

Cruzinews

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb



Detroit Cars



Etb, 08-09-1982



1949 LINCOLN 9EL CLUB COUPE 2D
EIER
OLE TRONDSEN

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



Member of:



NR. 11, Des.
2012.

**ÅRETS MEDARBEIDERE
I CRUZINEWS**

REDAKTØR

Grethe Nord Gerhardt

JOURNALISTER

Alle klubbens medlemmer

FORSIDE

Gjermund Jansen

BAKSIDE

Per Gerhardt

NYE MEDLEMMER

KJØPT / SOLGT

MØTEREFERATER

Marita Dahl

FORMANN HAR ORDET

Egil Berby

MØTEINNKALLELSE

Egil Berby

TREFFREFERAT

Alle klubbens medlemmer

NYE MEDL/ NYE BILER

KARTOTEK

Kjell Ingar Olsen

REDAKTØRENS SIDE

Hei alle sammen, endelig desember. Og heldige meg er ferdig med alle julebord for i år, nå er det bare kosen igjen.

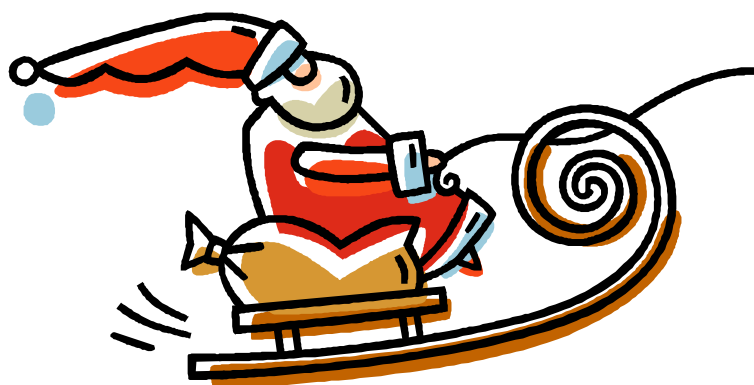
Kos og kos blir en del trim da innen nisser og ting og tang er på plass men DA er det kos.

Det er jo også en tid da vi er mye inne så til dere som har hatt en aktiv vår, sommer og høst, kom med innlegg til avisa. Bilder og referater fra treff mottas med glede og takk, alltid hyggelig å fylle avisen med stoff.

Send innlegg til 89chevy@online.no



Grethe



MEDLEMSMØTE

Invitasjon til møte

Sted; Detroit cars klubbhus



Dato; 12. desember

Ca kl 18.30

AGENDA;

Julebordet – synspunkter

Nabo samtale om støy v/klubblokalet

Nominasjonslister

Prestisje kjøring i mai 2013

Websiden er den ok?

D.C. folder under arbeid

Julemesse ta med ting og tang

Spørsmål - eventuelt

Detroit News

Nå nærmer julen seg med raske skritt og vi går inn i vårt 31 driftsår. Vårt tradisjonelle julebord er avholdt med mange deltagere. Det gikk bra, men det er alltid rom for bedringer. Detalj puss, akkurat som på bilen vår.

Vi har vært i dialog med vår nabo om tilstedeværelse når det er fest. En god samtale er alltid bedre enn å overse problemet. Mer om dette på møtet.

Vi får besøk av vår "julevenn", Stein Berg, fra verktøyspesialisten som har med seg kvalitetsverktøy.

Nominasjonslistene skal inn, tenk deg om og fyll inn navn du tror kan - vil eller ønsker seg inn i styret, eller vil bli sittende.

En annen sak er at nå vet vi når klubbhuset ble byggen første gang. En artikkel fra Varteig historielag om skolene på Øya. "Vårt" skolebygg ble reist i 1893 og het "Smaaskolen paa Hougen". Ifølge historielaget har det senere tjent som bedehus og musikk hus, og er i dag lokale for en mc-klubb. En får håpe at historielaget er mer nøyaktig med historiene i fremtiden. Motor er nok ikke deres sterke side, men at det putrer og går likevel, det hadde de fått med seg.

Juniorenes juleverksted ble arrangert 28. november, 14 juniorer deltok fra ca 1 år og til 11 år. Det ble klippet limt, malt og sprayet. Flere kreasjoner ble skapt den kvelden. Store og små koste seg med kakekæller og julebrus. Det vil nok skje noe på nyåret også.

Prestisjekjøring i Mai 2013. detaljer er ikke helt klare i skrivende stund, men kanskje mer på møtet. Det skal kjøres fra Quality Hotell til festningen i Halden. Et samarbeid med klubben i Halden.

På grunn av en "teknisk glipp" ble gammel kontingent på kr 400,- skrevet ut. Resultatet blir at økningen på kr 25,- ikke kommer før i 2014. Medlemmer får ta det som en "julepresang" og heller være litt rause når vi lodder ut noe.

Til slutt ønsker styret i D.C alle medlemmer God Jul.

EgBe

MEDLEMSMØTE 14. NOVEMBER 2012

Tilstede: 31 seniorer og 2 juniorer.

Julemesse 15. desember

I år vil vi prøve oss på julemesse. Det vil på en måte bli en innendørs "swap-meet" hvor du kan ta med deg ting du vil selge. Sosialt samvær før jul og møt gjerne opp i nisselue.



Støyproblemer

Vi har fått klage fra en nabo om støy og det må vi få gjort noe med. I første omgang vil vi sette inn en pumpe i hoveddøra slik at den går automatisk igjen hver gang den blir åpnet. I tillegg må vi tenke litt når vi har fester og ikke være for mye utendørs å lage støy og uro slik at vi kan unngå naboklager.

Ny webside

Vi har fått ny webside og den heter detroitcars.no. Samme passord som før.

Kjøp/salg/gi bort

Har du noe du vil selge, kjøpe eller gi bort kan du sende en mail til vår redaktør Grethe G. og hun vil formidle det i avisa vår.

Cars on the farm

Kjell-Ingar måtte rydde opp i regnskapet og tar hovedansvar for regnskapet framover.

Alle vaktordninger, inkludert kiosken vil fra neste år bli satt bort og det betyr at vi nå kan hygge og kose oss alle sammen uten å bidra med vakter.

Østlandsforum

Ble arrangert i Sandefjord i år og det var 23 klubber representert.

Avsluttet møtekvelden med å se på film.



Marita

STYREMØTE 20. NOVEMBER 2012

Tilstede: Joakim, Egil N., Kjell-Ingar, Ronny, Bjørn, Egil B., Inger-Lisbeth, Flemming, Grethe, Per, Grethe, Andreas, Marita.

Ikke tilstede: Pål.

Siste medlemsmøte

Egil hadde en taletid på ca. 20 minutter deretter tok vi en pause før vi visste "siste natt med gjengen". Passe lengde på et medlemsmøte.

Kontingenten

På grunn av en teknsisk svikt vil det ikke bli økning i 2013, men fra 2014 vil den øke med kr. 25,- pr. år.

HC-kjøringen

Her fikk vi avslag i år fordi vi var for sent ute med søknaden. Skulle vært søkt i forkant samtidig som de forlanger at kvittering skal fremlegges. Forvirret??? JA.

Websiden

**Per jobber med saken og husk at den nye adressa nå er
Detroitcars.no
Må skrives i adresselinja.**

Støytiltak

Volumkontrollen må holdes nede på grunn av klage fra nabo. Er det mulig å evt. sette opp en støymur?

Egil B og Egil N tar tak i dette og tar en seriøs prat med naboen som klager og hører hva han mener vi kan gjøre for å få redusert støynivået.

Infobrosjyre

Bjørn og Egil B. tar på seg ansvaret for å prøve å lage en informasjonsbrochure om klubben vår. Den kan deles ut ved treff og lignende.

Marita



**DETROIT CARS ØNSKER ALLE
MEDLEMMER
EN RIKTIG GOD JUL OG
ET GODT NYTTÅR.**



JULEMESSE!



Vi tar i bruk vårt fine lokale til nok en aktivitet.

Alle har et eller annet som de ikke behøver – legg det for salg – du beholder selv inntekten.

Vi stiller lokalet til disposisjon.

Lørdag 15. desember

(vi har bord og stoler)

Frammøte med ting og tang mellom 10 og 11 for selgere.

Vi åpner «offisielt» kl 12.00.

Kjøkkenet er åpent med diverse til å spise/drikke.

Alle er velkomne.

Lurer du på noe ring 90041576/93041258.





TIL SÆLGS PÅ JULEMESSA!

Diverse snurrepipperier, ting og tang fra nisselåven.

Hjemmestrikkede saker sokker/sjerf/halser/pulsvanter/mm.

Laget med omhu.

2 stk farge TV, 28" i orden, selges kr 10,- pr stk.

Liten barne sykkel gi bud, fra kr 20,-





OLD BOYS

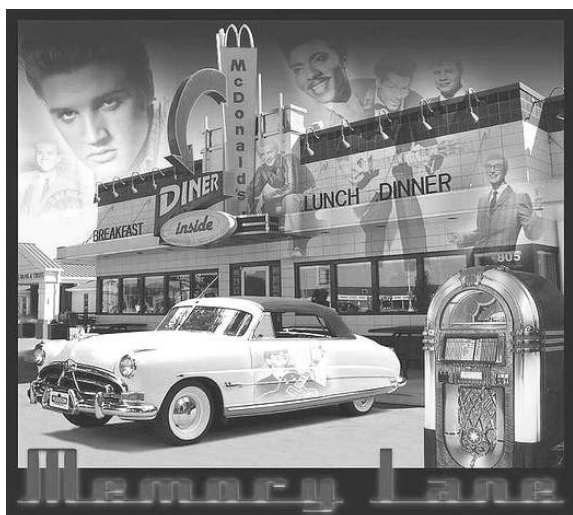
MØTE

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

DATO; 17/12 - 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.**



Juleverksted 28.11.2012

Denne gangen var det 14 juniorer som kom, og de lagde lykter, julekuler og godteglass.

Etterpå var det kos med kakemenn og julebrus.

Neste treff for juniorer blir i januar. Flere bilder ligger på nettsiden.







Det har gått to år siden vi sist var i Danmark på Viking Run. Det noe annerledes treffet enn det vi er vant med i Norge og Sverige, men for oss betyr denne helgen også mye sosialt samvær utenom selve biltreffet.

I år uten egen bil for min del, men med gode kamerater får jeg vært rundt på treff allikevel. Steinar Johansen i sin 68 Mustang hadde med seg Martin Karlsen og Terje Hæren i sin 67 Dart med meg som passasjer.. Ulf Amundsen hadde ikke mulighet til å slå følge med oss fra morgenen av, men lovte å komme senere nedover.



Vi kjørte av gårde torsdag 2.august Kl 08.00, og etter ca 7 timer på veien kommer vi frem til Ejby, ca 23Km fra Roskildetreffet. Her bor vår venn Tim Larsen, og vi ble som ventet meget godt mottatt.

Som vanlig hadde Tim forberedt seg godt, og kjøleskapet var fylt rikelig opp med dansk øl, så da var ikke valget vanskeligere en at den første boksen ble sprettet umiddelbart. Været var deilig og vi satt oss godt til rette ute i solen.

Tim hadde planlagt en kulinarisk aften med mye god mat og drikke, og hadde i den anledning fått besøk av en venn med gode kokkekunskaper.

Nå vet jo vi fra før at Tim selv er meget god med grillen, så med hjelp av enda en danske måtte dette bli usedvanlig bra!

Snart ble vi servert den møreste biffen du kan tenke deg, med fantastisk tilbehør, og hjemmelaget Dansk terte til dessert



Utover kvelden dukket også Ulf og hans frue Hilde opp. De rakk ikke maten, men fikk smake på godvarene fra kjøleskapet.

Høy stemning i huset til et godt stykke utover sommernatten.

Fredagen våknet vi til sol og skyfri himmel, og Tim hadde lagt opp til en lang kjøretur mot de flotte strendene på Nord-Sjælland. Han hadde funnet frem til små veier som slynget seg mellom Danske bøskeskoger og flate åkere. Første stopp var hos en venn av Tim som hadde en pen samling gamle biler. Det finnes en del biler i Danmark, men ikke mange å se på veiene.



Veien gikk så videre gjennom landskapet videre nordover til en strand hvor vi tok en liten pause, og enkelte av oss fikk litt saltvann mellom tærne.



På veien tilbake stoppet vi i Holbæk, som er den nærmeste byen til Tims hjem.

Her ble det litt handling av vin og øl med tanke på hjemturen søndag. Viktig å fylle opp når man først er utenfor "avgiftslandets" grenser.

Senere på kvelden var planen å reise ut på treffplassen for å se seg litt om og, høre på en av de mange konsertene som er på dette treffet.



Men først var det tilbake til Tim, hvor han vartet opp med "hjemmelaget" spareribs og dertil egnet tilbehør.

Vi bestilte maxitaxi og dro til Roskilde for å sjekke stemningen på treffet.

Det spesielle her er at alt foregår inne på et inngjerdet område. Her kan du spise, danse, gå på tivoli, ta med deg barna på sirkus, sjekke effekten på bakhjulene på bilen din, kjøre innom burneplassen og røklegge store deler av området, kjøre cruisingrunde, handle bilrelaterte varer, ja kort sagt det meste av tenkbare aktiviteter i løpet av helgen.

Lørdag morgen var vi igjen på plass i Roskilde, og ca 1600 biler var fordelt utover den enorme plassen.



Vi brukte dagen til bil-skue samt å se litt i "handlegaten". Siden mye av cruisingerunden er inne på treffplassen passer det fint å plassere campingstolen og bare nyte utsikten.



På lørdagskvelden var det igjen klart for en fest, og da tok vi plass i det store stolpehuset for å høre på kveldens band, **Eva Eastwood & the Major Keys** fra Sverige og spiller Rockabilly, Country Rock'n Roll and Teenbeat.

The Vibrants, de kommer faktisk fra Spania og spiller: Instrumental / Surfmusic and Rock'n Roll classics fra 50 og 60tallet.

The Lonesome Tears fra Sverige og spiller Buddy Holly favorites and Rock'n Roll hits fra 50 og 60tallet.

Så var det blitt søndag og tid for hjemreise, Vi tok farvel med vår gode venn Tim, og satte kursen mot Norge. Også denne gang gjennom Sveige i et forrykende regnvær. Vel hjemme igjen med bare gode minner fra en fantastisk helg, og nå er det bare å vente to år til neste Viking Run i Roskilde.

Henrik P.

HUMOR

- Hvor lang tid brukte sønnen din på sertifikatet?
- Åh, en, to, tre...
- Måneder?
- Nei, biler.



En dag kom en flott amerikansk sportsbil glidende inn på en bensinstasjon et sted i Setesdalen. I det samme kom en av bygdas eldre innbyggere kjørende for å fylle bensin på mopeden sin. Mannen i sportsbilen fekk full tank og raste av gårde. Da han hadde komt opp i 100 km/t oppdaget han en liten prikk i speilet. Prikken vart større og større heilt til gamlingen på mopeden rasa forbi. Mannen i sportsbilen vart irritert, sette klampen i bann og susa forbi mopeden. Like etter vart han forbikjørt av gamlingen igjen. Da kjørte mannen opp på sida av mopeden, rulla ned vinduet og spurte hvor fort mopeden gikk.

- Den gikk ikke mer enn 40 Km/t før jeg fikk bukseselen klemmt fast i døren din, svarte gubben.



- Hvor ble du påkjørt?
- Rett framfor bilen.

Tid er penger derfor sparer jeg på klokker.

Amerikanska bilindustrin:

Hos biltillverkarna sitter mängder av män med räknestickor, fickkalkylatorer och datamaskiner. Och de har alla samma uppgift: att göra bilarna mindre.

Det är ett ämne som Chrysler numera är ganska insatta i nu. K-bilarna var ju förhållandevis små utvändigt, men ändå hyggligt rymliga inuti.

General Motors har nu också presenterat sina J-bilar. De utgör tredje fasen av krympningar. De är naturligtvis framhjulsdrevna. Praktiskt taget alla nya bilar är utrustade med en fyrcylindrig motor och storleken i kubik är i genomsnitt 1.800. För GM började J-bilen som en spritig variant från Chevrolet men efter hand som arbetet fortskred fann man sådana möjligheter att projektet utvecklades till att omfatta företagets alla fem divisioner. Det innebär alltså att J-bilarna finns att köpa som Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick och Cadillac.

J-bilarna är världsbilar. De ska dels möta den japanska anstormningen, men också erövra viktiga marknadsandelar ute i världen. Så är det åtminstone tänkt.

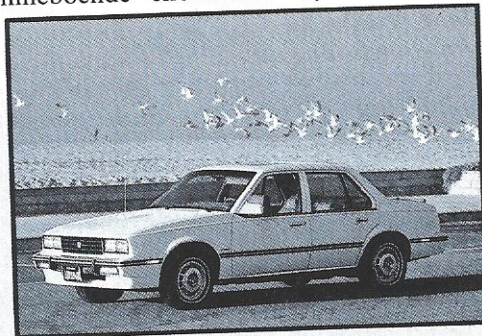
J-bilarna är bara början för vad man hoppas vara en ny era för General Motors. Fram till 1985 ska 200 miljarder kronor ha investerats för en förnyelse av hela produktprogrammet.

De nya J-bilarna presenterades nästan på dagen samtidigt som det kom nyheter från Japan: good news denna gång. Den japanska regeringen beordrade de japanska biltillverkarna att på "frivillig väg" begränsa exporten till USA.

Sådan hjälp behövs sannerligen. Inte bara för Chrysler, utan också för Ford. När 1980 års dystra resultat för den amerikanska bilindustrin stod klart visade det sig med skrämmande tydlighet att det inte var Chrysler, utan Ford, som var den stora förloraren. Försäljningen hade gått ner med 30 procent, en otrevligt hög siffra för ett så stort företag, som dessutom gått med vinst varje år sedan kriget.

1980 förlorade Ford 15 miljarder kronor! Chrysler gick back elva. Och till och med GM hade 1980 ett uselt år. Förlusten uppgick till 500 miljoner kronor — och det var första gången sedan 1921 som General Motors inte fick affärerna att gå ihop!

Men GM:s tillfälliga förluster är, just det, tillfälliga. Koncernen har en sådan inneboende ekonomisk styrka att den

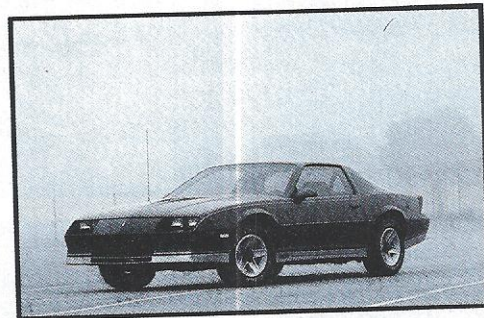


Cadillac Cimarron, 1982

utan problem kommer att klara den nuvarande ekonomiska krisen.

Det tycks dock gå utför med Ford. Ledningen verkar ha svårt att göra de nedskärningar bland personalen som nu är nödvändiga — främst för att få loss de många miljoner som behövs för det kommande omdaningsprogrammet. Ford är av dunkla anledningar fast övertygat om att bättre tider står för dörren, i hela världen.

Under hela 70-talet har deras lönsam-



Chevrolet Camaro, 1982

het sjunkit i USA. Det har dock inte märkts så mycket. Ford har nämligen mycket lönsamma dotterföretag i Europa, i England, men framför allt i Tyskland. Men 1980 innebar också för de europeiska delarna av Ford ett bakslag. Och bakslagen fortsatte under -81 och -82. Det är japanernas framfart som oroar, både i England och Tyskland.

Ett av Fords största problem är de höga fasta kostnaderna. De är i stort sett resultat av gamla policybeslut och innebär att man har ledig kapacitet för efterfrågetopp. Men sådana är det dåligt om numera. Och denna reserv kostar egentligen bara pengar.

Fords stora förluster på sistone har skadat företaget mycket svårt. Och det är möjligt att de helt eller delvis förstör kommande investeringar. Under de närmaste åren — fram till 1987 — är det meningen att Ford ska satsa 140 miljarder kronor för att få fram en helt ny generation av bensinsnåla bilar. Och det är något som verkligen är dags, eftersom Ford i Nordamerika ligger klart sist bland de tre stora i denna utveckling.

Den amerikanska bilkrisen bottnar i oljekrisen, den japanska importen och de allmänt dåliga tiderna.

Men man kan också se det så här: på grund av industriledarnas oförmåga att förstå efterfrågan på mindre bilar, samt regeringens virriga hållning i oljesäkerhets- och miljöfrågor står nu miljoner människor inför risken att förlora sina arbeten.

Var det rent av bättre förr? När sädesfälten vajade i Mellanvästern och en Chevrolet Bel Air med Turbo-Fire-motor snörvlade i sig dryga två liter milen?

På den tiden då allt annat än en V8-motor i en bil verkade synnerligen suspekt

terligt nära att försättas i konkurs. Båda gångerna räddades man av stora lån, både lång- och kortfristiga. Lånen blev verklig het sedan Lee Iacocca satte ihop förslag för hur finansieringen skulle skötas och var sparåtgärderna skulle sättas in inom företaget.

Chryslers kris berodde på de egna återförsäljarna. De vägrade helt enkelt att beställa fler bilar. Lagren var redan packade. Chrysler fick avstå från att producera 15.000 bilar under årets sista månad. I pengar innebar det att man hade 500 miljoner kronor mindre än beräknat när det nya året trädde in.

Bland de många skäl varför Chrysler fortsatte att glida utför är bland annat bilköparnas ovillighet att lägga sina pengar på ett märke som ser ut att försvinna från marknaden. Det gjorde att den vidare försäljningen för K-cars föll till hälften.

Visserligen steg försäljningen något under 1980 års sista dagar, men ingen var nöjd inom Chrysler. Det sista kvartalet hade företagsledningen kalkylerat med vinst, istället blev förlusten lite drygt 200 miljoner kronor.

Det räddningsförslag som Lee Iacocca satte ihop var både djärvt och rakt på sak. Det skulle ge företaget hela tre miljarder i minskade lönekostnader. Underleverantörerna bads att förlänga sina fordringar samt att minska sina priser med fem procent under tre månader. Långivarna fick inga pengar tillbaka, utan aktier i företaget och antalet anställda skulle skäras ned med drygt 2.000 personer.

Det sveper en våg över Detroit just nu.

Amerikanska bilindustrin:

Orsaken var kristallklar. Regeringen ville skydda sin egen inhemska bilproduktion. Och så fungerade prisstoppet — på kort sikt. På längre sikt betydde det katastrof. Intresset för småbilar hölls nere och så stod Detroit där med stora lager småbilar osålda. När presidentvalet 1976 närmade sig beslöt man till och med att sänka bensenpriset. Det var ett effektivt röstfiske, men fullkomligt vansinnigt om man ser det nationalekonomiskt och dessutom så här många år efteråt står med facit i hand.

Resultatet av de sänkta bensenpriserna var bara att bilköparna uppmanades att fortsätta köpa törstiga bilar. Snart upptäcktes det av politikerna som då svarade med att gå till motattack, och det en mycket märklig sådan. Man instiftade något vid namn CAFE, Corporate Average Fuel Economy. Det betyder att varje biltillverkare måste bygga en viss procent bensinsnåla bilar, alldeles oavsett om det finns någon marknad för dem eller inte.

Lite tillspetsat kan man säga att om oljepriserna inte hade sänkts hade de törstiga bilarna inte kunnat säljas och följaktligen ingen CAFE-lag behövts. Men när det gäller att lagstifta kring bilism så är USA ett av världens absolut flitigaste länder.

Bensenprispolitiken var inte det enda utslaget av förmynderi som gick snett. Energilagen kolliderade med bestämmelser som utfärdats av den amerikanska motsvarigheten till Naturvårdsverket. Samtidigt som man förhindrade utbyggnaden av raffinaderier i USA krävde man att alla nya bilar skulle köras på blyfritt bränsle. Och att framkalla sådan bensen erfordrar större mängd råolja!

Säkerhetsintresset krävde tyngre och mer krocksäkra bilar, så att det hållet framstod småbilar som säkerhetsfarliga. CAFE-reglerna å andra sidan uppmuntrade — nej, krävde — små bilar. Den ena handen visste i sanning inte vad den andra gjorde. Och biltillverkarna använde sina händer till att klia sig i huvudet och förvånat undra vad som stod på.

År 1975 hade Ford Motor Company chansen att via ett avtal med japanska Honda om motorleveranser kunna bygga en liten framhjulsdreven bil. Det hade blivit en världsbil, tre år innan alla andra. Men Henry Ford II dödade projektet, eftersom det i den allmänna röra som rådde efter Mellanöstern-konflikten var omöjligt att ana hur framtiden skulle se ut.

Om denna Ford hade blivit verklighet skulle den ha varit klar att säljas 1978. Precis lagom till den iranska revolutionen — och den därpå följande oljekrisen. Och det, kära läsare, hade inte på något sätt skadat Ford. Dagens dystra situation för jätteföretaget hade varit helt annorlunda om Henry Ford II hade fattat ett annat beslut.

Förra året låg en liten folder ute hos alla Chrysler-handlare. I den deklarerade

5.

man frank "The Future Belongs To Us". D v s framtiden var Chryslers. I texten kunde man läsa . . . "därför att ingen annan amerikansk biltillverkare är bättre rustad att möta 80-talets nya marknadskrav än Chrysler Corporation."

Citatet var undertecknat av Lee Iacocca, högste chefen på Chrysler.

Foldern gav ett antal skäl varför Chrysler var bättre rustad för framtiden, jämfört med de övriga amerikanska biltillverkarna. I texten gjordes också jämförelser med VW, Toyota, Datsun och Honda. Och som väntat vann Chrysler i alla kategorier.

Rent objektivt är det nog så att Chrysler ligger långt framme med sin framhjulsdraft. Det är en teknologi man arbetat med i flera år nu, och som resulterade i de nya K-cars. Dessa kantiga, nerskalade storbilar släpptes ut på marknaden under hösten 1980 och noterade ganska omedelbart försäljningsrekord för nya Chryslerbilar. Men det säger förstås inte så mycket, eftersom Chrysler sålt så dåligt så länge . . .

Dessutom, vilket ledningen naturligtvis inte berörde, så handlade väldigt stor del av försäljningen om vagnparksaffärer med stora rabatter. Det var alltså inte så att publiken föll pladask för de nya bilarna, Plymouth Reliant och Dodge Aries.

Det tog sin rundliga tid, men så småningom förstod de amerikanska biltillverkarna att det var små bilar bilköparna ville ha. Siffrorna för juli 1980 t ex talade sitt tydliga språk: 23 procent av de sålda bilarna kom från Japan. Och allihop var de små, med amerikanska mått mätt.

Den djupgående lågkonjunktur som började 1974 har satt spår i hela det amerikanska konsumtionssamhället. För att tala klarspråk: det är ont om pengar i hushållen.

Genomsnittssamerikansen tycker sen flera år tillbaka att bensinen är alltför dyr. Ja, till och med fruktvärdigt dyr. Den kostar idag nästan tre gånger så mycket som vid mitten av 70-talet. Och ändå är den bara hälften så dyr som i Sverige! Men så går det när verkligheten hinner ifatt, och det inte längre finns några möjligheter för en regering att hålla ner priserna med konstlade metoder.

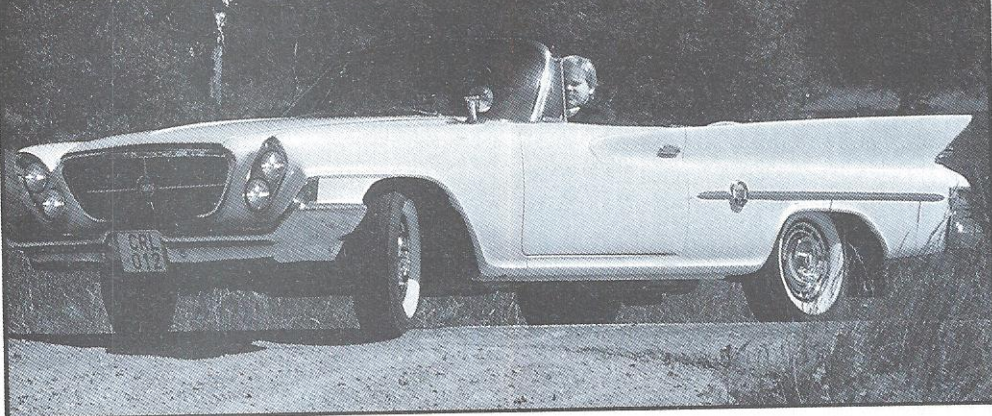
Nybilförsäljningen hade ett rekordår 1973. Då såldes hela 9.7 miljoner amerikanska bilar i USA. Sju år senare var siffran inte mer än i stort hälften, 5.3 miljoner. En sådan minskning får naturligtvis stora konsekvenser för arbetsmarknaden.

Idag är nästan en och en halv miljon bilarbetare och f d bilarbetare utan jobb. Hundratusentals anställda hos återförsäljare har mist jobbet, tusentals återförsäljare har gjort konkurs och många, många balanserar på ruinens brant.

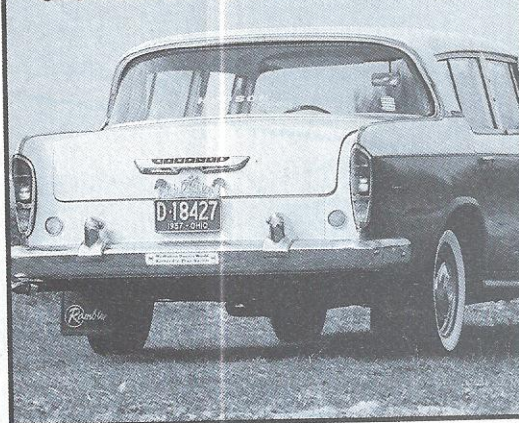
Mängder av underleverantörer har slagit igen och dragit med sig horder av arbetslösa.

Två gånger under 1980 var Chrysler yt-

Hudson Rambler Super Six



Chevrolet BelAir 56



Chrysler 300 C 1961



Vega och Pinto var precis vad som behövdes, men det räckte inte riktigt till. Under den här tiden, slutet av 60-talet, fick både Toyota och Datsun riktigt fotfäste på den amerikanska marknaden. 1970 tog småbilarna hela 30 procent av bilförsäljningen i USA. Hälften av dem var importerade. Andelen småbilar ökade nu raskt. Två hela fabriker tillverkade Fords minsta modeller. GM hade sin Chevette på gång och AMC hade ökat sin försäljning med 28 procent, 1973.

Bara Chrysler, detta sorgebarn inom bilindustrin, fortsatte envetet med sina stora bilar. 450 miljoner dollar anslags för en ansiktslyftning av de största. Trots

de talande siffrorna för framtiden gjorde inte Chryslers koncernledning mycket mer än höll tummarna och fortsatte att hoppas på en nedgång i intresset för småbilar.

Kriget mellan Israel och Egypten 1973 och det därpå följande oljeembargot satte igång en hel kedja av händelser. En av de allra första effekterna var att försäljningen av stora bilar nästan upphörde helt. Visserligen var detta bara tillfälligt, men det innebar ändå att Chryslers satsning på sina bilar, modell större, var en våldsam felspekulation. I och med kriget fick man kvitto på sin dumdristiga inställning.

Men det var inte bara de stora biltillver-

karnas företagsledare som gjorde felbedömningar och dyrbara tabbar. De amerikanska politikerna får ta på sig en hel del av skulden för hur det gick, och för den nuvarande situationen.

Energipolitik är ett komplicerat ämne, vilket mycket tydligt bevisades efter Mellanöstern-krisen. Oljekartellen, OPEC, höjde på kort tid råoljepriserna med 500 procent.

Då beslöt sig den amerikanska regeringen att skydda sina medborgare för denna verklighet. Prisstoppet på bensin, en kvarleva från Nixons tid behölls. Följdaktligen steg bara bensinpriset i USA med indextal.

Amerikanska bilindustrin:

marknaden och man kunde åtminstone hoppas att den som prompt ville ha en liten bil i alla fall hade den goda smaken att välja en amerikansk sådan.

Det var i stort sett den lilla och billiga Volkswagen som visade att det fanns en småbilsmarknad i USA. GM hade det relativt gott förspänt och kunde nu ta in sina engelska Vauxhall och tyska Opel. Ford importerade sina egna Consul från England och Taunus från Tyskland. Också Chrysler deltog i övningarna genom att skicka efter några båtlastar Simca från sin franska filial.

Detroitföretagen hade en verklig trumf på hand: man låg inne med ett stort återförsäljarnät som kunde både sälja bilarna och ge dem service. Många var de återförsäljare som mot sin vilja tvingades ta emot europeiska vagnar, men "privatimportörerna" hade gett upp.

Då gjorde Detroit precis vad man kunde ha väntat sig. De tappade allt intresse för sina små europeiska skyddslingar. Det kan inte ha varit speciellt roligt att stå med en trasig Ford Consul i Amerika i mitten av 60-talet. Hjälpen måste ha varit mycket, mycket långt borta . . .

Den andra strategin gick också ut på att med småbilar isolera den amerikanska marknaden mot utbölingar. Kompakter och några så kallade personal cars såg dagens ljus. (En personal car var exempelvis Ford Mustang, som inte ens reklamfolket kallade för sportbil).

När så dessa mindre jänkare fullgjort sin uppgift, att suga det "göttaste" ur marknaden så gick det som det så ofelbart gör (har gjort?) i USA. Bilarna växte och växte. Bra exempel är Ford Falcon, Plymouth Valiant och Ford Mustang.

Ett lite tidigare typfall är den klassiska Ford Thunderbird. Den började sin bana 1955 som en öppen tvåsitsig vagn. Från 1958 började den växa som en gökunge i boet. Mot slutet av 60-talet hade Thunderbirden fyra dörrar och plats för sex passagerare. De bilar som alltså skulle slå ut de små importvagnarna med deras eget vapen, nämligen behändighet och sparsamhet, hade mot slutet av decenniet V8-motor och kostade flera tusen kronor mer än en Folkvagn.

Under den här perioden förelåg ett speciellt fenomen inom den amerikanska bilindustrin. En stor bil kunde byggas för en obetydligt dyrare penning än en liten bil. Däremot kunde en stor bil säljas för en betydligt större summa pengar än en liten vagn.

En Cadillac kostade bara omkring 300 dollar mer att bygga, jämfört med en Chevrolet. Men den kunde säljas till ett uppåt 3.000 dollar högre pris. Då var det inte så underligt att man lät bilarna växa så snart man fick chansen.

Henry Ford II slog huvudet rätt på spiken när han förklarade:

— Minibilar betyder miniförtjänster.

Nu hade Detroit sett, ja faktiskt till och

3.

med bevisat, att det här med importerade små bilar inte var så farligt. De tre stora slog sig till ro med detta som en ganska så god huvudkudde.

Det visade sig emellertid vara ett allvarligt taktiskt missgrepp. De eventuella kunskaper man skulle ha kunnat skaffa sig om små bilar kunde bli ovärderliga i framtiden. Men tydligen var det ont om kristallkuler i Detroit . . .

Småbilar förringades, föraktades trots att det faktiskt fanns en marknad för dem. Men de små bilarna tycktes inte vara viktiga nog — för framför allt gav de inte tillräckliga vinster.

Istället satsade man åt andra hållet. En helt ny typ av bilar växte fram: muskelbilarna, med maskiner på sex, sju liters cylindervolym och 400 till 500 pigga hästar. Det var där pengarna fanns.

Man satsade hårt på den nya innebilen. Lustigt nog hade flera av dem börjat livet som de nu så snabbt bortglömda kompakterna. De här bilarna blev goda kunder vid bensinmackarna och hos däckförsäljarna.

För ägarna gjorde de en hel del. De körde ifrån vad som helst som fortfarande importerades från Europa, men bara tills vägen började bli krokig. Då visade de sina svagheter — dålig väghållning och svaga bromsar.

Efterfrågan på småbilar gick i vågor under 1960-talet. Och mot slutet av decenniet var det dags igen. Och det utan att bensinpriset gått upp något märkbart.

Någon oljekris hade ingen ännu hört talas om. Men något hade fått industriledarna i Detroit att förstå intresset för mindre bilar. Intresset var inget som skulle gå tillbaka av sig självt, som man försökt att intala sig i ganska så många år.

Så presenterades de första allvarliga försöken av de stora tillverkarna att bygga små vagnar på hemmaplan. Chevrolet kom med sin Vega, Ford med Pinto. Ytterligare en relativt stor tillverkare, American Motors, släppte ut sin småbil, den rumphuggna Gremlin.

Chrysler då? Jo, med Chrysler Corporation var det redan nu ganska så illa ställt. (Jämfört med läget idag var det dock inte speciellt allvarligt) Chrysler hade ont om pengar. Det lilla man hade måste genom tidigare planering och olika åtaganden användas för de fullvuxna bilarna.

Problemen för Chrysler sträckte sig långt tillbaka i tiden. Ända sedan biltillverkningen återupptogs efter kriget, 1945, hade Chrysler haft problem med sin image. "Gubbig" tyckte alltför många presumtiva köpare och handlade sig en Oldsmobile eller en Mercury.

Det hjälpte föga att man under senare delen av 50-talet byggde 300-serien, något av det mest potenta som lämnat Detroit, och med en för amerikanska förhållanden alldeles förträfflig väghållning. Men, som sagt, det hjälpte knappt.

Amerikanska bilindustrin:

drevs av ständigt starkare motorer. Toppventil-V8 var dagens lösen.

Motorerna gav färgsprakande och fartiga namn. Oldsmobile hade 1956 en motor som kallades Rocket T-350. Till den kopplades ofta en Jetaway Hydra-Matic Drive, d v s en automatlåda.

Mercurys motor hette Super-Torque, som betyder "fantastiskt vridmoment". Chevrolet's V8-motorer för 1957 kallades Turbo-Fire 283 och Turbo-Fire 265, men någon turbo var den inte utrustade med.

Cadillac, som ville ge en bild av förfining, basunerade inte ut något fantasiegående motornamn, utan nöjde sig med att kalla en variant för 250, som då diskret talade om hur många hästkrafter deras maskin utvecklade, året 1955.

Bilhistoriens största flopp stod Ford Motor Company för i slutet av 1950-talet. Det var den olycksaliga Edsel.

Aldrig förr hade en bilmodell planerats så grundligt som den nya prestige bilen från Ford. Marknadsundersökningar, som gjorts efter alla konstens regler, visade att Ford verkligen hade en stor grej på gång.

Fylld av tillförsikt släppte man därför ut den nya modellen, under trumpetstöt, som 1958 års verkliga nyhet. Avsikten var att man därigenom skulle fylla det gap man trodde sig ha funnit mellan Ford och den dyrare Mercury.

Men av försäljningssiffrorna att döma existerade inget sådant gap. Under de första sex månaderna lyckades man bara sälja 35.000 Edsel. Och för en ny USA-modell är det inget annat än katastrofsiffror.

Ford höll ut i tre år — och på slutet försökte man till och med att sälja den med en sniken sexa.

Naturligtvis förlorade Ford miljarder på Edsel-äventyret.

Skadeglädjen bland Fords två konkurrenter var i topp, men det dröjde inte länge innan General Motors också sprang på pumpen. Och det rejält.

Deras olycksbarn hette Corvair. Det var en bil i den s k kompaktklassen, som nyligen hade lanserats i USA (Plymouth Valiant, Ford Falcon etc).

Corvair hade — liksom Tucker — en svansmotorsexa, men i Chevroleten var den luftkyld. Det var inte brist på försäljning som ställde till trassel för GM och Corvair, utan en knappt körkunnig advokat vid namn Ralph Nader.

Denne Nader startade sin karriär med att anklaga General Motors för något man kanske skulle kunna kalla allmänfarlig vårdslöshet.

I en bok med den säljande titeln 'Unsafe At Any Speed' (Farlig i alla hastigheter) försöker Nader leda i bevis att Corvair-bilen har vägegenskaper som gör den fullkomligt livsfarlig. Boken åstadkom ett förfärligt rabalder och utgjorde inledningen till det som sedan skulle präglade hela 60-talets förhållande till den amerikanska bilen.

2.

"Är det skrot och skräp, eller törs vi lita på tillverkarens ansvarskännande? Förmodligen inte. Då får vi lagstifta. Och så återkallar vi hela serier om ett litet fel upptäcks på en enda bil".

Det var faktiskt så det gick till när en liten del av den amerikanska bilkrisen började. Men det skulle naturligtvis vara väl kraftigt att påstå att det var Ralph Nader som startade krisen. Den hade kommit också utan honom.

Det faktum att mindre amerikanska bilar faktiskt började tillverkas och säljas visade att någonting hade hänt i USA. Bilköparna hade inte direkt tröttnat på sina stora jänkare, men det fanns helt klart öppningar mot övriga delar av den bilproducerade världen.

Mot slutet av 50-talet såldes en hel del Volkswagen i USA. Även andra europeiska bilar började synas i tilltagande antal. Men vi får inte glömma att dessa "lustiga små utländska bilar" köptes av en mycket begränsad kundkrets. Den fanns geografiskt sett i två områden: östkusten med New York som kärnpunkt, och så naturligtvis södra Kalifornien. I Mellanvästern är det än idag ont om europeiska bilar på vägarna. Inte ens japanerna har lyckats speciellt bra där.

Europeiska och japanska bilar är i USA detsamma som små bilar. En liten början på att introducera mindre bilar hade gjorts med kompakterna 1959—60. Men det räckte inte.

Att det var så pass svårt att sälja USA-byggda mindre bilar var delvis Detroit's eget fel. I många, många år hade indoktrineringen från bilstaden hamrat in att vad den amerikanska kundkretsen fick exakt vad den behövde.

Och det köparen behövde var — enligt Detroit — en stor och tung bil som mest appellerade till sinnena, en bil som gav status åt ägaren. Med andra ord: en bil vars praktiska värden var ganska så tveksamma.

Den normala amerikanska sedanens blotta storlek gjorde att den krävde en mängd tekniska hjälpmedel. Servostyrning, servobromsar, elektriska fönsterhissar och elektriskt manövrerade säten. På ett smidigt sätt lyckades man sedan få dessa detaljer att bli fina lyxartiklar, utmärkta att använda i reklamen. Ett gott exempel på hur man gör en dygd av nödvändigheten.

Femtio-talskolosserna slukade soppa, men det spelade egentligen ingen roll, eftersom bensinen både var billig och lättillgänglig.

För 20 år sedan fanns det alltså ett hot om invasion från utländska biltillverkare. Det var naturligtvis ett hot man tog lätt på. Men för att undanröja faran användes två enkla strategier.

Den ena var att möta de importerade bilarna med egna importbilar, d v s bilar som tillverkades av Detroit's egna dotterföretag ute i världen. På så sätt delades

Amerikanska

bilindustrin:

Sommaren 1955 vajade sädesfälten lika vackert som de alltid gjort i den amerikanska Mellanvästern. De bilar man kunde se på stallplanerna var stora amerikanare. Stationsvagnar mest, men med god lastkapacitet och mjuka bladfjädrar där bak. Dodge, Plymouth, Chevrolet, Oldsmobile, Ford . . . jänkare hela vägen.

1955, i Mellanvästern, torde ha varit ett av de tryggaste områdena på jorden om du var född och uppvuxen där. Solen lyste, pengar fanns det gott om, dollarn var köpstark, bensinen kostade 20 öre litern. Och ingenstans syntes några konstiga utländska bilar.

Europeer hade man naturligtvis hört talas om. Märken som Volkswagen, Mercedes-Benz, MG och Rolls Royce var inte alldeles obekanta, men det kunde gå dagar utan att man fick syn på en icke-amerikansk bil. Och lika bra var kanske det, för bilarna från Detroit hade ju allt man kunde begära av dem. De var rymliga, tysta, komfortabla och så var de byggda av amerikaner — för amerikaner, en icke oväsentlig synpunkt i superpatriotismens förlovade land.

Japanska industriprodukter hade just börjat säljas lite här och var i landet. Mest var det naturligtvis dåligt gjorda imitationer, precis som vi här i Sverige minns dem. Att japanerna kanske också tillverkade en och annan bil var det inget som tänkte på.

Och om de nu gjorde det, än sen? Det blev väl också någon billig kopia av något amerikanskt. Det var så man resonerade och den som då hade påstått att det om 25 år skulle finnas samarbetsavtal mellan japanska biltillverkare och de stora drakarna i Detroit hade helt enkelt ansetts som färdig för mentalvård.

Araber — det var pittoreska österlänningar som bodde i tält och red på kameleer mellan oaserna där deras harem var belägna. Man hade hört talas om att det fanns olja där borta i sammetsnätternas land, men den kunde väl knappast kamelryttarna ha någon glädje av? Och så mycket som i Texas kunde det väl aldrig vara frågan om?

Det var mycket som det amerikanska folket var okunnigt om. Och hur skulle det kunna vara på annat sätt, med grundinställningen att USA var världsbäst på allting, möjligen undantaget kungar och kultur.

Amerikanska biltillverkare hade sina ups and downs. Men mest var det naturligtvis uppåt. Bilismen formligen exploderade i USA under 20- och 30-talen. Även om depressionen utgjorde ett kraftigt hinder för den fortsatta tillväxten under tidigare delen av 30-talet, så hämtade sig biltillverkarna snabbt.

Det vill säga, de som överlevde kryade snart på sig. Alla de tusentals företag med anknytning till bilbranschen, som fick ta

ner skylten, gjorde det tyst och försynt i den allmänna tristessen.

De kvarvarande gick snart mot nya försäljningsrekord. Deras tillvaro underlätades också av att marknaden sanerats av de hårda tiderna. Efter kriget, som för USA:s del var flera år kortare än för europeerna, tog biltillverkningen fart igen.

I den nya värld som uppenbarade sig fanns det utrymme för små bilar, fanns det optimister som trodde. Men för genomsnittssamerikansen vid den här tiden måste det ha tätt sig som oamerikansk verksamhet att avvika från det gängse Detroit-mönstret. Småbilsoptimisterna blev också snart pessimister, eftersom bilar som Crosley, Playboy och Metropolitan inte blev särskilt långlivade.

Efter kriget dök där också upp ett bilmärke som hette Tucker. Det blev en av bilhistoriens mest uppmärksammade skandaler, dittills. Preston Tucker var en promotor av stora mått. Och den bil han konstruerat liknade egentligen ingenting annat som Amerika köpte.

Tucker Torpedo avvek i själva grundkonceptet från alla andra jänkare. Bilen hade en baktill monterad sexcylindrig boxermotor. Både motortypen och placeringen var i högsta grad främmande för amerikanskt tankesätt.

Säkerhet för de åkande var ett ledmotiv i Tuckers bil. Skivbromsar, stoppad instrumentpanel och en vindruta som hop-pade ut vid kollisioner ingick i konstruktionen.

Men frågan var bara: vem ville ha säkerhet? Ingen i USA åtminstone. Det fick Ford erfara åtta år senare när man slog på trumman för sina säkerhetsbälten. Behövde man bälten så måste det vara något fel på bilen, resonerade man och undvek de suspekta Fordarna.

Tucker kom i delo med den amerikanska rättvisan om det sätt på vilket han skaffat kapital till sin biltillverkning och efter långa processer hade både tiden och pengarna runnit ut. Tucker Torpedo lämnade nätt och jämt prototypstadiet. Bara lite över 50 bilar tillverkades.

Kaiser var också ett alldeles egenhändigt försök att slå sig in på den gigantiska marknaden där nu tre koncerner härskade: General Motors, Ford och Chrysler. Kaiserbilarna var inte på något sätt revolutionerande, men deras försäljningsframgångar var tillräckligt stora för att oroa de tre stora i Detroit. Det har påståtts att Kaisers nedgång och slutliga fall, åtminstone delvis, skulle ha varit ett verk av de tre stora biltillverkare, som tyckte att tre företag var alldeles lagom. Allt som allt hann Kaiser tillverka lite över 747 000 bilar mellan 1946 och 1954..

Med Kaiser ur vägen lyste solen ännu klarare över Detroit. 1950-talet innebar det ena rekordet efter den andra. Bilarna blev, som vi vet, bara större och större. De lastades med allt mer krom och de

Tuffare tider för V8-an



Det fanns en tid i USA då bara en regel gällde för biltillverkarna. Under 50-talet var måttet: "Ju större, ju vräkigare — ju bättre."

De tillverkare som dristade sig till att bygga småbilar hade inte en chans. Inkdoktrineringen från Detroit var stenhård. Ford, General Motors och Chrysler sade med en mun: "Amerikaner vill ha stora bilar — därför bygger vi stora bilar." Då — på 50-talet hade ingen hört talas om oljekris eller sämre konjunkturer. Allt var uppåt och livsstilen var att konsumera. Men andra tider skulle komma. Småbilen fann en marknad — och då stod de amerikanska biltillverkarna med sina slag-skepp. Vägen öppnades för Europa och Japan. Men nu har amerikanerna börjat slå tillbaka.

Och med det stundar allt svårare tider för det som en gång var hjärtat i amerikansk bilindustri — V8-motorn . . .

JULEBORD 2012

Vi var 70 påmeldte pluss at noen kom etter maten. Og i år som tidligere år så det ut som deltakerne koste seg.

Her er noen bilder fotografert av Egil Nygaard.





Tala om misslyckad Cadillac

De sanna Cadillac-entusiasterna känner hjärtat hoppa över ett slag när det gäller två olika modeller.

Antingen en Cad av 1959 års modell.

Eller också de som utrustades med V 16-motorer.

Här visar vi prov på en Cadillac Coupe de Ville 1959 — men långt, långt ifrån ursprungsskicket.

Nej — den här bilen har byggts om. Och det ordentligt.

Formgivaren Raymond Loewy hade idéer om hur en 59:a skulle få en ny, spännande design. Loewy, som tidigare bland annat har skapat Studebakers vackra karosser, tog en splitter ny 59:a och gick till verket med förödande entusiasm. När man ser detta resultat är det svårt att tro att det verkligen är Loewys verk.

Han har ju förstört hela bilen! Hela karossen är ändrad, det är bara taklinjen som stämmer med originalet.

Troligtvis visste inte Raymond Loewy vad han ville. Och de Cadillac-vänner som ser detta missfoster skakar



bara på huvudet.

Nej, tacka vet vi de 59:or som finns kvar i originalskick.

Detta missfoster kan gott stå där den

står och samla damm. Närmare bestämt på en Citroenverkstad(!) i Costa Mesa, Kalifornien.



KLUBBEFFEKTER VI HAR FOR SALG

På klærne vil det bli brodert klubbmerke, og kan fåes i forskjellig farge.

Fleece jakke , foret	kr. 300,-
-----------------------------	------------------

All-round jakke	kr. 300,-
------------------------	------------------

Poloshirt	kr. 200,-
------------------	------------------

T-skjorte	kr. 150,-
------------------	------------------

Caps	kr. 100,-
-------------	------------------

Paraply	kr. 100,-
----------------	------------------

Lighter	kr. 15,-
----------------	-----------------

Lighter m/flaskeåpner	kr. 20,-
------------------------------	-----------------

Pins	kr. 50,-
-------------	-----------------

Grillmerke	kr. 150,-
-------------------	------------------

Blyerstatning	kr . 40,-
----------------------	------------------

Fra str. 3 XL øker prisen med kr.12,- pr.plagg

KLUBBINFO

KLUBBENS ADRESSE:

Edvard Strandsvei 46
1734 HAFSLUNDSØY

TLF. 99 46 27 98

Web: <http://www.detroitcars.no>

E-post: post@detroitcars.net



STYRET ÅR 2012

FORMANN			
VICEFORMANN	Egil Berby	fossengen@online.no	69132166/90041576
KASSERER	Kjell Ingar Olsen	kjell-io@online.no	91646035
SEKRETÆR	Per Gerhardt	57merc@online.no	69140075 / 91777514
HJELPESEKRETÆR	Marita Dahl	marita-dahl@hotmail.com	93431119
STYREMEDLEM	Bjørn Vidar Johannessen	bjoer-vi@online.no	93490841
STYREMEDLEM	Grethe Nord Gerhardt	89chevy@online.no	69140075 / 97181618
STYREMEDLEM	Egil Nygaard	egil-gut@frisurf.no	69141273 / 48103707
STYREMEDLEM	Pål Jacobsen	pa-jacob@online.no	90679497
VARAMEDLEM	Inger Lisbeth Østli Aaserød	tantepen@yahoo.no	95065269
VARAMEDLEM	Flemming Sørli	info@sorliedesign.no	91556215
VARAMEDLEM	Andreas Ruud	andreasruud90@gmail.com	92493616
VARAMEDLEM	Joakim Larsen	Joakim_lars@hotmail.com	91340415
VARAMEDLEM	Ronny Marcussen	rmarcuss@online.no	41520534

Klubbtelefon

Alle som ønsker meldinger når noe skjer, må sende melding til klubbtelefon for å bli registrert. Også viktig å melde ifra når en får nytt telefonnummer, eller ikke ønsker å få flere meldinger. Send en melding til 99 46 27 98 der dere oppgir navn og telefonnummer.

Grasrotandelen

Husk at dere kan støtte oss når/hvis dere tipper

Utlån av verktøy

På klubblokalet finnes et stort utvalg av spesialverktøy som er til utlån for medlemmer.

Verktøy og lånelister finner du i andre etasje.

Nøkkel til klubben kvitteres ut hos formann.

Klubben har også e elefant og motorbukk som leies ut til medlemmer.

Ta kontakt med Vidar Elvestad mob 90828557

B

Returadresse:
Detroit Cars
Edvard Strandsv. 46
1734 Hafslundsøy
Norge

SISTE SIDE

For mer utfyllende terminliste se vår webside: www.detroitcars.no

12. des. Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30
17. des. Old Boys møte hos Ole Trondsen	Detroit Cars	Kl 19,00
18. des. Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18,30



GRASROTANDELEN

DETROIT CARS

Organisasjonsnummer: 893036172



32774893036172

Deadline neste

klubbavis

26 DES