

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. 03, Mar.
2006.**

ÅRETS

MEDARBEIDERE

I CRUZINEWS:

REDAKTØR

Jan Thomas Johansen
TLF 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

STOFFANSVARLIG NYE MEDLEMMER

Stein Tveter

KJØPT / SOLGT

Per Gerhardt

FORSIDE

Gjermund Jansen

MØTE REFERAT

Marita Frogner

FORMANN HAR Ordet

Stein Tveter

MØTEINNKALLELSE

Stein Tveter

TREFFREFERAT

Alle klubbens medlemmer

BAKSIDE

Per Gerhardt

FESTINNKALLELSE

Festkomiteen

DC-BØRSEN

Henrik Pedersen tlf 69 14 48 15 -
99 55 03 82

REDAKTØR

Hei nå er det nytt styre og nye muligheter. Vi skriver også måneden Mars og det er 1 måned igjen til påskecruisingen. Og hvem skal tro at vi drømmer om å kjøre nedcabbet når vi ser ut av vindu, i dag er det onsdag 1. mars og det snør og snør og det har det vist tenkt til å fortsette med, sier meteorologene.

En ting er jo at vi som voksne begynner å bli lei av å måke snø men når barnehagebarna blir lei av snøen også da har vi hatt mer enn hva som er normalt her vi bor, tror jeg..

Grethe



Medlemsmøte

Det inviteres til medlemsmøte på klubbhuset i Edv. Strandsvei 46

ONSDAG 8. MARS KL. 18.30

Agenda:

- Innkomne saker
- Påskecruising m/fest
- 1. mai forberedelser
- Wheels and Wings i Varberg
- Andre arrangement
- Bilder og info. til web siden
- Forslag til klubbtur / revy
- Eventuelt



Formannen har ordet

Først vil jeg få takke alle for den tilliten som jeg fikk ved valget. Det skal bli en noe uvant, men veldig interessant og spennende oppgave å komme fra en tildels "usynlig" del av styret til det å bli formann.

Nå er ikke dette med å være leder helt ukjent, selv om at det selvfølgelig er flere som har langt større erfaring enn meg på dette feltet. Først som grunnlegger og deretter 9 år som ildsjel og leder for Nordic 55-56 Mopar register har gitt en hel del erfaring som er bra og ha med seg videre.

Slik jeg kjenner de personene som er valgt inn i styret for 2006 er dette en veldig positiv, målbevisst og kreativ gjeng med mye pågangsmot. Det nye styrets første møte er avholdt og en del påbegynte oppgaver skal avsluttes, noe skal legges på is inntil videre og andre vil bli erstattet av mer nødvendige oppgaver og gjøremål. Påskecruising med påfølgende fest er under planlegging, Østfoldmønstringen likeså.

I forbindelse med festen etter påskecruisingen er vi avhengig av medlemmer stiller opp både som vakter og/eller som vil være behjelpelig med bevertning/rydding etterpå.

I år får vi anledning til å stille med 2 biler foran inngangspartiet på OBS lørdag 29/4 for å promotere for Østfoldmønstringen. Perioden 29/4 til 1/5 vil bli en meget aktiv langhelg for alle oss i Detroit Cars ettersom vi sikkert vil hente utstyret på Ise, samt å rigge til på OBS, kanskje allerede fra lørdag ettermiddag. Derfor er vi takknemlige for alle medlemmer som allerede nå kan sette av disse dagene for å hjelpe til under årets Østfoldmønstring. Det er veldig fint om vi får så mange frivillige som mulig både til festen etter påskecruisingen og til 1.mai, slik at vi slipper å ringe rundt og mase. Gi beskjed til en i styret.

Det er den innsatsen som vi gjør på dugnader både for vår egen klubb og for andre klubber som gjør at vi bl.a kan ha det klubbhuset som vi har, kjøpe det utstyret som er der etc.

Ellers utover i 2006 er det mange arrangementer som Detroit Cars vil ta del i. Vi har i tillegg til våre egne ting blitt forespurt om vi vil være med å arrangere Street Legal i Fredrikstad og det er under planlegging en mulig Amcar parade på Rudskogen i juni og/eller august.

Regner med at det er en del medlemmer som har ønsker og meninger vedrørende både det ene og det andre i klubben. Ta det gjerne opp med en av oss i styret slik at det kan bli tatt opp på en saklig måte enten på ett medlemsmøte eller i styret. Vi vil prøve å gjøre medlemsmøtene i sommerhalvåret mer spennende og innholdsrike, og det er kanskje ikke sikkert at alle vil bli avholdt på klubblokalet, samt at vi ser på muligheten til å arrangere en familietur eller to for medlemmene i løpet av sommeren.

Til dere som har vært bekymret for snøbrøytingen utenfor vårt klubblokale, er dette nå ordnet og avtalt med han som har brøytingen av Edv. Strandsv. Våre parkeringsplasser vil bli brøytet samtidig og for en symbolsk sum.

Stein-E

MEDLEMSMØTE 08 02 2006
Tilstede 32 medlemmer + 1 Junior

Egil ønsket velkommen.

Avisa - er på vei inn i data alderen, per informerte litt om avisa på nett og at avisa nå blir trykt på et trykkeri. Det er derfor nå veldig viktig å overholde deadline.

Vi sier opp service avtalen og vil spare kopimaskinen våres og utgifter til ny hvis den ryker. Ros til Per som har tatt jobben med å ordne dette.

1. mai - kioskvogner er bestilt fra Diplom Is.

Klubbhuset - forslag til plangruppe årsmøte 2005, Jan Thomas er kontakt person for planer om klubbhuset

Åpen post

Jan Erik opplyste om at Fredrikstad klubben og Haldens klubben har kjøpt seg nye/egne klubbhus

Egil kommenterte at Per og Gjermund fikk 3 hele sider i SA.

PAUSE FØR ÅRSMØTE

ÅRSMØTE

Ordstyrer Egil Bergby
Referent Grethe Nord Gerhardt

Årsberetningen ble opplest og det ble foreslått enkelte endringer.

Regnskap Vigdis gikk igjennom regnskapet.
Kommentarer: bra resultater i kiosken og bra resultat totalt
Godt regnskap godkjent.

VALG

Formann	Stein E. Tveter
Viseformann	Gjermund Jansen
Kasserer	Kjell Ingar Olsen
Hjelpesekretær	Marita Frogner
Styremedlem	Bodil Hansen Kjell Frogner
Varamedlem	Anette Jansen Egil Berby Egil Grønn Egil Nygaard
Revisor	Vigdis Schnell-Larsen
Valgkomité	Per Gerhardt Unni Blakkestad Nina Karlsen

Årsmøte heves.

Grethe

STYREMØTE 14.02.06

Det nye styret har hatt sitt første møte og når en ser sammensetningen må en vel kunne si at i år har vi ett styret med "tyngde".

Følgende var til stede: Stein, Kjell-Ingar, Bodil, Kjell, Egil N, Per, Egil B, Gjermund og Marita.

Kommentar til siste Cruzinews:

Den har blitt betraktelig bedre enn den gamle, skriftkvaliteten kan bli noe bedre. Men vi regner med at i løpet av en 3 - 4 avis-utgivelser vil alt være innkjørt og på plass.

Enighet om at avisen ikke bør legges ut på nettet før 14 dager etter at medlemmene har fått avisen i posten.

Det ble også snakket om mulighet for passordbeskyttelse i forhold til nettutgaven.

Kommentar til siste medlemsmøte:

Her ble det som vanlig litt kommentarer og flisespikking ang. årsrapporten, men vi fikk jo trimma magemusklene og satt latterdøra på gløtt.

Økonomiske bevegelser:

Økonomien er stabil.

Kjell-Ingar kom med et krav, og det er at når noen tar noe i fra lokalet, så SKAL det føres opp. Dette er viktig slik at varelager er ajour.

Rapport fra gruppene:

Ingen kommentar bortsett fra at "Gruppe Bodil" har det bra.

Klubbhus, eiendom, gjøremål, fremdrift:

Stein har snakket med en som er villig til å måke plassen, men det blir kun når Edv. Strandsvei blir måket.

Savner fortsatt bruksanvisning til projektor, Gjermund tar seg av dette og fikser en slik.

Vi må også få en som er ansvarlig til å rense filteret.

Evaluering av igangsatte saker:

Når det gjelder kloakken ble det enighet om å gå inn med roterende høytrykksdyse som renser opp. Skal også sjekke med kamera for å få en skikkelig status på opplegget.

Varmtvannstanken lekker og den bør repareres. Trenger også nytt avløp på kjøkkenet , og dette bør sees på. (Er billigere å ordne dette enn å gå til innkjøp av gassmasker, vil jeg tro).

Østlandsforumet:

Dette arrangeres den 10-12 november og er et treff hvor alle klubbene på Østlandet treffes.

I år er det vi som er vertskap og Egil B. undersøker om priser på hotell og overnattingsmuligheter.

Diverse:

Stein har fått spørsmål om vi kan stille med 2 biler den 29. april for å promotere 1. mai mønstringen. Skal stå ved inngangen til varehuset OBS.

Per har sendt søknad ang. 1. mai mønstringen.

Østfoldavisa vil gjerne ha med et tøfft bilde av en doning og skrive om påskecrusingen. Denne utgaven kommer ut uken før påske og blir en ideel reklamemulighet for klubben.

Vi vil også prøve å få litt dekning for dette i Sarpsborg i Dag og i Radio Sarpsborg.

Bil og Trafikk er interessert i 1. mai mønstringen og den årlige handikappkjøringen og vil gjerne skrive litt om dette.

Dato for hadikappkjøring ble satt til den 24. september. Det vil bli bevertning på lokalet etter kjøringen.

Har fått henvendelse fra Fredrikstad om å være med på Street Legal og vi takker ja til dette.

Per har sendt ut terminliste til Amcar. Han har også lagt ut det nye styret på nettet.

Når det gjelder lån av verktøy eller bøker kan dere henvende dere til Egil Nygård eller Egil Berby.

52 personer har deltatt i forskjellige dugnader og dette vil det bli en påskjønnelse for den 18. mars.

Marita D. Frogner

Detroit Cars Cinema

Detroit Cars innbyr til ny filmkveld Fredag 24-03-2006. Kl 20.00

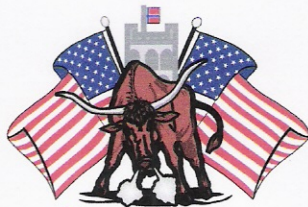
Vi vil igjen vise en klassisk bilfilm i fra 70 tallet.

Sett av denne kvelden og ta en tur på klubben for og nyte en god gammel film.

Dette er sosialt og det blir også mulighet for både noe og spise og drikke.



American Car Club



Tønsberg

Ønsker Alle Velkommen til

Swapmeet 2006

Lørdag 1 april & Søndag 2 April - Kl: 10 - 16.00

Sted: Messehall A, Tønsberg



Et Familie-Arrangement for store & små!

Cover Kr: 30,-

Barn under 12 år Gratis!



Leie av Standplass:

- 413 11 992

Kjøp?

Salg?

Deler eller annet?



Kommende Arrangement 2006:

1) 30/4 Cruising/Underholdning

Et Arr. av Vestfold AmCar Forum

2) 4-6 august - mer info senere

3) 23/9 Høstfest

Arrangører:

American Car Club Tønsberg

THE WILD BUNCH ROCK'N'ROLL CLUB PRESENTS



Little Neal
&
THE BLUE FLAMES



11 MARS

Red Hot Rock'n'Roll
Directly from Germany

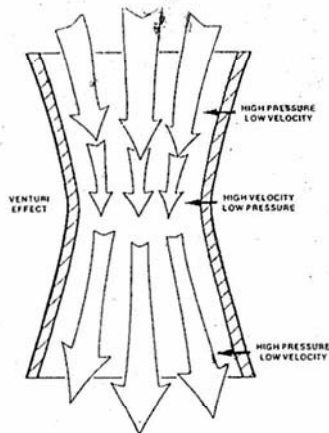
STANDS HELLCAT & CRUSIN RECORDS

Aldersgrense 18år, Inngang 150, Dørene åpner kl 20.00
Osloveien 151, Kambo utenfor Moss.

www.the-wildbunch.net



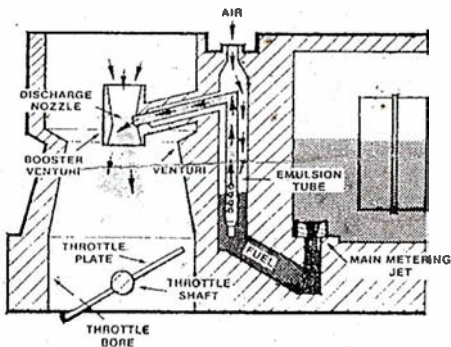
SLIK VIRKER FORGASSEREN



VENTURIEFFEKTEN
Trykket faller når rørdia-
meteren minker. Dette er
hovedprinsippet i alle for-
gassere

På slutten av 1700 tallet oppdaget en Italiensk vitenskaps mann at når luft strømmer gjennom et dobbel konet rør, (Smalner av på midten, for så å øke diameteren) så er trykket lavest og gjennomstrømningen høyst i den smaleste delen. Dette kalles venturi effekten etter navnet på denne vitenskapsmannen.

Da det senere ble aktuelt i forbindelsen med forbrennings- motorer å blande bensin med luft, viste det seg at det trykkfallet som oppstår i en venturi var ideelt til å trekke bensin ut i luftstrømmen. Dette er grunnprinsippet i alle forgassere. For at en luft/bensinblanding skal forbrenne effektivt må bensinen forstøves i minst mulige dråper. For å få til dette blir bensinen tilført en liten mengde luft, slik at den nesten skummer før den når venturien. Denne blandingen kalles en emulsjon (emulsjon er en blanding av stoffer som ikke er oppløst i hverandre).



Hovedkrets med venturi booster. Bildet viser hvordan bensinblanding blir suget ut av luftstrømmen.

For å øke effekten på venturien, er de fleste forgassere utstyrt med en booster. Dette er en mindre venturi som er plassert i hovedventurien (forgasserhalsen). Denne kan i mange tilfeller også være dobbel, for å ytterligere øke effekten. Dette er også en stor produksjonsmessig fordel, da man ved å forandre boosterene kan få til en mengde varianter uten å endre selve forgasseren.

HOVEDKRETS

Bensinen kommer inn i flottørkammeret gjennom en nåleventil. Denne regulerer sammen med flottøren bensinnivået i kammeret. Riktig nivå er meget kritisk for blandeforholdet da det avgjør hvor høyt bensinblandingen må løftes.

Bensin suges gjennom hoveddysene inn i et for- kammer, og blir emulert med luft fra presis- borede dyser montert på toppen av forgasseren (dette kan også på enkelte bli gjort før hoved- dysene). Disse blander også av en del av vakuum signalet fra venturien. Deretter blir blandingen suget ut i luftstrømmen gjennom venturien. Dette kalles hovedkretsen eller høyfartskretsen i forgasseren.

MEKANISK ÅPNING UTEN KOMPENSASJON

Enkelte, mindre forgassere (deriblandt Holley modell 4360 erstatningsforgassere) har lange boostere som er meget følsomme for endring i luftstrøm. Derfor er de ikke avhengig av kompensasjon, og kan åpnes mekanisk.

MEKANISK ÅPNING MED LUFTVENTIL

Carter, Rochester samt en del andre merker benytter seg av mekanisk åpning, men i stedet for dobbel aks. pumpe benytter disse seg av en luftventil som bremser gjennomstrømmingen av luft. Denne består av en plate som dekker oversiden av de bakre portene. Denne er enten fjærbelastet, har motvekt eller er bremset av manifold vakuum. Når luftstrømmen er lav virker denne som en choke. Vakuomet øker i portene og hovedkretsen startes. Ventilen åpnes helt av luftstrømmen når denne øker. Enkelte modeller bruker også trykkfallet under ventilen isteden for venturi.

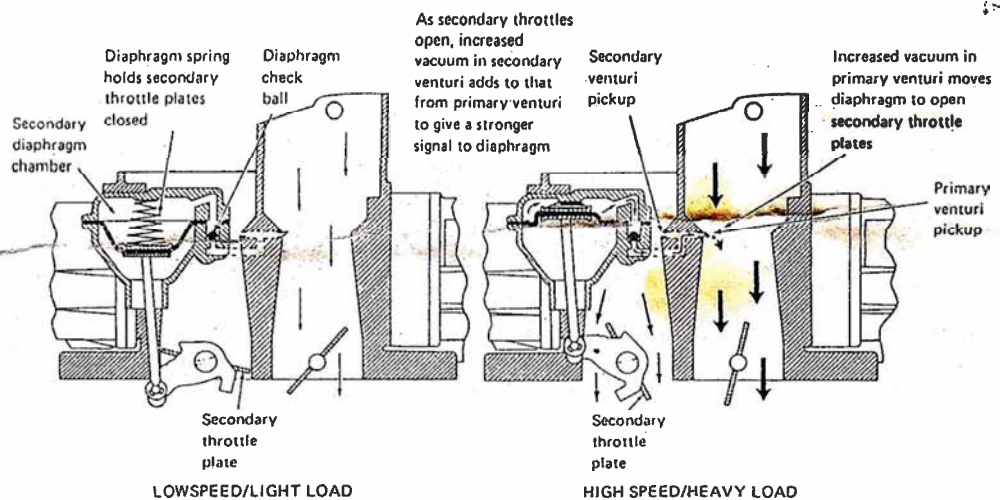
VIRKEMÅTE

I utgangspunktet fungerer sekundærsiden på samme måte som primær. Alle har en form for tomgangskrets, selv om det er kun på enkelte den er justerbar. Tomgangskrets er påkrevet for å holde portene aktive, samt for å få sirkulasjon på bensinen. Det finnes modeller med utskiftbare hoveddyser, mens noen har en plate med faste tomgangs/høyfartdyser. Noen har tilskuddsventil/powerstempel med nåler etc.

VAKUUMÅPNING

Dette er mye brukt på Holley erstatnings/high performance modeller. De åpner som navnet tilsier på vakuüm. Her er det snakk om venturivakuüm, som egentlig er det motsatte av manifold vakuüm da dette øker ettersom gasspjeldet åpnes.

En kanal går fra primærsiden til en fjærbelastet membran plassert på siden av forgasseren. Da vakuümet er så høyt at fjærtrykket overvinnnes trekkes denne til, og et stag som er festet til membranen begynner å åpne spjellet. Straks luftstrømmen i sekundærventuriene øker vil en kanal herfra også hjelpe til å åpne spjellet fortere. Hardere fjær i membranen vil gi senere åpningspunkt. Sekundærspjellene åpnes da mens luftgjennomstrømningen er høy, noe som gjør at hovedkretsen starter umiddelbart.



Vakuümåpning av sekundærside på Holley.

DOBBELPUMPER

Dobbelpumpere åpner sekundærspjellet med en link fra primærspjellet. De har en egen akslerasjonspumpe som gir et ekstra tilskudd ved åpning for å unngå dødpunkt i bensin-tilførsel før luftstrømmen er høy nok til å starte hovedkretsen. Disse er som regel race/trimningsforgassere fra Holley. Sekundærsiden kan åpnes mye raskere enn m/vakuüm. Det finnes også raceforgassere med felles aks.pumpe som mater både primær og sekundær. Disse kalles «centersqirters» og åpner tilnermet samtidig.

CHOKE

Innsuget på alle «gatemotorer» er oppvarmet av eksos for å hjelpe på fordampingen av bensinen. Dette gjør også at tettheten på luft/bensinblandingen blir mindre, og dermed behøves mindre bensin for å forbrenne. Når motoren er kald er også manifoldvakumet lavere. Derfor må venturivakumet forsterkes, og blandingen være fetere.

Choken består i en plate som dekker oversiden av venturiené (på 4 portsforgassere kun primærsiden), samt en anordning som øker turtallet på tomgang.

MANUELL-/AUTOMAT CHOKE

Tidligere modeller og «performance» erstatnings forgassere har ofte manuell choke. Dette er en populær løsning, da man alltid er sikker på at choken åpner fullstendig.

Ulempen er at det blir store, brå overganger mellom åpning og lukking, og man kan glemme å trykke inn chokewiren.

AUTOMATISK CHOKE

Automatchoke finnes i flere varianter. Felles for dem er at de har en bimetallsfjær som spennes ved lav temperatur, og åpner når denne blir oppvarmet. Denne er ofte justerbar. I tillegg har de en anordning som åpner choke- spjellét noe, slik at motoren får luft når den starter. Dette kan være et innvendig stempel, eller en utvendig vacuumklokke (Pull-off). Enkelte forgassere har sekundær pull-off som åpner luftventilen for ekstra lufttilskudd.

Oppvarmingen av bimetallsfjæren kan foregå på forskjellige måter:

****Eksternplassert bimetall** sitter montert i eller på eksoskanalen i innsuget med et stag opp til forgasseren. Denne gir rask og god oppvarming av bimetallet.

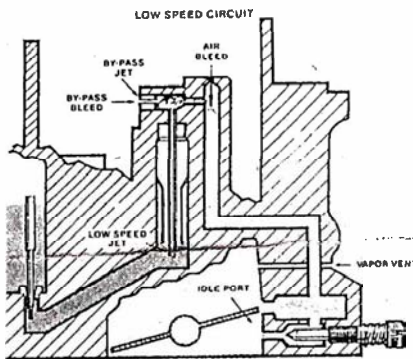
****Varmluft choke** har luftrør som går i fra forgasseren ned i eksoskanalen i innsuget. En vakuumkanal går i gjennom forgasseren og ned i innsuget. Denne trekker luft i fra luftfilterboksen ned i eksoskanalen og inn over bimetallsfjæren. Dette gir god oppvarming, og som regel justeringsmuligheter.

Ulempen med systemet er at rørene kan bli blokkert, og at man ofte er avhengig av et spesielt innsug.

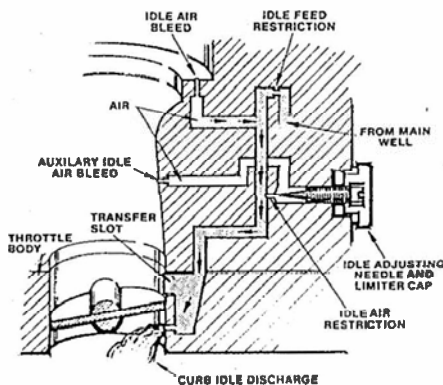
****Elektrisk choke** har samme virkemåte som varmluft, men oppvarmingen foregår med et elektrisk varmeelement i stedet for rør. Dette gir meget fleksible monteringsmuligheter. Ulempen er at choken vil kobles inn selv om motoren er varm. Enkelte nyere modeller har termisk sensor som kan bestemme om choken skal kobles inn eller ikke.

Automatisk choke krever noe tilsyn, men virker de riktig er det den beste løsningen både når det gjelder økonomi og miljø.

TOMGANG



Standard tomgang. Kun tilskudd til tomgangshullet under spjeldet er justerbart. Ved å skru CO skruen utover blir blandingen fetere.



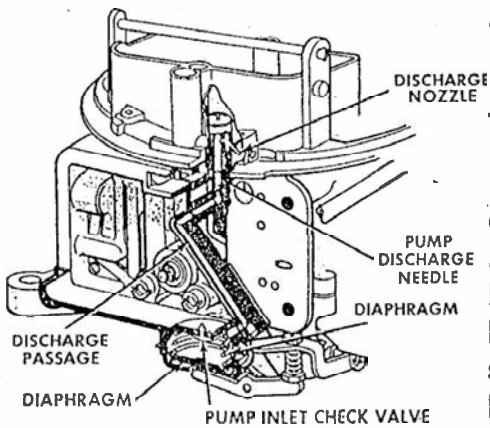
Reversert tomgang. Ved justere CO skruen ut vil blandingen bli tilført mer luft og således bli magrere.

Det er vanlig med to forskjellige tomgangs- system avhengig av hva forgasseren skal brukes til.

Standard tomgang finnes på eldre- eller high performance modeller uten eksoskrav. Kretsen blir normalt matet gjennom hoveddysene, men går direkte over i egne forkammer som går opp over bensinnivået. Kretsen virker som hovedkretsen, men i miniatyr. Bensinen blir tilmålt gjennom egne tomgangsdyser og emulert med luft fra egne luftdyser. Blandingene går som sagt over bensin nivået. På veien ned igjen deler kanalen seg i to. En kanal går til en spalte i fra gass spjeldet og oppover som kalles transfer slot. Denne er til for å sikre tilførsel ved overgangen fra tomgang og til luftstrømmen blir såpass høy at hovedkretsen startes. Denne fungerer derfor også som lavfartskrets ved kjøring med lav spjellvinkel. Tilførsel til denne er i utgangspunktet ikke justerbar. Den andre kanalen går via justeringsskruen (co skruen) til tomgangshullet under gasspjellet. Justeringsskruen regulerer mengden av emulsjon til dette (altså ikke blandingsforholdet!!)

Reversert tomgang kalles det andre systemet. Kanalene er i utgangspunktet like, men ved få endringer er tilskudd til tomgang og transfer slot lagt under ett. I tillegg er det boret en luftkanal ut i forgasserhalsen. Denne blir nå regulert av justeringsskruene, som i stedet tilfører ekstra luft til emulsjonen. Derfor blir blandingen magrere ved å justere skruene utover. Systemet kjennes igjen ved at skruene har plast- propper som begrenser graden av justering, samt piler som viser «lean» mot klokka. Det går å justere ytterligere ved å fjerne proppene, men vær obs på

at dette også vil påvirke tilskuddet til transfer slotten, noe som drastisk kan påvirke bensinøkonomien.

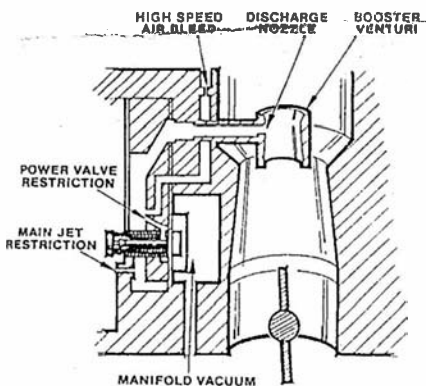


Aks.pumpe krets på Holley forgassere med membran-pumpe. Rochester og Carter benytter et innvendig stempel.

AKSLERASJONSPUMPE

Hvis en forgasser var ment til å fungere under en fast belastning og fart hadde det vært nok med tomgang eller høyfartskrets. Så lenge turtallet er stabilt eller økende vil gjennomstrømningen av luft gjennom venturien være høy nok til å suge bensin ut i luftstrømmen. Hvis derimot gasspjeldet plutselig blir åpnet synker manifoldvakuemet som skaper luftstrømmen til null. Dermed stanser også bensintilførselen. Det er her akslerasjonspumpen kommer inn i bildet. Den gir en liten sprut bensin inn i luftstrømmen straks spjeldet begynner å bevege seg, noe som øker turtallet slik at hovedkretsen startes. Enkelte mindre forgassere har lange venturiboostere som er uhyre følsomme for endringer. Disse behøver ikke akslerasjonspumpe. Pumpen består som regel i en utvendig membran eller et innvendig stempel.

TILSKUDDSKRETS



Tilskudd/hovedkrets i Holley. Ventilen sitter med membran siden i et vakuumkammer. Bensin går gjennom ventilen og via pvcr ut i hovedkretsen.

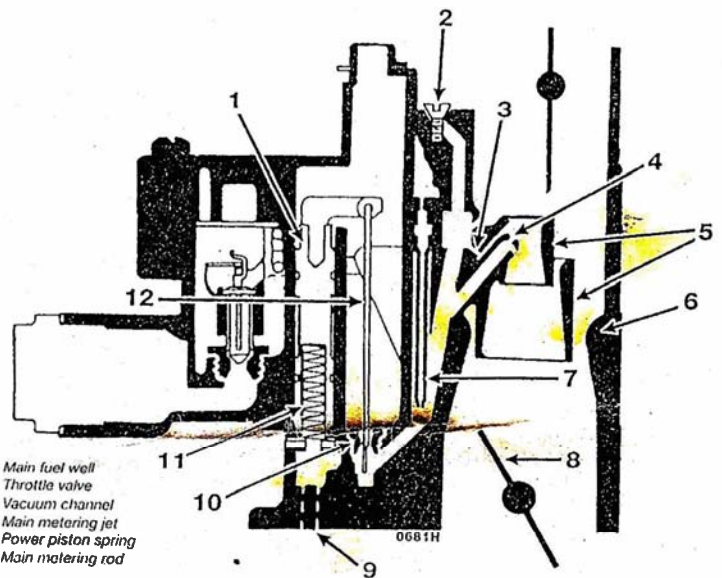
Under perioder med høy belastning som f.eks opp bratte bakker, tungt lastet eller ved full gass trenger motoren ekstra tilskudd over lengre tid. Akslerasjonspumpen har i slike tilfeller liten virkning, da denne kun gir bensin så lenge gasspjeldet er i bevegelse, og har normalt kortere durasjon enn spjeldet. Det behøves simpelthen en ekstra krets i forgasseren. Tilskuddskretsen i Holley, Ford og diverse andre består i en fjærbelastet membranventil, som åpner for 2 kanaler som kalles pvcr (power valve channel restriction). Det er disse, sammen med hoveddysene som utgjør det samlede dysearealet.

Tilskuddsventiler leveres med et gitt åpnings- punkt i vakuum (hg). De sitter montert med membransiden inn i et vakuumkammer med kanal rett ned i innsuget. Ved høyt manifoldvakuum (tomgang eller lav/moderat spjellyinkel) spennes fjæren og en konus stenger tilførselen til pvcr. Når spjeldet åpnes og manifoldvakumet synker til det punktet det overvinnes av fjærtrykket åpnes ventilen og bensinen strømmer inn i forkammerene (de samme som hovedkretsen). Hardere fjær gir tidligere åpning.

I forgassere som er beregnet på tunge biler med liten motor, og i økonomiforgassere sitter det oftest 2 trinns ventiler. Disse kan ved å åpne første trinnet tidlig (10 - 12,5hg), benytte mindre hoveddyser. Da disse ventilene har en begrenset

gjennomstrømning er de ikke anbefalt til trimmede motorer med pcvr diameter over 1,5mm (0,060 tommer).

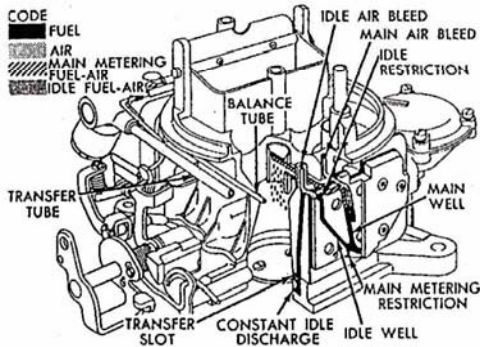
Carter, Rochester og en del andre har, i stedet for en tilskuddsventil et powerstempel med påmonterte nåler. Disse stikker ned i hoved- dysene som sitter montert i bunnen av flottør-kammeret. Stempelet er fjærbelastet, og på samme måte som ved tilskuddsventiler blir dette tilført vakuum som trekker stempelet ned. Nålene har varierende diameter og/eller er koniske. Når vakuumet synker overvinnes dette av fjærtrykket, og nålene trekkes ut av dysene.



3.11 Typical main metering circuit (early Quadrajet)

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1 Power piston | 7 Main fuel well |
| 2 Air bleed adjustment screw | 8 Throttle valve |
| 3 Main well air bleeds | 9 Vacuum channel |
| 4 Main discharge nozzle | 10 Main metering jet |
| 5 Boost venturi | 11 Power piston spring |
| 6 Main venturi | 12 Main metering rod |

Tilskudd/hovedkrets på Rochester Quadrajet(Carter benytter samme prinsipp). Nålene (12) har varierende diameter. Ved høyt manifold vakuum trekkes powerstempelet (1) og dermed nålene ned i dysene(10). Når spjedit åpner og vakuumet synker overvinnes dette av fjæren(11), og nålene blir løftet opp til den mindre diameteren kommer opp i dysene.



Sekundærsiden på Holley 4160/4175 med fast dyseplate. Denne har både hoved- og tomgangsdyser.

SEKUNDÆRSIDEN

Mens de fleste amerikanske 2-ports forgassere til V8 motorer fungerer som 2 paralelle 1-portere, er dette ikke tilfelle på 2 port til mindre motorer, samt til 4 portere. For å øke effektiviteten i venturiene ved vanlig kjøring er åpningen av sekundærsiden gjort progressiv (dvs i 2 trinn).

Når disse begynner å åpne, må det kompenseres for vakuumfallet.

Måten dette er gjort på er følgende:

- **Avhengig av trykkfall i venturi (vakuumåpning)
- **Mekanisk åpning med aks. pumpe (dobbelpumper)
- **Mekanisk åpning uten aks.pumpe
- **Mekanisk åpning åpning med luftventil

VI TAKKER VÅRE STØTTESPILLERE...



Skjeberg Service Senter

1745 Skjeberg

Nye servicetilbud til våre kunder!
Vask bilen selv i det nye vaskeanlegget.
Utleie av tilhengere.

Ta kontakt for pristilbud!

Kommisjonær for: **NORSK TIPPING & RIKSTOTO**

Åpent alle dager til kl. 22.00

Telefon 69 16 87 00 - Telefax 69 16 85 70



ALT i glass
Isolerglass
Speil
m.m.

TEO-GLASS



FRONTRUTER
Rep. av
steinsprut
Polering

Innehaver:
Terje Olsen

Hasliveien 9. 1746 Skjeberg

Tlf.: 69 16 80 65

Mob: 909 44 635

Listerud

tradisjon i farver

Edwardsens Vognmannsforretning

Etablert 1896

Brevikveien 33
1711 Sarpsborg
Telefon 69 14 30 07
Mobiltlf. 952 83 138

Stykkgodstransport Oslo - Østfold

Per Gerhardt

SERVICE-MANAGER

USA Import Av Bil & Deler
Rep & Overhaling av Motor-
Automatgear-Servopumper-
Styresnekker Osv.
Aircondition service.



Produksjonsveien 3,
1618 Fredrikstad
Norway

Phone: 69 34 83 35
Fax: 69 39 25 04
Mob: 917 77 514
Email: marc57@online.no



Holm's INNREDNING

Hoysandveien 4
1747 SKJEBERG
Tlf. 69 16 86 23
Fax: 69 16 86 20



CI Service

CI Distribusjon Scandinavia AS

Strykerveien 2
N-1658 Torp
Norway

Pb 93
N-1650 Sellebakk
Norway

Sales office: +47 815 33 444

Fax: +47 69 36 08 10

Web: www.ciservice.no

AARNES

AMERIKANSKE BILDELER

Åpningstider:	
Mandag - Fredag	08.00 - 17.00
Lørdag	09.00 - 13.00

Postboks 14, 1740 Buskerudveien

SERVICEDELER

LUFTFILTER

OLJEFILTER

BENSINFILTER

DIESEL FILTER

ALLE TYPER OLJE

Norges største delerlager til
Amerikanske biler utvitt av
slitedeler på lager.
Ukjente lysendringer
og aksendringer.

RING MAIL/FAX OSS FOR TILBUD.

Vi har alt på lager for EU-godkjenning av din bil

ORDRE TLF: 69 97 19 00 ORDRE FAX: 69 97 19 01

www-aarnes.no

ØSTFOLDHALLEN CATERING A.S



Anita Authen
Premier



E-mail: anita.authen@dek.no
Web: www.norskval.no

B

Returadresse:
Detroit Cars
Edvard Strandsv. 46
1734 Hafslundsøy
Norge

THE REAR END

8. mar.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30	1830
11. mar.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	Kl 11,00	1100
14. mar.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,00	1800
23. mar.	Aktivitetsekveld	Detroit Cars	Kl 18,30	1830
24. mar.	Film kveld på lokalet	Detroit Cars	Kl 20,00	2000
25. mar.	Dugnads fest klubblokalet	Detroit Cars	Kl 19,00	
1-	2. apr. Swap Meet, Messehall A, Tønsberg	ACC Tønsberg	Kl 10,00	
	3. apr. Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30	1830
8-	9. apr. Motorshow 2006, Østfoldhallen	USCEC Fredrikstad		
	12. apr. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30	1830
	14. apr. Påskecruising	Detroit Cars	Kl 15,00	1500



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

Deadline neste klubbavis tirsdag 28.3-2006