

Cruzin' 1

Medlemsblad for Sarpsborgs Amcar klubb



Detroit Cars



Etb, 08-09-1982



**1960 Pontiac Bonneville
Eier
Kent M Bratli**

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



Member of:



**NR. 09, Okt.
2016.**

REDAKTØRENS

SIDE

ÅRETS MEDARBEIDERE I CRUZINEWS

REDAKTØR

Jan Thomas Johansen

JOURNALISTER

Alle klubbens medlemmer

FORSIDE

Gjermund Jansen

BAKSIDE

Per Gerhardt

MØTEREFERATER

Connie Løvlie Spetaas

FORMANN HAR ORDET

Egil Berby

MØTEINNKALLELSE

Egil Berby

TREFFREFERAT

Alle klubbens medlemmer

NYE MEDL/ NYE BILER

KARTOTEK

Kjell Ingar Olsen



Hei, alle sammen!

Høsten er her og da har vel den tunge stunden kommet for mange at "leken" skal pakkes bort for i år. Men stopp en hal? Må den virkelig det? Med litt planlegging, omtanke og sunn fornuft er det vel ingenting som sier at bilen skal stå om vinteren. Nei, jeg mener jo ikke biler i utstillings tilstand. Pietetisk restaurert over flere år så ser jeg jo helt klart at sånne doninger drar man ikke ut i saltlaken. Men jeg tenker litt mer på de "vanlige" bilene. De som man har for kjøre glede og kanskje ikke så mye for støvtørking og pokalsamling. Noen ser på kalenderen når bilen skal vinterlagres mens andre ser ut av vinduet. Jeg tilhører de siste og i vinter skal Corvetten vinterkjøres, med pigg må vite. En tur innom vaskehallen for underspyling blir jo en rutine gjennom vinteren samtidig som doningen er polert så det holder.

Hvordan den oppfører seg på glatt føre blir jo det store spørsmålet og jeg ser ikke bort fra at hele prosjektet blir mislykket, men gøy skal det bli.

Og med en kupè på en halv kvm så frykter jeg ikke at varmeapparatet bør overanstrenge seg.

Vel, jeg har merket meg at vi har sett på et nytt klubblokale og jeg har selv vært ute og besøkt. Etter min mening har det stort potensiale og slike bygg henger ikke på trærne. Nå glapp et praktbygg rett foran nesa vår tidligere og nå har vi kanskje en ny sjanse og kanskje den siste hva gjelder slike bygg på en stund. Kanskje vi bør spille litt høyere denne gang og tørre å satse. Skal klubben drives som en grå og kjedelig bedrift med stadig fokus på overskudd eller skal vi ha det moro med litt gjeld?

Jan T. red.

MEDLEMSMØTE



Invitasjon til medlemsmøte.

Sted; Detroit Cars klubbhus

Dato; onsdag 12. oktober

Ca. kl. 18.30

Agenda:

MEDLEMSMØTE

- *Swapmeet/verktøy salg, lørdag 15. oktober.*
- *Besøk hos Builder onsdag 19. oktober.*
- *Bilhobby konferanse 29. oktober.*
 - *Østlandsforum 5. november.*
- *Retro aften lørdag 22. oktober.*
 - *Eventuelt.*

Detroit News oktober 2016

Sommeren er definitivt over slik at biler blir parkert etter hvert. Men hold an, dere har nå muligheten til en flott «sjekk» av grombilen hos Bulder (se eget avsnitt om det). Det er lurt å benytte og det av vårt medlem hos Bulder (Jan Erik Andersen), kjekt å vite hvordan det står til. Dette vil skje 19 oktober. Det blir også en ekstra lørdagsåpent 15. oktober med et mini swap meet (se eget avsnitt). Har du noe som du ønsker å selge så ta det med den dagen. Vi har fått hederlig omtale i byavisen om at vi kjørte våre venner på Nygårdshaugen, synd SA er så lite interessert i hva vi bedriver her i kommunen. Ikke et ord om mønstringen på Tunejordet. Det går mest i sykkel for tiden, eller det er det man ønsker da, blir det neste en sykkel tvang? Vel det passer vel best for personer med god tid og god helse. Det kan fort bli en del turer for å få maten i hus.

Som oppegående klubb skal vi delta både på bilhobby konferansen på Lillestrøm 29. oktober samtidig som motormessen er. Deltagere er nå satt sammen av veteraner (Per G. og Egil B.) og fra den yngre garde (Andreas S. og POA.) vi må være der det skjer og her vil «seneste» nytt komme. Nytt av året at flere bilhobby/veteranklubber kan delta.

Vi deltar også på Østlands forum påfølgende helg på Ringsaker i regi av klubben i Brumunddal, igjen bruker vi de samme veteranene, men nye yngre krefter (Connie S. og Ken M. Bratli). Vi får fokusere på våre arrangement og høste litt erfaring og innspill for andre. Man kan ikke sitte på sin tue å se på sin navle, det går ikke i lengden.

Det sysles også om en vinter fest på nyåret i regi av Farmen gjengen, det var jo slik det startet, rundt omkring i Østfold, mer om det senere.

Noen av våre medlemmer var på Amcar cruise på danskebåten, med flott musikk og hyggelig samvær med Amcar folk i fra andre klubber, en fin gjeng i følge de opplysningene jeg fikk. Amcar folket er trivelige. Det ser ut som at det vil gjenta seg, da bør vi vek henge med.

Etter tips fra Sven Svendsen har vi vært og snust på et nytt lokale, greit sted men en del omgjøringer må påregnes. Trond Gundersen har vært i kontakt med de som skal selge og det foreligger en gammel takst fra 2014 som er langt over det reelle, faktisk langt over det som Høysandv.4. (som er dobbelt så stor og mye påkostet) gikk for. Det ble derfor besluttet å gjøre selger oppmerksom på de faktiske forhold i opp imot hva som Høysandv.4. egentlig ble solgt for og i hvilken stand det var i. Så får vi ta det derfra.

EgBe

Klubbmøte 13 September 2016

Sarpsborgmarken: Vi har vært med en gang før. Var veldig trivelig. Kanskje vi kan stille vært år. Egil gir et hint til Regine om at vi vil være med mer.

Hvaler End of Season. 8-11 september. Det er lagt ut på siden vår. Sosialt og uformelt treff.

Bilens dag. Hva syntes folk. Det er jo gratis for publikum så vi får vist oss frem på en annen måte. Vi lar det være.

Nygårdshaugen. Vi trenger flere biler. Det er 64 brukere med pleiere. Det blir pizza på klubben. Vi har fått støtte fra Lions men ikke Sarpsborg kommune.

Eventuelt:

Cruisinger fra Sarpsborg Torg første lørdag i måneden på sommeren. Noen drar til Halden. Men vi har noen trofaste.

Cruiser of the Month:

Mai: Andreas Spetaas med familie,

Juni: Stein Spetaas med familie

Juli: Bjørge Jansen

August: Trine Johansen

September: Egil Berby

Gundersen sjekker opp et lokale. Det har takst på 4,4 millioner men de skal se på det. Det er det gamle traktorverkstedet til Claes.

Styremøte 20 September 2016

Avis: Rette opp Old boys møte til 24.10.

Sjekke opp priser på Norpost. Dette gjør POA.

Litt få på siste klubbmøte. Vi mangler underholdning. Snakke med Jens Lunder ang Dragracing visning. Enten Jan Thomas eller Per tar kontakt. Vi har også Stein Spetaas og Langaker.

Er en som vil bli kvitt verktøy. Ha en auksjon en lørdag på klubben. Dette blir 15 oktober.

Vi må dekke til vognene. Kjøper en billig presenning og legger over.

Bulder har sendt en forespørsel om å ha 2 åpne verkstedkvelder for klubbens medlemmer mot at de får reklame i avisen og 1 mai. Få til en i høst?

14 april Påskecruising.

1 mai Østfoldmønstring.

9-11 juni Cars On The Farm

Gundersen har snakket med Frode i Eidsberg Sparebank. Har fått takst fra 2014. vi drar i morgen og ser på det hvis vi har mulighet.

Bilhobbykonferanse i Lillestrøm siste helgen i oktober.

Egil, Per, Poa og Andreas drar.

Østlandsforum 5 november i Brumunddal:

Egil, Per, Kent Magnus og Connie drar.

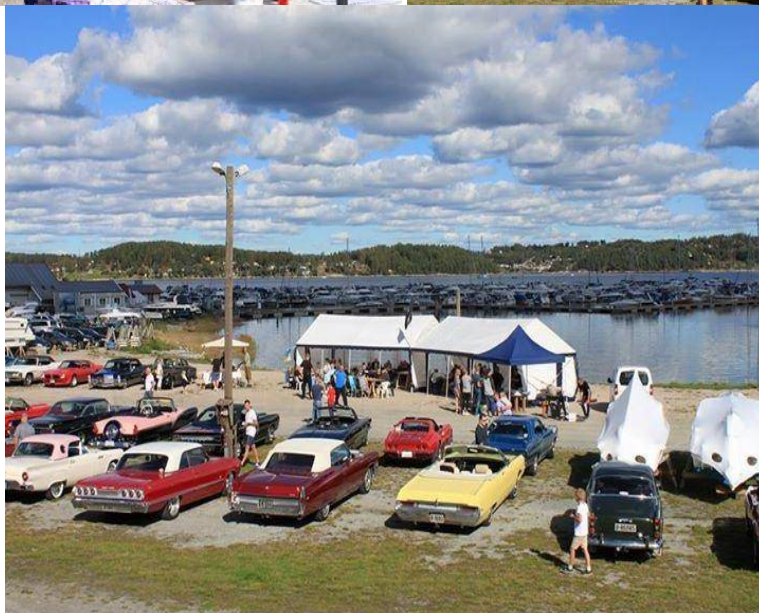
Farmen komitéen har snakket om å prøve å arrangere en ny østfoldfest i vinter. Hva mener folk.

Søndagstreff i Ullerøy, end of season!

Endelig var værgudene med oss, og ga oss strålende sol og varme på årets siste treff i Ullerøy! Salt marina solgte seg tom for burgere, og Ullerøyguttene stekte vafler i ett! På plassen var det mange biler, og også godt med publikum. Dette var en veldig hyggelig dag ved sjøkanten i Ullerøy!

Det vil bli start of season enten i mai eller juni 2017. Båtene må på vannet, slik at vi får fylt plassen med gamle biler.

Vi ser frem i mot neste års søndagstreff i Ullerøy!



Fam. Berby stakk av med fruktkurven

Tekst & foto: Martin Strand

VERKTØYSALG PÅ KLUBBHUSET LØRDAG 15 OKTOBER

Egil Grønn har fått i oppdrag å selge en del verktøy fra en avdød venn. Det er hånd verktøy- elektrisk utstyr og verktøy-stålbearbeidings saker og trebearbeidings utstyr pluss div som kan passe for en bil-skruer. Det vil være i tidspunktet fra kl. 1200 til ca. kl. 1500. Det er selvfølgelig mulig for andre å komme om de har noe å selge slik at vi for et mini SWAP MEET. Det er bare å møte opp.



BULDER. VERKSTED - SARPSBORG

TILBUD TIL

ALLE MEDLEMMER I

DETROIT CARS SARPSBORG:

Kr 595,- Inkl. moms for EU kontroll av veteranbiler
22% rabatt på lagerførte bildeler fra vår grossist
30% rabatt på oljeprodukter fra vår grossist



Gamle Kongevei 101
1712 GRÅLUM
TLF: 952 53 156
verksted.sarpsborg@bulder.no



MOTORMEKAERSKOLA

av Patrik Tell

DEL 7



SÅ FÅR DU BÄTTRE FLÅS...

Motormekarskolan gasar på. Förra gången tittade vi närmare på kamaxlar och ventilmekanismen och nu är det dags för avgas- och tändsystemet.

Berätta för oss om ditt projekt

Skriv några rader om dig själv och ditt projekt. Tala om för oss vad dessa mytomspunna gjuljörnsspisar betyder för dig. Det finns ingenting som får oss på bättre humör än att höra från sanna USA-bilsentusiaster. I slutet av den här artikelserien kommer vi publicera några av dem. Skicka dem via mejl till redaktionen: redaktionen@wheelsmagazine.se.

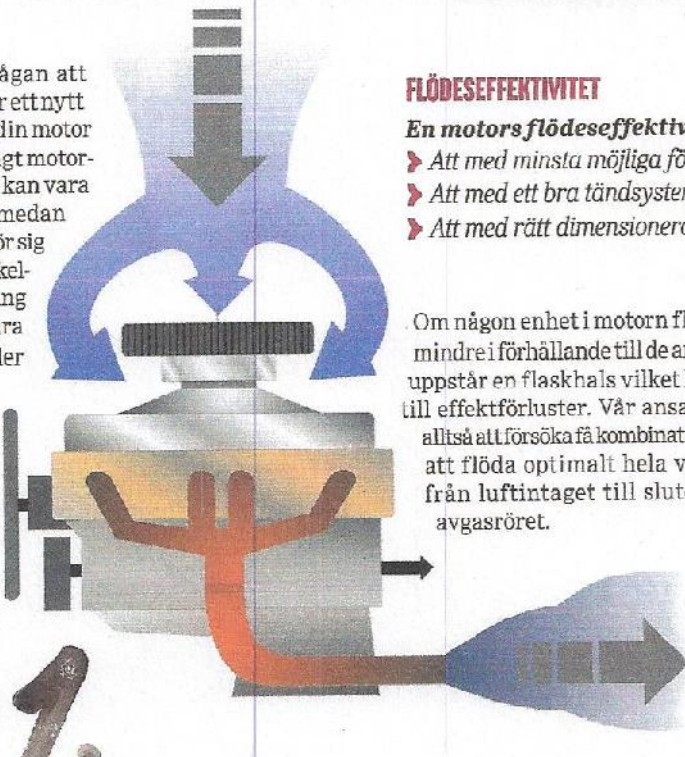
AVGASSYSTEMET

AVGASSYSTEMETS HUVUDSAKLIGA UPPGIFT är att leda bort avgaserna från motorn och sträcker sig från avgasventilen ända ut i det fria. Motorn ger även ifrån sig en stor del av överskottsvärmen genom systemet. Avgasernas väg är minst lika viktig som alla andra områden i motorn. Det som ska in där uppe med minsta möjlig motstånd, ska naturligtvis också ut på effektivaste sätt. Amerikanska V-åttor är känsliga på avgassystemet och det gömmer sig fler hästkrafter där än vad man kan tro. Låt oss därför titta närmare på hur systemet samverkar med motorn.

När folk pratar om avgassystem handlar det oftast om någon särskild del. Till exempel headers har det flesta hört ska vara bra, tretums system efter katalysatorn är också vanligt i folk-mun. Ytterligare en sak det debatteras mycket om är rördiametrar och hästkrafter. Knepet med systemet är att betrakta det som en komplett enhet. Precis som i den övriga motorn är det flöden det handlar om här också. Flöden drivs fram med hjälp av energi och när flödets väg är ojämnt uppstår energiförluster. Dessa flaskhalsar leder till ojämnheter i motorns effektkurva.



Den huvudsakliga frågan att besvara innan du köper ett nytt system är vilket syfte din motor har. Till exempel ett lågt motorljud eller inget ljud alls kan vara viktigt i en glidarbil, medan ett brutalt rumlande gör sig troligen bättre i en muskelbil. I andra sammanhang kan det till exempel vara systemets utseende eller utsläppsnivåerna som ses som det viktigaste. För en del är en kombination av ovanstående målsättningen medan en och annan inte bryr sig alls så länge kostnaden är låg.



FLÖDESEFFektivITET

En motors flödeeffektivitet handlar om tre saker:

- Att med minsta möjliga förlust fylla cylindrarna med bränsleblandning
- Att med ett bra tändsystem antända och förbränna blandningen
- Att med rätt dimensionerat avgassystem få ut avgaserna

Om någon enhet i motorn flödar mindre i förhållande till de andra, uppstår en flaskhals vilket leder till effektförluster. Vår ansats är alltså att försöka få kombinationen att flöda optimalt hela vägen från luftintaget till slutet av avgasröret.

Standardsystemet

Generellt sett är nästan alla standardsystem underdimensionerade. Det är för att det finns viktigare saker än effekttuttaget som har högre prioritet:

- Låghaltiga utsläpp/miljöbestämmelser
- Lågt motorljud
- Hållbarhet
- Kostnadseffektiv tillverkning
- Effekttuttaget

Effektkurvan har alltså mindre betydelse av dessa anledningar och därav förekommer eftermarknadssystem som prioriterat upp effektuttaget. Vi fokuserar oss på hästkrafterna och försöker få ut så mycket så möjligt, men trots det tar vi även ta hänsyn till de övriga punkterna.

Prestandamotorer

Om du bygger en högprestandamaskin och fokuserar på över 400 hästkrafter och har ett standard system, då kan du omedelbart räkna bort 60-100 hästkrafter, möjligen mer i en del sammanhang. Ett undantag kan vara en serie-tillverkad prestandabil med ett bra originalavgassystem. Men även sådana, till exempel nyare Corvetter, brukar också bli piggare med modifierade avgassystem.

Flera eftermarknadsleverantörer saluför kompletta motorprestandasatser där gissningslekarna har eliminerats. De innehåller vanligen en ny kamaxel, topplock, insug, förgasare med mera, och ett bra exempel på det är Edelbrocks Performersatser. De finns i flera nivåer till många olika V-åttor och den grymmaste satsen till en Cheva 350 smallblock, ska enligt motorbromstester generera 435 hästkrafter. Om du skaffar en sådan sats och vill få ut 435 hästkrafter, kräver det till att börja med en välbyggd motor där felaktiga toleranser har åtgärdats. På andra plats krävs ett fritt flödande avgassystem som är avstämt för den effektkurvan. Har du inte det, blir det troligen svårt att få ut högre effekt än 300-350 hästkrafter. Här finns det alltså hästkrafter att hämta och för att klara ut hur du kan bygga ett effektivt system till din motor, ska vi titta närmare på de olika beståndsdelarna.

Så fungerar systemet

Avgassystemet börjar efter förbränningsrummet med avgasventilen. Den är alltid mindre än insugningsventilen, vilket beror på att hela avgaser trycks ut med större kraft än vad insuget suger in. Även här är det viktigt att titta på topplockens flödeskapacitet och identifiera vid vilket lyft kurvan avstannar. Med den vetskapen dimensionerar du sedan lyftet på avgasventilen. Det gör du antingen med en ny kamaxel eller med en större vipparmsutväxling.

Headers

Headers bygger på fyra primärrör, ett rör från varje avgaskanal, som kopplas samman längre ner i kollektorn där avgasröret tar vid. De här tar mer plats än standardsystemet, så mycket mer att de måste skräddarsys för varje bilmodell. De finns i många varianter från en mängd tillverkare och är anpassade för olika bilmodeller.



Det vill säga att om du har en Cheva Nova så finns det färdiga headers som är designade att passa utan problem. Var dock noga med specifikationen innan du gör inköpet eftersom det ibland förekommer fler varianter till samma bilmodell, men med olika växellådstyper.

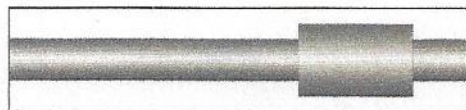
Headers har mindre friktion och skapar starkare avgasimpulser än standardsystemet, de så kallade järnlimporna. När impulserna möts i kollektorn ger de varandra draghjälp, vilket kortfattat resulterar i en betydligt effektivare cylindertömning. Med en aggressiv kamaxel som har mycket överlappning, kan även den hjälpa till och suga in mer bränsleblandning under själva överlappningstillfället. Det här är emellertid ingenting att sträva efter på en gatbil, eftersom det kräver en hel del innan effekten blir mätbar. Utöver det är mycket överlappning ett gift för körbarheten eftersom vakuumsignalen i insuget sjunker dramatiskt på låga varv.



Den vanligast förekommande smallblock headersstorleken till prestandabilar är primärrör på 1 5/8 tum med en kollektor på 2,5 eller 3 tum och de räcker gott upp till 375-400 hästkrafter. Bygger du en motor med mer än 400 hästkrafter bör du ha primärrör på 1 3/4 tum. Men om du har en motor med 450-500 hästkrafter som nästan aldrig går på topeffekt, klarar du dig bra med 1 5/8 tum. Det finns många synsätt beträffande primärrörens längd och generellt kan du resonera så här. Ju längre de är desto bättre vid låga varv och tvärt om. En annan vanlig diskussion är att primärrören bör vara exakt lika långa för att undgå karaktärsskillnader mellan cylindrarna. Det här är emellertid ingenting som behöver prioriteras i en gatbil. Om du bygger en racingmaskin däremot där varje tiondels sekund räknas, är det viktigare med rörlängderna.

Efter kollektorerna där avgasröret tar vid börjar det bli intressantare. Ett begränsat flöde genom systemet betyder kort sagt mindre effekt. Du kan jämföra själv genom att blåsa luft genom en 6 mm och en 10 mm bränsleslang och se vilken som är jobbigast. Rördiametrarna på prestandabilar brukar vara mellan 2 till 3 tum, där 2,5 tum är vanligast. Den stora frågan brukar vara; hur stort ska röret vara för att ge mest effekt? Som du redan vet är det flöden som gäller här också. Ett 2,5 tums rör flödar 565 CFM (Cubic Feet per Minute) och det finns tester som visar att en förbränningsmotor behöver i genomsnitt 2,2 CFM per hästkraft för att flöda optimalt. Ett 2,5 tums rör skulle i det fallet vara optimalt för en motor med 260 hästkrafter. Har du omkring 500 hästkrafter behöver du alltså dubbla 2,5 tumsrör. En viktig sak här, nu pratar vi om den absoluta prestandatoppen och det kanske inte är så ofta du är uppe i de regionerna på en gatbil. Om du till större delen av tiden endast använder 30-70 procent av effekten, ungefär 300 till 350 hästkrafter, blir motorkaraktären jämnare med en enkel 3-tummare. Avgassystemet behöver en viss friktion för att fungera optimalt och skapa

starka avgasimpulser. På lägre varvtal sjunker flödeshastigheterna vilket ger svagare impulser. I det läget är ett smalare rör mer optimalt.



Ljuddämparen

På gatan är ljuddämpare nödvändiga. En stor fråga för flera beträffande ljuddämpare är vilken som låter skönast. Och på en del tillverkares webbsidor kan man lyssna på ljudfiler för olika modeller. Det kan verka lite överdrivet vid första tanken men faktum är att detta är viktigt för många.



Oavsett hur dämparen låter finns en viktig faktor om ljuddämpare som inte bör förbises i prestandasammanhang—flödet. Om du har ett genomtänkt avgassystem och installerar en ljuddämpare som flödar mindre än röret, kommer motorn bara betrakta det som ett smalare rör. Resultatet blir då ett motstånd som försämrar avgasprocessen och försvagar headersenas flödesegenskaper.

Det finns de som känner till det här och kopplar på en till utseendet större dämpare. Men bara för att den är större betyder inte att den flödar bättre. Bygger du prestanda bör du också skaffa en prestandaljuddämpare. Tyvärr är det inte alla tillverkare som skyltar med dämparnas flödeskapacitet, vilket är synd för oss som vill veta det. Om du nu inte kan få tag i flödesdata till de du tittar på är det säkrast att hålla dig till kända prestandamärken. Ett gott råd är att förkovra dig på nätet.

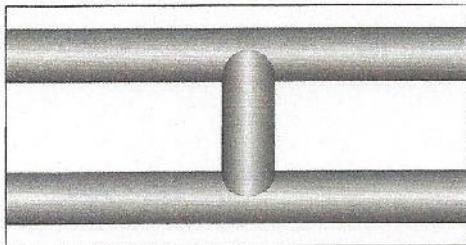


Katalysator

Om din bil har en katalysator bör du tillämpa samma resonemang som på ljuddämparen. Något många gör är att montera ett prestandasystem efter katalysatorn. Du kanske någon gång hört uttrycket *"tretums från katten"*. Den största skillnaden du får med det är ett tuffare utseende och ett annat motorljud om du även bytt ljuddämparen. Det kan även vara så att ljuddämparen i ditt fall möjligen var en större flödesbegränsare än katalysatorn, och i så fall kanske du fått en liten effekttökning. Glöm inte bort att motorn bara ser flödet genom systemet, inte vilka delar det består av. Precis som med ljuddämpare finns prestandakatalysatorer att köpa på eftermarknaden.

X-Pipe

Allt ytterligare sänka ljudnivån om du har dubbla avgasrör är att installera ett angränsande rör mellan dem. Om du bygger systemet själv kan du låta rören gå ihop någonstans under bilen. Angränsningen ska vara placerad före ljuddämparna. Det förekommer även kompletta prestandasystem till många bilmodeller som har det här. Rördiametern bör vara densamma



som avgasrören medan längden har mindre betydelse. Det här hjälper till att sänka ljudnivån och det finns även de som har märkt av en effekttökning på några hästkrafter. Samtidigt finns de som menar att det här inte ger någon effekttökning alls. Det enda som kan påvisa det är ett motorbromstest. Men oavsett vad som är korrekt ger det ingen försämring.



TIPS: Systemet bör vara anpassat till motoreffekten, det vill säga att 2,5 tum är lagom till ungefär 250 hästkrafter. Har du 350-500 hästkrafter behöver du dubbla rör.

Om ditt mål är att motorn ska prestera ordentligt i de högre varvtalsregionerna, kan en undermålig ljuddämpare hämma effekten ordentligt. Samma sak gäller katalysatorn.

Kontrollera flödessiffrorna innan du låter dig fångas av påståendena i den amerikanska reklamen.

Det viktigaste partiet av systemet är från topplocken fram till och med ljuddämparen. Hur det ser ut efter dämparen spelar ingen större roll så länge flödet inte är begränsat.

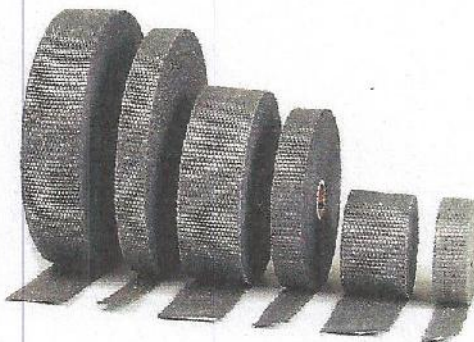
Sist men inte minst, betrakta det som att hästkrafterna släpps fria genom avgassystemet.



Värmeavledning

Mycket av motorns överskottsvärme töms genom avgaskanalerna och fångas upp av avgassystemet. En del av den värmen hamnar i motorrummet och i synnerhet om motorn har headers. Det kan vara en nackdel på bilar som hämtar insugningsluften därför. Hårt trimmade motorer har en benägenhet att generera väldigt mycket värme i motorrummet. På äldre bilar är det vanligt förekommande med ett luftfilter direkt på förgasaren och inget annat. Om du har ett luftintag på motorhuven som släpper in frisk luft rakt uppifrån blir det inte lika känsligt, men det är det ju inte alla som har eller vill ha. Ett

bra sätt att minska värmeproblematiken är att isolera headers. Det hjälper till att transportera bort överskottsvärmen från motorrummet vidare bakåt i stället.



Om du har en äldre bil med headers som hämtar insugsluften från motorrummet bör du linda primärrörerna med headersisolering eller bandage. Det är ett enkelt och billigt sätt att bli av med mycket av värmen. Isoleringen består av ett värmetåligt fibermaterial och låses enklast fast med slangklämmor i rörändarna. Linda primärrörerna från infästningarna i topplocken hela vägen ner till kollektorerna för bästa resultat. Fukta tejen för att göra den mer elastisk innan du börjar. När den sen torkar drar den ihop sig lite och sitter åt bättre.

TIPS: Mät upp hur långa primärrörerna är tillsammans samt omkretsen. Dela upp längden med isoleringens bredd och multiplicera med diametern, så får du reda på hur mycket tejp du behöver. Skaffa åtta klämmor till primärrörerna och två till kollektorerna.



Kylsystemet

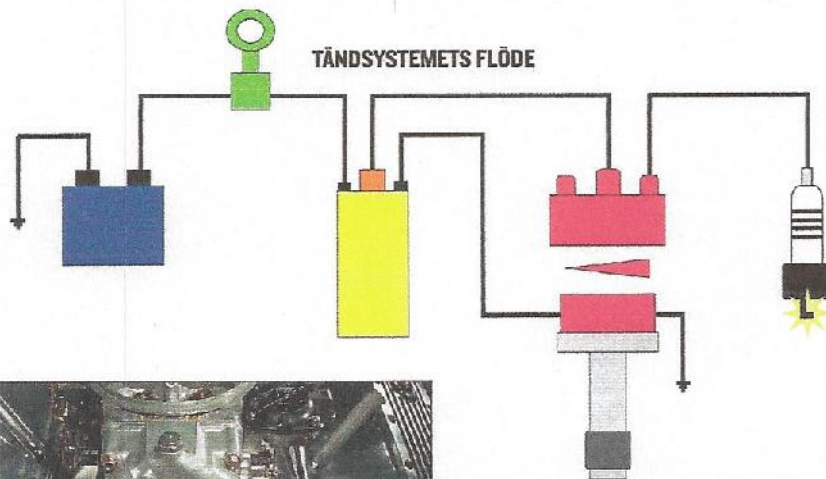
När du ökar effekten i motorn ökar värmeproduktionen. Överhettning är en säker väg till ökat slitage och eventuellt motorhaveri. När motorn blir för varm försämrar oljans smörjegenskaper och bränns. Resultatet blir en sliten motor i förtid. Motordelarna är tillverkade av diverse metaller som expanderar olika mycket vid stora temperaturskillnader. Detta kan skapa oönskade förändringar i motorns toleranser som spår på slitaget. I prestandasammanhang handlar det snarare om att försöka få ner temperaturerna till en acceptabel nivå än att sänka dem ännu mer. Avkylning är avgörande för lång hållbarhet, lågt servicebehov och driftssäkerhet. Om du bygger en prestandamaskin bör du ha följande i åtanke:

- Förse dig med en bra vattenkylare som orkar med värmeutvecklingen. Det här är något som många prioriterar bort. Gör inte det eftersom du kommer att ångra dig.
- Skaffa en elektrisk kylarfläkt. Många av de gamla propellrarna är ineffektiva energitjuvar som kan reducera motoreffekten med så mycket som 40 hästkrafter.
- Installera en elektrisk vattenpump. Dessa flödar lika bra oavsett motorns varvtal och då slipper du stå vid väggkanten och koka på cruisingen.

■ Om du misstänker problem med termostaten, kontrollera att den öppnar och stänger i en kastrull med vatten på spisen.

■ Glöm inte bort automatladdakylaren. Oljan i växellådan blir betydligt varmare i prestandabyggen och behöver bättre avkylning.

TÄNDSYSTEMETS FLÖDE



TÄNDSYSTEMET

TÄNDSYSTEMET ÄR NÅGONTING som alltid ska fungera korrekt och det är noga med inställningarna. Tändningens precision spelar en viktig roll för effektuttaget. Det finns många gamla motorer som kan vakna till ordentligt efter bara en justering. Även om systemets uppgift är att leverera elektriska gnistor, sker det med systemets mekaniska funktion. Det är också anledningen till att vi behöver se över det emellanåt.

Brytarspetsar

Äldre motorer med flera decennier på nacken är ofta utrustade med brytarspetsar. Den typen fungerar också men är inte lika bra som dagens elektroniska system. De är heller inte lika hållbara eller underhållsfria som de modernare systemen. Vi gör hatten av för dig som har en originalbil från den tiden och vill behålla dessa av nostalgiska skäl. Vi kommer emellertid inte gå in närmare på brytarspetsarförsedda system.

Tändsystemets funktion

Tändsystemet skiljer sig från den övriga motorn eftersom allting handlar om att flytta elektricitet fram och tillbaks. Istället för att skapa luftflöden skapar vi istället elektroniska flöden, vilket i teorin går ut på samma sak. Tändspolen genererar under en kort stund tillräckligt hög spänning för att ett tändstift ska gnista och antända bränsleblandningen. Fördelaren avgör vilken cylinder som ska bli tilldelad i motorns tändföljd. Fördelaren är inställd att göra detta i exakt rätt tillfälle i förhållande till varje cylinders arbetsstakt.

Chevas klassiska HEI-fördelare är en kvalitetsmässigt bra produkt. Den är dimensionerad för normala motorer i vanliga bilar och kommer att göra sitt jobb utmärkt så länge motorn är i standardutförande eller mildt trimmad. Den lever helt klart upp till de krav som förväntas av den.



Elektroniska system

På dagens eftermarknad finns drivor av olika delar och tillbehör som förbättrar systemet på olika sätt. Om du fortfarande har brytarspetsar, finns idag prisvärda elektroniska satser som passar med de flesta gamla fördelarna. Det finns även kompletta prestandasystem som på alla sätt är bättre än originalsyste men, men det finns samtidigt ingen poäng med att försöka skjuta över målet. Om du bygger en extrem prestandamaskin bör du naturligtvis förse den med extrema tillbehör. Men så länge det handlar om prestandabilar för gatbruk finns ingen fördel med att byta hela systemet. För att vara säker på att du får bra produkter, köp välkända prestandamärken. Några av de populärare leverantörerna är MSD, Accel, Pertronix och Moroso.



En sådan här sats från MSD kommer att ladda på en ordentlig gnista och göra jobbet på en 400-600 hästkrafters maskin upp till 6 000-8 000 varv.

Tändkablar

Tändkablar är förbrukningsartiklar! Det vill säga att kablar med lägre kvalitet blir fortare sämre även om de inte är spruckna. Sämre kablar kan även bli en flaskhals när du laddar på ordentligt med spänning, vilket kan leda till gnisthopp och effektförluster. Utöver det kan de även skapa huvudbry och frustration i felsökningssammanhang. Många standardmotorer är utrustade med fiberisolerade kablar med en koppartråd inuti. Den kabeltypen duger till originalmotorer men kan vara undermålig i prestandasammanhang. En betydande anledning till att kablarna slits

ut är värmen från avgassystemet, och om din motor har headers bör du skaffa tåligare kablar.

Bra kablar i prestandasammanhang till en gatbil är 8 mm silikonisolerade med en kärna av kolfiber. Sådana kabelsatsar finns från många tillverkare med bra priser.

Tändstift

Tändstiften ingår också i tändsystemet och bör dimensioneras efter motorkombinationen. De förekommer i många varianter och kvaliteter och det finns att par saker att tänka på i prestandasammanhang.



Om du har en prestandatändspole som levererar minst 40 000 volt, kan du öka gapet lite till. Ett större gap medför en kraftigare gnista som skapar en bättre

antändning av bränsleblandningen. Detta bör du dock inte experimentera med på ett standardsystem. Prova att öka gapet gradvis med 0,2 till 0,5 millimeter. Tänk på att inget stift bör ha ett gap på mer än max 1,2 mm eftersom det kan leda till strömspikar och överhettning av tändspolen. Efterkontrollera alla stift med ett bladmått så du vet att de inte skiljer sig.

Tändstift med en utstickande topp/elektrod medför att gnistan kommer in längre i förbränningsrummet och underlättar antändningen. Det medför också bättre avkylning när ny bränsleblandning sugas in. Prestandamaskiner kan behöva något kallare/hårdare stift. Kortfattat handlar det om stiftets förmåga att anpassa sig till temperaturen i förbränningsrummet. Kallare stift är tåligare men kan också vara en nackdel och börja sota med en lugnare körstil. Om du märker att din motor förbrukar tändstift fortare än normalt, prova en kallare modell men gör det gradvis ett nummer i taget.

Slutligen, tändsystemet bör dimensioneras efter motorn det sitter på, men det behöver inte vara bättre än så. Desto hårdare trimmad motorn är desto besvärligare blir det interna klimatet. Siktar du på över 350 hästar och mer än 5 000 varv bör du fundera på en uppgradering. Det är noga med tändningen och kvalitetsprodukter från kända märken rekommenderas. Hur du justerar tändningen återkommer vi till när vi bygger ihop vår projektmotor.

Det var allt för den här gången. I nästa del ska vi tillbaks till garaget och börja skruva. Tjenixen!

Därför behöver du förbättra tändningen

Förhållandena i prestandamaskiner är tuffare för tändsystemet än i standardmotorer, och i ordentligt trimmade maskiner är det riktigt krävande. Det handlar om högre kompression, ruggiga kallstarter med hög bränsletillförsel, högre varvtal, betydligt större flöden och volymer och högre temperaturer. Desto mer vi trimmar motorn desto tuffare blir miljön. Med det i bakhuvudet bör du anpassa tändsystemet så att det fungerar felfritt i din motorkombination. Om du trimmar motorn ordentligt men behåller originalsyste men kommer den inte fungera optimalt. Originalsystemet kommer få svårt att föda motorn och du kan råka ut för överansträngda eller uppbrända tändningskomponenter.

För att åtgärda dessa potentiella bekymmer behöver du göra tre saker:

- Ladda på med en starkare gnista
- Se till att gnistan behåller sin kraft upp till det varvtal motorn ska prestera
- Sörja för att gnistan levereras till tändstiften utan störningar

För att lyckas räcker det att komplettera standardsystemet med:

- En prestandatändspole
- En bättre tändmodul
- En prestandarotor
- Ett nytt fördelarlock
- En sats bra tändkablar (8mm+)

De här delarna finns att köpa i kompletta tillbehörssatser till de flesta fördelarna och är relativt enkla att montera.

Digitala tändningsboxar

Digitala styrenheter för tändningen är vanligt i prestandasammanhang och standard inom racing. Digitalt kontrollerad tändning är bättre och ett krav för extrema racingmaskiner där perfektion har högsta prioritet. Vanliga fördelare är helt mekaniska och tändkurvan konfigureras med vakuum, fjädrar och vikter. Det kan vara svårt att uppnå samma precision med en standardfördelare som med en digitalbox, men du kan helt klart uppnå ett fullgott resultat. De digitala boxarna med de tillbehör du behöver är betydligt dyrare än en uppgraderingssats till standardfördelaren. Frågan du bör ställa dig är vilket syfte din motor har. En prestandabil för gatbruk klarar sig i de flesta fall utmärkt med uppgraderad standardfördelare. De populäraste boxarna kommer från MSD, Mallory och Accel och finns i flera olika utföranden. En rekommendation är att forkovra dig i ämnet på nätet.

Digitalboxarna finns i olika varianter och innehåller vanligen funktioner som:

- Digital kontroll av gnistfördelningen
- Högre nivå av noggrannhet
- Multipla gnistor på samma cylinder
- Digital justering av tändkurvan
- Säker gnistleverans på höga varvtal
- Ändrad tändkurva vid till exempel uppstart
- Varvtalsregulator
- Möjligheten att ansluta tillbehör

KVELD HOS BULDER VERKSTED 19 OKTOBER.

Bulder stiller fra kl. 1530 til kl. 2030 med mekaniker Jan Erik Andersen (medlem) for å bistå medlemmene i bruk av utstyr. Det blir mulig å benytte diverse verksted utstyr slik som 4 søylet 4 tonns løftebukk – 2 søylet 2 tonns løftebukk. 10 m lang grav og bremse prøver. Det blir muligheter for en forstillings kontroll (spesielt for 50 tallere er det viktig da de ikke er til EU kontroll). En titt under om noe ikke er som det burde, man er ikke så ofte under hvis man ikke har løfte bukk. Det vil også bli anledning til å bytte olje+ filter. Bulder har kontakt med Telas (Terje Langaker) som har klassisk olje fra Bardahl.



Sand camping 9/9-11-/9-16

Detroit Cars var igjen invitert til Sand camping på Hvaler. 8 enheter fra klubben møtte opp for å tilbringe helgen der.

På lørdag var det felles cruising til Skjærhalden, da kom det også til noen tilreisende medlemmer. Lørdag kveld ble det servert god mat som Ronny og Erik hadde fått i stand (har vel en mistanke om at det var noen damer som hadde bidratt også). I tillegg til klubben var det også innbudt en gjeng fra Skiptvet fiskeforening. De dro ut med en båt på lørdag, men siden de startet dagen med champagne så var det nok ikke fisk som stod i høysetet den dagen. Fast liggende campinggjester var også tilstede på kvelden. En munter gjeng Store telt var satt opp, Ronny sørget for musikk. Folk hygget seg ut i de små timer, går også rykter om at noen «badet» i bekken. Det var visstnok ikke frivillig og dessverre finnes det ingen bilder av det.

Søndagen kom med sol og vind. Etter hvert som promillen sank, pakket en etter en ned og begav seg på hjemveien.

Ryktene vil ha det til at planlegging for neste år allerede er i gang.

Takk til Ronny og Erik som ordner det meste.

Inger Lisbeth



Det var disse stengene da, guttær!



Lystig lag med fulle glass.



Ja akkurat, disse stengene. Pes, stønn og dobbelt sukk!

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; 24/10 TID; 19.00

HER FÅR VI NOE Å BITE I SAMT NOE ATTÅT.

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

ALLE BIL-INTERESSERTE ER VELKOMMEN



SMILEBÅNDET

To damer på vei hjem fra en fest måtte noe fryktelig tisse, så de gikk til en kirkegård. Først tisset den ene dama og tørket seg med trusa, som hun deretter kastet ut i skogen. Så tisset den andre dama og tørket seg med noe papir hun fant.

Neste kveld sitter to karer på en pub og prater. "Kona mi kom fra fest uten truser i går," sier den ene. "Du tror du har det ille? Kona mi kom hjem med en lapp i baken, der det sto 'takk for alt, hilsen gutta på jobben'."

Det var en gang to kuer som satt i et tre og strikket syltetøy. Så kom en flyvende hest forbi, men det gjorde ikke noe fordi den hadde en onkel i amerika.

- Vi burde gifte oss.
- Hva, vi har jo aldri møtt hverandre før!
- Jo, vi burde gifte oss. Fordi du motsier alt jeg sier, akkurat som en ekte kone.
- Hvordan kan du vite det når dette er første gangen vi møtes?
- Nå gjør du det igjen!

Boy asks "Gran, have you seen my pills, they're marked LSD." Gran replies, "Screw the pills, have you seen the dragon in the kitchen?"

Det var en gang en blondine, hun gikk til en butikk og spurte kjøpmannen:

- Kan jeg kjøpe den vaske maskinen?
- Nei, jeg selger den ikke til blondiner. sa kjøpmannen.
- Da tok hun på seg en brun parykk og gikk til den samme butikk og spurte om det samme. Da sa kjøpmannen:
 - Nei jeg selger den ikke til blondiner.
- Da tok hun på seg en svart parykk, og gikk til den samme butikken og spurte om det samme. Denne gangen sa mannen:
 - Jeg selger den ikke til blondiner.
 - Hvordan visste du at jeg var blondine?
 - Fordi det ikke er en vaksemaskin, men en mikrobølgeovn

Utenfor et lite hus stod en dum blondine, en intelligent blondine, Fantomet og Supermann. Inne i huset stod det en sekk full av gullmynter. En av de overnevnte gikk inn for å hente denne. Hvem?

- Den dumme blondinen. De andre er bare fantasifigurer.

Det var en gang en afrikaner som hadde fått seg jobb som lastebilsjåfør og var på vei gjennom Finnmark med et lass kokosnøtter. Han var ikke helt stø på glatta, og plutselig lå hele ekvipasjen utenfor veien med kokosnøtter i vilden sky. Afrikaneren klatrer ut, rister på hodet og setter seg for å vente til noen kommer (dette var før mobiltelefonen). Etter en stund kommer det kjørende tre samer på snøscooter. De stopper et stykke unna, og den ene av dem blir stående og myse mens han skygger for sola og tenker så det knaker. Etter et par minutters dørgende stillhet løper han med ett bort til havariet og setter i gang med å trampe manisk på kokosnøttene. "Fort, karer, før det klekkes flere!"

XX

HUSK GRASROTANDELEN!!!

KLUBBINFO

KLUBBENS ADRESSE:

Edvard Strandsvei 46
1734 HAFSLUNDSØY

TLF. 91790536

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

E-post: post@detroitcars.net



STYRET ÅR 2016

FORMANN	Egil Berby	fossengen@online.no	69132166/90041576
VICEFORMANN	Inger Lisbeth Østli Aaserød	tantepen@yahoo.no	95065269
KASSERER	Kjell Ingar Olsen	kjell-io@online.no	97564337/91646035jobb
SEKRETÆR	Per Gerhardt	57merc@online.no	69140075 / 91777514
HJELPESEKRETÆR	Connie Løvlie Spetaas	connieasbjornsen@gmail.com	97632772
STYREMEDLEM	Ole Petter Sæland	ole_ffk@hotmail.com	41265978
STYREMEDLEM	Per Olav Andresen	poa-poa@hotmail.com	91768143
STYREMEDLEM	Malin Hansen	malinth-91@hotmail.com	99338943
STYREMEDLEM	Ronny Marcussen	rmarcuss@online.no	41520534
VARAMEDLEM	Jan Thomas Johansen	seville79@live.no	90949827
VARAMEDLEM	Tom Lilleborgen	to-r-lil@online.no	95253131
VARAMEDLEM	Runar Elverhøi	relverh@online.no	99692983
VARAMEDLEM	Arild Olsen	arild@multirep.no	90500347
VARAMEDLEM VARAMEDLEM VARAMEDLEM	Trond Gundersen Kent Magnus Bratli Andreas Spetaas	trgunder@start.no kent-magnus@hotmail.com andreas.spetaas@bravida.no	91697008 99309476 95899562

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 **91790536** der dere oppgir navn og telefonnummer.

Utlån av verktøy

Ta kontakt med formann Egil Berby, **69132166/90041576**
Motorbukk og "elefant" kontakt Vidar Elvestad, **90828557**

SISTE SIDE

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

12. okt.	Medlemsmøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
18. okt.	Styremøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
24. okt.	Old Boys møte hos Ole Trondsen	Detroit Cars	Kl 19.00
31. okt.	Avismøte klubblokalet	Detroit Cars	Kl 18.30
5. nov.	Lørdagskafé / Åpent hus	Detroit Cars	Kl 11.00



AARNES
AMERIKANSKE BILDELER
POSTBOKS 14, 1740 BORGENHAUGEN TLF. 69 97 19 00 FAX 69 97 19 01
WWW.AARNES.NO



GRASROTANDELEN 

DETROIT CARS

Organisasjonsnummer: 893036172



32774893036172

Deadline neste

klubbavis

OKT 27