

blod, og det nye blodet som kommer inn, forsvinner ut igjen like fort! Løpsdeltakelsen raser, forsøk på nye løp som "Vårmønstring", "Gnier n" og "Høstløpet" tar ikke av, heller ikke for målgruppen som er sen 30-tall og etterkrigs kjøretøyer. Klubben roper etter nye tiltak, men det eneste som skjer er at "gamlegutta" med de eldste bilene, kjøretøyene fra 1925 og eldre, starter "Messinggruppen" med egne møter 2. torsdag i måneden. Dette er en suksess, men styret greier ikke å følge opp med tilsvarende tilbud for resten av medlemsmassen. I 2008 er klubben nesten tilbake til utgangspunktet: En aktiv klubb for kjøretøyer fra 1925 eller eldre. I 1965 var grensen 1927!

Det på tide å gjøre noen grep. For jeg tror ikke det er mangel på interesse blant eierne av de nyere bilene, men de er ikke spurt! Klubben er en svært lukket klubb, selv undertegnede føler seg lite velkommen på tirsdagskveldene. Det ser ut til at det kun er faste plasser, og da er det ikke rom for nye medlemmer eller nye meninger.

Hva skal kubben gjøre? Styret har tatt et første grep. Et strategivalg er satt ned. Dette skal levere en rapport til Generalforsamlingen. Det er også satt i gang andre tiltak. Vi må alle håpe at det kommer konkrete forslag på bordet som igjen kan være med på å vitalisere NVK. Men det må ikke komme drømmeforslag, urealistiske forslag. Nei, vi må ned på et minimum, noe styret kan håndtere. Og det må bygges opp ny tillit, nye tradisjoner. Folk ØNSKER tradisjoner. Hvorfor ellers kommer 3-400 biler til "Flåklipa Grand Prix"? Og husk, det nytter ikke med prat men med hardt arbeid – over flere år. Det tok mange år før f. eks. "Messingtrippen" ble en suksess, men folkene bak ga ikke opp. En ting er i alle fall sikkert, som ren "messingklubb" kan ikke NVK overleve!

Nå ønsker vi det nye styret lykke til.

ZALO

ET BILDE SOM VISER MOTSETNINGENE I USA I 30-ÅRENE, MED BILEN SOM SENTRALT SYMBOL FOR LEVE-STANDARD. BILDET ER TATT I FORBINDELSE MED EN FLOMKATASTROFE, MEN DET SYMBOLISERER FORHOLDENE I DETROIT I 30-ÅRENE OG OGSÅ HVA DAGENS BILHOVEDSTAD KAN VÆRE PÅ VEI IMOT. BILDET ER TATT AV MARGARET BOURKE-WHITE FOR LIFE MAGASIN I 1937.

## Gjentar historien seg?



Krakket på Wall Street i oktober i 1929 satte varige spor i bilindustrien i USA. Det viste seg at ny bil kunne folk klare seg uten i krisetider, men det tok flere år før kassene ble tomme i Detroit. Dengang, i februar 1933 var det bankene i byen som gikk tom for penger og de ble stengt en hel uke på ordre fra guvernøren i Michigan. Franklin D. Roosevelt, som tok over fra Hoover administrasjonen i de dager, fikk som en av sine første oppgaver å refinansiere bankene i bilbyen for å holde bilindustrien gående. Bilindustrien i USA var ikke i like stor grad på bar bakke som idag og etablerte sine egne finanshus for å finansiere avbetalingshandler for sine forhandlere. Så hanget bilindustrien videre i påvente av bedre tider ved at gi kundene lange kreditter. Endel mindre merker måtte bøte med livet, men de sterkeste overlevde.

Idag ser vi et lignende bilde i Detroit, men denne gangen er det også klare forskjeller. De tre store er idag på konkurransens rand i tillegg er bankvesenet nede for telling og er allerede blitt refinansiert av staten. Det nye er at den sittende administrasjon har gitt GM og Chrysler betydelige, kortsiktige lån slik at de kan få et pusterom på 3 måneder.

Lite tyder på at tilsvarende hjelp vil bli gitt til de europeiske og japanske konsern som produserer store volum i USA. Disse har gjennom mange år bygget opp moderne fabrikkersom produserer med betydelig lavere kostnader. Tiltak her vil nok bidra som ammunisjon i handelskrigen. Og vil en slik statshjelp gi industien noe mer en bare kunstig åndedrett til de 3 store får omorganisert seg og kommet i takt med tiden. Men de tre store i USA greide ikke å tjene penger i de gode tidene som var frem til høsten 08, så det skal nok mer til en et 3 måneders kriselån til for å tilbake lønnsomheten og kjøpernes tillit. Disse samme konsern som har vært på markedet i 100 år sliter i tillegg med pensjonsforpliktelser overfor alle sine tidligere arbeidstagere, det skal betales over driften og er et betydelig tilleggsproblem i dagens situasjon med sterk fokus på nedbemanning.

Noen må vekk også denne gang, men nå er de ikke noen småprodusenter igjen som kan ofres for å få balanse mellom produksjon og etterspørsel. Følg med, det blir en spennende vinter for Detroit og for resten av en bilinteressert verden.

Sven Erik Bjørnrud