



IL TEMPO GIGANTE

REODOR FELGENS FANTASTISKE BIL I FULL STØRRELSE

KOM OG SE **KOM OG SE** **KOM OG SE**
DEN NYE LINJE **NORGES** **SCENESHOW**
I AMERIKANSK **RASKESTE** **MED**
BIL **BIL** **TOPPARTISTER**

**KOM OG SE OVER 50 SPENNENDE UTSTILLINGSOBJEKT — ALT FRA VANLIGE MOTOR-
SYKLER OG STANDARDBILER TIL DE MEST FANTASIFULLE DRØMMEKJØRETØYER.
PERSONBILER - VETERANBILER - HOT RODS - DRAGSTERS - FUNNY CARS - KLASSI-
KERE - CHOPPERS - VANS - RACERBÅT - KUNSTLAKKERTE BILER**

MOTORAMA 78

NIDARØHALLEN 20.-23. APRIL

Direkte fra USA
til Trondheim

DODGE 1978

-NÅ UTSTILT HOS GRENDAHL PÅ LADE

RRA 14 Måttet



**I dagene 24.-27.april
kan du se alle disse Dodge-modellene
og en rekke spesialbiler utstilt.
Velkommen til Lade og en prøvetur.**



Grendahl Auto

HAAKON VII's GT. 25 — TLF (075) 16 240 — 7000 TRONDHEIM

MOTORAMA 78



VELKOMMEN

American Car Club of Norway ønsker alle hjertelig velkommen til vår amerikanske bilutstilling MOTORAMA 78 i Nidarøhallen.

Dette er fjerde gang messen arrangeres i Trondheim, og vi håper De finner utstillingen minst like spennende og interessant som vårt publikum i 1974, 1975 og 1977 gjorde det.

Flere firmaer er representert med stands, og De får anledning til å beskue biler og motorsykler av alle slag, samt mye annet fra motorfronten.

Hver kveld presenteres et fyldig underholdningsprogram fra scenen, med kjente artister. Racerfilmer vises også med jevne mellomrom.

På våre stands får De rike informasjonen om bil og bilhold, og fra enkelte stands selges bilutstyr, T-skjorter med emblemer m.m.

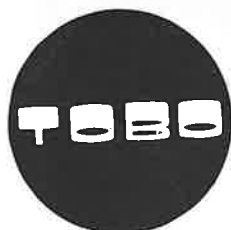
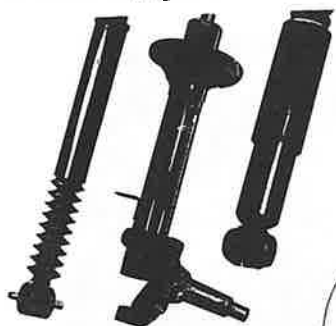
I dette program er omtalt en rekke av de objekter som finnes på utstillingen. Vi må ta forbehold om endringer.

Vi har innslag både fra USA, Sverige og Norge. Blant de mest spesielle utstillingsobjekt nevnes Norges raskeste dragster, Reodor Felgens II Tempo Gigante og Vindicator Funny Car.

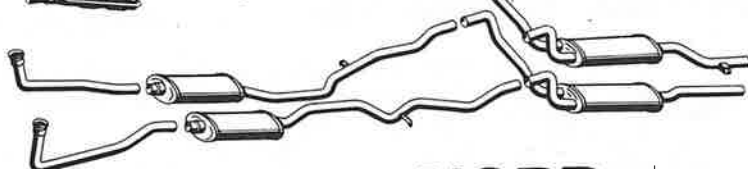
Svein I. Myhre
President i American Car Club of Norway

SACHS

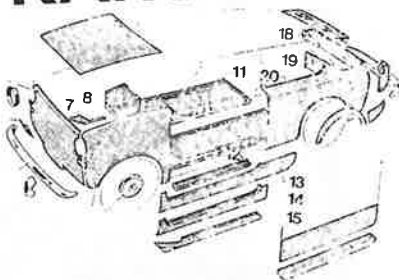
støtdempere



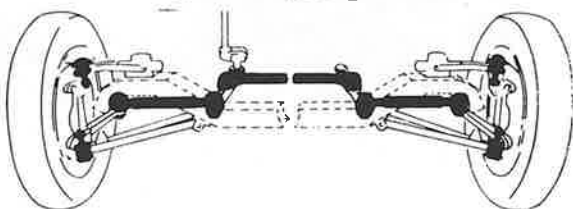
TILHENGERFESTER



KAROSSERI



Forstillingsdeler



VANNPUMPER



EKSHAUST ANLEGG

autoProducts NORD a/s

FJORDGT. 14-16. 7000 TRONDHEIM

TELF. 075-26 348

UNDERHOLDNINGSPROGRAM

TORS DAG 20/4 — ÅPNINGSDAG
1800 og 2000 **PER «ELVIS» GRANBERG**
ROCK'N ROLL TEAM

FREDAG 21/4
1800 og 2000 **SHOW MED DIFFERENCE**

LØRDAG 22/4
1500 **SHOW MED SKYWAY**
1600 **MOTESHOW v/ NUMBER ONE**
1700 **SHOW MED SKYWAY**

SØNDAG 23/4
1500 **FAMILIESHOW MED ARVE OPSAHL**
1630 **MOTESHOW v/ NUMBER ONE**
1800 **FAMILIESHOW MED ARVE OPSAHL**
2000 **PREMIEUTDELING**
«CAR OF THE SHOW» KÅRES

FART OG SPENNING, FILM OG SHOW på scenen hele dagen!
Siste nytt i **RACINGFILMER** fra USA.

MESSE-DISKOTEK

hver kveld fra kl. 1800 i Nidarøhallen
ved **HAWK CLUB**

VÆR MED OG STEM PÅ
«CAR OG MC OF
THE SHOW»

Stemmeseddel skal innleveres i
ACCN's stand

Vår spesialitet:
UTSTYR TIL
AMERIKANSKE BILER

NORWAY'S
US CARS'
ACCESSORIES SHOP
ba-de-rek a 3600
S KONGSBERG

Vi lagerfører følgende
agenturer:

APPLIANCE FELGER
WESTERN FELGER
MERCURY SIDE PIPES
APPLIANCE HEADERS
GRANT RATT
CAL CUSTOM UTSTYR
EDEL BROCK MANIFOILS
ACCEL TENNINGSDELER
PLASTICOLOR CAR MATS
AMERIKANSKE DEKK
GABRIEL STØTDEMPERE
CARTER FORGASSERE
CRANE CAMS

TA KONTAKT FOR NÆRMERE
OPPLYSNINGER. . .

ba-de-rek a

Sandsvævn. 118, 3600 Kongsberg
Tlf. 034/32919 - 33600



Flåklypa Grand Prix



REODOR FELGEN OG IVO CAPRINOS IL TEMPO GIGANTE

BIL NR: 23

STAND NR: 22

Il Tempo Gigante trenger egentlig ingen nærmere presentasjon. Bilen fra Flåklypa Grand Prix som nå er bygd i «full-size» av karosserispesialisten Ermanno Martinuzzi og tusenkunstneren i Caprino Film Studios, Sandemose, har allerede kjørt sin seiersgang over store deler av Europa. Den har vakt voldsom oppsikt i bils-show både i Tyskland, Frankrike og Sveits.

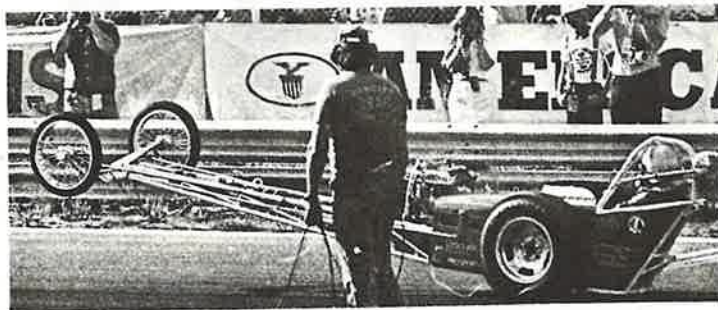
Det som kanskje imponerer mest er at alle detaljer som f.eks. radar med TV-skjerm i cock-piten virker. På de fleste show- og filmbiler som er bygd i USA til lignende formål, er det meste av utstyret satt på til pynt, men slik er det ikke med Il Tempo Gigante.

Bilen er bygd på et Cadillac-chassis og drives for tiden av en motor av samme fabrikat. Senere skal man gå over til en kvassere Chevrolet-motor. Bakakselen kommer fra en Dodge 3/4-tonner. Bilens totale lengde er 6,70 m og bredden 2,48 m. Den veier 2,8 tonn, som er bra til toseter å være. Og at det går fort, har man fått anledning til å vise på racer-banene i Sverige.

Il Tempo Gigante må betegnes som en hjemmelaget norsk Hot Rod, bygd av kunstnere på området. Bilen er registrert som veteranbil.

La oss håpe at den viser veien for andre Hot Roddere også!

DRAGRACING!



«Dragracing er en akselerasjonskonkurranse på en rett bane i en lengde av 402,33 m. (quartermile). Hvert heat består av max. 2 kjøretøyer og fra stillestående start,» står det i papirene vi fikk låne av den norske dragracekomiteens formann, Jan Paulsen. Siden ACCN arrangerer dragrace i Fyresdal i Telemark 6—7. mai i år, er det kanskje på tide at de av Norges befolkning som ikke vet hva dette går ut på får et lite innblikk i sporten. Vi skal se litt på det vi, sett med en tilskuers øyne, synes er det viktigste.

Først går vi løs på bilene. De er ofte fantasifullt lakkert, og hver bil har som regel sitt navn. Man kan oppleve å se biler man trodde bare fantes i tegneserier, og det beste av alt.... De går fort også. Banen, eller stripa, blir tilbakelagt på 6—15 sekunder, alt etter hvilken gruppe det er snakk om. I dragrace stiller det nemlig opp vogner av så mange forskjellige slag at man har delt de inn i følgende grupper for at det hele skal bli så rettferdig som mulig:

STANDARD (S)

Dette er biler i original stand, men en viss modifisering av forgasser og tenning er tillatt. Eksosanlegget kan byttes ut med headers og bakhjulene med slicks. (Dekk fabrikkert uten mønster.) Bilene må kjøre på handelsbensin og en bra tid vil ligge på 12—15 sekunder.

MODIFIED STANDARD (MS)

I prinsipp er disse bilene lik de i standard, men i MS er fri motortrimming tillatt så sant motorblokken er original. Man kan bytte fra 6 til 8 sylindret motor hvis bilen er produsert med begge deler. Også her må det kjøres på handelsbensin, og 11—15 sekunder er en bra tid.

STREET ALTERED (SA)

Dette var opprinnelig ment som en gruppe for hot-rods. Store modifiseringer av karosseriet er tillatt, og man kan benytte motor av valgfritt merke og modell. Alle elektriske funksjoner, så som lys, vindusvisker o.l., må være tilkoblet og i stand. Handelsbensin er eneste tillatte drivstoff, og en bra tid er 10—14 sekunder.

PROSTOCK (PRO)

Dette er standardbilenes luksusgruppe. Her er alle slags modifiseringer tillatt. Omtrent det eneste man forlanger er at bilen skal se ut som en standardbil. Rammen kan byttes ut med rørramme og visse karosserideler kan være av glassfiber. Alle lykter skal se ut som originale, men behøver ikke å virke. Likeledes skal alle instrumenter finnes, men kan gjerne males på. Gruppen har vist seg å bli litt dyr i Skandinavia, og hvis ikke interessen for prostock blir større er det fare for at

denne gruppen vil gå ut. Her kjøres det også på handelsbensin, og tidene ligger som regel rundt 10 sekunder.

COMPETITION ALTERED (CA)

Disse bilene er spesialbygde for dragrace. Som regel består de av en lett rørramme med en glassfiberkopi av et tidligere produsert karosseri. Her møter vi de første fuel-klassene. (FCA). Med fuel menes i dragrace fritt drivstoff. (Metanol/nitrometan). I denne gruppen går kvartmila unna på 8—11 sekunder.

FUNNY CAR (FC)

Dette er publikumsfavorittene fremfor noen andre. De kan som regel gjenkjennes på flipkarosseri, rørramme, kompressor og fueldrift. Karosseriet er som regel en kopi i glassfiber. En funnycars hestekrefter kan måles i firesifrede tall, og lydnivået er deretter. 7—9 sekunder er en bra tid i FC.

DRAGSTER

Dette er biltypen som har gitt sporten navnet. De er bygd opp på lange, slanke rammer, og motoren er plassert langt bak, ofte bak føreren. I denne gruppen er det også tillatt å utstyre bilen med to motorer, noe som imidlertid er sjeldent å se. I Norge har man valgt å dele denne gruppen i tre:

JUNIOR DRAGSTER (JD): Vogner med slagvolum under 4000 ccm.

DRAGSTER (D): Vogner med slagvolum fra 4000 til 8000 ccm.

TOP FUEL DRAGSTER (AA/FD): Vogner med slagvolum over 8000 ccm.

I junior dragster finner vi tider fra 10—12 sekunder, og i dragster 9—10 sekunder. I top fuel befinner de virkelige store sprinterne seg. Der må man helt ned i 6—8 sekunder for at det skal kunne kalles en bra tid.

Enkelte har kanskje reagert på de høye slagvolumene. Til disse kan vi opplyse at slagvolumet blir regnet opp med 40% ved bruk av kompressor. Dette gjelder i alle klasser der slike er tillatt bortsett fra MS. Der regnes slagvolumet opp med 25%, og det er kanskje verdt å merke seg at kun original kompressor er tillatt i denne gruppen.

Konkurransen deles som regel i to deler, kvalifisering og elimination. (Utslagning etter cup-metoden) Når kvalifiseringen er avsluttet plasseres de beste førerne i et skjema for elimineringen. Her starter man parvis, og den første som passerer mål går videre, uansett tid.

For å gjøre elimineringen så rettferdig som mulig er det utarbeidet et handicap-system som bygger på de respektive klasserekordene. I gruppene med valgfritt drivstoff benyttes drivstoffhandicap. En bil med bensin som drivstoff vil få 0,4 sekunders forsprang på en metanoldrevet bil, mens denne igjen får 0,6 sekunders forsprang på en bil med nitrometan som drivstoff. Hvis en bensindrevet og en nitrometandrevet bil blir satt opp mot hverandre vil altså den bensindrevne bilen få ett sekunders forsprang.

Like før start foretar gjerne bilene en såkalt «burnout». Det foregår på den måten at man tømmer vann på asfalten for å gjøre den glatt og lar bakhjulene spinne oppi dette så dekkene skal bli varme og klebrige og få bedre feste i starten. Mens dette pågår er ofte hele startområdet innhyllet i røyk.

Startområdet er elektronisk styrt og starten foregår ved hjelp av et såkalt starttre, populært kalt juletre. På det sitter to hvite, fem gule, en grønn og en rød lampe for hver bane. De to hvite kalles posisjonslamper eller «stage light» og angir ved hjelp av fotoceller når bilene står i riktig startposisjon. Når begge bilene er på plass trykker starteren på en knapp og de gule lampene begynner å blinke, ovenfra og nedover, med et halvt sekunds mellomrom. Når den grønne lampen tennes kan vognene kjøre.

I fuel-gruppene brukes også ofte noe som kalles «pro-start». Da tennes bare en gul lampe før den grønne. Hvis en bil kjører fram og bryter fotocellen som setter i gang telleverket før den grønne lampen er tent, lyser den røde lampen. Ved eliminations vil dette føre til diskvalifisering. I kvalifiseringen har imidlertid tjuvstart ingen betydning, og tid («elapsed time» eller «ET») og hastighet («top speed») registreres uansett. Hastigheten blir målt over en strekning like før og etter mål.

En annen regel som gjelder ved eliminations er 30 sekundersregelen. Den går

DRAGRACING

ut på at hvis en fører har staget inn, altså innsatt riktig startposisjon, må den andre føreren stage innen 30 sekunder for ikke å bli diskvalifisert. Diskvalifisering er også straffen for å kjøre over midtlinjen.

Det gjelder å kjøre fort i dragrace, men det er selvfølgelig like viktig å klare og stoppe. I alle grupper med klasserekord over 240 km/t er det obligatorisk med bremseskjerm. Noen av de «verste» maskinene har til og med to, for når man be-

gynner å bevege seg opp i mot 400 km/t skal det noe til for å klare å bremse ned farten tilstrekkelig.

6.—7. mai skal vi altså få se hvordan det hele virker i praksis for første gang på norsk jord, og til de som har tenkt å overvære denne begivenheten vil vi gjerne komme med et lite tips til slutt. Motorlyden kan bli litt ubehagelig i lengden. Ta gjerne med hørselvern.



STEINAR STOLEN OG JON «T-BIRD» PEDERSENS VINDICATOR «FUNNY CAR» DRAGSTER

BIL NR. 7
STAND NR. 17

VINDICATOR ER IKKE BARE NORGES RASKESTE BIL, MEN DEN ER OGSÅ DEN FØRSTE FUNNY CAR SOM REPRERSENTERER DE NORSKE FARGER PÅ DRAGSTRIPEN. DEN HAR ALLEREDE SATT VELMARKERTE SPOR ETTER SEG PÅ BANENE I SVERIGE OG ENGLAND I SOMMER — OG SELVFØLGELIG OGSÅ I NORSK DRAGRACING-HISTORIE. TIDEN 7,4 SOM BLE OPPNÅDD PÅ SANTA POD I ENGLAND I SEPTEMBER ER DET RASKESTE NOE NORSK KJØRETØY HAR PRESTERT TIL NÅ, OG BILEN ER GOD FOR BEDRE TIDER ENN DETTE.

SE VÅR STAND PÅ
MOTORAMA - 78

paradise

Nyeste modeller
i fantastiske BEAVERS
og PARADISE JEANS

the
best
boutique



FJORDGT. 45 v/RAVNKLOA



FRED LARSENS DODGE DRAGSTER

**BIL NR. 2
STAND NR. 3**

Fred Larsen



Fred Larsen er en pionér i norsk dragracing. Hans forrige dragster «Sundance Kid» er vel kjent både i England og Sverige. Hans nye dragmaskin Dodge Drags-ter vil nok bli like berømt.

Dragsteren er en 225 tommeres bakmotordragster. Rammen er bygd opp av krom-molybdenstålør av forskjellige dimensjoner. Motoren som Fred tok fra «Sundance Kid» er en 354 C.I.D. Chrysler Hemi. Blokken er boret 0,030 tommer og utstyrt med en Crankshaft veivaksel. Denne akselen er «stroked» og motorvolumet er nå 398 C.I.D. Venolia stemplene støtter seg på aluminiumsstaker produsert av Howard. Toppene er original Chrysler, men med Donovans løftere, vipper og ventiler. Drivstoffet får motoren fra en Enderle injector. Kompressoren som sitter på et Weiland innsug, er en Donovan preparert GMC 6 -71. Denne blir drevet med 35% overdrive. Dvs. at kompressoren går 35% hurtigere enn veivakselen. Motoren er også utstyrt med såkalt port-injection, som sprøyter rent drivstoff inn i innsuget. Portinjection blir bare benyttet når det er nitro i tanken. En Scintilla magnet skaffer de nødvendige gnistene.

Bak motoren sitter en Crowerglide clutch og en two-speed B&J girkasse. 1. gir er 30% undervekslet og 2. gir er direkte. Girkassen veksles ved hjelp av lufttrykk uten bruk av clutchen. Bakakselen er en gammel Oldsmobile aksel, men med ny innmat. Spole og Summer Bros. aksler tåler en støyt, utvekslingen er 4.10 - 1 og bremsene er fra Hurst-Airheart og utstyrt med doble calipere.

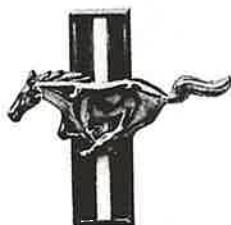
Dragsteren er som regelen tilsier utstyrt med doble bremseskjermer.

ODD ÅGE FLÅTEPLASS' 1970 CAMARO DRAGRACEBIL

**BIL NR. 26
STAND NR. 28**

Denne bilen er spesialbygd for dragrace, og skal kjøre i klassen MS/Modifisert Standard. Motoren er en 427 C.I.D. L-88 på ca. 580 HK. Gearkassen, en 400 Turbo-Hydrumatic er spesialjustert for dragracing. Bilen er lakkert i 2-komponents acryl med flake og mirra.

MUSTANG



I 1964 ble Mustang valgt til start-bil i Indianapolis 500

Allerede først på 60-tallet merket Ford at det var marked for en liten sporty bil. Folk skrev inn og sa at de savnet den gamle 2-seters Thunderbirden. Ledelsen så også med uro på den stadig voksende import av engelske sportsbiler som da var på ca. 80 000 biler pr. år.

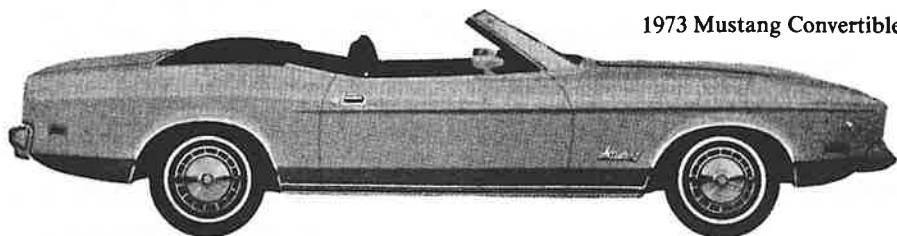
Etter grundige markedsundersøkelser ble avgjørelsen tatt tidlig 1961. Ford skulle produsere en liten bil med sportslige kjøreegenskaper og et sporty utseende som appellerte til et ungdommelig publikum. Man regnet med at de store etterkrigsbarnekull, som på midten av 60-tallet ville bli gamle nok til å kjøre bil, var et potensielt marked. Samtidig ville den økende levestandarden blant folk gjøre at mange familier nå ville kjøpe en nr. 2-bil, som ikke nødvendigvis måtte ha plass til 6 personer og bagasje. Ledelsen i Ford satte følgende krav til den nye modellen: Pris ikke over \$2500, vekt ikke over 1300 kg, lengde ikke over 4,5 m. Videre skulle den være 4-seters, ha «bøtte seter» og gulvgir og for å holde kostnadene nede skulle den bygges på så mange Falcon-komponenter som mulig.

17. april 1964 på åpningsdagen for verdensutstillingen i New York ble Mustang presentert for publikum. Der fikk mer enn 6 millioner mennesker ta bilen i nærmere øyesyn. Samtidig startet en omfattende PR-kampanje i presse og TV. Resultatet lot ikke vente på seg. Folk strømmet til forhandlerne for å se på Mustang. Tilstrømmingen var så stor at enkelte forhandlere måtte stenge dørene for å unngå ulykker da det ikke var plass til flere folk. Det første året 1964 ble det satt ny produksjonsrekord for en ny modell med 680 000 enheter. I mars 1965 ble 1 million enheter passert.

Med en utsalgspris på \$ 2 368,-, levert med 170 cu.in. rekkesekker og 3-trinns manuell gearboks, så Mustang ut minst \$ 1 000,- dyrere enn den egentlig var. For den prisen fikk man en standard-modell uten noe ekstrautstyr. Det var imidlertid mulig å bestille en rekke «options» slik at kundene kunne få en skreddersydd bil akkurat etter de behov og ønsker man måtte ha.

Mustang, med sine karakteristiske trekk: langt panser og kort kupé og bagasjerom, ble forbilde for en rekke nye biler fra Detroit: Camaro, Cougar, Firebird, Javelin, Challenger og Barracuda.

Etter som årene gikk vokste Mustang og ble både større og tyngere og de nye modellene beveget seg bort fra den opprinnelige idé. Salget avtok og Ford fikk på nytt brev fra folk som ville ha en liten, sporty bil. Ford tok konsekvensen av dette og lanserte i 1974 på ny en liten sporty bil: Mustang II, men det er en annen historie.

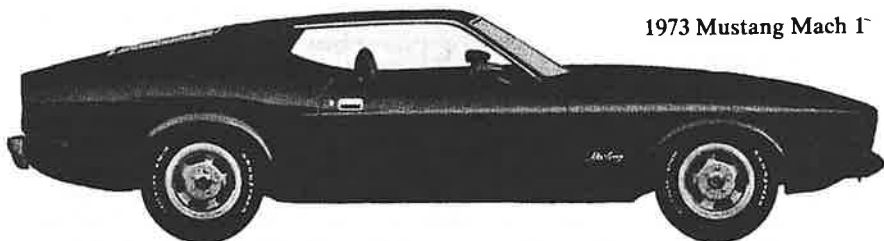


1973 Mustang Convertible

LEIF ROAR ØYÅS' 1973 MUSTANG CONVERTIBLE

**BIL NR. 25
STAND NR. 25**

Denne flotte convertible er et syn for øyet. Den moderate «western-style» kunstlakkeringen fremhever bilens linjeføring på en utmerket måte. Når vi legger til at bilen er utstyrt med en 351 C.I.D. Cleveland High Performance Turbo Jet motor på ca. 300 HK og elektronisk tenning, så er kanskje nettopp dette drømmebilen for de fleste?



1973 Mustang Mach 1

STURLA FISKVIKS 1973 MUSTANG MACH 1

**BIL NR. 29
STAND NR. 29**

Mach 1 er en populær utgave av Mustang. Betegnelsen «Mach 1» er egentlig en hastighetsmåleenhet for flyging basert på lydens hastighet som er gitt Mach-tall 1. Altså en rask og sporty biltype! Her presenteres bilen med «speed-båt» som ekstrautstyr! En flott ekvipasje!



Englene kjører Mustang II

OTTO JOHANSENS FORD MUSTANG II

BIL NR. 24
STAND NR. 24



Ford Mustang II som ble lansert i 1974 er adskillig mindre enn sin forgjenger. Bilen er kjent fra TV-serien «Charlie's Angels» — «Englene» hvor Farah Fawcett-Majors kjører en slik bil. Otto skulle nok like å kjøre omkamp med en av de jentene!



1973 BUICK RIVIERA

BIL NR. 12
STAND NR. 8

Buicks eksklusive og meget spesielle modellserie Riviera ble første gang presentert i 1963.

Vi vil betegne den som en sportspreget luksusbil på linje med 60 og 70-årenes Thunderbirds. Bilen har vunnet tilhengere over alt, og den er kjent for linjer og stil forut sin tid. Modellen som ble presentert i 1971, med ubetydelig forandring i 1972 og diverse flere forandringer i 1973, synes vi er noe av det flotteste og mest spesielle som er produsert i 1970-årene. Skal vi velge en av de tre, vil vi holde en knapp på 1972-utgaven som har store ruter i grillen, samt de samme spisse og vulgære støtfangere foran og bak som 1971-modellen. I 1973 fikk bilen noe tammere front- og bakparti, men den beholdt den enorme «Sting-Ray-bakruten» og bilindustriens «hoftelinjer». Bilen ble levert med en hel rekke spesialutstyr som standard, og på «optionlisten» kunne man finne nesten alt tenkelig utstyr. Selvfølgelig også elektrisk soltak.

Buick Riviera 1971—73 er utvilsomt en av 70-årenes store, kommende klassikere.

THE GREAT AMERICAN FREEDOM MACHINE



75 YEARS OF PRIDE AND TRADITION

Fabrikken leverer idag verdens største serieproduserte motorsykel på 1200 kbc. — i flere utgaver. Sykkelen er et uhyre populært ombyggingsobjekt når det gjelder custom, chopper, lowrider og trike (trehjuling). Dessuten har Electra Glide-modellen i mange år vært Amerikas politisykkel nr. 1. Ettertrakert er også 1000 kbc.-modellen Sportster som egner seg utmerket for ombygging.

I Harley Davidson-standen får publikum se et utvalg av de populære modellene Sportster 1000 kbc., Super Glide 1200 kbc., og Electra Glide 1200 kbc., både i original og ombygd stand. Et par av syklene er ombygget til 1400 kbc. av eierne og en Super Glide er til og med utstyrt med turbo-anlegg!

Utstillerne ser frem til en hyggelig H.D.-prat med publikum.

Velkommen!

Stop in today and see why...
**until you've been on a Harley-Davidson,
 you haven't been on a motorcycle!**

BLACK BIRD



ROLF SELVLIS
1977 PONTIAC TRANS AM «BLACK BIRD»

BIL NR. 30
STAND NR. 32

UANSETT HVILKEN VINKEL DU SER DEN FRA, SÅ ER DEN EN FLOTT BIL. MEN DEN ER MER ENN DET. DEN ER SJELDEN, DYNAMISK, AGGRESSIV OG SPENNENDE. DEN ER OGSÅ EN AV DETROITS ALLER SISTE MUSKEL-BILER. T-TOPEN GIR DEG CONVERTIBLE-FØLELSEN TILBAKE, OM IKKE ALT, SÅ IHVERTFALL NOE AV DEN. KOMFORT, MASKINELL FUNKSJON OG KJØREEGENSKAPER ER UPÅKLAGELIGE MOMENTER. ETT ÅR GAMMEL ER DEN ALLEREDE EN MODERNE KLASSIKER. HVA MER KAN MAN FORLANGE AV EN BIL?

Pontiac seiler i medvind for tiden. ikke bare i USA, men også her i Norge hvor merket kom på tredjeplass på brukt-amcar-importstatistikken i 1977 med 126 enheter, bak Chevrolet og Ford. Også 74 nye Pontiacs passerte norskegrensen dette året.

Mest populær av Pontiac-modellene er utvilsomt Trans Am'en. Og «top of the line» Trans Am for 1976 og 1977 er den ytterst begrenset-produserte, sortlakkerte og fabrikk-utstyrte T-top-utgaven, populært kalt «Black Bird».

Sakkyndige ingeniører hos GM har fortalt pressen at Trans Am 1977 har slått ut «America's Only True Sports Car», Corvetten, på performance-siden (kraft, hastighet og aksellerasjon). I så fall er det slett ikke verst av en fireseters sports-coupe.

Den sorte, gullstripete Trans Am'en er utstyrt med et hatch-tak, eller en T-top, fra Hurst-fabrikken. Modellen kom på markedet i denne utførelse høsten 1975 som 1976-modell. Bak prosjektet sto på design-siden John Schinella. Alle 2200 1976-modeller var bortbestilte før de gikk av samlebåndet, og selv om noen flere ble produsert for 1977, gikk de unna som «varmt hvetebrød» hos forhandlerne fra kyst til kyst.

Pontiac-ledelsens politikk angående «Black-Bird»-prosjektet, var å skape en bil med Corvetten's performance, som kostet minst tusen dollar mindre og kunne romme fire personer med lett bagasje. Hvis de kunne tilby noe helt spesielt, ville bilen sikkert appellere til en stor kjøperskare. Løsningen ble en Trans-Am med «hatch-roof» fra Hurst-fabrikken, en takkonstruksjon som allerede hadde blitt storsuksess på jubileums-utgaven av konsernets luksus-bil Grand Prix.

Mekanisk er det ingen forskjell på en Black Bird og en vanlig Trans-Am. De kommer med Pontiacs nye 400 CID V8 med faktisk 20 hester mer enn 1976-modellen.

Rolf Selvis Black Bird er innvendig levert med bomulls-velour-trekk i rødt. Meget stilfullt og praktisk på kalde vinterdager såvel som på dager da solen sender sine stekende stråler ned igjennom T-top-åpningen. Ellers er alt power-operert så som styring, bremses, vinduer og dørlås. Rattet er stillbart og begge utvendige speil kan reguleres fra førerplassen. Bilen har air-condition, varmetræder i bakruten og spesielt lys for «forfengelighetsspeilet» på solskjermen over høyre forsete. Radioen er original med FM/AM og innebygd stereospiller for 8-spors kassetter.

Black Bird'en er ingen lat fugl. Til å være skapt i de senere 70-årene er den en virkelig racer. Den gjør 0—100 km/t på noe under 9 sekunder og tilbakelegger 1/4-milen (403 m) fra stillestående start på noe under 16 sekunder. Toppshastigheten er ca. 180—190 km/t. Med lett trimming er det klart at disse tallene raskt blir stilt i skyggen. Men hvordan man enn snur og vender på det, så er Black Bird'en original fra forhandler intet får i ulvepels — for å uttrykke det litt ukonvensjonelt.



TEKNISKE DATA

DIMENSJONER:

Vekt	1730 kg
Hjulavstand	275 cm
Total lengde	500 cm
Total bredde	185,5 cm
Total høyde	125 cm
Antall personer	4

CHASSIS:

Bremses: Skive foran, trommel bak.
Hjul: 15 x 7 «honey-comb-wheel»
Dekk: GR 70 x 15, stålbelte radial

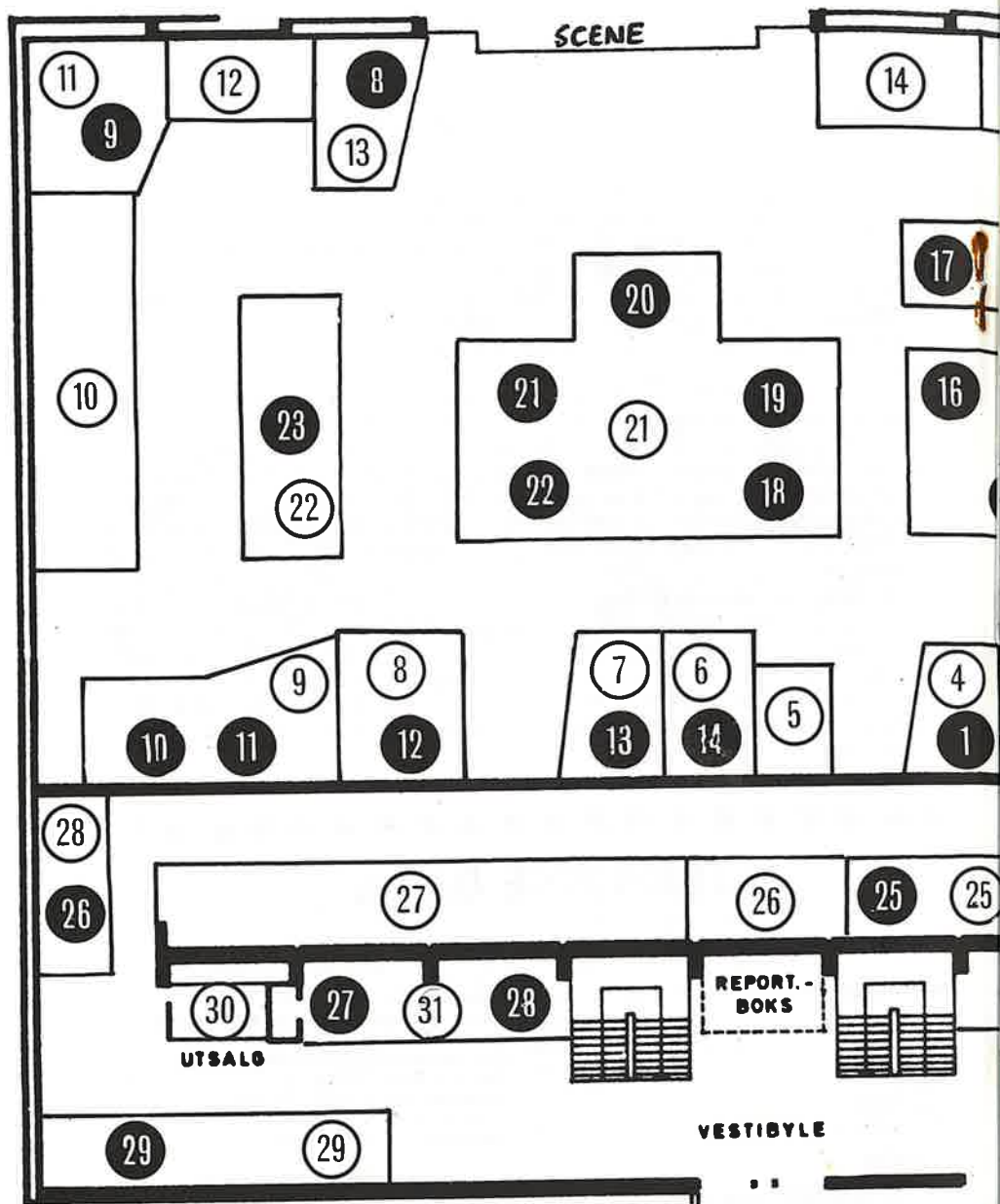
MOTOR/DRIVVERK:

Motorstype: 90° OHV — V8
Boring og slaglengde: 4,1212 x 3,750 inch.
Cylindervolum: 400 CID, 6,6 liter
Bhp (hestekrefter): 200 v/3600 omdr.
Vridning: 325 v/2200 omdr.
Forgasser: Single 4-ports Rochester.
Drivstoff: Blyfri bensin (helst), 91 oktan eller høyere.
Gearkasse: 4-trinns Muncie.

PERFORMANCE DATA

0 — 100 km/t: 8 sek.
Engelsk kvartmil fra stillestående start (403 m):
15,98 sek.
Toppshastighet: 190 km/t.
Nedbremsing fra 100 km/t til 0: 59 m.
Bensinforbruk, landeveiskjøring: 1,18 l pr. mil
Bensinforbruk, bykjøring: 1,6 l pr. mil.





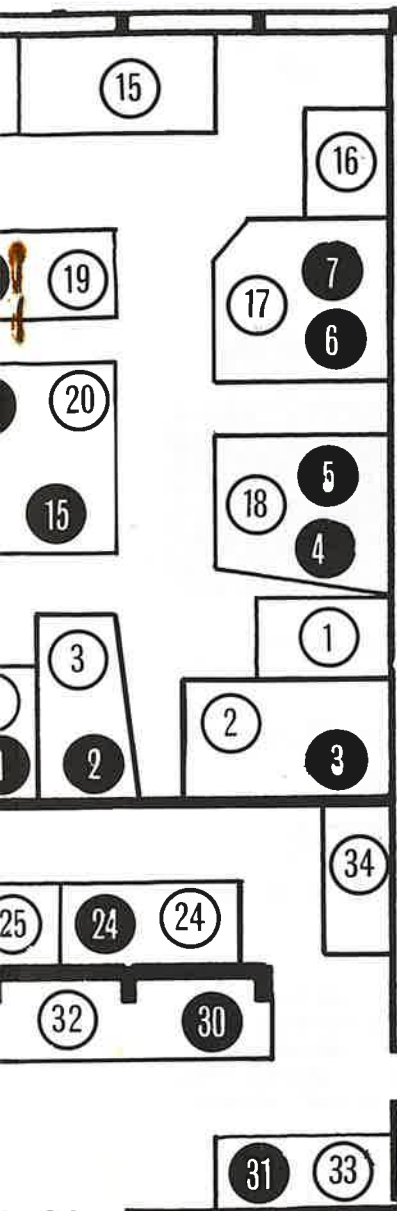
OVERSIKTSKART



BIL NR.



STAND NR.



BILOOVERSIKT

1. Dodge
2. Dodge Dragster
- 3.
4. Chevrolet Blazer 1977
5. Chevrolet Camaro Race Car
6. T-Bolt dragcar
7. Vindicator Funny Car
8. Dodge Charger 1974
9. El Camino 1974
10. International Scout
11. International Scout
12. Buick Riviera 1973
13. Cadillac Seville 1977
14. Chevrolet Malibu 1978
15. Ford Thunderbird 1955
16. Ford Thunderbird 1977
17. Oldsmobile Cutlass 1970
18. Chevrolet Nomad 57
19. Chevrolet 1955
20. AMC AMX 1973
21. Pontiac Grand Prix 1976
22. Cadillac Eldorado 1972
23. Il Tempo Gigante
24. Ford Mustang II
25. Ford Mustang 1973
26. Chevrolet Camaro 1970
27. Veteranbil
28. Ford Street Rod 1939
29. Mustang Mach I 1973
30. Trans Am Black Bird 1977
- 31.
- 32.

STANDSOVERSIKT

1. Number One A/S
2. American Auto Import
3. Dodge Dragster
4. Grendahl Auto A/S
5. Harald Hopsø's Eftf. A/S
6. A/S Maskinagentur
7. Cadillac
8. U. S. Auto Parts
9. Ingvar Berg
10. Auto Products Nord A/S
11. El Camino
12. Gul & Bøy A/S
13. Corvette
14. Ba-De-Rek A/S
15. Roach T-Shirts
16. Amcar Speed Parts
17. Dragrace
18. Chevrolet
19. Oldsmobile
20. Thunderbird
21. Midtfelt
22. Il Tempo Gigante
- 23.
24. Holtermann Trading
25. Mustang
26. AMCAR Magazine
27. Harley Davidson
28. Camaro
29. Bil-Båt
30. Kiosk-utsalg
31. Veteranbil
32. American Car Club of Norway
- 33.
- 34.
35. Hawk Club Diskotek
- 36.

RESTAURANT

VÆR MED
OG STEM PÅ

«CAR OG MC OF
THE SHOW»

Stemmeseddel skal innleveres i
ACCN's stand

AMERICAN CAR CLUB TRONDHEIM



Tre sentrale personer i klubben helt ifra den første tiden, Tore Madsen, Svein Myhre og Ulf Jakobsen.

FEM ÅR I TETEN FOR AMERIKANSK BIL I NORGE

American Car Club, Trondheim, Norway, ble stiftet i desember 1972. Det er en klubb for amerikanskbilinteresserte i alle aldre fra atten år og oppover. Det være seg interesse for veteranbiler, senere års klassikere eller dagens amerikanske biler. Alle medlemmer er blitt opptatt med sterke krav til seriøs interesse for amerikansk bil og tilliggende bilsport.

STJERNENE TENNES OG STRIPENE RIPES.

Rundt 1970-tallet lå interessen for amerikanske biler langt nede her i landet. Sekstiårenes raggartider med høyttalere i grillen, røde lys oppe i skjermene og revehale i antennen var forbi. Europeiske merker hadde forlenget overtatt nybilmarkedet, og på bruktbilsiden kunne man få en amerikansk bil for en slikk og ingen ting. De var ute av tiden! Dessuten begynte de nye trafikkforskriftene om godkjenning av kjøretøy å legge sin klamme hånd over biler som skulle førstegangsregistreres — nye og bruktimporterte — og dette gikk spesielt ut over biler fra USA som var konstruert, testet og tilpasset helt andre regler. De fleste trodde at fenomenet amerikansk bil var i ferd med å dø, men det var bare stille før stormen. Sent høsten 1972 ble American Car Club født!

Klubbens emblem fikk seks stjerner — en for hvert ledd i formålsparagrafen, og sju striper — en for hvert styremedlem. American Car Club of Norway som ble stiftet to år etter, har stort sett det samme emblemet hvor stjernene fremdeles står for leddene i formålsparagrafene og stripene for klubbens syv organer.

TRE PERSONER, TRE BAKGRUNNER, TRE ÅRSAKER.

Bjørn Tømmervik hadde syslet med amerikanske biler siden 1960. Han var alltid på byen i sin bil, og han la merke til at interessen døde ut og at folk med amerikanske biler ikke var samlet lenger. Det som hadde vært hans liv i 12 år var i ferd med å ødelegges, og han var villig til å ta et tak for å gjøre noe med det.

Bertram Pallesen hadde også vært amerikanskbilinteressert siden begynnelsen av 1960-tallet. Han hadde oppholdt seg en tid i Sverige og var der med i styret for en bilklubb. Han mente at det var galt at det ikke var muligheter for å få tak i bildeler til disse bilene i Norge og at det ikke var interesse for amerikansk bil-sport. Han savnet en klubb for seriøst interesserte.

Svein Myhre var opptatt av de nye bestemmelsene som ryktet sa ville umuliggjøre import av amerikanske biler til Norge i ettertiden. Videre var han svært oppsatt av å slå et slag for at de amerikanere som var her ble tatt vare på. Hans bakgrunn i «traden» strakk seg bare 4—5 år tilbake i tiden.

Takket være disse tre personene, deres bakgrunn og årsaker til å ville gjøre noe, bli initiativet til å starte en klubb tatt. At behovet var tilstede ble man fort klar over. Det første møtet som ble holdt etter at et rykte var spredt på byen, samlet 40 deltagere.

HVORFOR I TRONDHEIM?

At nettopp Trondheim var det første sted en slik klubb ble startet, var ikke så rart. Byen hadde tradisjoner å ta vare på hva angikk amerikanske biler. Langt ut over landets grenser var man kjent med at det gikk mange slike biler der i 60-årene, og at finish, lakk og utseende ble verdsatt høyt. I Oslo hadde man tidligere hatt en Hot-Rod klubb som dessverre ble oppløst. Man syslet kanskje mest med trimming av motorer der — noe som hovedstaden var mere kjent for. De skarpe motorene var å finne i Oslo — i Trondheim gikk vognene med den beste finish. Dette har gjenspeilet seg i de siste år da drag-racerne finnes i Oslo-området og show-premievinnerne i Trondheim. Dog er dette i ferd med å jevne seg ut nå når hele landet har kommet med i utviklingen.

HELE NORGE KOMMER MED

Etter et besøk i Trondheim vinteren 1973, tok Steinar A. Næss initiativ til å starte en lignende klubb i Oslo. For at man ikke skulle ha det samme navnet, valgte man her American Cars of Southern Norway, Owners Club. Etter dette gikk det slag i slag. Til tross for energikrisen som rammet Vesten, ble interessen for amerikanske biler bare større og større. Klubbaktivitetene ble flere etter hvert også, og høsten 1974 tok Svein Myhre konsekvensen av alle henvendelsene som strømmet på fra hele landet til ACC, Trondheim, og han gikk inn for å starte en landsomfattende organisasjon for amerikanskbilinteresserte, American Car Club of Norway. Etter mye motstand begynte klubben endelig å ta form. Med seg i dette arbeidet hadde Myhre Terje Aasen og Bjørn Tømmervik. Organisasjonens hovedkvarter ble som naturlig var lagt til Trondheim.

I dag er det ca. tjue amcar-klubber rundt om i Norge. Ikke alle er tilknyttet ACCN, men for sakens skyld håper man at det går i orden med tiden. En gruppe med interesser innenfor dette området må stå samlet for å komme noen vei — særlig i et land som Norge der bilhold i sin alminnelighet skal gjøres så vanskelig som overhodet mulig for mannen i gaten.

★★★★★ American Car Club — en institusjon på hjul, ★★★★★
et eventyr i bevegelse.

Til alle bileiere
«NY»butikk
i Fjordgata 76

Vi har flyttet vår virksomhet i
2. etasje ned til 1. etasje.

Her finner du nesten alt du trenger
av deler og rekvisita til de fleste
kurante bilmerker.

Spesialforretning i
MOTORER—MOTORDELER
SLITEDELER—REKVISITA

HARALD

HOPSØS

EFTF. A/S

Fjordgt. 76 — Tlf. 21298





**STIG NORDGAARDS
1976 PONTIAC GRAND PRIX**

**BIL NR. 21
STAND NR. 21**

Pontiac Grand Prix har alltid vært en stilig og sporty bil med klassisk linjeføring. Toppen ble nådd nettopp i 1976 med den spesielle «water-fall» grillen. De avtagbare takluker, såkalte T-Tops, gir føreren og passasjerer en viss følelse av å kjøre convertible.



**REIDAR AVLØS'
1973 AMC AMX**

**BIL NR. 20
STAND NR. 21**

Denne bilen som er kunstlakkert av Einar Valsjø er utstyrt med en 360 C.I.D. motor som originalt yter ca. 310 HK. Spoilerne foran og bak er originalt utstyr! AMX er en spesialutgave av Javelin. Verdt å nevne er at modellen vant det amerikanske mesterskap i landeveisrace både i 1971 og 72. Interiøret i Avløs' AMX er spesiallaget fra fabrikk etter en design av Pierre Cardin.



HAWK CLUB

YOUR CLUB IS YOUR CASTLE

Stedet hvor motorinteressert ungdom møtes.
Variert underholdning med toppartister, danse-
orkestre og topp discotek.

**Vi treffes på HAWK CLUB
i Olav Tryggvasons gt. 33
(rett over for EPA) Telefon 27 143**

**VI LAGERFØRER ET STORT UTVALG ORIGINALDELER TIL
FORD — GM — CHRYSLER — AMC**



U.S. Auto Parts

MELLOMVEIEN 4 · TRONDHEIM · TLF. (075) 27 679



VI FÅR FLYSENDING FRA USA 2 GANGER I UKEN!



REELLE PRISER — RASK LEVERING!

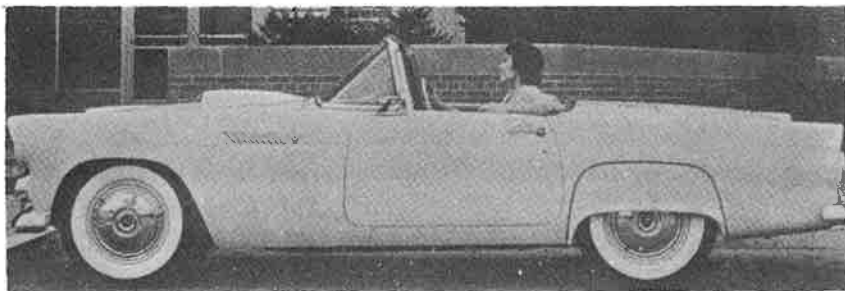


ERLING MYLIUS'
FORD THUNDERBIRD 1977

BIL NR. 16
STAND NR. 20

Fra Fords nyere produksjon velger vi å presentere den nye Ford Thunderbird, tidligere tvillingbror av Mark IV. Denne bilen har gjennomgått en utrolig utvikling siden den første gang ble presentert som en sporty to-seter høsten 1954. Da den i 1958 ble forandret til en 5-seters coupe, ble den om mulig ennå mer populær. Ikke minst på grunn av motoren som var den friskeste man kunne få i en Ford i de dager! I sekstiårene, da smaken skiftet mer i retning av luksusbiler, ble Thunderbird en fremstående representant for denne gruppe biler.

Den nye T-Bird er ca. 28 cm kortere og ca. 350 kg. lettere enn 1976-modellen. Den utmerker seg utseendemessig med den brede «stolpen» som går over taket like bak forsetet. Vi våger å trekke en sammenligning med Fords gamle hederskronte 55/56 Crown Victoria, — men hvor er det blitt av all krommen?



BAARD SØBERGS
1955 FORD THUNDERBIRD

BIL NR. 15
STAND NR. 20

De såkalte «klassiske Thunderbird'er» — 1955—57 — har oppnådd en popularitet og verdi som ingen annen bil som er blitt produsert i betydelige antall etter den annen verdenskrig. Bilens form er tidløs. The Classic T'birds er statussymbol i Beverly Hills på linje med Stutz og Rolls Royce. 1955-modellen er den mest verdifulle, ca 15—18000 dollar i topp original stand. Baard Søbergs utgave er en av tre i Norge, men den eneste som pr. i dag er registrert og restaurert i original stand. Eieren har selv stått for dette arbeidet, og resultatet er topp. Bilen presenteres offentlig som utstillingsobjekt for første gang på MOTORAMA -78.

DRØMMEN OM

Cadillac



TERJE G. AASENS 1972 CADILLAC FLEETWOOD ELDORADO CONVERTIBLE

**BIL NR. 22
STAND NR. 21**

Eldoradoen er utstyrt med en 500 C.I.D. (8,2 liter!) V-8 motor og 3-speed automat. Den har forhjulsdraft, noe som bare Eldorado og Oldsmobile Toronado har av de amerikanskproduserte bilene.

Cadillacen er ellers forsynt med alt tenkelig utstyr. Her er servo styring og bremses, elektriske seter, vinduer og dørlås. Rattet kan justeres i alle retninger, såkalt «tilt and telescope steering wheel». Det er automatisk air condition med klimakontroll. Videre finnes cruise-kontroll, automatisk nivå-kontroll, selvdimmende hovedlykter, stereo AM/FM radio m/4 høyttalere og stereo spiller. Den har ellers en rekke detaljer, som f.eks. 4 sigarettennere!

Bilen ble forøvrig utlånt av eieren under blomstermessen i Fredrikstad i august 1975 for å kjøre H.K.H. Kronprinsesse Sonja.



1977 CADILLAC SEVILLE

BIL NR. 13
STAND NR. 7

Cadillac Seville vakte internasjonal oppsikt da den ble lansert i mai 1975. Her var noe nytt i amerikansk bilproduksjon! En ny, mer europeisk linjeføring og størrelse, kombinert med amerikansk kvalitet og Cadillac's tradisjonelle stil og overdådighet i utstyr og detaljer. Dersom du blir lei av «drosjefølelsen» — kjør heller Seville!



OLLE OLSSON ÅSARNAS 1975 CHEVROLET EL CAMINO

BIL NR. 9
STAND NR. 11

Olle Olsson Åsarnas Chevrolet El Camino Classic, er et kunstlakk-verk av de sjeldne.

Personbiler med lasteplatt har i lang tid vært svært populære i Statene. I de senere årene har det dukket opp mange slike biler også her i Norge. Ford kom først med en slik biltype allerede i 1957, kalt Ranchero. Chevrolet fulgte etter i 1959 med sin El Camino. I 1977 kom også Dodge med en slik utgave.

Denne El Camino har en trimmet 400 CID motor med spesielle stempel, kamaksel og Edelbrock Torker innsugsmanifold. Utblåsningsmanifoldene er såkalte headers. Forgasseren er en 650 Holley med doble aksellerasjonspumper. Bilen har 10" ET mags bak og 8 3/4" foran.

Lakkarbeidet er utført av Olle «BP» Åsarna.



'4x4' TRUCKS



**OLE AVELSGAARDS
CHEVROLET BLAZER 1977**

**BIL NR. 4
STAND NR. 18**

CHEVROLET BLAZER er flaggskipet og den mest populære av 4 x 4-kjøretøyene. Den leveres også med mest utstyr så som stillbart ratt, air condition, cruise control, automatgear, elektriske dørlåser, elektriske vinduer på sidedørene og i hekken, bucket seats framme og spesielt baksete med høy komfort for passasjerene. Baksete kan legges ned rett bak forsetene, og da blir bagasjerommet fullt utnyttet. Blazeren kan også leveres i vanlig tohjulsdrevet utgave. Ellers er det mulig å demontere «hytte-taket» slik at man får vanlig platt. De første Blazere kunne også omgjøres fullstendig til convertibles idet hele taket, også over førerplassen, kunne fjernes. Dette er imidlertid ikke mulig på de siste års utgaver. Servo-styring og bremses er en selvfølgelighet på optionlistene.

Luksus-Blazeren heter **CHEYENNE**. Fargekombinasjonene er mange. To-fargede utgaver i reneste «femtitalls-stil» er helt vanlig, og blank krom og aluminium hører med i langt større grad enn på dagens personbiler.

Interiørkombinasjonene og instrumenteringen er også helt fortreffelig hvis man koster på noen ekstra slanter for å få en «loadēd» (topp utstyrt) utgave.

Blazer markedsføres av GM-Norge og selges igjennom autoriserte GM-forhandlere, også enkelte direkte-importører tar hjem Blazere.

Det leveres også en forlenget utgave av Blazeren med fire dører, som heter **CHEVROLET SUBURBAN**. Denne bilen betegnes som stasjons-vogn, og brukes svært ofte til «flyplassbil», «stasjonsbil» eller «hotellbil» i Statene.

Den kan leveres med seter for ni personer, og som for Blazer, er det mulig å få både to- og firehjulstrekk. Bilen betegnes som en meget god trekkbil for større tilhengere av forskjellige slag.



INTERNATIONAL SCOUT leads the way

**BIL NR. 10 og
BIL NR. 11
STAND NR. 9**

INTERNATIONAL SCOUT tilbyr fire forskjellige 2- eller 4-hjulstrekkere av «off-road» vehicles. Scout II og SS II er mindre enn Blazer, Ramcharger og Jeep, mens Scout Traveler og Terra er lengre. SS II er forøvrig den «tøffeste» av terrengbilene og leveres ikke med dører, tak eller hytte, kun crashbøyle og kun som 4- hjulstrekker. International har ikke satset på å lage luksuskjøretøy med standsmessig komfort, men robuste terreng kjøretøy. Prisene varierer fra \$ 5120 til \$ 9114. Hyttetaket på de utgavene som har hytte, er avtagbart. Motorene som leveres er følgende: 196 CID 4'er med 86 h.k., 198 CID 6'er med 92 h.k., 304 CID V8 med 144 h.k. og 345 CID V8 med 163 h.k.

Gearkassene er 3- eller 4-trinns manuelle eller 3-trinns automatiske.



INTERNATIONAL SCOUT

KJØPER DU HOS

INGVAR BERG A/S

**BESØK VÅR STAND PÅ
MOTORAMA**

Yipeeeeee!!!!

Nå er butikken
stappfull av
motebukser!!!

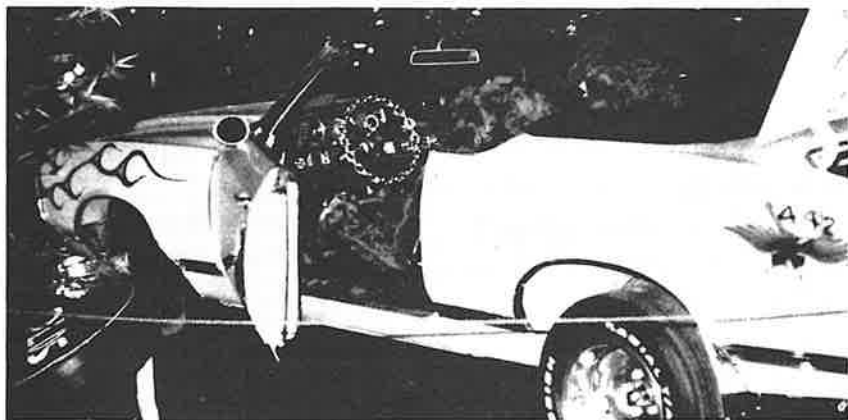
Gul & Bøy

Prinsens gt 53
(siden av WI-TO)
tlf. 25304



ante

jon



Oldsmobile 442 med «low-rider»-interiør. Bilen tilhører Tor «snekker'n» Martinsen.

TOR «SNEKKER'N» MARTINSENS 1970 OLDSMOBILE CUTLASS 442

**BIL NR. 17
STAND NR. 19**

Bilen er pent lakkert med flammer i fronten, men mest oppsikt vekker interiøret som er i reneste «low-rider»-stil med langhåret setetrekk og gulvbelegg, samt forkrommet kjettingratt.

Ellers merker vi oss at motorrommet er kunstlakkert og forkrommet. Motiver og lakk er utført av Gunnar Hansen fra Kristiansand.

Tekniske spesifikasjoner:

Motor: 455 C.I.D./ca. 450 HK. Holley 850 forgasser. Edelbrock innsug. Crane kamaksel. TRW 11:1 stempler. J/R Headers. Accel fordeler.

Transmisjon: TH 400 automat modifisert, GM 12 bolt modifisert bakaksel.

Bilen er videre utstyrt med Gabriel støtdempere m/innv. nivåregulering og et Trush exhaustanlegg.

BJØRN RISHAUGS 1974 DODGE CHARGER

**BIL NR. 8
STAND NR. 13**



1974 Dodge Charger er en av de bilmodeller som av «AMCAR» ble betegnet å bli en av syttiårenes klassikere. Den frekke og vulgære formen med det lange, lave panseret og den brutale og høye bakenden, gir bilen et utseende som stritter av kraft og spenstighet. «Gjelle-vinduene» bak på kupé-hytten, er også detaljer som særpreger denne bilmodellen. Bakenden med hele 22 lamper er noe for seg selv.

Bjørn Rishaugs Charger har de rette fargekombinasjonene — rød med hvitt vinyltak.

Vi har
Alt til

AMCAR'S

Ekshaustanlegg
USA-dekk (m/godkj. hast.merking)
Radiatorer (reparasjoner)
Lysutstyr (HELLA)
Batterier (NOACK)
Filter - AC/BALDEWIN
Vifteremmer
Bremseband / klosser

stikk innom - se vårt utvalg
vi er på **NYHAVNA**

**Brødrene
Rishaug**

Boks 1070 - 7001 Trondheim Tlf. 31680
Avd. Skogn - Tlf. 85 699
Steinkjer - Tlf. 62 759
Fauske - Tlf. 43 426

CHEVROLET
Malibu Classic



Den vil forandre din oppfatning av amerikanske biler.



GM's nye amerikanske biler ble skapt med dagens behov i tankene. De er nettere, lettere og mer effektive - men med all den luksus og komfort amerikanske biler er kjent for. Fornuftig dimensjonert med utvendig europeisk størrelse, men med romslig amerikansk plass innvendig. Formen er ren, smakfull og tidløs. De er hendige

å kjøre og har glimrende kjøreegenskaper. Perfekte biler skapt for i dag og langt inn i fremtiden. Og hva med prisene? Oppsiktsvekkende lave.

Hjertelig velkommen til å se nærmere på, og prøvekjøre, disse enestående bilene hos oss!

American cars
by General Motors

CHEVROLET
PONTIAC
OLDSMOBILE
BUICK
CADILLAC



A/S MASKINAGENTUR

KONGENS GT. 27 — 7001 TRONDHEIM
Postboks 252 Telefon sentralbord: 28 760

CHEVROLET MALIBU 1978

BIL NR. 14
STAND NR. 6

Denne er en typisk representant for den nye linje i amerikansk bil. 1978 modell Malibu er vesentlig mindre og lettere enn sin forgjenger. Til tross for dette byr bilen på større plass i kupeén. Dette burde være et gunstig alternativ for de som ønsker en familievennlig og fornuftig amerikansk bil. I Trondheim forhandles bilen av firma A/S Maskinagentur.



THORE WÆRDAHLS 1955 CHEVROLET

BIL NR. 19
STAND NR. 21

Thore Wærdahls 1955 Chevrolet Bel Air er en erverdig representant for «de klassiske Chevrolet'er», som modellene 1955—57 kalles.

Classic Chevy's er i de senere årene blitt råpopulære i USA som såvel England, Sverige og Norge. I USA finnes det en internasjonal klubb som har flere tusen medlemmer rundt om i verden. De utgir et medlemsblad i farger som er meget interessant og lærerikt for de som beskjeftiger seg med disse bilene

Thore Wærdahls Bel Air er en 2 dørs hard-top. Den er i god original stand med unntak av felgene som er forkrommede «mags». Bilen er lakkert i typisk femtittalls-stil — to fargekombinasjoner, turkis og hvitt. Restaureringsarbeidet er utført av eieren selv, med meget vellykket resultat. Bilen vil bli presentert nærmere i AMCAR nr. 4. 1978.

SHRA

SHRA Østersund som betyr Swedish Hot Rod Association startet sin drift våren 1975. Klubben har nå over 300 medlemmer. I Østersund har klubben allerede arrangert to store bil- og motorsykelutstillinger med stor suksess. I 1. mai-helgen arrangerer klubben ny utstilling i Z-Kupolen i Østersund. Der vil også biler fra ACC Trondheim delta.



ROLF ZACKRISSONS CHEVROLET NOMAD 57

**BIL NR. 18
STAND NR. 21**

Dette er en av bilhistoriens ubestridte klassikere. «Zakke's» 57-a er utstyrt med en Chevrolet 350 C.I.D. motor med Turbo Hydramatic 3-trinns automat. Bilen fremstår i original stand med unntak av felger og ryematter i bakrommet. Bilen er lakkert i accryl metallic med røde skygger i Flip-Flop effektlakk.

BENGT SVELANDERS FORD STREET ROD 1939

**BIL NR. 28
STAND NR. 31**

Denne ombygde 39-modellen er utstyrt med en Chevy 327 C.I.D. motor og en Ford Mustang bakaksel. Interiøret kommer fra en Volvo 264.

RYDE BRUNDINS CAMARO 1968 DRAG-BIL «LITTLE BLUE SWEDE»

**BIL NR. 5
STAND NR. 18**

Denne bilen går i klassen S/A-Street Altered, og kommer fra Østersund. Chassiset er spesialbygd i USA. Fronten er av glassfiberplast og karosseriet forøvrig er syrebehandlet for å gjøre platene tynnere, — alt dette for å redusere bilens vekt. Bilens totalvekt er 1290 kg. Motoren er en 331 C.I.D. på ca. 700 HK! Camaroen har oppnådd 10,13 sek. på «strippen» med sluttthastighet på 218 km/t.

FORKLARING AV ORD OG UTTRYKK

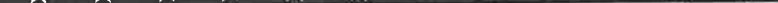
STOCK-CAR:	Bil i original stand. Brukes også som betegnelse på store, amerikanske baneløps-biler med utseende som en vanlig, original biltype av et eller annet slag.
CUSTOM CAR:	Ombygd bil, ofte med spes.lakkering og spes.interiør.
ROADSTER:	Åpen bil, ofte 2 seter. Brukes helst om eldre modeller.
SEDAN:	Lukket personbil med god plass foran og bak.
COUPE:	Lukket personbil med mindre (kortere) førerhytte. Oftest 2-dørs.
CONVERTIBLE:	Åpen (omformelig) personbil med kalesj. I Europa kalt cabriolet.
HARD TOP:	Menes i dag ståltak, uten dørstolper mellom vinduene på bilens sider.
HOT ROD:	Eldre, ombygd bil. Ofte stor motor, store hjul m.m. bygd for løpskjøring.
STREET ROD:	Hot Rod beregnet for gatekjøring.
CLASSIC CAR:	Bil som etterhvert er blitt sjelden og etterspurt.
VETERANBIL:	Gammel bil i original stand, ofte restaurert.
VAN:	Stor varebil. Populær å bygge om til campingbil.
4X4'er:	Firehjulsdrevet, overbygd truck formet som en stor stasjonsvogn, ofte med bak-sete og mye utstyr. Siste skrik i Statene.
TRUCK:	Lastebil
PICK-UP TRUCK:	Liten laste-bil.
STEP-SIDE	
TRUCK:	Liten lastebil med stigbrett på platssidene.
CONVENTIONAL:	Lastebil med «snute».
CAB-OVER:	Lastebil uten snute (bull-dog).
MOTOR-HOME:	Spesialbygd campingbil.
MC:	Motorsykel.
CHOPPER:	Ombygd MC, ofte med forlenget gaffel, liten tank, mye krom.
TRIKE:	Trehjuls MC med lang gaffel og stor motor.
TT:	Racersykel med glassfiberkåpe for asfaltbane.
C.I.D.:	Cubic Inch Displacement. Kubikkinnh. i tommer.
BLACK TOP:	Asfaltdekke.
DRAG-RACE:	Aksellerasjonsløp. To og to kjører 1/4 engelsk mile (ca. 403 m) rett frem på asfalt-stripe.
CHRISTMAS	
TREE:	Juletre — brukt om start-lysene i drag-race.
BURN-OUT:	Oppvarming av dekk med hjulspinn og voldsom røkutvikling.
DRAGSTER:	Spesial-bil for drag-racing. Rør-ramme. Stor motor.
FUNNY CAR:	Drag-bil med glassfiberkarosseri som forestiller en biltype.



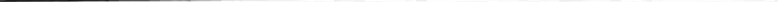
BRUK



BELTET



SLUPPEN SHELL-SERVICE



★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY

HVA KAN ACCN TILBY MEDLEMMER?

AMCAR. Stort medlemsblad i farge-trykk fritt tilsendt.

AMCARMARKED. Gratis annonsering for medlemmer i AMCAR, landets fremste forum ved kjøp og salg av amerikanske biler, deler og utstyr.

Spesielle forsikringsavtaler for amerikanske biler av alle årganger som tar utgangspunkt i bilenes reelle verdi, fastsatt av ACCN. Samarbeid med Norges Brannkasse.

Kjøp av jakkemerker og bilemblemmer utgitt av klubben.

Hjelp og rabattordninger ved dele- og utstyrsbestillinger.

Råd og hjelp ved import av amcars til Norge.

Tips ved kjøp av amcar her i landet.

Hjelp i tekniske spørsmål.

Nytte av medlemsbiblioteket, enten ved besøk, korrespondanse eller ved telefonisk henvendelse.

Deltagelse på MOTORAMA-utstillinger og drag-race.

Deltagelse på åpne medlemsmøter i de tilsluttede klubber.

Filmkvelder ved de stedene hvor det finnes tilsluttede klubber.

Landstreiff for amcareiere på et sentralt sted med festarrangement og premiering av biler.

Sist men ikke minst: Tilfredsstillelsen det gir å være med å støtte det arbeid ACCN gjør for amcar saken i Norge.

HVEM SOM KAN BLI MEDLEM OG HVORDAN BLI MEDLEM

Alle som er interessert i direkte medlemskap i ACCN kan bli opptatt som medlem. Også firmaer kan bli opptatt som medlem, og en navngitt person i firmaet har da krav på medlemsrettigheter.

Årskontingenten er kr. 130,—.

Medlemskort blir sendt så snart administrasjonen har mottatt bankgiroinnbetaling til bankgirokonto 8601.08.18518. Husk å skrive tydelig navn og adresse på innbetalingen.

Klubbens adresse er:

AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY

Postboks 1177 — 7001 Trondheim
Tlf. (075) 30 267

LESEBIBLIOTEKET HAR ÅPENT ALLE
TORSDAGER KL. 19.00—22.00

Adr.: Dronningens gt. 13, 3. etasje.
Samme tlf. som kontoret.



BLI MEDLEM



BLI MEDLEM





AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY

P. O. BOX 1177 - 7001 TRONDHEIM - TLF. (075) 30 267

§1. FORMÅLSPARAGRAFEN

- Ledd 1: AMERICAN CAR CLUB of NORWAY, skal være en klubb for amerikanskbil(amcar)-interesserte, og en hovedorganisasjon for amerikanskbil-klubber (amcarklubber) i Norge.
- Ledd 2: Klubben skal ha som mål å knytte sammen medlemmene i den sak klubben står for, fremme kameratskapet og være et forum gjennom hvis organer man kan møte likesinnede personer og utveksle erfaringer samt opplysninger angående kjøretøyene, både teknisk og samfunnsmessig.
- Ledd 3: Klubben skal arbeide for å utvikle medlemmenes kjøreferdigheter, heve kjøretøyenes standard og fremme trafikksikkerheten.
- Ledd 4: Klubben skal se det som en oppgave å utvide medlemmenes kjennskap til kjøretøyene, deres tekniske spesifikasjoner, virkemåte og forbedringsmuligheter, samt drive en informasjonssentral omkring reparasjons-, utstyr- og reservedelsmuligheter.
- Ledd 5: Klubben skal legge vinn på å skape gunstige samarbeidsformer med utstyr- og deleleverandører i inn- og utland, samt andre klubber med lignende virksomhet.
- Ledd 6: Klubben skal ta sikte på å utbre almen kjennskap til amerikanske biler og tilliggende bilsport i Norge, inspirere medlemmer og andre til å iva-sete slike biler her i landet, arbeide for å utvide importmulighetene, samt fremme interessen for disse bilene blant det brede publikum. Dette forsøkes gjort bl.a. gjennom løpsarrangement, utstillinger, medlemstreff og publikasjoner.