FRIHJULET

Nr.1 /2011
35. Årgang



MEDLEMSBLAD FOR GAMMALSAABENS VENNER

Vintersaab



Gammalsaabens Venner er en uavhengig, landsomfattende forening
hvor medlemskap er åpent for alle som er eier av, eller har interesse for, Saab-biler.

FRIHJULET

Utgis av Gammalsaabens Venner.

(copyright FRIHJULET tilhører GSV Norge.)

Denne utgaven er nr.134
siden første utgave i 1977.

Utgivelse forsøksvis kvartalvis - i månedene
Mars.
Juni.
September.
Desember.

Frist for innlevering av stoff til neste utgave :

17.juni



Husk å melde adresseforandring
til registerfører:

innmelding@gsv.no

Det sparer klubben for ekstra arbeid og utgifter

FORSIDEN:

Bilde fra Dagali
Foto: Christian G Hetland

SIDE 2:

Bilde fra Tolga
Innsendt av Anders Erlien

INNHOLD:

Inkalling til Årsmøte	s.7
Info fra valgkomité	s.8
Jubilanter	s.11
Biler til begjær	s.18-19
Bare Saab for Arne	s.20-22
Et brev	s.32
Om Saabs fremtid	s.33-34
Nytt fra LMK	s.35-36
Treff og arrangementer	s.37-45
Lagerets side	s.48
Annonser	s.52-54

c/o Ketil Bjørnebekk,
Oldenborrevn. 16, 3172 VEAR

www.gsv.no
Organisasjonsnr: 996 223 396 Kontonr: 8150 85 61083

Styret 2010/2011

Formann
Ketil Bjørnebekk
Oldenborreveien 16
3172 Vear (Tønsberg)
M: 907 92 706
E: formann@gsv.no

Nestleder
Kjetil Urheim
Buergrenda 4
3234 Sandefjord
T: 33 52 28 93
M: 958 36 207
E: saaburheim@hotmail.com

Lagerorganisator
Øistein Lid
Rundtjernveien 18
0672 Oslo
T: 22 26 56 47
M: 992 08 353
E: lagersjef@gsv.no

Kasserer
Mette Helmersen Palerud
Harald Hårfagres vei 2
3960 Stathelle
T: 35 96 24 67
M: 482 62 838
E: kasserer@gsv.no

Redaktør
Torill Sannes
Apeltunlien 34 B
5238 Rådal
M: 996 20 373
E: frihjulet@gsv.no

Matrikkelfører / Varamann
Torstein Forseth
Ragnhild Schibbyes vei 12
0968 Oslo
T: 22 10 30 65
E: torstein.forseth@c2i.net

Medlemsregister
Eirik Arne Eliassen
Stien 7
9610 Rypefjord
T: 78 41 81 40
M: 482 26 441
E: innmelding@gsv.no

Tur og arrangement
Anne Andersen
H. Håkonsonsgt. 12
2316 Hamar
T: 62 52 71 77
M: 906 05 008
E: anne@gsv.no

Varamann
Klaaspeter Kuperus
Vognveien 120
2315 Hamar
T: 62 59 54 01
M: 97115513 / 91141528
E: klaaspeter@live.no

Øvrige Verv

Valgkomite
Morten Strandmoe
Helgerødveien 234
3233 Sandefjord
T: 33 45 16 69
M: 404 13 634
E: strandmo@online.no

Torbjørn Midtgård
Fløtabakkane 3
6037 Eidsnes
T: 70 19 01 19
E: t-midtgard@gsv.no

Tom Eidesen
Vestengsvingen 18
1182 Oslo
T: 22 29 02 79
M: 908 58 562
E: Tom.Eidesen@fd.dep.no

Revisor + Webmaster
Kai Rosenlund
M: 924 94 371
E: webmaster@gsv.no

Salg klubbartikler
Ole Jonny Johansen
Englebretv. 10
2320 FURNES
T: 62 35 88 98
Torsdag kl 20-22
E: klubbartikler@gsv.no

Ordremottaker, Deler
John Tofte
Fenafjellsveien11
5450 SUNDE
T: 53 47 30 59 / 918 77 612
E: delebestilling@gsv.no

Forsikringskomité
Ole Dalen
Skedsmokorset
T: 63 87 21 67 / 901 81 804
E: oledal@msn.no

Johs. Tveiterås
Bergen
T: 55 28 97 56
E: johstveiter@gmail.com

Morten Strandmoe
Sandefjord
T: 33 45 16 69 /406 13 634
E: strandmo@online.no

Arkivar
Hans Fredrik Larsen
1725 GRÅLUM

Tekniske tips

2takt	Per Hansen	55 19 08 38
V4	Øystein Sannes	55 13 02 83
99	Thor Thorsen	73 93 18 84

GsV Lokalforeninger

Oslo - Akershus ("Alibiet")
Kjell Mikaelsen 951 67 360
E: kje-tm@online.no

Østfold
Hans Fredrik Larsen 920 41 956
E: hflars1@online.no

Vestfold - Telemark
Egil Nilsen 902 14 008
E: egnils2@online.no
www.saab-vt.com

Sør ("Saabklubben Sør")
Bård Austad 992 61 046
E: bard.austad@losmail.no
www.saabklubbensor.com

Rogaland
Eimund Lunde 916 77 535
E: eimund.lunde@c2i.net

Vest
Jørgen Kristiansen 920 34 336
E: kristiansen41@hotmail.com
www.123hjemmeside.no/gammalsaab

Nord-vest
Torbjørn Midtgård 926 04 016
E: t-midtgard@gsv.no

Nord
Bjørn Sjødin 909 18 116
E: bjsjodin@online.no

Fra Førersetet







Hei alle GSV'ere!
GRATULERER SAAB AUTOMOBILE

365 dager som selvstendig selskap viser at Saab har evne til å tilpasse seg en ny hverdag. Fremtiden er fortsatt spennende, men vi ser at Jan Åke og Victor reiser rundt og promoterer nye Saab Automobile og ikke minst viser at de har troen på en lys fremtid.
I Geneve viser Saab i disse dager nok en designstudie i sportsbilen PhoeniX. PhoeniX viser at den nye sjefsdesigneren Jason Castriota har litt andre designtrekk enn sine forgjengere. Her ser vi noe i retning av en Batmobil med vinger og store diffusere, hybrid eller elektrisk fremdrift. Det er jo litt spesielt at nesten samtlige av Saabs designstudier som er presentert på bilsalonger verden over siden 9X har vært sportsbiler, mens Saab ikke har en eneste sportsbil i sin proteføljе. Er det tegn som tyder på at vi snart vil se en Sonett IV?
For dere skarpøyde. Ta en titt på hekken til PhoeniX. Er det ikke den gamle flylogoen Saab har børstet støvet av og satt på i en lysende versjon? Mon tro om ikke Victor og Jan Åke har noe virkelig spennende i ermet? Vi håper på at Saabs tradisjoner om å være nytenkende med gode tekniske løsninger med røtter i skandinaviske verdier og tanker videreføres.

Så hva har dette med gammalSaab og GSV å gjøre? Vel, vi i GSV må også være nytenkende for å sikre vår fremtid. Vi må snu oss litt for å nå nye medlemmer, kanskje dette er personer som aldri har hørt om to-taktsmotorer eller V4, men har interesse for fremtidens klassiske Saab'er. Vi skal på ingen måte glemme våre aller eldste, men vi skal sette fokus på nyere modeller for å vise bredden i Norges største Saab-venneforening.
Husk at slagordet vårt er – "en forening til SAABens bevarelse og velferd". Vi begynner med å oppfordre medlemmer med interesse for 99, 90, 900 og 9000 til å sende inn bilder, innlegg, historier og små artikler om tekniske finurligheter til Frihjulet. I neste nummer vil vi samle stoff om 99/90, så påfølgende nummer om 900 og Turbo, og kanskje vi kan runde av året med stoff om Saab 9000.

Siden sist har jeg hatt gleden av å møte noen av medlemmene på deres "hjemmebane". I desember kunne jeg ta Alibiets stamtisch i eget øyesyn og møte noen av medlemmene til en hyggelig julemataften.
I begynnelsen av februar ble årets første julebord servert GSV'ere i Vest. Her fikk jeg møte både gamle og nye medlemmer til en hyggelig helg på Blomvåg hotell i Øygarden utenfor Bergen. I mars var det møte i min egen lokalforening i lokalene til Sandfjord AmCar klubb for regulært medlemsmøte. Takk til Kjell i Alibiet, Jørgen i Vest og Bjørn i Vestfold/Telemark for å invitere meg til deres lokale møter.
Det gir meg ekstra inspirasjon til å være med å bringe denne flotte foreningen videre fremover sammen med dere.

Vi jobber fortsatt med å formalisere lokalforeninger slik at vi kan komme enda nærmere medlemmene våre. Torbjørn Midtgård planlegger å samle GSV'ere i Nord-vest og Eimund Lunde ser på mulighetene for å samle Rogalendingene.

Vi står nå på terskelen til en ny sesong med bar asfalt og sol, og forberedelsene for å ta ut bilene våre er i full gang. Selv har jeg dårlig samvittighet for mine egne biler, og har nå tre biler som trenger oppmerksomhet. Så nå er det bare å brette opp ermene for det er mye bra å se frem til. Vårtreff i Vestfold/Telemark i mai, Landstreff i Haugesund i juni og Internasjonalt treff i Finland i august er plottet inn i kalenderen.
Jeg ser frem til å møte mange gamle og nye engasjerte medlemmer her,
og til alle dere andre ønsker jeg en flott sesongstart.
Til sist vil jeg takke Asle Røil i Saab Automobile Norway for positiv kontakt og annonsestøtte.

/Ketil

Redaktørens side

Da er vi kommet godt i gang med det nye året, og det er tid for årest første utgave av bladet –tror Frihjulet er det som er sist ute med å være "første i året"..
Jeg vil si tusen takk, for et flott julebord på Blomvåg Fjordhotell, med GsV Vest. Det er veldig kjekt med lokale arrangementer, godt oppmøte og ikke minst flinke initiativtakere!
GsV er en forening som strekker seg over hele landet, og litt utenfor. Ved å arrangere lokale sammenkomster i tillegg til landstreffet, blir det enklere for folk å delta og kanskje terskelen for å stille blir litt lavere om det virker mindre formelt enn et landstreff. Landstreffet vil også gjerne virke mer lokkende når man vet man kan reise på tur sammen med andre fra lokalavdelingen? På lokale arrangementer er det lettere å ta med seg familie og venner, og er de med –selv om Saab interessen ikke helt har våknet –så ser de at det også handler om det sosiale, det er ikke krav om å kunne navn og delenummer på alt på bilen.
Det er lov å pakke i gammelsaaben og reise på treff fordi man vil treffes, man trenger ikke ha en liste med tekniske spørsmål og svar –det er ingen som sjekker det! Og ta med barnene –treffene passer for alle !
Nå er det tid for å planlegge sesongen – det er mange sider med treff og arrangementer bak i bladet.
(hvis det ikke er nok å velg i så finner man en arrangementskalender på LMK.no)

På side 9 i bladet er det en påminnelse til alle de som har glemt å betale medlemskontigenten, giro var vedlagt forrige utgave-og var visst IKKE ment som bokmerke til den utgaven.. ;)

I denne utgaven er det to medlemsprofiler, Kjetil Urheim og Ole Jonny Johansen.
De har vært pliktoppfyllende og sporty og tatt imot "stafettpinnen" de fikk fra Ketil Bjørnebekk.
Så nå regner vi med at de som mottar "stafettpinnen" denne gangen tar utfordringen på strak arm.

I kommende utgaver av bladet kommer det til å bli ekstra fokus på 99 og 90, dette for å tydeliggjøre at vi er en forening for all Saab som er bevaringsverdig.
I påfølgende utgaver vil vi fortsette med 900 og så 9000.
Jeg ønsker at de som har hjertelige minner, gode historier og tekniske tips om disse modellene, sender inn et bidrag til Frihjulet –innen deadline.

Når dere sender inn stoff til bladet vil jeg igjen oppfordre til å bruke tekstbehandlingsprogrammene til tekst og bildeprogrammene til bilder. Om du vil sende inn en historie og ha bilder til –så er det best at du legger bildene som vedlegg til mailen. Det vil gjøre arbeidet mitt mye lettere, og kvaliteten på bildene vil ofte være bedre. Hvis du ønsker å ha bildene plassert ett bestemt sted i teksten så kan du skrive det (bilde av redaktøren nede til høyre..) og skrive om du vil ha bildetekst til bildet.

Deadline for kommende utgave er 17. juni.

Nå starter sesongen snart!!



Torill



Det innkalles herved til årsmøte 2011, Radisson Blu Hotel, Haugesund Søndag 13 juni, kl. 10.00

Saksliste:

Åpning ved formannen.

1.Godkjenning av innkalling og dagsorden

2.Valg av ordstyrer

3.Valg av referent + 2 til å underskrive protokollen

4.Styrets årsberetning for 2010/11

5.Godkjenning av revidert regnskap for 2010, budsjett for 2011 og kontingent for 2012

6.Tid og sted for Landstreff og årsmøte 2012

7.Endring av vedtekter

8.Innkomne forslag

9.Valg i henhold til vedtektene:

Følgende faste valgte styreposisjoner står på valg:

- Formann (2011-2012)
- Medlemsregister (2011-2013)
- Lagerorganisator (2011-2013)

samt vararepresentanter, valgkomitemedl og revisor

10. Eventuelt

Forslag til vedtektsendringer, eller saker som ønskes tatt opp på årsmøtet, må være styret i hende innen 13 mai 2011.

Tønsberg, 4 mars 2011
For styret
Ketil Bjørnebekk
formann
(sign.)

STYREVERV I GSV.

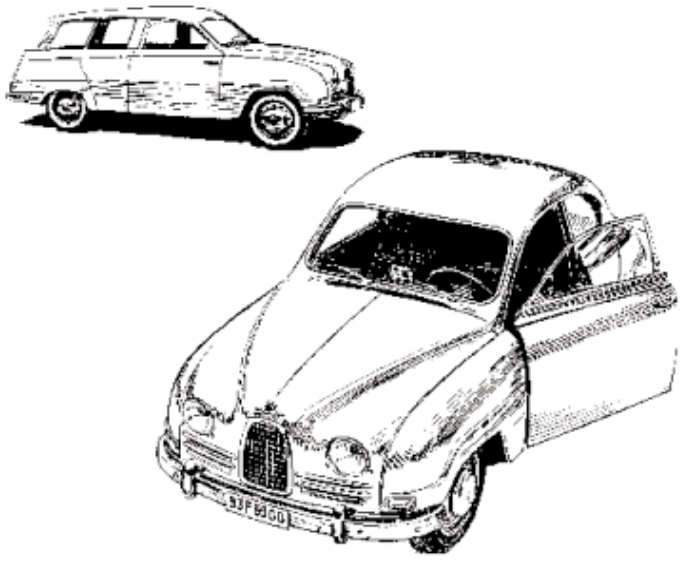
Tiden for årsmøte og valg av nye styremedlemmer nærmer seg meg stormskritt.

Det vi vet pr. i dag er at Øistein Lid har takket nei til gjenvalg etter flere tiår som styremedlem.
Han har mesteparten av denne tiden vært ansvarlig for vårt delelager.
De siste årene stått for organisering av dugnader, ombygging, systematisering etc.
Dette er et verv som ikke er lett å erstatte. Tiden vel da inne for igjen å prøve å tenke i nye baner når det gjelder hvordan delelageret skal organiseres.
Vurder om det er noe du kan bidra med for GSV i denne sammenheng – og ta kontakt med en av oss i valgkomiteen dersom du har spørsmål eller har lyst, tid og anledning til å ta et styreverv.

Valgkomiteen har pr. i dag ikke vært i kontakt med de personene som er på valg,
men her er oversikten over vervene som er på valg.

De som er på valg er: (de som har vervet i dag i parentes)

Formann	1 år	(Ketil Bjørnebekk)
Lagerorganisator	2 år	(Øistein Lid)
Medlemsregister	2 år	(Eirik Arne Eliassen)
Tur og arrangement	2 år	(Anne Andersen)
Varamenn til styret.	1 år	(Torstein Forseth og Klaaspeter Kuperus)
Revisor	1 år	(Kai Rosenlund)
Valgkomité:	1 år	(Tom Eidesen, Torbjørn Midtgård og Morten Strandmoe)



Har du glemt noe?

Betaling av kontingenten for 2011 forfalt 25. januar,
og vi savner fortsatt noen innbetalinger...

Hvis du fortsatt vil være medlem men, f. eks., ønsker utsettelse med betalingen –eller det er andre grunner, som at du kanskje ønsker å melde deg ut?

Alle beskjeder som hjelper oss å ha orden i rekkene mottas med takk!

Beskjed bes gitt til Anne snarest.
tlf. 62527177 / 90605008 / anne@gsv.no

Giroen for '11 var vedlagt Frihjulet 4/10 (julenr.)
Hvis du ikke har den kan du betale kontingenten, kr. 350,-.
til kontonr. 8150 85 61083, GsV, c/o Bjørnebekk, Oldenborrevn. 16, 3172 Vear.

Husk å merke betalingen "Kontingent 2011", og glem ikke navn / adresse

uidentifiserbare kontingentinnbetalinger

Vi har problemer med noen få innbetalinger
uten avsendernavn eller annen identifikasjon.
Disse er mest trolig betalt med brevgiro eller i skranke.

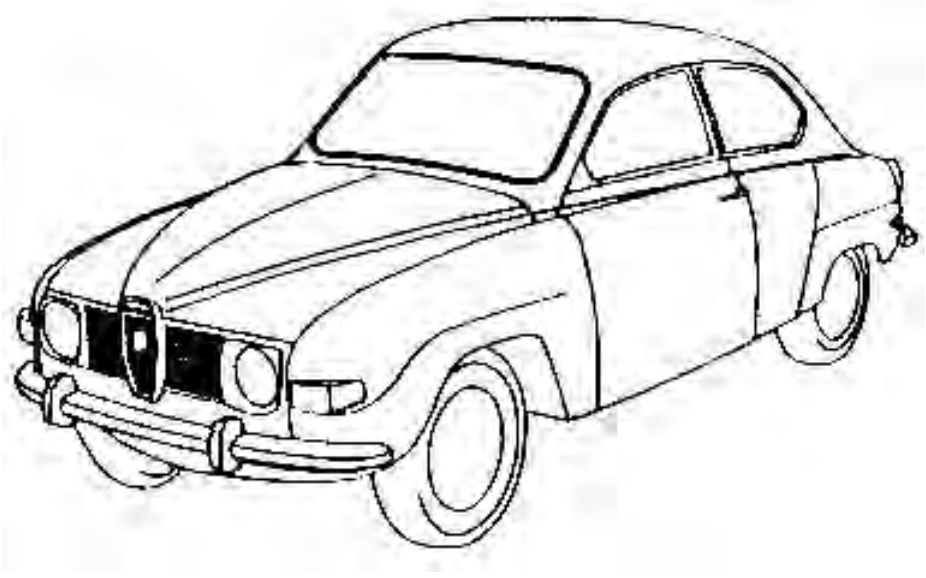
Datoene vi har mottatt innbetalingene det gjelder er:

05.01.2011 12.01.2011 13.01.2011

Vi har et håp om å få identifisert betalerne hvis de av dere som har innbetalt litt i forkant av disse datoene er snille og kontakter Mette kasserer.

kasserer@gsv.no eller mobil 970 97 628

På forhånd takk for hjelpen - i begge sakene!



DA ER VI KLARE FOR ET NYTT DUGNADSÅR PÅ LAGERET!

"ÅPEN DAG" OG FØLGENDE DUGNADSDAGER ER SATT OPP SÅ LANGT:

Vi starter med

"ÅPEN DAG"	MAI:	1.
DUGNADER:	MAI:	8., 22. og 29.
	JUNI:	26.
	JULI:	Ferie
	AUGUST:	28.
	SEPTEMBER:	11.og 25.

- og sesongen avsluttes med

"ÅPEN DAG"	OKTOBER:	2.

Som vanlig har lagermedarbeidere og styre et brennende ønske om å komme til veis ende med opptelling og katalogisering av delene, slik at beholdningen kan presenteres i sin helhet via data til alle medlemmer.
Dette vil, ikke minst, lette arbeidet for de som har påtatt seg jobb med ordremottak og utsending – noe som igjen vil føre til raskere ekspedering til alle.

Tross iherdig innsats i de forgående år er det fortsatt langt igjen, og det eneste som duger er flere hender og hoder.

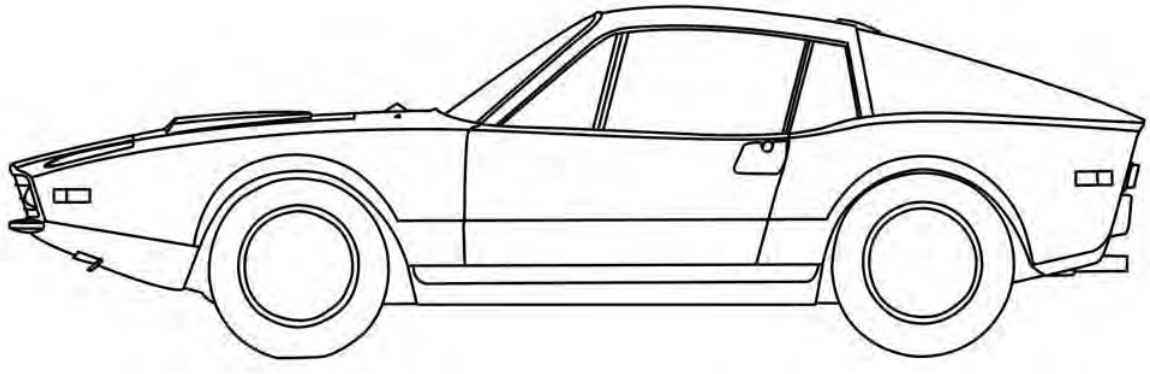
Derfor går oppfordringen nok en gang til alle som bor i overkommelig avstand (1-2 timers kjøring) om å møte opp for å ta i et tak –

BRETT OPP ERMENE OG BLI MED PÅ FELLES INNSATS TIL FELLES NYTTE!

Meld deg til Øistein, slik at han kan få oversikt over hvilket mannskap han har til rådighet de forskjellige datoene.

Dugnadsdagene er avsatt til intens jobbing, og det er ikke anl. til å stikke innom kun for å handle deler.
Det tar for mye av den dyrebare tiden som finnes til disposisjon for å komme i mål….
men på "Åpen dag" er alle hjertelig velkommen til å handle.
NB! kontant betaling.

Kontakt: Øistein Lid, 22 26 56 47 / 992 08 353 / lagersjef@gsv.no



Jubilanter 2011

10 år

Bruncke, Vagn	Nordborg, DK	Muren, Per	Ørsta
Dypflod, Odd	Trysil	Nilsen, Odd Inge	Fåberg
Erlien, Anders	Tolga	Petersen, Svend	Oslo
Hamran, Øyvind	Hommelvik	Salvesen, Vidar	Flekkerøy
Hansen, Jonny	Valevåg	Skundberg, Bjørg	Stavsjø
Haugen, Tore	Kolbotn	Størseth, Svein Inge	Løkken Verk
Hjelset, Lage	Hjelset	Tho, Kåre	Kongsberg
Hoffart, Øystein	Trondheim	Westjord, Finn-Allan	Bleik
Isungset, Ola	Geilo	Wolff, Per Aage	Oslo
Koksvik, Vebjørn	Oslo	Ødegård, Oskar	Sira

15 år

Eikåsen, Arne	Elverum	Pettersen, Arthur	Andenes
Framnes, Arne	Raufoss	Rosenlund, Kai	Rådal
Homstvedt, Gudrun	Oslo	Røflo, Jørgen	Inderøy
Kuperus, Klaaspeter	Hamar	Wisnes, Anette	Austrheim
Lassen, Birger	Tønsberg		

20 år

Aslaksen, Geir Øystein	Porsgrunn	Kristensen, Ulf	Årnes
Brekke, Gunvor/Olav	Kristiansand	Kristoffersen, Gunnar	Sande, Vestf.
Bruset, Ola	Trondheim	Kvitland, Arnstein	Ranheim
Bøe, Knut	Fagernes	Noraberg, Olav Håvard	Kongsberg
Engen, Øystein	Ottestad	Olsen, Birger	Mysen
Fenstad, Stig	Levanger	Ruud, Arne Magnus	Mogreina
Handeland, Lars	Bergen	Salater, Olav Midtsian	Levanger
Haugen, Ove Vang,	Valdres	Solvik, Svein	Malvik
Humlevik, Tore-Atle	Lundegrend	Teien, Hans Kr.	Sande, Vestf.
Johansen, Ole Jonny	Furnes	Tveter, Tor	Oslo
Kinserdal, Per	Røyken		

25 år

Dalen, Ole G.	Skedsmokorset	Tofte, Harald	Sunde, S.hordl.
Maununen, Bertil	Vintrosa, SE	Vågan, Eldar	Jar

30 år

Lie, Vegard	Ås	Svendsen, Tore	Siljan
Riise, Asbjørn	Skarsvåg	Tveiterås, Johannes	Bergen
Sannes, Øystein	Rådal		

Medlemsprofilen

Navn:Kjetil Urheim
Medlemsnummer:1988002
Område:Sandefjord

Livet med Saab.
Takk for stafettpinnen, Ketil! No er vel eg av dei som av både formannen og hobbyskribent Pløsen i dei siste nummera av Frihjulet, men har formannen sendt pinnen videre, så er det vel ikkje anna råd enn å få fram pennen. Og her er nokre highlights frå Saab-historia mi.

Far sine.
Som for mange av oss Saab-entusiastar byrja Saab-livet mitt med far min. Han kjøpte den første nye bilen sin i 1964. Vi budde på Aurskog og far, som var innflytta sogning, nytilsett lærar og dirigent for det lokale skulekorpset vart etterkvart omgangsvenner med familen Hans Ingier – dei var som alle kulturelle nordmenn opptekne av korpsmusikk. Hans Ingier er eit ikkje ukjend navn i Saab- og rallykretsar, og då gikk det slik det måtte gå; det vart ein ny, polarkvit 96 '64, sjølvsagt kjøpt hjå bror til Hans, Arne Ingier, i Saab-butikken hans i Oslo.

Og med den bilen føddest også Saab-interessa mi. Av tidlege Saab-rituale kan eg enno hugse den årlege Oslo-turen, med besøk i leiketøysavdelinga på Steen & Strøm der eg fekk den eine nye Saab-leikebilen som var å oppdrive, ein raud Corgi Saab 96 langfront. Eg har ingen av dei no lenger, men i samlinga med modellbilar eg kjøpte etter Tor-Inge Volla var det ein, så barndommens Saab står i monteren med dei andre modellane.

Frå Aurskog flytta vi til Ørsta på Sunnmøre (Saab-forhandlar Ørsta Mek Verksted), og hit tok far med seg to-taktaren. Den blei seinare blei bytta inn i ein ny tyrolergrøn 96V4 '71 , og så gjekk det slag i slag; veronagrønn 99 '73, orkidèkvit 99 GL '76, marmorkvit 99 GL Jubileum '80 og til slutt ein platinablå 90 '85. Saab 90 var siste Saaben til far min, for då hadde dei flytta til Sogndal, og Sogn er ikkje eit godt Saab-distrikt.

Og mange Saabar har det vorte i dei 26 åra sidan eg kjøpte den første. Rekka med Saabar ser slik ut, sortert kronologisk etter kjøpstidspunktet; 1) 96L '76 orkidèkvit 2) 96 '66 olivengrøn 3) 96 V4 '73 karolinerblå 4) 900 T16 '85 cirruskvit 5) 900 T16 aero '84 sølv met 6) 900 T16 cabriolet '87 cirruskvit 7) 9000 2,3 T16 '91 scarabègrøn met 8) 900 S ltt '90 odoardogrå met 9) 900 S ltt '93 cirruskvit 10) 9000 aero 2,3T '95 imolaraud 11) 900 T16 '84 skiferblå 12) 900 T16 '92 talladegaraud 13) 900 GL '84 platinablå 14) 9000 CS 2,3 '94 imolaraud 15) 900 2,1i-16 '93 imolaraud 16) 9000 CSE 2,3t '94 aubergine met 17) 900 S ltt '93 imolaraud 18) 900 T16 aero '91 odoardrogrå met 19) 9000 CSE 2,0t Jub '97 sølv met 20) 9-5 Estate 2,0t Vector '03 laser raud.

Forts.

To av desse Saabane har eg faktisk eigd to gonger (nr 9 og nr 16); dvs at eg selde bilene, for så å kjøpe den tilbake seinare - av same mannen som eg selde den til. Eg er ikkje spesielt trufast som Saab-eigar, og byter ofte bil. Men eg likar å ha mange på ein gong, og dei må vere på skilt og til å køyre med kvar dag. Lukka var derfor stor då vi kunne flytte inn i eit hus der garasje enno ikkje var bygd, så no har eg ny garasje med plass til 3 Saabar. Det er luksus, det!

Dei tre mest interessante; dei med låg kilometerstand

Det er eit par av desse bilane som er uvanlege – i mine auge.

Nr 3 kjøpte eg i '94 av ein pensjonert meierist på Gjøvik. Før meg var han einaste eigar på bilen.
Bilen var 21 år gamal då eg kjøpte den i '94, men hadde berre gått 53.000 km, og var som ein helt ny bil.
Eg behandla den pent, og vinterlagra den på ein låve i Nittedal eit par år, og så langt var alt berre moro.
Men låven brann ned, og bilen med. Sukk.



nr 3; original and new owner – begge like glade!

Nr 9 kom eg over via kjentfolk i Belgia. Ein eldre kar i Mechelen (forøvrig ein kjent by i Saab-samanheng, Saab sette saman bilar på 70-talet her) skulle byte ut Saaben sin. Dette var i '99, og bilen, ein '93 900S lettrykksturbo (5-dørs kvit med beige interiør) hadde ikkje gått meir enn 23.000 km. Eit funn.
Makelaus bil for ein 900-entusiast. Eg importerte den, men selde den etter kort tid (money talks), men har no kjøpt den tilbake – av han eg selde bilen til - med 120.000 km på teljaren, og skal ta vare på den.
Ein må alltid ha minst ein 900 i reserve!

Nr 18 hadde heller ikkje lagt mange kilometer bak seg. Då eg kjøpte den i 2007 (usett på telefonen frå Hong Kong, men frå ein kamerat), hadde den gått mindre enn 80.000 km.
Og det er ikkje dårleg for ein odoardogrå 900 turbo 16 Aero med 175 hk. Så kvifor selde eg den? Eg skjøna at den var verdt meir enn eg hadde gitt for den, og dermed forsvann den. Den finst alltid ein enda større entusiast enn ein sjølv.


nr 18 og nr 17

Saab 900

Eg har ein teori at mange entusiastar blir bilmessig forma i ung alder. Det er då ein eller annen bil gjer så stort inntrykk at den blir verande for alltid i den delen av hjerna som tek seg av bil - som den bilen som er den mest ettertrakta. For min del hadde far min aldri 900, men eg var 14 hausten '78 då Saab lanserte den nye Saab 900, og eg slukte alt eg kom over om den nye bilen. Det sette nok sine spor.

Eg er derfor ein 900-mann. Dette er så stilige, morosame, rimelige og driftssikre bilar at kvar gang eg tenker på at eg må få skaffe meg ein 96 eller 99, så kjem eg over ein 900 med turbo som eg berre må ha, og då blir det ikkje 96 eller 99 (eg er for lang i ryggen for ein Sonnett). Men det var nære på i Trollhättan sist sommar, eg vedgår det.

OG900 er ein fantastisk bruksbil, med fartsressursar som ein moderne bil, særleg med girkassa som er høgt gira. Då blir den fin på langtur og motorveg òg. I kombinasjon med turbo er dette ein morosam bil å køyre. Det er ingen andre bilar eg kjenner meg så heime i som i 900. Og for meg er det vel slik at det er vanskeleg å tenke seg eit tilvære utan 900. Difor kjøpte eg tilbake den eg i si tid henta fra Belgia, og den er det intensjonen å spare på. Så får vi sjå.

Stafettpinnen (viss det er eg som kan bestemme kven som skal ha den) går vidare til grunnleggjaren sjølv, han som i si tid fekk meg inn i GSV; Olav Faleide – lenge sidan vi har høyrt frå den karen.
Dessutan er han frå heimfylket også.

Happy Saabing!

Helsing Kjetil Urheim

Medlemsprofilen

Navn:Ole Jonny Johansen
Medlemsnummer:1991061
Område:Furnes i Ringsaker
Fartstid i klubben: 20 år

Hvordan ble du medlem?:
Jeg traff på Anne og Terje Andersen på Kylstad Skole i Furnes i forbindelse med et veteranbilløp.
Jeg hadde da en Saab 96 totakt som jag hadde fått for å fjerne, denne trengte restaurering og jeg kom i prat med Anne og Terje som fortalte om klubben og at medlemmene kunne få kjøpe deler.

Hva er ditt beste GsV minne?:
Mitt beste Gsv minne må bli turen til Nederland selv om vi kjørte i stykker motoren.
Det var så mye god hjelp å få, slik at vi kom oss hjem. Denne turen glemmer vi nok aldri.



Bilen på vei til verkstedet etter motorhavariet .

Har SAAB-interessen smittet over på andre i familien?:
Det kan virke som den har smittet over på alle i familien, Min kone Kari Merete vil ikke kjøre noe annet enn Saab etter at hun fikk stifte bekjentskap med min mors 900 c som vi arvet.
Siden har hun hat en 900 CSE 98 mod og eier nå en 9.3 2004 mod.

Hvilke biler har du?:



Saab 96 Sedan 1966 mod.



- og en V4 1974 mod

Hvilke andre transportmidler har du?:


Yamaha XJ 900 Division 1996 mod


Mitsubishi outlander 2009 mod


Scania Vabis B75 1964 mod


Rana Fisk 18 1980 mod

Pluss at jeg har to stk. Landeveisracere, en terrengsykke, en DBS kombisykkel,
en dame og en herre sykkel fra et sted på 60 tallet.

Hvilken var din første?:
Min første bil som ble eier av var faktisk Saab96, 1966 mod.
Men den første kjørbare var en Volvo Amason 1967 modell.

Hvorfor akkurat den?:
Den var ikke så dyr, og min Stefar som var bilmekaniker anbefalte den da den var solid.
Selv hadde han en Saab 96 V4 1971 mod.

Hvilken SAAB står på ønskelisten?:
Jeg ønsker meg enten en Saab Sonett 1970, eller en 95 kortfront

Hvilke prosjekter har du på gang nå?
Nå driver jeg å skal få i stand en V4 som jeg kan bruke litt om vinteren, spesielt med tanke på Dagalitreffet.
Ble dessverre ikke ferdig til årets treff men det er håp for neste år.





Noen har rotet i garasjen min, skal lure på hvem det kan være.

Stafettpinnen går til: Terje Andersen og Arne Eikåsen

Alibiets julebord 2010

Oslo-Alibiet representerer GSV'ere i Oslo og Akershus, men har også slengsupportere fra Telemark og Vestfold. Det som er det unike med Alibiet, som de helst kaller seg, er den uformelle organisasjonsformen.
Mangeårig GSV medlem Kjell Mikaelsen har påtatt seg å være selvoppnevnt listefører og han samler regelmessig de som ønsker seg et alibi for litt egenpleie til deres "Stamtisch" på Olsens restaurant på Bryn i Oslo.
Egenpleie i Alibiet er mat, drikke og bilprat. For de av dere som bor i Oslo og Akershus, og som av og til vil trenge et alibi for å komme seg ut av huset, så ta kontakt med Kjell Mikaelsen og bli ført opp på hans epost liste.

7 desember ble det trommet sammen til julebord på Olsen restaurant.
Som formann så jeg det som en god mulighet til å hilse på denne gjengen svært sosiale og hyggelige mennesker.
Fra det provinsielle Vestfold er det fullt mulig å komme til Olsen på Bryn med kollektiv transport. Både NSB og Ruter (tidl Oslo kollektivtransport) har hatt rimelig god kontroll på materiellet og skinnegangen denne vinteren, så det gikk helt fint å la seg transportere på stålhjul.
Vil fremme, dog noen drøye minutter etter planen, kunne formannen ta trappene ned til GSV-hulen.
Her rullet Rattens Mästare på storskjerm og praten og latteren satt lett. Her var det ikke vanskelig å skjønne at det er gode muligheter for å både kunne dele historier og kunnskap om Saab.
Julematen var helt grei, med alle tre hovedrettene; Ribbe&pølse, Pinnekjøtt og Lutefisk på menyen.
Deler av restaurantens betjening har sine røtter langt utenfor Norges grenser, så da er det kanskje ikke like lett å få med seg at til Pinnekjøtt trenger man ikke varmt ribbefett med bacon, mens den passer best til Lutefisk.
Dermed fikk formannens bord ende der Pinnekjøttet var favoritten en ekstra utradisjonell energi dose, mens Lars Bergersen m.fl. i andre enden av bordet ventet tålmodig til Lutefisken ble skikkelig avkjølt.
Nå er det slik at Lars ikke er den som avspises med kald mat, slik at kokken kunne bare forberede nye tallerkener med denne skjelvende fisken.

Tusen takk for en veldig hyggelig kveld til alle i Alibiet.
/Ketil





Biler til begjær (og besvær)

Av Ketil Bjørnebekk

Biler har alltid hatt en magisk tiltrekningskraft på gutter. Enten de er store, små, sportslige, åpne, runde eller kantete. Hvorfor denne magiske tiltrekningskraften? Ser vi gutter noe maskulint eller feminint i bilen? Eller er det kanskje noe med detaljer og utforming som gir primale assosiasjoner? Vi har alle sett Jan-Erik Larsen når han beskriver formen på bilens bak ende. Jo, det er nok noe sensuelt, men samtidig maskulint og indre følelsesmessig med en bil. Men de bilene jeg skal skrive litt om her er ikke slike biler som kan frakte meg fra et sted til et annet, i hvertfall ikke sånn fysisk.

Da jeg var 3 år fikk jeg en Ford Thunderbird (1960 modell), et vanskelig ord men "tønderbørd" var det ingen tvil om at det var. Fra før var "muss-tang" innført i vokabularet, bilen med den flotte hesten i grillen. Jeg kunne ligge på gulvet og studere "tønderbørden", dra bilen over gulvet så de små gummihjulene vrengte seg og lyder som hørte med." Tønderbørd'en", en lekebil fra Corgi Toys, ble pusset og satt på hylla hver natt.
Siden ble det utallige tilsvarende lekebiler, men ingen som "tønderbørd'en".
Var det de maskuline formene; skarpe kanter, de doble frontlyktene tydelig innfattet, den store grillen, de runde triple baklyktene pent plassert på rad? Og så navnet da – tønderbørd, med trykk på b'en! Noe magisk var det i alle fall med denne bilen - lekebilen.

De følelsene som den gang ble trigget har heldigvis ikke blitt borte. Lekebilene har blitt byttet ut med ordentlige biler, men ingen som "tønderbørd".

Kanskje like godt det, for smaken har utviklet seg og så har utformingen av bilene.
Fra midten av 70-tallet til begynnelsen av 90-tallet er en tidsepoke da formgiverne med sine frihåndstegninger ble erstattet av de med linjal og primitive formgivingsverktøy, og lekebilene ble til futuristiske små metallgjenstander med fire hjul og som hadde former og farger langt fra det man kunne se på veiene.
Alle de kjente modellbilmerkene som Corgy og Dinky Toys gikk konkurs og Matchbox mistet all sin glorie.

Men så vokste alle vi som var gutter på 60-tallet opp og riktige modellbiler kom tilbake på markedet. Men nå ikke bare som lekebiler men mange som svært detaljerte skalamodeller for samlere.
Men nå var "Made in England" blitt til "Made in China".
Corgi Toys lanserte i begynnelsen 90-tallet en serie med klassiske biler, og blant dem var Saab 96 (Rally bilene til Erik Carlsson og Pat Moss samt en lysblå og en rød standard kortfront).
Selv Saab 900Cab i ulike farger i 1:18 skala og 9-3, 9-5 modeller til nesten latterlig lave priser ble å finne i mange lekebutikker.
I dag er modellbil-markedet vokst til en mange million dollar business som vokser sterkt.
Sterke merker som Autoart, Vitesse, Minichamps, Neo, Trofeo, Norev m.fl. markedsfører gjennom spesialforhandler modeller av nærmest alle biler gjennom tidene.
Modellene ble svært detaljerte etter hvert som data assistert konstruksjon også ble tilgjengelig for de som lager leketøy, og Kinas støpeteknikk av bitte små deler utviklet seg og flittige små hender kunne sette disse sammen og pakke de ned i flotte innpakninger gjorde seg gjeldene.

For egen del begynte samlemanien med de nevnte Corgi modellene av Saab 96.
Men prisene på de håndlagde danske, engelske og tyske modellene var lite forenlige med en stram husholdningsøkonomi. Men det var helt til de kinesiskproduserte modellene kom på markedet.
Da bilinteressen er stor og mange modeller frister har jeg måtte begrense den pågående samlingen til Saab og brødrene Solbergs biler i skala 1:43. Samt at det ble noen 1:18 til mine gutter.



Farlig begjær - Saab, Solberg og andre

Så fra begjær til besvær.
Frem til høsten 2009 hadde bilene stått på et av gutterommene i en åpen hylleseksjon type Billy fra IKEA.
Ingen av oss er særlig glad i å tørke støv slik at etter hvert ble bilene hårete og grå.
Så begynte det å frekventere jenter på dette gutterommet, og snart var det lite pop å ha hele rommet fullt av nedstøvete modellbiler. Som far og eier av mange av bilene fikk jeg et ultimatum om å fjerne bilene, for gutterommet skulle bli ungdomsrom.
Så begynte et flere måneders søk hos diverse møbelforretninger og søk på nettet etter passende møblement.
Nok men gang ble IKEA redningen slik at i dag har 85 ulike modeller en garasje og utstillingsmonter som gir bilene en sikker og (nesten) støvfri fremtid.



Klassisk Saab I, fra 92.001 til 96 1980 og 96



Anbefalte nettsteder som selger Saab-modeller:
www.model-car.com
www.carmodel.net
www.modelenium.co.uk
www.virtual-toy-shop.com

Har DU en samling av modellbiler?
Ta noen bilder, skriv noen ord og send inn til Frihjulet

Bilde til høyre:
Ø: Moderne fra 1997 til 2006, inkl 9-2X og 9-7X
M: Sports-Saab, Sonett I til AeroX
N: Cabriolet


Klassisk Saab II, fra 99 til 9000

PLUSS HA • LØRDAG 6. NOVEMBER 2010

HALVARD BERGET

Gjengitt med tillatelse.

Bare Saab forArne



NOSTALGI: Det er høytid hver gang Arne Eikåsen tar ut sin eldste Saab 96. Siden 1996 har han kjørt 50.000 kilometer med den.

60-tallet og totakterputring lyder særdeles godt i Arne Eikåsens ører.

For Arne er det bare Saab som gjelder. Siden 1966 har han bare hatt Saab, 15 i alt. Han kan Saab-historien på rams. Stolt og andektig åpner han porten på en av sine to garasjer. Rene skatte-kammeret, skal vite.
For i den skjuler det seg to perler av nobel bilhistorie. To Saab 96 fra bilismens gylne 60-tall. Den ene en 1961 årgang av modellen som ble lansert i, for Norge, det historiske bilåret 1960, den andre en Saab 96 Sport fra 1965.

1961MODELLEN MED 841 ccm har tre gir og 38 hestekrefter DIN, mens den tresylindrede Sport'en med samme sylindervolum er god for 55 hk DIN.
Den har sågar tre forgassere. Begge veteranbilene har en historie i hjemlandet Sverige.

– 1961-modellen kom jeg over i et «søk og finn»-program i Radio Dalarna i 1996. Jeg fikk kontakt med en kar i Luleå og hentet den i Umeå. Jeg kjøpte den usett på telefon, og bilen hadde hatt tre eiere. Siden 1996 har jeg kjørt 50.000 kilometer med den, sier en tydelig fornøyd Arne Eikåsen.
Han kan fortelle at Saab egentlig lanserte to biler som 1960-modeller. – 96, som jeg har, kom i januar 1960, og med stor bak-rute. Høsten 1959 lanserte fabrikken 93F, også den som 1960-modell, forteller Eikåsen. I 1960 kostet Saab 96 rundt 15.000 kroner, og var noen tusenlapper dyrere enn Folkevognbobla.
Sin Saab 96 Sport kjøpte Arne i 2003, etter å ha fått Saab-kontakt med en likesinnet Saab-entusiast i Falun.
Han er den 11. eieren på bilen.

SAAB SPORT KOM i 1962, etter at den aller første Saaben rullet av samlebåndet i Trollhättan i desember 1949 som 1950-modell og med 92-betegnelsen.
Eikåsens 1965-årgang er den første med «langpanser», klargjort for V4-motoren som kom på plass som 1967-modell.
En kuriositet med Eikåsens Sport er at det bare er hodestøtte på passasersiden. Det var for at sjåføren skulle få hvile seg på transportetappene under rallyløp.
– Hvorfor slik entusiasme for nettopp Saab?
– Det har nok sammenheng med at jeg som motorsportinteressert og -utøver raskt ble fascinert av hvor fort disse små bilene gikk i løp. Så er det lett å få sympati med en liten fabrikk, og jeg beundrer det svenskene har fått til, sier Arne Eikåsen som i fjor reiste enkomst til Trollhättan for å demonstrere til støtte for den da kritisk nedleggelsestruede Saab-fabrikken.

MYE HAR HANDLET om bil i Arne Eikåsens liv. Han er en av landets mest erfarne kartlesere.
– Jeg har kjørt 340 løp med 32 førere. Jeg har fem starter i svenskerallyet med fem forskjellige førere og aldri kommet til femte «streckan», ler Eikåsen.
Han har lest kart for kjente, lokale rallyførere som Per Engseth fra Elverum og Jens Søgaard fra Trysil. Med Eikåsen i passasjersetet ble Engseth norgesmester fire ganger.
Mye Saab for Arne Eikåsen privat, men det begynte med en annen svenske – Volvo PV. Da jeg kjøpte min første bil i 1961 var reglene slik at vi kunne kjøpe deler i Sverige og fortolle. Jeg kjøpte en PV for 3.500 svenske kroner, skrudde den fra hverandre, tok den inn som en haug deler, og skrudde den sammen igjen.
Det var stort å bli bileier, sier bilglade og bilgale Arne Eikåsen.



***SPORT**: Arne Eikåsen i sin Saab 96 Sport fra 1965.*
FOTO: HALVARD BERGET



***SKATTEKAMMER**: Garasjen rommer mye bilhistorie.*



***SJEKK SKILTET**:*
Registreringsskilt som passer seg for en Saab 96 av 1961 årgang.



***SOM EN KLOKKE**:*
Saaben med 38 hester putrer elegant av gårde.

FOTOS:HALVARD BERGET

Tiåret nordmenn ble mobile

- I 1945 ble det innført restriksjoner på kjøp av privatbil i Norge
- Landets valutabeholdning var svekket
- Det var også restriksjoner på når og hvor folk kunne kjøre, samt restriksjoner på kjøp av bensin
- For å få kjøpt bil fra Vest-Europa måtte man ha skriftlig tillatelse fra myndighetene.
  Det ble ofte vist til at bruk av bil i jobbsammenheng var nødvendig
- I 1960 ble bilsalget frigitt, og i 60-årene begynte utviklingen virkelig å rulle.

Noen kunne kjøpes fritt

Bilrasjoneringen før 1960 gjaldt ikke alle bilmerker. I et rundskriv fra vegdirektøren i juni 1954 ble det kunngjort at Samferdsels-departementet etter samtykke fra Handelsdepartementet hadde bestemt at motorkjøretøy importert fra Øst-Tyskland, Tsjekkoslovakia, Ungarn, Sovjet-Samveldet og Israel fra da av kunne omsettes fritt. Dette gjaldt for bilmerkene IFA, EMW, AWO, Skoda, Tatraplan, Moskvitch, Pobeda, Zim, Henry J., Kaiser de Luxe og Willys.

1986 toppåret

Siden 1960 er det ikke noe år blitt solgt så mange biler som i 1986. Da ble det registrert 166.869 nye person-biler, og 210.000 biler totalt. Til sammenligning ble det i 1969 – ni år etter at rasjoneringen opphørte – solgt rundt 100.000 personbiler, og det er det antallet som senere anses for å være et normalår for nybilsalg her i landet.

Fra MOTOR nr 4 April 1984



Fra MOTOR nr 4 April 1984

Den gamle eldst på

TEKST OG FOTO: RUNE KORSVOLL

Test-lag: Nils Kolstadløkken, Svein Ola Hope, Dag Edvardsen, Egil Otter og Rune Korsvoll

De gamle er fortsatt eldst, i hvert fall når det gjelder kjøreegenskaper på norske vinterveier. I en større gruppetest som MOTOR gjennomførte i februar, slo Saabs «gamle» 99 knock out på atskillig yngre konkurrenter. Men, konkurrentene tok sitt igjen på områder som plass og bensinforbruk.

Med i denne gruppetesten var Opel Ascona 1,6 S, Fiat Regata 100 S, Ford Orion 1,6 GL, Mazda 626 2,0 LX og altså Saab 99 GL. Alle er forhjulsdrevne sedanmodeller og ligger i prisklassen rundt 100 000 kroner. Opel Ascona og Mazda 625 er allerede storselgere, Ford Orion og Fiat Regata nye utfordrere. Saab 99 er «gamlekaren» med 15 år på nakken, og den tok vi med for å se hvor langt utviklingen på de nye bilene er kommet, spesielt med tanke på vinteregenskaper. Skal vi dømme etter denne testen har det ikke skjedd så mye på disse årene. Og vinteregenskaper er tross alt noe



Det er stor forskjell på egenskapene til de forskjellige bilene i testen. Men, alle har forhjulstrekk og kan oppvise god framkommelighet på vinterveier.



Saab 99 har de beste kjøreegenskapene på vinterføre, til tross for at bilen allerede er 15 år gammel.



Mazda 626 har den største plassen i kupéen, men overbeviser ikke helt på glatt føre.

MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Fra MOTOR nr 4 April 1984

nterføre

som bør veie tungt ved valg av bil i Norge.

Selv om testebilene i utgangspunktet kan virke like, er de meget ulike. Alle har sin særegenhet, sine sterke og svake sider. Når det gjelder innvendig plass og pris vinner Mazda 626, når det gjelder utstyr vinner Fiat Regata, kjøreegenskaper på vinterveier vinner Saab 99, Opel Ascona er den mest godmodige og Ford Orion bruker minst bensin.

I denne testen trekker vi fram de forskjellige egenskapene til bilene, så får det bli opp til leserne å velge bil etter hvilke egenskaper de setter mest pris på.



Fiat Regata, en meget godt utstyrt bil, som blir en farlig utfordrer i klassen.



Opel Ascona er godmodig på veien og har det største bagasjerommet.



Ford Orion brukte minst bensin av bilene, men har minst plass innvendig.

Førermiljø

Fiat Regata best utstyrt

Prisen tatt i betraktning er Fiat Regata en av de best utstyrte bilene vi har sett på lenge. Elektriske vinduer og sentrallås er f.eks. standard. Opel Ascona er den mest spartansk utstyrte.



Mazda 626 har enkel og ryddig instrumentering.

MAZDA 626

Setene til Mazda har blitt en god del bedre enn tidligere, ikke minst når det gjelder fasthet i stopp og støtte. Innstillings-mulighetene er gode og førersetet har justerbar korsryggstøtte. Instrumenteringen er nøktern, men oversiktlig og grei. Et ekstra pluss for varsellampene som er store, og plassert midt i synsfeltet. Et lite minus for noen av betjeningsbryterne, som sitter helt inntil rattstammen, godt skjult for føreren. Mazda 626 LX har det utstyret som er nødvendig, men Fiat Regata har langt mer. Litt uvanlig er det at japanerne blir etter på dette området.



Fiat Regata har overdådig instrumentering. Kanskje i meste laget.

FIAT REGATA

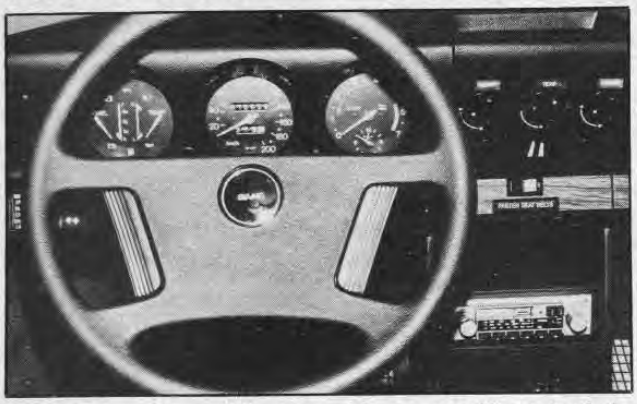
Førersetet er forholdsvis mykt i stoppen, men er langt bedre enn det som har kommet fra Fiat tidligere. Det vil si at seteputen er passe lang og sidestøtten i ryggen er tilstrekkelig. Førersetet har imidlertid ikke justerbar korsryggstøtte. I Regata sitter man høyt og har god oversikt. Den har også ratt som er justerbart i høyden.

MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Fra MOTOR nr 4 April 1984

Førermiljø

Instrumentpanelet er fylt til randen av forskjellige instrumenter, faktisk såpass mange at det virker uryddig og lite oversiktlig. Brytere og betjeningshendler er lett tilgjengelige, men justeringen av varme/ventilasjon på vår testebil var vanskelig (se Varme/ventilasjon). Et stort pluss til detaljen med deksel som kan felles ned over radio/kassett-spiller slik at den blir skjult. Bilen har ellers usedvanlig mye utstyr prisen tatt i betraktning



Saab 99 har litt uryddig førermiljø sammenliknet med de beste.

SAAB 99

Førersetet er justerbart i høyden og har bra stopp, men korsryggstøtten er ikke justerbar. Etter vår smak er sidestøtten i ryggen i dårligste laget. Man sitter høyt i Saaben og har god oversikt forover. Til sidene og bakover er vindusflatene noe mindre og sikten noe dårligere enn på de andre bilene.

Instrumentene på Saab sitter godt plassert og er oversiktlige, men når det gjelder brytere og betjeningshendler må Saab finne seg i flere minus. Bryterne er spredt rundt over alt uten særlig system, døråpnerne er vanskelig plassert, viften til varmeapparatet har bare to trinn og bråker mye, og bensinmåleren er vanskelig å lese av på grunn av at nålen hele tiden er i bevegelse.

Det er også grunn til å bemerke at pedalsettet på Saab fortsatt sitter på skrå til høyre for føreren og at skjermbuen tar bort store deler av benplassen her.



Ford Orion har meget ryddig og fint førermiljø.

FORD ORION

Forholdsvis myk stopp i førersetet, og det fører med seg at sidestøtten i seteryggen gir etter ved belastning. Setet har justerbar korsryggstøtte.

Instrumenteringen er ryddig og oversiktlig, det samme er betjeningshendlene og bryterne. Orion må få god karakter for sitt førermiljø. Oversikten fra førersetet er god. Vi bør nevne at det i begynnelsen er vanskelig å finne gasspedalen på bilen, for det finnes ikke noen konsoll som kan virke som ledesnor for gassbenet nedover mot gasspedalen. Bilen er ellers velutstyrt og virker påkostet innvendig.



Opel Ascona er spartansk utstyrt, men har de instrumentene man trenger.

OPEL ASCONA

Har etter vår mening de beste setene av samtlige testebiler. God støtte og god stopp, men mangler justerbar korsryggstøtte. Instrumenteringen er meget spartansk. Man har det man trenger men ikke noe mer. Betjeningshendler og brytere sitter lett tilgjengelig og oversikten fra førersetet er god. Vi kan også nevne en detalj som at rattringen er i tynneste laget for å gi godt grep. Asconaen var den dårligst utstyrte av bilene på testen.

UTSTYRSLISTE PÅ BILENE I STANDARDUTFØRELSE	Opel Ascona	Ford Orion	Saab 99	Fiat Regata	Mazda 626
Innvendig just. sidespeil	X	X	X	X	X
Turteller			X	X	
Spyler/pusser på frontlykt	S	S	P	P	
Elektrisk oppvarmet bakrute	X	X	X	X	X
Tauekrok foran/bak	X/X	X/X	X/X	X/X	X/X
Sentrallås				X	
Varsellampe for bremsefeil	X	X	X	X	X
Vanlig reservehjul		X		X	X
Innvendig utløser for kuffertlokk		X			X
Elektriske vindusheiser				X	
Innvendig utløser for tanklokk					X
Hovedlys over til park når tenning slås av		X	X	X	
Delt nedfellbar bakseterygg		X	X		X
Åpning i baksetet til lange gjenstander					
Lys i motorrom	X				
Lys i bagasjerom		X	X	X	X
Elektrisk oppvarmet førersete		X	X	X	
Førersete justerbart i høyde			X		X
Justerbar korsryggstøtte		X			X

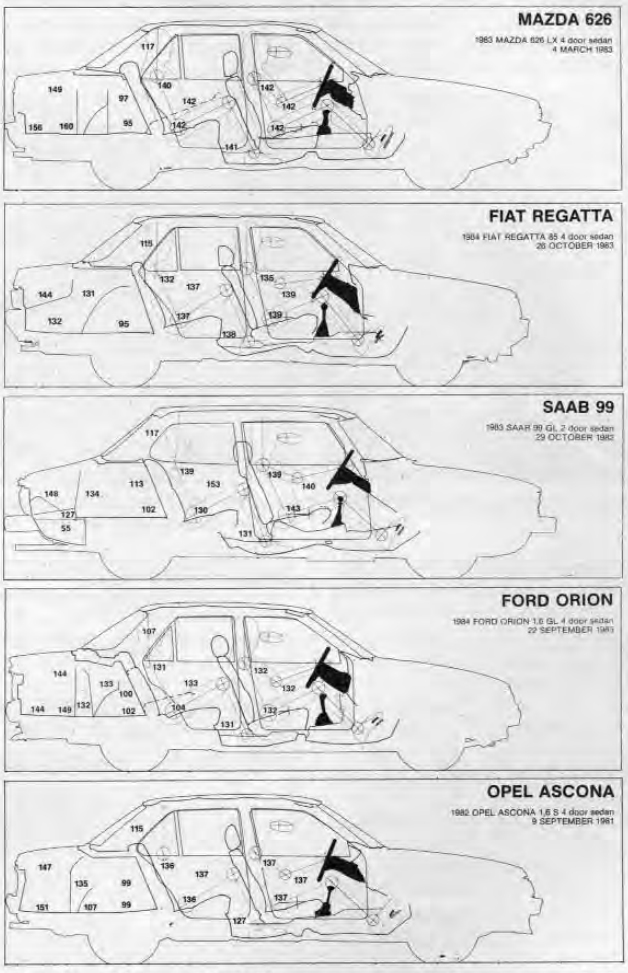
MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Fra MOTOR nr 4 April 1984

Plassforhold

Mazda størst innvendig

Det er Mazda 626 som har den beste plassen i kupéen av bilene, men Opel Ascona har det største bagasjerommet.



MAZDA 626

Mazda 626 har den største effektive benplassen og det bredeste baksetet av de testede bilene. Takhøyden foran er god, men bak er den noe mindre enn hos konkurrentene. Inn og utstigningen til baksetet går greit.

Den rommelige kupéen gjør at bagasjerommet «bare» ligger midt på treet når det gjelder størrelse. Effektivt volum er 374 liter, mot Opel Asconas 418 liter for eksempel. Mazda 626 har delt nedfellbar bakseteryggg som gir ekstra bagasjeplass når nødvendig. Ellers kan vi nevne at bagasjerommet er det mest lastevennlige av alle, uten noen form for lasteterskel.

FIAT REGATA

Regata har den dårligste effektive benplassen av bilene, men baksetepassasjerene er likevel gitt forholdsvis god plass til bena. Bilen er en god del smalere i baksetet enn de beste, så noen bil for fem voksne er dette ikke. Takhøyden bak er imidlertid den desidert beste. Inn- og utstigningen til baksetet går uten problemer.

Det Fiat Regata taper i kupéplass, tar den igjen i bagasjerommet. Med 411 effektive liter ligger den rett etter Ascona. Lasteåpningen er imidlertid liten og lasteterskelen høy. Bakseteryggen kan ikke felles ned.

SAAB 99

At Saab er en eldre bil enn de andre, ser vi på plassutnyttelsen. Ikke så mye i kupéen kanskje, men helt klart i bagasjerommet. Plassen til bena i kupéen er ikke overdådig, men tilstrekkelig til at man sitter normalt godt. Takhøyden bak er for liten, særlig på sidene, men bredden i baksetet er god. Saab 99 var den eneste to-dørs bilen som var med på testen, og det betyr at adkomsten til baksetet blir noe vanskeligere enn på de andre bilene.

Plassen i bagasjerommet på Saaben er imidlertid ikke mye å skryte av. Med sine 319 liter kommer den desidert dårligst ut av alle bilene, og da hjelper det ikke så mye om den er lett å laste. Riktignok kan bakseteryggen felles ned for å utvide bagasjeplassen.

FORD ORION

Orion har den minste kupéen av bilene. Særlig merkes dette dersom man forsøker å plassere tre voksne mennesker i baksetet. Den er meget trang over skuldrene. Faktisk såpass trang at det ikke er mulig å sitte tre ved siden av hverandre. Takhøyden bak er heller ikke av de beste. Et minus må vi også gi for inn- og utstigningen til baksetet. Skjermbuen er lagt langt fram, og sperrer faktisk en del av døråpningen.

Bagasjerommet på Orion er på 362 liter, og er dermed større enn Saab, men mindre enn på de resterende bilene. Bakseteryggen på Orion er delt på en fin måte og kan felles ned.

OPEL ASCONA

Ascona har nest størst effektiv benplass, og bredden i baksetet er såpass god at tre voksne sitter brukbart der. Ifølge våre tre testepersoner, føles det som om baksetet er bredere enn tallene gir uttrykk for. Takhøyden bak i Ascona er imidlertid noe dårligere enn hos de tre beste i testen. Inn- og utstigning til baksetet går meget fint.

Det er uten tvil i bagasjerommet Ascona har sin styrke. 418 liter og størst av alle, men det har en forholdsvis høy lasteterskel. Bagasjerommet på Ascona er faktisk så stort at det godt kunne ha tilhørt storbilklassen. Et stort minus vil vi imidlertid gi for at man fortsatt må bruke nøkkelen for å åpne bagasjerommet. Bakseteryggen kan ikke felles ned.

	Effektiv kupélengde	Takhøyde foran	Takhøyde bak	Bredde i baksetet	Bakkeklaring	Effektivt bag.roms volum
Mazda 626	1808	968	942	1397	156	374
Fiat Regata	1745	955	1000	1320	–	411
Saab 99	1784	963	953	1394	140	319
Ford Orion	1756	980	955	1308	150	362
Opel Ascona	1787	963	947	1364	171	418

Sammenliknbare målinger foretatt av Uhlen/Autograph i Sverige

MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Fra MOTOR nr 4 April 1984

Motor og drivverk

Fire eller fem gir – det er spørsmålet

Mazda har det mest presise giret, Regata den beste akselerasjonen og Saaben manglet 15 hestekrefter. Men hva som er best av fire eller fem gir på norske veier er verre å gi svar på.

MAZDA 626

Bilen var utstyrt med en 2 liters motor på 75 kW(102 HK) og en firetrinns girkasse, som passet meget godt til hverandre. Motoren er turtallsvillig, seig i motbakker, og på fjerdegir kan man ferdes stort sett over alt. Til og med forbikjøringer går uten store problemer på fjerdegir. Riktignok savner vi et femtegir ved hurtig kjøring på motorvei, men for vanlige norske veier mener vi at man kjører vel så behagelig med bare de fire girene som Mazdaen har.

Våre tester viste at testebilen hadde en effekt på 71 kW(96 HK), og den manglet således noen hestekrefter i forhold til det fabrikken oppgir. Som en kuriositet kan vi nevne at en effektprøve uten luftfilter på motoren ga hele 78 kW – altså en økning med nesten 10 HK.

Ellers må vi gi Mazdaen et stort pluss for girkassen. Det er en nytelse å bruke en girkasse med så presise girbevegelser.

DATAOVERSIKT Motor	Mazda 626, 2,0LX	Saab 99GL	Ford Orion 1,6GL	Opel Ascona 1,6S	Fiat Regata 100S
Antall syl./volum	4/1998	4/1985	4/1596	4/1598	4/1585
Effekt kW/HK	75/102	73/100	58/79	66/90	73/100
Maks dreiemom./ ved ant. omdrein.	119/3800	162/3500	122/3300	126/4000	133/3800
Akselerasjon 0–100(sek)	12,5	14	11,6	13	10
Toppfart (km/t)	165	165	167	170	180
Hastighet pr. 1000 omdr. på høygir (km/t)	–	39,6	–	32,8	33,7
Forbruk					
By (ECE) (l/100 km)	9,2	12,8	8,5	9,5	10,4
Jevnt 90 km/t (l/100km)	6,6	7,2	5,2	6,0	5,9
Minste oktantall	93	93	97	98	98
Bensintank volum(l)	60	58	48	61	55
Gj. snittsforbuk under testen (l/100 km)	9,3	10,0	7,6	9,6	8,1
Div.					
Ant. gir	4	5	5	4	5
Forhjulstrekk/ bakhjulstrekk	For	For	For	For	For
Batteristørr. (Ah)	60	60		50	40
Vinterdekk på testebilen	Bridgestone Winter road 708	Viking Stopp Steel 100	Good Year Ultragrip 2	Viking Stopp Steel 100	Pirelli 160
Last og vekter					
Tillatt hengervekt med/uten brems (kg)	1060/500	1115/500	900/460	1020/500	990/480
Bilens egenvekt (kg)	1060	1115	945	1020	990
Tillatt nyttelast inkl. passasjerer (kg)	435	370	305	420	335
Pris pr. 3. jan i Oslo	**92 300**	**111 900**	**99 690**	**96 825**	**96 600**

FIAT REGATA

Vår testebil hadde en 1,6 liters motor på 73 kW(100HK) og en femtrinns girkasse. Motoren i bilen er meget turtallsvillig slik italienske biler gjerne er. Det er først over 3000 omdreininger at man får full effekt på motoren. På lavere turtall mister den sin seighet. Våre effektmålinger viste at motoren holder de antall hestekrefter som fabrikken lover. Regata har den beste akselerasjonen av alle testbilene. 0–100 km/t går unna på 10 sekunder ifølge fabrikken.

Når det gjelder girkassen så er den utvilsomt mye mer presis enn det som vanligvis har kommet fra Italia, men fortsatt ligger den langt etter f.eks. Mazda. Den er tregere og noe mer upresis i girbevegelsene, og før man blir kjent med den er det lett å ta feil av 3. og 5. giret.

SAAB 99

Saaben var utstyrt med en 2 liters motor, også den på 73 kW(100 HK), og en femtrinns girkasse. Saaben var på langt nær så turtallvillig og rask som Fiat Regata, men så manglet da også motoren 15 HK, viste vår effektprøve. En ny test av en ny bil viste en «manko» på syv HK. I tillegg er Saab 99 en tung bil, så vi måtte kjøre den på et høyt turtall for å få motoren til å trekke skikkelig. Av testbilene er

MOTOR TESTER MOTOR TESTER »

det Saaben som har den dårligste akselerasjonstiden fra 0–100 km/t, men på grunn av sine suverene vinteregenskaper var det ingen av de andre bilene som klarte å hamle opp med Saaben når vi skulle prøve akselerasjonen i praksis på glatte vinterveier. Og det er jo til syvende og sist det som teller.

Girkassen kan ikke få beste karakter, og årsaken er seige og trege girbevegelser. Saab 99 GL kan leveres både med fem- og firetrinns girkasse.

FORD ORION

Testebilen hadde en 1,6 liters motor på 58 kW(79HK) og en femtrinns girkasse. Motoren er turtallvillig, men på lavt turtall og kjøring i femtegir, mister den mye av futten og seigdragningsevnen. Det betyr at man må bruke giret forholdsvis mye for å få ut kraften fra motoren, og da kan det komme godt med at girkassen er presis og behagelig å gire.

Effektprøvene våre viste at testebilen ga fire HK mer enn det fabrikken oppgir, og det var den eneste av testebilene som kom ut på plussiden.

OPEL ASCONA

Vi har kjørt flere Opel Ascona i vårt liv, men vår testebil var av et langt tregere slag enn vi tidligere har vært borti. Den var utstyrt med en 1,6 liters motor som skulle gi 66 kW(90HK), og en firetrinns girkasse. Vanligvis er denne bilen både turtallvillig og seig, men vår testebil virket tung og treg å kjøre. Forklaringen fikk vi da vi begynte å studere forgasser og tenning nærmere. Med åpning bare på det ene gasspjeldet kan man ikke vente seg noen racerbil. Vi får håpe ikke GMs vanlige kunder får biler som er klargjort slik.

Etter å ha reparert det ene gasspjeldet viste effektmålingene helt andre resultater, og vi kom ut med samme antall hestekrefter som fabrikken oppgir.

Giringen på Ascona er presis og god, men heller ikke denne kommer opp mot Mazda.

Servicevennlighet og rust

Fiat med beste antirustgaranti

Bilfabrikantene tar stadig mer hensyn til at de enkleste servicepunktene på bilen skal være lett tilgjengelige for eieren. Men fortsatt er det rom for forbedringer på enkelte av bilene i testen. Når det gjelder antirustgarantier har Fiat den beste, mens Opel og Mazda ikke har noen i det hele tatt

BIL-HOLDS–KOSTNADER	Opel Ascona 1,6S	Ford Orion 1,6GL	Saab 99GL	Fiat Regata 100S	Mazda 626 2,0LX
Hovedservice-intervall	1 g. pr år under 15 000 km 2 g. ved mer enn 15 000 km.	20 000 km.	15 000 km.	20 000 km.	15 000 km.
* Grunnpris service	408,-	732,-	750,-		900,-
** Forsikrings-premie Storebrand/ Gjensidige	6023,- 5836,-	5902,- 5992,-	6491,- 6431,-	6140,-	6173,- 6475,-
Antirust-garanti?	Nei	Ja (en kontroll pr. år)	Ja (ikke lakk)	Ja	Nei
Delepriser inkl. moms				-	
Bremsklosser foran 1 sett	122,20	127,20	297,30 øk. 74,50	231,60	300,-
Bremsebelegg med sko bak 1 sett	180,-	193,20	129,70 øk. 53,20	212,40	181,-
Bremseskive foran 1 stk	196,80	285,60	655,30 øk. 189,60	333,60	356,40
Kompl. eksos-anlegg	554,40	790,50	464,90 øk. 235,20	1899,80	2014,80
Støtdemper-innsats foran 1 stk	354,-	396,-	119,20 øk. 76,20	390,- (komplett)	789,60 komplett
Baklyktglass 1 stk.	298,80	453,60	284,-	156,-	354,-
Luftfilter	33,90	65,70	93,60 øk. 37,60	51,30	87,-
Venstre forskjerm u/lakk	583,20	757,20	1044,60	361,20	1318,80

* Hos merkeforhandler i Oslo. Inkl. ikke deler. Inkl. moms.
** Premie i Oslo, kjørelengde 16 000 km, ingen bonus. Ansvar + kasko.

MAZDA 626

Her er det enkelt og greit å komme til de enkleste servicepunktene. Eneste minus er at sikringene sitter trangt plassert. Mazda har ingen antirustgaranti.

FIAT REGATA

Regata får minus på at luftfiltret dekker tennpluggene, som dermed blir vanskelig tilgjengelige. Dessuten må baklyktglasset skrus av ved pærebytte.

Fiat har den beste antirustgarantien av bilene. Den dekker seks år ved gjennomrusting, seks år ved svekkende rust, tre år mot lakkrust og lakkfeil.

SAAB 99

Tungvint å skifte baklyspære også på Saaben, og det er trangt å komme til dynamoremmen dersom denne skal skiftes. Ellers lett tilgjengelige servicepunkter. Et pluss får bilen for oljepeilepinnen på girboksen

Saab har antirustgaranti for gjennomrusting og svekkende rust, men ingen garanti for lakk.

FORD ORION

Peilepinnen for motorolje er godt bortgjemt, men bilen har oljenivåvarsler på instrumentbordet. Det er trangt å komme til vifterem, men ellers bra servicevennlighet.

Ford har en begrenset antirustgaranti, som bare gjelder rust i karosseriet.

OPEL ASCONA

Meget god servicevennlighet. Eneste minus er at sikringene er plassert inne under instrumentbordet. Opel har ingen antirustgaranti.

MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Fra MOTOR nr 4 April 1984

Kjøreegenskaper

Saab vinner

Til tross for at den har 15 år på nakken, er Saab 99s kjøreegenskaper på vinterveier suverene. Den slår alle sine yngre konkurrenter i denne testen.



SAABs kjøreegenskaper viste seg å være suveren på vinterveier.

MAZDA 626

Bilen har en meget bestemt avfjæring, som kan virke noe stumpete under kjøring på veier med små ujevnheter. På tørr, svingete asfaltvei gir imidlertid denne fjæringen gode og sikre kjøreegenskaper. Bilen har en del støy fra dekk og motor fortsatt. Vår testebil var utstyrt med Bridgestone vinterdekk, som føltes meget glatte under kjøring på snødekte veier. Bilen hadde en tendens til å slippe med bakenden, og framkommeligheten var ikke så god som vi har opplevd bilen med andre dekk. Bilen hadde ellers en meget skummel tendens til å låse bakhjulene før forhjulene ved nedbremsing på glatt føre. For en uoppmerksom sjåfør vil dette føre til at bilen plutselig kan snurre rundt. Vi har hørt om andre som har samme problemet med denne bilen, men om det går igjen på samtlige 626-modeller er vanskelig å si. Bilen virker ellers retningsstabil og presisjonen i styringen er meget god.

FIAT REGATA

Regata har en meget god avfjæring. Den er hard når du trenger det, men samtidig komfortabel på lengre turer. Til tross for at motoren trenger høyt turtall for å bli trekkvillig, støyer den ikke særlig mye. Vi har kjørt bilen på vinterføre, og kan konstatere at stabiliteten under kjøring rett fram er god. På bar vei virket imidlertid vår testebil noe mindre stabil. Når den provoseres i svinger, slipper den imidlertid meget hardt med bakenden, og krever rask parering av skrensen. Styringen er presis og bremsene lette å dosere til riktig trykk.

SAAB 99

«De gamle er fortsatt eldst» er et uttrykk som passer meget godt til vinteregenskapene til Saab 99. Til tross for at den har 15 år på nakken, kjører den suverent best på vinterføre av alle bilene som er med i testen. Avfjæringen er meget god, både på langkjøring og under tøffere kjøring på ujevn og svingete vei. På vinterveien oppfører den seg uten skummelheter av noe slag. Den er retningsstabil som få, og ved rask kjøring på glatt vei kan man faktisk sitte og kose seg mens andre har problemer. Det høres ut som en overdrivelse, men er det ikke. Med sine store hjul har den også en framkommelighet som overgår de andre. Når vi så legger til at styringen er lett og presis, at bilen støyer minimalt og at bremsene er meget lette å dosere til riktig trykk, kan vi ikke annet enn å dele ut topp-karakter.

FORD ORION

Fjæringen er komfortabel på gode veier, men ved kraftige og lange fjæringsbevegelser får man harde slag i forstillingen. Bilen er godt lydisolert og støynivået i kupéen derfor meget behagelig. Vår testebil hadde en tendens til å bli noe retningsustabil ved kjøring på veier med langsgående spor.

Orion oppfører seg ellers kultivert på veien, og selv om den slipper med bakenden når den provoseres i sving, skjer dette meget kontrollert og forsiktig. Bremsene er gode og det samme kan vi si om styringen.

OPEL ASCONA

Ascona er godmodig på veien. Med det mener vi at den oppfører seg pent og sikkert og gir ikke føreren uventede opplevelser. Fjæringen er komfortabel men samtidig fast når man kjører på dårlig vei eller hurtig i svinger. Det eneste vi har å utsette på kjørekomforten er at kupéen tar inn en del støy fra hjulene, og at bilen er noe mindre retningsstabil enn de beste i testen. Ascona er svakt overstyrt, og når man sitter bak rattet har man følelsen av at bilen gjør det man ønsker at den skal. Med andre ord; sikre og stabile veiegenskaper.

Styringen er presis, men bremsepedalen krever et forholdsvis høyt trykk, slik det vanligvis er på Opel.



MOTOR satte mange spor i snøen med sin gruppetest på vinterføre som gikk på både norske og svenske veier.

MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Fra MOTOR nr 4 April 1984

Varme og ventilasjon

Ascona varmest

Alle testebilene ble kjørt en spesiell løype med varmeapparatet på full defrostereffekt, for å få et mål på effektiviteten på de enkelte varmeapparatene. Temperaturmåler ble montert i skulderhøyde mellom forsetene. En enkel prøve som ikke gir svar på alle sider av varmeapparatets/defrosterens funksjon, men som ligger nær opp til virkelighetens bruk for mange bilister, og som kan gi en god indikasjon på effektiviteten på varmeapparatet.

Dessverre var utetemperaturen bare så vidt under 0 grader ved starten, men likevel fikk vi klare forskjeller på bilene.

Etter fem minutters kjøring hadde de fleste bilene oppnådd en kupétemperatur på fra 4 til 7 grader. Etter 10 minutter begynte forskjellene å komme. Opel og Mazda hadde fått høyest temperatur, mens Fiat lå et stykke etter. Etter 15 minutter hadde Opelen en temperatur på 30 grader, mens Fiaten lå på 22.

VARME TIL BAKSETET

Det er bare Saab 99 som kan tilgodese sine passasjerer med egen varmluftkanal til baksetet, og det bør den ha et pluss for. Ellers hadde alle testebilene mulighet for å styre varm luft ut på sidevinduene gjennom luftdysene på siden av dashbordet.

VANSKELIG Å BETJENE

Både på Opel Ascona, Mazda 626 og Ford Orion er varmeapparatene enkle å betjene. Orion fortjener et ekstra pluss her. Saab 99s apparat er noe mindre oversiktlig å betjene, og det har bare to hastigheter på varmeapparatviften.

Apparatet på Fiaten er et kapittel for seg. På vår testebil var det elektronisk justering av apparatet, og selve justeringen var for så vidt grei nok. Men, problemet er at det nesten ikke lar seg gjøre å få en deling av luftstrømmen opp på frontruta og ned på bena. Her må man velge enten eller, og det er lite tilfredsstillende i norsk klima. På de mindre utgavene av Regata er det regulering av luften med vanlige spaker, og da unngår man dette problemet.

VARMEAPPARAT—VIRKNING

	MAZDA	FORD	OPEL	FIAT	SAAB
Start	0	0	0	0	0
5 min.	+ 6	+ 5	+ 4	+ 4	+ 7
10 min.	+19	+18	+20	+15	+17
15 min.	+26	+27	+30	+22	+27

Prøvene på defroster/varmeapparat er kjørt som praktiske tester på veien. Alle biler ble kjørt med varmeapparat likt innstilt, og temperaturen i kupéen ble målt mellom forsetene i skulderhøyde.

Konklusjon



MAZDA 626

Best plass i kupéen, noe mindre bagasjeplass. Turtallsvillig og seig motor. Meget presis girkasse. Kjøreegenskaper på vinterføre noe dårligere enn de andre, og låser bakhjul til skrens. Godt med utstyr og oversiktlige instrumenter. Gjennomsnittlig bensinforbruk på testen 9.3 l/100 km. Ingen antirustgaranti. Den billigste av testbilene.



Turtallsvillig motor og den raskeste akselerasjonen. God avfjæring, stabile kjøreegenskaper, men slipper brått ved provosering. Noe rotete instrumentering, men best utstyrt av alle. Blir senest varm. Gjennomsnittsforbruk under testen 8.1 l/100 km. Best antirustgaranti.

FIAT REGATA

Nest dårligst plass innvendig av de fem bilene, men meget stort bagasjerom.



SAAB 99

Plass i kupéen som gjennomsnittet, men har minst bagasjeplass . Seig motor, men vår testebil manglet 15 HK. Suverent de beste kjøreegenskapene på vinterføre. Oversiktlige instrumenter, men brytere dårlig plassert. Gjennomsnittsforbruk under testen 10.0 l/100 km. Antirustgaranti på karosserirust. Den dyreste av testbilene.



FORD ORION

Minst plass i kupéen av alle. Også lite bagasjerom. Turtallsvillig motor som bruker lite bensin. Testebilen hadde 4 HK mer enn fabrikken oppgir. Noe retningsustabil, men sikker i svingene og komfortabel avfjæring. Ryddig førermiljø og mye utstyr. Gjennomsnittsforbruk under testen 7.6 l/100 km. Antirustgaranti bare for rust i karosseriet.



OPEL ASCONA

Nest størst plass i kupéen og størst bagasjerom. Vår testebil hadde en lat og lite trekkvillig motor. Sikre kjøreegenskaper på vinterføre og komfortabel avfjæring. Den dårligst utstyrte av testbilene. Ryddig men spartansk instrumentering. Best varmeapparat. Gjennomsnittsforbruk under testen 9.6 l/100 km. Har ingen antirustgaranti. ***M***

MOTOR TESTER MOTOR TESTER

Et brev!

Her om dagen dumpet det ned en konvolutt ned i formannens postkasse.
Konvolutten var pent frankert, og mottaker og adresse sirlig skrevet for hånd.
I dagens elektronisk tidsalder er det uvanlig å få et slikt brev, så jeg åpnet det så raskt jeg kunne. I konvolutten lå et håndskrevet brev med et fortrykt brevhode, en blyant-tegning av et tradisjonelt norsk bolighus med et uthus og -en Saab 95 V4Herregårdsvagn.

Brevet er fra vårt mangeårige medlem Terje Mølmen Moen på Stange. Han har dessverre kommet til at han melder seg ut av GSV da hans kjære Saab 95 ble solgt for et par år siden. En følelsesmessig utmelding!

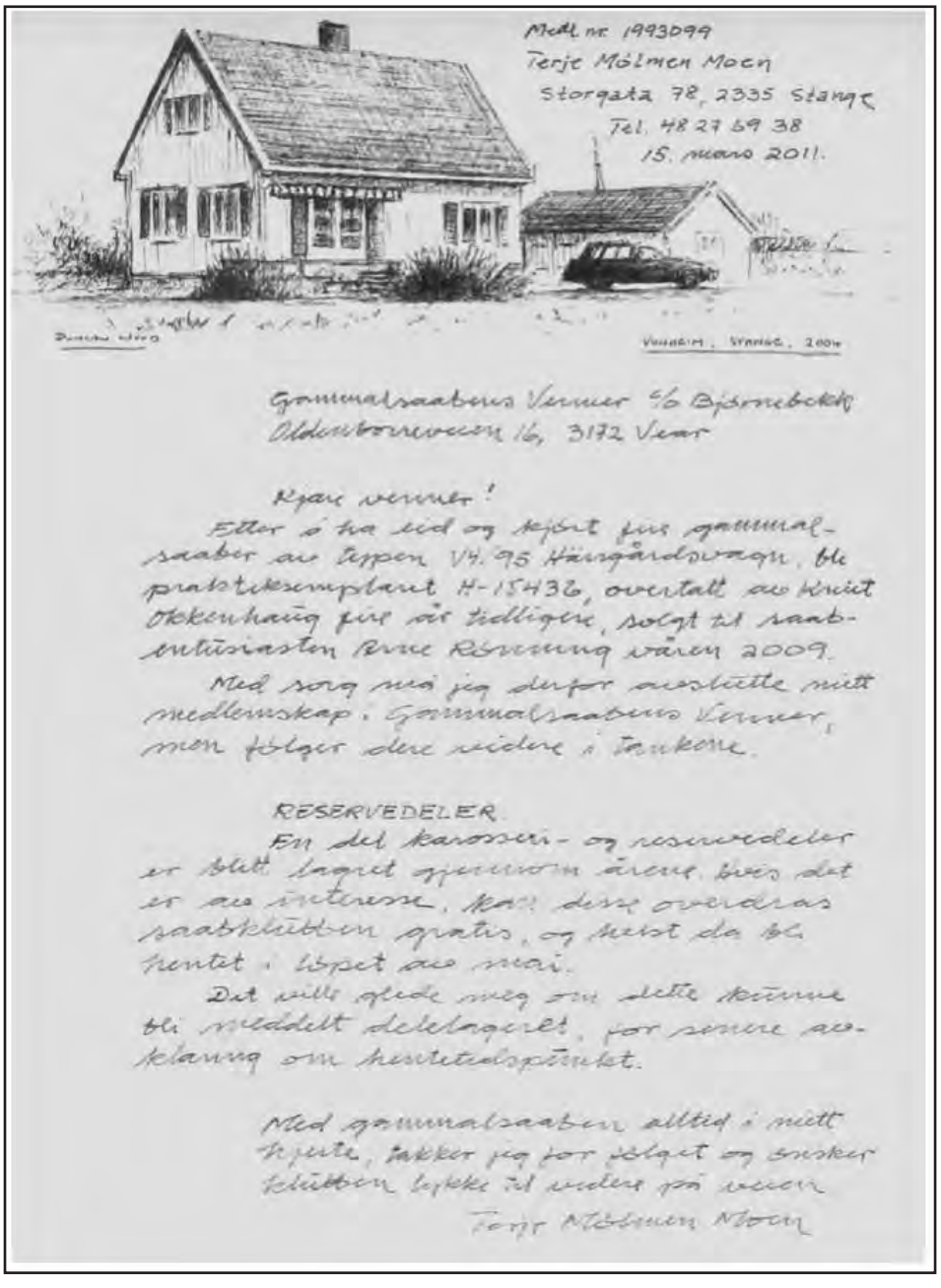
For det første vil jeg på vegne av GSV takkeTerje for hans flotte brev,og selvfølgelig for hans mangeårige hjertlige medlemskap i GSV og lidenskap for bilen sin.

I samme brev ønsker hanå avhende sitt delelagertil GSV. Det setter vi selvfølgelig pris på og skal vurdere dette opp mot lagerets plassituasjon og behov.
Delelageransvarlig er informert og jeg håper at vi kan benytte oss av dette tilbudet.

Til sist gjør jeg meg noen tanker om GSV bør kunne tilby et senior-medlemskap for medlemmer med mange års medlemskap og som ikke lenger har mulighet til å eie eller kjøre sin gammelSaab, men som ønsker å motta Frihjulet og beholde sin lokale tilhørighet i gammelSaab-miljøet.

De som har noen tanker om dette bes sende de til styret og eventuelt fremme forslag for Generalforsamlingen i juni.

/Ketil



Medl. nr. 1993099
Terje Mølmen Moen
Storgata 78, 2335 Stange
Tel. 48 27 69 38
15. mars 2011.

Gammalsaabens Venner c/o Bjørnebekk
Oldenborreveien 16, 3172 Vear

Kjære venner!
Etter å ha eid og kjørt fire gammalsaaber av typen V4/95 Herregårdsvagn, ble praktiksemplaret H-15436, overtatt av Knut Okkenhaug fire år tidligere, solgt til saabentusiasten Arne Rønning våren 2009.
Med sorg må jeg derfor avslutte mitt medlemskap i Gammalsaabens Venner, men følger dere videre i tankene.

RESERVEDELER.
En del karosseri- og reservedeler er blitt lagret gjennom årene. Hvis det er av interesse, kan disse overdras saabklubben gratis, og helst da bli hentet i løpet av mai.
Det ville glede meg om dette kunne bli meddelt delelageret, for senere avklaring om hentetidspunkt.

Med gammalsaaben alltid i mitt hjerte, takker jeg for følget og ønsker klubben lykke til videre på veien
Terje Mølmen Moen

Gjengitt med tillatelse fra SAAB Automobile AB Norway

Saab Automobile AB Norway Nr. 1 02022011

Nyttige tips/informasjon om Saabs fremtid

Hva skjer i Norge i 2011:

- ✓ Salgsmål på 1200 biler (500 9-5 og 700 9-3)
- ✓ 4 kampanjemodeller i februar-april
- ✓ Økning av salget i januar 2011på 70 % vs januar 2010
- ✓ Ordre i systemet Pt. 84 Saab
- ✓ På lager/utstilling i Norge Pt.134 Saab
- ✓ Lansering av Saab 9-3 Griffin og Griffin Aero ca 1. mars
- ✓ Independent versjon av cabriolet (solgt 3 stk i Norge) kan levere 2 til
- ✓ Saab 9-5 SportCombi vises 1. mars i Genève. Norge - august/september
- ✓ Lansering av Saab 9-4 X 1. mars i Genève. Norge - september/oktober
- ✓ Redusert CO2 på MY12 (snitt CO2 i januar 141 gr.) pr. solgte biler
- ✓ MY 12 på Saab 9-3 starter i 2011 - ca 1. april
- ✓ Det jobbes med 5 års garanti
- ✓ Forhandlerundersøkelse i Bilnytt - Saab gikk fra 18. til 9. plass

Om Saab

Saab, eller Svenske Aeroplan Aktiebolaget, ble etablert i 1937 som produsent av fly. 10 år senere presenterte den da nye bildivisjonen sin første personbil, prototypen til SAAB 92. Saab Automobile AB ble skilt ut som eget selskap i 1990, eiet av Saab Scania Gruppen og General Motors, og ble et datterselskap heleid av General Motors i 2000. I februar 2010 overtok det hollandske selskapet Spyker Cars N.V. hele Saab Automobile fra GM og det er drevet som uavhengig selskap fra da.

Bilene fra Saab avspeiler i dag merkets unike skandinaviske design-filosofi som går hand i hånd med arven fra flyproduksjonen. Selskapet er en globalt opererende produsent av biler i premium-klassen med en historie preget av nyskapning. Det har internasjonal anerkjennelse som pioner innen turboteknikk, som produsent av svært sikre biler, og for lanseringen av flex-fuel-teknikk gjennom Saab BioPower. For tiden har Saab Automobile ca. 3.800 ansatte i Sverige. De driver en meget moderne og effektiv bilfabrikk i Trollhättan, 70 km nord for Göteborg. Der har de også sitt senter for design og teknisk utvikling, og sitt hovedkontor.

Forretningsplan

Saab sin forretningsplan er fullfinansiert av Spykers aksjonærer, tidligere eier General Motors og med lånte midler fra den Europeiske Sentralbanken. Lånene fra ESB er på totalt 400 millioner euro og brukes til forsknings prosjekter som omhandler teknologi og nyskapning for å utvikle mer miljøvennlige biler.
Forretningsplanen har som mål å få salget av Saab-biler opp til 80.000 biler i 2011 og til 120.000 biler fra 2012. Produksjons volumet ligger ved utgangen av 2010 på 68.000 biler pr år som tilsvarer 39 biler per time.

Saab skal i fremtiden være en nisjebilprodusent med tre eller fire modeller: 9-3, 9-5, 9-4X og muligens en mindre modell. I 2011 kommer den nye 9-5 Stasjonsvogn og Saabs første Crossover - 9-4X. Den helt nye Saab 9-3 blir lansert i 2012.

Gjengitt med tillatelse fra SAAB Automobile AB Norway

Om Spyker Cars

Historien om Spyker begynte allerede i 1898 når brødrene Jacobus och Hendrik-Jan Spijker bygget sin første bil. Det samme året bygget Spyker den gyllne vognen som fortsatt den dag i dag brukes av den Nederlandske Kongefamilien.
Det ble senere bygget en rekke andre modeller som Spyker 14/18 Tourer. Under den 1. Verdenskrig så sviktet bilsalget og Spyker valgte å satse på produksjon av fly. Under 1. Verdenskrig bygde Spyker over 100 fly og over 200 flymotorer. Saab og Spyker har dermed en veldig lik historie med tette bånd til militær flyproduksjon.

I 1925 ble Spyker lagt ned helt til Victor Muller vekte det til live igjen i Oktober 2000 med lanseringen av Spyker C8 Spyder under bilutstillingen i Birmingham. Spyker ble i 2004 notert på Amsterdam børsen og har siden den gang vunnet en rekke design priser for sine eksklusive biler.

Investorene bak Saab

Spyker Cars N.V er børsnotert i Nederland og eier Saab Automobile AB 100%. Under kan du lese om de største eierne.

Victor Muller (26,8 %)
Victor Muller er CEO i Saab og Spyker konsernet. Han eier aksjene i Saab/Spyker gjennom to av sine selskaper Tenaci Capital B.V og I. Helvetica B.V Han er født 13. September 1959, er utdannet som advokat og har bygget opp formuen sin ved å børsnotere motehuset McGregor som han startet opp. Victor Muller er ivrig samler av klassiske biler og i 2000 startet han sin egen bilprodusent - Spyker Cars. I 2010 kjøpte Spyker Cars Saab fra General Motors.

Bak eierposten til Victor Muller står og Oligarken og den russiske foretningsmannen Vladimir Antonov, sønn av Alexander Antonov. Familien Antonov er majoritetseiere i den Litauiske banken Snoras og den russiske banken Conversbank. Familens formue er estimert i følge finansmagasinet The Baltic Course til ca 18 milliarder kroner.

Mubadala Capital - Staten Abu Dhabi (22,4 %)
Abu Dhabi er den rikeste emiraten blant de Forente arabiske emirater. Abu Dhabi besitter 9% av alle verdens hittil kjente oljeressurser og nesten 5% av verdens naturgass. Abu Dhabi sitt statlige investeringsfond ADIA er verdens største statlige investeringsfond og har estimerte eiendeler for 5.250 milliarder kroner. Mubadala fondet forvalter 140,5 millarder og er eid 100% av staten Abu Dhabi. Mubadala er blant annet investor i selskaper som General Electric, AMD og Ferrari.

Gemini Investment Fund Ltd (11,9 %)
Gemini Investment Fund Ltd er et Bahamas registrert fond som forvalter penger for velstående klienter.

Saab Automobile Norway, Asle Røil Strandpromenaden 9 0252 Oslo,Tel+47 21080979 Mobil +47 40400841 e-mail: asle.roil@saab.com

Nytt fra -

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

se også www.lmk.no

HUSK NORGESLØPET 2011

Jotunheimen Veterankjøretøyklubb legger Norgesløpet 2011 som en "paraply" over Flåklypa Grand Prix. Hovedløpet blir lørdag, 28. mai 2011 med start på Nordal Turistsenter i Lom sentrum. Målgang er ved Grotli Hotell der festmiddagen og premieutdelingen vil være. Se eget påmeldingsskjema i denne utgave av Frihjulet.

Det legges opp til arrangementer både fredag (mulig kulturbesøk) og søndag (kjøretur) for deltakere som vil være tilstede hele helgen.

LØP / ARRANGEMENTER 2011

LMKs terminliste er nå ute på nett og kan lastes ned her:
http://www.lmk.no/images/doc/terminlisten.doc

STØTTE TIL KLUBBENS KURS



Avtalen med Folkekulturforbundet kan gi økonomisk støtte til f.eks. sveisekurs.

Det er inngått en samarbeidsavtale mellom LMK og Folkekulturforbundet (FOLK). Avtalen innebærer at Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) kan søke om støtte til voksenopplæringstiltak gjennom Folkekulturforbundet.

Kurs som sveising, mekking, lakkering, motorlære, karosseri m.m. er relevant. For opplæringsaktivitet mottar LMK med alle sine organisasjonsledd samme støtte som de andre organisasjonene i Folkekulturforbundet. For tiden er dette kr. 75,- i støtte per time med lærer, og kr 20,- i støtte for time uten lærer.

Arbeidsdeling mellom FOLK og Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber er som følger;

FOLK:

* tilrettelegger og sender ut informasjon til organisasjonsledd av LMK

* veileder, informerer og behandler søknader og rapporter

* utbetaler støtte i august og februar

LMK:

* utvikler studieplaner (alene eller i samarbeid med FOLK)

* planlegger og offentliggjør opplæringa (gjelder hver arrangør)

* søker tilskudd før kursstart og leverer rapporter (gjelder hver arrangør)

* har opplæring som tema på sentrale samlinger der man finner det naturlig

LMK kommer tilbake med mer informasjon om dette, men vil gjerne ha tilbakemeldinger fra klubbene om de har tenkt å sette i gang kurs i løpet av neste år. Skriv gjerne et par setninger om hvordan det skal gjennomføres, når, hvor og av hvem. Dette for å kunne sende ut skjema når dette skal gjøres.

RAR ORDLYD PÅ ET "NEI"

Søknad om grunnstøtte – 2011

Vi viser til søknad om grunnstøtte for 2011.

Søknaden er behandlet i Miljøverndepartementet, og vi er kommet til at vi ikke kan innvilge deres søknad om grunnstøtte, da dere etter vår vurdering ikke oppfyller målsetningen med denne posten.

For å kunne imøtekomme organisasjoner, som av ulike årsaker ikke får grunnstøtte fra Miljøverndepartement, er det mulighet for å søke om midler til informasjonsarbeid også i budsjettet for 2011. Organisasjoner som kan fremvise gode informasjonsprosjekter, som departementet finner det fruktbart å støtte, kan søke om midler til slikt arbeid.

LMK har diskutert avslaget med Kulturvernforbundet (som er LMKs paraplyorganisasjon). At en kulturbevarende organisasjon uproblematisk kan søke om midler til informasjonsprosjekter fra det samme departement som sier "nei" til en faglig tilhørighet er en helt ny offentlig praksis. LMK og Kulturvernforbundet er nødt til å be om en nærmere forklaring, i tillegg til hvilke type informasjonsprosjekter det kan gis støtte til.

LANDSMØTET 2011

LMKs Landsmøte ble avholdt på Oslo Airport Hotel, Gardermoen lørdag 12 mars. GSV deltok med formann Ketil Bjørnebekk, og med Peter Kaas som valgkomitemedlem.

Treff og arrangementer

Glåmdalsmarkedet 2011

G.U.M.F. 1995
GLÅMDAL UTSTYR- OG MOTORHISTORISK FORENING
Pb. 231, 2202 Kongsvinger

Stort antikk og delemarked i Kongsvinger

fredag 29. april kl. 15-22
lørdag 30. april kl. 07-16

Kongsvinger Travsenter

Riksveg 20 mot Elverum – 3 km nordøst for Kongsvinger sentrum.

- ***Markedet samler selgere og kjøpere fra både Sverige og Norge.***
- ***Egen utstillingsplass for veteran-kjøretøy, maskiner, motorer og annet gammelt utstyr. Ta med!***
- ***Gratis inngang for publikum.***
- ***Organisert avgiftsparkering like inntil markedet.***

(Ingen camping ved markedsområdet for besøkende)

Det åpnes for selgere og utstillere fra kl. 12 fredag og kl 06 lørdag

Vel møtt til det 13. Glåmdalsmarkedet.

Kontakt: Hans-Otto: 909 63 699 – 628 13 610 (kveld) – hans-ottob@c2i.net
Mads: 913 08 367.



UT PÅ TUR……

I forbindelse med landstreffet i Haugesund i pinsen, har jeg planer om å kjøre tur i forkant, med start fra Oslo torsdag 9 juni.
Turen går Oslo - Drammen - Kongsberg - Notodden - Dalen- Valle i Setersdal - Suleskarvegen - Stavanger og ferge derfra til HAUGESUND.
Det vil bli overnatting underveis. Sted er ikke bestemt ,men muligens i Sirdal.
Er det noen som har lyst til å henge på? - kontakt meg.
P. g. a. overnattingsbestilling må de som vil slå følge gi beskjed **senest 27. april**

Med hilsen Kjell Mikalsen Tlf. 951 67 360

NORGESLØPET/FLÅKLYPA GRAND PRIX 2011

Lom/Skjåk, 27. til 29. mai 2011.

Så er tida komen til å ynskje vel møtt til det 20. Flåklypa Grand Prix. I år er løpet den. 28.mai.

OBS. F.o.m i år er det kjøretøy 42 år og eldre som kan delta.

Start: Nordal Camping Lom Kl. 10.00 Deltakarar må væra på plass seinast kl. 09.30
Mål med premieutdeling og festmiddag på Grotli Høgfjellshotell
Deltakarar må sjølve bestille evnt. rom eller berre middag på tlf. 61217474.
Det blir lagt opp til forskjellige arr. både fredagskvelden og sundag. Sjå; *http://jvkk.lmk.no*
Startkontingent: Bilar kr.400.- Motorsyklar Kr. 300.- *Etteranmeldte Kr. 100.- ekstra.*
Betales til kto. 20850711667 - Innbetalt startkontingent betales ikkje attende.

Påmelding skal skje på dette skjema eller internett som du finn her:
http://f-gp.net/pamelding.htm
Påmeldingsfrist 1. mai 2011.
Startlista blir sett opp etterkvart som påmelding og innbetaling er registrert.

Løpskontor på Nordal Camping
Fredag, 27. mai fra kl.18.00 til 22.00
Laurdag, 28. mai fra kl. 08.00 til 10.00
Det blir matservering under løpet,bil 2 matbiletter ,motorsykkel 1 billett
Ekstra matbiletter kan du kjøpe på Løpskontoret, Kr. 80.- pr. stk
For meir informasjon ring Jan Randen tlf 99756492

Klasseinndeling:

Kl. A til og med 1904 mod.	Kl. B til og med 1918 mod.
Kl. C til og med 1930 mod.	Kl. D til og med 1945 mod.
Kl. E til og med 1960 mod.	Kl. F til og med 1969 mod
Kl. H nyttekjøretøy.	Kl. M motorsykkel til og med 1969 mod.

Bil. Kr. 400.- Motorsykkel/traktor Kr. 300.-

Namn.....

Adresse.....

Posstnr/sted.....Tlf.nr.....

Medlem av klubb:.....

Merke.....Type.....

Årsm.....Klasse.....Reg.nr.....
Det er ikkje tillatt å starte med prøveskilt.

Arr. Jotunheimen Veterankjøretøyklubb.2690 Skjåk

Gammalsaabens Venner
- en forening til Saabens bevarelse og velferd -

VELKOMMEN TIL LANDSTREFFET

PINSEN 2011.



KARMØY - HAUGESUND

10.- 13. JUNI

Radisson Blu Hotel



Haraldshaugen Camping



FREDAG 10.

Ankomst og etablering på hotell og camping.

Registrerering med informasjon på hotellet. (Radisson Blu)

Det satses på å ha tente griller både på Haraldshaugen Camping og på hotellet, i tilfelle noen har med seg egen grillmat. Noen store dagligvarebutikker har åpent til 22.00.

Påmelding innen 1. mai

ved å sende inn skjemaet eller sende påmelding m. alle opplysninger via e-post

Pris p.p.: Voksne kr. 400. Barn 12 – 15 år kr. 250. Barn 4-12 år kr.175. Under 4 år gratis.
Prisene inkluderer buffeen lørdag kveld og grillmat søndag kveld. Ekskl. drikke.

PROGRAMMET I HOVEDTREKK

LØRDAG 11.

1000-1300 Utstilling av bilene ved Oasen Storsenter
13.00 Start familieløpet
19.00 Festkveld på hotellet med premieutdeling, heder til jubilanter etc

SØNDAG 12.

10.00 – 11.00 Årsmøte i hotellet
-og deretter er det tid for å utforske Haugalandet …..
19.00. Grillkveld

MANDAG 13. Hjemreise

Gammalsaabens Venner – en forening til SAABens bevarelse og vedlikehold

PÅMELDING LANDSTREFFET 2011

NAVN

ADRESSE

TLF/MOB.

E-POST

Ant.deltakere Voksne Barn 12-15år Barn 4-12 år u. 4 år

Biltype / årg.

Ankomstdag

Avreisedag

Send skjemaet eller send oppl.som trengs via mail, eller ring til
Anne Andersen, H. Håkonsons gt. 12, 2316 Hamar
Tel. 62 52 71 77 Mob. 906 05 008 E-post anne@gsv.no

INNEN 1. MAI

Deltakeravgiften betales til kontonr. 7164 05 02007 GsV v/ A. Andersen, 2316 Hamar

INNEN 20. MAI
Etter den dato er påmeldingen bindende

OVERNATTING

Bestilles av hver enkelt deltaker .

Radisson Blu Hotel



-et moderne hotell med havsutsikt! .-hvor vi skal tilbringe lørdagens festaften, avvikle årsmøtet etc.

Ystadveien 1 5538 Haugesund
Tel: +47 52 86 10 00 Fax: +47 52 86 10 01
reservations.haugesund@radissonblu.com

http://www.radissonblu.com/hotel-haugesund

Enkeltrom inkl. frokost p. n. kr. 795,-
Dobbeltrom inkl. frokost p. n. kr. 995,-

Rompriser m extra seng: Voksen : + 300,-

Barn under 12 år: + 100,- Barn under 4 år : Gratis

Haraldshaugen Camping



-stor og luftig campingplass som ligger like ved havet og er nærmeste nabo til Haraldshaugen og Krosshaugen.

Krossveien 5. 5515 Haugesund
Tel 52 72 80 77 Fax 52 86 69 32
booking@haraldshaugencamping.no
www.haraldshaugencamping.no

Hyttepriser, se nedenfor.

Prisene gjelder for 2010, og noen endringer kan komme, da 2011 prisene enda ikke er satt.

HYTTER

Kategori A:
Stue og kjøkken 1 soverom med 4 senger, dyne og pute inngår. Bad med dusj og wc. Kr. 850 per natt

Kategori B:
Stue og kjøkken i ett, 1 soverom med 4 senger. Innlagt vann, samt kjøleskap. (kjøkkenutstyr, bestikk og servise inngår ikke). Kr. 650 per natt

Kategori C:
Alt i ett rom, 4 sengeplasser. Innlagt vann . Bord og stoler. Kr. 600 per natt

Kategori D:
Alt i ett rom, 2 sengeplasser. Kokeplate og kj., ikke innlagt vann. Bord og stoler Kr. 400 per natt

Kategori E:
Alt i ett rom, 2 sengeplasser. Bord og 2 stoler. Kr. 300 per natt

Det er KUN kategori A som har dusj og wc. Her inngår også dyner og puter, og fullt utrustet kjøkken. De andre hyttene inneholder IKKE dyner og puter, men dette kan leies for kroner 85 per stk for hele oppholdet.
Kjøkkenutstyr (service, kokeplater o.l.) bør en ta med selv, da det er begrenset hvor mye utstyr campingen har til utlån.
For øvrige spørsmål er det bare til å ta kontakt per telefon.
Ønsker at all booking går per telefon, så er vi sikker på at alle får booket den hytten de ønsker .

Haugalandsgjengen gleder seg til å få besøk av Saab venner fra hele landet ☺

NOEN TIPS OM MULIGE UTFLUKTER / AKTIVITETER :

I dette området finnes opplevelser for både store og små, så det er bare å gå i gang med å planlegge hvilke opplevelser man vil ta med seg i pinsen.

AVALDSNES (Ca. 7 min. med bil fra hotellet)

På Avaldsnes her der samlet mye interessant historie. Der ligger bl.a. Nordvegen Historie-senter, som ligger ved siden av den flotte Avalsnes steinkirke fra middelalderen



I pinsen skjer der mye her i forbindelse med at det bla. arrangeres Viking Festival på Bukkøya

I tillegg til å besøke Avaldsnes kirke og Nordvegen Historie-Senter, kan en gå en flott tur ut til vikinglandsbyen på Bukkøya.



Mer info:

http://vikingfestivalen.no http://vikinggarden.no www.nordvegen.info

Her vil en også finne en link til Visnes Grube museum som ligger noen min. lenger ut..

ARQUEBUS KRIGSHISTORISKE MUSEUM ,

9 min. kjøring fra Haugesund. Åpent 11.00 – 17.00

http://arquebus.no







For barna:

METRO LEKELAND, Åpent lø. og sø. 1000 – 1900

www.metrolekeland.no

For de handlelystne:

OASEN STORSENTER

AMANDA STORSENTER

-og HAUGESUND SENTRUM

Se også: http://www.visithaugesund.no

Her er det duket for mange fine opplevelser, så nøl ikke, meld deg på i dag!
VI SEES!



Nasjonal Motordag ble en stor suksess i 2010, og vi markerer dagen på nytt søndag den 12. juni 2011

NASJONAL MOTORDAG 2011

For andre gang tar AMCAR initiativ til å avholde Nasjonal Motordag. Datoen i år er 12. juni.

Tanken bak en Nasjonal Motordag er at både utøvere, publikum, media og styresmakter skal få se hvor mange som har "motor" som hobby. Nasjonal Motordag representerer også en ypperlig anledning for lokale motorhobbyinteresserte til å samarbeide på tvers av interessefeltene sine, og dermed øke gjensidig forståelse og knytte nye bånd.
Sammen er vi sterkere.

En Nasjonal Motordag vil vise styrende myndigheter, både lokalt og sentralt, at vi som har "motor" som hobby representerer en stor gruppe som engasjerer et bredt lag av befolkningen. Vi utfører mye godt sosialt og frivillig arbeid, og vi ivaretar norsk motorhistorie. Derfor er vi en gruppe det må tas hensyn til i fremtiden.

La oss ta et tak sammen og markere vårt mangfold og vår hobby den 12. juni 2011! Vi oppfordrer alle til å spre budskapet via alle tilgjengelige kanaler, og vi håper at så mange som mulig av landets motorklubber, lag og foreninger markerer dagen med en aktivitet i sitt nærområde.
For ytterligere å synliggjøre dagen oppfordrer vi alle arrangører og deltagere til å smykke kjøretøyene sine med det norske flagg under feiringen.

Til lykke med dagen og arrangementet den 12. juni. God Nasjonal Motordag!

Mer info om arrangementer og Nasjonal Motordag finner dere på www.amcar.no – "terminliste", eller ved å ta kontakt med AMCAR.

Infotelefon: 72 89 60 00
E-mail for treff info: asbjorn@amcar.no
Web adr.: www.amcar.no



Følg med på terminlista for arrangement på: www.amcar.no

Et nasjonalt initiativ av AMCAR www.amcar.no



International Saab Club Meet 2011

Saab Club of Finland celebrates its 20th anniversary in 2011 and invites Saab enthusiasts from all over the world to join the celebration in Finland on August 5 - 7 2011. The main activities are centered at Hotel Ellivuori in Sastamala, a scenic part of county Häme. The Ellivuori has ample accommodation possibilities both in the hotel and the adjacent camping area.

Guest of honor will be Mr. Simo R. Lampinen an internationally recognized 1960s Finnish rally driver. After his active competition career he has been busy with various rallies and automobile races as an acting manager and advisor of various races including The Neste Rally in Jyväskylä.

Your binding registration can be done either on the net at **www.intsaab2011.fi** or by completing the enclosed response card. The mailing address is printed on the reverse side.

The participation fee includes all expenses in association with the official program during the week-end. The list is comprehensive and time schedule tight but, you can choose from the offering what suits you best.

At Nokia a 24h SAAB –service will be available to help with technical problems that might occur.

Separately before the week-end we will especially for our foreign guests arrange a pre tour which we called "Yesterday Finland Today"

Registration closing date is 16.05.2011



See you in Ellivuori!

www.intsaab2011.fi

The tentative program

Friday, Aug. 5 2011

Afternoon:	Arrival formalities and registration. Arrival of the pre tour participants.
Evening:	Get together around the BBQ.

Saturday, Aug. 6 2011

Morning:	Breakfast served at the hotel for all participants. Registration continues. An 80km long Saab pick nick tour with quizzes and tasks.
Afternoon:	A non-prepaid lunch at Ellivuori will be served. Parts sales. Beauty contest. Normal sauna and traditional Finnish smoke sauna. Swimming pool and possibility to swim in the lake.
Evening:	Anniversary dinner with program.

Sunday, Aug. 7 2011

Morning:	Breakfast at the hotel for all participants. Part sales.
Afternoon:	Lunch with price giving continued from the previous night. "Goodbye and get safely home!"

Pre tour for our foreign visitors

"Yesterday Finland Today"

- Tour starts on Tuesday pm. 02.08.2011 in Helsinki region.
- It ends Friday pm. in Ellivuori after a visit to the Saab Museum in Uusikaupunki.
- Accommodation booking should be done directly by participants.
- A separate registration from the main meeting is required to be done on the net.
- Detailed info of the tour concerning route, accommodation etc. on the net only.
- Cost to cover road book and similar material will be charged at starting point.
- The number of participating cars will be limited to 40 cars or max. 80 persons.
- Registration closing date is 16.05.2011 or earlier when the tour is fully booked.

Need additional information? Write to international@saabclub.fi

















Med GsV
ut på tur…aldri sur..
-VI DRAR TIL FINLAND
www.intsaab2011

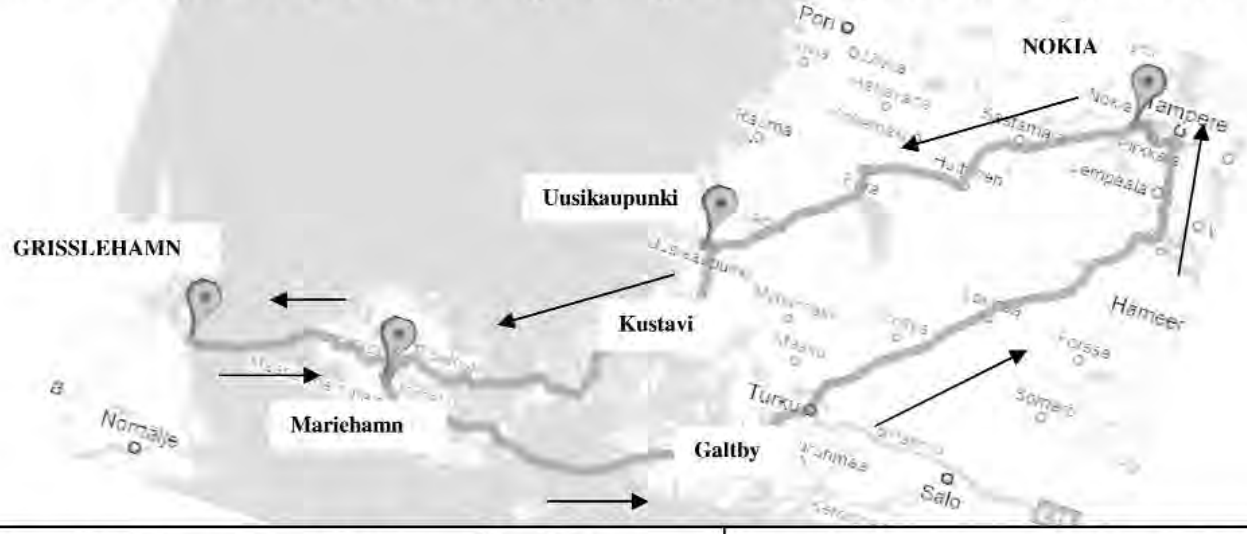
International Saab Club Meet 2011

Dette kan bli en av sesongens fineste transportetapper!
Turen går over Åland begge veier, men med to forskjellige ruter og øyer for overnatting.

Vi forhåndsbestilt ferger og overnattinger, men før disse kan reserveres må dere sende inn følg. oppl.:
Antall personer m. for- og etternavn, adresse(r) og tlf. nr. og fødselsår. Type bil med reg. nr. / evt. henger (ta gjerne med lengden også) Glem ikke å oppgi om du vil være med begge veier eller bare èn, og i så fall hvilken.

Man står selvfølgelig helt fritt m. h. t. å slutte seg til eller forlate det gode selskap hvor som helst langs ruten. Det er ikke satt opp noen dato for hjemreisen fra Åland / Mariehamn, da det blir opp til hver enkelt hvor lang tid de har til disp. i dette fascinerende øyriket.
Det er bare en kort fergetur over til Sverige, og denne kan bestilles i Mariehamn eller Eckerö.

Avreise fra Grisslehamn i Sverige blir onsdag 3. aug. kl 2000, ankomst Åland ca kl 2230. Overnatting. Videre m skjærgårdferger neste morgen til overnatting på en av øyene. Fredag tas siste etappe med ferge over til Galtby Finland, og så gjenstår de ca 22 milene til Nokia.
Som dere ser går hjemturen (sø. eller ma.?) via Uusikaupunki, hvor de av oss som ikke har vært med på finnenes pre-tur får anledning til å besøke det berømmelige museet.
Derfra går turen til Kustavi (Gustavs) hvor vi starter ferden tilbake gjennom Ålands skjærgård mot Mariehamn igjen. Avreise fra Kustavi og ankomst Mariehamn er avhengig av om vi forlater Nokia sø. eller ma..
Dette blir vi enige om, men det vil nødvendigvis ta en uke før vi er tilbake i Sverige.
På Åland vil vi forsøke å få med oss så mange severdigheter som mulig. Her er det nemlig masse å ta av!



Tur: Grisslehamn-Eckerö-Mariehamn-Åbo-Nokia **Retur**: Nokia-Uusikaupunki-Marieh.-Eckerö-Grisslehamn	Ferge fra Grisslehamn kl.1000 – 1500 - 2000 Fra Eckerö kl. 0830 - 1330 - 1830

Fergepriser Sverige-Åland: Bil SEK 90,- hver vei. Voksne SEK 90 t / r Barn under 12 år gratis.
Skjærgårdsfergene er gratis når vi overnatter på en av øyene underveis.

Fint om interesserte vil melde fra så raskt som mulig, slik at vi får booket plasser og rom.

Anne Andersen, H. Håkonsons gt. 12, 2316 Hamar anne@gsv.no - eller 62 52 71 77 / 906 05 008

Ajourføring . Register/Matrikkel

For å få registeret og matrikkelen så korrekte som mulig til enhver tid,
minner vi igjen om at det er viktig at alle melder eventuelle forandringer så fort som mulig.
Dette gjelder navn/adresse/tlf/mail/ og bil(er).
Bruk skjema på neste side for å melde fra.
-og send pr. post/ via mail eller ring

Torstein Forseth
22103065 / torstein.forseth@c2i.net / innmelding@gsv.no



Viktig

Husk at matrikkelen må oppdateres, og at biler må føres inn -OG strykes ut igjen om du ikke lenger har dem. Gir du ikke beskjed om bil som skal strykes ut, (hvis du selger/skroter bilen) blir den stående ved ditt navn, også hvis ny eier melder den inn.

Følgende opplysninger må være med:

Chassisnummer.
Chassisnummer på biler nyere enn 1971 avslører produksjonsår. Operér derfor ikke med årgang som ikke passer med chassisnummeret.

Farge
Bør oppgis, ikke bare kode. (Kun farge blir oppført)

Tilstandsbeskrivelse
Skal gis med ett eneste tall.

Medlemsnummer
(Ved nyttmedlemskap blir det oppført av registerfører)

Postnummer

MATRIKKELUNDERLAG FOR MEDLEMMER OG BILER.

Klubben vil gjerne ha en så korrekt og oppdatert matrikkel som mulig,
og dermed også få oversikt over hvilke typer og antall Saaber det finnes i landet.
Det er derfor viktig at alle sender inn opplysninger om bil / biler.
Husk også å oppdatere så fort det skjer forandringer i navn/adr./bil o.a.

Medlemsnr.: .....

Navn: .....

Adresse: ..... Postnr.: ..... Sted: .....

Tlf.priv.: ..... Mobil: ..... E-post: .....

Bilmodell		Bilmodell		Bilmodell	
Årsmod.		Årsmod.		Årsmod.	
Reg.nr.		Reg.nr.		Reg.nr.	
Chassis nr.		Chassis nr.		Chassis nr.	
Farge		Farge		Farge	
Tilstand		Tilstand		Tilstand	

Bilens tilstand beskrives etter følgende skala:

1 = Utstillingsbil 2 = Fin restaurert **3** = Fin urestaurert **4** = Bra bruksbil
5 = Bruksbil **6** = Under restaurering **7** = Restaureringsobjekt **8** = Delebil

OBS! Det skal bare brukes ett tall for å beskrive tilstanden.

Hvis noen ikke ønsker bilen oppgitt i matrikkelen kan de krysse av her:

Jeg ønsker ikke at GsV tar med opplysninger om min bil i matrikkelen ☐
(Opplysningene vil da bli liggende i databasen, kun for klubbens interne bruk for oversikt.)

Har p. t. ingen relevant bil (21 år eller eldre) ☐

Vennligst fyll ut nøyaktig! Skriv tydelig! Bruk helst blokkbokstaver! -.og send til:

Torstein Forseth, R. Schibbyes vei 12, 0968 Oslo. / torstein.forseth@c2i.net

Lageret

"ÅPEN DAG" OG FØLGENDE DUGNADSDAGER ER SATT OPP SÅ LANGT:

"ÅPEN DAG"	MAI	1.
DUGNADER:	MAI:	8., 22. og 29.
	JUNI:	26.
	AUGUST:	28.
	SEPTEMBER:	11.og 25.
"ÅPEN DAG"	OKTOBER	2.

Om du kan stille på dugnad oppfordrer vi til at du melder deg til Øistein,
slik at han kan få oversikt over hvilket mannskap han har til rådighet på de ulike dugnadsdagene.
Dugnadsdagene er avsatt til intens jobbing,og det er ikke anledning til å stikke innom kun for å handle.

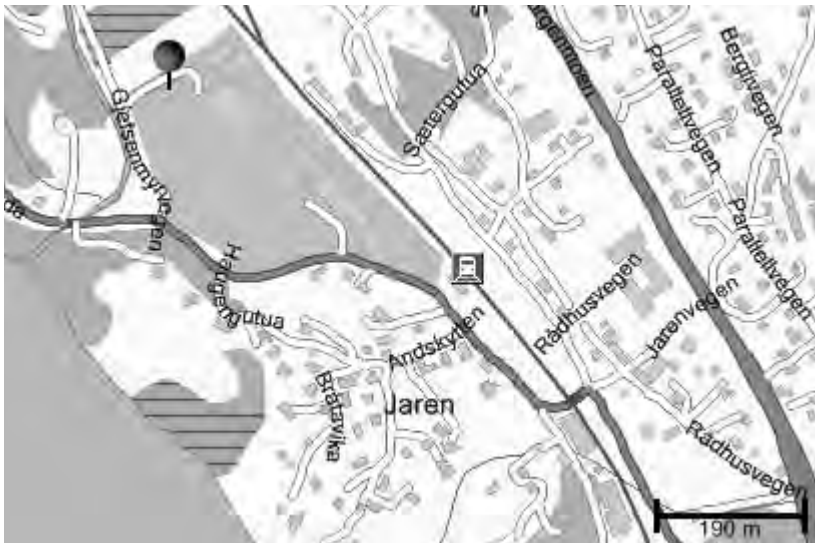
På "Åpen dag" er alle hjertelig velkommen til å handle.
NB! Kontant betaling.

Kontakt: Øistein Lid, 22 26 56 47 / 992 08 353 / lagersjef@gsv.no

Rutiner for ekspedering fra lageret

Ved bestilling av deler ber vi alle om å fylle ut bestillingsskjemaet nøye.
Fyll ut ALLE felter for navn/adresse/mailog telefonnummer.
Dette er fordi vi ofte bruker lang tid på å finne dresser /telefonnummer når vi skal sende, eller har spørsmål angående bestillingen.
Fyll ut, kopier og send det på mail til delebestilling@gsv.no
Bestillingsskjema finner du også på www.gsv.no

Lagerets kontonummer er: 8150 14 72735





Veiforklaring til lageret:

Avkjørsel fra Rv 4 mot Jaren st..
Kjør over jernbanelinjen og kjør N. Ålsvn./Jarenvegen forbiJaren stasjon.
Fortsett nordover Jarenvegen, og etter ca 400 m. tar Gjefsenmyrvn. av tilhøyre.
I Gjefsenmyrvn. er det andre innkjøring til høyre (etter avkj. til Bring/Nettlast).

Salg fra GSV-lageret – nyproduserte deler

(Mars'10)

Enkelte av delene er under bestilling - pris derfor ikke avklart

Dynamo, vekselstrøm – overhalt	Kr 1.700,-
Dynamo, likestrøm – overhalt	Kr 1.700,-
Dørklips til innertrekk, per stk	Kr 10,-
Girkasser, overhalte 3 og 4 gir	På forespørsel
Gummihette hevarm håndbrems / "Tätningsbälg" 1962 ->	Kr 50,-
Gummilister til bagasjelokk, 3 m	Kr 300,-
Hjullagersett -> 1963	Kr 600,-
Kjøleslange nedre radiator - V4	Kr 150,-
Kobberforing veivaksel	Kr 75,-
Motor V4, overhalte	På forespørsel
Pakningssett hele motor V4	Kr 900,-
Pedalgummi, brems / clutch	Kr 220,-
Rep.sett bensinpumpe -> 1964	Kr 300,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1959 - 1961	Kr 230,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1961 - 1963	Kr 220,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1964 – 1968	Kr 230,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1969 – 1971	Kr 280,-
Rep.sett hovedbremsesylinder 1971->	Kr 340,-
Rep.sett hovedsylinder clutch -> 1968	Kr 160,-
Rep.sett hovedsylinder clutch 1969->	Kr 160,-
Rep.sett slavesylinder clutch V4	Kr 160,-
Rep.sett vannpumpe 1960 – 1964	Kr 430,-
Rep.sett vannpumpe 1965 – 1968	Kr 460,-
Runde frontlysinnsatser H4 m/ konveks glass	Kr 650,-
Simmerring balanseaksel	Kr 150,-
Simmerring veivaksel	Kr 180,-
Skrapelister til sidevindu 96 / 95 / 96, pr sett	Kr 450,-
Skvettlapper gml logo	
Skvettlapper ny logo	Kr 100,-
Speil, utvendig – nyproduserte i krom m/gummiforing og skruer, pr stk	Kr 700,-
Startmotor 2T	Kr 1.700,-
Starmotor V4	Kr 1.700,-
Stenskottskydd (nede, foran på bakskjerm)	Kr 550,-
Vindavvisere sideruter, pr par	Kr 225,-

Bestilling sendes: delebestilling@gsv.no

Lagerets annonser

Rimelig totaktsolje
-er innkjøpt til lageret

1l til kr 60,- eller en kartong med 12l til kr 650,-

har du gamle deler liggende?

Clutchsylindre og Bremsesylindre

Har du liggende hoved- / slavesylindre til clutch og / eller hoved- / hjulsylindre til brems som du ikke trenger?
Vennligst send disse til klubben, så vil vi få dem overhalt.

Motorfester

Det begynner å bli vanskelig å få tak i motorfester,
både fremre og den bakerste.
Kast ikke defekte motorfester, oversend den til klubben.
Vi har nå etablert en ordning med å renovere motorfester.
Ved bestilling av motorfester:
oversendt dine gamle, og de blir returnert som nye!

Pris:	Bakre motorfeste	kr 600,-
	Foran (begge)	kr 1.000,-

Vi tar gjerne i mot motorfester du har til overs,
slik at vi kan skaffe oss et lite lager, dermed korte ned leveringstid.

Send motorfestene til
GSV v/Ole Jonny Johansen, Engebretvn. 10, 2320 Furnes



BESTILLING AV DELER:

Medlemsnr:			
Navn:			
Leveringsadresse:			
Postnr:		Sted:	
Epost:		Telefon:	

Bilen jeg trenger deler til:

Type:		Årsmod:		Chassisnr:	

Beskrivelse av delen(e) du trenger (helst med SAAB original delenr.):

Pos:	Beskrivelse:	Delenr:	Antall:	Brukt / Ny:

Ekspedering / Betaling / Forsendelse:

- ✓ Deler ekspederes én gang i måneden.
- ✓ Bestilling må være mottatt senest den 22. i hver måned, og delene ekspederes innen påfølgende 14 dager.
- ✓ Dersom én eller flere av delene du etterspør ikke blir funnet ved første søk vil vi kontakte deg.
- ✓ Ved normalbestilling vil kr. 50-100,- pluss fraktomkostninger bli lagt til summen.

Best.mottatt:		Sign:	
Ekspedert:		Sum:	
Sendt:		Betalt:	

Bestillingen sendes til delebestilling@gsv.no eller: John Tofte - Fenafjellsveien 11 - 5450 Sunde

Tlf 53 47 30 59 / 918 77 612 j.tofte@hotmail.com

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet

Bil selges

Saab 95 v4- 1967 m.
rest. objekt tilsalgs
kr. 4000.-
Sveinung Røstad
Skånes
7600 Levanger
tlf. 97768363

Fin rød Saab 99 84 m.
tils EU- godkjent
km.std. ca 180 000.
Må berges unna bilkrossere.
Sveinung Røstad
Skånes
7600 Levanger
tlf. 97768363

Sydlandsk turbo-saab
med lav km-stand.
Bilen har kosa seg i saltfritt Bulgarsk klima med norsk eier.
Funderud Antirust olje behandla bilen i som mer og fant ingen rust.
Nylig runda 164.000 km.
Rød, med perlegrått skinninteriør, så å si uten synlig slitasje. 2,3 liters turbomotor med 200 hk.
Masse krefter! Den er kun kjørt av voksne.
Klimaanlegget ble skiftet i sommer. Herlig bil.
Selges for kr 60.000,-
Lars Olav Freim
Hustlf: 69283076
Mob.:41473103/
larsfreim@hotmail.com

-87 Saab 900 Aero 2.0 T
175 hkr. EU-godkjent -08.
Noe arbeide for å få en perfekt bil.Nylakket -07
Pris : 5000 Kr.
Bengt Inger
tlf. 61174147 ,
mellom 19.00 og 21.00

Saab 900, '85-mod.
- restaureringsobjekt eller delebil til salgs.
Bilen ble avskiltet pga opprustetm høyre støtdemperfestebak.
Vært i drift fram til siste årsskifte.
Øvrig tilstand ukjent.
Ev. spørsmål
Uno Leirset
tlf 913 55 101.

Saab V4,'70-mod.
Oppussingsobjekt til salgs fra klubben
Chassisnr 96.579.678
Farge, Grønn
– fargekode: GN6L
Bilen står på Gran, et par km fra GSV-lageret
Kun en eier før GSV over tok bilen Pris kr 5.000,-
Uno Leirset,
tlf 913 55 101
for nærmere info / bilde

Saab 99 GL
To Saab 99 GL 5 speed selges høystbydende over kr 6 000,- pr stk.
1982 modell indigoblå metallic 4 dørs
1984 modell elfenben 2 dørs
Begge er kjørbar og GOD for restaurering.
Bilene står i Lyngen/Troms
Svein-Harald Eliassen
Tlf 91600728:

eirik.eliassen@husbanken.no

69 v4
Lav km kjørbar / enkle midler
d-skilt en del v4 deler følger med
pris 4500
Erik Austlid
tlf 402 35 167

1978 99 Turbo selges.
Km:155000. Motor OK, girkasse overhalt. Nytt innertak. Ettermontert servostyring av
Per Ekstrøm.
Litt rustsveising og hel lakkering. 8 stk INCA-felger med dekk.
Kr 18000.-

1974 99 Combicoupe.
Solgt ny av Gjestrum-Larsen, reg 25/2/74.
Veronagrønn,Gn 8.
Noe deler medfølger.
Selges kr 5000.-
Ferdig rustsveiset.
Pris kr 25000.-/bud.
Henv Øistein Lid.
tlf: 992 08 353.

96-'64
3 gear Original.
Savannebrun.
Prisant. 25 000 eller bud.
Bilen står i Hamar.
Eier,Olav Martin Ofstad.
Anne Andersen.
tlf. 62527177/906 05 008
anne@gsv.no

52

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet



99 1,7 l 1970

Tidlig 70-modell.
Så godt som rustfri.
Fin originallakk.
Clutchen slurer litt av og til, må kanskje skifte lamellplate (sluret ikke i mai).
Litt vrien tennings lås, men den virker (bør sjekke konsoll?).
Original 1,7 l Triumph motor går som en symaskin og drar godt.
Motortopp overhalt på ca. 85000 km.
Ny starter.
Stiftløs tenning montert.
Bør trolig ikke hentes langt avgårde pga clutch?
Står i Trondheim.
Registrert og EU god kjent til oktober 2011.
Originalt U- nummer.
Kjøpt hos lokal Saab-forhandler av ansatt der i 1969.
8 hjul inkl. piggfrie Pirelli vinterdekk.
Pris-antydning kr 15000,-.

Thor Thorsen,
tlf 91346297,
tgthors@online.no



SAAB 95 1968

Farge: Silversand. Bilen er totalrestaurert vinteren 2006 / 07. og fremstår som strøken. Girkassen overhalt sommeren 2007. Ny clutch Motor overhalt sommeren 2009. Støtfangerne må kromes om for å bli helt strøkne. Fin bil som vil gi mange fine opple velser i mange sommere fremmover.

Selges pga nytt prosjekt.
Pris: HBO 60.000.

Bjørn Palerud
Tlf: 90733013
bj-pale@online.no

Saab V4 1968-mod.

Bilen har ny frontrute,
nye sommerdekk,ny eksos potte bak, ny pakning slavesylinder,
nye bremseslanger fram,
nye bremserør bak,
nye bremsesylindere bak,
bremsebelegg bak.
Slakke tannstang, indre ledd.Ujevne bremser bak.
Litt rust.
Pris kr. 5000,00

Sverre Stølan
7206 Hellandsjøen
tlf.72454190/ 41334675

Ønskes Kjøpt

2 dørtrekk til 96 64 mod.
kortfront, brun/grå
lykter/blinklys med pakninger ,
framme på skjerm
grønn termostat (sommer)

Roar Sjursnes
Tlf: 992 79 914

Bildeler Selges

Nyproduserte deler til salgs
SAAB 93 og 96

Gummilist til sidevindu 96 (utside)
venstre eller høyre
kr. 299.-
Teppe til bagasjerom 96 93
kr. 550.-
Stofflist dør 96 (-1970) per dør
kr. 442,50
Gummilist dør 96 (-1970) per dør
kr. 495,-
Dørlist gummi 96 (1970-)
kr. 375.-
Kromlist til luftinntak kupeventilasjon 96
kr. 240.-
Varmekran (1963-1964)
kr. 1200.-
Varmekran (1965-)
kr. 1200.-

Mange andre deler kan leveres på forespørsel!

For bestilling eller info:

Klaaspeter Kuperus
klaaspeter@live.no /
971 15 513

Annonser

Privatannonser er gratis i frihjulet

Bildeler selges

Komplett sett støtfangere
for SAAB 95 mod 1975 (Plast/stål)
Støtfanger front for SAAB 95/96 mod 71 - 74
Jørgen Røflo
Tlf: 907 31 359
jroflo@start.no

Til -67 Saab V4 selges:
Fint taktrekk, panser, bagasjelokk, støtfangere, starter, dører, ratt m. stamme, baksete mm.
Rolf Myrum, BIRI
Tlf: 996 41 105

MENGDER MED BRUKTE SAAB DELER TIL SALGS.
Holder på å gå gjennom det jeg har av Saab deler.
Etter å ha holdt på med hibbyen i snart 20 år er ikke det så rent lite.
Har kassevis med brukte deler fra totakt, V4, 99, 900 og 9000.
Stort sett ordinære deler, ikke noe Sport, Monte Carlo e.l.
Alt selges til rimelige priser.
Lettest å sende en e-post og spørre om jeg har det du er på jakt etter.
strandmo@online.no

Bildeler selges
Deler 99/90/900
Blant annet:
99 4d 1979:
Komplett setesett (foran og bak), lys grå, meget pent.
Inkl nakkeputer med lys blå trekk.
99 4d 1979:
Dørtrekk og skai i lys blå farge.
Komplett.
Nyhøyre yttre fram skjerm, passer til alle 99 men blink lysutsparring er tom 1976
Ny simring bakkant motor delenr 109173576
Nytt hjullager bak delenr 108906240
Ny simring delener 108906232
Låssett: tenningslås og to dørlåser
Sikkerhetsbelter, rulletype, foran (begge sider) fra 1979 4d 99.
Ekstra bremselys for montering i bakrute, passer m.a. til lak setrapp
90 og 900 sedan: spoiler bagasjeluke
99 CC: hengerfeste
90/99/900: instru menthus med turteller
99 sedan fom 1978: hatthylle uten lufte kanaler, meget pen
99 fom 1977:
Lykteglass, lykter, sidespeil, div antall
Bremsepumpe
99: Radiator
99: 2 panser
99: 2 bagasjelokk, ett med hull for spoiler
99 4d 1979:
Ledningsnett, to deler
1977 B-motor 300.000km gis bort ved henting! Inkl vannpump gått kun 10.000km, dynamo og motorvarmer.
Ulyd i gear.
Thule lastestativ til takrennemontering, passer alle biler med takrenne, pent brukt
+ mye annet!
Se også annonse på GSV.no eller finn kode 23225550
Frank Granli, Valdres.
tlf: 416 95 035
frank_granli@hotmail.com

Overhalte bremsepumper
til 93
- og noen til 96.
Jeg tar gjerne i mot gamle pumper….
Ole Dalen, Skedsmokorset
tlf: 901 81 148

Div klubbsalg

"Ekte totaktister spiser ikke VØRTERKAKER"



Dette åndsverket signert Volla / Eidesen ble trykket i ca. 50 eks. i 1986.

Herrene kom aldri med noen oppfølger,
så etter over 20 år siden første utgivelse,
fant vi det på tide med et nytt opplag.

Har du sans for blårøyk og humor er dette boken for deg!
Du er garantert en god latter! Her får kan man igjen bekreftet at "intet er nytt under solen"….

Pris: kr. 50,- + porto.

Bestilles hos "klubbartikler", Ole J. Johansen, 62 35 88 98 / klubbartikler@gsv.no

Delekataloger og verkstedshåndbøker på cd

kan leveres til følgende modeller:

92, 93, 95/96 2T 95/96 2T långnos.

95/96 V4. årsmod. '65-'67 95/96 V4, årsmod. '67-'79

99, årsmod. '69-'74/ '74-'81/ '75-'80

Pris: kr. 60,- pr CD inkl. porto.

900 Delkatalog 1981- 85 og "Snabbkatalog"1979 - 86

900 Verkst.håndbok 1979 - 93

Pris: kr. 70,- pr CD inkl. porto.

Anne A.: 62527177 / 90605008 / anne@gsv.no



KLUBBARTIKLER

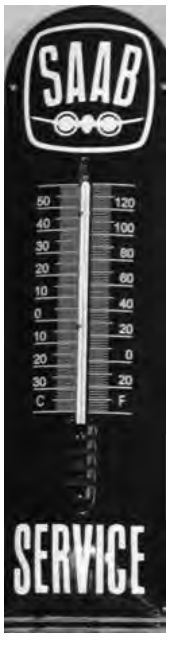


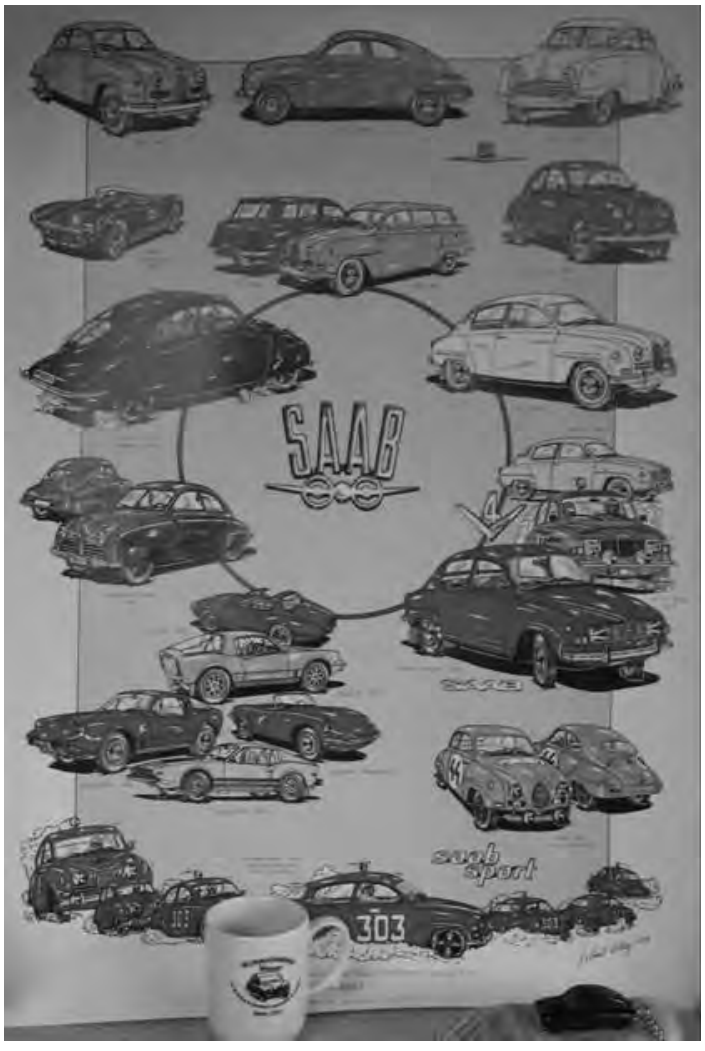




















KLUBBARTIKLER

LAGERSALG

Tennistrøye med brodert klubbemblem

-mørk blå med glidelås i halsen og beige emblem	250,-	NÅ: 100,-
-beige med knapper i halsen og blått emblem	200,-	NÅ: 75,-
-hvit med knapper i halsen og blått emblem	200,-	NÅ: 75,-
-mørk blå med kanpper i halsen og beige emblem	200,-	NÅ: 75,-

Cap med brodert klubbemblem

-blå med beige emblem/mørk blå med hvitt emblem/beige med blått emblem 75,-NÅ: 50,-

Tennistrøye med glidelås + cap	300,-	NÅ: 150,-
Tennistrøye med knapper +cap		NÅ: 100,-

GsV jakkemerke i sølv		80,-
Gsv krus med emblem		80,-
Gsv bilemblem: innvendig		30,-
utvendig		15,-
Gsv jubileumsplakat fra 1997: unummerert	100,-	NÅ: 80,-

“Ekte totaktister spiser ikke vørterkaker” - Volla /Eidesen 50,-

Nøkkelring; sort ur-Saab med lys i alle lyktene 70,-

Belte i lerret med Saabvingen på spennen. Beige eller sort. 250,-

Saab termometer (ca 30 cm høyt). 350,-

Saab emaljeskilt: 40cm x 40cm		450,-
10cm x 10cm		100,-

Restopplag medlemsblader	10,-
1977 – 2001, utgave nr. 1 – 99 (sort/hvitt)	kr. 10,- + porto (26 kr)
2002 – 2009, utgave nr. 100 –. 129 (m. farger)	kr, 20,- + porto (26 kr)

Bestilles hos
Ole J. Johansen
Engebretv. 10
2320 FURNES
klubbartikler@gsv.no
tlf: 62 35 88 98 **KUN TORSDAG 20.00 -22.00**



Why a sports car with front wheel drive makes sense.

Front wheel drive makes a car corner surer and handle better than just about any other kind of driving system there is.

Because the wheels that steer the car around turns are the wheels that pull the car around turns. (The rear wheels push a conventional car forward. So when the front wheels change direction, the rear wheels have a tendency to keep going straight. Which means you're more apt to skid.)

Because of front-wheel drive the Saab Sonett also has better weight distribution, balance, and traction. Therefore, better handling and control through the turns.

And after all, the whole object of driving a sports car is for the pleasure of *driving* a sports car. For the way it behaves and responds.

Each year, more and more cars are built with front wheel drive. (Cadillac Eldorado, Olds Toronado, Citroen, among others, already have it.) But for now, no production sports car in the world has front wheel drive except the Saab Sonett.

But front wheel drive isn't the only thing that separates us from most other cars.

We have a fiberglass body with an anti-corrosion treated bottom. So you'll never have to worry about salty winter roads and rust.

We have a 1.7 liter V-4 engine, that'll take you from 0 to 60 in 11.5 seconds.

We have front disc brakes for quick, fade-free stops, dual built-in roll bars, retractable headlamps...things you can't get with most other cars at any price.

Saab Sonett. $3795.*

*Not including dealer prep., transportation, state and local taxes if any, and optional road lamps as shown. For the name and address of the dealer nearest you, call 800-243-6500 toll free. In Connecticut, call 1-800-882-6500.





Disse to SAAB'ene har jeg restaurert,
og mekanisk hjelp har jeg fått fra han
Kjell Skjervheim.
Karosseriarbeidet og innvendig oppussing
har jeg gjort selv.
Bremser og diverse andre ting på bilene har han
Kjell Skjervheim hjulpet meg med.

Jeg ønsker å gi en kjempestor takk til han Kjell
Skjervheim, for kjempegod hjelp med bilene.

Og så vil jeg gi en stor takk til han Øistein Lid,
for kjempegod hjelp med delene til bilene.

Bilene er en SAAB 96 V4 1974 modell,
og en SAAB 96 totakter 1964 modell.

Hilsen Roar Sjursnes, Finnsnes.

En opplevelse for bare ~~28~~ 14 utsolgt!!! førere.



Noen ganger, når du ser verden rundt deg med nye øyne, ser du forbi det åpenbare. Slik ble stegjernet for isklatring en inspirasjonskilde for Saab XWD, vårt enestående system for firehjulsdrift, som gir bedre veigrep uansett kjøreforhold. Med SportXseter, integrerte tåkelys i frontspoiler, dobbelt forkrommet sportseksosanlegg, høyere bakkeklaring og lavere drivstofforbruk, er resultatet en bil alt annet enn ordinær. Så spesiell at vi kun kan tilby 25 stk av denne unike bilen.

Standard utstyr:
- SportXseter skinn/tekstil
- Lettmetalfelger 17"
- Integrerte tåkelys frontspoiler
- Stylingpakke
- Dobbelt forkrommet sportseksosanlegg

Vinterpakke inkl. i prisen: (verdi 42.900 kroner):
- Vinterdekk på 17" lettmetallfelger,
- Skiboks Skiguard 850 Black
- Takstativ
- 2 par Saab Aero X Ski.

Kampanjepakke inkl. i prisen: (verdi 49.100 kroner):
- Saab Infotainment Plus (Premium 150)
- Telefonintegrering
- Takrails i mattkrom
- Responspakke
- X-Activepakke
- Bi Xenon frontlys

Saab 9-3X 163 hk Turbo XWD

Kampanjepris kun 486.000 kroner

SAAB

Asker: Thrane Steen Asker og Bærum AS, Tlf.: 66 85 23 00, thranesteen.no • **Bergen:** Scanauto AS, Tlf.: 55 98 71 50, scanauto.no • **Bodø:** Imaas Bil AS, Tlf.: 75 54 44 60, imaas-bil.no **Drammen:** Bilbutikken AS, Tlf.: 32 80 84 00, bilbutikken.no • **Elverum:** AS Elverum Auto Bilsalg, Tlf.: 62 43 23 00, elverum-auto.no • **Gjøvik:** Øyhus Motor AS, Tlf.: 61 13 36 00, oyhusmotor.no • **Hamar:** Autostrada AS, Tlf.: 62 58 57 00, autostrada.no • **Haugesund:** Magnus Hope AS, Tlf.: 52 70 78 10, magnus-hope.no • **Hønefoss:** Sverre Haugli Bilforretning AS, Tlf.: 32 14 03 00, sverre-haugli.no • **Kjeller:** Motor Forum Lillestrøm AS, Tlf.: 66 92 67 00, motorforum.no • **Kongsvinger:** Taugbøl Bil og Maskin, Tlf.: 62 88 86 00, taugbolbil.no • **Larvik:** Leif Gjestrum Larsen AS, Tlf.: 33 17 20 50, lgl.no • **Lillehammer:** Stensgård & Co. Bilforretning AS, Tlf.: 61 27 02 00, stensgard.no • **Moss:** Høiden Autosenter AS, Tlf.: 69 23 58 00, hoidenauto.com • **Oslo:** SaabCity Tjuvholmen, Tlf.: 21 09 54 54, saabcity.no • Thrane-Steen Skøyen AS, Tlf.: 22 13 44 00, thranesteen.no • **Sarpsborg:** Bergheim Auto-Salg Østfold AS, Tlf.: 69 12 88 00, bergheim.no • **Skien:** Lassen Auto AS, Tlf.: 35 91 55 00, lassenauto.no **Sola:** Bilpaviljongen AS, Tlf.: 51 64 83 00, bilpaviljongen.no • **Tromsø:** Auto Nord AS, Tlf.: 77 60 90 00, autonord.no • **Trondheim:** Din Bil AS, Tlf.: 73 82 42 00, dinbil.no

Frakt og leveringsomkostninger er inkl. i prisen. Årsavgift kommer i tillegg. Avbildet bil har tilleggsutstyr. Drivstofforbruk Saab 9-3x XWD (163hk) - liter/100km: 8,1. CO 2-utslipp gr/km: 186. Blandet kjøring iflg. EC direktivet 1999/100. Forbehold om trykkfeil.