

Cruzinews

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb



Detroit Cars



Etb, 08-09-1982



**1970 Chevrolet C10
Eier
Magnus Dahlstrøm**

**Klubbens Adresse.
Edvard Strandsvei 46, 1734 Hafslundsøy
www.detroitcars.no**



Member of:



**NR. 05, Mai.
2014.**

**ÅRETS MEDARBEIDERE
I CRUZINEWS**

REDAKTØR

Grethe Nord Gerhardt

JOURNALISTER

Alle klubbens medlemmer

FORSIDE

Gjermund Jansen

BAKSIDE

Per Gerhardt

MØTEREFERATER

Sven Johansen

FORMANN HAR ORDET

Egil Berby

MØTEINNKALLELSE

Egil Berby

TREFF REFERAT

INNLEGG TIL AVISEN

Alle klubbens medlemmer

NYE MEDL/ NYE BILER

KARTOTEK

Kjell Ingar Olsen

***REDAKTØRENS
SIDE***

Kom mai du skjønne milde...., har vi det ikke flott her vi bor nå om dagen? Ser på tettekassa at de som bor mye lenger nord ikke har det så greit. Vi må glede oss over hva vi har og så kan vi jo sende varme tanker nordover så kanskje det varmer dem☺

Vi har nå hatt årets store dugnad der alle som hadde mulighet stilte opp. Og dette gjorde at gjennomføringen av årets mønstring på Obs plassen ble bra tross fro åpne butikker og nye problemer.

Nå er vi snart klare for årets samarbeidstreff «Cars on The Farm» , vi gleder oss.

Jeg er fortsatt gla for stoff til avisen send til 89chevy@online.no

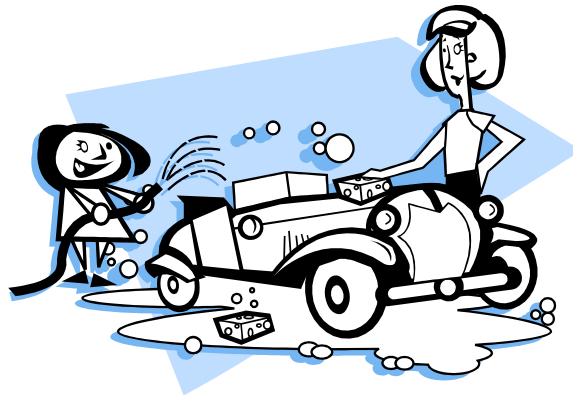
Grethe



MEDLEMSMØTE

Invitasjon til møte

Sted; Detroit Cars klubbhus



Dato 13. mai

Ca kl 18.30

Agenda:

MEDLEMSMØTE

- *Evaluering påskecruising.*
- *Melkefabrikken som festplass?*
- *Evaluering 1. mai mønstring.*
- *Nytt om borgertog deltagelse.*
 - *Farmen nytt.*
- *Bevegelse i grense/gjerde saken.*
 - *Endringer i samfunnet.*
 - *Eventuelt.*

Detroit News

Først må jeg og min kone Anne takke alle fra klubben som tenkte på oss når vi giftet oss.

Det har vært en svært hektisk april for meg og andre i klubben. Et utall av telefoner og mailer i forbindelse med Østfoldmønstringen 1. mai, samt flere møter, dugnader osv. forhåpentligvis går det lettere neste år.

At hobbybil er populært, særskilt amerikanske, fikk vi se langfredag med over 500 biler på tur. Dette er noe folk liker, nå er liksom sommeren her. Det ble en lang fin tur i flott vær. Regner også med at festen på Melkefabrikken svingte.

Det har vært litt trøblete med godkjenning av hengerfester som kan ta litt vekt. Hvor saken står i dag vites ikke, men vi slenger med noen info fra nettet som egentlig forteller en hel del. Kan være greit å ha med seg.

Det har vært en del prat om olje, så jeg har sakset litt i fra bladet til Veteranvognklubben som igjen har fått tak i det fra andre. Artikkelen er veldig opplysende og gir lærdom til den vanlige bileier.

I sluttspurten for 1. mai hadde vi en ekstra dugnad, søndag 27. april. Den opprinnelige 12. april regnet bort. Det var et godt oppmøte i finværet. Det meste ble ordnet og når dette leses er vel evalueringen på gang. Det som er litt trøblete er i grunnen å få folk til å ta en 2 timers vakt et eller annet sted. Folk melder seg ikke og må hales inn. Det burde være unødvendig. Vi er mange og de fleste medlemmene tar seg allikevel en tur. Det har jo også sine fordeler, de kommer gratis inn, får mat til sterkt reduserte priser og adgang til «mannskapsoase» for en hyggelig prat. Mønstringen denne gang blir en prøvestein om vi fortsetter der vi er eller om vi må gjøre noe annet. I bakgrunnen spøker det med søndagsåpne varehus og butikker og da er det vel game over. Tiden vil vise.

Det var et flott oppmøte dagen før 1. mai og mye ble gjort, men pga sen stengetid ble det en sen kveld og noe måtte gjøres 1. mai morgen. Selve mønstringen gikk noenlunde bra og vi lærte en hel del. Evaluering tar vi på møtet.

En stor takk til dere som var med og brakte det hele i havn.

Nå kan vi se frem imot Farmen og hygge oss der.

EgBe

Medlemsmøte 9.04 2014.

Tilstede 30 sen. og 2 jun.

Dugnad: Uheldig med været, noe ble gjort, tar resta siste dugnad før 1. mai, søndag 27.04.

Sponsor: Det ble Aarnes A/S Amerikanske bildeler som hovedsponsor.

AMCAR: Egil har sendt med. liste.

Sven

Extra medlemsmøte a.n.g. 1.mai.

Tilstede 35 sen. 1 jun.

1. mai: Egil redgj. for div. ang. mønstringa på den "nye" O.B.S plassen.

Dugnad: Oppmøte på O.B.S den 30.04 kl. 19.00. Armbånd er handla, 2 slag, for kunder og funksjonærer.

Åsså hadde Grethe bakæ deilig kake.

Sven

Styremøte 15. 04 2014

Tilstede: Inger Lisbeth, Veronica, Grethe, Marte, Kjell Ingar, Egil N., Egil B., Ronny, Flemming, Ole Petter, Andreas, Runar, Arild, Per, Sven

Agenda: Hovedsakelig 1. mai.

Påskecruising: Ny rekord, over 500 bilær.

Tomtegrense: Ikke i Box, forts. følger neste nr.

Sven



JuniorKveld

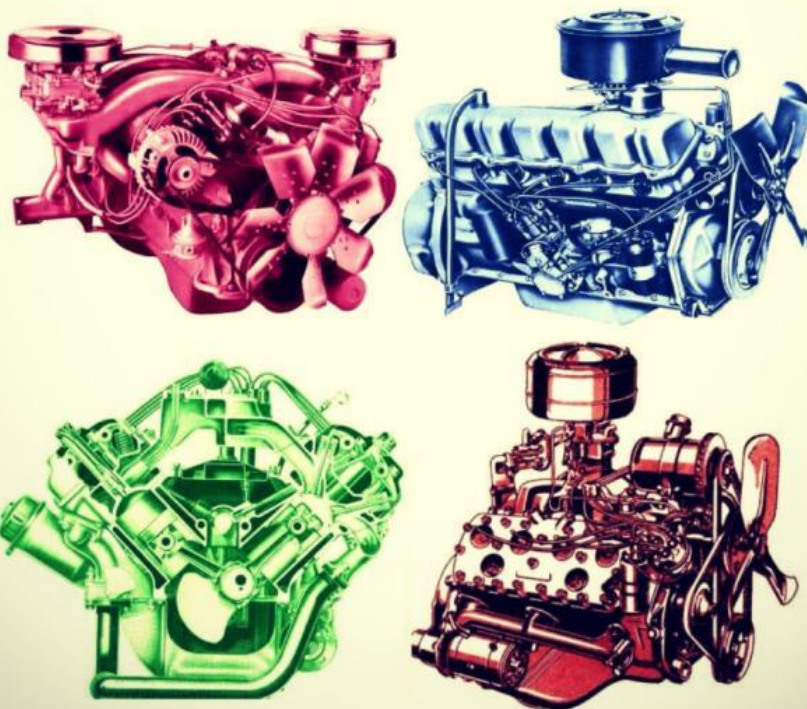
Onsdag 26.03.2014 hadde vi junior kveld. Denne gangen var det 9 barn som møtte. Veronika hadde med seg bakeutstyr, og vi skulle lage kjeks. Det var veldig populært både blant små og store. At det kan være så stor glede bare å få helle ingrediensene i en kjøkkenmaskin og se at den elter, er helt utrolig:) Det ble også tid til en del leking og spilling.



Veronika & Nina



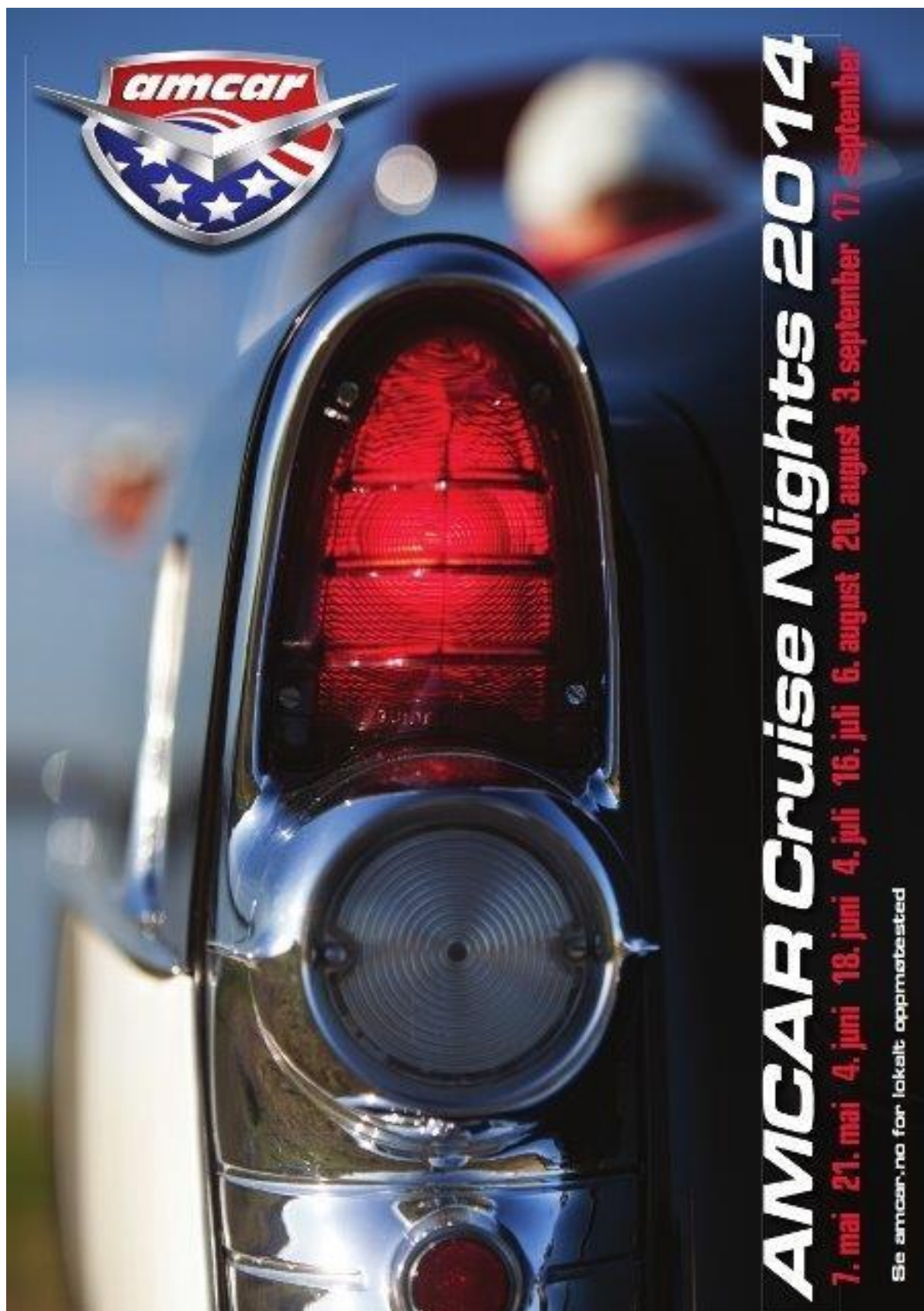
AARNES ^A/_S **AMERIKANSKE BILDELER** **SWAP MEET**



Lørdag 10. mai kl 10.00-15.00

**Rydd garasjen, fyll opp bilen og
kom en tur! Salg av mat & drikke,
samt en mengde "left overs" til
sterkt reduserte priser.
25% RABATT PÅ ALLE SALG I BUTIKK**

GRATIS INNGANG OG SALGSSTAND
Egen parkering for hobbykjøretøy



AMCAR

AMCAR Cruise Nights 2014

7. mai 21. mai 4. juni 18. juni 4. juli 16. juli 6. august 20. august 3. september 17. september

Se amcar.no for lokalt oppmøtested

AMCAR ØNSKER CRUISING 2 GANGER I MÅNEDEN
MEN VI FORTSETTER MED 1. ONSDAG I MÅNEDEN

CARS ON THE FARM



GRIBSRØD GÅRD | ENNINGDAL – HALDEN

6-8 juni 2014

LIVE MUSIKK PÅ LÅVEN!

Fredag: CATLICKS

<https://nb-no.facebook.com/Catlicks>

Lørdag: JETAWAYS, Sverige

<http://thejetaways.hemsida24.se>

Lørdag er det flere aktiviteter for voksne og barn.

Cruising med Quiz.

Premiering av de fineste bilene.

Det blir salg av frokosttallerken og billig grillmat.

Vi stiller med varm grill.

Pris hele helgen kr 400,- inkludert camping.

Pris per dag kr 200,-. Begge dager etter kl. 19:00, kr 250,-

Barn under 18 i følge med foreldre: Gratis inngang

Det finnes noen hytter på Svingen Camping

For mer info: Tlf. 69 19 76 57 eller mail en av klubbene

www.halden-amcar.no | www.acocmoss.com | www.amcarfredrikstad.com | www.detroitcars.no



HUMOR

Husregler

Den sjåvinistiske mannen giftet seg med en vakker kvinne. På bryllupsnatten bestemte han seg for å sette kvinnen på plass med følgende regler:

"1. Jeg kommer hjem når det passer meg, og jeg gidder ikke høre noen innvendinger til det.

2. Jeg forventer at det står et vellaget måltid på bordet hver kveld, med mindre jeg ringer hjem og forteller at je er på jakt, ute og fisker, spiller kort med guttene eller på fylla. Og jeg vil heller ikke høre noen innvendinger til det. Forstått?"

- "Ja", sa den vakre fruene."Bare du husker at det vil være elskov i denne sengen hver kveld uansett om du er her eller ikke".

En pilot skrev i en rapport at på en bestemt flytur hadde han landet flyet temmelig hardt ned på rullebanen. Flyselskapet hadde en regel som krevde at styrmannen sto i døren mens passasjerene forlot flyet, med et smil og meldingen: "Takk for at du fløy med vårt flyselskap". I lys av sin elendige landing hadde han vanskeligheter med å se passasjerene i øynene med den tanken at noen garantert ville ha en spydig kommentar. Omsider hadde alle gått av flyet bortsett fra en liten eldre dame med en stökk. Hun sa:

- Unnskyld, men er det greit at jeg stiller deg et spørsmål?
- Å, ja selvsagt frue, sa piloten.
- Hva lurere du på? Den gamle damen sa:
- Landet vi eller ble vi skutt ned?

Litt om henger vekter.

Dette som står her er kopiert fra owners manual til 1978 modeller fra Chrysler, hvor en får veiledning og råd. Helt annerledes en Norske forståegpåere. Råd både om hengere og bil. Man legger vekt på hengerfestetype og biltypen. Vi vet at Chrysler Lebaron ikke er spesielt stor i 1978, likevel kan den dra 1815kg. Den mellomstore Cordoba kan dra 2270kg og de store fullsize modeller kan dra hele 3175kg. Det er helt sikkert ikke noe særlig annerledes for de andre amerikanske bilmerkene. Se i owners manual eller finn en salgs brosjyre. Shop manual er vel den beste, men alle har vel ikke det. Nettet kan en vel også søke i. Ved nyregistrering bør en derfor ha det klart, endringer etter på blir alltid verre.

Trailer Towing

Warranty Requirements

The Manufacturer's Passenger Car Warranty will apply to cars used to tow trailers for non-commercial use, however the following conditions must be met:

- Trailers that weigh over 1,000 lbs. (453 kg) must be equipped with their own brakes.
- If the loaded trailer weight will exceed 2,000 lbs. (907 kg), the tow vehicle must be equipped with a factory installed Heavy Duty Package. With this package, best operation will be obtained if the loaded trailer weight does not exceed the recommendations listed below:

Engine	NEWPORT NEW YORKER		CORDOBA		LeBARON			
	lbs.	(kg)	lbs.	(kg)	Sedan		Wagon	
360					4,000	1,815	4,000	1,815
400			5,000	2,270				
440	7,000	3,175						
Cars equipped with the California or high altitude emission packages								
360			3,000	1,360	3,000	1,360	3,000	1,360
440	6,000	2,720						

The above limits must not be exceeded

- If the loaded tongue weight exceeds 200 lbs. (90 kg), the tow vehicle should be equipped with a properly installed frame type equalizing hitch, so that the vehicle remains in compliance with applicable safety regulations.

Caution: On vehicles equipped with these frame mounted hitches, always remove the ball assembly when not towing a trailer. The ball assembly may increase damage to your car if struck from the rear, or damage bumpers of other vehicles.

- In addition to the normal maintenance:

A. Change transmission oil and filter and adjust transmission bands every 15,000 miles (24 000 km).

B. Change rear axle lubricant every 30,000 miles (48 000 km) or 3 years (whichever occurs first).

If water contamination of the rear axle lubricant occurs, have lubricant changed at the nearest service center.

Notes: Your car is equipped with energy absorbing bumpers. This system allows the bumpers to move toward the car at a controlled rate when a linear force is applied. If a bumper mounted trailer hitch is employed, bumper movement may occur during braking with a trailer attached. Repeated stroking of the bumper under these conditions may produce abrasion of the flexible panel between the bumper and car body.

If a bumper mounted hitch is used, some form of restricting device should be adapted in order to avoid the condition described above.

1. Refer to owner's manuals.

For your tow vehicle, trailer, & other parts of your towing system.

Learn the capabilities and limitations of each part. **GROSS TRAILER WEIGHT and TONGUE WEIGHT** are two of the most important items to consider. **THESE WEIGHTS MUST NEVER EXCEED THE LOWEST RATING OF ANY PART OF YOUR TOWING SYSTEM!** GROSS TRAILER WEIGHT is the weight of the trailer plus all cargo.






2. Determine What Class Weight Carrying (WC) Receiver Hitch You Need.

HITCH TYPES

Trailer hitches come in a variety of shapes and sizes for various applications. Generally speaking, trailer hitches are classified either weight-carrying or weight-distributing. The type best for you depends entirely upon the tow vehicle and trailer size and weight.

Weight-carrying (WC) type of hitch is used in applications where trailer weight is up to and including a maximum of 3,500 lbs., and where the weight and suspension of the tow vehicle can accommodate that load. The tongue weight (TW) is carried directly on the rear of the tow vehicle and on the hitch.

Weight-distributing (WD) An attachment, (sold separately) which slides into a Class 3/4 or Class 5 weight carrying (WC) receiver hitch, and redistributes hitch tongue weight (TW) weight distributing hitches are normally used for heavier trailers up to 10,000 lbs. Typically uses 2 spring bars, one on each side of the trailer to lift up and apply leverage to the tow vehicle, thereby redistributing tongue weight from the rear axle to the front. This provides more vehicle stability while towing. Weight distributing hitches currently come in two configurations. One with square bars that hook to the center of the ball mount called trunnion bars, and one with round bars that slide into the bottom of the ball mount, called round bars.

Classification Chart	Light Duty Class I	Medium Duty Class II	Heavy Duty Class III	Heavy Duty Class IV	Extra-Heavy Duty Class V
Maximum Gross Trailer Weight	2,000 lbs (WC)	3,500 lbs (WC)	5,000 lbs (WC)	7,500 lbs (WC)	10,000 lbs (WC)
Maximum Tongue Weight	200 lbs (TW) 	350 lbs (TW) 	500 lbs (TW) 	1000 lbs (TW) 	1,200 lbs (TW) 
Compact Cars	Class I Light-Duty	Not Recommended For Towing	Not Recommended For Towing	Not Recommended For Towing	Not Recommended For Towing
Mid-Size Cars	Class I Light-Duty	Class 2 Medium-Duty	Not Recommended For Towing	Not Recommended For Towing	Not Recommended For Towing
Full Size Cars & Mini Trucks-Vans	Class I Light-Duty	Class 2 Medium-Duty	Class 3 Heavy-Duty	Class 4 Heavy-Duty	Not Recommended For Towing
Full Size Trucks, Vans & SUVs	Class 1 Light-Duty	Class 2 Medium-Duty	Class 3 Heavy-Duty	Class 4 Heavy-Duty	Class 5 Extra Heavy-Duty

NOTE: WE ARE CURRENTLY IN THE PROCESS OF UPDATING OUR DRAW-TITE TRAILER HITCHES PAGES. PLEASE CHECK BACK SOON. THANK YOU

The Hitch is the mechanism that is typically mounted to the rear of a vehicle under the bumper. There are five classes of Hitches for towing trailers. Each class is designed for a specific trailer weight range. When selecting the appropriate hitch make sure the weight rating of the hitch is greater than the loaded weight of the trailer that will be towed. The tow vehicle capacity for weight carrying and hitch attachment will vary and will sometimes dictate the class of hitch that can be used. As you will see below under each class, always consult your owner's manual for vehicle rating.

Class I Trailer Hitch

Class I hitches are weight carrying (WC) hitches rated up to 2001 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 200 lbs. This style of hitch typically uses a 1-1/4" square receiver opening. The use of a drawbar and hitch ball of the same rating or higher is required. Some hitches in this class may attach to the vehicle bumper or trunk pan. Most other Class I hitches attach to the vehicle frame. Always consult your owner's manual for vehicle rating.

Class II Trailer Hitch

Class II hitches are weight carrying (WC) hitches rated up to 3500 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 300 lbs. This style of hitch typically uses a 1-1/4" square receiver opening. The use of a drawbar and hitch ball of the same rating or higher is required. Class II hitches normally attach to the vehicle frame and or bumper. Always consult your owner's manual for vehicle rating.

Class III Trailer Hitch

Class III hitches are weight carrying (WC) and also are weight distributing (WD) hitches depending on the vehicle and hitch specifications. Not all Class III hitches are rated to be both. The hitch specifications will alert you to a hitch that is not weight distributing. Class III hitches used as weight carrying is rated up to 6000 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 600 lbs. Hitches that are used for weight distributing are rated up to 10,000 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 1000 lbs. This style of hitch typically uses a 2" square receiver opening. The use of a ball mount and hitch ball of the same rating or higher is required. To use the weight distribution side of the hitch a weight distribution system is required. Class III hitches attach to the vehicle frame only. Always consult your owner's manual for vehicle rating.

Class IV Trailer Hitch

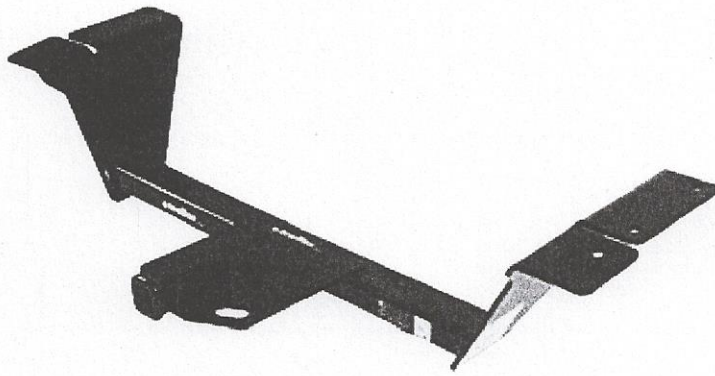
Class IV hitches is very similar to Class III hitches except for the weight ratings. Class IV hitches are weight carrying (WC) and weight distributing (WD) hitches depending on the vehicle and hitch specifications. Not all Class IV hitches are rated to be both. The hitch specifications will alert you to a hitch that is not weight distributing. Class IV hitches used as weight carrying is rated up to 10,000 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 1000 lbs. Hitches that are used for weight distributing are rated up to 14,000 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 1400 lbs. This style of hitch typically uses a 2" square receiver opening. The use of a ball mount and hitch ball of the same rating or higher is required for weight carrying. To use the weight distribution side of the hitch a weight distribution system is required. Class IV hitches attach to the vehicle frame only. Always consult your owner's manual for vehicle rating.

Class V Trailer Hitch

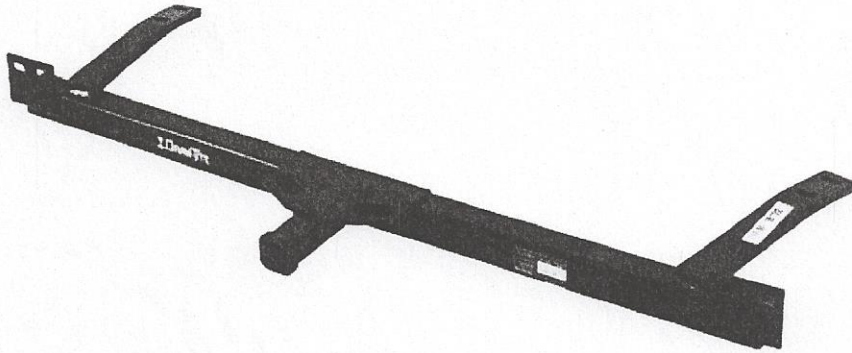
Class V hitches is very similar to Class III & IV hitches except for the weight ratings. This style of hitch uses a 2-1/2" square receiver opening. Class V hitches are weight carrying (WC) and weight distributing (WD) hitches. Class V hitches used as weight carrying is rated up to 12,000 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 1200 lbs. Hitches that are used for weight distributing are rated up to 17,000 lbs. gross trailer weight (GTW) with a maximum trailer tongue weight (TW) of 1700 lbs. The use of a ball mount and hitch ball of the same rating or higher is required. To use the weight distribution side of the hitch a weight distribution system is required. Class V hitches attach to the vehicle frame only. Always consult your owner's manual for vehicle rating.

Hengerfester.

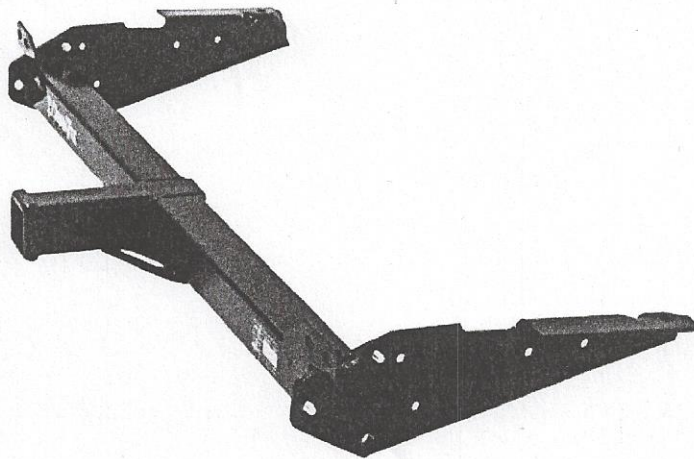
Class 1



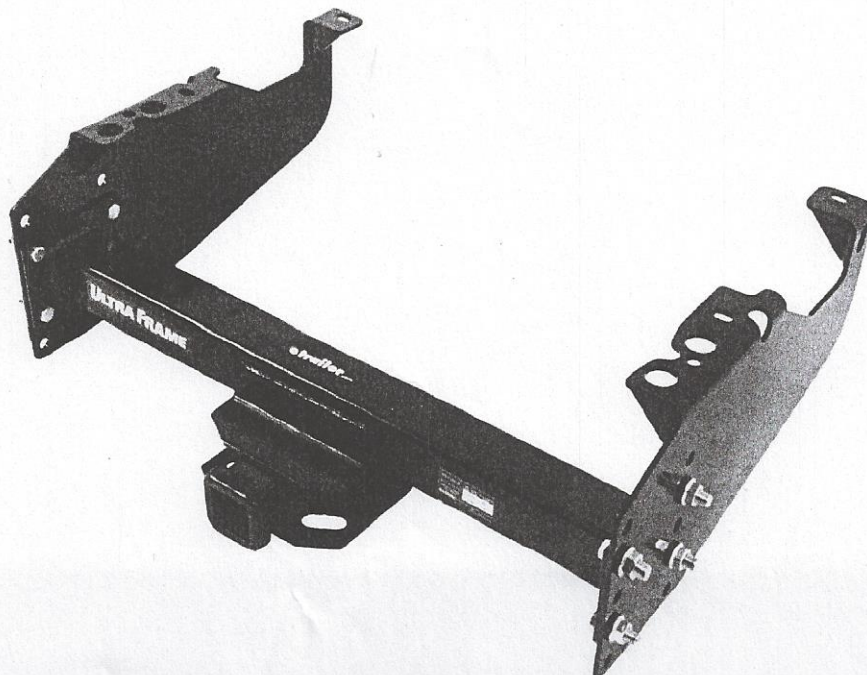
Class 2



Class 3



Class 4 & 5



LITT FRA CUBA.

TAXI KAN VÆRE LITT FORSKJELLIG, HER ER DET BARE Å VELGE.



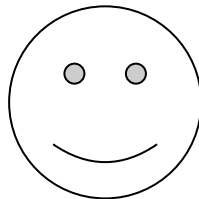
HUMOR

En ung mann ser et eldre par bestille mat hos Burger King. Han legger merke til at de bestiller ett måltid med en ekstra tom kopp.

Han ser at den eldre herren veldig forsiktig deler hamburgeren i 2 deler før han teller opp pommes friten. En til han, en til henne, til de har nøyaktig like mange hver. Så heller man halvparten av brusen over i den tomme koppen, måler for å se at det er likt, og gir koppen til fruen. Den eldre mannen begynner å spise mens fruen sitter og ser på med hendene i fanget.

Den unge mannen bestemmer seg for å spørre om de vil tillate ham å kjøpe et nytt måltid til dem slik at de ikke behøver å dele mellom seg. Den eldre herren svarer, «Å nei takk. Vi har vært gift i 50 år og har alltid delt på alt vi har 50/50.»

Den unge mannen spør så fruen om hun ikke skulle spise maten, hvorpå hun svarte, «Ikke enda. Det er hans tur til å bruke tennene.»



- Pappa, kan jeg låne bilen din i kveld?
- Hva tror du egentlig jeg har føttene til, gutt?
- En til gassen og en til bremsa.

En mann kom tilbake til kontoret med en liten pen innpakket gave, da arbeidskollegaen spurte hva det var for noe. Mannen svarte «Kona fyller 40 år imorgen, og jeg spurte henne hva hun ville ha til bursdagen sin. Hun svarte noe med diamanter i seg.»

Arbeidskollegaen var imponert over mannens generøsitet og spurte «Så hva kjøpte du? Ring, kjede eller øredobber?»

Mannen svarte, «En kortstokk.»

Valg av motorolje for gamle biler

Ikke mange temaer er så mye diskutert i veterankretser som motorolje. Meningene er ofte bastante og vidt forskjellige, noe basert på erfaring, noe på synsing - og heller sjelden på fakta. Denne artikkelen er et forsøk på å beskrive fakta på en måte som bør være lett å forstå. Materialet er hentet fra blant annet Biltema og Statoils beskrivelser av motoroljer, supplert med beskrivelser fra Wikipedia, Hemmings Motor, Royal Purple m.fl.

Av Tor Otto Fougner

Hva er motorolje?

Petroleum (fra lat. *petra*, stein, berg, og *oleum*, olje), er en samlebetegnelse som brukes om *råolje* (ofte med *naturgass*) eller også om mineralolje som lages av råolje. Den er en tykk, mørk brun eller grønn brennbar væske eller gass som består av en kompleks blanding av forskjellige *hydrokarboner*, for det meste av *metan*, og kan variere mye i utseende, sammensetning og renhet.

Mineralbasert motorolje er et destillat av råolje, mens syntetisk motorolje er mineralolje som er syntetisert slik at oljemolekylene blir endret, og det tilsettes kjemikalier for å bedre kvaliteten. Syntetisk motorolje er mer lettflytende i kulde og gir lavere friksjon både ved kaldstart og når motoren er varm. Den har også bedre oksidasjonsstabilitet, dvs. at den aldres langsommere ved høye temperaturer, noe som gir lengre levetid.

Hva er oljens hensikt?

Motoroljen har flere oppgaver. En er å smøre, altså å holde motorens *friksjonsflater* fra hverandre. En annen er *kjøling* ved at oljen transporterer bort *varme*. En tredje oppgave er å beskytte motordeler mot *korrosjon*. En fjerde oppgave er å minske *vibrasjon* og dermed motorlyd. Motoroljen har

også en *rengjørende funksjon*. Det betyr at den etter hvert blandes med avfallsstoffer. Derfor må motoroljen byttes med jevne mellomrom. Da byttes som regel også motorens *oljefilter*. Intervallene mellom oljeskift spesifiseres av motorfabrikantene. Motoren forbruker også en viss mengde olje. Oljenivået bør derfor kontrolleres med jevne mellomrom. For å forbedre egenskaper blir oljen tilført tilsetningsstoffer (additiver) som forbrukes og fører til reduksjon av kvaliteten ved bruk. Noen stoffer er i henhold til oppgitte standarder, mens andre kan være produsentens hemmelighet, kall det gjerne "lurium"!

Viktig for valg av motorolje er to begreper: viskositet, som er oljens tykkelse, og kvalitet, som beskrives med forskjellige oljespesifikasjoner.

Oljens viskositet

Viskositeten beskriver oljens flyegen-skaper, og måles ved at en bestemt oljemengde flyter gjennom et bestemt munnstykke ved en bestemt temperatur. Jo lengre tid det tar, jo høyere viskositet og høyere gradtall. Den angis iht. SAE-systemet (Society of Automotive Engineers). Gradene er 0, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50, og 60. Tallene 0, 5, 10 15 og 25 har bokstaven W (Winter) etter seg. Tallet 20 forekommer både med og uten W. Et eksempel kan være SAE 10W-40. Det første tallet (10W) angir hvor lettflytende oljen er i kulde, dvs. ved kaldstart. Jo lavere tall, desto mer lettflytende olje. W måles ved -18 °C og tallet uten W (sommer) måles ved +99 °C. Fordi motoroljen skal fungere under alle driftsforhold, må den være så tyntflytende at den kan pumpes ved lave temperaturer, og samtidig være tykk nok til å danne en smørefilm også ved høye temperaturer. Oljens *viskositet* kan derfor ikke variere for mye med temperaturen.

I norsk vinterklima bør man ikke bruke olje som har høyere tall enn 10W, eks. SAE 10W-30 eller 10W-40. En tykkere olje, for eksempel 20W-50, er tregtflytende i kulde, noe som gir

økt slitasje ved kaldstart. En olje med gode kaldstartegenskaper gir drivstoffsparing allerede fra start. For de fleste motorer er det fullt tilstrekkelig med tykkelse 30 eller 40. En motor som er slitt eller kjøres ekstra hardt/varm, kan trenge tykkere olje, for eksempel 50. Veteranbiler kjøres normalt ikke om vinteren, slik at kaldstartegenskapene er mindre viktig, men kanskje motoren er slitt og derfor trenger tykkere olje av den grunn. Derfor velger mange SAE 20W-50 til veteranbiler.

Oljens kvalitet

Det finnes mange klassifiserings-systemer som angir en motoroljes kvalitetsnivå. Det vanligste er API-systemet (*American Petroleum Institute*). Klassifisering består av to bokstaver, der første bokstav er S som står for Service og benyttes for bensinmotorer eller C som står for *Commercial* og benyttes for dieselmotorer. Den andre bokstaven angir kvalitetsnivået. Jo lenger ut i alfabetet, desto høyere krav tilfredsstillende oljen. De kvaliteter som ble angitt med bokstavene først i alfabetet har gått av bruk. Til bensinmotorer finnes kvalitetene SJ til SN og til dieselmotorer CH-4, CI-4 og CJ-4. Etterfølgende tabell (neste side) viser kvalitetsinndelingen for bensinmotorer.

Oljetyper

Man skiller mellom fire typer:

1. Enkeltgrad olje (singelgrad) er olje med enkel betegnelse, for eksempel SAE 30
2. Dobbeltgrad olje er olje som dekker to SAE klasser. Eks. SAE 10W/20, dvs. like lettflytende som SAE 10W ved -18 °C og samme viskositet (smøre-evne) som SAE 20 ved +99 °C.
3. Multigrad olje er olje som dekker tre SAE klasser: Eks. 10W/30 helårsolje.
4. Supermultigrad er olje som dekker mer en tre SAE-klasser. 10W/40 tåler minusgrader samt tykk nok når det er varmt.

API Engine Oil Service Category Chart

2.

"S"	Status	Service Gasoline Engines
SN	Introduced October 2010	Category SM were introduced in October 2010 for 2011 and older vehicles, designed to provide improved high temperature deposit protection for pistons, more stringent sludge control, and seal compatibility. API SN with Resource Conserving matches ILSAC GF-5 by combining API SN performance with improved fuel economy, turbocharger protection, emission control system compatibility, and protection of engines operating on ethanol-containing fuels up to E85
SM	Introduced on 30 November 2004	Category SM oils are designed to provide improved oxidation resistance, improved deposit protection, better wear protection, and better low-temperature performance over the life of the oil. Some SM oils may also meet the latest ILSAC specification and/or qualify as Energy Conserving. They may be used where API Service Category SJ and SL earlier categories are recommended.
SL	2001 Gasoline Engine Service	Category SL was adopted to describe engine oils for use in 2001. It is for use in service typical of gasoline engines in present and earlier passenger cars, sports utility vehicles, vans and light trucks operating under vehicle manufacturers recommended maintenance procedures. Oils meeting API SL requirements have been tested according to the American Chemistry Council (ACC) Product Approval Code of Practice and may utilize the API Base Oil Interchange and Viscosity Grade Engine Testing Guidelines. They may be used where API Service Category SJ and earlier categories are recommended.
SJ	1997 Gasoline Engine Service	Category SJ was adopted in 1996 to describe engine oil first mandated in 1997. It is for use in service typical of gasoline engines in present and earlier passenger cars, vans, and light trucks operating under manufacturers recommended maintenance procedures. Oils meeting API SH requirements have been tested according to the American Chemistry Council (ACC) Product Approval Code of Practice and may utilize the API Base Oil Interchange and Viscosity Grade Engine Testing Guidelines. They may be used where API Service Category SH and earlier categories are recommended.
SH	Obsolete	For model year 1996 and older engines.
SG	Obsolete	For model year 1993 and older engines.
SF	Obsolete	For model year 1988 and older engines.
SE	Obsolete	For model year 1979 and older engines.
SD	Obsolete	For model year 1971 and older engines.
SC	Obsolete	For model year 1967 and older engines.
SB	Obsolete	For older engines. Use only when specifically recommended by the manufacturer.
SA	Obsolete	For older engines; no performance requirement. Use only when specifically recommended by the manufacturer.

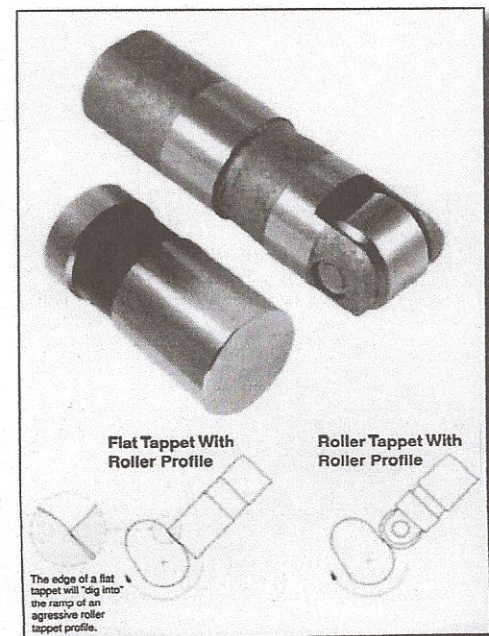
Tilsetningsstoffer

For å bedre oljens smøreegenskaper tilsetter produsentene forskjellige stoffer. Mest kjent er sink, og da brukes zinc dialkyldithiophosphate (ZDDP) til mineralbasert olje og zink di-thiophosphate (ZDTP) til syntetiske oljer. I tillegg brukes fosfor, boron og molybden. Mange produsenter har også sine egne spesialtilsetninger som vi har valgt å kalle "lurium" uten å mene noe negativt med det. I de senere år har oljeprodusentene redusert mengden av sink og fosfor, spesielt fordi disse stoffene ødelegger katalysatorer i moderne motorer og forurensner, men hva betyr dette for veteranbiler?

Erfaringer i USA

I USA har man i de 10-15 siste årene opplevd en økende mengde havarier på gamle biler med det som kalles "standard flat tappet lifters", dvs. nesten alle biler bygget før 80-tallet. Figuren forklarer hva "flat tappet" er sammenlignet med "roller tappet" som brukes på moderne motorer.

En rekke produsenter av motorkomponenter har gjennom tester oppdaget at mange eldre motorer som kjøres med dagens oljer med redusert mengde ZDDP/ZDTP, får en kort periode ved start av motorer med redusert smøring mellom metall til metall. Det er spesielt sinken som



gjør at oljen blir hengende på metallflatene og gir tilstrekkelig smøring helt fra start. Når API-systemet beskriver kvaliteten fra SA til SN og at jo lenger ut i alfabetet bokstav nr. 2 er, jo bedre er oljens kvalitet, så stemmer ikke dette for veteranbiler! For å forstå dette må man vite hva bokstavene betyr. I etterfølgende tabell er den maximale mengden tilsetningsstoffer oppgitt i PPM for å oppnå API-ratingen for noen utvalgte API-er. Dette kan også oppgis i % ved å multiplisere med 0.0001, slik at 1301 PPM = 0.13 %.

API	Fosfor	Sink	Boron
SJ	1301	1280	151
CI-4	1150	1374	83
SL	994	1182	133
CJ-4	819	1014	26
SM	770	939	127

Tross flere søk på internett har det ikke vært mulig å finne API-tabeller med innhold i alle kvaliteter fra SA til SN.

Oljetilbudet i Norge

I forbindelse med denne artikkelen har jeg vært innom flere bensinstasjoner og bilvarehus i Hamar for å sjekke ut hva som anbefales til veteranbiler. Betenkelig nok kunne de fleste ikke gi noen anbefaling, og kunnskap om API-spesifikasjon var helt fraværende. Etterfølgende er derfor et utvalg hentet fra internett eller informasjon oppgitt på noen oljekanner og absolutt ikke ment å være en komplett oversikt.

1. Statoils Classicway 20W-50 er en moderne multigradolje basert på konvensjonelle basisoljer og tilsatt additiver for å oppnå optimal funksjon. Statoil anbefaler denne til veteranbiler, gjerne med litt slitte motorer. Men API-ratingen er SL/CF og dermed ikke spesielt egnet for "flat tappet lifters"! Oljen koster ca. 400,- kr. for 4 liter.

2. Biltemas Classic 20W-50 er en mineraloljebasert motorolje spesielt velegnet for kjøretøy som kjøres hardt, for eksempel i løp, og for veteranbiler. Den har API SJ/CF og har dermed nok sink for "flat tappet lifters" At prisen er 200 kr. for 4 liter er heller ingen ulempe!

3. Royal Purple som markedsføres av Canimport AS har en 20W-50 med SAE-rating SJ og passer derfor for "flat tappet lifters" Oljen inneholder i tillegg tilsetningen Synerlec (lurium) som oppgis å øke oljefilmens styrke med 300-400 % i forhold til andre oljer uavhengig av ZDDP-innholdet. Oljen koster 630 kr for 4 liter.

4. Castrol XL 20W/50 benyttes spesielt av de som kjører engelske sportsbiler. API-ratingen står ikke oppgitt på oljekannene, men på Castrols hjemmeside står det API Service SE/CC, hvilket betyr at oljen er egnet for motorer fra 1979 eller eldre. I tillegg er oljen tilsatt diverse "lurium" Den selges på 5 liters kanner hos bl.a. BileXtra og Mekonomen for 715 kr.

5. Comma Classic 20W-50 er en multigradolje som selges av BilXtra. Den har API-rating SE/CC, men de har også singelgrad olje SAE 30 og SAE 40 som har API-rating SA. Dette er dermed blant de "eldste" oljene i markedet og må være godt egnet for veteranbiler. Oljen leveres på 5 liters kanner og koster kr. 379 kr.

Konklusjon

Hvilken viskositet man skal velge er avhengig av bruken, men for veteranbiler som normalt ikke brukes om vinteren, er en dobbeltgradolje SAE 20W-50 et godt valg. Har man en meget slitt motor kan en enkeltgrads olje SAE 50 være et alternativ. Vanskeligere blir det med API-ratingen. Hvis man tror på Hemming Motors utsagn, bør man absolutt velge en olje med API-rating SJ eller lavere, slik at innholdet av sink og fosfor er høyt nok. Biltemas Classic 20W-50 og BilXtras Comma Classic 20W-50 ser da ut til å være gode valg. Har man i tillegg tro på oljer med "lurium", kan Castrols Classic XL 20W-50 og Royal Purples 20W-50 være gode valg. Overraskende var det å finne en gammel Statoil Classicway 20W-50 kanne i garasjen hvor API var oppgitt til SJ, mens dagens er merket SL! Er det Statoil som ikke følger med i utviklingen eller er det Hemmings Motor og amerikanske produsenter av motor-komponenter som tar feil?

3

Husk vårtreffet til ØVK som i år er på Haraldstad utenfor Rakkestad den 5. april

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 2014

FORMANN	Egil Berby	fossengen@online.no	69132166/90041576
VICEFORMANN	Inger Lisbeth Østli Aaserød	tanteopen@yahoo.no	95065269
KASSERER	Kjell Ingar Olsen	kjell-io@online.no	91646035
SEKRETÆR	Per Gerhardt	57merc@online.no	69140075 / 91777514
HJELPESEKRETÆR	Sven H. Johansen	tingjoh@online.no	4857575
STYREMEDLEM	Ole Petter Sæland	ole_ffk@hotmail.com	41265978
STYREMEDLEM	Grethe Nord Gerhardt	89chevy@online.no	69140075 / 97181618
STYREMEDLEM	Egil Nygaard	egil-gut@frisurf.no	69141273 / 48103707
STYREMEDLEM	Ronny Marcussen	rmarcuss@online.no	41520534
VARAMEDLEM	Andreas Ruud	andreasruud90@gmail.com	92493616
VARAMEDLEM	Flemming Sørli	info@sorliedesign.no	91556215
VARAMEDLEM	Runar Elverhøi	relverh@online.no	99692983
VARAMEDLEM	Arild Olsen	arild@multirep.no	90500347
VARAMEDLEM	Veronica Roos	veroos@hotmail.com	90700765
	Marte Karlsen	martemilie@hotmail.com	91712800

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

7. mai.	Amcar Cruise Night, Sarpsborg oppmøte Sarpsborg Torg	Detroit Cars	K1 19,00
10. mai.	Swap meet hos Aarnes Amerikanske Bildeler	Aarnes	K1 10,00
13. mai.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	K1 18,30
20. mai.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	K1 18,30
24. mai.	Gate Race Ø.R.A. (østlandscup)	Amcar Fredrikstad	K1 11,00
2. jun.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	K1 18,30
4. jun.	Amcar Cruise Night, Sarpsborg oppmøte Sarpsborg Torg	Detroit Cars	K1 18,00
6. jun.	Nasjonal Motordag		K1 0,00
6-	8. jun.	Cars on the farm fra 6/6 til 8/6	Felles Østfold



GRASROTANDELEN ^{ES}

DETROIT CARS

Organisasjonsnummer: 893036172

**Deadline neste
klubbavis
28 MAI**



32774893036172