

# VETERANVOGNPOSTEN



Medlemsblad for NVK:  
Pb. 5379 Majorstuen, 0304 Oslo  
Tlf.: 23 38 05 10  
Fax.: 23 38 05 11  
E-post: n.v.k@online.no  
www.veteranvogn.no  
Sekretær: Inger Karin Lie  
Bank: 1603 09 11265

Ansvarlig utgiver: Bjørn G. Johannesen  
Redaktør: Øivind Grimsmo jr.  
Redaksjonskomité: Einar Wessel-Berg  
Johan Lindtvedt

Stoff til redaksjonen sendes enklest på:  
vpredaksjon@hotmail.com



## Fra førerisetet

### Markedsrapport

Når det nærmer seg nytt år, kan vi lure på verdien disse kjøretøy har, som vi omgir oss med. Det er satt flere auksjonsrekorder i årets løp, toppen er vel foreløpig nådd ved at en Mercedes W-196 ble klubbet til et beløp nær 200 millioner norske kroner. Riktig nok er det en løpsbil, ex. Fangio fra 50-årene. Kundene på slike biler er neppe de menneskene vi leker med, men vi har en god nyhet til dem som er i markedet for særdeles sjeldne og tilsvarende dyre vogner. Det er mulig å søke om redusert merverdiavgift ved import, på linje med kjøretøyene som er over 100 år. For disse betales kun 20 % av normal moms, men listen for sjeldenhet henger høyt.

For mer vanlige biler har markedsobservatører brukt prisen på Jaguar E-type som et barometer på markedet i sin helhet. I løpet av de 15 siste år har disse bortimot firedoblet seg.

En Mark II fra samme fabrikk har i beste fall stått stille, til dels sunket. Også her spiller sjeldenhet en stor rolle. Vi finner det samme når vi ser på et par Ford-modeller som nå er over 50 år.

En Cortina har økt 10 ganger, men heter den Lotus Cortina er økningen 18 ganger.

Ser vi på en annen 50 åring, nemlig Mustang, ser vi det samme, men i større grad.

En strippet Mustang kostet ny \$ 2.360. Den har også økt med 10 gangen. Har den derimot vært en tur innom firmaet Shelby American Inc., har prisoppgangen vært 50 ganger.

Alt tyder på at biler, som er laget i korte serier, får en raskere og større verdiøkning selv om utgangspunktet er samme bilen. For merker som aldri har vært masseprodusert, er det mer opplagt at prisene vil stige raskere enn de mer vanlige bilene. En annen grunn er at de sjeldne og ofte dyreste bilene brukes svært lite, de har vært både upraktiske og dyre i bruk.

Et helt annet spørsmål er om vår tiltagende alder vil påvirke markedet og hvordan. Stort sett er vi ikke interessert i biler som er stort eldre enn vi selv er. Vi liker det



**Over:** Ifølge disse betraktninger kan jeg se langt etter prisstigning på denne. Jeg får glede meg over design og tradisjon. Bilen var foretrukket av både togrovere og politi, altså en bil som kunne brukes til det meste, og det med stil.

vi vokste opp med, men ofte søker vi mot de bilene vi ikke fikk kjøpt da vi var unge. Det vi ønsket oss var enten for upraktisk eller for dyrt. De eldste bilene blir nok hengende etter når det gjelder prisoppgang, fokus er for tiden på 60- og 70-tallere.

### Statsbudsjettet

Vi hadde i vårt siste nummer et innlegg om årsavgiften på våre kjøretøy. Det er å beklage at denne avgiftsreduksjon ikke ble noe av i denne omgang, vi satser på at LMK fortsetter sitt arbeid med å bearbeide våre myndigheter slik at vår kulturelle virksomhet kan bli avgiftsfri. Fortsatt er vi av den mening at innkreving av denne avgiften må koste langt på vei det som kommer inn. Å få vekk denne avgift ville være en lettelse ikke bare for oss, men også for byråkratiet.

*Sven Erik Bjørnrud, styremedlem*

*Vi beklager teknisk feil med Fra førerisetet i VP-5, som var gjentakelse av det som sto i VP-4. Teksten til Fra førerisetet for VP-5 havnet på side 13 (Årsavgiften).*

