



Nytt

-vi tar vare på den rullende kulturarven

20. april ble årets debut for meg. Starteren ble satt satt sammen og montert dagen før - etter at NRK radio hadde spurt om jeg kunne stille til intervju - med gammelt kjøretøy.

Når statskanalen på eget initiativ vil snakke om vår bevegelse, så er det min selvsagte plikt å møte. Været i Bergen var som alltid upåklagelig - og det ble en fin samtale om sesongstart på en kjøretur gjennom byen i åpen bil. Vi passerte sågar en smilende riksantikvar som vinket til oss.

Motivasjonen for innslaget var at programlederen gjennom en solfylt helg fant tilstedeværelsen av veterankjøretøy påfallende - som når bjørken slår ut over natten. Ikke minst hadde han lagt merke til gleden vår bevegelse førte med seg - en flott vinkling av det som ligger våre hjerter nær.

I denne utgaven skal vi ta for oss flere sider av sesongstart. Tiden da vi skal vise oss fram og fremme gleden gjennom felles lidenskap.

Snart er det 17. mai, og jeg håper at landets 17. mai komitéer ser verdien av at våre kjøretøy bidrar

til gleden. Det er mange grunner til å feire - vi bør feire at det tross alt ikke er vanskelig å være oss i Norge. Hever vi blikket er det ikke like gode betingelser i mange andre land. I Bergen har undertegnede håndtert søknader om 14 historiske kjøretøy til Hovedprosjeksjonen i Bergen, som atter en gang skal begeistre store og små. Gratulerer på forhånd med dagen og med resten av sesongen. Kjør, rekrutter og gled omverden.



Fra v. Carl Harbitz-Rasmussen, Sigve Carlsen og Mads E. Thomassen. Da vi til sammen var 55 år stiftet vi Bergen Veteranvogn Klubb. I dag er vi 193 år og kan fortsatt få ting til sammen etter 46 år med felles glede.

SESONGEN ER I GANG

- Når nettene blir korte og varmen setter inn

av generalsekretær Stein Christian Husby



Det ble tidlig vår i 2026, og en rekke steder i landet har veterankjøretøyene vært synlige på veien i flere uker. Mange snakker om vårpussen, og det er grunn til å presisere at denne bør være litt mer enn polish og støvsuging.

Realiteten er at kjøretøyet har blitt ett år eldre enn i fjor. Det ble kanskje ikke kjørt mange kilometer forrige sesong, men noen ting har faktisk en datomerking – helt uavhengig av bruk.

Det er hyggelig med flere gjesteskribenter i LMKs nyhetsbrev. Narve Nordanger i Grenland Veteranvognklubb har skrevet en nyttig artikkel for mange av oss. For noe av det vi til stadighet opplever,



er det faktum at mange ikke lenger kan gjennomføre nødvendig vedlikehold på eget kjøretøy. Dette kan være flere årsaker som tilgang til et egnet sted å stå, alder eller rett og slett mangel på kunnskap. Nettopp «kunnskapshullet» vi opplever er også noe som truer verkstedbransjen. Dagens mekanikere har i langt større grad behov for digitalt diagnoseverktøy og blir mer og mer komponent-skiftere fremfor reparatører.

Veterankjøretøy er god sirkulærøkonomi.

Norges Husflidslag har i flere år brukt uttrykket «alt kan repareres». Dette er nok treffende på ganske mange veterankjøretøy også da disse er laget av ordentlige materialer som kan pusses, slipes, sveises og lakeres tilbake til fordums glans. Nyere 3D-teknologi kan også være et fremtidig håp for nyproduksjon av hittil «umulige» deler eller til former for støpning. I disse dager hvor miljøet også vies stort fokus, er det også beviselig at vår evne til å ta vare på noe som allerede er produsert og gi dette et lengere liv, er sirkulærøkonomi i praksis. Om det samme kan sies om dagens kjøretøypark 30 år frem i tid, skal vi ikke spekulere i. Vi opplever at kjøretøyparken blir stadig yngre, og særlig bilen er i ferd med å bli mer og mer en forbruks-gjenstand i likhet med en TV og et kjøleskap.... Da er det godt med harde fakta og dokumentasjon på at den bevegelige kulturarven representerer noe annet og skal behandles deretter.

Sikkerhet er viktig for LMK. Vi tilbyr frivillige sikkerhetstester gjennom Viking Kontroll og NAF.

En god ting kan ikke repeteres for ofte. Vi som driver med veterankjøretøy må sørge for at disse holder en god teknisk stand. Vi har nulltoleranse for ulykker som skyldes mangelfullt vedlikehold, og dette kan lett føre til en kollektiv avstraffelse fra myndighetenes side.

Som en konsekvens av at stadig flere veterankjøretøy registreres som bevaringsverdige, endres også frekvensen av Periodisk Kjøretøy Kontroll (PKK). Etter passerte 50 år vil det iht. gjeldende regelverk være fullt fritak. Forskriften gjelder også biler eldre enn 1960. Fritak fra teknisk kontroll endrer imidlertid ikke ved

veitrafikklovens §23, som omhandler føreransvaret for kjøretøyets tekniske tilstand. Med jevnlig PKK vil man i større grad pulverisere ansvaret, og feil og mangler vil lett årsakforklares som en «plutselig oppstått hendelse» utenfor førers kontroll. Derimot på et kjøretøy som ikke er vist på årevis og beviselig er i svært dårlig forfatning, vil det ikke være noen andre å bebreide enn eier/fører. Ved en alvorlig ulykke, vil sistnevnte kunne få betydelige konsekvenser.



Fritak for PKK betyr derfor ikke at det hersker et komplett anarki, men vil derimot skyve en større grad av ansvar på eier/fører. De fleste tar dette ansvaret, og ofte kan man mer om eget kjøretøy enn et verksted. For LMK er det viktig at veterankjøretøymiljøet er åpent og inkluderende, helt

uavhengig av kompetanse og nettverk. Entusiasmen for det som vår bevegelse representerer, bør være bra nok for å ta del i dette. Derfor fikk LMK etablert egne frivillige veteranbiltester hos både Viking Kontroll og NAF. Disse testene kan utføres hos samtlige test-stasjoner rundt om i landet, og dekningsgraden på landsbasis er nå rimelig god. Så med andre ord finnes ingen unnskyldning for ikke å kontrollere eget kjøretøy dersom man ikke evner dette selv. Ofte kan det også være litt lurt med en andrelinjevurdering, da man ikke alltid ser skogen for bare trær....

Testene nevnt ovenfor er direkte rettet mot de viktigste sikkerhetsmessige tingene knyttet til eldre kjøretøy. Her har det vært spesialopplæring, slik at man i større grad har en forståelse for hvordan et eldre kjøretøy fungerer i praksis. Testen blir heller ikke rapportert inn til Statens Vegvesen, men eier får et dokument som fungerer som en tilstandsrapport og handlingsplan – basert på hvor alvorlige de avdekkede feil og mangler eventuelt er. Dette gir også et rom for å skaffe deler og forestå en utbedring på best mulig sett uten en overhengende fare for trussel om avregistrering og bruksforbud.

Lave ulykkestall er den beste garantien for vår videre eksistens. Kjør pent og ta hensyn til den øvrige trafikken. På den måten møter vi smil og glede overalt hvor vi ferdes.



LMK ER STOFFAVHENGIG

Har du eller din organisasjon noe på hjertet som dere ønsker at vi skal skrive om i nyhetsbrevet? Kontakt oss gjerne med forslag og ønsker. Vi ønsker å levere noe dere vil ha, og som dere har glede av å lese.

Mange av våre klubber har dessuten egne blad. Dersom dere har en reportasje eller artikkel som dere mener resten av fellesskapet bør lese, så sender dere denne til oss med bilder. Det må bekreftes at tekst og bilder benyttes fritt av LMK, og, hvem som skal krediteres for evt. bilder.

Vi vet jo at de fleste liker å lese om hva som foregår på andre kanter av landet, og tar gjerne i mot bilder og litt tekst fra de mange arrangementene i vårt langstrakte land. LMK forbeholder seg retten til å bestemme hva som blir brukt.

Kontakt LMK, eller send ditt forslag merket nyhetsbrev til post@lmk.no

NOUVELLES NEWS

FIVA NYTT

PÅGÅENDE EU-SAKER FOR HISTORISKE KJØRETØY

- en orientering fra FIVAs juridiske komité

Flere viktige saker i EU er nå under behandling, og utviklingen følges tett av FIVA. Beslutningene som tas i månedene fremover kan få betydning for både eiere og miljøet rundt historiske kjøretøy.

Utsatt behandling av kontrollregler

Arbeidet med EUs kjøretøykontrollpakke har møtt økende politisk motstand. Avstemningen i Europaparlamentets transportkomité er derfor utsatt fra mars til april. Dette gir mer tid til påvirkning - men viser også at saken er omstridt.

FIVA jobber aktivt for å sikre at regelverket fortsatt tar hensyn til historiske kjøretøy og deres særpreg.

Kamp for kulturarv-status

EU arbeider samtidig med et nytt kulturpolitisk rammeverk, «Culture Compass». Her har FIVA vært tydelig: historiske kjøretøy må anerkjennes som en viktig del av Europas kulturarv. Dette er en viktig sak - ikke bare symbolsk, men også fordi slik anerkjennelse kan påvirke fremtidige regler og rammevilkår.

Positive signaler om ELV-regelverket

Når det gjelder regelverket for utrangerte kjøretøy (ELV), nærmer prosessen seg slutten. Endelig vedtak forventes sommeren 2026.

Signalene er gode: historiske kjøretøy ser ut til å være godt ivaretatt i regelverket. Samtidig må eiere være

oppmerksomme på at enkelte administrative krav fortsatt kan gjelde.

Ny bilpakke på vei

EU jobber også med en større bilpakke rettet mot nye kjøretøy og fremtidige krav. Denne vil ikke påvirke historiske kjøretøy direkte ennå, men kan få betydning på noe sikt. FIVA følger utviklingen nøye.

Samarbeid og påvirkning

FIVA fortsetter sitt arbeid både i Brussel og nasjonalt, blant annet i samarbeid med organisasjonene FIM og FEMA. Sammen har de uttrykt bekymring for forslag om obligatorisk EU-kontroll av motorsykler.

Kort oppsummert

Det skjer mye i EU som angår oss. Uavhengig av synet på EU, er det ikke til å komme unna at Norge er en hjelpeløs brikke i dette spillet. Gjennom FIVA blir vår bevegelse sine interesser ivaretatt. LMK har mulighet til reell påvirkning.

Det spanske konsultentselskapet EPPA med base i Brussel, arbeider for FIVA med myndighetskontakt, interessepolitikk og regulatoriske spørsmål, og har særlig kompetanse på EU-systemet. EPPA bistår vår bevegelse med å forstå og påvirke politiske prosesser i Europa.

Noe ser positivt ut, spesielt for historiske kjøretøy i ELV-regelverket, mens andre saker fortsatt er åpne og under debatt. FIVA jobber aktivt for å sikre gode rammevilkår - og det arbeidet fortsetter for fullt.

LMK jobber aktivt med forvaltningen rundt ny kulturmiljølov, og formidler derfor viktige elementer av det politiske arbeidet i Brussel til relevante forvaltningsorganer, slik at man kan tilpasse og være bevisst på det som måtte komme fra EU.



VÅRPUSS AV VETERANKJØRETØYET

TEKST OG FOTO: Narve Nordanger - Grenland Veteranvognklubb

Det er vår og sesong for årets fyrste oppstart av veterankjøretøyet, som har stått stua vekk heile vinteren og i beste fall fått litt lading av batteriet og sjekk etter spor av mus (det var visst museår i 2025). Her er ei kort liste over ting ein kan sjekke i samanheng med årets fyrste oppstart, inkludert nokre eigne (dårlege) erfaringar: Det kan vere lurt å starte med ein utvendig kontroll. Dersom det er luft i alle hjul, og det ikkje er store dammar av olje eller bremsevæske under bilen, kan det vere heilt greitt å ta årets fyrste oppstart. Å starte ein motor etter månaders stillstand har dessverre ikkje blitt lettare dei siste åra. Er bilen parkert med E10 bensin (95 oktan) i systemet, kan det vere at drivstoffet har fått drastisk redusert oktantal i løpet av vinteren og bilen er svært tungstarta. I verste fall har konsistensen endra seg til pulver eller gele og demontering av bensinsystemet er nødvendig. Går kjøretøyet på 98 oktan står



Det lukta bensin av denne bilen etter årets fyrste oppstart, og etterkvart fann eg tre slangar frå ca 2010 som var dårlege.

du som regel sterkare, men også 98 oktan inneheld såpass mykje flyktige ingrediensar at det kan bli fullstendig tomt i ein forgassar etter få veker. Mangt eitt batteri har blitt tømt av eigaren som

køyrer startmotor i lange strekk for å fylle opp flottørkammeret igjen. Dei med uheldige erfaringar frå tidlegare har kanskje montert elektrisk bensinpumpe som gjer det kurant å fylle opp før ein brukar startmotoren, eller det er montert ei bensinpære av typen liten påhengsmotor på bensinslangen for å fylle opp med fem handpump. Har du ingen måte å fylle opp med utan å køyre mekanisk pumpe kan det hjelpe mykje med startgass, eller litt betre, i kombinasjon med



Sjølvsjå om bensinslangen er 65 år gammal og ser slik ut, må det ikkje bety at han lek. Men, denne bør nok bytast.

fersk bensin i ei ketchup-flaske. Vil ikkje bilen starte sjølv om det er rikeleg med bensin er det tid for feilsøking på tenningsanlegget. Ved feilsøking er det smart å fylgje straum og sjekke for gnist fyrst gjennom lågspent-kretsen og deretter i høgspent-delen. Litt halvgrovt sandpapir og eit billeg multimeter kan vere til god hjelp. Har du reserve-komponentar for å teste om noko har svikta i løpet av vinteren, er det nokså smart å byte berre ein ting om gongen, slik at du veit kva som var defekt når bilen plutsleg tenner. Apropos ting som sviktar, har den store syndebukken dei siste åra blitt kondensatoren. Ettermarknaden er fullstendig

dominert av kinesisk-produserte reservedelar der einaste kriterium for produktet er lågast mogeleg pris. I 2025 svikta ein gammal og to nye kondensatorar på min 1929 Chrysler, og det enda med at eg brukte ein ubrukt kondensator frå 60-tals Opel som fungerte utmerka. Toleransen på kapasitans er visst ganske god i gamle tenningsystem og kvalitet er viktigare enn at det er akkurat rett sort kondensator. Ein annan gjengangar er hovudstraumbrytarar som har dårleg kontakt i seg og kuttar når startmotoren slår inn, særleg gjeld dette billeg-brytarar med nokre år i fuktig miljø. Når bilen har starta er det tid for å bruke sansane for å kontrollere. Luktar det bensin, kan det vere lurt å stanse igjen. Eg har vore borti ein 70-tals Mercedes 450 der fleire tynne bensinslangar under luftfilteret hadde sprukke i løpet av vinteren og det lukta ille sjølv om det ikkje var nokon synleg lekkasje. Sjekk bensinslangar for sprekker, generelt var det ein periode for 5 til 15 år sidan der mange bensinslangar var av dårleg kvalitet. Er du i tvil byt ut med slangar som tåler moderne etanol-bensin. Pass deg og for bensinklemmer som er stramma for mykje og har kutta seg inn i slangen. Bensinlekkasje kan medføre brann, og brann er den store skrekken for eit veterankjøretøy. Statistisk er det faktisk endå viktigare å passe på elektriske feil som av-isolering, eller jordefeil og



Straumen går minste motstands veg. Er det dårleg kontakt på pluggen kan høgspennten like godt hoppe til bensinpumpa om den er nærme nok.

dårleg jording som for eksempel gjer at høgspen-tgnisten hoppar frå leidningen til gods før han kjem til pluggen. Gnistar kombinert med tilgang på bensin frå lekkasjar gjer at du har svært lite tid på deg til å stoppe ein brann, før denne utviklar seg til meir enn kva eit enkelt brann-apparat kan klare. Uansett er sesongen øydelagt. Her kan det vere ein god ide å tenke på at ei ettermontert elektrisk pumpe ikkje skal halde fram med å pumpe bensin om motoren stoppar. Det blir fort stygt dersom brannen smeltar bensinslangen og pumpa held fram med å pumpe brennbart materiale sjølv om motoren har stoppa.

Vidare kontroll når bilen går, bør inkludere kontroll av så mange væsknivå som du kan greie å få til: Sjekk nivået på motorolje, girolje, bakaksel/kardang, styresnekke eller servo, bremsevæske og kjølesystemet. Er du systematisk, fører du opp når du sist skifta oljer, filter og bremsevæske og kan vurdere om det er på tide med eit nytt skifte. Trakk og ordentleg hardt til på bremsene, det er betre at ein

lekkasje oppstår og blir oppdaga no enn undervegs til årets store treff. Etter å ha køyrt ein kort distanse kan det vere lurt å kjenne på felgane om temperaturen er jamn og fin, eller om det er ein caliper som heng og utviklar mykje varme. Er det musedrit i bilen kan det bety at vinterens gjestar har smaka på leidningsnettlet eller seter og du bør sjekke begge. Luktar bilen av mugg eller etterlatenskap av mus kan det hjelpe med lufting og vask av matter. Dersom ikkje det hjelper er ei skål med eddik eit gammalt råd, eller ein kan ozon-behandle interiøret.

Lufttrykk i dekkna endrar seg svært ofte gjennom ein vinter. Kontroller det kvar vår og gjer samstundes ein visuell sjekk av dekkna. Dårlig mønster eller djupe sprekkar er ikkje bra, og bør resultere i oppgradering. Gamle dekk kan kanskje vere greitt nok å køyre på, særleg om dei har stått mykje mørkt og ikkje har sprekkar. Men, skal du på langtur eller køyre fort på motorveg medfører det ganske høge temperaturar i hjula som igjen kan ta knekken på elles fine



Også tilsynelatande gode dekk kan ha så mykje kast i seg at det er frykteleg å køyre på alt over 70 km/t. Desse ca 20 år gamle dekkna var kassable sjølv om dei såg bra ut etter kanskje 10.000 km.



Kryssar du det amerikanske kontinentet med gammalbil på billege dekk, kan det vere lurt å ha jekk og luft reservehjulet. Her er det stor delmanivering av Cadillac-hjul midt på natta i Idaho.

(men gamle) dekk. Eg fekk delaminering og fryktelege kast i tre av dekkna når eg køyrde på ferietur i Sverige med ein 1966 Mercedes på 20 år gamle (men som nye) Michelin dekk. Det viste seg deretter at 14-tommars dekk var blitt veldig ukurant hos vanlege dekk-sjapper i 2005 og vi avslutta turen med å køyre E6 til Strömstad i 40 km/t. I fjor registrerte eg fleire sett med tilsynelatande gode dekk utan visuelle feil som hadde fått så mykje kast at det var ubehageleg å køyre fortare enn 70 km/t med dei. Vibrasjonar som ikkje var der i fjor, kan godt vere frå dekkna. Særleg etter du har køyrt dekkna varm ein gong og fått vekk kantar frå mange månader i ro. Kva meir kan ein kan gjere framfor sesongen? For eksempel smøre opp understellet med grease for å få mindre slark og slitasje, deretter sjekke at alle lysa fungerer inkludert bremselysa og sjekke at lysbiletet er fornuftig gjennom å lyse på ein vegg ca 10 meter unna. Kontroller og at du har fungerande jekk og hjulnøkkel, reservehjul med lufttrykk, pluss varseltrekant, refleksvest og brannapparat, og at viskarane fungerer med gummi som heng saman. Eit tips på det siste er at RainX eller tilsvarande middel på frontruta, har betre effekt mot dårleg sikt enn nesten alt av viskarar frå før 1965 i alle fall.



LUFTSKIPET NORGE 100 ÅR

LMK medarrangør i historisk markering for bruk av banebrytende teknologi



Tekst: Carl A Harbitz-Rasmussen

Den 14. april 1926 hadde nesten en fjerdedel av Kristianias daværende befolkning funnet veien til Ekeberg - resten sto angivelig på tak og utsiktspunkter. Lite ble gjort på arbeidsplasser den dagen - skrives det i pressen dagen derpå. Dette var dagen da luftskipet Norge ankom hovedstaden - en handling som var kontraktsfestet mellom Luftseiladsforeningen (i dag Norges Luftsportforbund), som formelt var skipets, eier og regjeringen. Ideelt foretrakk ekspedisjonens ledere; Roald Amundsen, Umberto Nobile og Lincoln Ellsworth, Bergen eller Trondheim som stoppested, men regjeringen ønsket av hensyn til nasjonsbygging, identitet og selvfølelse at begivenheten skulle legges ad omveier til Norges hovedstad. Skipet krysset som kjent Nordpolen den 12. mai - og resten er historie. Nordmenn var først til begge polene!

Et 100-årsjubileum av denne karakter må selvsagt feires tenkte vi, men det var ikke like selvsagt for det offisielle Norge, hvor alt virket glemt. På forespørsel fra Pilotforbundet tok LMK sammen med alliansepartnere i Norsk allianse for bevegelig kulturarv, Norges Luftsportforbund og Bekkelagshøgda Lokalhistoriske Forening ansvar. De italienske og amerikanske ambassadene svarte ja til å delta i begivenhetene mange uker på forhånd - likeså den japanske ambassadøren - uten formell rolle - men av ren interesse (Amundsen turnerte Japan i 1927). Heldigvis tok Samferdselsdepartementet ansvar kort tid før markeringen, og representerte det offisielle Norge ved statssekretær Cecilie Knibe Kroglund - en velkjent skikkelse for vår bevegelse.

Et luftskip som var hyret inn av Luftsportforbundet ble dessverre forhindret av tekniske årsaker, men politiets helikoptre fløy formasjon, og ett landet til glede for om lag 1000 skoleelever, som hadde fått fri til den historiske markeringen. Det var flyoppvisning med en DH Tiger Moth fra Landsforeningen for Luftfartøyvern, og medlemmer av Norsk Veteranovgn Klubb stilte med - betimelig nok - to



Ambasador Nicoletti, statssekretær Kroglund, Graham Harlow, USA og Carl A. Harbitz-Rasmussen



Trond H. Thorbjørnsen NVK, Carl Harbitz-Rasmussen LMK, Morten Haave LFL og Tore R. Westen NVK



Trond Helge Thorbjørnsen - NVK viser sin flotte 1923 Fiat 501 til Italias ambassadør Stefano



Fra Landsforeningen for Luftfartøyvern - en DeHavilland Tiger Moth over Ekeberg.

flotte Fiat 501 som tidskoloritt - tilsynelatende til større begeistring enn helikopteret. Jeg tror alle barna var bak rattet på en av dem i løpet av dagen.

Mange interesserte hadde møtt opp for å overvære markeringen. Etter at LMKs styreleder ønsket velkommen, talte statssekretær Kroglund, Italias ambassadør Stefano Nicoletti og deputy head of station ved den amerikanske ambassaden Graham Harlow. Krans ble så nedlagt på plaketten som står på fundamentet av luftskipets fortøyningsmast. Det ble også taler fra historielaget, som skal ha æren for å ha holdt minnet om dette i hevd ved tidligere markeringer, og fra Jonas Nordby fra Amundsens hjem og Museene i Akershus.

På kvelden var det invitert til mottakelse med et flott foredrag med bilder fra dagen 100 år tidligere av Geir Kløver, direktør ved Frammuseet. 70 gjester kom, deriblant etterkommere av Roald Amundsen, flere fra de motorhistoriske miljøene og Riksantikvar Hanna Geiran. Sistnevnte benyttet anledningen til å fortelle om den nært forestående fredningen av luftskipsmasten i Vadsø.

Vi er stolte av at så mange utelukkende frivillige krefter fra miljøene knyttet til kulturarv tok ansvar for denne felles dugnaden. Arrangementet ble støttet av Oslo kommune, Pilotforbundet, LMK og Norges Luftsportforbund.

Noen lurer naturlig nok på sammenhengen mellom LMK og luftskip. Vi finner det ikke unaturlig, ettersom vi er forkjempere for bevegelig kulturarv. Dette fordi vi tror på samarbeid gjennom alliansen med øvrige disipliner innen den bevegelige kulturarven i den hensikt å oppnå gode resultater, sikre et bedre samarbeid med tilsyns- og forvaltningsmyndigheter, og bygge nettverk på tvers av viktige ressursgrupper. På arenaer som dette kommer vi dessuten i posisjon for dialog med myndighetene.

Vår styreleder er invitert til fredningen av masten i Vadsø, og senere til den offisielle markeringen for kryssingen av Nordpolen med representanter for Storting, regjering og representanter for nasjonene, som utgjorde Norge-ekspedisjonen i 1926.



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





ULVEN-MARKEDET 25. APRIL, 2026



Ulven-markedet så dagens lys i 2003. Fortsatt vil mange hevde at dette lille, men allsidige markedet er sesongstart for de historiske kjøretøymiljøene rundt Bergen - selv om dette er arrangert i Bjørnafjorden kommune. Det er verdt å vite om man skulle befinne seg i regionen en lørdag sent i april. Arrangør er den lokale LMK-klubben Os Skysslag, som har mange flotte entusiaster i sving for å gjøre arrangementet til en opplevelse for hele familien.



Vi var der. Været var nydelig, men temperaturen kunne med fordel vært noe høyere - noe som preget antallet selgere på markedet denne gangen. Uansett var stemningen på topp som vanlig, og mange hadde ute sitt historiske kjøretøy - både bil og MC - for første gang i årets sesong.



Ref. mye av gjennomgangstemaet i dette nyhetsbrevet, ble det observert en Packard som skulle slepe en Ford Taunus ut av en tunnel, men ut av tunnelen kom en Taunus med en Packard på slep..... Heldigvis ikke noe alvorlig - kun litt bilgeriatri.

Det er hyggelig å treffe alle menneskene, og det blir mye prat og beundring av «nykommere» på parkeringsplassen. Det er godt å være i gang igjen!

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



Bjarne Samuelsen
styremedlem LMK
bjasam@gmail.com

KOMMENDE EVENTER

[TRYKK HER FOR FLERE EVENTER](#)

29. april - 2. mai, Retro Classics, Stuttgart, Tyskland www.retro-classics.de/en/visitors

Arr: Kjøretøy Historisk Klubb Voss

3. mai, Mopedløp på Vonheim i Kodal Larvik Sandefjord Veteranvognklubb

30.-31. mai, Göteborg Classic Car Weekend, Göteborg, Sverige
<https://www.gccw.se/>

9. mai, Ekebergmarkedet, Oslo Norsk Veteranvogn Klubb

12.-14. juni, Klassikwelt, Bodensee, Tyskland www.klassikwelt-bodensee.de/

14. mai, 45 år med Vårmønstringen i Bergen, [Motorklubbene i Bergen](#)

5.-9. august, Fjordsteam, Bergen
<https://fjordsteam.no/>

28.-31. mai, Opel, Bedford, Vauxhall treff Lyngdal, [VOBA International Meet](#)

18.-20. september, Goodwood Revival, Sussex, England
<https://www.goodwood.com/motorsport/goodwood-revival/>

30. mai, Vossarudl'n, Voss - Norheimsund

**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.

18.-20.
SEPTEMBER
2026

HISTORISK KJØRETØYKONFERANSE 2026

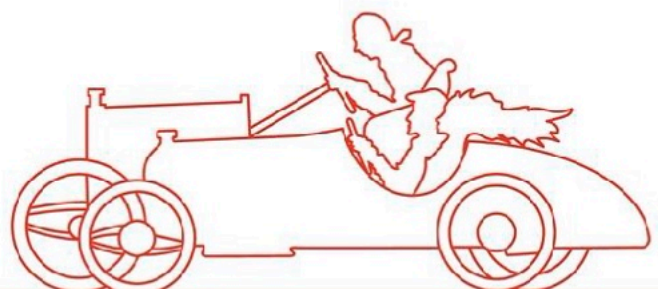
På Norsk vegmuseum, Lillehammer

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.



Scan QR koden for billetter, eller sjekk mer her:

[FIVA.COM](https://www.fiva.com) eller [LMK.NO](https://www.lmk.no)





FJORDSTEAM

Noen smakebiter fra programmet

BERGEN 5. - 9. AUGUST 2026

TIRSDAG 4. AUGUST

- Samling av fartøyer i havner nord og sør for Bergen, for samseiling til Bergen.

ONSDAG 5. AUGUST

- Innseilingsparade og åpning av Fjordsteam.
- Konferanser om fartøyvern og historiske kjøretøy på Bergens Sjøfartsmuseum og Bryggen Museum
- Rundturer med historiske fly
- Stands og underholdning for publikum.
- Åpne skip.

TORSDAG 6. AUGUST

- Nasjonal konferanse for bevegelig kulturarv - Bryggens Museum.
- Stands og underholdning for publikum.
- Åpne skip.
- Turer på Vågen og Byfjorden med mindre fartøyer.
- Utstilling historiske kjøretøy.

FREDAG 7. AUGUST

- Åpning av nasjonalt veteranbrannbiltreff
- Historiske utrykninger med veteranbrannbiler.
- Demonstrasjon av sjødampsprøyter.
- Stands og underholdning for publikum.
- Rundturer med veteranbusser, damptog, veterantrikk, historiske fly og skip.
- Kveldsturer med veteranskip/åpne skip.

LØRDAG 8. AUGUST

- Skip i ruter fra distriktene til Bergen.
- Flyshow.
- Stands, og underholdning for publikum.
- Felles avgang med passasjerer til distriktene.
- Festmiddag for deltakere i Grieghallen.
- Festfyrverkeri.

SØNDAG 9. AUGUST

- Bergen Heritage Tour med dampskip, damptog, veteranbuss og evt. veteranfly
- Fjordsteam Bergen 2026 slutt.

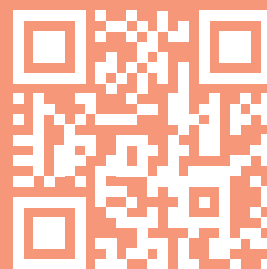
ENDRINGER VIL FOREKOMME - FØLG MED PÅ FJORDSTEAM.NO

SOM TIDLIGERE ÅPNER VI FOR Å SØKE TILSKUDD TIL DRIVSTOFF ELLER TRANSPORT FOR DELTAKERE - BÅDE FARTØY, KJØRETØY OG FLY.

ARBEIDSUTVALGET I FJORDSTEAM BERGEN FORBEHOLDER SEG RETTEN TIL Å ENDELIG AVGJØRE DELTAKELSE, PLASSTILDELING, TILSKUDD OG/ELLER OMFANG AV TILSKUDD.

OPPLYSNINGER OM PÅMELDING TIL DELTAKELSE, KONFERANSE, FESTMIDDAG, STANDS, SØKNAD OM TILSKUDD, SKJENKELØYVE OSV. VIL BLI LAGT UT PÅ VÅRE HJEMMESIDER.

SPØRSMÅL RETTES TIL POST@FJORDSTEAM.NO



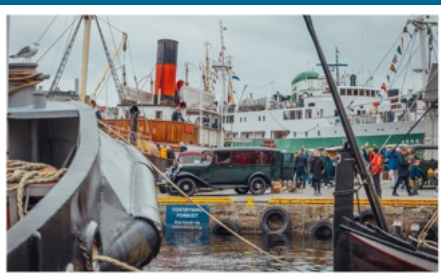
Scan QR koden



TILBAKEBLIKK



Europas største
levende festival
for bevegelige
kulturminner



MED STØTTE FRA BLANT ANNET: