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 gijanse@online.no
- Kasserer.** Kjell Ingar Olsen. Tlf - 69 15 03 64. mob 916 46 035
e-mail kiellingarolsen@c2i.net
- 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 Grønn. 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
Vedlikeholdskomite Tom Einar Karsensen
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

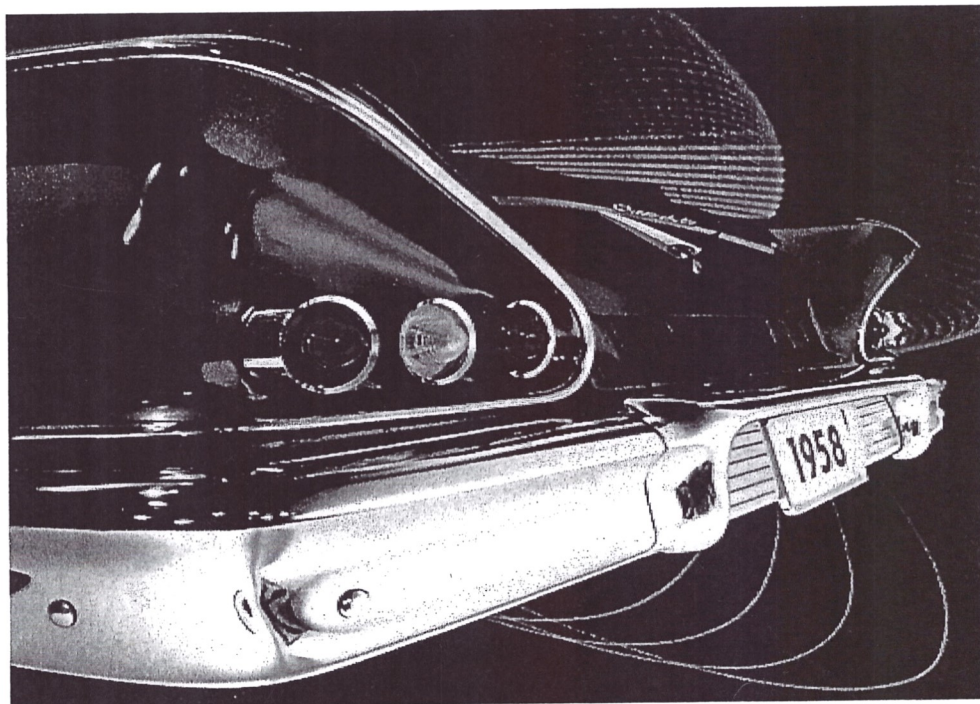
GERHARDT, PER
DALV. 99
1718 GREÅKER

B

Returadresse:
Detroit Cars
Edvard Strandsv. 46
1734 Hafslundsøy
Norge

THE REAR END

12. okt.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
14. okt.	Høstfest, Robin's på Årnes	Rod & Custom Owners Club	
17. okt.	Old Boys møte hos Ole Trondsen	Detroit Cars	Kl 19.00
17. okt.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.00
20. okt.	Aktivitetsekveld	Detroit Cars	Kl 18.30
31. okt.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
	Halloween Rock'n'roll, Folkets		
5. nov.	HusUddevalla	Rock'n'Roll West	
5. nov.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	Kl 11.00
9. nov.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
12. nov.	Østlandsforum Lillehammer	ACC Lillehammer	
14. nov.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.00
24. nov.	Aktivitetsekveld	Detroit Cars	Kl 18.30
3. des.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	Kl 11.00
5. des.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
14. des.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
19. des.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 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 26. okt.