



Motorhistoriske Kjøretøy

Veiledning i rett bruk,
vedlikehold og personlig
ansvar for sikkerhet.



Ansvarlig utgiver:

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK)
Øvre Slottsgate 2b
0157 OSLO
www.lmk.no / post@lmk.no
Tlf. 22 41 39 00

Copyright:

Åndsverket tilhører Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber.
Ettertrykk, helt eller delvis, er ikke tillatt uten særskilt tillatelse.

Tekst:

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber v. generalsekretær Stein Christian Husby.

Illustrasjoner:

Eldar Vågan (med unntak av illustrasjon i kap. 4)

Opplag:

Første opplag, 50.000 eksemplarer.

Trykk og grafikk:

Land Trykkeri
Heimskogen 24
2870 DOKKA
www.landtrykkeri.no



Innhold

Forord ved Stein Christian Husby, Generalsekretær LMK.

1. Definisjon av et historisk kjøretøy.
2. Tekniske krav, lovverk og mangel på moderne sikkerhetsutstyr.
3. Ferdsel på offentlig vei.
4. Vedlikehold – et lovpålagt ansvar.
5. Sjekkpunkter for løpende vedlikehold.
6. Aktsomhet i trafikken.
7. Historiske kjøretøy og miljøhensyn.
8. Vinterlagring.
9. Frivillig veteranbiltest er et godt alternativ for å opprettholde et trafiksikkert kjøretøy.
10. Oppsummering.
11. Skjema for egenkontroll.



Forord

Mange finner stor glede i å eie og bruke et motorhistorisk kjøretøy - enten det være seg 2, 3, 4 eller flere hjul. Dette heftet vil i all hovedsak være knyttet til veteranbiler, men grunnprinsippene er stort sett de samme for alle motoriserte veterankjøretøy som ferdes i trafikken.

Det finnes et betydelig antall registrerte veterankjøretøy i Norge, og trolig er det langt flere avregistrerte. Bare gruppen registrerte veteranbiler utgjør alene ca. 120.000 i 2020. Mange av kjøretøyene befinner seg i en prosess hvor de skal eller er under en restaurering, og



det er derfor trolig store mørketall i forhold til offentlige statistikker og registre. Digitaliseringen av Motorvognregisteret er stort sett ajour fra 1982, men kjøretøy avregistrert før dette blir således ren gjetning.

Mange kjøper det kjøretøyet de selv hadde i egen barndom, kanskje maken til sitt eget første kjøretøy, besteforeldre eller andre i familien. Det kan også være arvegods fra familiemedlemmer, som man av nostalgiske årsaker er sterkt knyttet til. Andre realiserer kanskje en gammel drøm og kjøper nettopp drømmekjøretøyet, fordi tid og økonomi tilsier at dette nå er mulig.

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) ønsker at det skal være mulig å realisere drømmen og samtidig utøve et riktig vedlikehold uansett forutsetning. Noen har skrudd og reparert på gamle kjøretøy hele livet, mens andre knapt vet opp og ned på hvilke komponenter som gjør hva. Selv om utgangspunktene er forskjellige, finnes



det løsninger. Mye kompetanse er samlet i det organiserte klubbmiljøet, og stadig flere aktører leverer deler og tjenester til veterankjøretøy. Det skal ikke underslås at det er et stort felles internasjonalt miljø, som deler kunnskap og er behjelpelig med deler. Dessuten ser vi stadig flere kommersielle tjenester rettet mot historiske kjøretøy.

Samtidig ligger det hjemlet i lovverket et personlig ansvar for at et hvert kjøretøy, som brukes på offentlig vei, er i forskriftsmessig stand. Kravet gjelder uansett alder og kjøretøygruppe. Vi opplever samtidig at stadig flere veterankjøretøyer av forskjellige grunner ikke er underlagt offentlige kontroller. For eksempel veteranbiler med påskriften «bevaringsverdig kjøretøy» i vognkortet, fremstilles til Periodisk Kjøretøykontroll (PKK) bare hvert femte år etter passerte 30 år og med fullt fritak fra passerte 50 år. Dette er forhold som skjerper kravet til oss som eiere, og denne guiden tar sikte på å berøre de viktigste elementene rundt sikkerhet og vedlikehold. Det er få ulykker knyttet til veterankjøretøy generelt, og slik ønsker vi at det også skal være i fremtiden. Om alle er sitt ansvar bevisst, sikrer vi muligheten for at vi også kan kjøre inn i fremtiden uten å frykte bruksbegrensninger.

LMK er en upolitisk klubborganisasjon, som er drevet i stor grad av frivillig arbeid. Medlemsmassen og eierne av forbundet er de til enhver tid tilsluttede eierklubbene. Klubbene utgjør i antallet om lag 150, og medlemsmassen i disse teller igjen ca. 50.000 medlemskap. Felles for klubbene er et engasjement for å bevare og forvalte vår felles kjøretøyhistorie. Denne kulturarven, bestående av både materielle og immaterielle objekter, ønsker vi å bringe videre til kommende generasjoner. Sentralt i LMKs Strategi- og Handlingsplaner blir derfor et arbeid for å sikre en fortsatt bruk av motorhistoriske kjøretøy. LMK samarbeider med en rekke andre kjøretøy- og kulturorganisasjoner, for å spre kunnskap om, opplyse og sikre deltakelse på nødvendige politiske arenaer. LMK er derfor blant annet fast høringsinstans knyttet til endringer av lover og forskrifter knyttet til kjøretøy. Listen over forenklinger og gjennomslag knyttet til rammebetingelsene for eierskap og bruk av motorhistoriske kjøretøy i Norge, hvor vi har bidratt, er lang. En organisering av klubbmiljøene i en større enhet med sikte på bedre gjennomslag, var også noe



av grunntanken bak etableringen av LMK i 1979. Det gjelder fremdeles, og dette er mer sentralt enn noen gang tatt i betraktning den utfasing av diesel- og bensinbiler som man opplever i dagens samfunn.

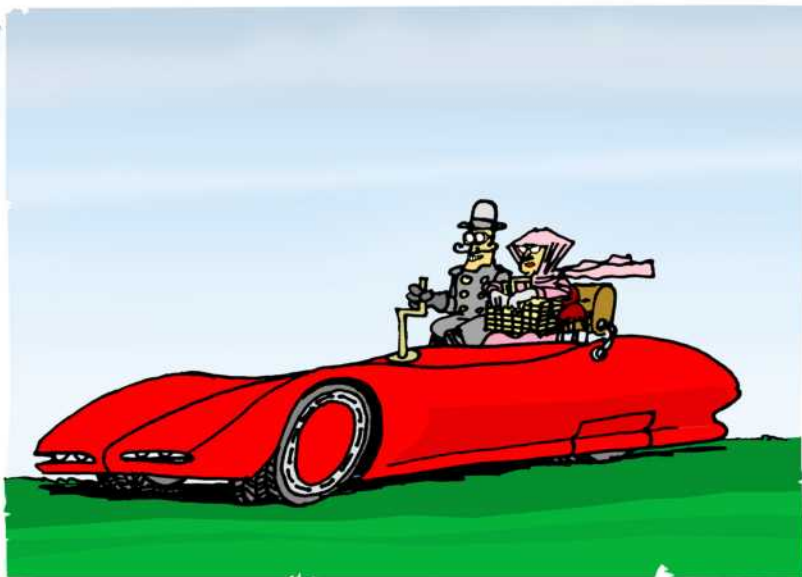
LMK er tilknyttet FIVA – Federation Internationale Vehicules Anciens, som er den internasjonale organisasjonen for motorhistoriske kjøretøy. FIVA har siden stiftelsen i 1966 opparbeidet seg en unik posisjon på verdensbasis, særlig i Europa. Gjennom FIVAs ulike kommisjoner jobbes det tett opp mot EUs parlamentarikere, nettopp med hensikt å sikre et lovverk som ivaretar de motorhistoriske kjøretøyenes behov også i fremtiden. Selv om ulykker knyttet til motorhistoriske kjøretøy forekommer sjelden, er det viktig at vi som organisasjon jevnlig driver forebyggende og informativt arbeid. FIVA har, i likhet med LMK, et fokus på at historiske kjøretøy er en viktig del av vår felles kulturarv. Dette gjelder de fysiske og materielle objektene som så vel den immaterielle kulturarven knyttet til håndverk og tradisjon. Det eksisterer derfor tette bånd mellom FIVA og UNESCO, en kopling som for få år siden var nærmest utenkelig. Dette arbeidet forestås videre lokalt, og LMK er blant annet medlem i Norges Kulturvernforbund hvor vi samarbeider tett med Kulturminnefondet og Riksantikvaren for å nevne noe.

FIVA har gitt ut en egen brosjyre knyttet til sikkerhet. LMKs brosjyre bygger på elementer av denne, men er tilpasset norske forhold og vårt eget lovverk.

Trafikksituasjonen har endret seg betydelig de siste årene, samtidig som motorhistoriske kjøretøy mangler mye av det sikkerhetsutstyret som kreves av et nyere kjøretøy. Dette er forhold vi må kompensere for gjennom rett bruk og betjening av våre eldre kjøretøy. Motorhistoriske kjøretøy skiller seg lett ut fra den øvrige kjøretøyparken, og vår adferd blir derfor lett synlig for medtrafikanter og lovgivere. Derfor er det ekstra viktig at vi utviser aktsomhet, ansvar og tar hensyn til øvrig trafikk. På denne måten kan vi være gode forbilder for vår bevegelse og dermed sikre at vi fortsatt kan ha glede av våre kjøretøyer på offentlig vei.

Oslo 21.05.2021

Stein Christian Husby, Generalsekretær LMK

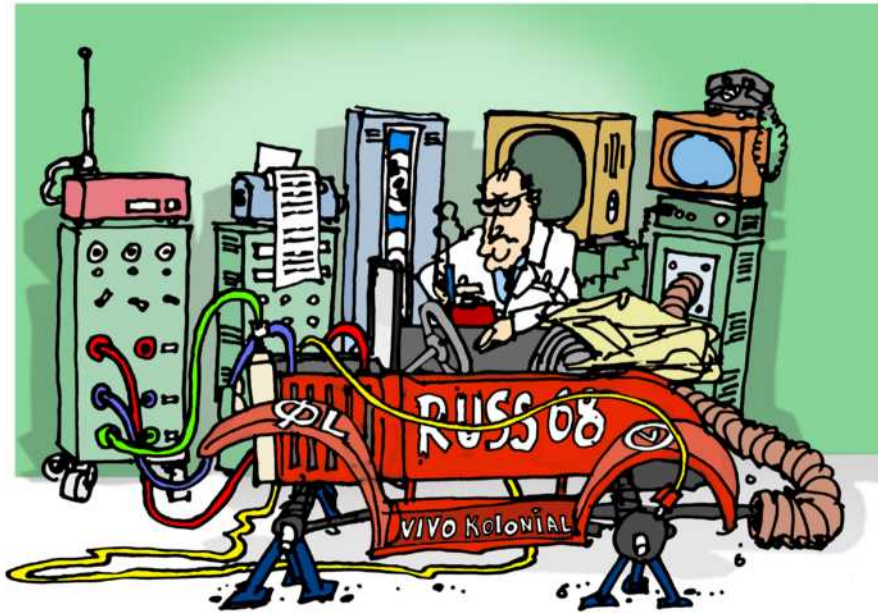


1. Definisjon av et historisk kjøretøy

LMK definerer, i likhet med FIVA, et historisk kjøretøy som følgende;

«Et motorhistorisk kjøretøy er et bevart mekanisk drevet kjøretøy, produsert for mer enn 30 år siden, vedlikeholdt i historisk korrekt tilstand og ivaretatt av en person eller organisasjon som har kjøretøyet for dets tekniske og/eller kulturhistoriske interesse og som ikke benytter det til daglig transport.»

Merk at i denne guiden omtales både historiske kjøretøy og veterankjøretøy. Begrepet veterankjøretøy i norsk sammenheng er nokså generelt og er i all hovedsak knyttet opp til alder (eldre enn 30 år), avgifter, forvaltningspraksis og aktuelt regelverk. Derimot er FIVAS definisjon av veterankjøretøy fra 01.01.1905 og 31.12.1918.



2. Tekniske krav, lovverk og mangel på moderne sikkerhetsutstyr

A: Om aktuelt lovverk.

Tekniske krav til kjøretøy er regulert i forskrift, nærmere bestemt Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Denne endres fortløpende, og kravene til et kjøretøy er i dag et helt annet enn når de første lovene så dagens lys med motorvognloven i 1912 og motorvognforskriften i 1913. Nye bestemmelser gir imidlertid ikke tilbakevirkende kraft, noe som gjør det fortsatt mulig å kjøre motorhistoriske kjøretøy som ikke tilfredsstillers dagens tekniske krav til et kjøretøy. Dette fremkommer av kjøretøyforskriften:

«§ 1-2. Forholdet til tidligere bestemmelser

Når det ved endring i denne forskrift iverksettes nye og strengere bestemmelser, skal tidligere bestemmelser på området fortsette å gjelde for kjøretøy/deler allerede registrert/tatt i bruk/omsatt, med mindre noe annet er spesielt fastsatt.»

B: Ettermontert utstyr skal virke og være av godkjent type.

Eldre kjøretøy mangler mye av det sikkerhetsutstyret som kreves av dagens kjøretøy basert på aktuelt trafikkbilde. Et godt eksempel på dette er kravet til fastmonterte sikkerhetsbelter. Det var ikke krav om sikkerhetsbelter foran i bil før 01.01.1971. Kravet om sikkerhetsbelter i baksetet kom ikke før 01.01.1984.

Mange veteranbiler mangler derfor fastmonterte sikkerhetsbelter. LMK vil derimot henstille alle, såfremt dette er teknisk mulig, å installere godkjente belter og gjerne 3-punkt dersom mulig. Det finnes mange gode leverandører av bilbelter rettet inn mot klassiske biler, slik at disse estetisk sett ikke vil ødelegge helheten i bilens interiør.

Kjøretøyforskriften krever at alt ettermontert utstyr, selv om dette ikke er et lovpålagt krav ut i fra kjøretøyets alder, skal virke og være godkjent for formålet.

C: Barn i veteranbilen

Selv om veteranbilen i henhold til aktuell forskrift for denne er godkjent uten sikkerhetsbelter, gjelder særlige bestemmelser knyttet til transport av barn i bil:

«I bil der det ikke er bilbelter (veteranbiler) skal barn under tre år ikke transporteres. Barn over tre år men lavere enn 150 cm. skal ikke transporteres i forsete i biler uten bilbelte»

Overnevnte fremgår i Forskrift om bruk av personlig verneutstyr med motorvogn.





3. Ferdseil på offentlig vei

A: Gyldig forsikring.

Før et kjøretøy tas i bruk eller settes i bevegelse må det foreligge en gyldig trafikansvarsforsikring. Dette følger av bilansvarsloven;

«§ 15.(motorvogner skal vera trygda) Motorvogn som er registrert eller skulle vere registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafikktrygda for all skade som går inn under kapitel II. Anna motorvogn skal eigaren trafikktrygda om han let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova.»

Nye endringer i bilansvarsloven fra 2021 skjerper kravene til forsikring ytterligere, da også avregistrerte kjøretøy kan komme i ansvar dersom disse er hensatt slik at de kan begynne å rulle. Trafikkforsikringsforeningen (TFF) følger opp at alle registrerte kjøretøy i Norge har en gyldig ansvarsforsikring, og det utstedes dagsbøter ved tilfeller hvor dette ikke overholdes.

Alle kjøretøy med trafikansvarsforsikring blir automatisk avkrevet for trafikforsikringsavgift, tidligere kjent som årsavgift. Nye regler fra 2018 innebærer at denne nå innkreves av ditt forsikringsselskap. Inkludert i denne avgiften ligger det en personskadeforsikring – en trygghet for deg og dine dersom uhellet skulle være ute.

B: Viktig å huske på.

Mye har forandret seg siden kjøretøyet ble konstruert og var i daglig trafikk. Veiene har stort sett blitt bedre, men samtidig har farten og trafikken økt betydelig. Mange historiske kjøretøy er ikke konstruert for dagens hastigheter, som blant annet medfører lengre strekning ved en full nedbremsing. Derfor er det viktig at man tilpasser kjørestil i takt med de begrensinger som kjøretøyet har. Alle medtrafikanter vil stort sett forstå, respektere og ta hensyn til dette.



«Alle med historiske kjøretøy er «ambassadører» for vår egen bevegelse, og det er derfor viktig at vi tar hensyn til våre medtrafikanter.» Slik kan vi være et positivt innslag på norske veier, skape glede og rekruttere nye generasjoner.

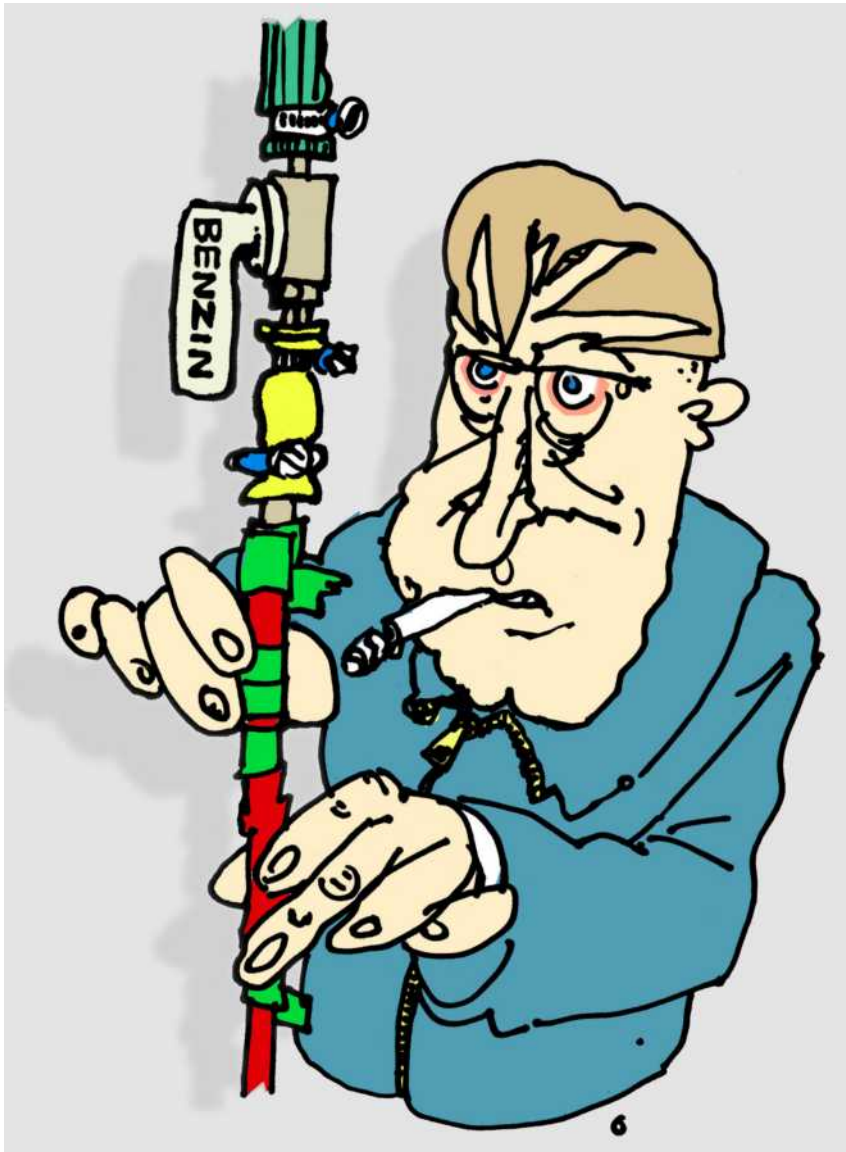
C: Tekniske forhold under kjøring – bli kjent med ditt eget kjøretøy.

Betjeningen av et motorhistorisk kjøretøy avviker ofte en hel del fra et moderne kjøretøy. Det teknologiske gapet blir større jo eldre kjøretøyet er, og det stiller også krav til fører av kjøretøyet. Dagens trafikale opplæring til førerprøven gir ikke innsikt i hvordan en usynkronisert girkasse fungerer eller bremselengdene med mekaniske bremseser – for å nevne noe. Alt dette og mye mer må læres. Her blir det en overføring av kompetanse fra dem som kan det, slik at man er kjent med alle funksjoner og knep dersom en farlig situasjon skulle oppstå. Mange av situasjonene man er vitne til skyldes ikke forhold ved selve kjøretøyet, men ligger utelukkende hos brukeren. Vi ønsker alle at nye generasjoner skal ta del i vår bevegelse, men dette forplikter også slik at de blir kjent med alle aspekter og det ansvaret som påhviler oss når disse kjøretøyene tas ut på offentlig vei.

Derfor er det svært viktig at man gjør seg godt kjent med eget kjøretøy slik at man kan betjene dette korrekt og tilpasse kjørestil og adferd etter teknikk og topografi.

Før kjøretøyet benyttes på trafikkert vei kan det derfor være lurt at man øver på et lukket område eller et sted med lite trafikk. Alle eldre kjøretøy har «sjel» og særpreg. Dette gir seg utslag i individuelle forskjeller. Kunnskap om styring, bremselengder, riktig girvalg og sikkerhetsutstyr, er derfor påkrevet. Disse grunnforutsetningene gjelder også for dem som låner et kjøretøy.

Ved kjøring med veterankjøretøy, er som oftest gleden av å være underveis større enn å komme fortest mulig frem. Gamle hovedveier og lokale veistrekninger har generelt et mindre stressende trafikkbilde og gir samtidig en større kulturell opplevelse. Samtidig kan man holde en lavere fart og ikke være til hinder for dagens tempo på større motorveier.





4. Vedlikehold – et lovpålagt ansvar

Loven er klar på dette området. Det følger av vegtrafikkloven:

«§ 23. Ansvar for kjøretøyets stand m.m.

Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet ikke brukes dersom det ikke er i forsvarlig stand.»

Loven gir derfor ikke noe slingringsmonn knyttet til teknisk tilstand. Det er eier/fører som har ansvaret for dette. Brudd på bestemmelsen i § 23 kan derfor medføre straff. Manglende kunnskap fritar ikke fra dette i lovens forstand. Dersom man ikke evner å utføre dette selv, må man oppsøke aktører som kan bistå.

Husk at vedlikehold skjer løpende og er av forebyggende karakter. Lovtekstens definisjon av «forskriftsmessig stand» er at kjøretøyet er i henhold til de utstys- og tekniske krav, som ble stilt til et historisk kjøretøy den gang det var nytt. Alle kjøretøy følger gjeldende motorvognforskrift for tidspunktet første registrering i Norge eller utlandet. Nye krav til kjøretøy gis derfor ikke tilbakevirkende kraft.

Det er også viktig å tenke på at eldre kjøretøy har tekniske konstruksjoner som forutsetter nokså tette vedlikeholds-intervaller. Her kan særlig nevnes tenningsystem uten elektronikk og smøring av sikkerhetsutsatte komponenter, som f. eks. hjuloppheng og styredetaljer. Dette er ting man lett kan overse da mer moderne kjøretøy har permanentsmurte komponenter gjennom hele sin levetid.





5. Sjekkpunkter for løpende vedlikehold

Her er det viktig å huske på at behovet for vedlikehold styres av to forhold;

- Vedlikehold basert på tidspunkt for forrige sjekk.
- Vedlikehold basert på faktisk bruk og kjørte kilometer

«Mange synes å tro at lite bruk reduserer behovet for vedlikehold. Derimot viser det seg ofte å være stikk motsatt, da nettopp et kjøretøy som beveges jevnlig ofte ikke får stand-skader som oppstår ved lengre tids stillstand.»

Hvem kan forestå reparasjoner på et kjøretøy?

Det er fra myndighetenes side et absolutt krav at alt arbeid av teknisk og sikkerhetsmessig karakter forestås av personell, som kan dette og har nødvendige faglige kvalifikasjoner. Statens Vegvesen fordrer at slikt arbeid utføres ved et offentlig godkjent verksted, og fra myndighetenes side følges verkstedene jevnlig opp – blant annet gjennom stikkontroller. Dette er også regulert i lovs form, og verkstedforskriften definerer nærmere hvem som kan utføre slikt arbeid. Det er imidlertid ett unntak fra kravet om godkjent verksted; kjøretøyets eier har derfor p.t. anledning til å gjøre reparasjon på eget kjøretøy. Dette åpner likevel ikke for at eier utfører arbeid man ikke er kvalifisert for. Jfr. Lovens formkrav, kan derfor heller ikke venner og bekjente av kjøretøyets eier påta seg slikt arbeid – uavhengig av om dette er mot betaling eller ikke. *(I den senere tid har det vært en politisk og sikkerhetsmessig debatt omkring eiers adgang til å reparere eget kjøretøy i dagens verkstedforskrift. Det anbefales derfor at man sjekker opp den til en hver tid gjeldende lovgivning på dette området, slik at man ikke setter seg i et mulig erstatningsansvar.)*

Følgende bør derfor kontrolleres årlig eller ved en frekvens, basert på erfaring.

En egen sjekkliste for dette formål anbefales. Slik dokumentasjon vil også være svært betydningsfull ved f. eks. et eierskifte.



Bremser/parkeringsbremsbrems:

Noen ting kan inspiseres visuelt, mens andre forhold krever at tromler etc. åpnes for å se om det er lekkasje eller pumper og calipere som går tregt.

- Bremsevæsken bør skiftes jevnlig da denne trekker til seg fuktighet og påvirker kokepunktet. Målinger av vanninnhold i bremsevæsken anbefales hvert tredje år.
- Tilstand på skiver og klosser kan enkelt observeres ved demontering av hjulet.
- Bremses trykk-testes gjennom å presse hardt på bremsepedalen og holde den inne en stund. Siger pedalen inn, er det et tegn på lekkasjer i systemet.
- Sjekk bremserør for rust.
- Prøve selve bremsene på et trygt sted og gjerne på et gruset/sandbelagt underlag. Trekker rattet til den ene siden eller viser bremsesporene ulik lengde, er dette gjerne indikasjon på feil med bremsesystemet.
- Kontroller at parkeringsbremsen fungerer. Unngå at bilen parkeres over et lengre tidsrom med parkeringsbremsen på. Husk at parkeringsbremsen/håndbrems også er kjøretøyets nødbrem.
- Mekaniske bremses må sjekkes med tanke på mekanisk slitasje og behov for smøring av ledd og wire.

Lys:

- Kontroller at alle lys og signaler fungerer.
- Kontroller at reflektorer ikke har rust fukt eller kondens.
- Det er viktig at lys på instrumenter og varsellamper også kontrolleres slik at feil og mangler avdekkes før bruk..
- Ettermontert lysutstyr skal fungere, jfr. kjøretøyforskriften.

Karosseri og ramme:

Rust kan forårsake alvorlige svekkelser knyttet til konstruktiv styrke ved kollisjon.

- Understellet bør derfor jevnlig inspiseres. Gammel understellsmasse kan ofte skjule rustskader.
- Jevnlig vask og hulromsbehandling anbefales. Her finnes en rekke gode produkter på markedet.



Fjæring og støtdempere:

- Fjæring og støtdempere forringes over tid. Kjøretøyets vekt gjør at fjærene på sikt synker sammen.
- Dårlige støtdempere påvirker kurveegenskaper og bremselengde. Tilstanden avdekkes som regel gjennom å gynge på bilen.
- Støtdemperne (olje- eller hydrauliskdempere) bør også visuelt kontrolleres for lekkasjer.

Styring og hjuloppheng:

Styringen består av en rekke komponenter. Uavhengig av type konstruksjon, er det viktig at følgende er kontrollert:

- Kontrollere at det ikke er slakk i forstilling grunnet utslitte kuleledd eller foringer.
- Påse jevnlig rundsmøring på biler med smørenipler.
- Kontrollere kingbolter (der hvor dette finnes).
- Påse at det ikke er stor slakk i styresnekke eller lekkasjer i denne eller bilens servostyring.
- Ved utskifting av deler, som krever innstilling, bør det foretas en forstillingskontroll.
- Kontrollere at hjullager ikke har for mye slakk, eventuelt etterstramme/skifte.
- Kontrollere innfesting av hjuloppheng med tanke på rust og foringer mot ramme/karosseri.

Oljer:

Olje er en viktig komponent i alle bevegelige deler hvor ikke smørefett benyttes. Pass på å bruke rett kvalitet og viskositet til rett funksjon.

- Motorolje bør sjekkes med jevne mellomrom, spesielt hvis det er et visst forbruk (ikke uvanlig på eldre motorer).
- Girkasse
- Differensial(er)
- Rengjøring og smøring av kjeder.

Merk at det finnes også girkasser og differensialer som lekker/svetter olje. Kontroll av oljenivå er derfor påkrevet også her. Særlig ved utvendig fuktig girkasse/differensial og eventuelle oljeflekker på garasjegulvet, er begge gode indikatorer på en lekkasje.





Drivstoffsystem:

Drivstoff, i særlig grad bensin, er høyantennelig og lekkasjer vil kunne få fatale følger. Viktig blir derfor;

- Kontrollere bensinslanger.
- Kontrollere at det ikke er andre lekkasjer i systemet rundt f.eks tilslutning til drivstoffpumpe/filter.
- Benytte drivstoff som ligger så tett som mulig opptil kvaliteten som ble anbefalt fra produsenten iht. original instruksjonsbok.
Etanolholdig drivstoff kan særlig ved lagring av kjøretøyet medføre alvorlige skader på drivstoffsystemet og bør derfor unngås.

Eksosanlegg:

Kontrollere at dette er uten lekkasjer og godt festet. Ved lite bruk kan kondens dannes, og anlegget kan ruste fra innsiden.

Elektrisk anlegg:

Kontrollere at ledninger er godt isolert og at ettermonteringer o.l. er forsvarlig festet. Feil i elektrisk anlegg kan være en kilde til brann. Vær spesielt oppmerksom på dannelse av irr og isolasjon på ledninger som skifter farge. Dette er tegn på varmgang og må rettes opp.

Det er også viktig at batteriet er riktig festet. Hovedstrømbryter, som kan kutte strøm ved brann eller lagring, kan også anbefales.

Instrumentenes funksjoner bør også kontrolleres for å unngå overraskelser under kjøring.

Dekk:

Dekk er i «ferskvare». Gamle dekk blir harde og svekker dekkenes egenskaper på blant annet våt vei. Dette til tross for at mønsterdybden er bra. Mye eksponering for sol kan også gi sprekkdannelser, og dette kan få alvorlige følger under kjøring.

Husk at slanger og ventiler eldes likeså, og også dette bør skiftes med jevne mellomrom.

Mer moderne dekk bruker såkalt DOT-kode, som avslører dekkenes



produksjonsdato. Denne merkingen finnes ikke på eldre dekk, og mangel på dette bør være en god indikator for at et skifte er påkrevet.

Også reservehjulet bør underlegges de samme kvalitative krav. Man vet aldri når dette må tas i bruk.

Sjekk at lappesaker er i orden og medbrakt hvis dette kan bli aktuelt.

Innvendig sikkerhetsutstyr:

- Påse at sikkerhetsbelter er i orden.
- Varseltrekant skal ligge i kjøretøyet.
- Refleksvest er obligatorisk for bil og MC og skal kunne rekkes fra førerplass.
- LMK anbefaler også en 2 kg. brannslukker lett tilgjengelig fra førerplass, for øvrig et krav for biler med LMK-forsikring.
- Førstehjelpsskrinet bør også kontrolleres. Sjekk gyldig dato på innholdet.
- Fungerende jekk og verktøy for hjulskift.

Anbefalt utstyr:

- Reservedeler som pærer, sikringer, slidedeler som enkelt kan skiftes.
- Litt verktøy til ovennevnte, slepetau og en fungerende lommelykt.



6. Aktsomhet i trafikken

Vegtrafikkloven gjelder for all ferdsel på vei hvor motoriserte kjøretøy benyttes. Det er derfor viktig å huske på den generelle aktsomhetsbestemmelsen:

«§ 3. Grunnregler for trafikk.

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.»

Historiske kjøretøyer mangler ofte en del utstyr, som er vanlige på dagens kjøretøy. Mange medtrafikanter er kanskje ikke kjent med at du ikke besitter varselblink-system eller har blinklys som er lett synlige. Derfor må vi være litt mykere trafikanter, nettopp for å påse at vi blir sett og forstått. Dette gjelder også i forhold til fotgjengere og syklister.

Eldre kjøretøy har kanskje heller ikke de ressursene som kreves for en forbi-kjøring. Det er viktig å huske at mange av disse kjøretøyene ble konstruert i en tid hvor trafikkbildet, veiene og hastighetene var annerledes. De er derfor også tiltenkt brukt ut i fra dette. Derfor er det viktig å ha god tid og ikke presse kjøretøyet til sitt ytterste, da toleransene kanskje ikke alltid er på din side. Man skal heller ikke skape kø og irritasjon hos andre, da dette lett kan skape farlige situasjoner hvor noen f. eks. foretar en lite gjennomtenkt forbikjøring. Det er derfor viktig å slippe andre forbi når man opplever at gjengs fart ikke kan holdes. La vår lidenskap forbli en glede for andre, ikke et hinder.

Mye av de andre prinsippene gjelder også på treff og arrangementer for veterankjøretøy. Veier med mye trafikk eller arrangementer lagt i rush-tiden, bør derfor unngås så langt det er mulig.

Det bør nevnes at større og organiserte arrangementer må søke særskilt tillatelse særlig ved av- og påkjøring på offentlig veg. En dialog i forkant med lokale politimyndigheter anbefales.



7. Historiske kjøretøy og miljøhensyn

Miljø-saken har fått stor oppmerksomhet i mediebildet de senere år. En betydelig overgang vekk fra bruken av fossilt drivstoff, er også forhold som lett kan ramme den delen av kjøretøyparken som utgjør motorhistoriske kjøretøy. Som det fremgår av definisjonen av et historisk kjøretøy, er ikke et slikt kjøretøy tiltenkt daglig bruk. Dette er også forutsetningen for spesialforsikringer for veterankjøretøy, som f. eks. LMK-Forsikring, at et annet kjøretøy brukes til daglige gjøremål. Slik kan vi nyte gleden av gunstige forsikrings- og avgiftsordninger. Dette er også kjøretøy som normalt kun brukes i sommerhalvåret, og derfor er ikke disse med på å svekke luftkvaliteten vinterstid hvor svevestøv tidvis kan være et betydelig problem i de større byene.

All den tid de motorhistoriske kjøretøyene har en begrenset bruk blir også den totale forurensningen og klimaavtrykket minimalt. Det forutsettes også at de vedlikeholdes regelmessig, slik at oljesøl og unødvendig røyk og utslipp unngås.

«Gjennom å bevare noe som allerede er produsert og gi det et langt liv, er dette i praksis sirkulærøkonomi. Det bør derfor ikke være et motsetningsforhold mellom å bevare motorhistoriske kjøretøy og ta et samfunnsansvar for vår felles fremtid på jorden.»

Den enkelte eier av et motorhistorisk kjøretøy har derfor en selvstendig plikt til å overholde overnevnte forhold. Uheldig opptreden kan lett kollektivt skade hele veterankjøretøy-miljøet, vårt omdømme og fremtidige rammebetingelser.

Det er også et stadig større fokus på forurensning knyttet til lagring. Såkalt «estetisk forsøpling» har skapt flere medieoppslag og tvangsoppyddinger de siste årene, jfr. bestemmelsene i forurensningsloven. Lagring utendørs er som oftest lite forenlig med å bevare kjøretøyene, og dette krever betydelig sikring mot at giftstoffer og væsker kan lekke og sive ned i grunnen. Fra et offentlig ståsted vil kjøretøyene kunne betraktes som kasserte gjenstander og spesialavfall, hvor eier må bære kostnadene for at dette fjernes – frivillig eller gjennom bruk av tvang.



8. Vinterlagring

Veterankjøretøy står mye lagret, og feil lagring kan ofte gi unødige problemer og skader. De fleste har et ønske om at kjøretøyet skal fungere akkurat like bra om våren, som når dette ble satt bort høsten året før. Det er mulig dersom man planlegger prosessen.

Er det i løpet av kjøresesongen oppdaget ting som bør utbedres, kan vinteren være tiden for å utføre arbeidet. Det bidrar til å gjøre veteran-kjøretøyhobbyen til en helårsaktivitet.

Viktig er derfor:

- Sørg for at kjøretøyet er godt rengjort slik at ikke skitt ligger under skjermene og kan holde på fukt og gi rust-dannelser. Sjekk også at det ikke har samlet seg fukt under matter etc.
- Fyll opp tanken, fortrinnsvis med etanolfri 98 oktan – dersom



bensindrift. Etanolholdig drivstoff kan tære unødvendig på slanger samt gi korrosjonsskader i hele drivstoffsystemet. Med et etanolfritt E0-drivstoff unngår man disse problemene. Full tank motvirker kondens.

- Fyll gjerne litt ekstra luft i dekkene eller eventuelt sett på egne lagringshjul. Dette for å motvirke at dekkene blir urunde.
- Unngå bruk av parkeringsbremsen. Denne kan lett sette seg fast.
- Kople fra batteriet slik at man forhindrer at kryptstrøm tapper batteriet. Da sikrer man også mot elektrisk feil, som igjen kan utløse brannfare. Med batteri frakoplet (f. eks. hovedstrømbryter) kan en automatisk vedlikeholdslader av god kvalitet anbefales.
- Tenk brann-sikkerhet på lagringsstedet. Fjern brennbart materiale og la gjerne nøklene stå i hvis rattlås, slik at kjøretøyet kan fjernes lett dersom det oppstår brann i lokalet.
- Skadedyr kommer stort sett inn over alt, særlig under høsten/vinterhalvåret. Det er viktig at store fristelser fjernes. En gjenglemt kjekspakke e. l. kan lett bli fatalt. En mus trenger kun en sprekk på ca. 6 mm for å komme inn.
- Har man tilgang til lagringsstedet er det fornuftig at motor som så vel pedaler beveges manuelt, eller at dersom forholdene ligger til rette at kjøretøyet innimellom startes opp. Slik unngår man at mekaniske komponenter setter seg. Litt olje i sylindrene hindrer også at ting setter seg ved langvarig lagring.
- Det er også viktig at frostvæsken kontrolleres og aller helst skiftes jevnlig. På kalde lagre med lave temperaturer hender det at gammel frostvæske fryser, med sprekkdannelse i radiator og motorblokk som følge.
- En lett presenning, som ivaretar luftsirkulasjonen, kan også være lurt hvis fugler har tilgang til lageret. Dyre-ekskremitter skader lakken om de blir liggende over lengre tid.
- Høy luftfuktighet kan også gi skader blant annet på interiør. Det finnes flere ulike typer avfuktere, som kan redusere luftfuktigheten inne i bilen.





9. Frivillig veteranbiltest er et godt alternativ for å opprettholde et trafikksikkert kjøretøy

Det påhviler oss et ansvar som eier og sjåfør ute i trafikken. Det faktum at vi ikke er alene, men omgir oss med mange andre – gjør at vi ikke kan la være å forholde oss til den faktiske tilstanden på det kjøretøyet vi fører. Prinsippene er de samme for både nye og eldre kjøretøy, men på eldre kjøretøy foreligger et ekstra ansvar hos oss som eiere. Dette fordi en rekke av disse kjøretøyene ikke lenger er underlagt Periodisk Kjøretøykontroll (PKK) eller har en lavere frekvens av pålagt kontroll. Mange verksteder vegrer seg for å utføre arbeidet på disse, eller de har kanskje rett og slett ikke lenger den fagkompetansen eller verktøyet som behøves?

Vi opplever også et generasjonsskifte hva gjelder kompetansen på eget kjøretøy. Generasjonen som gjorde alt selv på eget kjøretøy blir i et stadig økende mindretall, og mange nyere veterankjøretøy innehar teknikk som ikke lenger kan håndteres på hobbybasis.

Løsningen blir ofte gjennom klubber og organisasjoner, som f. eks LMK, hvor miljøet organiseres for å kunne dele erfaringer og kompetanse slik at kjøretøyene holdes i hevd. Mange har ikke egne forutsetninger, og da blir det viktig å finne noen som kan gjøre dette.

Ulykker, hvor det blir stilt spørsmålstegn ved den tekniske tilstanden, kan lett medføre at en hel bevegelse blir stilt til ansvar. Derfor er det av den største nødvendighet at alle er kjent med ansvaret og viktigheten av et løpende vedlikehold.

I denne sammenheng har LMK oppsøkt store og landsdekkende aktører og innledet et samarbeid om en såkalt frivillig veteranbiltest. Her kan du som bileier ta en kontroll av ditt kjøretøy og få en status på den tekniske tilstanden. Dette er ikke en offisiell kontroll, men kun et rent tilbud til den enkelte eier utført av en uhildet tredjepart. Kontrollresulta-



tet blir ikke oversendt offentlige myndighetet, men blir derimot som en oppdragsbeskrivelse på hva som må utbedres på kort og lengre sikt. På denne måten overholder man det lovpålagte ansvaret som bileier, samtidig som man unngår ubehagelige overraskelser og i verste fall kritiske situasjoner.

Norges Automobil Forbund (NAF) og Viking Kontroll tilbyr dette nå i sitt sortiment. Begge aktørene er landsdekkende, noe som er påkrevet for å ivareta dekkningen. Denne veteranbiltesten er et produkt utviklet i samarbeid med LMK, og dette kan tilbys ved samtlige verksteder hos NAF og Viking Kontroll i Norge. I tillegg har flere av LMK-klubbene samarbeid med lokale verksteder, noe som forbedrer tilbudet ytterligere. En frivillig veteranbiltest bestilles derfor direkte hos NAF, Viking Kontroll eller et lokalt samarbeidende verksted.





10. Oppsummering

Motorhistoriske kjøretøy er en hobby og lidenskap som opptar svært mange. Dette er en viktig del av vår felles kulturarv, og denne historien vil vi gjerne formidle og engasjere også kommende generasjoner med. LMK ønsker at vi fortsatt skal kunne se «gårsdagens kjøretøy på morgendagens veier» - i sitt rette element i bruk.

Med et aktivt og forent kjøretøymiljø vil vi ivareta både den materielle- og immaterielle kulturarven. Dermed blir det mulig for alle å holde på med dette – uavhengig av kunnskapsnivå. Avgjørende for vår fremtidige bruk blir at vi ivaretar trafikksikkerheten, slik at vi ikke setter eget eller andres liv og helse i fare med utøvelsen av vår virksomhet.

Det vil fortsatt være mulig dersom alle tar hensyn, innehar eller søker korrekt kunnskap og ivaretar sikkerhet og vedlikehold. Det bidrar også til en trygg ferdsel, som er til glede for oss alle og de vi møter på vår vei.

God tur og kjør forsiktig!

11. Skjema for egenkontroll

Uavhengig om man reparerer selv eller setter bort arbeidet, er det viktig å kunne dokumentere hva som er gjort og til hvilket tidspunkt. Mange eiere av veterankjøretøy har flere kjøretøy i bruk, og det er derfor greit med logging av når ting ble kontrollert eller skiftet sist.

God og fortrinnsvis skriftlig dokumentasjon kan også være et ekstra pluss ved et eierskifte, da alt utført arbeid lett kan etterprøves.

LMK har derfor utviklet et eget skjema, ment for de viktigste sjekkpunktene før kjøretøyet settes bort for lagring og når dette igjen tas i bruk.

Fullversjon av skjemaet kan lastes ned på LMKs hjemmeside; www.lmk.no.



Høstsjekk / Sesongslutt **Kjøretøy:** _____

Dato: _____ **Km / Miles:** _____

	Oppgave	OK	Merknad
1	Rengjøring og polering		
2	Behandle skinn		
3	Ramme, oppheng, ledd		
4	Fjærer, støtdempere		
5	Dekkmønster, felg		
6	Styring		
7	Motor og drivverk		
8	Karosseriutbedring		
9	Skifte motorolje /- filter		
10	Tank drivstoff		
11	Radiator / Kjølevæske		
12	Bilens kalesje settes på		
13	Lagring på hjul		
14	Batteri		
15	Pedaler		

NB! Ha bilnøkklene på et sted hvor du finner dem til våren.

Vårsjekk / Sesongåpning **Dato:** _____

	Oppgave	OK	Merknad
20	Lett ytre rengjøring		
21	Luftrykk		
22	Vitale deler motor		
23	Luftfilter		
24	Drivstoffanlegg		
25	Tenningsanlegg		
26	Forgasser, Innsprøytning		
27	Motorolje		
28	Girolje		
29	Differensialolje		
30	Smørepunkter		
31	Radiator og slanger		
32	Batteri og ladning		
33	Starter		
34	Bremser		
35	Bremser funksjon		
36	Lys og horn		
37	Frontvindu og viskere		
38	Wire / overføringer		
39	Kjede		
	Annet		
41	Verktøy hjul- / dekkskifte		
42	Generelt verktøy		
43	Varseltrekant, refleksvest		
44	Brannslukningsapparat		
45	Reservedeler / - materiell		

NB! Testkjøring og kontroll av alle funksjoner.



Slik kan for eksempel en egenkontroll se ut:

Høstsjekk / Sesongslutt **Kjøretøy:** _____

Dato: _____ **Km / Miles:** _____

	Oppgave	OK	Merknad
1	Rengjøring og polering		Vask karosseri og motor. Innvendig støvsuging
2	Behandle skinn		Rengjøring og innsetting med fett / impregnering
3	Ramme, oppheng, ledd		Kontroll med tanke på slitasje eller skader
4	Fjærer, støtdempere		Kontroll med tanke på slitasje eller skader
5	Dekkmønster, felg		Slitasje, skader, løse eiker
6	Styring		Kontroll av alle bevegelige deler. Oljesjekk styresnekke
7	Motor og drivverk		Trengs utbedringer; F.eks. ventiler, register, clutch, gir, m.m.
8	Karosseriutbedring		Utbedring av lakk- og rustskader
9	Skåfte motorolje /- filter		Gammel olje inneholder syre
10	Tank drivstoff		Full tank (EO) hindrer kondens. Sjekk for lekkasjer
11	Radiator / Kjølevæske		Sjekk for frost, eventuelt skift
12	Bilens kalesje settes på		Kalesjen har godt av å bli strukket
13	Lagring på hjul		Ekstra trykk holder hjulene runde
14	Batteri		Automatisk vedlikeholdslading anbefales
15	Pedaler		Pedalene bør betjenes for å hindre at ting «setter seg»

NB! Ha bilnøklen på et sted hvor du finner dem til våren.

Vårsjekk / Sesongåpning **Dato:** _____

	Oppgave	OK	Merknad
20	Lette ytre rengjøring		Lette vask, fjerning av støv etter lagring
21	Lufftrykk		Reduser lagringstrykket. Sjekk reservehjul og event. lappesaker
22	Vitale deler motor		Viftereim, ventilklaring.
23	Lufffilter		Rengjøring alt. skiftes
24	Drivstoffanlegg		Filtersjekk. Sjekk anlegget under trykk; slanger, pakninger
25	Tenningsanlegg		Magnet, fordeler, ledninger, coil, plugger, innsprøytning
26	Forgasser, Innsprøytning		Behov for justeringer?
27	Motorolje		Kontroll oljestand. Lekkasjer?
28	Girolje		Kontroll oljestand. Lekkasjer? Behov for bytte?
29	Differensialolje		Kontroll oljestand. Lekkasjer? Behov for bytte?
30	Smørepunkter		Smør alle punkter med rett fett
31	Radiator og slanger		Sjekk for lekkasjer. Vurder slangers tilstand.
32	Batteri og ladning		Kontroller batteriets poler. Mål ladespenningen
33	Starter		Sjekk fester og elektriske koblinger
34	Bremser		Kontroller bremsevæsken. Sjekk mekanisk slitasje
35	Bremser funksjon		Kontroller funksjoner på fot- og hånd- / parkeringsbrems
36	Lys og horn		Kontroll av alle funksjoner og lamper, instrument inkl. lys
37	Frontvindu og viskere		Sjekk for skader på glass og viskergummi
38	Wire / overføringer		Kontroller brems, clutch, choke, gass, evt. andre betjeninger
39	Kjede		Rengjør, smør og sjekk stramming
	Annet		
41	Verktøy hjul- / dekkskåfte		Jekk, hjulnøkkel, lappesaker. En trekloss kan være hendig
42	Generelt verktøy		Nødvendig for enkle reparasjoner langs veien
43	Varseltrekant, refleksvest		Lovpålagt utstyr
44	Brannslukningsapparat		2 kg apparat. Sjekk trykk og at pulveret er løst.
45	Reserveleder / - materiell		Det som trengs i forbindelse med pkt. 42

NB! Testkjøring og kontroll av alle funksjoner.



71982_01ICA NO

Ved din side absolutt hele veien

Et av årets høydepunkter nærmer seg: sesongens første kjøretur. Vær klar til sesongstart med en skikkelig god forsikring laget spesielt for LMK-medlemmer. Forsikringen gjelder uansett hvor veien fører deg, i hele Europa, ved kjøring, transport, verkstedopphold og lagring. Du får selvfølgelig veihjelp på stedet, vi har til og med et eget direktenummer til LMK – If Veihjelp: 21 49 19 83. Og hvis det trengs frakter vi kjøretøyet hele veien hjem til deg. God tur!

Andre fordeler med LMK-forsikring:

- Egne LMK-spesialister sørger for raskt og rettferdig skadeoppgjør.
- Du får automatisk 15 % rabatt på alle dine private forsikringer.
- Kjøretøy med verdi inntil 300 000 kroner kan forsikres direkte hos oss uten krav om besiktigelse.
- Medlemspris på veteranbiltest hos Viking Kontroll.

I samarbeid med



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





Noen problemer løses best med bistand

LMK samarbeider med Advokatfirmaet Hjort DA som dekker alle sentrale rettsområder. Advokatfirmaet Hjort DA tilbyr gunstige priser til LMK sine medlemmer og en kontaktperson å forholde seg til.

Har du behov for juridisk hjelp ta kontakt med advokat **Pål Sverre Hernæs** på tlf. **99286415** eller e-post **paher@hjort.no** for en uforpliktende vurdering av saken og om en advokat bør bistå deg.

HJORT



VÅREN ER HER OG VETERANBILEN SKAL FREM!

Viking Kontroll tilbyr LMK-medlemmer en sikkerhetsjekk av bilen til gunstig pris. Medlemmer med LMK-forsikring **kr 795** inkl. mva, ordinært kr 995.

TESTEN FOKUSERER PÅ:

Kontroll av bremseser/ bremsesvæske	✓
Bremsetest	✓
Forstilling/styring	✓
Hjuloppheng	✓
Kontroll av slanger/rør	✓
Kontroll for lekkasjer	✓

Testen utføres mens du venter, og vi gir deg muligheter til å se under bilen hvis du ønsker.

Bestill time på www.vikingkontroll.no



Du finner oss her:

- Oslo
- Stavanger
- Fredrikstad
- Bergen
- Hamar
- Kristiansand
- Bodø
- Drammen
- Gjøvik



NAF Veteranbiltest

NAF Veteranbiltest er primært beregnet for biler som er eldre enn 50 år og helt fritatt for offentlig kontroll. Testens formål er å gi bileier en oversikt over bilens tekniske tilstand for å finne ut om bilen er trafikksikker. Det utføres kontroll av lys, avgass, bremses, styring, hjuloppheng, dekk og felg. Det er kun bileier som får skriftlig dokumentasjon av testresultatene.

Stikk innom ditt nærmeste NAF-senter, eller ring 08 505 for bestilling av NAF Veteranbiltest.

Vi trykker medlemsblader for mange av LMK`s klubber

**LMK`s klubber får rabatter hos oss,
ta kontakt for gode priser**



John Egil



Gaute



Marita



Trond

Land Trykkeri as



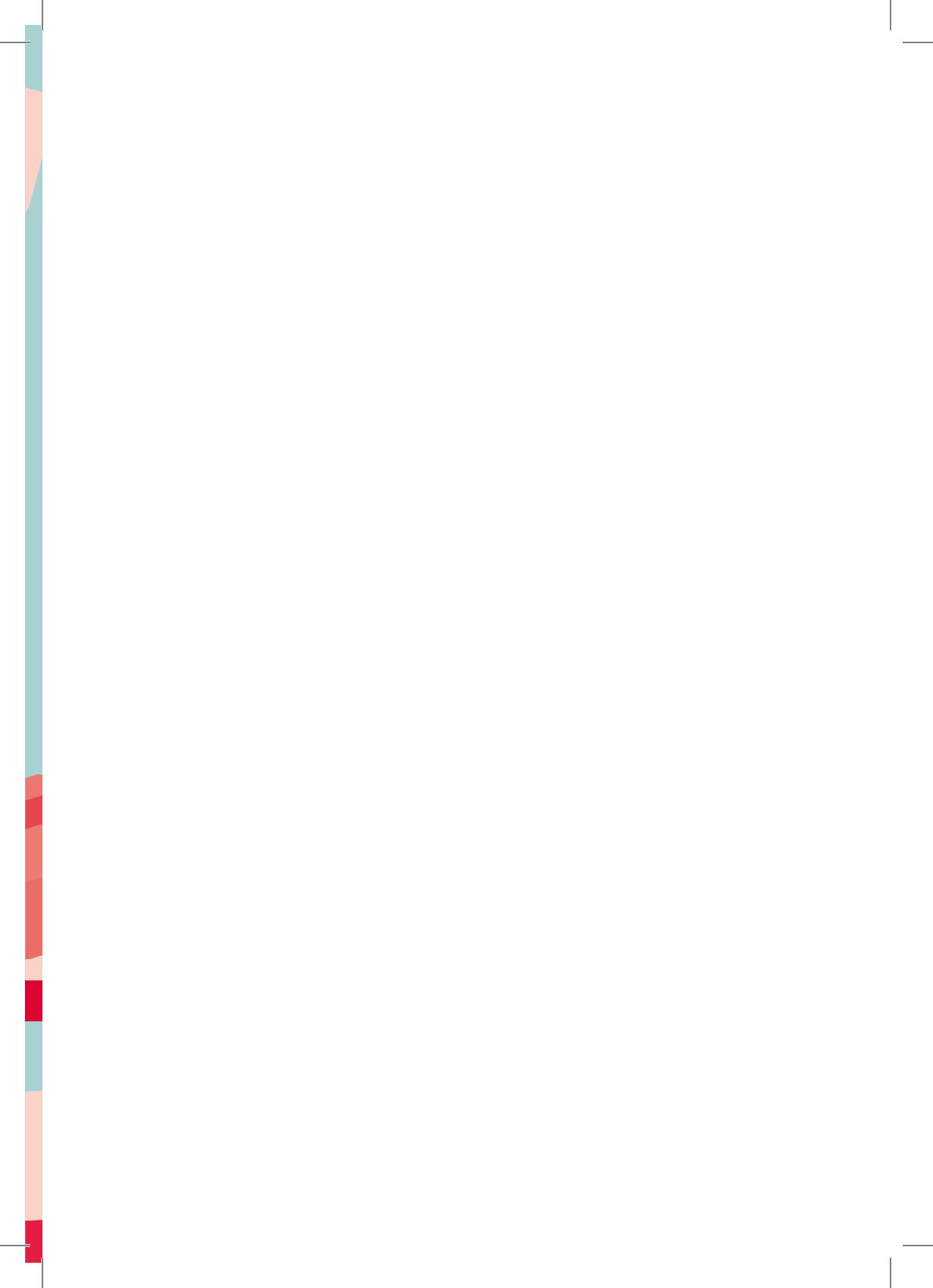
- få det trykt i Land du også!

Heimskogen 24, 2870 Dokka
www.landtrykkeri.no

61 11 00 70

lt@landtrykkeri.no

Vi trykker også skilt og bildekor



LMK er tilknyttet
FIVA og Norges Kulturvernforbund



www.fiva.org



www.kulturvern.no