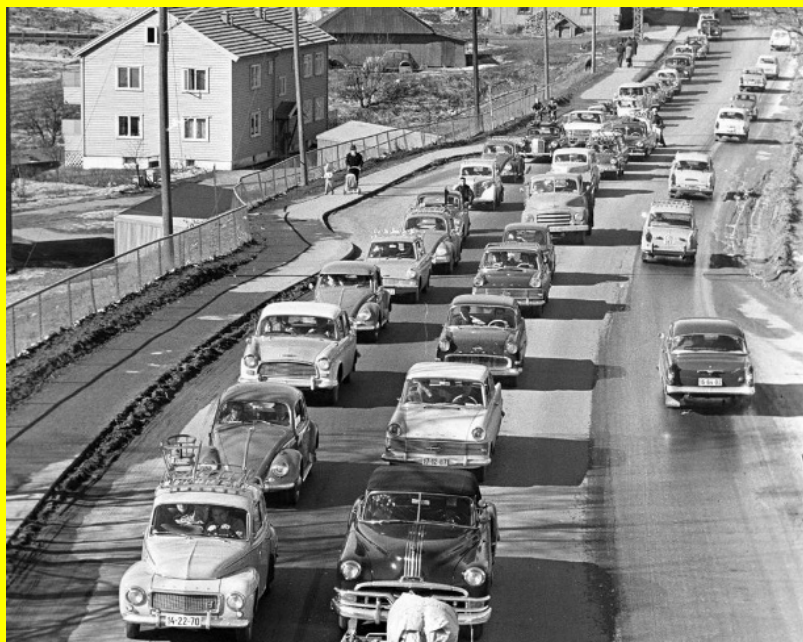
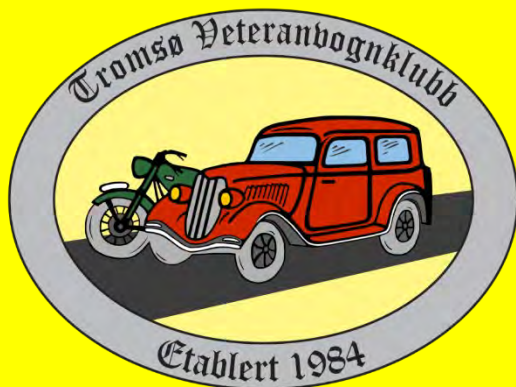


Gammel Aargang



Nr. 2 – 2019 – 8. årgang

Ti kjaspe

Av Lasse Nordvik, foto: Wikimedia

Noen telefonsamtaler er det noe med. Det er ikke hver dag man har gleden av å ha en ekte norsk kulturskatt i den andre enden av tråden. Det fløy noen sommerfugler rundt i magen idet jeg satt der og skulle intervjuje illustratør, komiker og musiker Eldar Vågan for 10 Kjaspe.



1: Hvilken bil / mc lærte du å kjøre i / på?

Det var i en 1962 Opel Rekord.

2: Hva var din første bil / mc?

Den samme Opel Rekorden. Jeg kjøpte den da jeg var 15 år.

3: Når og hvordan ble din interesse for veterankjøretøy vekket?

Det handlet om ren nødvendighet. Det var skral kollektivtransport på bygda, så man måtte ha bil.

4: Hva liker du å høre på når du legger ut på tur?

Lydbøker. Det er godt å hvile ørene etter en spillejobb.

5: Er det en veistrekning du er spesielt glad i å kjøre?

Ringebu fjellet.

6: Hva slags veterankjøretøy har du?

Mange! Amerikanske, tyske og svenske.

7: Hva kjører du til daglig?

En Mercedes 300td fra 1990.

8: Hva slags andre interesser har du utenom veterankjøretøy?

Musikk, tegning og motorsykkel. Jeg kjører både cross og Harley.

9: Om du skulle gi et råd til noen som vurderer å kjøpe en veteran, hva ville det være?

Det må ikke være for mye rust.

10: Tenk deg at du kunne kjøre en hvilken som helst veteran hvorsomhelst i verden og med hvem som helst som passasjer. Hva, hvor og med hvem utgjør din drømmetur?

I baksetet på en Rolls med sin flytende luksus hvor som helst, om så på en grusvei i skauen, gjerne i selskap med min gode venn Bjørn «Ausjen» Johannessen.

Den uendelig trivelige herr Vågan ba oss for øvrig å hilse til alle venner og kjente i Tromsø.

Redaktørens hjørne



Her går det for seg, uten bidrag fra meg: Vi har nådd april. Det går seg til, helt klart.

Noen i miljøet er opptatte av, som betalte veteranvognpolitikere, at man må legge støtet inn på at smykkene våre også i framtida må være velkomne på offentlige veger. Jeg forstår det slik at nå er det like før sånt ikke lengre vil være tillatt.

Hø? Mener noen i fullt alvor at jeg med min RR Silver Shadow II 1977 må belage meg på at det offentlige vegnettet i Kongeriket ikke vil være lovlig for meg og min Silver lengre? For noe latterlig, morsomt tøys.

Veteranvognpolitikerne burde heller være opptatte av hvordan vi sammen kan bidra til at ulykker; for eksempel den, sensommers 2018 med fem drepte, kan unngås for framtiden. Det hadde vært noe det.

LMK har lagt en politisk strategi for fremtiden. Jeg er ikke kjent med at dette er med i strategien. Det burde vært der.

Folk har fikse ideer, og det er lov. Rare ting dukker som kjent alltid opp. Og det overrasker ikke meg.

Steinar Ivan Narve Lakså

Gammel Aargang

er Tromsø Veteranovgnklubbs medlemsmagasin. Det kommer ut seks ganger i året; i februar, april, juni, august, oktober og desember.

Redaksjon

Lasse Nordvik 91539523 / nordvik71@yahoo.com

Steinar Ivan Narve Lakså (ansvarlig redaktør) 99445974 / mririda@yahoo.no



Annonspriser

Hel side (A5), fire numre: 3.000
Halv side (A6), fire numre: 1.500
Kvart side (A7), fire numre: 750
Medlemmer annonserer gratis

Skrift

Arial og Old English

Papir

Scandia 115g / 150g

Design og sats

Steinar Ivan Narve Lakså

Trykk

UNN HF Tromsø, Hustrykkeriet

Opplag

120

Distribusjon

Magasinet er lagt ut ved Circle K Nansenplass, på Beststasjonen på Kvaløysletta og ved kafe Solsiden på Pyramiden. Det ligger bak disk, du må spørre for å få. Du kan også motta det i post, det koster kr 25 pr nummer. Bruk konto nr 0530.44.34262. Merk innbetalingen med «Gammel Aargang». Du finner det også i PDF på www.tvk1984.no. Magasinet er i tillegg til utdeling i medlemsmøtene i aktuelle måneder.

Signerte artikler står for den enkelte forfatters regning og gjenspeiler ikke nødvendigvis klubbens overordnede målsetting og politikk

Redaksjonen ble avsluttet 220319

Årets tredje nummer kommer ut 050619

Forside

Påskekø mot Oslo, april 1959. © Jan A. Martinsen 3

Innhold

Ti kjøppe	s 2
Redaktørens hjørne	s 3
Konkurransen	s 4
Bremsekontroll	s 4
Lederens hjørne	s 5
Turid på tur	s 5
Veteranstatistikk	s 6
Kokk og volvogutt	s 8
Års- og møljemøtetid	s 10
Narvikmuseum	s 10
Motorkonvoien 2019	s 12
Matrikkelnytt	s 13
Nye veteraner	s 14
Lexus	s 15
LMK mot WaterCircles	s 16
Roundabouts	s 17
Bjerkvikmøtet	s 19

Konkurransen

Av Lasse Nordvik, Terje Alfheim foto

Så var det tid for å mosjonere de små grå igjen.

I forrige nummer hadde Jim Johansen vært så grei at han sendte oss et bilde av en særdeles lekker bil som ingen evnet å identifisere. Det var en Graham fra 1933, og den var visstnok ikke produsert i mer enn 6000 eksemplarer.

Til dette nummeret har vi fått et bilde fra Terje Alfheim og vi håper inderlig at noen kan si hvilket merke det er. Om vi klarer å sette dere fast tre ganger på rad kommer vi til å bli høye på pæra. Noen vil hevde at det er et usympatisk trekk, men skjer det, så skjer det. Av seg selv. Ikke sant?



Redaksjonskomiteens medlemmer har ikke anledning til å delta, men ellers er det fritt fram, også for ikke-medlemmer.

Vinner og riktig svar kommer i neste nummer. Send svar til:

nordvik71@yahoo.com

Bremsekontroll

Tromsø Veteranvognklubb har inngått avtale med Statens vegvesen om gratis bremsekontroll på vekta i Tromsdalen for veteranbiler tilhørende klubbens medlemmer. Kontrollen finner sted 220519. Start- og sluttid blir annonsert på www.tvk1984.no og via mail til alle klubbmedlemmer i god tid før ballet åpner.

Ledig garasje

Vi har en ledig garasje på Sør-Tromsøya. Den er på 184 kvm. Den har god takhøyde og port. Rimelig leie. Ta gjerne kontakt om dette kan være noe for deg.

Roger Fagerheim 91647340

Lederens hjørne

Tromsø Veteranvognklubb har



nettopp avviklet sitt årsmøte med meget god oppslutning fra medlemmene. Nå kan det tenkes at det å friste med

skreimølja fra yttersia var en medvirkende årsak til oppmøtet, men likevel – meget gledelig! Årsmøtet takket Bjørn Roald og Tore for deres innsats i styret og ønsket vår nye nestleder, Geir Hartvigsen, velkommen med en varm applaus.

For mange av oss er det enda litt tidlig å tenke på våren og vårslepp for våre veteraner, men jeg vet at noen av dere jevnlig er i garasjen for å skru litt, justere litt og klargjøre på ymse vis. Herlig.

Årets store happening blir Motorkonvoien 2019 som kommer til Tromsø lørdag 1. juni. På kvelden blir det treff hos Autovis og Amcar på Skattøra. På søndag morgen ruller konvoien videre mot Narvik, hvor det fra kl 15.00 er veteranvognutstilling. Jeg oppfordrer alle om å delta på en eller flere av etappene i konvoien. Jeg oppfordrer dere også til allerede nå å ta en titt på resten av aktivitetskalenderen for 2019. Vær med på aktivitetene!

Ragnar Kjeldsen

Turid på tur

Av Steinar Ivan Narve Lakså

Som kjent overtok Turid Stubø Johnsen stafettpinnen etter Torbjørn Naimak før året 2019 var nytt. Hun er altså ny regionvegsjef, Statens vegvesen i nord.

I magasinet julenummer satte vi fram et forslag, et tilbud, en invitasjon til henne: «Bli med på kjøretur fra Tromsøya til Vollan med retur når det våres. Med innlagt pitstopp på Vollan».

Uten å tygge på det takket Turid ja. Derfor trenger vi minst to av



medlemmenes vogner med sjåfør til turen, minst en mot Vollan, og minst en for returen.

Allerede nå vil vi sette pris på tilbakemelding dersom du kan og vil stille med bil og sjåfør. I tillegg til å få en hyggelig tur har vi her en gylden mulighet til å få våre vegers toppsjef i tale. Om likt og ulikt.

Turen blir en ettermiddag i perioden 020519-100519.

Veteranstatistikk

Av Lasse Nordvik

Frasen «vi gir oss ikke med den vannbaserte dekkbeisen» ble et slags munnhell for en del år siden da forbrukermagasinet på NRK i flere episoder kom tilbake til dette malingsproduktet som visstnok ikke tilfredstilte. Vi drister oss til å skape et lite munnhell vi også:

«Vi gir oss ikke med veterankjøretøystatistikken».

Denne gangen er det mopedene vi tar en titt på. Som jeg har nevnt ved flere tidligere anledninger er mitt kunnskapsnivå når det gjelder tohjulinger heller begrenset. Men når lot en god biljournalist manglende kunnskap stå i veien for å uttale seg høyt og bredt?

Skjønt helt blank er jeg ikke. Min kjære fetter Alf fikk en Zündapp moped i konfirmasjonsgave, og den fikk jeg lov å prøve. Alf satt bakpå og instruerte. I beskjedent tempo putret vi rundt huset deres. Jeg husker fortsatt at Alf roste meg for å være flink å bruke clutchen. Fine kompliment kan man leve lenge på.

Selv om min hovedinteresse var biler hadde jeg også mopeddrømmer i konfirmasjonsalderen. Jeg husker at jeg pleide å gå til MC-forhandleren i Hansjordnesbukta for å titte på Suzukimopeder.

Det ble aldri noen moped på meg. Pengene strakk aldri til, og egentlig var det helt greit. Mopeden ville jeg nok hatt glede av i et par år, men så ville jeg være gammel nok til å ta førerkort for bil, og da ville nok interessen for tohjulingene svunnet hen raskt.

Blant de guttene på min alder som hadde moped var det svært mange som hadde valgt Yamaha DT50. Gjerne med «modifisert» eksospotte slik at den hørtes litt mer maskulin ut. DT50 hadde utpreget offroad stil og det var derfor et stykke opp til setet.



En av guttene i nabolaget som hadde en slik en var det man på høflig vis kan kalle «vertikalt beskjeden». Det var unektelig et kostelig skue å se han forsøke å komme seg opp på mopeden sin. Det var omtrent som å se en chihuahua prøve å ha samkvem med en grand danois.

Jeg tror jeg må spandere en mopedanedkote til: En gang på slutten av åttitallet stod jeg i Skolegata like nedenfor Gyldenborg skole og snakket med en venn, da vi i det fjerne mot sør

hørte en lyd som best kan beskrives som om en sverm humler forsøkte å synge Judas Priest.

Den høyfrekvente, smertefulle lyden kom fra en moped av den typen som også kunne få framdrift fra pedaler som en trøsykkel. Ekvipasjen var på vei opp Kirkegårdsvegen, og den tapre mopedisten, en spinkel tenåringsgutt, trådde på alt han klarte mens motoren hev etter pusten på maks turtall. Likevel var det så vidt man kunne se bevegelse. Jeg skulle gjerne visst hva det ble av den gutten. Ble han møkka lei alt som heter MC eller byttet han etterhvert til noe mer motorsterkt? Eller kanskje fikk han stålcondis av å trampe opp bakkene på den gamle knallerten og er i dag maratonløper? Hvem vet.

Her kommer en oversikt over veteranmopeder pr 311217, kilde Norsk motorveteran pluss oktober 2018 (tallene har de innhentet fra Opplysningsrådet for Veitrafikken):

Merke	Antall
Tempo	16.788
Suzuki	6.931
Honda	4.948
Yamaha	2.720
Puch	1.877
Vespa	901
Zündapp	443
Crescent	390
Piaggio	317

Monark	277
Gilera	277
Piaggio Vespa	277
Olympic	207
Westby	169
Tambar	157
Ukjent	137
Hercules	125
Raufossmopeden	112
KTM	91
Kreidler	90
N.M.V.	79
Fantic	79
Mammut	60
NSU	43
Tomos	41
Garelli	36
Jawa	34
BMW	25
Motobecane	25
SIS	19
Standard	16
Kawasaki	16
Husqvarna	16
Victoria	16
Ino	9
Lambretta	9
Sachs	9
Simson	8
DKW	6
Peugeot	5
Motron	4
Ducati	4
Velocette	3
Tempo (bil)	2
Gresvig	2
Solex	2
Willerby	2
BMW	1
Gas Gas	1
Heinkel	1
Tysse	1
Totalsum	37.880

Kokk og volvogutt

Av Said Nordin (tekst og fotos)



En stolt og ung Said i full mundur. Elevfoto på Kokk- og stuertskolen i Tromsø 1991 / 1992. Foto: Stokkmo foto AS

Jeg har min oppvekst i Sverige, litt sør for Stockholm, i Tumba. Min far drev der med kjøp, oppretting og salg av biler, primært VW bobler. Min mor kjøpte sin første

HD Sporster fra USA på slutten av 60-tallet. Den ble flere ganger bygget om av min onkel Anders Nordin. Anders var utdannet rørlegger og drev med store bilprosjekter og bygging av motorsykler. Alle hans prosjekter er utstilte og svært godt premierte.

I 1981 flyttet min familie til Tromsø, vi bosatte oss på Karlsøya. Der ble det lite bil og motorsykler. Idrett og skole preget mine neste år.

Utdanning

I 1991 startet jeg min utdanning som kokk på Tromsø kokk- og stuertskole. Læretiden hadde jeg på Skarven.

Etter flere år som stuert på fangst- og fiskebåter bygget jeg på min utdanning som yrkeslærer på

Høgskolen i Akershus. Jeg har etter det jobbet flere år i Nordstjøen og som yrkeslærer på land. Jeg er dessuten leder av Norske kokkers landsforening i Troms. Jeg er også den som startet matfestivalen SMAK i byen. Jeg har uten tvil et stort kokkehjerte for bransjen.

Jakt og fiske

Etter å ha fått med meg seks sesonger på Ishavet med sel og kvalfangst som stuert, var ikke interessen for jakt og fiske noe mindre enn før. Jakt og jaktprøver med stående fuglehunder, elgjakt samt ulike typer fiske har preget mye av min fritid. Jeg har funnet tid til å bidra med opplæring innenfor jakt og fiske for ungdom i regi av Tromsø jeger- og fiskeforening. Rifle- og hableskyting har vært viktig for meg i lang tid bakover.



Mine Volvo veteranbiler

I 1994 kjøpte jeg min første Volvo, en Amazon 121 1967-modell. Bilen har jeg fortsatt, men den er bygget om og er ikke i sin originale

utførelse nå. Jeg er usikker på planene mine for bilen. Den er et meget godt utgangspunkt om man vil sette den tilbake til original utførelse og farge. Bilen ble kjøpt i Harstad.

I 2014 kjøpte jeg min andre Volvo,



en 1800E 1971-modell. Jeg hadde lenge sett etter en slik bil.

Prisen stiger på disse bilene for hvert år som går. Fra et dødsbo i Mosjøen kjøpte jeg bilen, med lite historikk. Bilen var importert fra USA og var førstegangsregistrert i september 1995 i Norge. Mye småfeil preget bilen, både når det gjaldt det elektriske, motor og innsprøyting. Det var også all grunn til å være usikker på hvor bra karosseriet var. Jeg fikk bygget ny motor i Sverige.

Det viste seg at bilen var jukset sammen i USA, før den var importert til Norge. Bilen er i dag et

smykke med god dokumentasjon. Disse bilene er ikoniske, med svensk opphav og italienske linjer.

I desember 2018 kjøpte jeg meg min siste Volvo, en Amazon 220 Herregårdsvogn fra 1963/64 med den gamle ikoniske grillen i front.

Det sies at den har vært i militær tjeneste fram til 1988, med 2 eiere etter det. Bilen blir i skrivende stund klargjort for sommeren 2019. Historikk på bilen håper jeg å finne tak i. Det sies at det skal være

under ti slike biler registrert i Norge.

Bilen ble kjøpt for å ha en praktisk



turbil til hund og jakt. Jeg har ikke

noe problem med å innrømme at det er artig at bilen skiller seg ut i mengden.

Tanker om framtiden

Etter en lengre periode med alvorlig sykdom ser jeg at mitt

aktivitetsnivå må begrenses litt. Jeg håper å kunne reindyrke noen færre av mine hobbyer framover. Kokkefaget, jakt og bilinteressen kommer til å bli prioritert.

Mitt neste prosjekt er å bygge en ny garasje for å kunne vedlike mine svenske skatter. Bilene er nå spredt rundt om i byen grunnet dårlig lagringsplass hjemme.

Jeg er fornøyd medlem i Tromsø Veteranvognklubb. Her møter jeg kong Salomo og Jørgen Hattemaker under samme tak. Og uansett hva framtiden bringer, vi må ta vare på kulturarven vår, både den på to og den på fire hjul.

Års- og møljemøtetid

Årsmøtet i klubben ble avviklet i Ramfjorden 130319. Noen få endringer i styresammensetningen ble vedtatt. Styret består nå av:

Leder: Ragnar Kjeldsen, nestleder, Geir Hartvigsen, kasserer/sekretær Rolf Richardsen, styremedlemmer Birger Johansen, Terje Alfheim og Per-Wiggo Jørgensen. Arild Sandnes fortsetter som klubbens revisor.

I tillegg til godkjenning av årsberetning og regnskap, gjorde årsmøtet følgende to vedtak:

Antall medlemmer i styret reduseres fra 8 til 6 fra og med 2019. Det betyr at hvis vi fremtidig

får både en kasserer og en sekretær, så må ytterligere et styremedlem utgå.

Det var 25 medlemmer tilstede på årsmøtet. Etter årsmøtet var det møljekalas for medlemmene og fire gjester. Fisken var levert av vårt medlem Bengt Pettersen i Kvaløyvågen. Utsøkt fisk med lever og rogn; et riktig herremåltid.

Narvikmuseum

Av Ulf R. Hanssen (tekst og fotos)

Som kjent bygger nå Narvik Automobilselskap opp et nytt kulturtiltak i byen vår. Narvik Kjøretøyhistoriske Museum er



Ulf har grunn til å se lyst på klubbens framtid. Kanskje er det derfor han i forbigarta slenger innpå en sigar

undervegs, basert på dugnad og frivillighet midt i Narvik sentrum. Det blir et museum for lokalbefolkning, folk fra hele landsdelen og verden for øvrig.

Til dette arbeidet er det behov for at privatpersoner og bedrifter bidrar med en liten skjerv slik at vi kan få på plass alt av innredninger og annet. Det er ikke lite som skal til, men likevel er det en engangsinvestering sett i den store sammenheng.

Vi har akkurat nå lansert et nettbasert spleiselag hvor man kan gå inn å bidra med en hundrelapp eller to, eller mer for den saks skyld. Det hele er lansert gjennom Sparebanken Narvik, som selv går inn og doubler hvert innskudd inntil et visst beløp. Nærmere informasjon om innbetaling kan fås hos meg, 90066507. Mer informasjon om prosjektet kan du også finne på våre klubbsider www.narvikautomobilselskap.no.

Narvik Automobilselskap har i sin formålsparagraf at vi skal formidle vår rike lokale kjøretøyhistorie. I den forbindelse har vi inngått en tiårs avtale med Narvikgården (NG) hvor vi har fått tilrettelagt et lokale på 300m² i Narvik sentrum. Avtalen med NG er at de ikke skal ta husleie for lokalet, og NG skal dekke strøm. Leieavtalen for lokalet er på ti år under forutsetning av at konseptet er drivverdig.

Museet skal inneholde utstillinger som på en lettfattelig måte viser kjøretøyhistorien. Tema blir hverdagsbilisme, campingbilisme, miljøer langs vei og lei, busshistorie, drosjehistorie, ferger og bruer. En modell av Ofotbanen vil man også kunne se.

Utstillingsdukker med ulike uniformer vil man kunne møte. Sentralt i utstillingen vil vår Overland fra 1914 stå, maken til den aller første bilen som kom til Narvik. Utstillingen skal være levende og innholdet vil være gjenstand for utskifting fra år til år.

Klubben har bevilget 100.000 kroner fra egen klubbkasse for å dekke de første kostnadene. Mye av beløpet har gått med til å bygge skillevegger i lokalet og til tilrettelegging for øvrig. Men, vi ser at vi trenger hjelp til de videre investeringer som er nødvendig for å bygge ferdig museet. Vi trenger flere solide glassmontere samt at det ligger store utgifter i fremstilling av et stort antall historiske bilder på riktig type materialer.

Museet er planlagt åpnet 1. juni 2019. Narvik Automobilselskap har det faglige ansvaret for museet og skal også stå for drift og vedlikehold av det, fortsatt på frivillig basis.



Narviks første bil, en Overland 1914, fotografert på ankomstdagen 17. mai utenfor Grand Hotel.

På bildet ser vi innleid sjåfør sørfra samt aksjeeierne for bilen.

Klubben har nedsatt et museumsfaglig utvalg på tre personer som ivaretar det museumsfaglige i etableringsfasen.

Motorkonvoien 2019

*Av Merethe Larsen, leder i Harstad
Motorhistoriske Klubb og komiteen for
Motorkonvoien 2019.*

I år mobiliseres alle klubbene i Landslaget av motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) og Amcar til et storslagent arrangement: Motorkonvoien 2019. Denne kjøres første uken i juni og ender opp på Lillehammer i pinsehelgen 7., 8. og 9. juni.

Det er ikke lenge igjen til startskuddet går for årets store happening. Når mai du skjønne milde har forlatt og juni vises på kalenderen, er det bare å sette seg inn i sitt hobbykjøretøy, vri om nøkkelen i tenninga og gi gass.

I forkant har alle kjørerutene vært markedsført med tid og sted for hvor konvoien befinner seg. Så nå er bare å kjøre til stedet nærmest deg og delta så langt det er ønskelig.

Alle med hobbykjøretøy kan delta på ønsket etappe uten påmelding. Motorkonvoien er et spennende og unikt arrangement. For første gang skal det samarbeides mellom klubbene i LMK og AMCAR, samt med andre lokale klubber for å få til ett felles landsbasert arrangement. Det er tid for samarbeid, og for å se om vi lykkes.

Det vil være oppstart på flere steder i landet med ulike kjøreruter med innlagte stopp og

arrangementer undervegs. Og for hver kjørerute er det en såkalt Masterklubb som har fått hovedansvaret for dette. Masterklubbene i nord er:

Hammerfest og Kvalsund Motorhistorisk har ansvar for etappen Hammerfest-Tromsø 1.juni.

Tromsø Veteranvognklubb, arrangement 1.juni med ansvar for etappen Tromsø-Narvik 2.juni. Her skal Gammelhorken Veterankjøretøyklubb bidra undervegs.

Narvik Automobilselskap. Åpning av bl.a. Narvik kjøretøyhistoriske museum samme helg, arrangement 2.juni samt ansvar for etappen Narvik-Bodø 3.juni.

Salten Motorhistoriske Forening, har arrangement 3.juni og ansvar for etappen Bodø-Mosjøen 4.juni.

AMCAR Mosjøen, har arrangement 4.juni og ansvar for etappen Mosjøen-Trondheim 5.juni

ACC Trondheim, har arrangement 5.juni og ansvar for etappen Trondheim-Molde 6.juni.

Moldestuket har arrangement 6.juni og ansvar for etappen Molde-Lillehammer 7.juni.

5.juni starter de i resten av landet: Bergen, Rogaland, Kristiansand og den 7.juni i Halden.

«Så vil du være med så heng på.»
Alle kjørerutene har felles målgang på Lillehammer.

Om motortreffet på Lillehammer:

fredag 7.juni:

Her skal det i pinsehelgen være et storslagent motortreff i Olympiaparken, med landets største samling av kjøretøykultur. Det skal være markering av LMKs 40 årsjubileum, med egen jubileumsmiddag.

Veterankjøretøytreffet Totenløpet og Hamarløpet kjøres lørdag som en del av det hele og det blir åpning av Nasjonalt Kjøretøyhistorisk Museum på Hunderfossen søndag 9.juni.

Så dette blir ei hel storslagen helg med hobbykjøretøy i fokus. Hvorfor kjører vi Motorkonvoien? Jo, for å sette fokus på de utfordringer vi står overfor, for at vi også i fremtiden kan bruke våre kjøretøy på offentlig veg. Vi ønsker å sette fokus på mangfoldet som befinner seg i begge



organisasjoner og den glede som spres blant folket når våre kjøretøy er i bruk

Vi ønsker å sette fokus på kjøretøy som kultur på hjul, kjøretøy som hobby- og fritidsaktivitet og det frivillige arbeidet de lokale kjøretøyklubbene representerer i samfunnet lokalt og nasjonalt.

Det er fortsatt mange brikker som skal på plass, bygd på entusiasme

og frivillighet før det hele kan starte. Klubbene er i full gang med planleggingen i samarbeid med LMK og AMCAR. Men når alt kommer til alt og for at dette skal kunne gjennomføres, er vi totalt avhengige av hver enkelt deltaker som kjører en etappe. Og all ære til dem som planlegger å kjøre hele den lange turen i veterankjøretøy fra Hammerfest, Nord-Troms, Tromsø, Harstad og Vesterålen, de vil få en fantastisk flott og minnerik tur. Det gjør også de som setter sine doninger på Hurtigruten nordover til Hammerfest for å få med seg starten og hele kjøreturen ned igjen til Lillehammer. For dere som deltar på en mindre etappe, får oppleve å være en del av fellesskapet, ha det trivelig sosialt ved å kjøre i lag med andre, og de treff/arrangementer som skjer underveis.

Info legges ut på Facebooksiden Motorkonvoien 2019 og på nettsiden www.lmk.no

Redaksjonen i «Gammel Aargang» har avtale med Merethe om at hun skal bidra i juninummeret med oppdatering om hva som skjer i konvoien pr da. I augustnummeret har redaksjonen lovet henne stabler av plass med likt og ulikt av hva som skjedde i konvoien. Vi gleder oss allerede.

Matrikkelnytt

Tromsø Veteranvognklubb har pr 120319 97 medlemmer. Det er en økning på fire fra januar 2018.

Det viser seg av klubbens matrikkel pr 120319 at det fortsatt er en del flere menn enn kvinner som er medlemmer. Av de 97 er tre kvinner.

Nye veteraner

Tekst ved Lasse Nordvik, foto: wikimedia

Det er ikke hverdagskost at et bilmerke for første gang når veteranstatus, så i dette nummeret vier vi spalten til Lexus.

Jeg husker godt første gang jeg hørte om Lexus, skjønt det var ikke nevnt med navn. Det norske bladet «Bil» rapporterte fra Tokyoutstillingen i 1987 med bilder og informasjon om Toyotas siste konseptbil FXV-II. Den vil ikke komme i produksjon, ble det fortalt men mye av teknologien, blant annet v8-motoren ville bli brukt i en ny modell som skulle konkurrere mot de beste luksusbilene i verden. Jeg husker at jeg fikk frysninger når jeg leste dette og en veldig sterk magefølelse av at nå var det noe skikkelig stort på gang. Jeg tør påstå jeg fikk rett i det.

Navn, ja. I 1986 ble image konsulent-firmaet Lippincott &



Margulies gitt oppgaven å lage en

liste på 219 forslag til navn. Vectre, Verone, Chaparel, Calibre og

Alexis var finalistene. Alexis var klar favoritt, men man følte at assosiasjonen med Joan Collins' kyniske rollefigur fra tv-serien «Dynastiet» var uheldig og ble endret til Lexus og det klang perfekt.

Utviklingen av den første Lexus foregikk uten noen begrensninger på tid eller penger. Denne bilen skulle være det aller beste uansett hva det måtte koste. Når bilen sto ferdig hadde utviklingen kostet over 1 milliard amerikanske dollar. En pen slump i 1989. Det var lite penger å spare på å bruke eksisterende komponenter fra andre modeller. Her ble det aller meste spesialutviklet for den nye bilen. Ikke mindre enn 450 prototyper på bilen ble utviklet og dobbelt så mange prototyper på selve motoren. I løpet av den ekstremt omfattende testingen tilbakela den cirka 2,7 millioner km.

Alt strevet betalte seg, og den første modellen var en storsuksess, spesielt USA som i begynnelsen var hovedmarkedet. Etterhvert fikk også vi europeere øynene opp for Lexus og det var interessant nok konservative og tradisjonelle England som først åpnet armene for dette bilmerket. I dag er Lexus et svært populært bilmerke i Norge, og undertegnede kjører til daglig en CT 200h. En LS 400 fra første

produksjonsår er aller øverst på min veteranbilønskeliste.

Lexus

Av Knut-Erik Jahnsen, General Manager
Lexus Norge

Historien om Lexus startet i 1983, da daværende toppsjef for Toyota-konsernet Eiji Toyoda stilte sine mest betrodde medarbeidere følgende spørsmål: «Kan vi skape en luksusbil som kan utfordre de aller beste?» Det var alle enige om at man kunne. Seks år senere, i 1989, var et nytt bilmerke født, og den første Lexus-modellen, LS 400, var klar for det amerikanske markedet. Vi har altså med en Lexus å gjøre som pr definisjon er en veteran i Norge i 2019.

Det viste seg snart at Lexus hadde satt en ny standard for produktkvalitet på premiumbiler. I tillegg oppviste man et servicenivå og en kundebehandling ingen tidligere hadde sett maken til i bilbransjen.

Denne kundebehandlingen er knyttet til det japanske begrepet OMOTENASHI, som står for gjestfrihet. I Norge jobber vi hardt hver eneste dag for å behandle alle våre kunder på best mulig måte. Målsettingen er at alle kunder skal behandles som gjester i våre egne hjem.

Det er med biler som med mennesker, noen liker å skille seg ut i mengden. Lexus går sine egne veier, både teknologisk og

designmessig. Vi tør å være litt annerledes, og det gjør kundene våre også. De vet at man ikke behøver å velge som alle andre for å få den gode følelsen av kvalitet, komfort og kjøreopplevelse – og belønnes med gleden av å kjøre og eie en av verdens beste biler.

Alle Lexus' modeller som leveres i Norge er produsert i Japan. Vi tror dette er en av årsakene til at de holder overlegen teknisk kvalitet. Det har noe med japanernes kultur og tradisjoner å gjøre, og en utpreget sans for nøyaktighet og detaljer. Alt dette er rendyrket i Lexus.

Internasjonalt har Lexus en nesten utrolig merittliste når det gjelder utmerkelse i ulike kvalitets- og kundeundersøkelser. I 2012 deltok Lexus for første gang i den store norske bileierundersøkelsen Autoindex. Den gikk rett til topps. Det samme har gjentatt seg hvert eneste år siden. Mye tyder på at vi er på vei også i Norge.

Første halvår i år lanserer vi to helt nye Lexus-modeller i det norske markedet. Den ene heter Lexus ES 300h og er en stor sedan med pris fra ca kr 350.000. Den andre heter Lexus UX 250h og er en Crossover SUV med pris fra ca 398.000.

Lexus ønsker eksisterende og nye kunder hjertelig velkommen til våre dyktige forhandlere for en bilprat og en prøvekjøring.

LMK mot WaterCircles

Av generalsekretær i Landslaget av motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) Stein Christian Husby. Artikkelen er sakset fra LMKs nettsted.

Konflikten mellom LMK og WaterCircles Norge har pågått gjennom et lengre tidsrom. Dette til tross for at LMK og WaterCircles ikke lenger har et samarbeid. Denne saken har lagt beslag på mye av tiden til administrasjonen og styret i LMK, samtidig som en rettslig prosess har påløpt betydelige kostnader på begge sider.

For WaterCircles Norge har også denne saken medført mye negativ omtale som har bidratt til å skape usikkerhet blant klubbmedlemmer som har et kundeforhold hos WaterCircles Norge. Konflikten har og skapt splittelse internt i LMK.

Ingen av partene ser det formålstjenlig at konflikten trekkes ut ytterligere i tid, med de ulemper og uforutsigbarhet dette medfører.



**LMKs
generalsekretær
Stein Christian
Husby**

Samarbeidet mellom LMK og WaterCircles Norge opphørte 31.12.17, og begge ønsker nå en avklaring slik at både LMK og WaterCircles Norge igjen kan

rette fokuset mot sine primær oppgaver.

Det er også gjort viktige avklaringer knyttet til WaterCircles Norge sin tilgang til besiktigelser og bilder hos LMK, slik at WaterCircles Norge har visshet om at de kan gi egne forsikringstakere god bistand ved en totalskade.

LMK vil sammen med WaterCircles sørge for at alle forsikringstakernes interesser er godt ivaretatt, uansett kundeforhold hos WaterCircles eller LMK/IF.

Forliket innebærer og at partene går videre hver for seg som profesjonelle aktører, hvor begge parter kan konkurrere fritt og åpent i et marked bestående av motorhistoriske kjøretøy.

Dette innebærer også at videre negativ omtale / skriverier omkring den annen part opphører og aktive artikler på hjemmesider og sosiale medier slettes så langt dette er mulig. LMK henstiller til at dette også finner sted i LMKs eierklubber.



**Aftenposten 1906, sakset fra boka
«Erfaren jomfru ønskes strax», Håvard
Mossige, Vigmostad & Bjørke 2018**

Roundabouts

Tekst og fotos Lasse Nordvik

Vi er ikke snauere enn at vi presenterer en ny spalte i dette nummeret: «Roundabouts». Her skal undertegnende kåsere, assosiere og fundere over fritt valgte tema sånn noenlunde knyttet til bladets tematikk. Men jeg skal med en gang advare om at jeg har en sterk tilbøyelighet til digresjoner. I mine skoleår elsket jeg å skrive stil, det utgjorde nok en ledende årsak til migrene blant lærerstaben med min manglende evne – og vilje – til å holde meg til saken. Dere har herved blitt advart.

Siden spalten er oppkalt etter det engelske ordet for rundkjøring kunne jeg kanskje i åpningsartikkelen ha skrevet om hvordan alle andre enn meg mangler evnen til å kjøre noenlunde korrekt i rundkjøringer, men den tematikken tenker jeg vi overlater til leserbrev i lokale og regionale aviser.

Det temaet jeg velger å skrive om kom til meg mens jeg jobbet med 10 kjappe for dette nummeret. Intervjuobjektet og jeg deler interesse for to ting: biler og gitarer, og det falt meg inn at det er mange modellnavn som er felles for disse to produktgruppene.

I min egen lille gitarsamling finnes det et lekkert instrument som deler

navn med en bil: Elan fra gitarprodusenten Heartfield. Elan var som dere sikkert vet også en kjekk liten toseter fra Lotus. Heartfield hadde også en modell som het Talon og det navnet fant vi også på en sportsbil fra Chrysler-eide Eagle på nittitallet; Eagle. Talon var for øvrig det samme som en Mitsubishi Eclipse, og Eclipse er også en serie gitarer fra ESP. Heartfield var eid av



Fender som har hatt flere bilnavn i katalogen opp gjennom årene: Jaguar, Mustang, Maverick (Ford) og Toronado (Oldsmobile). Både Mercury og Austin har modeller med samme navn som en av Fenders mindre kjente gitarer, nemlig Montego.

Selv har jeg en Fender forsterker som heter Mustang GT 40. Ikke mindre enn to Ford-navn! Kanskje det var derfor den var så prisgunstig? Subsidiert av Ford Motor Company? Ford delte også et modellnavn med Fender sin erkerival Gibson: Explorer. Et gitarmerke som er meg veldig kjært; Guild har også hatt flere bilnavn: Nova(Chevrolet), Skylark og Skyhawk (begge Buick), Thunderbird/t-bird(Ford).

Gretsch har også en navneforbindelse med Ford: de har begge sine Falcon-modeller. Et gitarmerke som har blitt svært populært siden det ble grunnlagt i 1986 er tyske retroinspirerte Duesenberg. Et kledelig navn synes jeg, og heldigvis er gitarene langt mer sympatisk priset enn bilene var.

I all hovedsak er det amerikanske biler som deler navn med gitarer. Forståelig nok, siden vi hovedsakelig snakker om elektriske gitarer, USAs mest verdifulle bidrag til moderne kultur. Men unntakene finnes. Et mindre kjent gitarmerke deler navn med en trofast familiebil fra Subaru: Legacy. Det blir ikke så rent lite internasjonalt når et kanadisk gitarmerke produsert i Japan deler navn med en Aston Martin: Vantage. Fret-King Guitars er ikke snau og har tre Lotus-navn i sortimentet: Esprit, Elise og Eclat. De har også et Toyotanavn:

Corona. Passende nok siden Lotus og Toyota har hatt et langvarig samarbeid.

Apropos Lotus: visste dere at det finnes et maskulint prevensjonsmiddel oppkalt etter en Lotus, nærmere bestemt Excel? Tema for neste nummer? Nei, kanskje ikke.

Til slutt må jeg selvsagt nevne min favoritt gitarmodell: Katana fra Fender som deler navn med en



motorsykkle fra Suzuki. Begge oppkalt etter samuraienes langsverd. Jeg foretrekker helt klart gitaren, den gir langt mindre sjanse for å skade seg.

Bjerkvikmøtet

Av Ragnar Kjeldsen

Fredag 25. januar 2019 satte Rolf og jeg kursen mot Bjerkvik og Bjerkvikmøtet. Været var ikke det beste; tidligere på dagen var det

meldt om kolonnekjøring mellom Gratangen og Bjerkvik, men både vi og de andre deltakerne kom oss velberget fram til hotellet.

Gjensynsgleden er som alltid stor når vi møter alle våre veteranvognvenner fra hele Nord-Norge. Fredagskvelden gikk praten, tradisjonen tro, til langt ut i de små nattetimer.

Lørdag ble det offisielle Bjerkvikmøtet satt. I år var Motorkonvoien 2019 et sentralt tema. Det samme var samkjøringen av arrangementene i vår felles aktivitetskalender for 2019 for klubbene i Nord-Norge.

Bjerkvikmøtet valgte videre Gammelhorken som arrangør av Midnattsolløpet 2021. Nytt fra LMK

ble presentert av generalsekretær Stein-Christian Husby.

Bjerkvikmøtets fremtid stod også på agendaen. Her var det kommet inn forslag om å flytte møtet til Narvik, eventuelt å la møtet gå på omgang mellom forskjellige steder. Etter en del diskusjon, landet møtet på at Bjerkvikmøtet, inntil videre, fortsatt skal arrangeres i Bjerkvik.



Tallenes klare tale.

Siden introduksjonen i 1966 har det blitt solgt 47 millioner Corolla. Hvis hvert salg ble feiret med marsipankake ville det gått med 11 750 000 kg mandler. Nå kommer en helt ny Corolla, bedre enn noensinne. Best å ha kakespaden klar.

Besøk din lokale Toyotaforhandler eller www.toyota.no for mer informasjon.

DU FINNER OSS HER: Finnsnes, Tromsø, Alta, Hammerfest og V. Jakobselv.

HARILA

Klubbaktiviteter

030419-050619

Onsdag 030419

Medlemsmøte

Onsdag 080519

Medlemsmøte

Onsdag 220519

Bremsekontroll

Onsdag 290519

Medlemsmøte med
kobbekjøttmiddag. Påmelding
senest 250519 til Einar Holand,
92641263, eholand@online.no

Lørdag 010619

Motorkonvoien 2019

Søndag 020619

Motorkonvoien 2019

Onsdag 050619

Medlemsmøte

En glad calypso om våren

*Det vera lørdag og fest igjen
og jeg har liten kasse på rommet.
Ei lerka juble høyt opp i sky,
og ei klukka inn i min lomme.
(...)*

*Jeg treffa Hans, og Per og Pål,
og vi tar liten skål bakom huset.
I smelta sne ligger gult gebiss,
og biter seg fast i en truse.
(...)*

*Det ordna seg med det andra kjønn,
og det blir litt pusking i graset.
Og jeg vil ha både kyss og klem,
og ligga på mage og rase.
(...)*

Banana Airlines, Kai Kiil og Olle Adolfson

Tromsø Veteranvognklubb

ble stiftet i 1984. Den er et fellesskap og et samlingspunkt for mennesker med interesse for eldre kjøretøy av alle kategorier; biler, motorsykler, traktorer og annet som kan bevege seg på hjul, så lenge de er minst 30 år gamle. Som medlem trenger du ikke å eie et slikt objekt, og du trenger heller ikke å elske å skru. Interessen er tilstrekkelig.

Styret

Leder: Ragnar Kjeldsen / 47240545 / rakjelds@online.no
Nestleder: Geir Hartvigsen
Kasserer og sekretær: Rolf Richardsen / rolf.richardsen@dnb.no
Styremedlemmer: Birger Johansen, Terje Alfheim og Per-Wiggo Skarpsvård Jørgensen

Kontaktpunkt

Postboks 244, 9253 Tromsø
tromsvk@lmk.no
www.tvk1984.no
Facebook: «Tromsø Veteranvognklubb»

Vil du melde deg inn i klubben?

Det kan du gjøre via vår hjemmeside www.tvk1984.no, via mail tromsvk@lmk.no eller ved å bruke postadresse Tromsø Veteranvognklubb, postboks 244, 9253 Tromsø. Årskontingenten er NOK 400. Ved innmelding bruker du konto nummer 0530.44.34262