

-vi tar vare på den rullende kulturarven

Skolene har startet, og sommerferien er et tilbakelagt kapittel for de fleste. Som dere muligens har observert, er vi flere uker på etterskudd med denne utgaven av LMKs nyhetsbrev. Det skyldes ikke ferie, men andre oppgaver og engasjement som har krevd både tid og oppmerksomhet.

Jeg har fortsatt ikke deltatt på et løp hittil i år, selv om jeg i helgen var konferansier på Vestlandstreffet i Øystese i Hardanger.

Vestlandstreffet har gått på rundgang i mange år. Opprinnelig vekslet arrangementet mellom Gammelbilens Venner i Stavanger og Haugaland Veteranvogn Klubb. Da Bergen Veteranvogn Klubb ble stiftet i april 1980, kom også bergenserne med. Siden har arrangementet gått på rundgang mellom de tre byene - etter hvert stadig oftere med flere inviterte klubber fra hele regionen.

Det er en tradisjon jeg setter stor pris på. Vestlandstreffet er blitt et godt eksempel på hva som skjer når klubber samarbeider, deler på ansvaret og sørger for at tradisjonene ikke bare blir bevart, men også ført videre.

Forberedelsene til jobben innebar at jeg satt meg ned og laget en anekdote om hvert av de 47 kjøretøyene på startlisten. Langt fra alle kjøretøyene er områder jeg har inngående kunnskap om, og de mange timene jeg bruker på forberedelser, er derfor til dels svært lærerike også for meg selv.

Målet er naturligvis å kunne underholde deltakere og publikum med korrekt og interessant informasjon om kjøretøyene som deltar. Men samtidig utvider jeg min egen kunnskapsbase. Jeg får anledning til å fordype meg i kjøretøy, mennesker og historier jeg kanskje ellers aldri ville ha satt meg inn i. Det er kanskje noe av det fineste ved denne typen arbeid: Jo bedre forberedt jeg blir, desto mer lærer jeg selv.

Jeg var løpsleder på det samme treffet jeg var speaker på i helgen for 45 år siden - det forteller jo om et liv i denne bevegelsen. Det fikk meg til å tenke på utviklingen i bevegelsen. Jeg tok derfor for meg den eldste påmeldingslisten jeg kunne finne i farten, og den var fra Vestlandstreffet 1985 i Stavanger.

Det er jo lett å se omverden i eget perspektiv, uten å tenke at en forbundsfelle som er tiår yngre ser verden på en annen måte. Jeg regnet ut snittalder på kjøretøyene som var påmeldt i år, og kom til at den var rett over 46 år.

Mange på min alder ville nok gjettest at den var mye høyere i 1985, men den gang ei. Den var i 1985 44 år.

Det som var stor forskjell, var antall biler laget før andre verdenskrig, som er blitt et slags skille i vår bevegelse sin tidsregning. Den var 6,8% i år, mot 51% i 1985.

Så da har jo ingenting endret seg vil noen si. Det har det nok, for når jeg sammenlignet påmeldte i begge løp, mener jeg å kunne hevde en bedre historisk representasjon av virkeligheten i forhold til påmeldte kjøretøy i 1985. I år var for eksempel over 40% av påmeldte Mercedes, mens det i 1985 var Ford som regjerte med 27%. Det er helt OK, men det forteller også noe om hvordan entusiasten har endret seg - både i demografi og økonomisk frihet.

Det som er litt leit å registrere var at det i 1985 var 14% motorsykler mot 0 i år. Men også det henger trolig sammen med økonomisk samfunnsutvikling og generasjonen man tilhører. Mens MC i dag er sjeldnere det eneste kjøretøyet i en husholding, vil følgelig færre ha minner om en MC som brukskjøretøy.



Vestlandstreffet 1981 og bil jeg kjørte - en 1939 Vauxhall med undet 8.000 km på telleren.

De to mest solgte bilmodellene i Norge etter krigen og fram til dagens 30 års grense er VW Boble og VW Golf, med henholdsvis 157.000 og 139.000 solgte. Boblen står sterkt og er «alltid» å se - ofte med de yngre bak rattet. VW Golf derimot figurerer sjelden på startlistene.

Jeg har ingen konklusjoner på noe av dette. Jeg synes bare det er gøy å leke litt med tall. Og jeg blir selv overrasket - og ofte litt «satt på plass» - når tallene viser noe annet enn det jeg på forhånd hadde sett for meg. Så lærer man jo litt også, og det skader jo sjelden ...

Jeg vil uansett trekke frem de to ytterpunktene i årets Vestlandstreff. Det eldste og det yngste kjøretøyet - ikke førerne. Selv om førerne på hver sin måte representerer ulike generasjoner, er det egentlig der sammenligningen slutter.

De to førerne er født i henholdsvis 1952 og 1997 - altså 74 og 29 år gamle. Kjøretøyene de deltok med, var produsert i henholdsvis 1923 og 1997, og var dermed 103 og 29 år gamle.

Skal jeg våge meg på en spådom, vil jeg hevde at bilen fra 1997 snart kan bli sjeldnere enn bilen fra 1923. Det som imidlertid er langt sjeldnere i denne sammenligningen, er kombinasjonen av fører og kjøretøy:

En fører under 30 år med en bil som er over 100 år gammel - og en fører over 70 år med en bil som er under 30.

Det er kanskje et bedre bilde på fremtiden for vår hobby enn mange av tallene jeg ellers kunne ha lekt meg med.

Benjamin Nesvåg (29) deltok med sin norsksolgte T Ford fra 1923. Som alltid kjørte han hele veien fra hjemmet sitt i Hauge



i Dalane – 70 mil tur-retur. Benjamin er dessverre en sjeldenhet, og burde nesten vært fredet for det arbeidet han legger ned for norsk kulturarv. Skjønt, jeg tror ikke han ser slik på det. Jeg tror han har akkurat like mye glede av dette som alle vi som kjørte biler av tilsvarende alder da jeg selv kom inn i bevegelsen.

Benjamin - du er en inspirasjon!

Selv om snittalderen på årets Vestlandstreff var høyere enn den var i 1985, fritar ikke det oss fra ansvaret for å ta vare på de aller eldste kjøretøyene. Tvert imot. Vi må sørge for at noen tar over.

Derfor går min oppfordring til alle tilårskomne entusiaster som har de eldste kjøretøyene stående i garasjen – særlig dere som har biler med norsk opprinnelse: Selg dem i Norge til en ungdom som vil ha dem. Ta det samme for bilen som du betalte for den for 40–50 år siden. Eller enda bedre: Gi den bort.

Denne oppfordringen går først og fremst til alle dere som mener at *alt var bedre før*. Vil du ha det som før – nå har du sjansen.

Så til Hans Gunnar Våge (74), som var så lei for at sitt påmeldte kjøretøy fra 1984 sviktet, og reddet dagen - trolig mest til glede for oss som var tilskuere - ved stille med en yougtimer som mangler få måneder på å være veteran. Først takk for at du ikke avlyste, og takk for at du stilte med din flotte Nissan Maxima. Dette ble løpets eneste japanske og asiatiske kjøretøy. Helt siden 1960 har vi importert biler fra Japan i stort antall. Dessverre ser vi dem sjelden på våre treff.

Treffets to ytterpunkter bør kanskje ta en alvorsprat om hvem som skal overta den norsksolgte 1997 modellen? Jeg for min del håper å se Maximaen på treff mange ganger i kommende år.

Jeg vil gjerne minne om at da klubben min skulle delta med veteranbiler på en utstilling for første gang i 1980, så var eieren av en nydelig norsk originalbil - en 1952 Chevrolet Bel Air - meget brydd over å delta, for bilen var jo bare 28 år gammel - ett år nyere en Maximaen. Den gang var jeg 17 år og syntes Chevroleten var veldig gammel og fullverdig deltaker i vår utstilling. Historien gjentar seg.....

Som sagt, deltok jeg på Vestlandstreffet i 1981. Da kjørte jeg en 1939 Vauxhall i løpet. Vår følgebil var en utrolig tøff rød 1980 Matra Simca Rancho vi hadde fått låne. Prøv å finne en slik i dag.

Carl A. Harbitz-Rasmussen



Undertegnede sammen med Benjamin Nesvåg i sin 1923 T Ford. Denne bilen komme ikke på tilhenger - men brukes som den skal. Dette vil neppe dominere i våre miljøer, men vi må jobbe for at denne typen engasjement overlever i fremtiden. Denne immaterielle delen av vår mobile kulturarv må få leve videre gjennom gode vilkår.

Sommer og ferie med veterankjøretøy.

av generalsekretær Stein Christian Husby



Med sommer og ferie er det høytid for vår bevegelse. Stadig flere velger å kombinere bruk av veterankjøretøyet sammen med en ferie i utlandet. I år var heller ikke artikkelforfatteren noe unntak, og familien med hund plukket frem en 1984 Mercedes-Benz 230TE for årets Tysklands-ferie. Med høytid for bruk og forlystelser, blir

medaljens bakside også en høytid for ulykker og driftsstans. Regelverket for bruk av veterankjøretøy kan også variere fra land til land, og det er en hel del forhold som burde være tenkt gjennom og sjekket ut før avreise.

På LMK-kontoret har telefonlinjen vært åpen i hele sommer, og ofte blir vi det første kontaktpunktet når noe oppstår. Det gir også et unikt innblikk i hvor «skoene trykker» i forhold til utfordringer som møtes langs veien.

Stadig flere bruker sosiale medier til å rådføre seg, og dessverre er det mange som skriver uten inngående forstand. I jungelen av sprikende svar, vil også misforståelsene oppstå. Påstander som fremmes vil lett kunne bli til etablerte sannheter og bidra til misoppfatninger, som blir vanskelige å dementere i ettertid.

Under er noen eksempler på ting, som kan være greit å tenke gjennom;

Riktig forsikring?

Vi i LMK håper selvfølgelig at alle våre medlemmer har valgt å benytte seg av den unike LMK-forsikringen. Her er de fleste



forhold dekket, nettopp for å møte de behovene en veterankjøretøyeier kan støte på langt hjemmefra. Svært mange har ikke tenkt gjennom verdien av retten til transport hjem før de støter på en driftsstans eller havari langs veien. Våre kjøretøy begynner å bli såpass «ukurante» for dagens merkeverksteder at en lokal reparasjon der og da blir stadig vanskeligere. Det blir også stadig færre av oss som innehar tilstrekkelig kompetanse til å fikse ting selv, og de nyttige reservedelene har måttet vike for koffertene og ferieutstyr.

LMK-forsikringen gjelder også i Storbritannia.

I sommer opplevde vi i LMK en rekke henvendelser fra medlemmer som hadde lest på Facebook at LMK-forsikringen ikke gjelder i Storbritannia. Dette medfører ikke riktighet, og dessverre ble mange eiere av engelske veterankjøretøy bekymret da de hadde tenkt å besøke hjemlandet i sommer. Selv om Storbritannia gjennomførte «Brexit» for noen år siden har IF valgt å likestille forsikringstjenestene med øvrige EU-land.

Miljø-soner.

Miljø-soner er noe som stadig kommer nærmere oss. Selv om vi ikke har hørt at dette har fått alvorlige konsekvenser for utlendinger på ferie med veterankjøretøy, er nok dette nært forestående. Særlig vanskelig kan dette bli i gråsonene med de nyeste veteranene. 29 eller 30 år?, kan nok være vanskelig å avgjøre for en lite kjøretøyinteressert trafikkbetjent. Derimot opplevde artikkelforfatteren en gang en høflig lapp under viskeren i Stuttgart på en 1995-modell om at denne bilen ikke hadde adgang til indre sentrum. Hva konsekvensene og prislappen hadde vært dersom man ikke hadde møtt på en «høflig utgave», vites ikke. Resultatet er derfor minst mulig gateparkering i storbyene og heller en trygg hotellgarasje eller et stort parkeringshus. Trolig ville et FIVA-pass på kjøretøyet ha forenklet da dette høster stadig større anerkjennelse for bruk av veterankjøretøy i miljø-soner.

I f. eks. Tyskland er alle veterankjøretøy i original stand kontrollert og klassifisert som historiske. Dette gjør seg synlig med bokstaven H helt til høyre på kjennemerket. Dette blir tilsvarende som vår egen kategori som bevaringsverdig, men hvor dette enkelt identifiseres uten oppslag i Motorvognregisteret. Alle historiske kjøretøy kan derfor kjøre fritt i miljø-sonene, mens eldre brukskjøretøy ikke opplever de samme fordelene. Denne utviklingen er nok en forsmak på fremtiden også i Norge, og dette er en del av bakteppet for at



Denne bilen har et kjennemerke med H som siste bokstav - det forteller omverden at den er historisk, og at eieren har en plan.

LMK anbefaler alle veterankjøretøy registrert som bevaringsverdig.

Valg av drivstoff.

Tilgjengeligheten av egnet drivstoff for veterankjøretøy varierer fra land til land. I Norge blir tilgangen på etanolfri bensin med 98-oktan stadig bedre. Derimot synes dette nærmest umulig å oppdrive i Sverige. Ordtalet «i nøden spiser fanden fluer» må nok gjelde også her, og kortere bruk av E10-bensin går bra dersom man sørger for å få det ut av systemet når man er hjemme igjen. Nedover i Europa synes tilgangen på både 98-, 100- og 102-oktan å være god, men pumpene er merket etter EU-standarden med E5. Dette tilsier at inntil 5% av etanol kan blandes inn. Hva som er den faktiske situasjonen kan ikke de ansatte på stasjonene svare på, og i Norge har drivstoffnæringen valgt å ikke tilsette etanol i 98-oktanen til tross for merking med E5. Vi får håpe at dette er tilfellet også her, men uansett langt bedre enn den 95-oktanen med E10 vi har kjempet mot hjemme i Norge.

Tyveri av veterankjøretøy. Korrekt oppbevaring av vognkort.

Det er en stigende tendens av tyverier av veterankjøretøy i Europa. Hamburg-området toppe statistikken av tyverier i Vest-Europa. Økte priser gjør at stadig flere kriminelle ser et marked. Siden systemene for registrering på tvers av landegrenser i liten grad samhandler, kan godt et stjålet norsk kjøretøy kunne registreres et annet sted i Europa uten problemer. Mange tenker heller ikke over at dersom begge deler av vognkortet befinner seg i kjøretøyet, er dette alt som behøves for en eksport av kjøretøyet og innregistrering i et annet land. Den som besitter vognkortene og kjøretøyet, blir nærmest for eier å regne i mange land.

Også her vil FIVA-passet kunne spille en preventiv rolle. I FIVAs systemer vil aldri to kjøretøy med lik identitet kunne få utstedt et FIVA-pass. Med 85 medlemsland over hele verden vil dette kunne stenge mange dører og lett avsløre identitet og opprinnelse på et kjøretøy.

Avslutningsvis.....

Det er sikkert mange andre forhold som sikkert også kunne vært nevnt, men dette var de mest fremtredende fra vår hverdag. Kjør forsiktig. Sesonger holder i gang et par måneder til.



Hjemmebane. På bilferie i Tyskland med historisk kjøretøy



Tekst og foto: Carl Harbitz-Rasmussen

I forrige nummer skrev jeg om møtene i Los Angeles i juni, der FIVA og Friends of FIVA USA samlet sentrale personer fra det amerikanske miljøet for historiske kjøretøy. Jeg skrev også om utfordringen med å få USA sterkere inn i FIVA-fellesskapet, og om betydningen av at amerikanerne og vi europeere lærer av hverandre.

Denne gangen vil jeg heller fortelle litt mer om mannen Jay Leno - og om noen av de inntrykkene jeg sitter igjen med etter noen dager i hans selskap.

Jeg hadde faktisk tidligere blitt invitert til å møte Leno gjennom felles nære venner, men det hadde aldri passet. Derfor var det ekstra hyggelig at det denne gangen lot seg gjøre. Sammen med FIVAs president Alberto Scuro, FIVAs kommunikasjonsansvarlige Ramin Salehkhoo, Donald Osborne og to andre fra Friends of FIVA USA fikk jeg tilbringe noen dager sammen med ham - blant annet en hel dag i den berømte garasjen hans i Burbank.

Jeg er svært glad for at LMK og undertegnede ble invitert til delta på denne reisen hvis hensikt var å komme tettere på de amerikanske miljøene. Mange av de vi møtte var nye fjes og bekjentskaper, mens andre hadde jeg truffet tidligere. Det er noe fascinerende med dette miljøet: Det går sjelden lang tid i en samtale før man oppdager felles tangeringspunkter gjennom mennesker man kjenner, steder man har besøkt eller arrangementer og prosjekter man har vært involvert i. Verden er stor, men miljøet rundt historiske kjøretøy er overraskende lite. Amerikanere flest er dessuten svært åpne, og gode til å by på seg selv.

FRA MASSACHUSETTS TIL HOLLYWOOD

De fleste kjenner Jay Leno som komiker og mangeårig programleder for *The Tonight Show* som han tok over etter Johnny Carson, og ledet i 22 år. Langt færre vet at Leno har hatt en lidenskap for mekanikk og historiske kjøretøy lenger enn han har hatt en karriere i underholdningsbransjen.

Leno vokste opp i Andover i Massachusetts, ikke langt fra Boston, og interessen for mekanikk startet tidlig. Han er i stor grad selvlært og har gjennom hele livet hatt gleden av å forstå hvordan ting fungerer - og av å få dem til å fungere igjen.

Da karrieren senere førte ham til Hollywood og han ble en av USAs mest kjente TV-personligheter, forsvant ikke denne interessen. Tvert imot. Han brukte suksessen til å dyrke den videre.

Garasjen hans er i dag nærmest legendarisk. Samlingen spenner over mer enn hundre år med kjøretøyhistorie, fra svært tidlige kjøretøy og dampdrevne biler til klassiske amerikanske biler, europeiske sportsbiler og sist men ikke minst motorsykler.

Men det er ikke størrelsen på samlingen som er det mest interessante - det er holdningen til kjøretøyene.

For Leno er de ikke bare objekter som skal eies og bevares. De skal forstås, repareres, kjøres og oppleves. Dette er nok den mest «brukte» samlingen i verden. Han er opptatt av historien, teknologien, menneskene og håndverket bak dem. Og kanskje aller mest er han opptatt av gleden de kan gi.

«IKKE STIKK!»

Et par episoder av *Jay Leno's Garage* ble faktisk spilt inn mens vi var på besøk. Hver gang opptakene startet, kom det formaninger om at vi for all del ikke måtte stikke. Vi måtte bli værende.

Det var en ganske fornøylig beskjed, men også litt typisk for Leno. Han er en svært gjestfri mann, og det virker som om han oppriktig ønsker å dele det han har bygget opp.

Og det er mye å dele. Pek på et kjøretøy, og han er som et vandrende leksikon. Han gleder seg over å fortelle om samlingen sin.

For Leno handler historiske kjøretøy først og fremst om gleden ved bruk. Han er ikke særlig interessert i biler som bare står og samler støv. De skal ut på veien. De skal starte, kjøres og oppleves. Og han ønsker at flere skal få oppleve den samme gleden - ikke minst unge mennesker.

Det er lett å forstå hvorfor. Leno har selv ikke barn, men han har på ingen måte glemt sin egen ungdom. Den nysgjerrigheten han hadde som gutt, er fortsatt tydelig. Han kan snakke om en motor, en konstruksjon eller en gammel bil med en entusiasme som minner om et barn som nettopp har oppdaget hvordan noe fungerer.

Det fikk jeg oppleve på en helt personlig måte.

Da det under oppholdet kom frem at min sønn er opptatt av historiske kjøretøy, tok Leno ganske enkelt frem telefonen og ringte ham på FaceTime.

Plutselig satt en norsk ungdom og snakket med Jay Leno - direkte fra garasjen hans, omgitt av noen av verdens mest spektakulære historiske kjøretøy.



**MEYERS
MANX DUNE
BUGGY**



**1928 MINERVA AF SPORT
SEDAN**



**1963 OG 1971 PORSCHE,
1957 VW OG 1924 BENTLEY
HOT ROD**

Bredde i samlingen. Fra v.: Meyers Manx Dune Buggy, Leno med sin 1928 Minerva AF Sport Sedan, og et utvalg Porsche, 1957 VW og en Bentley Hot Rod

Det er et øyeblikk som gjør et uutslettelig inntrykk på en ungdom i Norge. Men jeg må innrømme at det også gjorde inntrykk på far også.

Det var en liten handling fra Lenos side, men den sier mye om mannen. Han kunne ha nøyd seg med å si at det var hyggelig å høre. I stedet tok han seg tid til å ringe. Det er slike øyeblikk man husker.

MER ENN EN SAMLER

Det er også dette som gjør Leno interessant i FIVA-sammenheng. Han er ikke bare en person med en imponerende samling. Han er en formidler og ambassadør for hele interessen for historiske kjøretøy.

Gjennom TV-serien *Jay Leno's Garage* har millioner fått innsikt i en annen side ved Leno, der han viser hvordan de restaurerer, konstruerer og bruker historiske kjøretøy. Han viser ikke bare frem bilene, men historiene og menneskene bak dem.

Under en mottakelse arrangert av FIVA ble Leno også innlemmet i FIVA Hall of Fame. Det var en naturlig anerkjennelse av den betydningen han har hatt for å løfte kjøretøyhistorien ut til et langt bredere publikum.

Det var ikke bare kjøretøyene og formidlingen som gjorde inntrykk på meg. Det var også hans holdning til selve bevegelsen.

Leno er svært opptatt av at vi som arbeider for historiske kjøretøy, må stå sammen. Han trakk paralleller til andre amerikanske interesseorganisasjoner som har oppnådd betydelig gjennomslag fordi de har klart å samle kreftene, være aktive og trekke i samme retning.

Han mente at dette er noe det amerikanske miljøet fortsatt har mye å hente på.

Det er et interessant poeng, fordi USA på mange måter har verdens største og mest profesjonelle miljø for historiske

kjøretøy. Samtidig er det også et enormt fragmentert miljø med et stort antall klubber, museer, samlere og organisasjoner.

FRIHET- OG FELLESSKAP

Noe av forklaringen finner vi i den amerikanske kulturen.

Den klassisk liberale tankegangen står sterkt, og individets frihet og selvbestemmelse er fundamentale verdier. Det ligger dypt i amerikansk kultur at den enkelte skal ha kontroll over egne valg og sitt eget liv. Skepsisen mot å overlate for mye makt til store institusjoner eller interesseorganisasjoner er derfor betydelig, og en utfordring i et land som også innfører miljøstyrte begrensninger.

Det er samtidig en styrke. Den amerikanske tradisjonen har skapt et enormt rom for privat initiativ, entreprenørskap og mangfold.

Men den samme individualismen kan gjøre det vanskeligere å opptre samlet når interessene faktisk er felles.

På dette området kan det nok være enklere å samle et miljø i Norge. Ikke fordi nordmenn er mindre opptatt av individuell frihet, men fordi vi har en sterk tradisjon for foreningsliv, frivillighet og samarbeid. Vi har gjennom generasjoner lært at man kan ivareta egne interesser gjennom fellesskapet.

I USA kan spørsmålet lettere bli: *Hvorfor skal jeg la en organisasjon snakke på mine vegne når jeg selv kan gjøre det?*

Begge modellene har sine styrker. Kanskje handler det derfor ikke om at USA skal organisere seg som Europa. Det handler om å finne en modell hvor man kan beholde friheten og selvstendigheten, men samtidig se verdien av å opptre sammen når det virkelig gjelder.

Det var nettopp dette jeg opplevde at Leno var opptatt av.

Han var ikke opptatt av hvem som skulle få æren. Han var opptatt av at man skulle lykkes. Og nettopp her mener Jay Leno



**1966 FORD
MK I LOTUS
CORTINA**



**1919 OWEN MAGNETIC
OPPRINNELIG EN BERGENSBIL**



**1903
PACKARD**



at vår bevegelse har mye å hente: Skal man i større grad lykkes med viktige endringer, må man være villig til å stå sammen.

Et godt eksempel er det som i California, litt urettmessig etter Leno's egen mening, har fått navnet «Leno's Law».

Det dreier seg om Senates lovforslag nummer 1392, et lovforslag i California som tar sikte på å etablere en rullerende 35-årsgrense for samlerkjøretøy, slik at kjøretøy som er definert som samleobjekter kan unntas fra nye utslippskrav som ellers kan føre til begrensninger eller i verste fall kjøreforbud. Forslaget gjelder altså ikke automatisk alle kjøretøy som er eldre enn 35 år. Det stilles krav til at kjøretøyet faktisk har status som samlerkjøretøy, blant annet gjennom egen veteranforsikring, og ordningen vil også ha begrensninger på bruken og kjørelengden.

Det er etter mitt syn et interessant eksempel på en edruelig og ansvarlig tilnærming - ikke ulikt vår egen ordning for bevaringsverdige kjøretøy. Man ber ikke om at historiske kjøretøy skal få et ubegrenset frikort fra samfunnets krav. Man argumenterer for en avgrenset ordning for kjøretøy som faktisk bevares som samlerobjekter, samtidig som man aksepterer begrensninger i bruken.

Det viser også noe viktig om hvordan en bevegelse kan oppnå resultater: Man trenger ikke nødvendigvis kreve alt for å få gjennomslag for det som faktisk er viktig.

Forslaget tok ytterligere et steg mot en mulig lovendring nå i august. Det er derfor et interessant eksempel å følge - også for oss som arbeider med historiske kjøretøy i Norge.

Men Leno selv er rask til å avvise at dette egentlig er «hans» lov.

Han mener navnet «Leno's Law» er misvisende. Han har riktignok vært aktiv og brukt sin posisjon til å støtte saken, men han understreker at han bare er én av mange som har arbeidet for den. Han er langt mer opptatt av resultatet enn av at hans eget navn forbindes med det.

Det er en ganske karakteristisk holdning.

EN INTERNASJONAL BEVEGELSE

Leno var også tydelig på at det amerikanske miljøet har noe å lære av andre land. Ikke minst når det gjelder erfaringsutveksling.

USA har enorme ressurser, kompetanse og erfaring. Men man har kanskje ikke alltid vært like flinke til å se utover egne grenser

og hente erfaringer fra hvordan andre land arbeider med historiske kjøretøy, kulturarvpolitikk og myndighetskontakt.

Her mener jeg FIVA kan ha en viktig rolle, om tilnærmingen gjøres rett. Det er ofte vanskelig for oss i å innse kulturforskjellene mellom Europa og USA, og da kan man lett trå feil.

Ingen nasjon har alle svarene. Utfordringene vi møter, er ofte de samme: Hvordan får vi yngre mennesker interessert? Hvordan tar vi vare på kunnskapen og håndverket? Hvordan sikrer vi at historiske kjøretøy fortsatt kan brukes? Og hvordan får vi myndighetene til å forstå at dette faktisk er kulturarv?

FIVA kan være møteplassen der slike erfaringer deles.

IMMATERIELL KULTURARV

På dette feltet har mye å lære av USA. I Norge er bevaring av kunnskaper blitt et aktuelt tema. Samtidig taper vi viktig kunnskap daglig. Det er mye famling om hvordan vi skal stoppe tapet, og ting tar unødvendig lang tid.

I USA har man tatt grep og innlemmet restaurering og gamle teknikker i videregående og høyere utdanning. I stedet for å finne opp hjulpet på nytt, bør vi kanskje inngå samarbeid med en læreinstitusjon i USA. Det er trolig lettere å få fart på vernefag her hjemme om interessen skapes i USA.

Og kanskje er dette noe av det mest verdifulle ved å være en del av en internasjonal organisasjon. Man oppdager hvor mye man har til felles, og man trekker på hverandres erfaringer.

For min egen del ble reisen til Los Angeles en påminnelse om nettopp dette. Jeg er glad for at LMK og undertegnede fikk være til stede, og jeg er glad vi tilhører dette fellesskapet.

Det er kanskje ikke så rart.

Vi er mange steder i verden som er opptatt av det samme.

Vi ønsker å ta vare på kjøretøyene, historien og håndverket.

Men kanskje like viktigere: Vi ønsker å ta vare på gleden.

Det var den gleden Jay Leno minnet meg om.

Og det var kanskje det viktigste jeg tok med meg hjem fra Los Angeles denne gangen. Oppholdet bød forøvrig på en del andre spennende møter og opplevelser. Disse får vente til senere utgaver.



BROUGH SUPERIOR



Er du klar for en ny sesong?

Med en god forsikring, ligger alt til rette for mil etter mil med gode opplevelser i sommer.

En god forsikring og en trygg bil er en god start! Etter en lang vinter, er det smart å sjekke at alt er i orden før første kjøretur.

En annen ting det er lurt å sjekke, er forsikringen din. Vi har skreddersydd en forsikring for LMK-medlemmer. Den gjelder i hele Europa, ved kjøring, transport, verkstedopphold og

lagring – og du får selvfølgelig veihjelp på stedet og hjemtransport.

Har du hatt veteranbilen avregistrert i vinter? Før du kan ta den i bruk må du huske å aktivere forsikringen slik at du kjører lovlig.

Vil du vite mer? Ring oss på 21 49 50 37 eller les mer på if.no/lmk.

I samarbeid med



LMK ØNSKER VELKOMMEN TIL VÅRT NYESTE STYREMEDLEM - KJELL ARNE NYSVEEN

LMK har fått et nytt styremedlem med solid organisasjonserfaring, lang fartstid fra norsk bilsport og et sterkt og ekte engasjement for motorhistorien. Vi ønsker Kjell Arne Nysveen hjertelig velkommen inn i LMK-styret.

Kjell Arne har gjennom hele livet hatt bilen som en viktig interesse, selv om yrkeslivet har vært viet til økonomi og ledelse. Interessen har imidlertid ikke bare vært en hobby på sidelinjen – den har også ført ham inn i sentrale verv og oppgaver i norsk bilsport og motororganisasjonsliv.



I garasjen har han to biler som forteller litt om forholdet til bilhistorien. Den ene er en Opel Rekord C fra 1971, som hans far kjøpte ny. Da faren gikk bort, overtok Kjell Arne bilen, som fortsatt er helt original. Den andre er en Volvo 940 GL fra 1991 – faktisk den første Volvo 940 som ble solgt i Hedmark, registrert allerede i september 1990.

Motorsport står også Kjell Arnes hjerte nær. Han har hatt funksjonærlisens i Norges Bilsportforbund (NBF) i mer enn 40 år, og har gjennom denne perioden hatt en rekke sentrale oppgaver. Han var

styremedlem i NBF på 2000-tallet og hadde tidligere også rollen som seksjonsleder. For noen år siden ble han igjen valgt inn i NBF-styret, og på det siste årsmøtet ble han valgt til visepresident.

Også i Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) har Kjell Arne vært aktiv i mer enn 30 år. Han har blant annet vært medlem av hovedstyret, og er i dag leder av KNAs Sportsutvalg og medlem av Bilpolitisk utvalg.

Den historiske kjøretøyinteressen er samtidig godt forankret i klubbmiljøet. Kjell Arne er

medlem av og sitter i styret i Bergen Veteranvogn Klubb, og er også engasjert i Opelregisteret avdeling Hordaland.

Vi i LMK ønsker Kjell Arnes brede kompetanse og lange organisasjonserfaring hjertelig velkommen. Hans sterke engasjement for bil, motorsport, organisasjonsarbeid og motorhistorisk kulturarv er et viktig tilskudd til LMK, og vi er svært glade for å få ham med på laget. Vi ser frem til et godt samarbeid og til å dra nytte av hans erfaring i arbeidet for norsk motorhistorisk kulturarv.

HVEM ER HVEM I LMK



Stein Christian Husby
generalsekretær
stein.christian@lmk.no



Kristin Riso
kontorleder - sekretær
kristin@lmk.no



Carl A. Harbitz-Rasmussen
styreleder LMK
pilotcarl@gmail.com



Jarle Rønjom
nestleder LMK
jarle.ronjom@hotmail.no



Lars Erlend Kielland
styremedlem LMK
lekerom@gmail.com



Lidvard Lundanes
styremedlem LMK
lidvard.lundanes@gmail.com



Kjell Arne Nysveen
styremedlem LMK
kany@online.no

KOMMENDE EVENTER

[TRYKK HER FOR
FLERE EVENTER](#)

29. august, Wings & Wheels, [info](#)
Norheimsund, Kvam Veteranvogn Klubb

29. august, Delemarked på Kapp 10-16
Arr.: Toten Gammelbilkubb

5. sept., Hamar Motorshow, KNA
Hedmark 100 år, Hamar flyplass, [info her](#)

11.-13. sept., Oldtimer Bohemia Rally
Mladá Boleslav, Tsjekkia, [info her](#)

12.-13. sept. International Autojumble
National MotorMuseum, Beaulieu, [info her](#)

18.-20. sept. Goodwood Revival, Sussex,
England [info her](#)

18.-20. sept., FIVA Historisk Kjøretøy
konferanse, Norsk vegmuseum, [billetter](#)

24.-27. september, Techno Classica Salon,
Dortmund, <https://technoclassica.de/de>

25.-27. sept. Oldtimer Classic
Autosport Seefeld, Østerrike, [info her](#)

20.-23. oktober, Auto e Moto d'Epoca
bilutstilling, Padova, Italia, [info her](#)

**UNIKT VEIHJELP-
NUMMER FOR
MEDLEMMER MED
LMK-FORSIKRING
21 49 19 83**



PROGRAMLEDER STEVE BERRY -
KJENT FRA FLERE SESONGER PÅ BBC
TOP GEAR OG DISCOVERY CHANNEL.
FORTSATT LEDIGE PLASSER

18.-20.
SEPTEMBER
2026

HISTORISK KJØRETØYKONFERANSE 2026

På Norsk vegmuseum, Lillehammer

Bli med på den ledende konferansen for kjøretøyhistorie, når den for første gang arrangeres i Norge. Møt historikere, forskere, kuratorer, forfattere og likesinnede entusiaster gjennom to dager fylt med foredrag og debatt.

Fra New York kommer samler og kanskje USAs fremste ressurs på tidlig bilsport, Howard Kroplick. Han tar for seg Vanderbilt Cup Races fra 1904-1910

Scan QR koden for billetter, eller sjekk mer her:

[FIVA.ORG](https://fiva.org) eller **[LMK.NO](https://lmk.no)**

