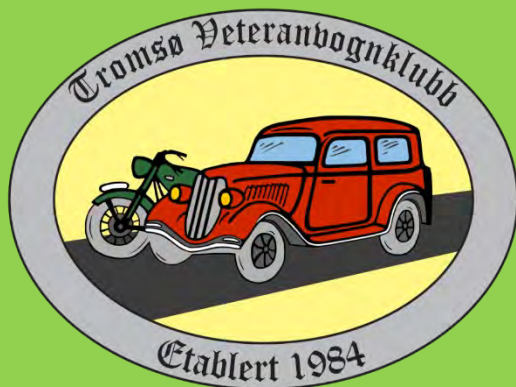


Gammel Aargang



Nr. 3 – 2019 – 8. årgang

Distribusjon av bladet

Redaksjonen har nylig gjennomført en undersøkelse blant klubbmedlemmene om hvordan man får tilgang til bladet.

Av 98 medlemmer tok 14 seg tid til å svare. Svarprosenten er med andre ord overraskende høy.

Mange skaffer seg tilgang til magasinet via klubbens nettsted. Selv om ingen svarte at de henter bladet på utleggsstedene Best på Kvaløya eller på Circle K på Nansenplass vil disse tilbudene bli videreført. Hentested Solsiden, Pyramiden er brukt av mange. Øvrig distribusjon vil også bli som før. Takk for overveldende deltakelse, det kom som en overraskelse.

Vinner av et Sentrumsgavekort på 300 kroner som takk for deltakelsen er Alf-Harald Bårdslett.

Gratulerer, kjøp noe du har lyst på.



Bjerknes & Urbye i Pilestredet var knallharde karer. Fra Voll Vel – beretning for 1945-1954. Sakset fra boka «Erfaren jomfru ønskes strax», Håvard Mossige, Vigmostad & Bjørke 2018

Gammel Aargang

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

Redaksjon

Lasse Nordvik 91539523 /

nordvik71@yahoo.com

Steinar Ivan Narve Lakså (ansvarlig redaktør)

99445974 / starlaks@online.no ©

Annonsepriser

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

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

Redaksjonen ble avsluttet 240519

Neste nummer kommer ut 040919

Forside

Said Nordin og Turid Stubø Johnsen bevilger seg en pitstopp ved Hundhammaren 130519.

Saids lekre Volvo får seg også en pitstopp.

Foto: Einar Holand ©

Redaktørens hjørne

Det var på det tidlige 60-tall, det var rett etter at bilsalget hadde sluppet ut i det fri. En lykkelig herre



med hatt hadde anskaffet seg en splitter ny Volga. Han tok med seg sin hulde viv på kjøretur. Det viste seg at hun ikke var passasjer, hun var sjåfør – fra

passasjeretset. Hun dirigerte, ropte, kvein og stilte spørsmål ved om hattmannen var ved sine fulle fem. Han sa intet, han rora. Det gikk oppover bakke, det gikk nedover bakke, hatten skifta gir jevnt og trutt, i taushet. Viven ble mer og mer taus. Inntil hun sa: Dersom du bare kan kjøre, så kan jeg røre i bensinen.

Tromsø Veteranvognklubb har 98 medlemmer. Hadde de enda hatt åndsnevrværelse nok til å røre i bensinen (man skal ikke forlange for mye). Men det har de ikke. Redaksjonen har nylig gjennomført en undersøkelse om magasinet's distribusjonsveier. Vi har mottatt 14 svar. Mer om undersøkelsen kan dere lese i dette nummeret. Rør i bensinen, rør i bensinen.

Styret i klubben har vedtatt et budsjett for driftsåret 2019 for herværende magasin. Det er bra. Det går seg til. Les mer om budsjettet i dette nummeret.

God sommer, med eller uten **rør**.

Steinar Ivan Narve Lakså

Klubbaktiviteter

060619-040919

Onsdag 260619

Tur til Sommarøya, avgang 17.30 fra Best, Kvaløysletta

Lørdag 060719

Veterankjøretøyenes dag. Bilutstilling i Storgata

Søndag 070719

Tur med ferga Brensholmen-Botnhamn, avgang 08.15 fra Best, Kvaløysletta. Videre til Finnsnes for treff med Gammelhorken. Hjemtur via Nordkjosbotn.

Onsdag 040819

Onsdagstur til Vollan, avgang kl. 18.00 fra Shell-stasjonen i Tromsdalen.

Lørdag 240819

Skattøra-treff hos Autovis

Lørdag 310819

Lørdagstur til Setermoen med besøk hos Synnøve og Inge Alstad, og på Bardumartnan med avgang fra Coop-butikken i Tromsdalen (ved Nova) kl. 08.30.

Onsdag 040919

Medlemsmøte

Innhold

Distribusjon av bladet	s 2
Redaktørens hjørne	s 3
Klubbaktiviteter	s 3
Setepuss	s.4
Film fra veteranbilløp	
Tromsø-Narvik 1969	s 4
Lederens hjørne	s 5
Veteranstatistikk	s 5
Veterankjøretøydagen 2019	s 7
Turid på tur	s 8
Ed har et smykke	s 10
Motorkonvoien	s 13
Nye veteraner	s 14
Roundabouts	s 15

Setepuss

Teksten er basert på klubbens sekretær og kasserer Rolf Richardsens referat fra medlemsmøtet

Hans Christian Bergvoll Jensen fra Bilpleiesenteret Tromsø AS informerte i klubbens april møte om innvendig og utvendig pleie og



Hans Christian Bergvoll Jensen

vedlikehold av biler. Han presenterte en lang rekke produkter til slik bruk.

Bilpleiesenteret Tromsø AS holder til på Stakkevollveien. Her tar de imot både personbiler og lastebiler til pleie. Senere i år vil Tromsø Veteranvognklubb invitere sine medlemmer til en praktisk demonstrasjon av bilpleie hos Bilpleiesenteret Tromsø AS. Vi kommer tilbake med nærmere informasjon via mail, og via nettstedet vårt.

Film fra veteranbilløp Tromsø-Narvik 1969

Teksten er basert på klubbens sekretær og kasserer Rolf Richardsens referat fra medlemsmøtet i april

I klubbens medlemsmøte i april viste Inge Alstad en om lag 15 minutter lang film som viste et veteranbilløp fra Tromsø til Narvik i 1969. Løpet var kommet i stand på initiativ fra oljeselskapet Mobil, og det deltok opp imot 12 gamle biler som ankom Tromsø med hurtigruten.

Planen er å legge en lydfil til filmen, og deretter selge minnepinner med filmen via Gammelhorken på Finnsnes.

Tromsø Veteranvognklubb tar sikte på å kjøpe en slik minnepinne og vise filmen på et senere medlemsmøte.

Lederens hjørne

Kjære veteranvognvenner!

Endelig er sommeren tilbake og jeg har allerede registrert flere



veteranbiler ute på veiene. For flere av oss er våren en hektisk tid med skruing og finpussing for å få veteranene våre klare til årets første

kjøretur. Når dere leser dette, har vi allerede hatt besøk av Motorkonvoien 2019 i Tromsø. Et stort landsomfattende arrangement med søkelys på bl.a. retten til fortsatt bruk av motorhistoriske kjøretøy og lovfestet fremtidig tilgang til etanolfritt drivstoff.

Lokalt vil «Veterankjøretøyenes dag» i Storgata være klubbens hovedaktivitet i 2019, men aktivitetskalenderen inneholder i tillegg mange interessante aktiviteter. Jeg trekker spesielt fram turene til Senja for å treffe Gammelhorken og til Setermoen med besøk hos Synnøve og Inge. I tillegg vil jeg oppfordre medlemmene til å ta turen til Nordreisa helga 28.-30. juni, der NordTroms MotorHistoriske arrangerer bakkeløp opp gammelveien på Sørkjøsfjellet på lørdagen.

God veteransommer!

Ragnar Kjeldsen

Veteranstatistikk

Av Lasse Nordvik

Vi fortsetter muntert og velmenende i folkeopplysningens edle tjeneste, og nå har vi kommet til kategorien «Tung MC».

For en som kan mer om tung rock enn tung mc er det spesielt to merkenavn som gir assosiasjoner i musikalsk retning: Ace som i Ace Frehley og Matchless som også er navn på en produsent av gitarforsterkere. Ja, og så kan det jo også nevnes at Trønderrockerne TNT hadde en hit kalt Harley Davidson.

Om vi styrer den frie assosiasjonsleken over i filmens verden finner vi agenten over alle agenter, selveste mr. Bond i godt selskap med de ørkenboende skraphandlerne fra Star Wars: Jawa. Harry Potter er representert med den renommerte sopelimplodusenten Nimbus og en høyt respektert og dypt savnet skuespiller: Rickman som i Alan.

Vi finner flere merkenavn som man kanskje i like stor grad eller større forbinder med biler, og et par av dem som ikke jeg kjente til som motorsykkelprosent: Opel og Rover.

De 10 øverste plasseringene kan vel ikke sies å inneholde noen overraskelser, og om jeg hadde en fyldigere lommebok og bedre balanse er det vel merket på tredje plass jeg ville ha søkt mot: Yamaha. Et fint eksemplar fra

Virago-serien hadde med sin lave setehøyde og nybegynnervennlige kjøreegenskaper sikkert passet fint til meg.

Men som sagt, ikke har jeg råd til en ny motorisert hobby, og når balansen ikke er bedre enn at man til stadighet er nær ved å falle av apostlenes hester, er ikke en motorsykkel noen god idé.

Her kommer en lett forkortet oversikt over tunge veteranmotorsykler pr 311217. Kilde er som vanlig Norsk motorveteran pluss, oktober 2018. Tallene har de innhentet fra Opplysningsrådet for Veitrafikken.

Merke	Antall
Honda	11.517
Suzuki	7.273
Yamaha	5.659
Harley-Davidson	4.786
Kawasaki	4.041
BMW	2.159
Tempo	2.078
Triumph	1.340
BSA	1.313
Norton	723
Ukjent	681
Moto Guzzi	547
Jawa	454
Vespa	430
Ariel	311
NSU	286
DKW	244
Royal Enfield	204
Piaggio Vespa	174
Zündapp	165
Jordanian	142
Lambretta	129
Puch	127

Matchless	123
Nimbus	125
AJS	101
Husqvarna	94
Ducati	90
MZ	66
Laverda	56
AWO	54
Piaggio	45
Velocette	41
Monark	40
CZ	38
Ural	32
Horex	30
Heinkel	28
KTM	20
Victoria	20
Messerschmitt	19
Sunbeam	18
Velsa	16
Benelli	11
Chang Jiang	11
IZH	10
Dnepr	8
Pannonia	8
IFA	6
Cezeta	6
Morgan	6
Tempo (BIL)	6
Maico	5
Olympic	5
Peugeot	5
Sachs	4
Simson	4
Gilera	4
Cagiva	4
MV Augusta	3
Ace	3
EMW	3
Rex	3
Motobecane	2
Auto Union	2
Aprilia	2

Reliant	2
Moto	2
Eagle	2
Panther	2
Bajaj	2
NV	2
Iso	2
Daimler	1
Glas	1
KMZ	1
BMC	1
Raclet	1
Opel	1
Fantic	1
Rickman	1
Velorex	1
Rover	1
Wanderer	1
Chun Lan	1
Svecia	1
Orkel	1
Hercules	1
Maco	1
Irbid MC 24E	1
Scott	1
Bond	1
FN Herstal	1
Moto Morini	1
Standard	1
Bimota	1
Sun	1
Totalsum	45.978

Veterankjøretøydagen 2019

Av Ragnar Kjeldsen (tekst og fotos)

Veterankjøretøyenes dag
2019 arrangeres i år lørdag 6. juli.
Arrangementet er åpent for alle



kjøretøy som er 30 år eller eldre, både biler og sykler. Deltakerne betaler NOK 100 for hvert kjøretøy som deltar. Nytt av året er at vi kutter oppmøte ved Circle K i Breivika; alle deltakerne kjører i år direkte til Storgata. Innkjøring fra



Bispegata i nord fra kl. 10.00.
Medlemmer fra Tromsø
Veteranvognklubb vil være på
plass i Storgata for å anvisse plass.

Turid på tur

Steinar Ivan Narve Lakså (tekst) og Said Nordin (fotos)

Det er en regntung ettermiddag i mai. Einar Holand har stilt med sin Volvo PV, Said Nordin med en av sine mange Volvoer, mens Henry Ole Olsen har stilt med sin



vidunderlige Mercedes. Stedet er utenfor hovedinngangen ved Statens vegvesens nye bygg på Stakkevollvegen. Alle tre venter.

Og de trenger ikke vente lenge.

De som har lest de siste numrene av herværende magasin bør skjønne tegninga: Allerede i fjorårets julenummer ble Turid Stubø Johnsen i et tiltredelsesintervju som ny regionvegsjef i nord invitert på veteranvognutflukt så snart sesongen 2019 var der. Hun sa ja,

hun sa ja, hun sa hurra, ring meg.



Så dermed er det klart for tur. Den går fra Stakkevollvegen til Vollan med retur etter kaffestopp der. Seksjonssjef for Vegvesenet i Fauske, Kjell Christensen er også med på utfarten.

I ettertid, ifølge Turid: «Det ble en vellykket tur.»

Hun fikk prøvd ut passasjerrollen i alle tre bilene. Og en kaffestopp på Vollan som var



planlagt til en halvtime varte i nesten to.

- Om det var artig? Det var det det var. Det var trivelig. Vi hadde gode samtaler, og jeg lærte masse om

rullende kulturminner. Vi snakket om veteranvogner og om trafikksikkerhet. Og jeg møtte tre ekte entusiaster. Det var artig. Og det var lærerikt. Sier Turid.

Artikkelforfatteren hadde aber plöttlich ikke mulighet til å delta, det var hans opprinnelige plan.

Han hadde tenkt han skulle konfrontere regionvegsjefen og Kjell Christensen med det underlige ryktet LMK kolporterer om at nå er det veldig like før veteranvogner blir forbudte på det offentlige veinettet.



Han hadde også til plan å høre med dem begge om de synes det er ålreit med veteranvogner langs



det offentlige veinettet eldre enn 60 år som slipper PKK, slipper sikkerhetsbelter og gjerne må få lov til å ferdes med null bremses, siden ingen offentlig myndighet har krevd sjekk av dem.

Han hadde til plan å spørre dem om de synes LMKs sære argumenter; at disse vognene er



på offentlig vei så sjelden at det intet problem er, er gode. Han ville spurt om det er et godt poeng at de er sjelden på vegene. Er det ikke nok at de er på vegene?

Ville han ha spurt dem om. Men plöttlich er plöttlich.

Kanskje kan problemstillingene fanges opp i nye numre av «Gammel Aargang»?



- Så hva snakket dere om, der du satt i den ene veteranvognen etter den andre i nesten 160 km?

- Samtalene vi hadde i vognene forblir i vognene, slår Turid fast.

Ed har et smykke

Tekst og fotos ved Ed Hough

Etter en del sikkert turbulent øvelseskjøring med min far i familiens Ford Popular, kjørte jeg opp til førerkort våren 1966. Jeg husker at min far var meget overrasket da jeg fikk lappen ved første forsøk! Han påstod at jeg måtte ha pratet meg til det!

Like godt husker jeg ikke hva som satte meg på merket MG, men kort tid etter lappen kjøpte jeg min første bil, en 1949 MG TC Midget. Egentlig hadde jeg lite peiling på



bilmekanikk, så det ble en bratt læringskurve! Jeg husker at bremsene var ujevne og det var en god del slark i styringen, men det første alvorlig sjokket kom da jeg en morgen skulle kjøre inn til universitetet og så at det dryppet vann ut av eksosrøret. Jeg resonnererte meg frem til at det mest sannsynlig var lekkasje i topplokkpakningen. Og det var det.



Jeg ble etter hvert rimelig kyndig med mekanikken og veldig

interessert i den spennende historikken bak merket MG.

Fra en studiekollega fikk jeg tips om at det stod to 1934 modell MG PA Midgeter på et huggingeri i

nærheten av hjemplassen min. Jeg kjøpte disse for en rimelig lav pris. Etter flere års relativt amatørmessig jobbing fikk jeg en av disse i kjørbare stand og eksporterte den til USA sammen med de omfattende restene av nr 2 og en haug med originale MG-klenodier som jeg hadde sanket fra huggerier rundt omkring.

Jeg husker også at jeg bestandig hadde lyst på den siste i T-serien, den elegante MG TF, men jeg hadde ikke råd. Jeg kjørte rundt i min første bil i flere år inntil den ble solgt videre som delebil like før jeg flyttet til Oslo januar 1971.

I 2014 kom jeg på tanken at jeg og min samboer hadde mulighet til å kjøpe drømmebilen fra min studietid, den klassiske MG TF Midget. Søk på internett og på FINN.no viste at det var en del slike biler rundt omkring til en overkommelig pris. Dette inkluderte en med venstre ratt på Tjøme. Dermed bestilte jeg flytur til Torp 30. juni 2015.

Bilen var veldig pen utvendig, men det var mye galt innvendig, inkludert masse slark i styringen, alvorlige bensinlekkasjer og praktisk talt ingen bremses. En kikk under panseret var en rask reise 50 år tilbake i tid; nesten alt var det samme som i min første bil.



Gjensyn med min første bil og vel så det slik jeg fant den på FINN.no

Jeg overnattet hos selgeren, stod opp tidlig nest dag og fikk orden på bensinlekkasjen og liv i bremsene. Det må poengteres at selgeren hadde veldig lite peiling på biler og at bilen hadde stått nesten urørt i garasjen siden han kjøpte den i 2002. Men, etter videre granskning og en testtur ut til Verdens ende, bestemte jeg at det var for mye galt med bilen og returnerte til Tromsø. Høsten samme år så jeg at bilen fortsatt ikke var solgt og tok ny kontakt med selgeren. Vi ble enige om en lavere pris og vi ordnet transport nordover.

Bilen ankom Tisnes 5. oktober 2015, men det fort ble klart at mye måtte gjøres før den kunne brukes på veien. Da vi flyttet til Tisnes var den bakre delen av garasjen vår delt av som en stall med plass til to hester. Vi fjernet innmatten fra stallen og satt igjen men en godt isolert og lys arbeidsplass.

Jeg vet lite om bilens forhistorie annet enn at den ble eksportert direkte fra MG-fabrikken i Abingdon til en forhandler i Köln i 1954 og eid av en amerikansk militær. Den ble første gang registrert i Norge i 1988. Karosseriet hadde vært gjenstand for pen restaurering og lakkering i Horten i 1996 (den nåværende og fortsatt pene lakken) og den ble kjøpt av en person på Tjøme i 2002.

I løpet av vinteren 2015-2016 demonterte jeg alt som lå framfor torpedoveggen, pluss setene, dørkene, dashbordet, alt det



elektriske og hele bremsesystemet. Deretter brukte

MG er en britisk produsent av sportsbiler som ble stiftet i 1924. Selskapet fikk navnet fra Morris Garages, en Morris-forhandler i Oxford, som begynte å produsere sine egne versjoner av bilene med design av Cecil Kimber, som kom til selskapet som salgssjef i 1921, og som ble forfremmet til daglig leder i 1922. MG er mest kjent for åpne sportsbiler med to seter, men har også produsert sedaner og coupéer. Mer nylig har selskapet også blitt benyttet for å gi navn til sportsligere versjoner av modeller tilhørende andre merker i samme konsern.

Kilde: www.wikipedia.no

jeg veldig mange timer på fjerning av en enorm mengde skitt helt ned til det bare metallet. Så ble det flere runder med lakkering av understell og torpedoveggen.

Bilen er mer eller mindre konstruert for hånd og alt er skrudd, boltet eller rett og slett spikret sammen. Selve karosseriet består av en kjerne i ask med metallplatene spikret utenpå den.

Heldigvis viste det seg at alt av tre var like godt som da det ble satt sammen i 1954. Heller ikke har jeg funnet annet en litt overflaterust på det metalliske. Vinteren 2015-2016 skiftet jeg alle mekaniske slidedeler og hele

bremsesystemet. Dette prosjektet inkluderte blant annet at jeg sendte motoren, forgasserne, radiatoren og hovedbremsesynderen til England for restaurering. Før returen ble motoren kjørt på en testrigg og jeg fikk streng beskjed om at tenningspunktet var optimalisert og ikke måtte endres. Motoren går kjempebra, ingen grunn til endring!

De store kromerte delene sendte jeg i en koffert til min bror i England der han ordnet med en aldeles nydelig restaurering. Kromering av monteringsbeslagene og rammen til frontruta fikk jeg ordnet hos et firma i Oslo, med like fint resultat. Speedometeret og turtelleren er kabeldreivet og oscillerte veldig. Dette fikk jeg ordnet hos et firma i Kongsvinger. Jeg sodablåste instrumentbrettet ned til metall og malte det opp igjen med riktig farget billakk inkludert original bronsefarget lakk på den midtre delen hvor instrumentene er plassert.

Ellers var hele det elektriske nettverket fortsatt i god stand og kunne bare monteres tilbake i bilen etter hvert som alt det andre kom på plass. Jeg skaffet en restaurert vindusviskermotor, startmotorbryter og retningsindikatorbryter slik at praktisk talt alt var tilbake til det originale

Innvendig var det tydelig at innmaten i setene var ganske slapp. Vi demonterte setene, pusset dem opp og malte de metalliske delene og satte inn nytt fyll i trestrukturene. Heldigvis viste det seg at det aller meste av det originale trekket var helt OK, det trengte bare en grundig rensing.

Den siste større jobben var kalesjen. Antageligvis var det den originale fra 1954, den var temmelig utslitt. I tillegg manglet alle sidevindue. Enda en gang viste det seg at det var mulig å skaffe en ny, den ble bestilt. Denne gang havnet jeg i California.

Sluttresultatet er rimelig pent og det er faktisk mulig å kjøre bilen i ganske kaldt vær uten å ha på masse ekstra klær! Det er ikke varmeapparat i bilen, men det kommer en del varme fra motoren igjennom torpedoveggen.

Hva gjenstår? Teppene i bilen er noe slitt. Men ellers ser bilen flott ut og er en fornøyelse å kjøre!

Motorkonvoien 2019

Når dette nummeret av «Gammel Aargang» bretter seg ut i full prakt er konvoien i full gang. Redaksjonen ønsker lykke til.

I magasinet's septemhernummer har redaksjonen allerede lovet Merethe Larsen, Harstad

Motorhistoriske Klubb stabler av plass med likt og ulikt i form av bilder og tekst om hva som skjedde i konvoien. Den årvåkne leser har fått med seg at Merethe i de siste numrene har hatt jevnlige oppdateringer i bladet om forberedelsene til konvoien.

Nye veteraner

Ved Lasse Nordvik

Mazda MX-5 Miata Mazda MX-5 fyller 30 år i år.

Å si at 90-tallet var en gullalder for japanske sportsbiler er ingen overdrivelse. Allerede eksisterende modeller nådde nye høyder og mange spennende nyheter kom til. En av bilene som var med på å definere dette tiåret, og som fortsatt er med på å sette standard for kjøreglede i dag er legendariske Mazda MX-5 Miata.

Det er med stor glede vi gir ordet til Petter Christian Gruener Brinch, PR & Product Manager hos Mazda Norge:

«I forbindelse med at Mazda MX-5 fyller 30 år nå i 2019 er jeg blitt bedt om av redaksjonen i «Gammel Aargang» å skrive noen ord på vegne av Mazda Motor Norge. Den som er god i matematikk skjønner da umiddelbart at den første MX-5 så dagens lys i 1989, men historien om bilen som i dag er Mazdas største ikon starter faktisk helt tilbake på slutten av 70-tallet.

Det hele skal ha begynt med at den amerikanske biljournalisten Bob Hall møtte Mazdas utviklingssjef Kenichi Yamamoto. Hall foreslo at Mazda burde bygge en liten, lett og rimelig sportsbil – inspirert av klassiske britiske sportsbiler. Ideen ble tydeligvis



godt mottatt, for Bob Hall skulle senere bli ansatt i Mazdas designteam, mens Yamamoto skulle bli både president og styreleder i Mazda - og han var mannen som anbefalte å sette MX-5 i produksjon.

Tanken om en liten og lett sportsbil utviklet seg utover 80-tallet til å bli mer konkret: Motor foran, bakhjulsdrift og nok krefter - hvor «nok» er stikkordet. Bilen skulle også ha direkte styring, korte girutvekslinger og et attraktivt design. Alt dette er stikkord som gjelder den originale MX-5, og de kan like treffende brukes om de etterfølgende generasjonene helt frem til dagens MX-5.

Den første generasjon MX-5 (NA) vekket stor begeistring da den debuterte på Chicago Motor Show i 1989. Den var 395 centimeter lang, 123 cm høy og veide bare 960 kilo, men tilfredsstilte allikevel

alle datidens sikkerhetskrav. Motoren var en 1.6 liter som ytet 115 hk – som gav en akselerasjon fra 0-100 km/t på 8.8 sekunder takket være bilens lave vekt.

Den andre generasjonen (NB) ble første gang vist frem på Tokyo Motor Show i 1997, og den var i produksjon fra 1998 til 2005. Den fulgte suksessoppskriften fra den originale MX-5; dimensjonene var mer eller mindre uendret, vekten fortsatt lav og designet var nært beslektet med sin forgjenger. Mest påfallende var det at de karakteristiske vippelyktene forsvant – dette av sikkerhetshensyn.

Med den tredje generasjonen (NC) vokste MX-5. Den ble lengre, bredere og fikk større hjulhus for å romme 17 toms felger. Allikevel var bilen bare marginalt tyngre enn sin forgjenger takket være Mazdas fokus på vektreduksjon - bilen fikk blant annet bagasjelokk i aluminium og man tok i bruk mer høyfaststål i karosseriet. Bilen var i produksjon fra 2005 til 2015.

Med den fjerde og foreløpig siste generasjonen MX-5 (ND) ønsket



Mazda en ytterligere rendyrkelse av det opprinnelige konseptet. I 2015 ble vi introdusert for dagens MX-5, en bil som dermed var både vesentlig kortere (392 cm) og lettere (986 kg med 1.5 liter motor) enn sin forgjenger. Og bilen er både bedre og morsommere å kjøre enn noensinne.

Historien om Mazda MX-5 handler om et av bilverdens største sportsbilikoner, jakten på den ultimate kjøreglede og en enorm kommersiell suksess. MX-5 er verdens mest solgte 2-seters sportsbil med over en million eksemplarer – nummer 1.000.000 rullet av produksjonsbåndet i Hiroshima i april 2016; 30th Anniversary Edition

For å markere 30-års jubileet lanserer Mazda en spesialutgave av MX-5 som har fått navnet 30th Anniversary Edition. Dette er en spesialversjon som bygges i kun 3.000 nummererte eksemplar – hvorav 25 er øremerket for salg i Norge. Bilen kommer i fargen Racing Orange, med en oppdatert 2.0 liter bensinmotor som yter 184hk, og er i tillegg spekket med detaljer som oransje caliper, graverte felger og Recaroseter med oransje sømmer.

Roundabouts

Lasse Nordvik tenker om ulikt og likt, fotos wiki

Da jeg ved bladets oppstart skapte «10 kjappe» var det første spørsmålet som dukket opp i

tankene mine det som ble spørsmål nummer 10: «Tenk deg at du kunne kjøre et hvilket som helst veterankjøretøy hvor som helst i verden og med hvem som helst som passasjer. Hva, hvor og hvem utgjør din drømmetur?»

Det er fortsatt mitt favorittspørsmål. Mens noen intervjuobjekter har funnet det vanskelig å besvare kan jeg selv komme på utallige alternativer. For noen år siden intervjuet de daværende redaksjonsmedlemmene hverandre for «10 kjappe», og om jeg husker riktig var mitt svar på spørsmål ti at jeg gjerne ville kjøre en tur på Pacific Coast Highway i

California i en Toyota 2000GT med Daisy Ridley som passasjer. Et utmerket valg, om jeg så skal si det selv. Fantasien stopper dog ikke der, så her kommer en håndfull dagdrømmer om kjøreturer til spennende steder med godt selskap i gammel bil.

Hva: Toyota Corolla E90. Hvor: Nova Scotia. Hvem: Melissa Auf



Der Maur. Jeg vil så absolutt betegne meg selv som et

kystmenneske. Jeg har aldri bodd et sted hvor jeg ikke kunne se havet, og jeg tror ikke jeg ville ha trivdes med slike boforhold heller.

Et reiseprogram fra den kanadiske østkysten jeg så på tv for en del år tilbake gjorde dypt inntrykk, så mitt første valg blir Nova Scotia, «Nye Skottland» for de som ikke er så stiv i Latin. En ting er at denne halvøya har et vakkert atlantehavskystlandskap, den har også flere fyrlykter som jeg av en eller annen grunn har en stor forkjærlighet for. I tillegg later det til å bugne av deilig sjømat, så hvis ikke dette er rette plassen for en bilferie så vet ikke jeg.



En av mine kjæresten eiendeler er et plekter brukt på Hole sin Celebrity Skin-turné i 1999 av Melissa Auf Der Maur. I tillegg til å ha vært bassist i Hole har hun også spilt i Smashing Pumpkins og gitt ut vanvittig god musikk som soloartist. Hun kunne mer enn gjerne få bidra med live musikalsk underholdning på turen. «Followed the waves» hadde jo passet spesielt godt til miljøet.

Hvis Melissa og jeg skrudde på all vår kollektive sjarm ville kanskje



Brian Krinock, sjef for Toyota Motor Manufacturing Canada la oss få låne den første kanadiskproduserte Toyota; en E90-serie sedan fra 1988.

Hva: Toyota Hilux. Hvor: New Zealand. Hvem: Taika Waititi. Denne gangen er det snakk om mer enn bare en koselig biltur, her har jeg en plan og et formål. Min favorittbok helt siden min spedbarndom er «Mannen som hadde en sjørøvermamma» av den newzealandske forfatteren Margaret Mahy, oversatt til norsk av André Bjerke og med illustrasjoner av Brian Froud. Denne boken er «skyldig» i min



store lidenskap for eventyr- og adventurefortellinger, og jeg har lenge ment at den ville vært et utmerket utgangspunkt for en helaftens spillefilm.

Her er det Taika Waititi kommer inn. En filmskaper og skuespiller av beste sort som jeg føler ville vært perfekt til dette prosjektet. Først og fremst som regissør, men gjerne også i rollen som sjørøvermammaen sin sønn. Innspilingssted ville naturlig nok være New Zealand med sin vakre og varierte natur. Valget av kjøretøy er alt annet enn tilfeldig. Den newzealandske forfatteren Barry Crump og radioprogramlederen Lloyd Scott lagde for en del år tilbake en serie



reklamefilmer for Toyota Hilux, og Waititi har også laget film basert på en av Crumps bøker med en gammel Hilux på rollelisten.

Turens formål ville altså være å overtale Waititi til å lage film av «Mannen som hadde en sjørøvermamma», gjerne med

tidligere nevnte Brian Froud som concept designer. Og jeg tror faktisk jeg ville tillate meg å foreslå Miriam Margolyes i rollen som sjørøvermamma.

Hva: Toyota AE86. Hvor: Transfagarasan-veien. Hvem: Fredric Aasbø. Også denne turen har et formål



Ut over glede og fornøyelse. Vi kan kanskje kalle den en dannelsesreise. Turen går uansett til Transfagarasan-veien i Romania. 90 km asfalt med flere svinger enn en porsjon spaghetti. En Toyota AE86, kjøretøyet som er selve symbolet på drifting – sporten er et selvsagt bilvalg. Min medreisende skulle være Fredrik Aasbø; nordmannen som tilhører selve verdenseliten av utøvere

innen nevnte motorsport. Han skulle ikke være med som passasjer. Nei, Fredrik måtte nok finne seg i å inneha en lærerrolle.

Nå skulle nemlig herr Nordvik få en skikkelig leksjon i å kjøre sidelengs! Bagasjen burde nok inneholde sjøsyketabletter og et dusin eller så ekstra bakdekk.

Jeg kunne holde på i en liten evighet med å dikte opp fantasifulle drømmeturer. Alle mer eller mindre uopnåelige, så til slutt kan jeg jo smette inn en liten tur langt mer virkelighetsnær, men nesten like tiltalende som de jeg har beskrevet. Jeg tilbrakte de drøyt 10 første årene av mitt liv i baksetet på familiens VW 1600 variant, og siden det ikke var jeg som måtte utføre den årlige reparasjon eller bytte av eksosanlegg har nok jeg litt mer hyggelige minner av den bilen enn min far har, stakkars. Så om vår forenings formann som eier en slik bil skulle få tid og lyst til å ta meg med på en tur til Nordkjosbotn skal jeg med glede spandere softisen.

Herremåltid til gatekjøkkenpris

Er det ikke stas når noe smaker mer enn det koster? Camry er nå tilbake i Norge med ytelser, komfort og utstyrsnivå som vil få luksusmerkene til å skjelve og til priser som vil få deg til å smile.

Startpris levert Tromsø er 452.900,-



Hos din forhandler nå!

Kontakt oss i dag for å oppleve topp komfort for både deg og lommeboken. Besøk din lokale Toyotaforhandler eller www.toyota.no for mer informasjon.

Du finner oss her:

Finnsnes, Tromsø, Alta, Hammerfest og V. Jakobselv.

HARILA



Har biler alltid hatt ratt?

1800-tallets første biler ble styrt med en rorpinne som var koblet til hjulene. Det runde rattet fikk først plass på dashbordet i 1894.

Under et billøp fra Paris til Rouen samme år stilte den franske føreren Alfred Vacheron opp i en bil av merket Panhard med rundt ratt. Vacheron ble nr. 4, og bilen hans ble ivrig

studert. Det nye påfunnet grep raskt om seg, og på begynnelsen av 1900-tallet ble rattet standardutstyr i så godt som alle nye biler.

Runde ratt gjorde bilene langt lettere å manøvrere, og ga dermed bilprodusentene frie tøyler til å utvikle raskere biler – uten at de endte i grøften i første sving.

De første bilene...

hadde ikke blinklys, og frem til 1907 måtte bilister gi tegn med hånden når de skulle svinge.

hadde hvite dekk, fordi naturgummen ble vulkanisert ved hjelp av hvit sinkoksid.

ble oppfattet som miljøvennlige, fordi de i motsetning til hester ikke skitnet til gatene med avføring.



Sakset fra magasinet «Historie» nr 5 / 2019

Budsjett 2019

Styret i klubben vedtok i sitt møte 090419 årsbudsjett for «Gammel Aargang» 2019. Samlet utgiftsside er på 25.000 kroner. Det er budsjettert med en inntektside på 7.500 kroner, det dreier seg om annonseinntekter. Bladets driftskostnad for 2019 er altså budsjettert med 17.500.

I 2018 viser klubbens regnskap at driftsutgiftene for magasinet beløp seg til 17.565 kroner. Inntektsiden var på 6.850 kroner. Bladdriften kostet altså klubben 10.715 i 2018.

Den nordnorske våren

*Det buldre i skybanken ute i vest;
en intro på tunge tangenta.
Den nordnorske våren har sala sin hest.
No rir han med regnfaks i vestavindsblest
mot kysta som lenge har venta.*

*Han dreiv og førsov seg – i år som i fjor.
Så søtelig låg han og drømte,
og våkna først då han fekk sola i nord.
Då for han i ørska av senga, og svor
på å ta igjen det førsømte!*

*Den nordnorske våren har ullvotta på,
og skjorta e skeivknept og åpen.
Han fann ikkje støvlna – så fort sku det gå.
– Men midnattslyskappa, den hekta han på,
og nattsol og mildver e våpen.*

(...)

*Så tørke han sveitten ei juninattsstund
og brer ut et smørblomsterlaken,
og lest som han legg seg og tar seg en
blund.*

*Men akt dokker, jente, han e rett en hund:
Han ligg der på lur – og e naken!*

Helge Stangnes

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 / geir@hartvigsen.no

Kasserer og sekretær: Rolf Richardsen

Styremedlemmer: Birger Johansen, Terje Alfheim og Per-Wiggo Skarpsvård Jørgensen

Kontaktpunkt

Postboks 244, 9253 Tromsø
www.tvk1984.no

Facebook: «Tromsø Veteranvognklubb»

Vil du melde deg inn i klubben?

Det kan du gjøre via vår hjemmeside www.tvk1984.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